

Kolej Plus na granicy

15 lipca 2022

Rządowy program przywracania połączeń nie rozwiąże problemu rozbicia dzielnicowego polskiej kolei. Z 33 koncepcji zakwalifikowanych na listę podstawową programu Kolej Plus zaledwie trzy dotyczą linii, które przekraczają granice województw.



Między województwami

Spośród linii biegnących na pograniczu regionów najwyżej na liście wyników znalazł się ciąg Skarżysko-Kamienna – Końskie – Opoczno – Tomaszów Mazowiecki, łączący województwa świętokrzyskie i łódzkie. Z programu Kolej Plus ma zostać sfinansowane tylko opracowanie projektu modernizacji i elektryfikacji. – „Na tę chwilę trudno określić termin, w którym modernizacja zostanie fizycznie zrealizowana” – przyznał marszałek województwa świętokrzyskiego Andrzej Bętkowski. Modernizacja i elektryfikacja nie jest jednak sprawą pilną, gdyż kursowanie pociągów pasażerskich z prędkością 80 km/h przywrócono na tej trasie w grudniu 2021 r., a z końcem 2022 r. jej obsługę rozpoczną kupione przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną składy dwunapędowe, które

wjeżdżając na tę niezelektryfikowaną linię, będą przełączały się z silnika elektrycznego na silnik spalinowy.

Na listę podstawową trafiła również rewitalizacja przebiegającej na pograniczu województw śląskiego i opolskiego linii Racibórz – Głubczyce – Racławice Śląskie. Koszt przywrócenia do życia tej zamkniętej w 2000 r. linii oszacowano na 535 mln zł. 15-procentowy wkład samorządów powinien więc wynieść 80 mln zł. Tymczasem burmistrz Głogówka Piotr Bujak w Radiu Opolo oznajmił: „Nie stać gmin i powiatów na wygenerowanie wkładu własnego na wymaganym dla programu poziomie”.

Ostatni z ciągów przekraczających granice wojewódzkie, który znalazł się na liście podstawowej, to odcinek Jasło – Gorlice na pograniczu województw podkarpackiego i małopolskiego. Trasa wykorzystywana jest przez składy PKP Intercity łączące Kraków z południowym Podkarpaciem oraz kursujące tylko w weekendy pociągi Polregio i Kolei Małopolskich. Koncepcja obejmuje modernizację 28-kilometrowego odcinka wraz z budową łącznicy ułatwiającej zajeżdżanie pociągów do centrum Gorlic.

Już widać, że program Kolej Plus nie przyniesie znaczących efektów, jeśli chodzi o poprawę powiązań między regionami. A przypomnijmy, że w uchwale rządu z grudnia 2019 r., która ustanowiła program, zaznaczono, że jednym z jego celów jest „uruchomienie nowych połączeń między sąsiadującymi województwami na liniach, po których obecnie nie kursują pociągi”.

Pozostanie luka

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe przy ostatecznym wyborze koncepcji nie zwracała uwagi na to, jak poszczególne linie zgłoszone do programu Kolej Plus wiążą się w dłuższe ciągi, mogące wypełnić luki na styku regionów. W oczy rzuca się to na pograniczu województw wielkopolskiego i lubuskiego.

Wielkopolska zgłosiła do programu rewitalizację linii Szamotuły – Międzychód, dzięki której leżący na zachodnim skraju województwa powiat międzychodzki ma wrócić na mapę połączeń kolejowych (po przywróceniu linii do życia ma nią kursować 12 pociągów dziennie z Międzychodu do Poznania).

Sąsiednie województwo lubuskie zgłosiło natomiast rewitalizację 29-kilometrowej linii Skwierzyna – Międzychód. Linia ta jest wykorzystywana w ruchu towarowym na liczącym 21 km odcinku od Skwierzyny do Wierzbna, gdzie znajduje się magazyn ropy naftowej PGNiG (według regulaminu sieci PKP PLK, na tym odcinku szynobusy już dziś mogłyby jeździć 60 km/h). Koncepcja zakładająca podniesienie prędkości, odnowę peronów i udrożnienie dojazdu do Międzychodu od strony województwa lubuskiego znalazła się jednak tylko na liście rezerwowej.

Choć spółka PKP PLK w wewnętrznych analizach początkowo wiązała zgłoszone do Kolei Plus koncepcje dla linii Szamotuły – Międzychód oraz Międzychód – Skwierzyna jako dające możliwość stworzenia nowego ciągu między Poznaniem a Gorzowem Wielkopolskim, to teraz wygląda na to, że luka o długości 8 km między wielkopolskim Międzychodem a lubuskim Wierzbnem pozostanie nieprzejezdna.

