



CENTRUM
ZRÓWNOWAŻONEGO
TRANSPORTU

Raport

nr 1/2004

Regionalne linie kolejowe
w województwie mazowieckim
zagrożone zawieszeniem

Wojciech Szymalski, Krzysztof Rytel

WARSZAWA, KWIECIEŃ 2004

Spis treści

Część 1

Wstęp	3
Charakterystyka techniczno-sytuacyjna linii	3
Analiza oferty przewozowej	5
Tabor obsługujący lokalne linie kolejowe	9
Plany modernizacji linii kolejowych	10
Strategia rozwoju województwa, a koleje regionalne na Mazowszu	11

Część 2

Propozycja programu ratowania kolei na Mazowszu	13
Propozycje i wskazówki do kształtowania rozkładów jazdy na liniach lokalnych.....	13
Uwarunkowania i konsekwencje wymiany taboru.....	16
Wnioski końcowe	17

Wstęp

Centrum Zrównoważonego Transportu postanowiło przeanalizować sytuację na regionalnych liniach kolejowych w województwie mazowieckim zagrożonych zawieszeniem, jako podstawę do działań na rzecz ratowania na nich przewozów pasażerskich. Niniejszy raport jest raportem wstępnym. Planuje się opracowanie raportu pogłębionego, poszerzonego o badania potoków podróży i propozycje zmian w ofercie wraz z dokładną konstrukcją rozkładów jazdy.

W lutym 2004r. w lokalnej prasie województwa mazowieckiego pojawiły się niepokojące dla lokalnych społeczności doniesienia o planowanym zamknięciu niektórych linii kolejowych¹. Zamknięte miałyby być głównie linie nie prowadzące bezpośredniego ruchu osobowego do Warszawy. W pierwszej kolejności zagrożone są następujące linie:

- Nasielsk – Sierpc,
- Łuków – Pilawa,
- Radom – Tomaszów Mazowiecki,
- Siedlce – Czeremcha,
- Dęblin – Radom.

Charakterystyka techniczno-sytuacyjna linii

Dwie spośród wymienionych linii, Nasielsk – Sierpc i Siedlce – Czeremcha nie są zelektryfikowane. Przy czym od Siedlec do Mord istnieje nieużywana trakcja elektryczna. Linia do Czeremchy jest dwutorowa, a do Sierpca jednotorowa. Na tych liniach pociągi obsługiwane są przez piętrowe, czterowagonowe składy osobowe mogące zabrać ponad 400 osób, ciągnięte przez lokomotywy spalinowe, najczęściej SU42. Sporadycznie pociąg składa się ze zwykłych wagonów drugiej klasy, zwłaszcza na linii Siedlce – Czeremcha, gdzie prowadzone są pociągi w relacji dalekobieżnej Warszawa-Hajnówka. Na obydwu liniach prowadzony jest ruch towarowy, przy czym ruch towarowy ma priorytet nad pasażerskim na linii Siedlce – Czeremcha, a linia Nasielsk – Sierpc jest zaklasyfikowana przez PLK S.A., jako linia

mało obciążona ruchem². Sporadycznie na linii Nasielsk – Sierpc są jednak prowadzone przewozy towarowe - najczęściej do i od stacji Raciąż, a także Płońsk, gdzie znajduje się terminal kontenerowy.

Pozostałe linie, z wyjątkiem odcinka Radzice – Tomaszów Mazowiecki, są zelektryfikowane i dwutorowe. Na wszystkich tych liniach obecnie priorytet ma ruch towarowy nad osobowym². Na liniach zelektryfikowanych przewozy realizowane są przy pomocy elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT) typu EN57 i podobnych, mogących zabrać jednorazowo także około 400 osób.

Nasielsk – Sierpc³ – Linia ta liczy 88 km. Czas przejazdu pociągu osobowego wynosi 2 godz. 11 minut, czyli prędkość handlowa na całej linii to około 40 km/h. Przyczyną tak niskiej prędkości jest zły stan torowiska. Linia obsługuje 4 stacje: Nasielsk, Płońsk, Raciąż, Sierpc i 10 przystanków osobowych. Dwie z tych stacji są węzłami kolejowymi: Sierpc i Nasielsk, przy czym z Nasielska można przesiadać się na pociągi pospieszne i osobowe głównie do Warszawy i przez Działdowo na inne relacje. Z Sierpca prowadzone są jeszcze tylko pociągi do Torunia. Linia Nasielsk – Sierpc to element najkrótszej (odległościowo) trasy kolejowej z Warszawy do Torunia, która nie jest obecnie w ten sposób wykorzystywana. Dwie stacje: Sierpc i Płońsk to obecne miasta powiatowe, będące ważnymi lokalnymi ośrodkami

¹ m. in.: Puls Biznesu, *Mazowsze: Kolej na Kolej*, 4.02.2004; Życie Warszawy, *Cięcia po kolei*, 3.02.2004

² PLK S.A. – Mapa sieci kolejowej – preferencje przewoźników.

