



Wszystkie fot.: Michał Szymajda

Michał Szymajda

# KOLEJE REGIONALNE W OFENSYWIE. ALE NIE WSZĘDZIE

**L**iczba pasażerów na kolei w Polsce powróciła do wskaźników z 2002 r. Wydaje się, że po wielkiej zapaści kolej pasażerska wychodzi z kryzysu, choć dzieje się to po latach eksperymentu na żywym organizmie, który trwale zmienił uwarunkowania działania przewoźników i zarządców infrastruktury.

Marszałkowie poszczególnych województw różnie radzą sobie z wyzwaniem organizacji transportu kolejowego w swoich regionach, w zależności od zamożności województwa, gęstości zaludnienia, nasycenia liniami kolejowymi. Czy

eksperyment z tworzeniem kolei marszałkowskich był dobrą decyzją i gdzie przyniósł najlepsze efekty?

Na początku tego raportu, nie chcąc kłaść akcentu na problemy organizatorów i przewoźników (w konsekwencji – także pasażerów), zwróć-

my się w kierunku tych województw, których wysiłki na rzecz zatrzymania marginalizacji kolei okazały się sukcesem i – nie bójmy się tego powiedzieć – doprowadziły nawet do renesansu kolei w znaczeniu regionalnym. Pierwsza część raportu



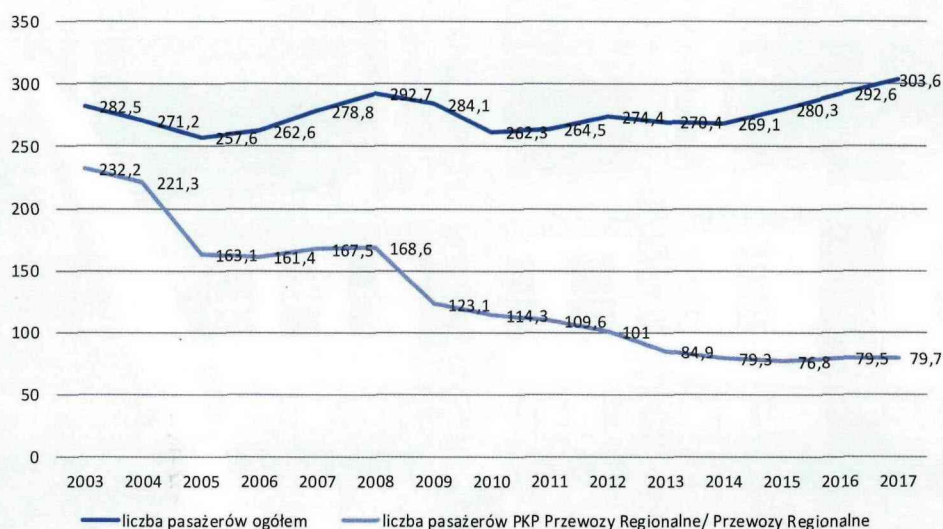
będzie więc w gruncie rzeczy laurką wystawioną czterem województwom: dolnośląskiemu, mazowieckiemu, łódzkiemu i wielkopolskiemu. Co niezwykle symptomatyczne: w żadnym z tych województw Przewozy Regionalne – największy operator regionalny w Polsce – nie wykonują przewozów samodzielnie, lecz dzielą rynek z operatorem powołanym do życia przez marszałka.

## Dolnośląski cud kolejowy

W pracy dziennikarza zajmującego się branżą kolejową rzadko pojawiają się słowa takie jak „fenomen” w pozytywnym tego słowa znaczeniu. Niemniej tego właśnie słowa należałoby użyć, spoglądając w kierunku Dolnego Śląska. Biorąc pod uwagę dane udostępnione przez Urząd Transportu Kolejowego, śmiało możemy mówić o odbudowie znaczenia kolei regionalnej w województwie dolnośląskim.

W 2010 r. Dolny Śląsk, ciężko doświadczony licznymi zamknięciami peryferyjnych linii kolejowych (w dużej mierze nie udało się niestety ich reaktywować do dziś), w zasadzie nie dysponował, poza magistralą E30 ze Śląska w kierunku granicy z Niemcami, szlakami o dobrych parametrach. Urząd marszałkowski systematycznie przeznaczal jednak pieniądze na remont linii, korzystając ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego, pomogły też PKP PLK, dysponujące po raz pierwszy od dziesięcioleci środkami na remont linii. Rezultaty można było zobaczyć na linii 274 z Wrocławia do Wałbrzycha i Jeleniej Góry, gdzie dodatkowo marszałek podjął decyzję o zastąpieniu Przewozów Regionalnych Kolejami Dolnośląskimi. Te wprowadziły na tory szybszy i znacznie wygodniejszy tabor z atrakcyjnymi ofertami cenowymi. Takí model funkcjonowania, wobec wysokich kosztów działania Przewozów Regionalnych i braku nowoczesnego taboru u nich, skopiowano też w wypadku kilku innych linii.

## Przewozy pasażerskie w latach 2003-2017



Należy przy tym pamiętać, że oferta poprawiła się znacznie także na liniach lokalnych, od których zaczynały KD. Najlepszym tego przykładem jest linia Wrocław – Trzebnica, gdzie operator ma obecnie do czynienia z czymś w rodzaju kłęski urodzaju i pilnie poszukuje spalinowego taboru do wzmocnienia tej relacji (przypomnijmy, że PKP opowiadały się za jej fizyczną likwidacją). Także między Legnicą a Kłodzkiem oferta pociągów regionalnych jest obecnie najbogatsza od momentu jej powstania. Również liczba połączeń międzynarodowych (do Czech i Niemiec) nie ma analogii w żadnym innym regionie kraju, a pasażerowie mają do dyspozycji całą gamę korzystnych finansowo ofert, które podbijają atrakcyjność pociągów poza dniami powszednimi.

Efekt jest taki, że w 2017 r. na Dolnym Śląsku koleje regionalne przewiozły łącznie 22 mln pasażerów, podczas gdy w 2010 r. było ich tylko 11,5 mln. To wzrost o 91,3%. Sytuacja taka prawdopodobnie nie ma precedensu na ziemiach polskich na przestrzeni ostatnich 50 lat.

