

# Tarcia na stykach

5 kwietnia 2016

Porażka samorządowych kolei to połączenia na pograniczu województw. Albo połączenia kolejowe urywają się przed granicą województwa, albo w pobliżu granicy konieczne są przesiadki między pociągami różnych przewoźników.

Styki – tak w żargonie pracowników spółek kolejowych i urzędników samorządowych określa się linie kolejowe przekraczające granice województw.

Styki to na polskiej kolei jeden z regularnie dających o sobie znać problemów. Albo połączenia kolejowe urywają się przed granicą województwa, albo w pobliżu granicy konieczne są przesiadki między pociągami różnych przewoźników – przy czym często pojawia się problem braku synchronizacji oferty przewozowej spółek działających w sąsiednich regionach.

## **LEPSZE RELACJE?**

Na problem uciążliwych przesiadek na styku regionów w lutym 2013 r. zwrócił uwagę ówczesny radny mazowieckiego sejmiku Andrzej Łuczycki, kierując interpelacją do marszałka województwa Adama Struzika: „Kończenie relacji pociągów na granicach województw pokazało, że jest to rozwiązanie niewygodne i нефunkcjonalne dla pasażerów, powodujące odpływ podróżnych do środków transportu drogowego”. Jednocześnie Łuczycki przedstawił koncepcję poprawy oferty kolei na styku regionów.

Propozycja zakładała, aby relacje części pociągów Kolei Mazowieckich kursujących z Radomia do Skarżyska-Kamiennej wydłużyć do Kielc, jednocześnie przedłużając do Radomia trasy wybranych pociągów świętokrzyskich Przewozów Regionalnych łączących Kielce ze Skarżyskiem-Kamienną. Istotą koncepcji nie było zwiększanie liczby pociągów, lecz po prostu scalenie istniejących kursów i obsługa całej relacji z Radomia do Kielc

bezpośrednimi połączeniami wymiennie przez dwóch przewoźników. Łuczycki zaproponował, by na podobnej zasadzie scalić relacje Radom – Dęblin (Koleje Mazowieckie) i Dęblin – Lublin (lubelskie Przewozy Regionalne).

Pracownicy Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w odpowiedzi na interpelację stwierdzili, że „ze strony formalno-prawnej nie ma przeszkód, by przewozy w proponowanych relacjach mogły być realizowane”. Od razu jednak całą sprawę odłożyli „ad Kalendas Graecas”: „Nie wykluczamy możliwości uruchomienia w przyszłości połączeń w bezpośrednich relacjach, co z pewnością wymaga przeprowadzenia analiz i rozmów z partnerami z województw ościennych”. I dodali: „W chwili obecnej koncentrujemy się na zapewnieniu dogodnych przesiadek na stacjach węzłowych, aby zminimalizować uciążliwości wynikające z braku bezpośrednich połączeń.”

## **UCIĄŻLIWE SKOMUNIKOWANIA**

Dziś, gdy od złożenia powyższych deklaracji mijają trzy lata, pasażerowie na styku województw mazowieckiego i świętokrzyskiego wciąż borykają się z uciążliwościami przesiadek. Bezpośrednie pociągi regionalne łączące Radom z Kielcami po dziś dzień nie zostały uruchomione, natomiast skomunikowania między składami relacji Radom – Skarżysko-Kamienna i Skarżysko-Kamienna – Kielce nadal pozostawiają wiele do życzenia. Zdarza się, że w Skarżysku-Kamiennej pasażerowie mają tylko cztery minuty na przejście wysoką kładką z peronu pierwszego na peron trzeci. Są też sytuacje, gdy pociąg Przewozów Regionalnych do Kielc odjeżdża ze Skarżyska-Kamiennej siedem minut przed przyjazdem pociągu Kolei Mazowieckich z Radomia, przez co na następne połączenie trzeba czekać prawie godzinę. A wszystko to w pełnej zgodzie z rozkładem jazdy.

Niedawno podobne problemy częściowo udało się rozwiązać, eliminując konieczność przesiadek na jednym z ciągów na styku województw mazowieckiego i lubelskiego. Od połowy grudnia 2015

r. trasę trzech dziennie pociągów Przewozów Regionalnych relacji Terespol – Łuków wydłużono tak, że wjeżdżają one w głąb województwa mazowieckiego – do Siedlec. Bezpośrednie połączenia w tej relacji zostały wprowadzone z inicjatywy samorządu województwa lubelskiego.