³ Opis wszystkich linii na podstawie materiałów PLK S.A. ze strony www.plk-sa.pl, oraz Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów 2003/2004.

administracyjnymi, przemysłowymi i edukacyjnymi. Przykładowo oba posiadają od niedawna filie szkół wyższych z Warszawy⁴. Inne ważniejsze miejscowości na trasie to Raciąż i Baboszewo. Pozostałe przystanki obsługują tereny wiejskie. Cała linia znajduje się w województwie mazowieckim

Siedlce – Czeremcha – Linia ta liczy 122 km. Czas przejazdu pociągu osobowego to 2 godz. 38minut, czyli prędkość handlowa na linii to około 46 km/h. Linia obsługuje 7 stacji i 16 przystanków osobowych. Stacja początkowa – Siedlce, i końcowa – Czeremcha, są stacjami węzłowymi sieci kolejowej. Na stacji Siedlce można przesiadać się w kierunku Warszawy, lub Terespoła przez Łuków. Niegdyś realizowane stamtąd połączenia z Malkinią i Ostrołęką już nie funkcjonują. Z Czeremchy prowadzone są ciągle przewozy do Hajnówki i Białegostoku, a także w relacji przygranicznej do białoruskiego Wysokolitowska. Na trasie linii znajduje się miasto powiatowe Siemiatycze i takie miejscowości, jak Mordy, Nurzec. Pozostałe przystanki obsługują mniejsze wsie i miasteczka. Przystanek Sycze oferuje dogodny dojazd do popularnego prawosławnego miejsca pielgrzymkowego – Grabarki. W okresie letnim jest to obecnie jedyna kolejowa droga do coraz popularniejszego miejsca wypoczynku Warszawiaków – Puszczy Białowieskiej. W województwie mazowieckim linia znajduje się tylko na odcinku Siedlce-Fronołów.

Łuków – Pilawa – Linia ma 60 km długości i jest elementem warszawskiej obwodnicy kolejowej CE20 ze Skierniewic do Łukowa, przez Czachówek Wschodni, Pilawę. Czas przejazdu pociągu osobowego wynosi 1 godz. 12 minut. W związku z tym prędkość handlowa pociągu to około 50 km/h. Na linii znajduje się 6 stacji i 5 przystanków osobowych. Stacje węzłowe na końcach linii oferują przejazdy: (1) z Pilawy w kierunku Warszawy lub Lublina przez Dęblin oraz w kierunku Warszawy przez Siedlce; (2) z Łukowa do Terespoła. W Pilawie nie są już dostępne, niegdyś realizowane przewozy osobowe na

trasie Pilawa-Skierniewice. Poza Łukowem, który jest miastem powiatowym i węzłem kolejowym, najważniejszą miejscowością na trasie jest Stoczek Łukowski. Pozostałe przystanki obsługują mniejsze wsie i miasteczka. W Stoczku Łukowskim linia jest już na terenie województwa Lubelskiego.

Dęblin – Radom – Linia ma 57 km długości i jest elementem trasy z Łodzi, przez Koluszki, Tomaszów Mazowiecki, Radom, Dęblin do Łukowa. Rozkładowy pociąg osobowy pokonuje ją w 55 minut w relacji Radom – Dęblin i 1 godz. 11 minut Dęblin – Radom. Prędkość handlowa wynosi około 60 km/h. Na trasie znajdują się 4 stacje i 8 przystanków osobowych. Końcowa stacja węzłowa Dęblin oferuje przesiadki na pociągi do Warszawy, przez Pilawę i Lublina przez Puławę, lub do Łukowa. Stacja Radom może być stacją przesiadkową dla podróżujących do Warszawy, Skarżyska-Kamiennej, Kielc, Krakowa, Tomaszowa Mazowieckiego i w innych relacjach. Od stacji Pionki Zachodnie wiedzie linia towarowa do Kozienic. Linia pełni funkcję linii podmiejskiej dla miasta Radom, jako codzienny środek komunikacji dla miejscowości Jedlnia czy Pionki. Tylko krótki odcinek od mostu na Wiśle do Dębina jest poza województwem mazowieckim.

