

Czekając na autobus

22 listopada 2023

Mazowiecki samorząd przymierza się do uruchomienia regionalnych linii autobusowych. Oferta nie będzie tak atrakcyjna jak w innych województwach – Mazowsze nie chce czerpać z ich doświadczeń.

Termin uruchomienia wojewódzkich linii autobusowych wciąż jest przesuwany. Najpierw była mowa o trzecim, a następnie o czwartym kwartale 2023 r. Teraz zastępca dyrektora kancelarii marszałka województwa mazowieckiego Marta Milewska mówi o przyszłym roku: „Realny termin to pierwszy kwartał 2024 r. Obecnie projekt jest na etapie przygotowywania dokumentacji przetargu mającego na celu wyłonienie operatora świadczącego usługi przewozowe”.

Kwestia autobusów

Już samo to, że władze Mazowsza zaczęły zapowiadać uruchomienie linii autobusowych jest sporą zmianą. Wcześniej udawano bowiem, że zadanie to nie dotyczy samorządu wojewódzkiego. „Kwestia transportu samochodowego, czyli autobusów bądź busów, to jest kwestia samorządów na poziomie powiatowym lub gminnym” – mówił pięć lat temu mazowiecki marszałek Adam Struzik, przecząc ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, która wskazuje, że to samorządy wojewódzkie są odpowiedzialne za uruchamianie linii autobusowych na trasach przekraczających granice powiatów.

Nigdy nie doczekały się uruchomienia linie autobusowe Warszawa – Pułtusk – Maków Mazowiecki – Ostrołęka i Warszawa – Wyszogród – Płock, uwzględnione w uchwalonym w 2014 r. przez sejmik planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

W 2018 r. pojawił się pomysł, aby o przewozy autobusowe swoją

działalność rozszerzyły Koleje Mazowieckie. Radny sejmiku Krzysztof Strzałkowski z Platformy Obywatelskiej przekonywał, że może być to lekarstwo na mającą miejsce przed pięcioma laty falę zamykania działalności przez sprywatyzowane przedsiębiorstwa PKS na terenie województwa mazowieckiego.

Choć koncepcja wypłynęła od polityka koalicji rządzącej regionem, to administracja szukała powodów, aby jej nie wprowadzić w życie. Marta Milewska z kancelarii marszałka województwa przekonywała, że zaangażowanie Kolei Mazowieckich w przewozy autobusowe nie jest możliwe: „Po pierwsze do wykonywania przewozów drogowych potrzebna jest licencja, której Koleje Mazowieckie nie posiadają, co jest oczywiste, gdyż są spółką kolejową, a nie autobusową. Zadaniem głównym spółki jest wykonywanie przewozów kolejowych. Po drugie niezbędny jest też odpowiedni tabor autobusowy, którego Koleje Mazowieckie dzisiaj również nie posiadają”.

Nie miały znaczenia takie szczegóły jak to, że od 2012 r. Koleje Mazowieckie zlecają wykonywanie pod swoją banderą przewozów autobusowych między stacją Modlin a portem lotniczym. I na podobnej zasadzie przewoźnik kolejowy – bez licencji drogowej i bez własnych autobusów – mógłby zlecać realizację połączeń także na innych trasach.

Trzeba dać możliwości transportu

Marszałek Adam Struzik potrzebował dwóch lat na przekonanie się do połączeń autobusowych. Pod koniec 2020 r., gdy radni uchwalali budżet województwa na rok 2021, przewodniczący sejmiku Ludwik Rakowski z PO zgłosił poprawkę, aby w planowanych wydatkach uwzględnić rezerwę 5 mln zł na wykonanie analiz i przygotowań niezbędnych do zainicjowania regionalnych połączeń autobusowych oraz ewentualne utworzenie podmiotu mającego realizować to zadanie.

„Trzeba dać możliwość transportu mieszkańcom tych części województwa, które nie mają dostępu do sieci kolejowej” –

przekonywał wówczas na łamach „Z Biegiem Szyn” Rakowski. – „Przewozy autobusowe powinny zostać skorelowane z koleją, dając możliwość dojazdu do stacji obsługiwanych przez Koleje Mazowieckie”.

