

Więcej niż zero

2 marca 2025

Co dalej z pojedynczymi pociągami PKP Intercity, które zjeżdżają z głównych linii, aby obsłużyć małe i średnie miasta?

„Dylemat Flisaka” – takiego określenia zaczęto używać w spółce Centralny Port Komunikacyjny podczas prac nad horyzontalnym rozkładem jazdy, czyli docelową koncepcją sieci połączeń kolejowych. Dylemat odnosi się do oferty dalekobieżnej dla małych i średnich miast: czy ma być zapewniana pojedynczymi pociągami PKP Intercity umożliwiającymi bezpośredni dojazd do największych miast, czy też ma opierać się na jeżdżących częściej pociągach regionalnych, lecz docierających tylko do węzłów, na których będzie można przesiąść się do pociągów dalekobieżnych trasowanych głównymi liniami.

Nie tylko metropolie

Dylemat wziął swoją nazwę od pociągu TLK „Flisak”, który od grudnia 2021 r. kursuje w relacji Katowice – Częstochowa – Łódź – Płock – Trójmiasto. Jeździ nietypową trasą przez Sierpc, Rypin, Brodnicę, Grudziądz, Kwidzyn i Sztum, dzięki czemu włączył w sieć połączeń dalekobieżnych tych sześć miast powiatowych – w tym Grudziądz, który liczy 89 tys. mieszkańców i był jednym z największych miast nieobsługiwanych przez PKP Intercity, oraz Rypin, do którego od 2000 r. wcale nie dało się dotrzeć koleją.

Uruchomienie pociągu „Flisak” wpisało się w realizowaną za rządu Prawa i Sprawiedliwości politykę obejmowania siecią PKP Intercity miast leżących poza głównymi magistralami. Niemal co roku pociągi dalekobieżne były witane w kolejnych miejscach. W grudniu 2016 r. na mapie połączeń PKP Intercity znalazły się Starogard Gdański, Chojnice, Złotów i Wałcz, w 2017 r. Hrubieszów, w 2019 r. Żary i Żagań, w 2020 r. Gostynin, Płock,

Prudnik, Nysa, Ząbkowice Śląskie, Dzierżoniów i Świdnica, a w 2021 r. – oprócz miast na trasie „Flisaka” – również Hajnówka i Bielsk Podlaski.

Włączanie nowych miast w sieć PKP Intercity zwykle odbywało się poprzez skierowanie pojedynczego pociągu łączącego duże aglomeracje nietypową trasą biegnącą liniami drugorzędnymi. Na przykład pociąg InterCity „Staszic” relacji Szczecin – Warszawa, zamiast jechać przez Poznań, odbija w Stargardzie na linię przez Recz, Kalisz Pomorski, Tuczno, Wałcz i dalej kieruje się do stolicy przez Piłę, Bydgoszcz, Toruń i Włocławek. Ze Szczecina do Warszawy „Staszic” jedzie 7 godz. 29 min., a więc ponad dwie godziny dłużej niż pociągi InterCity kursujące standardową trasą przez Poznań. Jadący dłuższą trasą „Staszic” nie tylko jednak zapewnia dostęp do połączeń dalekobieżnych na południowym wschodzie województwa zachodniopomorskiego, ale jest też jedynym pociągiem umożliwiającym podróż bez przesiadki ze Szczecina do Torunia czy Włocławka.

Zjechanie z głównej magistrali wcale nie musi przy tym przekładać się na pogorszenie demograficznego potencjału połączenia. Pociąg „Staszic” między Stargardem a Kutnem, a więc na tej części trasy, która nie biegnie podstawowym ciągiem, zatrzymuje się w 12 miejscowościach liczących łącznie 771 tys. mieszkańców. Pozostałe pociągi InterCity, które ze Szczecina do Warszawy kursują standardową trasą przez Poznań, stają między Stargardem a Kutnem w 11 miastach liczących w sumie 749 tys. mieszkańców.

Rola pociągów PKP Intercity kursujących nietypowymi trasami nie zawsze sprowadza się do zapewniania połączeń dalekobieżnych w małych miastach, ale też do oferowania podróży bez przesiadki między dużymi miastami. Na przykład omijający Warszawę pociąg InterCity „Koziołek” relacji Lublin – Poznań to jedyne bezpośrednie połączenie Lublina z Łodzią i Radomia z Poznaniem.

Polska polityka kształtowania sieci połączeń dalekobieżnych zyskała uznanie w Niemczech. Wydawane przez związek pasażerów Pro Bahn czasopismo „Der Fahrgast” odnotowało, że liczba podróży PKP Intercity od 2014 r. do 2023 r. wzrosła z 25,5 mln do 68 mln, zwracając przy tym uwagę, że przewoźnik „ze względu na brak sztywnych tras oferuje bezpośrednie połączenia w wielu relacjach” i „obsługuje nie tylko metropolie, ale na zlecenie rządu dociera też w najdalsze zakątki kraju”.