Co ważne i bardzo symptomatyczne – pomimo przejścia kilku tras regionalnych przez KD... Przewozy Regionalne skorzystały z efektu skali

i mimo mniejszej pracy eksploatacyjnej wożą znacznie więcej pasażerów niż w 2010 r. Wówczas bowiem było ich 10,8, a w całym 2017 na pokład pociągów Polregio wsiadło 12,8 mln pasażerów. I to pomimo śladowych inwestycji w modernizację lub kupno nowego taboru. Czy tak będzie dalej mimo przejścia linii Wrocław – Międzyzlesie przez KD? Zobaczymy za rok.

Wielką rolę w przyciągnięciu pasażerów do pociągów na Dolnym Śląsku odegrał tabor. Gros taboru Kolei Dolnośląskich dziś dominującego na liniach w tym regionie to nowoczesne elektryczne zespoły trakcyjne Impuls (27 sztuk różnej wielkości), jedynie pięć pojazdów to pociągi EN57, z których tylko jeden jest pociągiem niezmodernizowanym (pozostaje zresztą w rezerwie, jest maskotką firmy i... odbywają się w nim koncerty!). Niestety, jak wspomnieliśmy wyżej, tabor Polregio na niemal wszystkich liniach z wyjątkiem połączeń w kierunku Wrocławia, pozostawia sporo do życzenia.

– Dane Urzędu Transportu Kolejowego wskazują, że jesteśmy zdecydowanie najszybciej rozwijającym się województwem spośród kilku regionów, w których wzrasta liczba podróży koleją przypadająca na jednego mieszkańca – powiedział Ceza-





ry Przybylski, marszałek województwa dolnośląskiego, odpowiedzialny za transport. – Wciąż częściej koleją jeździ się w województwie mazowieckim i pomorskim, ale wynika to z bardzo dobrze zorganizowanych systemów transportu aglomeracyjnego. My również do tego dążymy – podkreśla Przybylski.

Warto przypomnieć, że w grudniu województwo planuje reaktywację połączeń z Wrocławia do Krotoszyńska. Wkrótce rozpoczną się prace modernizacyjne na linii z Wrocławia do Świdnicy przez Sobótkę, gdzie pojadą nowe spalinowe pociągi Kolei Dolnośląskich, które przewoźnik zamierza kupić. We współpracy z Wrocławiem powstaną też nowe przystanki, które pozwolą na realizację projektu kolei aglomeracyjnej, a nawet wewnętrznej. Na Dolnym Śląsku należy więc oczekiwać kolejnych wzrostów.

Problemem województwa są jednak linie lokalne w bardzo złym stanie, gdzie nie odbywa się ruch pasażerski (np. Dzierżoniów – Bie-

ława, Jelenia Góra – Lwówek Śląski czy Jelenia Góra – Karpacz). PKP PLK opornie przekazują je w ręce marszałka, sugerując raczej poszukiwanie środków na remont i pozostawienie ich w rękach PLK.

### Mazowieckie konsekwentnie w górę

Województwem, gdzie koleje regionalne wożą najwięcej pasażerów, jest naturalnie mazowieckie. W 2017 r. z usług kolei regionalnej (a więc Kolei Mazowieckich, SKM Warszawa, WKD i nielicznych kursów Przewozów Regionalnych i ŁKA na linii Warszawa – Łódź) skorzystało 90,8 mln pasażerów. Niemal wszyscy operatorzy zyskali w stosunku do 2016 r., z wyjątkiem SKM Warszawa (spadek jest jednak o dziwno niewielki – z 23,8 na 23,1), która wstrzymała kursowanie do Pruszkowa z uwagi na trwający na linii 447 remont. Koleje Mazowieckie także cierpią przez remonty (linia nr 7 w kierunku Lublina, prace na Rail Baltica i wspomniana

linia 447), a mimo to wciąż notują wzrosty (z 58,9 mln pasażerów w 2016 r. do 59,3 mln w 2017 r.). Z pewnością sprzyja temu nieustanny rozwój stolicy, a także niekonwencjonalne metody walki o pasażera, do których zaliczyć można np. uruchamianie wakacyjnego pociągu Słoneczny z bardzo dobrą ofertą, który rokrocznie jest hitem wakacji. W ciągu siedmiu lat na Mazowszu przybyło 33,8% pasażerów. To drugi po Dolnym Śląsku wynik, choć jakże odległy od tego z południa Polski.

Zarówno Koleje Mazowieckie, jak i SKM mocno inwestują w tabor. Ten pierwszy przewoźnik zamówił już pierwsze z 61 pięciocłonowych elektrycznych Flirtów, które za rok przewożą pasażerów. SKM Warszawa z kolei zdecydowała się na zakup aż 21 Elfów 2 z Pesy. Pociągi postępują do dogęszczenia połączeń i otwarcia nowych tras (np. linia SKM z Piaseczna do stolicy). Przypomnijmy, że proces modernizacji taboru, wraz z przejściem z tramwajowego na kolejowe zasilanie, odbył się już w War-



szawskiej Kolei Dojazdowej, która w 2017 r. uzyskała bardzo dobry wynik, przewożąc 7,7 mln pasażerów, z perspektywą na nieco wymuszony wzrost w 2018 r. z uwagi na przejście części klientów z zamkniętej na warszawskim i podwarszawskim odcinku linii 447.

Można się spodziewać, że słupki wskazujące liczbę pasażerów na Mazowszu strzelą w górę już jesienią, kiedy skończy się remont linii 447, otwarty zostanie kolejny fragment odnowionej linii 7 w kierunku Dębłina, prawdopodobnie otwarta zostanie też mała linia obwodowa pomiędzy Warszawą Zachodnią (a właściwie jej peronem 8) a Warszawą Gdańską. Niestety, przed mazowiecką koleją coś, co można nazwać małym transportowym aragedonem. Mowa o planowanym zamknięciu tunelu średnicowego, przy czym PKP PLK rozważają pomysł zamknięcia jednocześnie tunelu dalekobieżnego i podmiejskiego.

– Stanowczo przeciwko temu protestujemy, obawiamy się paraliżu miasta i przewozów kolejowych. Wiemy, że średnicy potrzebny jest kapitalny remont, ale nie może odbywać się jednocześnie na wszystkich torach – uważa Robert Stępień, prezes zarządu Kolei Mazowieckich, a wtóruje mu Renata Kaznowska, wiceprezydent Warszawy.

– Przebudowa dwóch linii średnicowych na raz będzie oznaczała totalny paraliż. Wyzwaniem jest organizacja komunikacji zastępczej. Układ drogowy nie będzie w stanie przejąć ruchu szynowego. Sama SKM to 23 mln pasażerów rocznie, do tego dochodzą KM. Po drugie, prace przy przebudowie obiektów inżynierskich wymuszają olbrzymie zmiany w układzie drogowym, który jednocześnie powinien przecież służyć autobusom – zauważa Kaznowska.