Poprawka, którą zgłosił przewodniczący sejmiku, nie tylko została nazwana przez Struzika bardzo ciekawym projektem, ale nawet włączono ją w pakiet autopoprawek budżetowych zarządu województwa. I choć zaplanowana kwota nie została wydana, a wojewódzki operator autobusowy ostatecznie nie powstał, to w 2021 r. utworzono zespół ds. organizacji przewozów autobusowych. Przeprowadził on konsultacje z powiatami i gminami. Równocześnie Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego przeanalizowało istniejącą sieć transportową. Na tej podstawie określono jej największe białe plamy.

Obszary wykluczenia

Samorząd województwa mazowieckiego zaplanował uruchomienie linii autobusowych tylko na trzech obszarach regionu: na Ziemi Zawkrzeńskiej (Żuromin – Mława; Żuromin – Biezuń – Sierpc, Żuromin – Lutocin – Sierpc), na Siedlecczyźnie (Węgrów – Liw – Kałuszyn – Mrozy; Liw – Kotuń; Sokołów Podlaski – Małkinia; Cerańów – Małkinia) oraz na Ziemi Radomskiej (Przytyk – Wieniawa; Omięcin – Orońsko – Ruda Wielka; Przysucha – Szydłowiec).

„Planowane relacje zostały wybrane wspólnie z lokalnymi samorządami na podstawie wskazania obszarów wykluczenia komunikacyjnego” – mówi Marta Milewska, informując, że linie docierać będą do stacji kolejowych. „Zakładana częstotliwość linii waha się od czterech do ośmiu kursów dziennie, które zostaną skoordynowane z godzinami przyjazdów i odjazdów pociągów”.

Oferta nie będzie atrakcyjna. Pod pojęciem czterech kursów kryją się bowiem dwa kursy tam i dwa kursy z powrotem. Na przykład obsługa linii Żuromin – Mława sprowadzać ma się do

dwóch kursów z Żuromina rano oraz dwóch kursów z Mławy po południu.

Przyjęta przez władze regionu koncepcja zakłada, że przewozy będą realizować zewnętrzne firmy wyłaniane w przetargach. Jednym z wymogów ma być zapewnienie niskopodłogowych autobusów spełniających normę emisji spalin Euro 5. Nie myśli się o tym, aby linie autobusowe były zintegrowane taryfowo z Kolejami Mazowieckimi: „Z uwagi na fakt, iż jest to projekt pilotażowy, przejazdy będą objęte oddzielną taryfą biletową” – oznajmia wicedyrektor Milewska.

Mazowiecki samorząd do zaangażowania się w komunikację autobusową dojrzeła od kilku lat – mimo to nie wykorzystał tego czasu na przygotowanie atrakcyjnego systemu transportowego, który od początku zapewniałby jak najsilniejszą integrację transportu w regionie. Choćby czerpiąc z doświadczeń innych województw, które w zgrywaniu kolei i autobusów są już znacznie dalej niż Mazowsze.

Integracja po Łódzku

Na terenie województwa łódzkiego sieć regionalnych linii autobusowych działa od 2019 r. Połączenia funkcjonują na 42 trasach, obejmując wszystkie powiaty. Kursy są realizowane na zlecenie i z dofinansowaniem samorządu województwa łódzkiego przez przewoźników PKS Skierniewice, Tomaszów Mazowiecki, Opoczno, Bełchatów, Sieradz, Łęczyca oraz firmę Connect Bus. Linie dają możliwość dojazdu do miejscowości, do których nie docierają pociągi: na przykład sprzed dworca kolejowego w Sieradzu można dojechać między innymi do Warty, Poddębic, Żłoczewa czy Lututowa. Część kosztów łódzki samorząd pokrywa z dotacji uzyskanej z rządowego Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.

Między wojewódzką siecią autobusową i łódzką Koleją Aglomeracyjną funkcjonuje częściowa integracja taryfowa – nie obejmuje wszystkich linii autobusowych, a biletów na łączone

przejazdy nie da się kupić w kasach biletowych, lecz tylko u drużyn konduktorskich, w internetowym systemie sprzedaży Koleo, a także u kierowców autobusów (ale tylko na podróż do Łodzi). Na poszczególnych liniach autobusowych połączeń jest po kilka dziennie, a większość kursuje tylko w dni robocze.

Województwo łódzkie właśnie wchodzi jednak na nowy etap integracji połączeń kolejowych i autobusowych.

Łódzka Kolej Autobusowa

Łódzka Kolej Aglomeracyjna we wrześniu 2023 r. odebrała 20 hybrydowych autobusów Solaris – niskopodłogowe pojazdy mają po 27 miejsc siedzących i 43 miejsca stojące. Koszt ich zakupu wyniósł 31,9 mln zł (z czego 27,1 mln zł pokryła dotacja uzyskana przez samorząd województwa łódzkiego z rządowego programu Polski Ład).