Ze wschodu na zachód

Gdy w 2017 r. pociągi PKP Intercity dotarły do Hrubieszowa – czyli najbardziej wysuniętego na wschód polskiego miasta – rząd PiS mógł szczycić się tym, że zerwanie z polityką zaniedbywania ściany wschodniej odnosi się także do kolei.

Ze wschodniego krańca Polski jeżdżą pociągi InterCity „Górski” (Hrubieszów – Zamość – Krasnystaw – Lublin – Warszawa – Poznań – Szczecin – Świnoujście) oraz InterCity „Hetman” (Hrubieszów – Zamość – Biłgoraj – Stalowa Wola – Kraków). Od grudnia 2024 r. „Hetman” kursuje nową trasą przez Mielec, dzięki czemu to 57-tysięczne podkarpackie miasto zostało włączone w sieć połączeń PKP Intercity. Wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak obwieścił to podczas konferencji prasowej na mieleckim dworcu, przejmując od poprzedników z rządu PiS pałeczkę w sztafecie doprowadzania połączeń dalekobieżnych do kolejnych miast.

Dzięki skierowaniu „Hetmana” trasą przez Mielec czas podróży z Zamościa do Krakowa skrócił się z 5 godz. 11 min. do 3 godz. 55 min. Skrócono nie tylko czas jazdy, ale także relację pociągu – do grudnia 2024 r. docierał on aż do Wrocławia. Skrócenie trasy „Hetmana” do Krakowa zostało na Zamojszczyźnie źle przyjęte. „Szokujące zmiany w trasie pociągu InterCity »Hetman«” – alarmował portal Roztocze.net, a politycy wystosowali do wiceministra Piotra Malepszaka list otwarty: „Skrócenie trasy pociągu do relacji Hrubieszów – Kraków jest

katastrofalnym w skutkach rozwiązaniem dla naszego regionu” – pisali posłowie i samorządowcy z Zamojszczyzny. „Poprzedni rząd rozwijał połączenia kolejowe w naszym regionie i zasadnym byłoby utrzymanie tego stanu rzeczy”.

Na Zamojszczyźnie widać, że dla małych i średnich miast ważna jest nie tylko obecność na mapie połączeń PKP Intercity, ale też to, aby przekładała się ona na możliwość bezpośredniego dojazdu do dużej liczby celów. – „Zamojszczyzna ma dość nietypowy rozkład ciążenia komunikacyjnych w ruchu międzywojewódzkim. Poza dominującym kierunkiem do Warszawy bardzo wyraźnie zaznaczony jest też kierunek do Krakowa, Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii i Wrocławia. O ile na trasie do Krakowa dominują studenci, o tyle już wśród jadących na Górny i Dolny Śląsk zwiększa się udział pasażerów z wyższymi peselami, dla których przesiadki są bardziej odstraszaające” – mówi Bartosz Sojda z portalu LubelskaKolej.net. „Wystarczył miesiąc, aby objawiła się pełna gama przyczyn, dla których przesiadki odstraszaają pasażerów: kilkukrotne nieutrzymanie skomunikowania dla jedyne go połączenia w dobie, improwizowane zmiany miejsca przesiadki z powodu opóźnień czy chaos na dworcu Kraków Główny”.

PKP Intercity albo nic

Pociągi InterCity „Hetman” i „Górski” to jedyne połączenia kolejowe obsługujące 16-tysięczny Hrubieszów. Na linii Zamość – Hrubieszów nie kursują bowiem pociągi regionalne. To wcale niejedyny przypadek, że pociągi PKP Intercity łatają luki w sieci połączeń regionalnych.

Zwykle są to białe plamy na pograniczu regionów. Przez jedną z takich plam kursuje pociąg TLK „Miechowita” relacji Kraków – Częstochowa – Poznań. Jest on wytrasowany odcinkiem Wieluń – Wieruszów – Kępno, biegnącym przez peryferie województw łódzkiego i wielkopolskiego, których władze od lat nie dostrzegają potrzeby kursowania tędy pociągów regionalnych. W

tej sytuacji „Miechowita” to jedyny pociąg pasażerski pojawiający się w Wieruszowie, stolicy powiatu na południowo-zachodnim skraju województwa łódzkiego.