Na nowego pasażera, który będzie dojeżdżał z Radomia do Warszawy po całkowicie zmodernizowanej linii

8, przyjdzie jeszcze poczekać trzy-cztery lata, prace na tej linii są opóźnione o ok. sześć lat w stosunku do planów sprzed 10 lat. Kiedy jednak wszystkie inwestycje zostaną zakończone w 2023 r., można się będzie spodziewać nawet 50-proc. wzrostów w stosunku do stanu obecnego. Tym bardziej, że wciąż planowany jest krok w kierunku akceptowania biletów jednorazowych na terenie Warszawy, także w pociągach Kolei Mazowieckich.

## Łódzkie

### – współpraca popłaca

Leżące w centrum Polski województwo ma bardzo wiele atutów w walce o pasażera. Przez lata oferta dla pasażera była tu jednak mizerna, a przewozy kolejowe traktowano po macoszemu. Regionalne przewozy pasażerskie kojarzyły się tu niemal wyłącznie ze starymi EN57 bez modernizacji i ten stan rzeczy zaczął zmieniać się dopiero z końcem mo-

## Kolej regionalna w Polsce

| Województwo         | Udział w przewozach, 2016 r. |            | Liczba pasażerów w ruchu regionalnym |      |                  | Gęstość linii kolejowych na 100 km <sup>2</sup> | Liczba ludności (w mln) | Gęstość zaludnienia (na 1 km <sup>2</sup> ) |
|---------------------|------------------------------|------------|--------------------------------------|------|------------------|---|-------------------------|---|
|                     | dalekobieżne                 | regionalne | 2010                                 | 2017 | Zmiana 2017/2010 |   |                         |   |
| dolnośląskie        | 11%                          | 89%        | 11,5                                 | 22   | 191,3%           | 8,8   | 2,90                    | 146   |
| kujawsko-pomorskie  | 20%                          | 80%        | 7,2                                  | 6,4  | 88,9%            | 6,7   | 2,08                    | 116   |
| lubelskie           | 28%                          | 72%        | 4,1                                  | 3,4  | 82,9%            | 4,2   | 2,13                    | 85  |
| lubuskie            | 12%                          | 88%        | 3                                    | 2,9  | 96,7%            | 6,4   | 1,02                    | 73  |
| łódzkie             | 35%                          | 65%        | 6,8                                  | 9,1  | 133,8%           | 5,9   | 2,49                    | 136   |
| małopolskie         | 20%                          | 80%        | 12,1                                 | 13   | 107,4%           | 7   | 3,38                    | 223   |
| mazowieckie         | 11%                          | 89%        | 67,2                                 | 90,8 | 135,1%           | 4,8   | 5,37                    | 151   |
| opolskie            | 15%                          | 85%        | 6,6                                  | 4,4  | 66,7%            | 8,3   | 0,99                    | 106   |
| podkarpackie        | 18%                          | 82%        | 4                                    | 2,7  | 67,5%            | 5,5   | 2,13                    | 119   |
| podlaskie           | 47%                          | 53%        | 1,82                                 | 1    | 54,9%            | 3,2   | 1,19                    | 59  |
| pomorskie           | 6%                           | 94%        | 46,6                                 | 51,8 | 111,2%           | 6,5   | 2,32                    | 126   |
| śląskie             | 13%                          | 87%        | 18,4                                 | 17,5 | 95,1%            | 15,9  | 4,56                    | 370   |
| świętokrzyskie      | 18%                          | 82%        | 2                                    | 2,3  | 115,0%           | 6,2   | 1,25                    | 107   |
| warmińsko-mazurskie | 25%                          | 75%        | 4,7                                  | 3,5  | 74,5%            | 4,5   | 1,44                    | 59  |
| wielkopolskie       | 14%                          | 86%        | 18,7                                 | 22,8 | 121,9%           | 6,3   | 3,48                    | 117   |
| zachodniopomorskie  | 24%                          | 76%        | 7,9                                  | 6,7  | 84,8%            | 5   | 1,71                    | 75  |





modernizacji linii Warszawa – Gdańsk, po której zaczęły jeździć zmodernizowane przez marszałka pojazdy, dalekie jednak od tego, co oferuje nowy tabor. Dopiero powstanie od zera Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, która na tory wyjechała z końcem 2014 r., drastycznie zmieniło obraz kolei w oczach potencjalnego pasażera.

Mrówcza praca, jaką wykonuje zarząd ŁKA, nie od razu przyniosła efekty. Dość wspomnieć, że w 2016 r. liczba przewiezionych pasażerów pociągów regionalnych wyniosła 6,3 mln, była więc niewiele wyższa od wyników z 2014 i 2015 r. (6,1 mln). Dopiero 2017 r. przyniósł znaczącą poprawę w tym zakresie: z usług ŁKA skorzystało 3,5 mln pasażerów, pociągami Przewozów Regionalnych pojechało 4,1 mln pasażerów (swój udział mają tu także wjeżdżające w łódzkie pociągi Kolei Mazowieckich – 1,4 mln i Kolei Wielkopolskich – 0,1 mln). Dało to łącznie 9,1 mln pasażerów, co jest wzrostem, w stosunku do liczby pasażerów przewożonych od 2010 r., o 33,8%.

Podobnie jak w województwie dolnośląskim należy zauważyć, że poprawa oferty w połączeniu z nowoczesnym taborem (pomijając znakomite Flirty ŁKA, także Przewozy Regionalne wprowadziły na tory zmodernizowane EN57) i coraz lepszą infrastrukturą, skutkuje wzrostem liczby pasażerów tak u przewoźnika samorządowego, jak i w Przewozach Regionalnych. Walnie przyczynił się do tego akceptowany w pociągach obu operatorów bilet miejski, także jednorazowy.

– W pociągach ŁKA odsetek podróży korzystających z biletów LTZ [Lokalnego Transportu Zbiorowego] wynosi na terenie Łodzi ok. 24% (w dniu roboczym) – chwalił się w końcu lutego 2017 r. Tomasz Andrzejewski, rzecznik prasowy ZDiT w Łodzi.