Pierwsza linia autobusowa łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – oznaczona numerem ŁA1 – wystartowała z dniem 12 listopada 2023 r. Połączyła leżącą na linii kolejowej Łódź – Zduńska Wola – Sieradz stację Łask z Żelowem, liczącym 7,5 tys. mieszkańców miastem położonym na północy powiatu bełchatowskiego. Linia ŁA1 zapewnia również dojazd do centrum Łasku z dworca leżącego na skraju miasta.

Spod dworca kolejowego w Łasku autobusy odjeżdżają w dni robocze 14 razy na dobę (w soboty, niedziele i święta 10 razy dziennie) – od 4:33 do 23:28. W szczycie porannym i popołudniowym kursują raz na godzinę, a poza szczytem co około dwie godziny. Rozkład jazdy ułożono tak, aby w Łasku zapewnić synchronizację większości kursów linii ŁA1 z godzinami przyjazdów i odjazdów pociągów do i z Łodzi oraz do i z Sieradza.

Do końca 2023 r. przejazdy linią ŁA1 będą bezpłatne, a następnie zostanie ona wpięta w taryfę łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. „Warunkiem atrakcyjności podróży zintegrowanej

są proste rozwiązania taryfowe. Podróż będzie odbywała się na jednym bilecie w ramach taryfy kolejowej z możliwością korzystania z ulg” – mówi Joanna Osińska z ŁKA. „W zdalnych kanałach dystrybucji oraz w biletomacie na pokładzie autobusu będzie możliwy zakup biletu do dowolnej stacji kolejowej obsługiwanej przez ŁKA. Jeśli natomiast podróż zostanie rozpoczęta pociągiem, odprawa będzie możliwa przez drużynę konduktorską”.

Łódzka Kolej Aglomeracyjna chce również zadbać o to, aby połączenia autobusowe były uwzględnione w wyszukiwarkach połączeń kolejowych.

Realizacją przewozów autobusowych pod banderą ŁKA zajmie się PKS Skierniewice – w przetargu ogłoszonym przez przewoźnika kolejowego zdobył on kontrakt, w ramach którego do końca 2028 r. ma zapewniać kierowców, utrzymywać pojazdy i w razie potrzeby podstawiać autobusy zastępcze.

Jak poinformował samorząd województwa łódzkiego, do końca 2025 r. ma zostać dostarczonych kolejnych 13 autobusów dla ŁKA, „by jeszcze lepiej zintegrować sieć połączeń autobusowych z siecią połączeń kolejowych”.

Małopolska dowozi

Koleje Małopolskie są jedynym w Polsce przewoźnikiem kolejowo-drogowym. Sieć Autobusowych Linii Dowozowych Kolei Małopolskich tworzą 34 linie. Najdłuższą trasę ma linia A23, która pokonuje prawie 100 km z Tarnowa przez Tuchów, Gorlice i Uście Gorlickie do Wysowej-Zdroju w Beskidzie Niskim. Jedną z częściej kursujących linii jest A6, która co godzinę – 9 min. po przyjeździe pociągu Kolei Małopolskich z Krakowa – rusza spod dworca kolejowego w Wieliczce do Łapanowa przez Gdów. Stworzono nawet jedną linię międzynarodową: autobusy A15 łączą Bukowinę Tatrzańską, Poronin i Zakopane ze słowackim miastem Trstená.

Część linii autobusowych nie pełni funkcji dowozowej, lecz – tak jak kursująca z Myślenic do Krakowa linia A1 – zapewnia bezpośredni dojazd do stolicy województwa z obszarów nieobsługiwanych przez kolej.

Autobusowe Linie Dowozowe Kolei Małopolskich obsługiwane są 65 pojazdami: 12 należy do przewoźnika kolejowego (zatrudnia on 25 kierowców autobusów), a 43 – w tym mniejsze busy kursujące na mniej obleganych liniach – są udostępniane wraz z kierowcami przez firmy zewnętrzne wyłonione w przetargach.