Radom-Tomaszów Mazowiecki – Linia ma 90 km długości i podobnie jak linia Dęblin-Radom jest elementem trasy Łódź – Łuków. Pociąg osobowy pokonuje ją w 1 godz. 53 minuty, a więc z prędkością handlową około 47 km/h. Linia posiada 9 stacji i 10 przystanków osobowych. Ze stacji początkowej węzłowej - Tomaszów Mazowiecki, można przesiąść się do pociągów w kierunku Koluszek i Łodzi lub do Skarżyska-Kamiennej. Stacja Radom, jako węzeł kolejowy oferuje liczne połączenia kolejowe z Warszawą oraz min.: Krakowem, Kielcami, czy Rzeszowem przez Skarżysko-Kamienną. Ważne miasta na trasie poza węzłami kolejowymi to miasto powiatowe Przysucha oraz mniejsze miejscowości, jak Drzewica, Wieniawa. Linia spełnia rolę codziennego środka komunikacji dla miejscowości położonych w pobliżu Tomaszowa

⁴ www.plonsk.pl i www.sierpc.pl

Mazowieckiego i Radomia oraz jako połączenie Przysuchej z mniejszymi miastami w jej powiecie. Od Radomia pierwszą stacją poza granicą województwa mazowieckiego jest Drzewica.

Wszystkie linie nie zapewniają regularnych bezpośrednich połączeń kolejowych z Warszawą, ale są ważnym elementem komunikacji obszarów wiejskich i małych miasteczek z ośrodkami powiatowymi. Sprawna komunikacja publiczna pomiędzy miastami powiatowymi i ich zapleczem wiejskim jest podstawą ich dobrego rozwoju gospodarczego. Linie te zapewniają również stosunkowo dobre połączenia komunikacyjne z innymi miastami Polski. Obecnie stan techniczny omawianych linii nie jest zadowalający, jednak niektóre z nich, jako że prowadzą ruch towarowy, mają szansę na szybką modernizację, także przy pomocy środków Unii Europejskiej. Przykładem może być linia Łuków-Pilawa, która będzie modernizowana, jako element warszawskiej obwodnicy kolejowej. Zachowanie atrakcyjnych przewozów pasażerskich na tych liniach pozwoli na lepsze ich wykorzystanie w sieci kolejowej, a przy dobrym skomunikowaniu zapewni także pasażerów pociągom odjeżdżającym z pobliskich stacji węzłowych. Na niektórych liniach przewozy osobowe będą elementem zapobiegającym dewastacji i rozkradaniu trakcji kolejowej, gdyż przewozy towarowe są tam bardzo rzadkie. Koszty odbudowy linii kolejowej są o wiele wyższe od kosztów jej utrzymania.

Analiza oferty przewozowej⁵

Argumentacja mazowieckiego urzędu marszałkowskiego za zamknięciem linii lokalnych sprowadza się do akcentowania niskiej liczby przewożonych podróźnych, a w związku z tym nierentowności przewozów pasażerskich. Z tego powodu warto przyjrzeć się ofercie przewozowej na tych liniach, a głównie rozkładom jazdy.

Ubożająca oferta przewozowa

Na trasie Siedlce – Czeremcha prowadzone są obecnie głównie pociągi w relacji Siedlce – Hajnówka i Siedlce – Białystok, a także pociąg Warszawa – Hajnówka i powrotny. W sumie na linii kursuje 6 par pociągów, a więc liczba umożliwiająca dostosowanie do różnorodnych potrzeb pasażerów. Zapewnione są dobre skomunikowania na stacji węzłowej w Czeremsze pociągów w relacjach do Siedlec, Białegostoku i Hajnówki (lub Cisówki), zapewniony jest dojazd do Siedlec na 6.00 i 8.00 (brakuje dojazdu na 7.00 i powrotu po 16.00), do Białegostoku na 7.00 i 10.00 (brakuje dojazdu na 8.00). Większość pociągów ma dobre skomunikowania na pociągi do Warszawy. Nic dziwnego, że na linii daje się zauważyć stosunkowo duże potoki podróźnych w porównaniu z innymi analizowanymi liniami. Oznacza to, że zawieszenie przewozów osobowych na tej linii dotknęłoby bardzo dużą liczbę podróźnych, także turystów z Warszawy pragnących wypoczywać w pobliżu lasów białowieskich, czy pracowników dojeżdżających tą linią do Warszawy. Jest to tym bardziej niepokojące, że sieć drogową w tym regionie kraju oferuje znacznie gorsze warunki podróży, niż kolej. Deklaracja zamknięcia przewozów na tej linii, jak również na linii Dęblin – Radom, wzbudza szczególne zdziwienie, z uwagi na stosunkowo liczną ofertę przewozową wskazującą na popyt na wyżej wymienione linie. Na linii Dęblin – Radom prowadzonych jest obecnie aż 11 par pociągów dziennie, w tym pociągi w relacji Dęblin – Skarżysko-Kamienna i Dęblin –

⁵ Ta część analizy została sporządzona w oparciu o książkowe wydania Rejonowego Rozkładu Jazdy Pociągów – Warszawa 1990/1992, i Sieciowych Rozkładów Jazdy Pociągów 1996/1997 i 2003/2004.