Obiektywnie trzeba jednak przyznać, że 9,1 mln pasażerów dalekie jest od zachwyty w województwie z potężnym miastem ulokowanym w środku kraju i regionu. Nagły wzrost chętnych do podróży koleją

należy traktować jednak jako dobry prognostyk. Łodzianie z nadzieją patrzą na planowaną budowę tunelu średnicowego pod miastem, która w zasadniczy sposób podniesie rangę kolei regionalnej (a także dalekobieżnej). Istotne będzie również dogęszczenie połączeń dzięki zakupowi nowych pociągów przez ŁKA (14 Impulsów II, z których pierwszy będzie zaprezentowany już w połowie czerwca 2018 r.). Pozytywną zmianą będzie także modernizacja linii z Łodzi do Zduńskiej Woli.

– Szykujemy się do rozwoju naszej oferty przy zachowaniu obecnego budżetu naszego właściciela. Planujemy zachować aktualny łączny poziom dotacji. Przy kolejnym stopniowym zwiększaniu pracy eksploatacyjnej oznacza to, że co roku udaje nam się obniżyć jednostkową dopłatę do każdego przejechanego przez ŁKA kilometra o 15-20% – powiedział Janusz Malinowski, prezes Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. Jego spółka w 2017 r. przewiozła o 53% pasażerów więcej niż rok wcześniej.

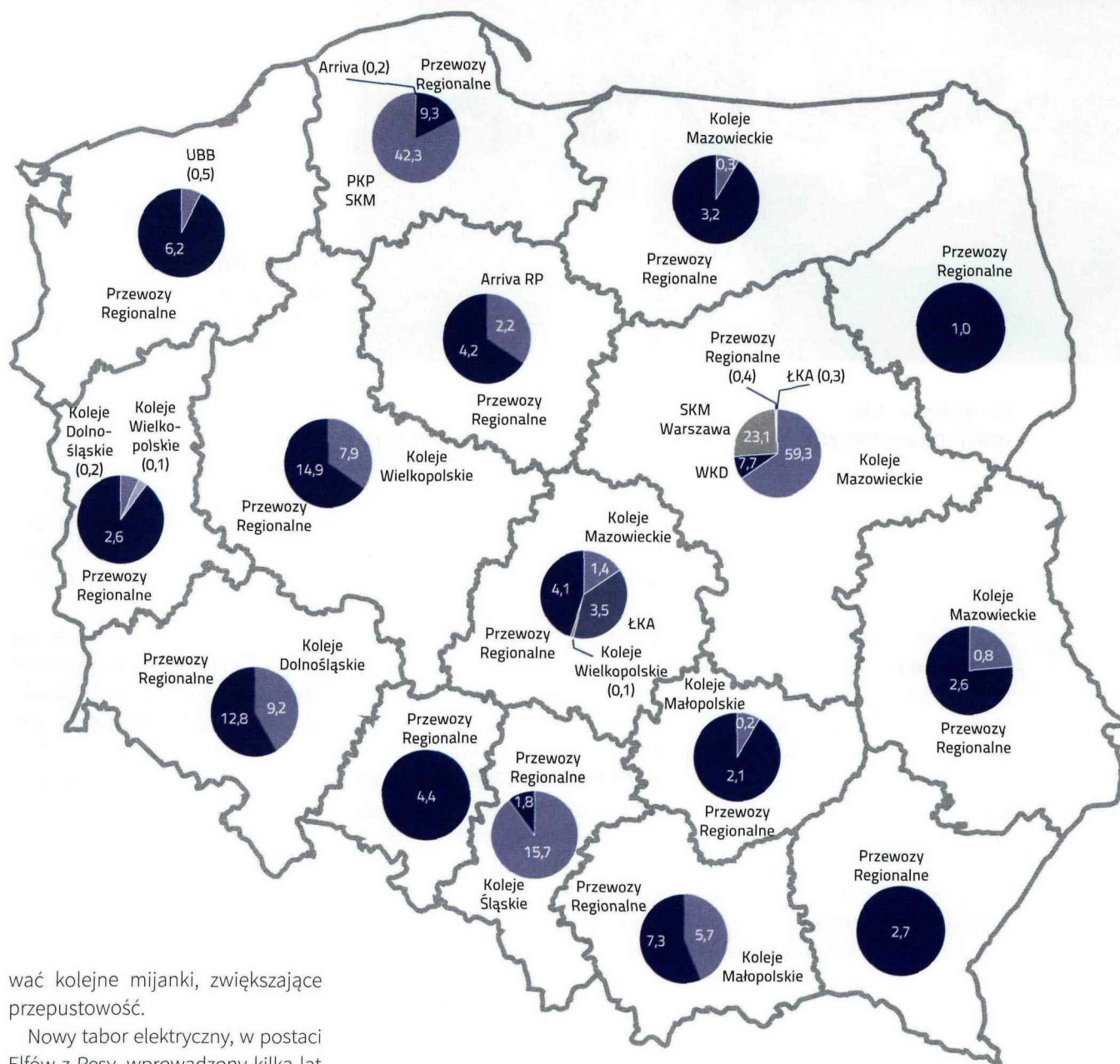
## Wielkopolska chwilowo wstrzymana

Jeśli weźmiemy pod uwagę rozwój kolei regionalnej na przełomie ostatnich siedmiu lat, wysoką notę wystawić trzeba Wielkopolsce. W 2017 r. na trasach regionalnych obsługiwanych przez Koleje Wielkopolskie (działające od 2011 r.) i Przewozy Regionalne liczba pasażerów wzrosła w stosunku do 2010 r. o 21,9%.

Województwo z historycznie bogatą siecią kolejową z pomocą środków unijnych zmodernizowało kilka linii lokalnych, wśród których jedna – Poznań – Wągrowiec – jest wzorcowym przykładem reaktywacji połączeń. Okazuje się, że zmodernizowana kilka lat temu do prędkości 120 km/h jednotorowa linia cierpi na klęskę urodzaju pasażerów. Koleje Wielkopolskie, które są operatorem na linii, już teraz zastanawiają się nad pozyskaniem większych spalinowych zespołów trakcyjnych, na linii trzeba też będzie dobu-



## Struktura przewozów pasażerskich w województwach w 2017 r. (mln pasażerów)



wać kolejne mijanki, zwiększając przepustowość.

