

Przesiadki po mazowiecku

16 września 2023

Samorząd województwa mazowieckiego zapowiedział w oficjalnym dokumencie, że będzie działał na rzecz eliminowania przesiadek i rozwijał połączenia bezpośrednie. W rzeczywistości nic z tego nie będzie.



Pasażerowie nie lubią przesiadek. W polskich warunkach często bowiem wiążą się one z koniecznością zakupu biletów na różne spółki, skomunikowaniami znikającymi przy kolejnych korektach rozkładu jazdy, nie zawsze czekającymi na siebie pociągami oraz koniecznością biegania po kładkach czy przez przejścia podziemne.

„Regionalny plan transportowy województwa mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku” wśród planowanych działań mających na celu poprawę oferty przewozowej Kolei Mazowieckich wymienia zwiększenie częstotliwości, poprawę punktualności oraz właśnie minimalizowanie konieczności przesiadek. Dokument – uchwalony przez zarząd województwa wiosną 2022 r. – został opracowany w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego przez Departament Nieruchomości i Infrastruktury. Ta jednostka – odpowiadając równocześnie za organizację połączeń kolejowych – ma bezpośredni wpływ na to, w jakich relacjach kursują pociągi

Kolei Mazowieckich i na jakich trasach zapewniane są bezpośrednie podróże. Ale na razie departament, który stworzył regionalny plan transportowy, robi wszystko, by nie zrealizować zapisów, które sam zawarł w tym dokumencie.

Gorsza oferta

Problem kłopotliwych przesiadek na sieci Kolei Mazowieckich regularnie zgłaszają radni sejmiku województwa.

Wojciech Zabłocki z sejmikowego klubu Prawa i Sprawiedliwości w interpelacji z czerwca 2022 r. zwracał uwagę, że „w dzień roboczy są tylko trzy pociągi bezpośrednie z Wyszkowa do Warszawy i tylko dwa bezpośrednie z Warszawy do Wyszkowa. Pozostałe połączenia są pośrednie z przesiadką w Tłuszczu”, dodając, że „jest to przykład tego, że Koleje Mazowieckie dostosowują ofertę do obiegów taboru, a nie do potrzeb przewozowych”.

Już w 2019 r. postulat scalenia połączeń Ostrołęka – Wyszków – Tłuszcz i Tłuszcz – Warszawa Wileńska w jedną relację przedstawiło stołeczne stowarzyszenie Miasto Jest Nasze. „Na całej trasie Warszawa – Wyszków kierowcy mogą korzystać z drogi ekspresowej S8. Natomiast oferta kolei jest gorsza niż 30 lat temu” – alarmował ruch miejski, przypominając, że pod koniec lat 80. z Warszawy do Wyszkowa kursowało na dobę 11 bezpośrednich pociągów (część z nich jechała dalej do Ostrołęki). W szczycie popołudniowym odjeżdżały one ze stacji Warszawa Wileńska o 14:00, 14:40, 15:40, 16:20, 17:20, 18:20, a ostatni wieczorny pociąg wyruszał o 23:20.

Dziś przeszkodą dla zwiększenia liczby bezpośrednich połączeń okazuje się być nowoczesny tabor. Z 61 nowo zakupionych składów ER160 Flirt Kolei Mazowieckich 16 sztuk zostało przypisanych do obsługi relacji Warszawa – Wołomin Słoneczna – Tłuszcz i nie mogą one kursować na innych trasach, jeśli przewoźnik nie uzyska zgody Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Jak przy tym informuje samorząd województwa,

infrastruktura peronowa na stacji Wyszaków oraz przystankach Rybienko i Lucynów i tak nie jest dostosowana do zespołów ER160.

Jednak nie wszystkie pociągi kursujące w relacji Warszawa Wileńska – Tłuszcz obsługiwane są nowymi składami. Wciąż na tej trasie obsługę dużej części połączeń zapewniają zmodernizowane zespoły EN57AL, które bez przeszkód formalnych czy technicznych mogłyby kursować w wydłużonej relacji w kierunku Wyszakowa i Ostrołęki – zresztą to właśnie składy EN57AL w podwójnym zestawieniu obsługują nieliczne połączenia bezpośrednie z Ostrołęki i Wyszakowa do Warszawy.

Byłe nie z przesiadką

Wszystko zaczyna coraz bardziej wyglądać na wynajdywanie kolejnych powodów, aby nie oprzeć obsługi linii Ostrołęka – Wyszaków – Tłuszcz na pociągach kursujących bezpośrednio do i z Warszawy.

Wcześniej Koleje Mazowieckie niechęć do scalenia relacji pociągów Ostrołęka – Tłuszcz i Tłuszcz – Warszawa tłumaczyły tym, że między Ostrołęką a Tłuszczem jest mniej pasażerów, natomiast między Tłuszczem a Warszawą znacznie więcej, przez co pociągi na tych odcinkach wymagają innej pojemności. Przewoźnik nie chciał przy tym dostrzec, że na linii Ostrołęka – Wyszaków – Tłuszcz nieliczne pociągi jadące wprost do Warszawy przyciągają więcej pasażerów niż te, które kończą bieg w Tłuszczu.

