

Epidemia cięć

20 stycznia 2021

Rządząca województwem kujawsko-pomorskim koalicja Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego dokonała masowych cięć połączeń kolejowych.



Mroczne czasy

Niecały miesiąc przed zmianą rozkładu jazdy okazało się, że samorząd województwa kujawsko-pomorskiego podjął decyzję o likwidacji ruchu na dwóch liniach w Borach Tucholskich: Wierzchucin – Szlachta i Laskowice Pomorskie – Czersk.

Z linii Laskowice Pomorskie – Osie – Śliwice – Czersk pociągi zniknęły dokładnie w momencie podniesienia przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe prędkości z 80 km/h do 100 km/h na jednej trzeciej długości trasy.

Przez ostatnie miesiące poprzedzające likwidację połączeń rozkłady jazdy ułożone były w sposób przypominający mroczne czasy wygaszania popytu na podróż koleją. Na przykład popołudniowy pociąg z Czerska przyjeżdżał do Laskowic Pomorskich o 17:54 – kilka minut po opuszczeniu tej stacji przez pociągi do Bydgoszczy (odjazd o 17:49) i do Grudziądza

(odjazd o 17:50). Nie starano się też dopasować godzin kursowania pociągów do godzin pracy w zlokalizowanych tuż przy stacji kolejowej w Osiu zakładach mięsnych Gzella, które zatrudniają ponad 500 osób.

Część pasażerów linia Laskowice – Czersk straciła przez to, że na prawie trzy miesiące, od połowy marca do końca maja 2020 r., zawieszono tu ruch pociągów.

Wygaszanie popytu

W marcu 2020 r., co samorząd tłumaczył epidemią koronawirusa, ruch zawieszono na czterech ciągach. O ile na linii Laskowice – Czersk i Wierzchucin – Szlachta pociągi wróciły w połowie 2020 r., o tyle linie Toruń – Lipno – Sierpc i Laskowice – Wierzchucin nadal pozostają bez ruchu. W ich przypadku epidemię wykorzystano jako pretekst do ostatecznego wycięcia połączeń. Na obydwu liniach bowiem już od kilku lat funkcjonowały kuriozalne rozkłady jazdy. Przed wstrzymaniem ruchu w marcu 2020 r. pociągi w kierunku Torunia odjeżdżały z powiatowego Lipna o 4:21 i 18:13, zaś z Torunia pociągi wyruszały o 2:59 (!) i 15:49. Trudno było spodziewać się, aby taka oferta – i to na linii wybiegającej wprost z miasta wojewódzkiego – przyciągnęła pasażerów. Mimo to decyzję o likwidacji połączeń samorząd województwa beczelnie tłumaczył małą liczbą podróżnych.

Znów przypomniały się mroczne czasy, gdy najpierw liczbę pociągów ograniczano poniżej akceptowalnego minimum, by potem stwierdzić, że niewielkie potoki pasażerskie uzasadniają likwidację połączeń. Gdy tory są puste, na równoległej drodze krajowej 10 na wlocie do Torunia tworzą się korki.

Linii nijak nie pomogło to, że w gminie Lipno mieszka Aneta Jędrzejewska z PSL, członkini zarządu województwa kujawsko-pomorskiego, której podlega departament transportu. W listopadzie 2018 r. portal lipno.naszemiasto.pl zapytał Jędrzejewską o zamierzenia na kolejną kadencję, które odczuja

mieszkańcy jej małej ojczyzny. Członkini zarządu szczegółowo omówiła planowane remonty dróg, a kwestię biegnącej przez powiat lipnowski linii kolejowej kompletnie przemilczała.

Zabrakło rozwoju

W ostatnich dniach przed zmianą rozkładu jazdy zapadła decyzja o likwidacji połączeń na kolejnej linii: Chełmża – Bydgoszcz. Ruch na tej trasie został reaktywowany w 2008 r. Przywrócenie zlikwidowanych w 2000 r. połączeń było możliwe po pierwszym w Polsce przetargu na wykonywanie połączeń kolejowych. W ogłoszonym w 2007 r. przetargu zwyciężyła Arriva, oferując dużo niższe stawki niż PKP Przewozy Regionalne. Uzyskane oszczędności zdyskontowano na uruchomienie połączeń między Bydgoszczą a Chełmżą.