Nowy tabor elektryczny, w postaci Elfów z Pesy, wprowadzony kilka lat temu na trasy do Gniezna i Konina przez Koleje Wielkopolskie, z pewnością przyczynił się do wzrostu potoków pasażerskich. Obecnie jednak na linii konińskiej mamy do czynienia z dużą modernizacją prowadzoną przez PKP PLK, a na części trasy autobusy zastępują pociągi, co przyczynia się do spadku popularności. Widać to wyraźnie w zmniejszeniu zainteresowania usługą KW, bowiem w 2017 r. pociągami tego operatora pojechało 7,9 mln osób, podczas gdy rok wcześniej było to 8,3 mln. Koleje Wielkopolskie i urząd marszałkowski

mają nadzieję, że czerwcowa reaktywacja linii Jarocin – Września – Gniezno przyczyni się do odwrócenia negatywnego trendu, podobnie jak zapowiadane na połowę lipca otwarcie linii do Konina.

Także dla Przewozów Regionalnych rok 2017 nie był taskawy. Ten przewoźnik musiał ograniczyć liczbę pociągów z Poznania w kierunku Wrocławia z uwagi na prace prowadzone przez PKP PLK, co skutkuje spadkiem liczby przewiezionych pasażerów z 16,4 (2016) do 14,9 mln

(2017). Z kolei obecnie komunikację zastępczą musiał wprowadzić na linii do Piły, co także odbije się na wynikach za rok 2018.

Na uwagę zasługuje fakt, że od grudnia 2017 r. zarówno pasażerowie KW, jak i Polregio nie jeżdżą już archaicznymi, niezmodernizowanymi EN57. Obie spółki korzystają wyłącznie ze zmodernizowanego lub nowego taboru (od grudnia w taborze wielkopolskich PR znajdują się trzy fabrycznie nowe czteroczołowe Impulsy).





## Świętokrzyskie małym wygranym

Przygotowując ten raport, autor ze zdziwieniem stwierdził, że piątym województwem, gdzie udało się przez siedem lat w sposób znaczący pozyskać nowego pasażera jest... województwo świętokrzyskie. W 2017 r. pociągami w tym drugim pod względem wielkości województwie pojechało o 15% więcej pasażerów, co należy poczytywać ze sukcesu urzędu marszałkowskiego, tym bardziej, że w tym wzroście widać głównie pasażerów kolei regionalnej. Bo przecież ciągnąca się latami modernizacja linii nr 8 nie pomogła dotąd radykalnie kielczanom w podróżach np. do Warszawy.

W tym województwie operują Przewozy Regionalne i wydaje się, że urzędowi marszałkowskiemu nieźle się z nimi współpracuje (o powołaniu swojego przewoźnika urząd nawet nie myślał). Województwo oddało ponadto do dyspozycji PR sześć Impulsów z Nowagu, które uchodzą za najlepiej wyposażone i jedno z najwygodniejszych w Polsce, a wkrótce dołączą do nich dwa kolejne, tym razem wyposażone w ECTS.

Oddajmy w tym miejscu głos urzędnikom, którzy z ochotą odpowiedzieli na prośbę o komentarz do wzrostów. – Z pewnością osiągnięty w 2017 r. znaczny wzrost liczby pasażerów związany jest z przyjętą przez samorząd województwa

świętokrzyskiego polityką transportową nastawioną na propagowanie transportu kolejowego jako głównego środka transportu dla podróżnych zamieszkujących w obrębie linii kolejowych. Niezmiernie ważne okazało się również wsłuchiwanie się w apele podróżnych i tym samym opracowywanie rozkładu jazdy w zgodzie z zapotrzebowaniem, bazując na latach poprzednich, co daje pasażerom pewnego rodzaju stabilizację. Poza tym województwo w miarę możliwości dąży do wprowadzenia cyklicznego rozkładu jazdy, zgodnie z zapisami ujętymi w Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego – powiedziała Anna Grzela, zastępca dyrektora Wojewódzkiego Zarządu Transportu.

Od 1 stycznia 2017 r. zagęszczono siatkę połączeń i zwiększono pracę eksploatacyjną o ponad 400 tys. km w porównaniu do roku poprzedniego, co skutkuje wzrostem liczby podróżnych z 1,7 mln do 2,1 mln (przypomnijmy, że mówimy o bardzo małym województwie, z niewielką liczbą mieszkańców i liniami kolejowymi, których stan nie zawsze jest dobry). Więcej jest pociągów z Ostrowca Świętokrzyskiego do Skarżyska-Kamiennej i ze Skarżyska-Kamiennej do Kielc (16 par!).

Bez problemu dojedziemy z Kielc do Krakowa i do Częstochowy. Wo-

jewództwo może pochwalić się też udaną reaktywacją letnich, weekendowych połączeń z Kielc do Sandomierza, a w 2018 r. po 13 latach pojedzie rozkładowy weekendowy pociąg do uzdrowiska Busko-Zdrój. Dodajmy, że urząd marszałkowski zdecydował o wprowadzeniu na terenie województwa bardzo korzystnego Biletu Świętokrzyskiego.

## Śląsk, Pomorze, Małopolska. Stagnacja i wielkie nadzieje

Porównanie dotyczące liczby podróżnych korzystających z usług regionalnej kolei na Śląsku, Pomorzu i w Małopolsce w roku 2010 i 2017 wypada korzystnie na rzecz ostatniego roku, ale wzrosty, jakie osiągnięto, wydają się bardzo niewielkie, zważywszy na gęstość sieci kolejowej i liczbę mieszkańców w tych regionach.

Na Śląsku pociągami Kolei Śląskich i Przewozów Regionalnych pojechało w 2017 r. 17,5 mln pasażerów. To śmiesznie mało, jeśli zdamy sobie sprawę, że to drugie najludniejsze województwo po Mazowszu (ponad 4,5 mln mieszkańców), z olbrzymim, dotąd bardzo słabo wykorzystanym potencjałem do stworzenia kolei aglomeracyjnej.

Warto przypomnieć, że obecnie Przewozy Regionalne wykonują śladową pracę na rzecz województwa śląskiego (1,8 mln pasażerów w stosunku do 15,7 mln w KŚ), po przejęciu tras przez Koleje Śląskie. W porównaniu do sytuacji z 2010 r. w województwie śląskim z kolei regionalnej korzysta o prawie 5% mniej pasażerów, pomimo znacznej wymiany taboru. Niestety, bez znacznych inwestycji PKP w rewitalizację linii między miastami i budowę nowych peronów potencjał nowych Elfów i Elfów 2, a także Impulsów i Flirtów będzie wykorzystywany wyłącznie w ruchu regionalnym. Projekt rewitalizacyjny PKP na Śląsku, który miał stworzyć warunki do powstania SKM, został znacznie ograniczony, niepewna



jest nawet inwestycja związana z kapitalnym remontem torów na lotnisko w Pyrzowicach (to czwarte największe lotnisko w Polsce z bardzo silną tendencją wzrostową). Brak wspólnego biletu na kolej i komunikację miejską, choćby na obszarze kilku największych miast, także wpływa na słabą atrakcyjność kolei.