- Kielce. Prowadzone są też pociągi pospieszne, sezonowe i jeden stały, z Lublina do Kielc i w dalszych relacjach, zatrzymujące się na stacji Pionki Zachodnie.

Złe rozkłady jazdy

Rozważając dalej ofertę przewozową na tych liniach należy zwrócić uwagę na duże niekonsekwencje w konstrukcji rozkładów jazdy, zniechęcające podróżnych.

- **Przykładowo na linii Nasielsk – Sierpc pierwszy pociąg przyjeżdża do Płońska z kierunku Nasielska o 10:30. Pierwszy pociąg z Sierpca o 5:36 (następny 13.46), a pierwszy do Sierpca z Nasielska o 11:56 (!!!).** To stanowczo wyklucza dowóz do pracy, czy szkoły, co zniechęca do korzystania z kolei.
- Kolejnym przykładem może być sytuacja na linii Łuków – Pilawa. Poranne pociągi do Pilawy, mogące zapewnić dogodne połączenie z Warszawą są skomunikowane z pociągami do Warszawy, przyjeżdżającymi tamże na godzinę 7 i 8:40. Wymaga to od podróżnego przesiadki z około 15 minutowym czasem oczekiwania. Niekonsekwentnie natomiast w relacji powrotnej z Warszawy oferowany jest przejazd do Łukowa przez Pilawę tym samym składem osobowym, który jednak w Pilawie zmienia numer. To wprowadza potencjalnego podróżnego w błąd, który nie widzi w rozkładzie bezpośredniego pociągu do Łukowa.
- Zupełnie niekorzystna jest konstrukcja rozkładu jazdy na linii Radom – - Tomaszów Mazowiecki. Tu z kolei brak jakiegokolwiek codziennej relacji dowozowej do Tomaszowa Mazowieckiego, jako że pierwszy pociąg na tej linii, jednak tylko z Drzewicy przyjeżdża do tego miasta na 6:10. Następny pociąg jest dopiero po dziesiątej z Radomia, nie zapewniając dojazdu młodzieży szkolnej i rozpoczynającym pracę o godzinie 8.00. Podobnie trudny dojazd jest do Radomia, gdzie pierwszy pociąg z tej linii przyjeżdża o 5.30, przy czym jest to pociąg jadący jedynie od stacji Radzice, kolejny przed

7.00. Powrót popołudniowy zapewniony jest tuż po szesnastej, czyli po ponad dziewięciu godzinach, przy zwykle ośmiodzinnym dniu pracy.

- Nie uwzględniono w rozkładzie relacji dowozowych do miasta powiatowego Przysucha, gdzie pierwsze pociągi z Radzic i Tomaszowa są o 4:41 i 6:00, a z Radomia po dziesiątej, znów za późno i za wcześnie na dojazd do pracy lub szkoły na 8.00. Niekonsekwencja pojawia się także w konstrukcji relacji dowozowej z Drzewicy do Łodzi. Zapewniony jest w niej pociąg poranny, przyjeżdżający do Łodzi na godzinę 7:20. Natomiast w relacji powrotnej po południu powrotny pociąg wyrusza z Łodzi po niecałych ośmiu godzinach – o 15:00. To wyklucza dogodny dojazd w cyklu codziennym do Łodzi.
- W relacji wieczornej nie wykorzystano też możliwego skomunikowania pociągu osobowego z Radomia z pociągiem pospiesznym do Łodzi przez Tomaszów na stacji Dęba Opoczyńska (odjazd 20:18), gdyż osobowy kończy bieg dwa przystanki wcześniej, w Radzicach.
- Na linii Dęblin – Radom zastanawiający jest brak dojazdu do Radomia na godzinę 8.00, mimo, że przed 7.00 przyjeżdżają trzy pociągi co ok. 45 minut, po 9.00 dwa pociągi również co ok. 45 minut, a pomiędzy nimi jest dwugodzinna luka, rekompensowana pospiesznym zatrzymującym się jedynie w Pionkach.