Pociąg TLK „Flisak” granicę województw kujawsko-pomorskiego i mazowieckiego przekracza linią Brodnica – Rypin – Sierpc. „Flisak” to jedyne połączenie kursujące tą linią. Kujawsko-pomorski samorząd na grudzień 2026 r. zapowiada reaktywację połączeń regionalnych, ale tylko na leżącym w granicach tego regionu odcinku Brodnica – Rypin. Pociągami regionalnymi nadal więc nie będzie dało się pojechać z Rypina w kierunku Sierpca, Płocka czy Kutna. Przy takim nastawieniu samorządów wojewódzkich do połączeń w głąb sąsiednich regionów rozstrzygnięcie „Dylematu Flisaka” na korzyść podróży pociągiem regionalnym z przesiadką na pociąg dalekobieżny może nie być łatwe.

Na pozbawionym połączeń regionalnych odcinku Magistrali Węglowej biegnącym na styku województw kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego jedynym kursującym pociągiem jest InterCity „Zielonogórzanin” relacji Zielona Góra – Poznań – Warszawa. Ze stacji Piotrków Kujawski w powiecie radziejowskim i ze stacji Babiak na północy powiatu kołskiego można tym pociągiem w mniej niż dwie godziny dotrzeć zarówno do Warszawy, jak i Poznania.

Popyt na objeździe

Trasa pociągu InterCity „Zielonogórzanin” to pozostałość po objeździe funkcjonującym w latach 2017-2019 podczas modernizacji magistrali Poznań – Warszawa. Wszystkie pociągi łączące te miasta jeździły wtedy trasą przez Gniezno, Inowrocław Rąbinek oraz Magistralę Węglową. Po zakończeniu prac pociągi wróciły na stałą trasę, ale dzięki pozostawieniu jednego z nich Gniezno i Inowrocław zachowały bezpośredni pociąg do Warszawy, a Piotrków Kujawski i Babiak w ogóle jakiegokolwiek połączenia kolejowe.

Dzięki utrzymaniu takich pojedynczych połączeń nie dochodzi do zupełnego porzucenia popytu pobudzonego dużą liczbą pociągów w miejscowościach, przez które biegła trasa objazdowa.

Pozostałością po objeździe jest także trasa pociągów InterCity „Czechowicz” i „Inka”, które z Lublina do Warszawy jadą przez Lubartów, Parczew, Radzyń Podlaski, Łuków i Siedlce. Tędy w latach 2017-2019, w czasie modernizacji magistrali Lublin – Warszawa, kursowały wszystkie pociągi. Dzięki temu powiaty lubartowski, parczewski i radzyński otrzymały pociągi do Warszawy, a Siedlce i Lublin uzyskały bezpośrednie połączenie. Jako że odcinek z Lublina do Łukowa jest niezelektryfikowany, pociągi „Czechowicz” i „Inka” są prowadzone lokomotywami spalinowymi SU160 – także na zelektryfikowanej części trasy od Łukowa do Warszawy, na której składy te wytrasowane są z prędkością 155-160 km/h. Także pociąg „Hetman” jest prowadzony lokomotywą SU160 na całej trasie z Hrubieszowa do Krakowa, również na zelektryfikowanym odcinku od Dębicy. Z jednej strony eliminuje to czasochłonne zmiany lokomotyw, ale z drugiej strony zmniejsza dostępność taboru spalinowego na odcinki niezelektryfikowane.

Co dwa-trzy, to nie jeden

**Mała ilość taboru
spalinowego w PKP
Intercity jest**

**barierą dla
zwiększania oferty
dalekobieżnej w
miastach, do których
nie biegna linie
zelektryfikowane.
Największe z nich to
Gorzów Wielkopolski
(115 tys.
mieszkańców),
Grudziądz (89 tys.)
i Suwałki (68 tys.).**

**Niedobory taboru
spalinowego spółka
PKP Intercity łąta
wypożyczonymi z
Czech lokomotywami
typu 754 oraz
składami SN84 i SD85
dzierżawionymi od
Stowarzyszenia
Kolejowych Przewozów
Lokalnych, które
sprowadziło je z**

Niemiec i Holandii.