W 2017 r. serwis internetowy Stacja Wyszaków przeprowadził z 335 mieszkańcami Wyszakowa i okolic ankietę dotyczącą oczekiwań odnośnie do połączeń kolejowych. 86% osób wskazało, że najbardziej od podróży koleją do stolicy odpycha ich konieczność przesiadania się w Tłuszczu. Natomiast ruch Miasto Jest Nasze w 2019 r. zaznaczał, że „pasażerowie skazani są na uciążliwe przesiadki w Tłuszczu, gdzie w codziennych podróżach muszą biegać między składami zatrzymującymi się przy różnych

peronach”.

W międzyczasie zajęto się poprawą wygody przesiadek w Tłuszczu – dziś już odbywają się one przeważnie w ramach jednego peronu. – „Koleje Mazowieckie przy tworzeniu rozkładów jazdy dbają o odpowiednie skomunikowania dla podróżnych. Zależy nam, żeby były one jak najdogodniejsze. Natomiast kwestia ustalania konkretnych krawędzi peronowych przy przesiadkach jest w gestii spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Niestety z uwagi na uwarunkowania ruchowe nie zawsze możliwe są skomunikowania przy tym samym peronie” – mówi rzeczniczka prasowa Kolei Mazowieckich Donata Nowakowska i dodaje, że przedmiotem szczegółowych ustaleń z PKP PLK były skomunikowania właśnie w Tłuszczu, a także na stacji Małkinia, gdzie pasażerowie Kolei Mazowieckich muszą przesiadać się między pociągami relacji Warszawa – Małkinia i Małkinia – Czyżew.

Jedna granica, dwie przesiadki

Obsługę odcinka z Małkini w stronę województwa podlaskiego Koleje Mazowieckie rozpoczęły w grudniu 2020 r. Najpierw pociągi kursowały do Szulborza Wielkiego, czyli ostatniego przystanku przed granicą województw. Pasażerowie jadący w tym kierunku musieli przesiadać się w Małkini. Radny Koalicji Obywatelskiej Bartosz Wiśniakowski pisał w interpelacji: „Zmuszanie podróżnych do przesiadki na stacji Małkinia w celu kontynuacji przejazdu o trzy przystanki dalej, jest w mojej ocenie skrajnie nieefektywnym modelem planowania oferty przewozowej”.

Argument trafił do mazowieckich kolejarzy, bo w grudniu 2021 r. wszystkie pociągi zaczęły kursować jako bezpośrednie, dodatkowo we wrześniu 2022 r. wydłużono ich relacje do Czyżewa, czyli pierwszej stacji na terenie województwa podlaskiego. Jednak już w grudniu 2022 r. wrócono do dzielenia połączeń na osobne relacje Warszawa – Małkinia i Małkinia – Czyżew.

Od przełomu 2023 i 2024 r. oferta na styku województw mazowieckiego i podlaskiego ma zacząć funkcjonować w docelowym kształcie. Pociągi podlaskiego Polregio będą kursować tylko w relacji Białystok – Czyżew (obecnie część z nich dociera do Małkini), a pociągi Kolei Mazowieckich będą jeździć od Czyżewa do Małkini, tak jak obecnie. Z przedstawionego projektu rozkładu jazdy, który wejdzie w życie w grudniu 2023 r., wynika, że Koleje Mazowieckie nadal będą opierać obsługę odcinka Małkinia – Czyżew nie na bezpośrednich połączeniach z i do Warszawy, lecz na oddzielnych pociągach kursujących tylko tym krótkim odcinkiem. W tej sytuacji podróżujący między Mazowszem a Podlasiem będą musieli przesiadać się dwa razy: i w Małkini, i w Czyżewie.

Optymalnego rozwiązania nie będzie

Zmuszanie pasażerów do przesiadek na granicy województwa mazowieckiego kłóci się z regionalnym planem transportowym. Stwierdza on bowiem: „Ważna jest wspólna oferta na stykach województw. Duże znaczenie w odbiorze i korzystaniu z pasażerskiego transportu kolejowego mają przesiadki na pierwszej stacji za granicą województwa. W takich przypadkach optymalnym rozwiązaniem jest podpisanie porozumień z organizatorem przewozów na terenie sąsiedniego województwa i wykonywanie przewozów na dłuższych trasach na zasadzie wymienności”.