Dodatkowo, mimo iż pociągi ze stacji węzłowych takich, jak Nasielsk, Radom, Siedlce, Pilawa, z i do Warszawy są, z wyjątkami, utrzymane w takcie (czyli odjeżdżają o stałym czasie po lub przed pełną godziną, np. w Nasielsku z Warszawy pociągi zwykle przyjeżdżają 40 minut po pełnej godzinie), to pociągi na omawianych liniach nie mają takiego układu odjazdów. Godziny odjazdów wyglądają przypadkowo utrudniając podróżnym zapamiętanie rozkładu. Poza tym często zaproponowane w rozkładzie przesiadki wiążą się ze zmianą pociągu na pospieszny, co także wyklucza używanie biletów okresowych przez pasażerów. Ponadto czasy przesiadek są

niejednokrotnie za długie. Przeciętnie trwają do 20 minut, jednak zdarzają się oczekiwania ponad pół godzinne i to nawet w godzinach szczytu. To także utrudnia podróżnym korzystanie z kolei.

Czasy przejazdów, a obecny rozkład jazdy

Przywołane tutaj parokrotnie skomunikowanie pociągów w relacji dowozowej do Warszawy - rano do pracy i powrót popołudniowy, jest główną intencją układających rozkład, na omawianych liniach. Jednak w wielu wypadkach czas przejazdu ze stacji na linii lokalnej, do Warszawy jest na tyle długi, że wyklucza możliwość codziennego dojazdu do pracy w tej relacji. Przykładowo poranny pociąg Hajnówka – Warszawa jedzie ponad 4 godziny i tyle trwa popołudniowy powrót. Połączenie kolejowe do Warszawy z Sierpca przez Nasielsk trwa 3 godz. 53 minuty,

z Raciąża po tej samej trasie 3 godz. i 6 minut. Połączenie Przysucha – Warszawa przez Radom to 2 godz. 40 minut. Pionki – Warszawa przez Radom to 2 godz. i 9 minut jazdy, a Stoczek Łukowski – Warszawa – 1 godz. 27 minut. Wliczono w nie czas oczekiwania na przesiadkę na stacji węzłowej.

W porównaniu z czasami przejazdu komunikacji autobusowej w tych relacjach kolej wypada bardzo niekorzystnie. Na przykład autobus z Sierpca do Warszawy jedzie prawie dwa razy krócej, niż pociąg, bo 2 godz. 11 minut. Z Przysuchy do Warszawy jedzie się 15 minut krócej, a połączenie autobusowe ze Stoczka Łukowskiego ma porównywalny czas przejazdu do Warszawy. Tylko autobusy z Siemiatycz jadą dłużej od kolei. Więcej danych podano w tabeli 1.

Tabela 1. Zestawienie czasów przejazdów komunikacji autobusowej i kolejowej w relacji: wybrane miasta na liniach lokalnych - Warszawa.

Relacja	Komunikacja autobusowa	Kolej
	Czas najkrótszego przejazdu	Czas najkrótszego przejazdu
Hajnówka-Warszawa	b.d.	4h 20min.
Sierpc-Warszawa	2h 11min.	3h 53 min.
Raciąż-Warszawa	2h 13 min.	3h 06 min.
Przysucha-Warszawa	2h 25min.	2h 40min.
Drzewica-Warszawa	2h 10min.	2h 36min. (przez Koluszki)
Płońsk-Warszawa	55min-1h	2h 27 min
Siemiatycze-Warszawa	3h 12min.	2h 22min.
Pionki-Warszawa	b.d	2h 09min.
Stoczek Łukowski-Warszawa	<i>1h 27 min.</i>	<i>1h 26min.</i>

Źródło: Internetowy rozkład jazdy autobusów – www.rozklady.com.pl oraz pociągów – www.rozklad.pkp.pl

Tabela 2. Zestawienie czasów przejazdów komunikacji autobusowej i kolejowej w lokalnych relacjach dowozowych pomiędzy niektórymi miejscowościami leżącymi na trasie lokalnych linii kolejowych.

Relacja	Komunikacja autobusowa	Kolej
	Czas najkrótszego przejazdu	Czas najkrótszego przejazdu
Sierpc-Płońsk	1h	1h 26min.
Siemiatycze-Siedlce	1h 50 min.	1h 15min.
Hajnówka-Siemiatycze	1h	1h 15min.
Dęblin-Radom	35 minut	55 minut
Przysucha-Radom	<i>45 minut</i>	<i>50 minut</i>
Sierpc-Raciąż	1h 05 min.	45 minut
Raciąż-Płońsk	28 min.	39 minut
Łuków-Stoczek Łukowski	35 minut	26 minut
Mordy-Siedlce	<i>20 minut</i>	<i>25 minut</i>
Przysucha-Drzewica	36 minut	21 minut

Źródło: Internetowy rozkład jazdy autobusów – www.rozklady.com.pl oraz pociągów – www.rozklad.pkp.pl

Różnice w czasach przejazdu komunikacji autobusowej i kolejowej pomiędzy miejscowościami leżącymi przy liniach lokalnych są już bardziej korzystne dla kolei. Przykładowo przejazd autobusowy z Sierpca do Raciąża trwa 20 minut dłużej, niż kolejowy, z Przysuchy do Drzewicy 15 minut dłużej, a Łukowa do Stoczka Łukowskiego 10 minut dłużej. W niektórych relacjach czas przejazdu kolejowego jest dłuższy, jednak nie na tyle, żeby pasażerowie nie chcieli korzystać z często wygodniejszego transportu kolejowego. Dane na ten temat są przedstawione w tabeli 2.