„Kiedy w 2007 r. przełamano monopol państwowego przewoźnika PKP Przewozy Regionalne, można było odnieść wrażenie, iż samorząd dąży do rozwoju kolei. Przybyło autobusów szynowych, zwiększyła się liczba połączeń” – mówi Rafał Wąsowicz ze Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Transportu Publicznego w Koronowie. „Później zabrakło już rozwoju siatki połączeń, pojawiły się drastyczne ograniczenia na liniach Toruń – Lipno – Sierpc i Laskowice Pomorskie – Wierzchucin”.

Cichy plan

Pierwszy niepokojący sygnał miał miejsce w 2014 r., gdy kujawsko-pomorski sejmik uchwalał „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”. Pierwszy zaprezentowany projekt dokumentu zakładał ograniczenie roli kolei: po 2020 r. miały zniknąć połączenia z aż sześciu linii: Grudziądz – Brodnica, Laskowice Pomorskie – Czersk, Wierzchucin – Szlachta, Toruń – Sierpc, Grudziądz – Kwidzyn i Bydgoszcz – Chełmża.

A przecież na przełomie XX i XXI wieku nad regionem przeszło

kilka fal cięć, które nie ominęły nawet stolic powiatów: Rypina, Golubia-Dobrzynia i Żnina. W 2011 r. pociągi zniknęły z Ciechocinka. Zakładający kolejne cięcia projekt planu transportowego wywołał więc duże kontrowersje: wpłynęło prawie 600 uwag. W tej sytuacji samorząd województwa ostatecznie przyjął plan transportowy, który co prawda nie zakładał reaktywacji, ale przewidywał zwiększenie liczby pociągów na czynnych liniach.

Tak się jednak składa, że cięcia przeprowadzone w marcu i grudniu 2020 r. w dużej mierze pokrywają się z czarną listą z nieuchwalonej wersji planu transportowego.

Przynajmniej na jakiś czas

„Niektóre połączenia musiały zostać, przynajmniej na jakiś czas, zawieszone” – mówi rzeczniczka samorządu województwa kujawsko-pomorskiego Beata Krzemińska. „Samorząd po wielomiesięcznych trudnych negocjacjach został zmuszony do podpisania niesatysfakcjonujących umów z operatorami kolejowymi”.

W grudniu 2020 r. kończyły się umowy samorządu z przewoźnikami: dziesięcioletnia z Arrivą i pięcioletnia z Polregio. Nowe kontrakty z przewoźnikami samorząd zawarł tuż przed zmianą rozkładu jazdy. Umowę z Arrivą podpisano 11 grudnia 2020 r. Z kolei 12 grudnia 2020 r. – zaledwie kilka godzin przed wejściem w życie nowego rozkładu jazdy – została podpisana umowa z Polregio. „Przedstawiciele tej spółki usiedli do stołu z żądaniem stawek dwukrotnie wyższych” – mówi Krzemińska. „Zostaliśmy postawieni w sytuacji, w której nie stać nas na opłacenie siatki połączeń w takim kształcie, w jakim funkcjonowała ona w ubiegłym roku”.

Polregio – które w 2020 r. dostawało dopłatę 13,06 zł za pociągokilometr – na 2021 r. zażyczyło sobie dopłaty wynoszącej 24,12 zł. Podczas negocjacji samorządowi udało się wytargować kwotę 23,75 zł. Oczekiwania Arrivy też wzrosły.

Sytuacja była o tyle podbramkowa, że w budżecie województwa zmniejszono wydatki na połączenia kolejowe: z 99,2 mln zł w 2020 r. do 82,6 mln zł w 2021 r.

Negocjacje wyglądały więc tak, że z przygotowanego rozkładu jazdy, by zmieścić się w finansowych żądaniach przewoźników, wykreślano kolejne połączenia spółek Arriva i Polregio. Nie ma linii, której nie dotknęłyby cięcia. Na koniec pertraktacji zdecydowano o wycięciu wszystkich pociągów regionalnych z kolejnego odcinka: Włocławek – Kutno.

Ponadpartyjne protesty

Cięcia połączeń spotkały się z bardzo dużą krytyką. Do marszałka województwa Piotra Całbeckiego z PO trafiły dziesiątki protestów od samorządów lokalnych, radnych sejmiku, organizacji pozarządowych, administracji rządowej oraz parlamentarzystów. Na konferencji prasowej przeciwko cięciom połączeń wspólnie wystąpili posłowie z odległych politycznie ugrupowań: Paulina Matysiak z Lewicy, Mariusz Kałużny z Solidarnej Polski i Paweł Szramka z Kukiz'15.