Samorząd województwa mazowieckiego nie jest w stanie wypracować takiego optymalnego rozwiązania chociażby z samorządem województwa łódzkiego, aby zapewnić codzienne bezpośrednie połączenia na trasie Radom – Łódź. Podróżujący Kolejami Mazowieckimi z Radomia muszą przesiadać się w Drzewicy, by stąd w stronę Łodzi kontynuować podróż Łódzką Koleją Aglomeracyjną. Problem w tym, że nie wszystkie pociągi są skomunikowane, w niektórych przypadkach czas na przesiadkę sięga aż 50-55 minut, a przy dokonywanych co dwa-trzy miesiące korektach rozkładu jazdy skomunikowania pojawiają się i

znikają. To wszystko powoduje, że pasażerom trudno na tej trasie zaufać kolei. A przewoźnik rozkłada ręce nad niezadowalającą frekwencją, dodatkowo uznając, że jest to argument przeciwko poprawie oferty: „Nie zakładamy uruchomienia połączenia Radomia z Łodzią, bo są tam niewielkie potoki pasażerskie” – oznajmił wiosną 2023 r. członek zarządu Kolei Mazowieckich Dariusz Grajda.

Samorząd województwa mazowieckiego od dłuższego czasu informuje o rozmowach prowadzonych z sąsiadami. „Ewentualna poprawa oferty przewozowej na stykach województw uzależniona jest od woli i wspólnych uzgodnień. Obecnie trwają rozmowy z województwami łódzkim i warmińsko-mazurskim w sprawie stworzenia wspólnej oferty na stykach” – informuje Marta Milewska z kancelarii marszałka województwa mazowieckiego. „Nie jest znany termin zakończenia rozmów oraz ewentualnych dalszych decyzji”.

Znana jest już decyzja o sposobie obsługi trasy Ostrołęka – Chorzele – Szczytno – Olsztyn na styku z województwem warmińsko-mazurskim. Reaktywowane w czerwcu 2023 r. pociągi Kolei Mazowieckich z Ostrołęki do Chorzeł nadal będą kursować tylko w tej relacji, a warmińsko-mazurskie Polregio uruchomi od grudnia 2023 r. pociągi w relacji Olsztyn – Chorzele. Część połączeń Kolei Mazowieckich i Polregio ma być ze sobą skomunikowana w Chorzelach.

Będzie to więc kolejny ciąg, na którym nie uda się wprowadzić wskazywanego przez „Regionalny plan transportowy województwa mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku” rozwiązania w postaci wspólnej obsługi przez dwóch przewoźników. Zamiast pociągów Kolei Mazowieckich i Polregio wymiennie kursujących na całej trasie Ostrołęka – Olsztyn, pasażerowie otrzymają niepewne przesiadki na granicy województw.

Portal straszenia pasażera

Prowadzona przez PKP Polskie Linie Kolejowe wyszukiwarka rozkładu jazdy dostępna w aplikacji i na stronie internetowej Portal Pasażera próbuje straszyć podróżnych połączeniami, które zawierają w sobie kilkuminutowe przesiadki, i wyświetla taki komunikat: „Przesiadka ma bardzo krótki czas, który może być niewystarczający! Należy pamiętać, że w niektórych przypadkach czas na dojście do peronu przesiadkowego może być dłuższy niż wybrany minimalny czas na przesiadkę”.

Komunikat ten podawany jest nawet wtedy, gdy jednocześnie widnieje informacja o tym, że pociąg będzie czekał na pasażerów z opóźnionego pociągu, a skomunikowanie – tak jak na stacjach w Tłuszczu i Małkini – odbywa się przy jednym peronie, a więc przejście z jednego do drugiego pociągu zajmuje kilkanaście sekund.

Ponadto Portal Pasażera nie zawsze podaje podróżnym najdogodniejsze stacje na przesiadkę, wskazując na przykład, że z pociągów relacji Warszawa Lotnisko Chopina – Warszawa Centralna – Modlin do szynobusów w kierunku Płońska i Sierpca należy przesiąść się na stacji Modlin, choć wymaga to przejścia z peronu drugiego na peron pierwszy wysoką kładką. Tymczasem przesiadka między tymi pociągami w Nowym Dworze Mazowieckim, a więc stację wcześniej, odbywa się w ramach jednego peronu.

Nie jest możliwe

W samorządzie województwa pytamy, kiedy regionalny plan transportowy zacznie być wdrażany i standardem staną się połączenia bezpośrednie w takich relacjach jak Warszawa – Wyszaków – Ostrołęka, Warszawa – Czyżew czy w głąb sąsiednich województw. Okazuje się, że przeszkodą jest przebudowa węzła warszawskiego: „Prace modernizacyjne na stacji Warszawa Zachodnia i na linii średnicowej powodują, że rozkład jazdy

Kolei Mazowieckich wymuszony jest wprowadzanymi przez PKP PLK ograniczeniami. Pociągi kursują w skróconych relacjach, są kierowane na zmienione trasy, a rozkład jazdy pociągów ulega licznym zmianom” – odpowiada Marta Milewska. „Obecnie i w perspektywie kilku najbliższych lat nie jest możliwe planowanie modyfikacji oferty przewozowej Kolei Mazowieckich w celu zapewnienia połączeń bezpośrednich”.

Autorstwo: Karol Trammer

Zdjęcie: Maurycy Hawranek

Źródło: „Z Biegiem Szyn” nr 5 (126) 2023, [ZBS.net.pl](https://zbs.net.pl)