Czas podróży powyżej 2,5 godz. nie wydaje się być akceptowalny jako czas codziennego dojazdu do pracy. Zatem organizator przewozów nie powinien koncentrować się na relacjach codziennych do Warszawy, jako mogących zapewnić podstawę wpływów.

Wobec tego jest anachronizmem, przynajmniej na niektórych liniach, przyjmowanie za priorytet zapewnienie codziennego dojazdu do Warszawy. Być może istnieją jacyś zdesperowani podróżni, którzy dojeżdżają codziennie cztery godziny w jedną stronę do pracy do Warszawy z Sierpca, czy Hajnówki, ale z pewnością nie stanowią oni masowej grupy klientów, mogących zapewnić znaczącą część przewozów - w przeciwieństwie do setek osób dojeżdżających dzień w dzień do pracy w Sierpcu, Płońsku, czy Siedlcach. I to oni powinni stanowić grupę docelową dla oferty na tych liniach.

W połączeniach z Warszawą bardziej prawdopodobne jest, że pasażerowie korzystają z nich w rytmie tygodniowym, podróżując np.: w piątek na weekend do domu, a w poniedziałek do pracy. Z tych samych kursów mogą korzystać również mieszkańcy Warszawy udający się na wypoczynek weekendowy, czy też do rodziny. Zjawisko rytmu tygodniowego zostało zaobserwowane w badaniach Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych na Uniwersytecie Warszawskim. Stwierdzono, że rytm tygodniowy dojazdów do Warszawy ma coraz większe znaczenie, w takich gminach jak:

- Zawidz Kościelny, Płońsk, Sierpc na linii Nasielsk-Sierpc;
- Platerów, Sarnaki, Siedlce na linii Siedlce-Czeremcha;
- Przysucha, Wieniawa na linii Tomaszów Mazowiecki-Radom;
- Stoczek Łukowski na linii Łuków-Piława;
- Pionki, Garbatka-Letnisko na linii Dęblin-Radom;⁶

Zauważmy, że są wśród nich gminy z największymi miastami na omawianych trasach. W związku z tym stanowi to przesłankę do zupełnie innego ukształtowania rozkładów jazdy na liniach lokalnych. Przy głównej roli przejazdów lokalnych do miast powiatowych z ich zaplecza dojazdu do i z Warszawy powinny stanowić jedynie dodatek do oferty w takich porach jak: piątek popołudniu, sobota rano, niedziela popołudniu i poniedziałek rano.

Reasumując rozkłady jazdy są ułożone w sposób nieatrakcyjny dla lokalnych społeczności. Mała liczba podróżnych wynika nie z małego popytu na przewozy, ale z niedostosowania oferty przewozowej do potrzeb podróżnych. Zaniedbania są karygodne zwłaszcza w sferze lokalnych relacji dowozowych do miast powiatowych, jakkolwiek niepokoi także niekompletna oferta w relacjach dojazdowych do obecnych miast wojewódzkich i byłych miast wojewódzkich. Zbyt dużą rolę przypisuje się dojazdom do Warszawy, bez analizy potencjału i popytu na przejazdy lokalne, który wydaje się być wystarczający do znaczącego podniesienia rentowności przewozów do poziomu akceptowalnych wysokości dotacji. Dla wielu niewielkich miejscowości kolej mogłaby być podstawowym środkiem komunikacji.

⁶ mgr Maciej Smętkowski, Centrum Studiów Regionalnych i Lokalnych, Uniwersytet Warszawski

Tabor obsługujący lokalne linie kolejowe

Do małej liczby podróży wynikającej ze złego rozkładu jazdy, co zapewnia nikle przychody z biletów na tych trasach, dochodzi problem niedostosowania taboru do popytu na dane przewozy. Na wszystkich liniach obsługujące je składy, czy to spalinowe, czy elektryczne, potencjalnie mogą przewieźć jednorazowo ponad 400 osób, co wysoce kontrastuje z frekwencją notowaną na wielu analizowanych liniach. Koszt przejazdu długich i ciężkich składów, ciągniętych np.: przez lokomotywy SU42, zużywające 80-100 l paliwa/100km, jest bardzo wysoki w porównaniu do kosztu przejazdu autobusów szynowych, zużywających 25-30 l paliwa/100km. Aktualnie koszt prowadzenia składu spalinowego wynosi 26 - 28 zł za 1 km, a autobusu szynowego 8 - 10 zł⁷.