## **ELIMINACJA PRZESIADK**

Wprowadzenie pociągów z Terespoła do Siedlec nastąpiło na wniosek mieszkańców. „Wychodząc naprzeciw ich oczekiwaniom, samorząd lubelski porozumiał się z władzami Mazowsza w sprawie utworzenia bezpośrednich połączeń” – wyjaśnia Michał Stilger z Przewozów Regionalnych. – „Dzięki wyeliminowaniu przesiadek w Łukowie mogliśmy ułatwić dojazd z okolic Terespoła i Białej Podlaskiej w kierunku Siedlec i Warszawy.”

W efekcie odcinek Łuków – Siedlce jest więc od niedawna obsługiwany wspólnie przez Koleje Mazowieckie i lubelski oddział spółki Przewozy Regionalne.

„Całość finansowania połączeń Terespol – Siedlce realizowanych przez Przewozy Regionalne odbywa się z budżetu województwa lubelskiego” – informuje Beata Górka z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego. Dodaje jednak, że jak na razie nie należy się spodziewać uruchomienia kolejnych pociągów wjeżdżających z Lubelszczyzny na teren województwa mazowieckiego, które bezpośrednio połączyłyby na przykład Lublin z Radomiem czy Dęblin z Siedlcami. – „Ze względu na ograniczone możliwości finansowe nie przewidujemy zwiększania pracy na odcinkach położonych poza obszarem województwa lubelskiego.”

## **SYTUACJE GRANICZNE**

Drugim ciągiem, na którym Koleje Mazowieckie prowadzą wspólną obsługę wraz ze spółką Przewozy Regionalne, jest linia Siedlce – Czeremcha przekraczająca granicę województw mazowieckiego i podlaskiego mostem na Bugu niedaleko Siemiatycz. Kooperacja dwóch przewoźników trwa tu już od 2007 r. To na tej linii sieć

połączeń regionalnych Kolei Mazowieckich sięga najgłębiej w sąsiednie województwo – podlaska Czeremcha leży 35 km za granicą województwa mazowieckiego.

Na pozostałych ciągach Koleje Mazowieckie docierają tylko do pierwszej większej stacji za granicą województwa, wjeżdżając zwykle co najwyżej kilka kilometrów w głąb sąsiednich regionów.

Nawet tej zasady nie dochowano jednak na drugiej linii na styku województw mazowieckiego i podlaskiego: magistrali Warszawa – Białystok. Na tej trasie pociągi Kolei Mazowieckich z kierunku Warszawy docierają tylko do stacji Małkinia, leżącej aż 20 km przed granicą z województwem podlaskim.

Co więcej, analogiczna sytuacja ma miejsce na Podlasiu: pociągi spółki Przewozy Regionalne z kierunku Białegostoku kończą bieg w Szepietowie, położonym nieco ponad 20 km przed granicą z województwem mazowieckim. W efekcie na linii Warszawa – Białystok, na styku regionów, istnieje 40-kilometrowa wyrwa całkowicie pozbawiona ruchu pociągów regionalnych oraz obsługi lokalnych stacji i przystanków.

W wyrwie tej znalazły się mazowieckie gminy Zaręby Kościelne i Szulborze Wielkie – na ich terenie leży stacja Zaręby Kościelne oraz przystanki Kietlanka i Szulborze-Koty. Obydwie gminy są całkowicie odcięte od połączeń kolejowych: pociągi regionalne zostały zlikwidowane w lutym 2009 r., a składy dalekobieżne przejeżdżają przez teren tych gmin bez zatrzymania.

„Społeczność lokalna wciąż wykazuje zainteresowanie sprawą wprowadzenia pociągów” – podkreśla Józef Rostkowski, wójt gminy Zaręby Kościelne. Mieszkańcy i przedstawiciele lokalnych władz regularnie występują z wnioskami o przywrócenie połączeń kolejowych. W jednym z pism skierowanych do władz województwa mazowieckiego radny gminy Zaręby Kościelne Waldemar Chojnowski pisał: „Czujemy się tak jak byśmy zostali odcięci od świata,

zapomniani przez Boga i ludzi. Uważamy, że zasadniczy problem tkwi w położeniu gmin na pograniczu województw mazowieckiego i podlaskiego”.

## **TAK, ALE KIEDYŚ**

W 2013 r. o dwóch mazowieckich gminach pozbawionych połączeń przypominała sobie centrala PKP S.A. i zaproponowała... rozbiórkę peronów na odcinku między Małkinią a granicą województw. Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do pisma z tą propozycją, które do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego przesłał departament spraw systemowych centrali PKP S.A.: „Jeśli nie uwzględnicie Państwo w planach województwa obsługi pociągami relacji Małkinia – Czyżew, wówczas zasadnym jest rozważenie likwidacji nieużywanych aktualnie peronów (Zaręby Kościelne, Kietlanka, Szulborze-Koty).”