„Jesteśmy w trakcie rekrutacji kolejnych kierowców, a flota własnych autobusów cały czas się powiększa” – mówi Peter Jančovič, pełnomocnik zarządu Kolei Małopolskich. – „W trakcie dostawy jest obecnie siedem fabrycznie nowych autobusów Iveco. W tym roku zamierzamy nabyć jeszcze cztery używane autobusy, w tym przegubowe. W następnych latach planowane jest nabycie około 15-20 fabrycznie nowych autobusów”.

Liczba pasażerów Autobusowych Linii Dowozowych Kolei Małopolskich wciąż się zwiększa. „W ciągu ostatnich 12 miesięcy mniejsze pojazdy zostały zastąpione dużymi autobusami na 10 liniach” – mówi Jančovič, wskazując na takie linie jak A2 Myślenice – Wieliczka, A3 Limanowa – Bochnia, A7 Proszowice – Podłęże czy A8 Dobczyce – Wieliczka.

Stabilny biznes

Koleje Małopolskie, choć rozwijają własny segment autobusowy, nie chcą rezygnować ze zlecania realizacji części przewozów podwykonawcom. „Współpraca z zewnętrznymi firmami jest przede wszystkim korzystna w sytuacji, kiedy nie ma ekonomicznego sensu organizowanie własnego zaplecza, na przykład ze względu na małą skalę przewozów na danym obszarze” – mówi Jančovič. „Własnymi siłami chcemy realizować 50-60% pracy eksploatacyjnej, dając też szansę nawet mniejszym lokalnym firmom na prowadzenie stabilnego biznesu we współpracy z Kolejami Małopolskimi”.

Spółka stawia swoim podwykonawcom szereg wymagań odnośnie zapewnianych przez nich pojazdów – nie mogą być one wyprodukowane przed 2008 r., muszą spełniać normę emisji spalin Euro 5 oraz posiadać klimatyzację i elektroniczne tablice kierunkowe. Pojazdy muszą być pomalowane w barwy Kolei Małopolskich.

Autobusy Kolei Małopolskich czekają na pasażerów opóźnionych pociągów. „Kiedy skomunikowanie jest ujęte w rozkładzie jazdy, autobus oczekuje na opóźniony pociąg do 15 min. od planowanej godziny odjazdu. Czas ten wydłuża się w sytuacji zgłoszonych przesiadek dotyczących ostatniego połączenia w dobie” – wyjaśnia Jančovič. „W Kolejach Małopolskich działa dyspozytura autobusowa, z którą dyspozytor kolejowy, drużyny konduktorskie i kierowcy ustalają postępowanie w przypadku opóźnienia”.

Wciąż nie jest możliwy zakup w autobusie biletu na całą podróż z przesiadką na pociąg. Od sierpnia 2023 r. działa jednak Małopolski Bilet Zintegrowany – dostępny jest on w automatach, aplikacji mobilnej oraz u drużyn konduktorskich w pociągach. W wersji obejmującej obszar całego województwa dostępne są bilety 24-godzinne (50 zł), 72-godzinne (99 zł), tygodniowe (170 zł), miesięczne (365 zł), jak również grupowy bilet sobotnio-niedzielny (129 zł).

Małopolski Bilet Zintegrowany jest honorowany w krakowskiej komunikacji miejskiej oraz w granicach województwa małopolskiego w Polregio, Kolejach Śląskich i w Kolejach Małopolskich, włącznie z Autobusowymi Liniami Dowozowymi. „W następnych etapach planowane jest rozszerzenie o kolejnych organizatorów na terenie całego województwa małopolskiego” – zapowiada Jančovič.

Koleje Małopolskie są operatorem połączeń autobusowych, a ich organizatorem – tak samo jak w przewozach kolejowych – jest samorząd województwa małopolskiego. Źródłem finansowania jest budżet województwa, wsparcie z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (w 2023 r. małopolski samorząd pozyskał z niego

6,9 mln zł), jak również dopłaty lokalne. W kosztach funkcjonowania Autobusowych Linii Dowozowych Kolei Małopolskich partycypuje jedna trzecia samorządów lokalnych objętych siecią tych połączeń – dofinansowanie gmin i powiatów nie jest warunkiem funkcjonowania połączeń na danym terenie, jednakże wpływa na uatrakcyjnienie oferty przewozowej.

Dolnośląski autobus jak pociąg

Połączenia autobusowe rozwijane są również przez Koleje Dolnośląskie. W tym regionie zaangażowanie samorządów gminnych i powiatowych jest decydujące. Przyjęto bowiem zasadę, że połowę kosztów funkcjonowania komunikacji autobusowej Kolei Dolnośląskich na danej trasie pokrywa samorząd województwa, lecz na drugą połowę muszą wspólnie złożyć się miejscowe samorządy lokalne.