Szynobusy mają także tą zaletę, że w stosunku do ciężkich składów osobowych, mogą zwiększyć prędkość przejazdu, z uwagi na ich mniejszą wagę, a więc lepsze przyspieszenie, krótszą drogę hamowania, oraz promień skrętu. Efekt ten jest szczególnie widoczny na liniach krętych, o dużej liczbie ograniczeń prędkości, przejazdów kolejowych, przystanków (częste zmiany prędkości jazdy). Fakt ten był przedmiotem uchwały PLK S.A. zezwalającej na większe prędkości autobusom szynowym⁸. Zwiększenie tej prędkości i zmniejszenie kosztów przejazdu pociągu mogłoby skutkować zwiększeniem liczby pociągów w rozkładach jazdy, urozmaiceniem oferty przewozowej, a w efekcie większą liczbą podróży i większą rentownością linii. Autobusy szynowe mogą także obsługiwać linie bez infrastruktury przystankowej, co jest szczególnie ważne na niektórych zaniedbanych liniach, i tam, gdzie obecne usytuowanie przystanków nie wydaje się optymalne dla podróży.

Pod koniec 2003 roku w całej Polsce było 11 szynobusów. Dzięki nim udało się

uratować przewozy na 8 liniach zagrożonych zawieszeniem i przywrócić przewozy na 2. liniach kolejowych. Dobrym przykładem jest województwo Kujawsko-Pomorskie, gdzie udało się tylko dzięki dwóm autobusom szynowym uratować połączenia na trzech liniach kolejowych. Autobusy szynowe mają tam duże przebiegi dzienne bez awarii i dowodzą, że są tanie w eksploatacji⁸.

Obecnie jeden autobus szynowy kosztuje maksymalnie około 5 mln złotych. W 2003 roku urząd marszałkowski województwa zachodniopomorskiego zakupił taki nowy szynobus od Bydgoskiej firmy PESA (na ok. 180 miejsc, w tym połowa siedzących) za blisko 4,5 mln złotych⁹. Ale województwa Lubuskie, czy Lubelskie zakupiły niewiele wcześniej szynobusy za 2,5 mln, czy nawet 1,9 mln złotych (na ok. 90 miejsc, z tego ok. 40 siedzących)⁸. W najbliższym czasie linię Białystok – Czeremcha, łączącą się bezpośrednio z zagrożoną zamknięciem linią Siedlce – Czeremcha znacznie prawdopodobnie obsłuży szynobus zakupiony przez województwo podlaskie. Obecnie szynobus kursuje już z Czeremchy i Hajnówki do Cisówki.

Mazowiecki urząd marszałkowski 10 mln złotych z części dotacji do przewozów regionalnych przeznaczonej na zakup taboru (skumulowanej w trzech kolejnych latach) postanowił przeznaczyć na zakup jednego nowego elektrycznego składu osobowego dla Warszawskiej Kolei Dojazdowej (WKD)¹⁰. Pozycja WKD w systemie warszawskiej komunikacji miejskiej wydaje się nie zagrożona, a wręcz kolej ta przynosi dochody i planuje się jej prywatyzację. Jeden nowy pociąg kursujący na linii pomiędzy kilkunastoma starymi składami nie zmienia pod żadnym względem oferty WKD. Nie przynosi żadnych znaczących oszczędności w kosztach, nie oznacza dodatkowych kursów, nie przyspiesza czasu przejazdu, bo musi być w cyklu z pozostałymi składami, nie wpływa znacząco na komfort jazdy, gdyż obsługuje niewielką część kursów. Za wspomniane 10 mln złotych

⁷ Informacje dzięki uprzejmości Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei.

⁸ Biega Stanisław, Majewski Jakub, *Samorządowe autobusy szynowe*, Rynek kolejowy nr 2/2004.

⁹ Gazeta Goleniowska, 23 stycznia 2004, za pl.misc.kolej

¹⁰ Trammer Karol, *EZT za 10 milionów*, Z Biegiem Szyn, 5/2003.

można było kupić dla województwa 2-3 nowe autobusy szynowe na 180 miejsc, albo do 5 autobusów szynowych na 90 miejsc. Wprowadzenie tych autobusów szynowych na linie peryferyjne, słabo obciążone ruchem przyniosłoby znaczące efekty.