Jaka była reakcja samorządu województwa mazowieckiego? – „W odpowiedzi na wystąpienie PKP S.A. dotyczące przyszłości przewozów kolejowych na odcinku Małkinia – Czyżew, zarząd województwa wyraził negatywną opinię dotyczącą fizycznej likwidacji przystanków Zaręby Kościelne, Kietlanka i Szulborze-Koty. Ponadto władze województwa wyraziły zainteresowanie realizacją przewozów na odcinku Małkinia – Czyżew” – mówi Marta Milewska, rzeczniczka Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego.

Choć władze Mazowsza ogólnie deklarują chęć wydłużenia do Czyżewa części pociągów docierających obecnie tylko do Małkini, to nie wskazują ani ile połączeń miałyby obsługiwać ten odcinek, ani nawet kiedy miałyby nastąpić ta reaktywacja.

Najpierw najczęściej przywoływanym kontrargumentem dla przywrócenia połączeń była wróżona niska frekwencja. Obecnie władze województwa zaczęły stawiać nowy warunek, który oznacza odsunięcie momentu przywrócenia pociągów o kolejnych kilka lat: – „Potencjał miejscowości położonych pomiędzy Małkinią a

granicą województwa będzie ponownie przeanalizowany po zakończeniu modernizacji linii kolejowej Warszawa – Białystok” – zapowiada Marta Milewska. Prace modernizacyjne na magistrali łączącej stolicę województwa mazowieckiego i podlaskiego, wedle optymistycznych scenariuszy, mają zakończyć się w 2020 r.

## **POCIĄGIEM W PRÓŻNIĘ**

W ostatnim czasie powstała kolejna na sieci połączeń kolejowych wyrwa na styku regionów. Tym razem w środku Polski – pociągi Kolei Mazowieckich z kierunku Radomia docierają do Drzewicy, pierwszej stacji położonej w województwie łódzkim. I tam trafiają w próżnię. Wszystko przez to, że w grudniu 2015 r. doszło do likwidacji ruchu pociągów na położonym po łódzkiej stronie dalszym odcinku Drzewica – Tomaszów Mazowiecki.

W wyniku tej decyzji władz województwa łódzkiego nie tylko pogorszyła się dostępność komunikacyjna obszarów położonych przy granicy regionów, ale jednocześnie przestała istnieć możliwość podróży pociągiem z Radomia do Łodzi. Dziś najkrótsza droga koleją między tymi miastami wiedzie przez Warszawę, z koniecznością przesiadki i nadłożenia prawie 100 km.

Nawet na funkcjonujących trasach między sąsiednimi regionami oferta przewozowa bywa zaledwie symboliczna. Jest to szczególnie widoczne na jedynym czynnym ciągu pokonującym granicę województw mazowieckiego i kujawsko-pomorskiego: relacja Sierpc – Toruń jest obsługiwana zaledwie jednym połączeniem na dobę (uruchamia je spółka Arriva realizująca przewozy regionalne w województwie kujawsko-pomorskim).

## **NA MARGINESIE OFERTY**

Od 1999 r. – a więc od momentu powstania 16 dużych województw, z biegiem lat zyskujących coraz szersze kompetencje w zakresie organizowania kolei regionalnej – ruch pociągów pasażerskich

został zlikwidowany na pięciu ciągach przekraczających granice województwa mazowieckiego z sąsiednimi regionami. Mowa o liniach Ostrołęka – Szczytno (województwo warmińsko-mazurskie), Ostrołęka – Łapy (podlaskie), Piława – Łuków (lubelskie), Mszczonów – Skierniewice (łódzkie) i Sierpc – Brodnica (kujawsko-pomorskie).

Granice województw stanowią zaskakująco poważną barierę dla organizatorów przewozów kolejowych. Przebieg granic często jest wykorzystywany jako pretekst do skracania, ograniczania czy wręcz likwidacji połączeń. „Poszczególne urzędy marszałkowskie wąsko patrzą na obsługę swojego obszaru, traktując połączenie z sąsiednim regionem jako margines oferty. Tym bardziej, że prawo w żaden sposób nie obliguje do współpracy” – mówi dr Jakub Majewski, prezes fundacji Pro Kolej. I dodaje: – „Unia Europejska od wielu lat stara się zbudować wspólny system kolejowy, tak zwany Single European Area, likwidując bariery pomiędzy poszczególnymi krajami. A w tym samym czasie w Polsce problem granic województw dzielących sieć kolejową pokazuje, że idziemy w odwrotnym kierunku.”

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: [ZBS.net.pl](http://ZBS.net.pl)