

Miasta znikające z rozkładów

4 lutego 2014

Zaczyna zwracać uwagę, by pociągi TLK zatrzymywały się tylko w większych miastach.

– W przypadku stacji Szydłowiec średnia liczba pasażerów nie przekraczała granicy błędu statystycznego – przekonuje Beata Czemerajda z PKP Intercity.

Szydłowiec to jedna ze stacji kolejowych, na których 15 grudnia 2013 r., a więc wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2013/2014, przestały zatrzymywać się pociągi dalekobieżne. Powiat szydłowiecki z dnia na dzień stracił więc wszystkie bezpośrednie połączenia kolejowe z Bydgoszczą, Katowicami, Krakowem, Lublinem, Opolem, Toruniem, Wrocławiem czy Trójmiastem.

Lokalne władze są zdania, że decyzja o wycofaniu postojów i odcięciu Szydłowca od ruchu dalekobieżnego przyniosła pogorszenie dostępności komunikacyjnej. – Nasz powiat i większe miasta w okolicy dotknięte są problemem dużego bezrobocia – w związku z tym dojazdy do pracy wykraczają poza relacje zasięgu typowo regionalnego – mówi Krzysztof Bernatek, sekretarz powiatu szydłowieckiego. – Brak postojów utrudnił również życie studentom, którzy uczelnie wybierali między innymi pod kątem możliwości dojazdu, by teraz nagle stanąć w obliczu konieczności porzucenia sprawdzonej drogi między domem rodzinnym a miastem, w którym studiują. Zmniejszenie liczby pociągów w pewnym stopniu kłóci się też z naszymi planami przejęcia od PKP terenu przy stacji kolejowej w celu zorganizowania tam strzeżonego parkingu „Parkuj i jedź”, który poprawi warunki dojazdu mieszkańców do pociągów.

NIERENTOWNE STACJE

Jak poinformowano nas w centrali PKP Intercity, likwidację postojów pociągów dalekobieżnych na stacji Szydłowiec

zaakceptowało Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Resort ten pełni funkcję organizatora kolejowych przewozów międzywojewódzkich, przekazując spółce PKP Intercity dofinansowanie do sieci TLK, co teoretycznie ma gwarantować funkcjonowanie tych połączeń nie tylko w relacjach między największymi miastami. Dotacja za 2013 r. wyniosła 330,8 mln zł.

– Przygotowując oraz realizując siatkę połączeń TLK jesteśmy w stałym kontakcie z organem zlecającym nam wykonywanie zadań w ramach służby publicznej. W związku z tym informacja o wycofaniu postojów była znana ministerstwu – zapewnia Beata Czemerajda z PKP Intercity.

Dr Michał Beim, adiunkt na Uniwersytecie Przyrodniczym w Poznaniu i ekspert ds. transportu w Instytucie Sobieskiego, uważa, że celem służby publicznej powinno być zapewnienie dostępu do kolei mieszkańcom i gościom małych miast. – Państwo polskie finansując połączenia TLK, nie przedstawiło jednak jakichkolwiek zasad, na jakich mają być organizowane subsydiowane połączenia. Nie poddano dyskusji, na co i jak mają być przeznaczone pieniądze podatników. Brak publicznie ogłoszonych uregulowań uniemożliwia dyskusję nad zasadami obsługi kolejowej – mówi Michał Beim. – Takie sytuacje jak w Szydłowcu będą się powtarzać. Przewoźnik będzie dążył do ograniczania zatrzymań na „nierentownych stacjach”.

W OGÓLE SIĘ NIE ZATRZYMAJĄ

Kolejną położoną w województwie mazowieckim stacją, na której od połowy grudnia 2013 r. nie zatrzymują się pociągi dalekobieżne, jest Nowy Dwór Mazowiecki. Spółka PKP Intercity postanowiła, że w granicach miasta leżącego u ujścia Narwi do Wisły pociągi będą stawać tylko raz – nie w centrum, lecz na stacji Modlin, z myślą o pasażerach zmierzających na lotnisko tanich linii lotniczych. – Przewiduję niestety, że ruch lotniskowy dla PKP Intercity będzie marginalny ze względu na zerową reklamę czy to na lotnisku, czy to w mediach i pociągi

dalekobieżne za rok, dwa w ogóle się u nas nie zatrzymają – mówi Kacper Pawełczyk z Nowodworskiej Inicjatywy Komunikacyjnej NOVIkom.

Od 15 grudnia 2013 r. pociągi TLK nie zatrzymują się również na stacji Knyszyn położonej w województwie podlaskim.

Wszystko wskazuje na to, że z rozkładów pociągów dalekobieżnych zniknąć będą kolejne postoje. Nie bez znaczenia jest wzrost opłat za zatrzymanie na stacjach i przystankach, jakie pobiera od przewoźników spółka PKP Polskie Linie Kolejowe. Przykładowo postój w Szydłowcu czy Knyszynie do 14 grudnia 2013 r. kosztował 1,29 zł. Od 15 grudnia 2013 r. stawka wzrosła ponad dwukrotnie – do 3,03 zł. W przypadku części stacji opłaty za postój wzrosły nawet około pięciokrotnie.

WERYFIKACJA POSTOJÓW

Dodajmy, że naciski na zmniejszanie liczby postojów pociągów TLK płyną z resortu transportu. „Należy dokonać weryfikacji postojów pociągów” – przekonywali urzędnicy ministerstwa w jednym z pism do spółki PKP Intercity. W dalszej korespondencji znalazła się nawet konkretna sugestia, by „w celu skrócenia czasu przejazdu przeanalizować zasadność postojów pociągów TLK na stacjach Odolanów, Międzybórz Sycowski, Twardogóra Sycowska”.

Zgodnie z tymi sugestiami wyznaczone zostały postoje nocnego pociągu TLK „Karkonosze” łączącego Warszawę z Wrocławiem i Jelenią Górą, który od 15 grudnia 2013 r. kursuje nową trasą przez Łódź Kaliską i Ostrów Wielkopolski. W kolejnych etapach prac nad ofertą przewozową na sezon 2013/2014 z rozkładu jazdy „Karkonoszy” wypadły postoje nie tylko w Odolanowie, Międzybórz i Twardogórze, ale również w Zgierzu oraz Pabianicach. Pociągi TLK kursujące w porze dziennej jak na razie na tych stacjach wciąż się zatrzymują.

Autor: Karol Trammer

Źródło: [„Z Biegiem Szyn” nr 1/69 \(styczeń-luty 2014\)](#)