Trzeba jednak pochwalić Koleje Śląskie za inicjatywy, które wróżą znacznie lepsze wyniki w przyszłości. Chodzi m.in. o coraz lepszą ofertę weekendową (pociągi do Zakopanego), korzystne cenowo bilety turystyczne, rozwój nowych rozwiązań taryfowych czy nowe otwarcie na połączenia z Czechami. Warto zwrócić uwagę, że już teraz toczą się dyskusje na temat tego, jak wykorzystać modernizowaną magistralę E30 pomiędzy Krakowem a Katowicami. Ciągąca się latami inwestycja pomoże w zdobyciu nowych klientów zarówno Kolejom Śląskim, jak i Małopolskim.

W Małopolsce w stosunku do roku 2010 z kolei regionalnej korzysta o 7,4% więcej pasażerów. Trudno nazwać to oszałamiającym sukcesem, choć jeszcze kilka lat temu wróżyło się tendencję zdecydowanie spadkową, a znaczna większość taboru, jaki był na Śląsku, to rozpadające się EN57. Realnie zmieniły to dopiero zakupy nowych elektrycznych pociągów realizowane przez marszałka, z których obecnie w większości korzystają Koleje Małopolskie, choć ciągle to Przewozy Regionalne wożą w tym województwie większość pasażerów (7,3 mln wobec 5,7 mln pasażerów Kolei Małopolskich w 2017 r.).

13 mln przewiezionych pasażerów to zdecydowanie niewiele jak na możliwości kolei regionalnej w Małopolsce. Na szczęście można się spodziewać znacznego ożywienia tego rodzaju przewozów już za ok. dwa-trzy lata, w momencie zakończenia gigantycznej przebudowy węzła krakowskiego i remontu wspomnianej wcześniej magistrali E30. Znacznie poprawi się także do-

jazd koleją do Zakopanego. Tymczasem woj. małopolskie wpadło na znakomity pomysł utworzenia Podhalańskiej Kolei Regionalnej pomiędzy Zakopanem a Nowym Targiem. Od pierwszych dni projekt okazał się bardzo dużym sukcesem i zapewne potwierdzi sens swojego istnienia w czasie letnich wakacji.

Niewielki wzrost w stosunku do sytuacji z 2010 r. mamy w regionalnych i aglomeracyjnych pociągach na Pomorzu. Należy jednak zadać sobie pytanie, czy 11,2% pasażerów więcej siedem lat później to sukces, czy porażka. Zwłaszcza jeśli zdamy sobie sprawę z olbrzymich projektów transportowych zrealizowanych w regionie. W tym miejscu przypomnijmy o budowie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej i ukończeniu modernizacji magistrali E65. Po tej drugiej trasie pociągi mknące z prędkością 160 km/h (wkrótce 200 km/h) mijają należące do Pomorskiego Oddziału Przewozów Regionalnych niezmodernizowane EN57, z trudem rozpedzające się do 100 km/h.

Problem z taborem jest z pewnością tym, który zniechęca pasażerów do podróży i niestety obawiamy się, że zakup pięciu EZT (na Pomorze trafią Impulsy z Newagu) niewiele tu zmieni. Podobnie jest zresztą z SKM, która co prawda zdobyła dofinansowanie na 10 bardzo długich pociągów, ale ma problem ze skompletowaniem wkładu własnego, w czym nie pomaga marszałek województwa, przekazując pracę temu przewoźnikowi wyłącznie z roku na rok, licząc po trochu, że PKP S.A. sprzedadzą mu swoje akcje w SKM Trójmiasto. Na to się jednak, ze względów politycznych, nie zanoszą. Niestety, na Pomorzu brakuje także nowoczesnego taboru, który mógłby obsłużyć gigantyczne potoki podróżnych występujące w sezonie letnim na trasie Gdynia – Hel. Nawet rezerwa taborowa na nowiutką trasę PKM wydaje się niewystarczająca....

Tak w 2010 r., jak i w 2017 r. w Trójmieście pasażerom obiecywano wspólny bilet, na podstawie którego

można by jeździć zarówno SKM-ką, jak i tramwajami, trolejbusami i autobusami na obszarze kilku miast. Do dziś go nie ma, a rozwiązanie z biletem metropolitalnym jest zaledwie zastępnikiem tego, co powinno działać w Trójmieście od dawna.

Tymczasem przed koleją na Pomorzu wyzwania w postaci kontynuacji remontu linii 405 ze Szczecinka do Ustki (pomysłu na to, jak realizować przewozy na tej trasie po remoncie, także brakuje), zamknięcie linii 202 ze względu na potężną modernizację oraz duże prace na Kaszubach, które ograniczą potoki podróży.

### **Nowy tabor, lepsze tory i... spadki przewozów**

Do niepokojącego zjawiska dochodzi w województwach lubuskim, lubelskim, kujawsko-pomorskim i zachodniopomorskim. We wszystkich w ciągu siedmiu lat doszło do spadków liczby przewożonych pasażerów pomimo poprawy warunków przewozu i zakupu nowego taboru (zachodniopomorskie w ciągu 10 lat wymieniło 100% taboru!).

Przez siedem lat z lubuskich pociągów „uciekło” 3,3% pasażerów i obecnie z kolei regionalnej korzysta 2,9 mln pasażerów. Wciąż bardzo słabo wygląda transport kolejowy pomiędzy dwiema stolicami województwa – Zieloną Górą i Gorzowem, i nie sprzyja temu trwający obecnie remont torów w centrum Gorzowa. Z Gorzowa trudno też dojechać np. do nieodległego Szczecina. Wiadomo, że w następnych latach marszałek kupi kilka wielkopojemnych pojazdów spalinowych, które skorzystają już z infrastruktury o lepszych parametrach, obecnie przebudowywanej przez PLK. Urząd stara się też aktywizować połączenia do i przez granicę państwa do Niemiec. Bez wątplenia jedynym przewoźnikiem w tym regionie pozostaną Przewozy Regionalne.