W głąb sąsiedniego regionu

Z programu Kolej Plus wypadła biegnąca na pograniczu Wielkopolski i Dolnego Śląska linia Kępno – Syców – Oleśnica. Została ona zamknięta w 2002 r., ale w latach 2016-2017 spółka PKP PLK zrealizowała remont, który pozwolił na przywrócenie ruchu składów towarowych z prędkością 40 km/h. Samorząd województwa dolnośląskiego zgłosił linię do Kolei Plus, mając na celu udrożnienie trasy Wieluń – Wieruszów – Kępno – Oleśnica – Wrocław dla ruchu pasażerskiego. Chodziło o zapewnienie połączenia do stolicy Dolnego Śląska z powiatów wieluńskiego i wieruszowskiego w województwie łódzkim oraz z powiatu kępińskiego w województwie wielkopolskim. Obszary te

są silnie związane z Wrocławiem, do którego z Wieruszowa jest bliżej niż do Łodzi, a z Kępna aż o połowę bliżej niż do Poznania. Nie znajduje to jednak odzwierciedlenia w istniejącej sieci połączeń kolejowych.

Na odcinku Wieluń – Wieruszów – Kępno, choć infrastruktura pozwala na osiąganie prędkości 90-100 km/h, pociągi regionalne nie kursują. Przeszkodą jest granica województw łódzkiego i wielkopolskiego. Rozwiązanie problemu braku połączeń na stykach regionów przynieść miał zawarty w programie Kolej Plus komponent organizacji przewozów. Sprowadzał się on do zmiany ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Wchodząca w życie w kwietniu 2020 r. nowelizacja zniosła formalne utrudnienia i miała zachęcić samorządy do uruchamiania pociągów na trasach wbiegających do innych regionów. „Zmiana umożliwi organizowanie przez zainteresowane samorządy województw przewozów w głąb sąsiedniego województwa” – zapowiadał nieco dziś już zapomniany fragment uchwały o Kolei Plus, którego efektami rząd jakoś się nie chwali.

Samorząd województwa dolnośląskiego wycofał koncepcję dotyczącą odcinka Kępno – Oleśnica, gdy spółka PKP PLK poinformowała, że planuje jego modernizację poza programem Kolej Plus. Przedsięwzięcie ma mieć szeroki zakres – zapowiadana jest pełna wymiana infrastruktury wraz z przebudową mostów i wiaduktów w celu uzyskania prędkości 120 km/h, a także elektryfikacja (wymagająca budowy dwóch podstacji trakcyjnych). Jesienią 2021 r. zakładano, że koszt prac wyniesie 360 mln zł, lecz już wiosną 2022 r. pojawiła się kwota 723 mln zł. Spółka PKP PLK zastrzega przy tym, że podjęcie tej inwestycji będzie zależeć od dostępności funduszy z Krajowego Planu Odbudowy. Realizacja inwestycji finansowanych z tego unijnego źródła będzie musiała zakończyć się do sierpnia 2026 r.

Kolejowy program odbudowy?

Z KPO ma również zostać sfinansowana modernizacja przebiegającej przez granicę województw śląskiego i małopolskiego linii Żywiec – Sucha Beskidzka. W programie Kolej Plus trafiła ona bowiem na listę rezerwową. Linia jest czynna, ale z powodu złego stanu infrastruktury pociągi nie mogą przekraczać prędkości 30 km/h, a ruch odbywa się tu tylko w weekendy, ferie i wakacje. Modernizacja linii łączącej Żywiec z ciągiem Zakopane – Kraków jest istotna choćby ze względu na fakt, że Żywiecczyzna, mimo że leży w granicach województwa śląskiego, to stanowi część historycznej Małopolski i jest silnie związana z Krakowem. Jak wynika z opracowania samorządu województwa małopolskiego, w roku akademickim 2015/2016 około 1,5 tys. osób studiujących na krakowskich uczelniach było z powiatu żywieckiego.

Życie na granicy

Kolejne transgraniczne połączenie zostało zgłoszone do programu Kolej Plus przez powiat działdowski. Mowa o koncepcji rewitalizacji linii Działdowo – Lidzbark – Brodnica. Brak ruchu na tej trasie stanowi dotkliwą lukę w sieci połączeń kolejowych. Linia mogłaby połączyć liczącą 29 tys. mieszkańców Brodnicę z magistralą Trójmiasto – Warszawa, zapewniając dojazd do stolicy w konkurencyjnym dla samochodu czasie niespełna trzech godzin. Składające wniosek władze powiatu działdowskiego zwracały ponadto uwagę na potencjał linii związany z możliwością powiązania południowo-zachodnich Mazur z Toruniem.

Leżący w województwie warmińsko-mazurskim powiat działdowski – granicząc od południa z województwem mazowieckim oraz od zachodu z województwem kujawsko-pomorskim – dostrzega potrzeby związane z dojazdami do sąsiednich regionów, lecz nie był w stanie wygospodarować pieniędzy na opracowanie wstępnego studium planistyczno-prognostycznego. W tej sytuacji koncepcja

rewitalizacji linii Działdowo – Brodnica wypadła z programu Kolei Plus.