Media regularnie donoszą o codziennych problemach mieszkańców Kujaw i Pomorza z dojazdami, a społeczności lokalne zbierają podpisy pod petycjami na rzecz przywrócenia połączeń. „Społeczeństwo jest coraz bardziej świadome jak powinien wyglądać transport regionalny, i kolej jest tu na pierwszym miejscu” – mówi Rafał Wąsowicz.

Co istotne, rządzącą województwem koalicję spotkała krytyka płynąca również od polityków reprezentujących te same barwy partyjne: od prezydenta Włocławka Marka Wojtkowskiego z PO czy od radnej sejmiku Agnieszki Kłopotek z PSL. Władze regionu szybko przekonały się, że to już nie te czasy, gdy można było likwidować pociągi bez większego sprzeciwu.

Bez możliwości dojazdu

Samorząd województwa podjął próby ratowania sytuacji. Z początkiem stycznia 2021 r. na zlecenie samorządu uruchomiono autobusy mające zastąpić kolej na liniach, na których zniknęły wszystkie połączenia. „Nikt nie zostanie bez możliwości dojazdu” – zapewnił marszałek Piotr Całbecki, dodając przy tym, że koszt przejazdu kilometra przez autobus to tylko 3,50 zł.

Autobusów – mimo znacznie niższej stawki – wprowadzono jednak mniej niż było pociągów. Ponadto podróż autobusem trwa dużo dłużej niż przejazd pociągiem. Na przykład trasę z Włocławka do Kutna autobus pokonuje w 1 godz. 55 min., a pociągi regionalne przejeżdżały tę relację w 45-62 min. Autobusy muszą kluczyć, by obsłużyć wszystkie stacje i przystanki kolejowe. Ponadto autobusy nie zaspokajają nawet podstawowych potrzeb. Przykładowo pierwszy autobus z kierunku Kutna przyjeżdża do Włocławka dopiero na 8:35 (pociągi umożliwiały dojazd na 6:00 i 8:00). Do Osia – największej w Borach Tucholskich miejscowości pozbawionej pociągów – autobusy wcale nie dotarły.

W końcu samorząd zapewnił, że na linii Laskowice Pomorskie – Czersk i Chełmża – Bydgoszcz niewielka liczba pociągów wróci 18 stycznia 2021 r. Przywrócony ma też być ruch na odcinku Włocławek – Kutno, ale tylko do leżącej przed granicą województwa stacji Kaliska Kujawskie.

Przetarg, którego nie było

Jak w województwie kujawsko-pomorskim doszło do kolejowego kryzysu, który obecnie władze regionu nieudolnie próbują zażegnać?

Samorządy, zgodnie z regulacjami Unii Europejskiej, tylko do końca 2020 r. mogły powierzyć realizację przewozów kolejowych

bez organizowania przetargu – maksymalnie na 10 lat. Większość regionów zawarła umowy z Polregio na całą dekadę. Nie wszystkie dobrze na tym wyszły. Stawki dopłat w różnych regionach zaskakująco się bowiem różnią. Najniższą wynegocjował Dolny Śląsk (13,60 zł za pociągokilometr), zaś na najwyższą przystało województwo lubelskie (38,20 zł za pociągokilometr).

Brak przetargów dał spółce Polregio zielone światło do dowolnego windowania stawek. Kujawsko-pomorski samorząd nie tylko nie chciał się na to zgodzić, ale przede wszystkim nie był na to przygotowany.

Cofnijmy się do stycznia 2019 r., kiedy to kujawsko-pomorski samorząd ogłosił zamiar rozpisania przetargu na wykonywanie przewozów kolejowych. Zamówienie miało dotyczyć dalszej obsługi wszystkich linii czynnych w ruchu regionalnym. Zwycięzca przetargu miał przystąpić do realizacji przewozów w grudniu 2020 r. i wykonywać je przez 15 lat. Zapowiedziany długi okres realizacji kontraktu dawał nadzieję na to, że do przetargu stanie większa liczba oferentów, którym będzie opłacało się zainwestować w tabor i inne zasoby, a konkurencyjny tryb wyboru pozwoli uzyskać atrakcyjne ceny.

Przetarg miał być ogłoszony na początku 2020 r., ale ostatecznie nawet nie został rozpisany. Odstąpienie od przetargu zbiegło się z powołaniem w styczniu 2020 r. Tomasza Moraczewskiego na stanowisko szefa departamentu transportu samorządu województwa kujawsko-pomorskiego.