Zaskakująca sytuacja ma miejsce w województwie kujawsko-pomorskim, gdzie kilka lat temu zakoń-



czyły się remonty najważniejszych szlaków kolejowych, dające nowe możliwości do przewozu osób. Na przykład linie Bydgoszcz – Tczew, Bydgoszcz – Toruń, Bydgoszcz – Poznań czy Toruń – Grudziądz (niezelektryfikowana) mają bardzo dobre warunki do prowadzenia pociągów pasażerskich, gdzie dozwolona prędkość szlakowa w zasadzie nie spada poniżej 120 km/h. Tymczasem w 2017 r. z kolei regionalnej skorzystało 6,4 mln osób, czyli o 0,8 mln pasażerów mniej niż w 2010 r., co stanowi spadek aż o 11,1%. Warto podkreślić, że w 2010 r. wszystkie wspomniane wyżej linie znajdowały się w stanie złym lub dramatycznie złym. Tymczasem w 2017 r. w województwie nie toczyły się żadne większe prace torowe, którymi można by tłumaczyć spadki... Pewnym wytłumaczeniem może być natomiast fakt wyludniania się tego regionu.

Operuje tam dwóch przewoźników: Przewozy Regionalne i Arriva RP na liniach spalinowych, wybrana w drodze przetargu (tylko marszałek kujawsko-pomorskiego zdecydował się wśród polskich samorządowców na takich ruch). Zjawisko zmniejszenia potoków podróźnych występuje głównie na liniach zelektryfikowanych obsługiwanych przez Przewozy Regionalne (z 5,4 mln do 4,2 mln w 2017 r.), ale ucziwie trzeba powiedzieć, że spadki miały miejsce także w latach, gdy zelektryfikowane linie obsługiwane były przez Arrivę RP. Docenić trzeba wprowadzenie na kujawsko-pomorskie tory czterech nowych dwuczłonowych Elfów 2 kupionych ze środków własnych Przewozów Regionalnych, które pozwolą lepiej dostosować tabor do wielkości przewozów.

Negatywnie należy ocenić decyzję marszałka kujawsko-pomorskiego o nieprzeznaczeniu zaledwie 30-kilometrowego odcinka linii 281 między Nakłem a Gołańczą do modernizacji w ramach regionalnego programu operacyjnego. Pozwoliłoby to stworzyć alternatywny ciąg transportowy pomiędzy Poznaniem a Bydgoszczą,

na którym po wielkopolskiej stronie jeżdżą już tłumy pasażerów.

Jeszcze większe spadki liczby pasażerów w ciągu siedmiu lat miały miejsce na Lubelszczyźnie, gdzie w 2017 r. (3,4 mln pasażerów) pociągiem regionalnym pojechało o 17,1% mniej pasażerów niż w roku 2010 (4,1 mln pasażerów). Trzeba jednak przyznać, że wpływ ma na to m.in. modernizacja linii kolejowej nr 7, czyli głównego szlaku komunikacyjnego z Lublina do Warszawy. Na terenie województwa operatorem są prawie wyłącznie Przewozy Regionalne (krótkie odcinki stykowe obsługują Koleje Mazowieckie). Przewoźnik ten wprowadził kilka ciekawych ofert w regionie (m.in. tani bilet miejski na pociąg w granicach Lublina), wkrótce otrzyma też do dyspozycji 11 dwuczłonowych pociągów (chyba że województwo zechce kupić inne pojazdy, ponieważ pierwszy przetarg unieważniono). Nie mamy wątpliwości, że w połączeniu z nową infrastrukturą na linii 7 i elektryfikacją linii z Lublina do Stalowej Woli (elektryczne pociągi dojadą w końcu z Lublina do Rzeszowa) pozwoli to stworzyć zupełnie nowe warunki przewozu i nastąpi wzrost liczby pasażerów, pod warunkiem ustalenia dobrego rozkładu i taryf.

Z dość znacznym odpyływem pasażerów mamy też do czynienia na Pomorzu Zachodnim. To jedno z największych zaskoczeń, ponieważ dzięki wieloletnim zakupom taboru wspieranym przez marszałka pasażerowie mają tu do czynienia wyłącznie z nowym lub zmodernizowanym taborem, z przewagą tego pierwszego. Pomimo tego w 2017 r. regionalnymi pociągami pojechał 6,7 mln pasażerów, podczas gdy w 2010 r. było ich 7,9 mln. To o 15,2% mniej. W regionie w ostatnich latach nie było długich i uciążliwych zamknięć torowych, a wręcz poprawiły się warunki prowadzenia ruchu, np. w kierunku Kostrzyna.

Największy projekt, mający odwrócić negatywną tendencję na Pomorzu Zachodnim, dopiero przed

regionem. – Samorządy leżące w aglomeracji szczecińskiej wraz z PKP PLK chcą do 2022 r. uruchomić Szczecińską Kolej Metropolitalną w oparciu o istniejące, choć częściowo niewykorzystywane trasy kolejowe. Sieć SKM na starcie obejmie 40 przystanków, z czego na terenie Szczecina będzie ich aż 26. Przy liniach kolejowych znajdują się też strefy przemysłowe, które zostaną skomunikowane poprzez budowę nowych przystanków – powiedział Roman Walaszkowski, dyrektor Biura Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

## Wschodnia porażka kolei regionalnych. Słabo na Opolszczyźnie

Poszukiwanie nowej roli dla kolei regionalnych kompletnie nie wyszło w czterech województwach: warmińsko-mazurskim, podlaskim, podkarpackim i opolskim.

W tym ostatnim województwie pociągami regionalnymi jeździ 4,4 mln pasażerów rocznie, gdy siedem lat temu korzystało z nich 6,6 mln pasażerów. Lekkie odbicie się od dna przewozów (4,3 mln pasażerów w 2016 r.) jest widoczne, prawdopodobnie dzięki inwestycjom województwa, które powierzyło Przewozom Regionalnym Impulsy do obsługi zelektryfikowanych tras w tym najmniejszym województwie w Polsce. Na nieszczęście, do 2023 r. z trzech ważnych tras przeznaczonych do modernizacji: Opole – Nysa, Opole – Kluczbork, Nysa – Brzeg, modernizowana będzie tylko ta pierwsza, ponieważ kosztorysy wcześniej przedstawiane przez PLK okazały się mocno zaniżone i w konsekwencji pieniędzy z RPO województwa starczy tylko na pierwszą linię. Nie wróży to najlepiej wzrostom przewozów w przyszłości...