Starostwo w Działdowie nie otrzymało wsparcia ze strony samorządów województw warmińsko-mazurskiego oraz kujawsko-pomorskiego. Nie wykazują one zainteresowania przywróceniem do życia łączącej je linii Działdowo – Brodnica, z której połączenia regionalne zniknęły pod koniec 2004 r. Od tego czasu oba regiony spina jedynie główny ciąg Olsztyn – Toruń. Pokazuje to, że samorządy wojewódzkie, koncentrując się na połączeniach istotnych z punktu widzenia stolic regionów, zapominają o potrzebach mieszkańców innych obszarów, zwłaszcza leżących na peryferiach.

Brakujący fragment

Samorząd województwa warmińsko-mazurskiego od początku był sceptycznie nastawiony do programu Kolej Plus, zaznaczając w oficjalnych stanowiskach, że „większe szanse na pozyskanie dofinansowania mają bogatsze samorządy kosztem tych mniej rozwiniętych”. Mimo to władze Warmii i Mazur zgłosiły do Kolei Plus swoje koncepcje. Jedna z nich dotyczyła rewitalizacji 28-kilometrowego odcinka Szymany – Chorzele. Stanowi on brakujący fragment między zmodernizowanym ciągiem Olsztyn – Szczytno – Szymany Lotnisko a obecnie przywracanym do życia odcinkiem Ostrołęka – Chorzele w województwie mazowieckim. Spółka PKP PLK w wewnętrznej analizie złożonych wniosków odnotowała nawet, że zrealizowanie tej koncepcji nie tylko pozwoli na scalenie ciągów objętych inwestycjami z Regionalnych Programów Operacyjnych w dwóch województwach, ale także odtworzy najkrótszą trasę z Olsztyna do Białegostoku. Nawiasem mówiąc, PKP Intercity ogłosiło, że ma w planach uruchomienie połączeń Olsztyn – Szczytno – Ostrołęka – Białystok. Pozostaje jednak pytanie, kiedy parametry infrastruktury na styku województw warmińsko-mazurskiego i mazowieckiego pozwolą na uruchomienie takich pociągów.

Ostatecznie bowiem władze Warmii i Mazur nie zleciły opracowania wstępnego studium planistycznego-prognostycznego dla odcinka Szymany – Chorzele i koncepcja wypadła z Kolei Plus.

Bez efektu sieciowego

W rządowej uchwale ustanawiającej program Kolej Plus zaznaczono, że jego celem „jest uzupełnienie sieci kolejowej o połączenia miejscowości o populacji powyżej 10 tys. osób, które nie posiadają dostępu do kolei pasażerskiej lub towarowej, z miastami wojewódzkimi”. Spółka PKP PLK w wytycznych naboru doprecyzowała nawet, że dofinansowaniem z programu mogą zostać objęte tylko ciągi prowadzące do miast, w których znajduje się urząd wojewódzki lub sejmik województwa.

Przez ten wymóg część istotnych linii znalazła się na straconej pozycji. Nieczynna linia Skoczów – Bielsko-Biała, która nie prowadzi do wojewódzkich Katowic, trafiła jedynie na listę rezerwową. Nie pomogło to, że wnioskujące do Kolei Plus stowarzyszenie gmin i powiatów Aglomeracja Beskidzka argumentowało, że rewitalizacja tego ciągu poprawi powiązanie Śląska Cieszyńskiego z Krakowem, a więc stolicą sąsiedniego województwa.

Część samorządów skupiła się jedynie na wymogu połączenia do stolicy województwa, ignorując możliwości rozwoju sieci połączeń w większej skali. Na listę podstawową trafiła zgłoszona przez samorząd województwa wielkopolskiego koncepcja reaktywacji połączeń do Śremu, ograniczająca się do rewitalizacji 20-kilometrowego odcinka z tego miasta do Czempinia na linii Wrocław – Poznań. To starczyło do spełnienia wymogu skomunikowania z miastem wojewódzkim. Tymczasem nieczynna linia w Śremie w drugą stronę wybiega w kierunku węzła w Jarocinie, gdzie zbiegają się linie z Poznania, Gniezna, Ostrowa Wielkopolskiego, Krotoszyna i Leszna.

Linia Jarocin – Gostyń – Leszno również została zgłoszona do programu Kolej Plus i również znalazła się na liście podstawowej. Koncepcja rewitalizacji nie obejmuje jednak całej linii, lecz sprowadza się tylko do fragmentu między Gostyniem a Leszmem.

Nieobjęte programem Kolej Plus odcinki Śrem – Jarocin i Gostyń – Jarocin pozostaną nieprzejezdne. Ich udrożnienie pozwoliłoby skomunikować Śrem i Gostyń ze wschodnią Wielkopolską, zapewniając przy tym efekt poprawy spójności sieci kolejowej poprzez odtworzenie powiązań między węzłami.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk nie traci jednak dobrego samopoczucia. W czerwcu 2022 r. na Kongresie 590 stwierdził: „Polska jest uważana za wzór w rozwoju spójnej sieci komunikacyjnej”.

Autorstwo: Karol Trammer

Zdjęcie: [AS0lka](#) (CC0)

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