**Poprawę sytuacji
przynieść ma 35
składów spalinowo-
elektrycznych, które
PKP Intercity
zamówiło w koncernie
Newag. Ich dostawy
mają rozpocząć się
na przełomie 2026 i
2027 r. W koncernie**

**Pesa trwa też
produkcja dla PKP
Intercity 16
lokomotyw spalinowo-
elektrycznych.**

**Dwunapędowy tabor
pozwoli uruchomić
kolejne pociągi,
które między dużymi
aglomeracjami
zostaną wytrasowane
bocznymi liniami.**

**Według zapowiedzi
Ministerstwa
Infrastruktury,
będzie to między
innymi połączenie
Szczecin –
Trójmiasto
wytrasowane nie
przez Koszalin i
Słupsk, lecz przez
Drawsko Pomorskie,
Złocieniec,**

**Szczecinek,
Człuchów, Chojnice.**

**Fłota składów
spalinowo-
elektrycznych
pozwoli również
zwiększyć liczbę
pociągów na trasach
dziś obsługiwanych
pojedynczymi
połączeniami PKP**

**Intercity. Pojawić
ma się między innymi
pociąg relacji
Trójmiasto –
Warszawa kursujący
przez Sztum,
Kwidzyn, Grudziądz,
Brodnicę, Rypin,
Sierpc i Płock.
Relacja ta będzie
częściowo pokrywała
się z trasą pociągu**

**„Flisak” –
przestanie być on
więc jedynym
połączeniem PKP
Intercity na tym
ciągu. Przyjęty
rozporządzeniem
ministra
infrastruktury plan
transportowy
określa, że powinny
tędy jeździć dwa-**

**trzy połączenia
dalekobieżne
dziennie.**

**Dostęp
(bez)pośred
ni**

**Plan
transportowy**

resort

u

infras

truktu

ry w

ogóle

nie

przewi

duje

**istnienie
nia na
sieci**

połącz

eń

daleko

bieżny

ch

ciągów

obsług

·
iwanyc

h

przez

tylko

jedno

połącz

enie

na

dobę .

Jako

mini

**Łny
poziom
oferty**

przewo

zowej

w

ruchu

daleko

bieżny

m

wyznac

zane

są

dwa -

trzy

połącz

enia

na

dobę .

Jasno

wskazy

wanym

przez

plan

transp

ortowy

rozwia

zanim

„Dylem

atu

Flisak

a”

jest

więc

zwięks

zenie

Liczby

połączeń

PKP

**Interc
ity na
najsza**

biej

obsług

iwany c

h

liniac

h.

Jednoc
ześnienie
plan

**transp
ortowy
wśród**

przesł

anek

kształ

towani

a

sieci

połącz

eń

daleko

**bieżny
ch
wymien**

ia

„mīnīm

alizac

**ję
wykluc
zenia**

transp

ortowe

go

przez

zaplan

owanie

połącz

eń do

jak

najwię

kszej

liczby

powiat

ów” .

Spółka

Centra

lny

Port

Komunī

kacyjn

y

w

ramach

prac

nad

horyzo

ntalny

m

rozkła

dem

jazdy

**idźcie
dalej,
wskazu**

jác,

že

efekte

m jego

wdroże

nia ma

być

„dostę

p do

kołei

daleko

bieżne

j dla

każdeg

o

powiat

u” ,

natych

miał

jednak

dodają

c, że

dostęp

ten

może

być

zapewn

iony

„bezpo

średni

o

przez

pociąg

daleko

bieżny

lub

przez

skomun

ikowan

y

pościąg

region

alny

albo

autobu

S".

Co

więcej

,

pracow

ni[•]cy

CPK —

spółki

aspiru

j **ą** **c** **e** **j**

d **o**

b **y** **c** **í** **a**

wiodąc

ym

ośrodek

iem

kształ

towani

a

kołejo

wej

oferty

przewo

zowej

—

wprost

rozstr

zygają

„Dylem

at

Flisak

a" na

nikor

zyść

po ciąg

ów

daleko

bieżny

ch

zjeżdż

ający

h

z

główny

ch

magist

ral,
aby
głębie

j

dotrze

ć

w

region

y.

Jeden

Z

punktó

W

prezen

tacj i

CPK na

temat

horyzo

ntalne

go

rozkoża

du

jazdy,

która

jest

przeds

tawian

a na

robocz

ych

spotka

niach,

brzmi

bowiem

tak:

„Nie

wszędz

ie

zasadn

e jest

o r g a n i

z o w a n i

e

połącz

eń

daleko

bieżny

ch:

lepsze

są

częste

pociąg

i

region

alne

co 1-2

godz.

niż

pojedny

ncze w

dobie

po ciąg

i

daleko

bieżne

”

.

Takie

postaw

ienie

sprawy

oznacz

a, że

na

części

tras

liczba

połącz

eń

daleko

bieżny

ch

zmniejsz

szyłab

y się

z

jedneg

o do

zera .

**Przy
czym
wcałe**

nie ma

pewnoś

ci, że

samo rz

ądy

woj ewó

dzkie

urucho

mia

pociaq

i

region

alne

zapewn

iające

dojazd

do

główny

ch

magist

ral.

Autors

two:

Karol

Tramme

r

źródło



ZBS . ne

t . pl