W oparciu o tę zasadę już ponad rok, od września 2022 r., kursują autobusy Kolei Dolnośląskich na trasie Kłodzko – Łądek-Zdrój – Stronie Śląskie. Z początkiem września 2023 r. kolejowe autobusy pojawiły się na kolejnych dwóch trasach: Syców – Oleśnica oraz Góra – Rawicz.

Z Góry autobus do Rawicza odjeżdża osiem razy dziennie – około 10 min. po jego przyjeździe pod rawicki dworzec wyrusza pociąg Kolei Dolnośląskich do Wrocławia.

Zapowiadane było też uruchomienie linii Chocianów – Przemków – Głogów, a także linii Legnica – Złotoryja – Lwówek Śląski – Jelenia Góra, która wypełniłaby rozciągającą się w środkowej części regionu największą białą plamę w sieci połączeń Kolei Dolnośląskich. Nie powiodło się to ze względu na brak chęci miejscowych gmin i powiatów, aby dofinansowywać przewozy.

Na Dolnym Śląsku przewoźnik kolejowy sam nie realizuje przewozów autobusowych, lecz zleca to zewnętrznym podmiotom w ramach oddzielnych kontraktów na każdą z tras. Autobusy pomalowane są w barwy Kolei Dolnośląskich i zapewniany jest

kolejowy standard obsługi pasażerów. Bilety sprzedają i sprawdzają konduktorzy – dbają oni też o zapewnienie skomunikowań z pociągami w przypadku opóźnień. Możliwe jest poza tym przewożenie rowerów (dla porównania w autobusach dowozowych Kolei Małopolskich nie jest to dozwolone).

Autobusy Kolei Dolnośląskich kursują równolegle do nieczynnych linii kolejowych, formalnie pełniąc funkcję zastępczej komunikacji autobusowej. Dzięki temu połączenia te są nie tylko uwzględnione w rozkładzie jazdy pociągów i wszystkich wyszukiwarkach połączeń kolejowych, ale także w pełni objęte kolejową taryfą biletową. Możliwy jest więc zakup jednego biletu kolejowego na całą podróż (np. Wrocław – Syców, Wałbrzych – Lądek-Zdrój czy Poznań – Góra), choć część trasy pokonuje się autobusem.

Na tory, wzdłuż których obecnie kursują autobusy Kolei Dolnośląskich, docelowo – w perspektywie kilku lat – ma wrócić ruch kolejowy. Jednym z zadań połączeń realizowanych pod marką KDA (Koleje Dolnośląskie Autobusy) jest włączenie mieszkańców w sieć transportu regionalnego i pobudzenie popytu już w okresie poprzedzającym reaktywację połączeń kolejowych.

Plan na zintegrowany transport

W województwie mazowieckim podobne rozwiązanie mogłoby zostać wprowadzone na trasach Małkinia – Ostrów Mazowiecka, Siedlce – Sokołów Podlaski, Skierniewice – Mszczonów – Tarczyn – Czachówek Południowy i Góra Kalwaria – Piława, a więc wzdłuż linii kolejowych, które czekają na reaktywację ruchu pociągów. Rozważyć można by też uruchomienie wojewódzkich połączeń autobusowych na trasach Zegrze Południowe – Pułtusk – Maków Mazowiecki – Przasnysz oraz Kozienice – Głowaczów – Dobieszyn, czyli tam, gdzie w ramach programu Kolej Plus przewiduje się budowę nowych linii kolejowych.

Pytanie tylko, czy samorząd województwa mazowieckiego, po tym jak w końcu uruchomi pierwsze swoje połączenia autobusowe,

będzie następnie chciał rozwijać ten segment transportu publicznego o kolejne trasy i obszary regionu.

Uchwalony w kwietniu 2022 r. „Regionalny plan transportowy województwa mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku” wymienia uruchomienie regionalnej komunikacji autobusowej wśród najważniejszych działań: „Uzupełnieniem dla transportu kolejowego będzie zintegrowany z nim transport autobusowy”. Dla realizacji tego celu dokument zakłada zakup przez samorząd województwa mazowieckiego od 40 do 100 autobusów. Czy władze Mazowsza jeszcze pamiętają o tych zamiarach?

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: [ZBS.net.pl](https://zbs.net.pl)