Złe jest także na Warmii i Mazurach, które na przestrzeni siedmiu lat straciły 2,2 mln pasażerów (25,5%). Oferta w ciągu kilku lat nie uległa tu znaczącej poprawie, gdy



tymczasem poprawiły się znacznie możliwości korzystania z sieci drogowej. Nowi pasażerowie w stolicy województwa – Olsztynie – to przede wszystkim ci, których przyciągnęło skrócenie czasu przejazdu pomiędzy tym miastem a Warszawą i nowy tabor, jaki wysyłały tam PKP Intercity. Województwo wsparło za to modernizację linii kolejowej (z dobudową nowego fragmentu torów) do lotniska w Szymanach, na którym ląduje w tygodniu ok. 10 samolotów. Także zakupy taboru wydają się chaotyczne i nietrafione. Dość wspomnieć, że województwo posiada dwa nowe pojazdy od różnych producentów, a w tym roku zdecydowało o modernizacji jednego EN57 za rekordową sumę prawie 12 mln zł. W dodatku jeden z nowych Elfów od ponad pół roku czeka na przegląd, a w zamian za niego kursują... stare EN57.

PKP PLK obecnie realizują dwie ważne inwestycje na Warmii i Mazurach, które mogłyby przynieść ożywienie w regionalnych przewozach. Chodzi o modernizację trasy Olsztyn – Działdowo i elektryfikację odcinka Korsze – Ełk. Czas pokaże, czy województwo stanie się beneficjentem tych prac, czy skorzysta na nich jedynie PKP Intercity i przewoźnicy towarowi.

W stosunku do 2010 r. aż 32,5% pasażerów „uciekło” w 2017 r. z pociągów Przewozów Regionalnych na Podkarpaciu, gdzie przewoźnik ten jest jedynym operatorem regionalnym. Obecnie jest ich jedynie 2,7 mln, co jest równoznaczne z całkowitą marginalizacją kolei w regionie. Pomimo obecności licznych zmodernizowanych odcinków linii kolejowych na południowym Podkarpaciu (linia 106 i 108), niemal nie ma tam pociągów pasażerskich, co wskazywane jest jako jaskrawy przykład nieefektywnego dysponowania pieniędzmi z regionalnego programu operacyjnego. Co dziwne – słabo wykorzystywany jest też potencjał zmodernizowanej do prędkości 160 km/h magistrali E30, przebiegającej przez teren województwa

i mogącej być kręgosłupem transportowym przy dojazdach od granicy z Ukrainą przez Rzeszów do Krakowa.

Pomysł na ożywienie kolei regionalnej na powyższych szlakach związany jest tylko z ich fragmentami w połączeniu z projektem Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej. Projekt ma dofinansowanie unijne, a na Podkarpaciu dociera już osiem nowych Elfów 2, są też dwa nowe pociągi spalinowe. Projekt zapewne przyczyni się do wzrostu liczby pasażerów w rejonie Rzeszowa, pozostaje pytanie, co z resztą województwa i czy będzie ono w stanie wykorzystać np. efekt planowanej elektryfikacji linii Stalowa Wola – Lublin.

Dramatycznie źle jest na Podlasiu, gdzie kolei podziękowała prawie połowa pasażerów, którzy wsiadali do pociągów Przewozów Regionalnych jeszcze w 2010 r. Obecnie tylko milion pasażerów korzysta z pociągów, co jest wynikiem zdecydowanie najgorszym w kraju. Oferta kolejowa na Podlasiu jest uwzględniana przez pasażerów niemal wyłącznie pomiędzy Białymstokiem a Warszawą, gdzie dzięki modernizacji Rail Baltica pociągi zaczęły być konkurencyjne względem autobusów i transportu indywidualnego. Jeszcze gorzej było w 2016 r., kiedy przewozy kolejowe sięgnęły dna i przewieziono zaledwie 0,9 mln pasażerów. Wtedy też postanowiono zwiększyć pracę eksploatacyjną.

Od grudnia 2016 r. w dni powszednie zamiast 43 pociągów uruchomiono ich aż 70, czyli o 27% więcej, przy czym rekompensata z urzędu marszałkowskiego wzrosła z 18,5 mln do 21,7 mln zł, czyli tylko o 17%. Pozwoliło to na delikatne wzrosty potoków podróży, które zostały z końcem 2017 r. zredukowane z uwagi na start licznych prac modernizacyjnych na lokalnych liniach na Podlasiu. Problemem w tym regionie jest także bardzo zły rozkład jazdy, który nie uwzględnia potrzeb podróży. O tym województwie pisaliśmy na początku 2018 r., gdy okazało się, że na węzłowej stacji w Białymstoku

pociągi rozkomunikowano w taki sposób, że w kilkunastu przypadkach brakuje zaledwie kilku lub kilkunastu minut, aby pasażerowie mogli się przesiąść do innych składów.

Istnienie takich problemów wobec wciąż niewielkiej liczby pociągów świadczy o systemowym problemie dotyczącym organizacji kolei w regionie i każe wątpić w możliwości wykorzystania przez organizatora regionalnych przewozów efektów modernizacji prowadzonych przez PKP PLK. Podobnie zresztą dzieje się na Podkarpaciu. Warto też przypomnieć, że województwo podlaskie, jako jedyne, nie kupiło dotąd i nie zamierza kupić nowych pociągów elektrycznych.

## Podsumowanie

Niniejszy raport jest tylko próbą uszeregowania sukcesów organizatorów i porażek operatorów przewozów w województwach. Widać wyraźnie, że pomysł na kolej mają przede wszystkim te z regionów, które postawiły na budowę własnych operatorów, dały im bowiem jasne założenia i cele i dobrze kontrolują ich wydatki. Nie jest to jednak reguła, co pokazuje województwo świętokrzyskie, na tyle małe, że nie zdecydowało się na powołanie swojego przewoźnika, a mimo to działalność Przewozów Regionalnych według planu ustalonego przez marszałka należy ocenić jako sukces.

Oceniając osiągnięcia kolejarzy, zawsze warto zwrócić uwagę na zmianę wskaźnika motoryzacji w kraju. W większości kraju w 2016 r. było o 100% więcej aut niż w roku 2002, co także należy wiązać z postępującą degradacją komunikacji zbiorowej na początku XXI w. Walka kolei regionalnych z tym zjawiskiem i próba odwrócenia uwagi od własnego auta przy jednocześnie coraz bogatszej sieci drogowej będzie niezwykle trudna. Województwa takie jak dolnośląskie, łódzkie, mazowieckie, wielkopolskie czy świętokrzyskie pokazują, jak to robić – warto się od nich uczyć. □