Dwa gabinety Moraczewskiego

Nieoficjalnie dowiadujemy się, że Moraczewski po objęciu funkcji dyrektora departamentu transportu za główny cel postawił obniżenie kosztów funkcjonowania połączeń kolejowych. Do współpracy przy tworzeniu oferty przewozowej Moraczewski zaprosił Stanisława Biegę, eksperta związanego z pozarządowym Centrum Zrównoważonego Transportu. Obaj panowie współpracowali

między innymi przy tworzeniu połączeń InterRegio w latach 2009-2010, gdy Moraczewski był prezesem Przewozów Regionalnych. Po odejściu z tej spółki w 2010 r. został szefem bydgoskiego portu lotniczego, którego większościowym akcjonariuszem jest samorząd województwa kujawsko-pomorskiego.

Od stycznia 2020 r. Moraczewski funkcję prezesa bydgoskiego lotniska łączy z posadą dyrektora departamentu transportu w siedzibie kujawsko-pomorskiego samorządu przy Placu Teatralnym w Toruniu. Dwa gabinety Moraczewskiego dzieli 50 km. Wiąże się to z konfliktem interesów: większe pieniądze na kolej mogą skutkować ograniczeniem funduszy na lotnisko.

Na ostatnią chwilę

Umowę ze Stanisławem Biegą samorząd województwa kujawsko-pomorskiego zawarł w kwietniu 2020 r. – po tym, gdy samorząd zrezygnował z przetargu. Zadaniem Biegi było opracowanie rozkładu jazdy obowiązującego od grudnia 2020 r. do grudnia 2021 r. wraz z ułożeniem obiegów taboru i drużyn pociągowych, zapewnieniem cykliczności kursowania pociągów oraz skomunikowań. Kolejna umowa – dotycząca wdrożenia rozkładu jazdy – została zawarta z Biegą w listopadzie 2020 r.

Plan Biegi opierał się na rozbudowie oferty na ciągach między największymi miastami kosztem pewnych redukcji na bocznych liniach, co miało poprawić ekonomikę kolei w regionie. Plan ten nie brał jednak pod uwagę wzrostu oczekiwań finansowych przewoźników.

Gdyby rozpisano zapowiadany przetarg, to przewoźnicy prawdopodobnie zaoferowaliby niższe stawki niż przy powierzeniu im realizacji przewozów z wolnej ręki. Pozycję negocjacyjną samorządu pogorszyło to, że pertraktacje z Polregio i Arrivą prowadzono na ostatnią chwilę. Obaj przewoźnicy uznali, że samorząd będzie chciał w pełni realizować zaplanowany rozkład jazdy i przystanie na zwiększenie dopłat.

Czarny koń

Jako że samorząd województwa kujawsko-pomorskiego zawarł zarówno z Polregio, jak i z Arrivą umowy tylko na jeden rok, to – w myśl unijnych regulacji – przewoźnika, który będzie obsługiwał połączenia od grudnia 2021 r., nie będzie można wybrać inaczej aniżeli w przetargu.

Czarnym koniem przetargu może okazać się Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych. Tym bardziej, że ten niewielki przewoźnik aktualnie sprowadza z Holandii 32 używane składy spalinowe typu DM90. Jak poinformował SKPL, negocjacje z Nederlandse Spoorwegen trwały od grudnia 2019 r. Może więc kujawsko-pomorski samorząd zrezygnował z przetargu zapowiadanego na 2020 r., żeby poczekać aż SKPL będzie gotowy na złożenie oferty. Dodajmy, że na początku grudnia 2020 r. Piotr Całbecki oznajmił, iż pojawił się trzeci gracz, sugerując, że może on przynieść rozwiązanie problemów. Władze regionu liczą też na udział w przetargu przewoźników Leo Express czy RegioJet z Czech.

Pytanie, czy samorząd zdoła w niecały rok przeprowadzić i rozstrzygnąć nowy przetarg, a startujący w nim nowi przewoźnicy będą w stanie w tak krótkim czasie przygotować się do realizacji przewozów. Najważniejszym pytaniem jest jednak to, jak najszybciej odbudować zaufanie mieszkańców Kujaw i Pomorza do transportu kolejowego.

Autorstwo: Karol Trammer

Zdjęcie: [AS0lka](#) (CC0)

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