Po pierwsze przy założeniu redukcji kosztu pociągokilometra z 26 do 9 zł, i maksymalnego wykorzystania (ok. 600 km dziennie), **jeden autobus szynowy przynosi w ciągu roku redukcję kosztów o ok. 2,5 mln zł. Oznacza to, że zakup szynobusu zwraca się mniej więcej w okresie od roku do dwóch lat!**

Po drugie parametry eksploatacyjne szynobusu oznaczają skrócenie czasu jazdy, a więc zwiększenie konkurencyjności i pozyskanie nowych pasażerów, a także dzięki skróceniu czasu jazdy i konieczności zapewnienia pełnego wykorzystania, zwiększenie częstotliwości kursowania - a więc również zachęcenie kolejnych pasażerów. Konsekwencją wprowadzenia szynobusu jest zatem nie tylko redukcja kosztów, ale i zwiększenie wpływów. Przykładem potwierdzającym w praktyce to logiczne rozumowanie jest doświadczenie z województwa lubuskiego, gdzie najtańszy autobus szynowy wprowadzony na zagrożoną likwidacją linię Międzyrzecz – Gorzów Wielkopolski z maksymalną fizycznie częstotliwością, spowodował takie wzbudzenie (sztucznie dotąd tłumionych) potoków pasażerskich, że szybko okazał się zbyt mały w stosunku do obserwowanych potrzeb.

Dodatkowym czynnikiem przemawiającym za realnością perspektywy pozyskania autobusów szynowych dla województwa Mazowieckiego, jest proponowany podział 500 mln dotacji przyznanych przewozom regionalnym przez Parlament. Według ostatnich zapowiedzi 120 mln z tej sumy ma zostać przeznaczone na zakup autobusów szynowych. Oznacza to zakup od 30 (dla szynobusów na 180 osób) do 48 (dla szynobusów na 90 osób) pojazdów w skali kraju, czyli 2-3 pojazdy dla województwa Mazowieckiego, dzieląc po równo, albo aż 6-10, dzieląc proporcjonalnie do wykonywanych przewozów. Niezależnie od tej sumy, Grupa PKP zamierza przeznaczyć

ok. 200 mln zł z zaległych wpłat Polskich Hut Stali na zakup różnorodnego taboru dla różnych spółek Grupy PKP.

Plany modernizacji linii kolejowych

W okresie do roku 2008 planowane są modernizacje następujących linii kolejowych, z dostosowaniem ich do prędkości 160 km/h w ruchu pasażerskim i 120 km/h w ruchu towarowym:

- Linia E-66 na odcinku Warszawa –
- Działdowo (poczynając od Warszawy)
- Linia Warszawa – Łódź (poczynając od Łodzi)
- dokończenie odcinka linii E20 Mińsk Mazowiecki – Siedlce
- Linia E-20 na odcinku Siedlce – Terespol
- Linia E-75 na odcinku Warszawa – Łapy
- Linia CE-20 na odcinku Łowicz –
- Czachówek (w przyszłości do Łukowa)

Modernizacje te będą miały wpływ na poprawę dostępności niektórych analizowanych linii w połączeniach z Warszawą:

- Linia Sierpc – Nasielsk: spodziewane skrócenie czasu jazdy na odcinku Warszawa– Nasielsk - min. 30 minut.
- Linia Siedlce – Czeremcha: spodziewane dalsze skrócenie czasu jazdy na odcinku Warszawa – Siedlce o kilka - kilkanaście minut

W perspektywie znacznej poprawy połączeń wyżej wymienionych linii z Warszawą w stosunkowo niedługim czasie, a więc możliwością zwiększenia się potoków podróźnych, ich likwidacja będzie błędem.

Strategia rozwoju województwa, a koleje regionalne na Mazowszu.

Wizja zawarta w Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego stwierdza, iż: "Ważną rolę w aktywizacji gospodarki regionu przypisuje się ośrodkom subregionalnym - Płock, Radom, Siedlce, Ciechanów, Ostrołęka - jako miejscom oferującym pozarolnicze miejsca pracy dla okolicznej ludności, dostęp do szkolnictwa średniego i wyższego, usług w dziedzinie ochrony zdrowia, usług okołobiznesowych, doradztwa technologicznego itd. Uzupełniające funkcje w równoważeniu rozwoju będą spełniać mniejsze miasta o ponadlokalnym zasięgu oddziaływania, głównie jako ośrodki obsługi otaczających je terenów wiejskich."¹¹

Planowana likwidacja przewozów osobowych na wymienionych liniach kolejowych stawia po znakiem zapytania spełnienie tego celu strategii. Niemożliwe jest spełnienie przez Sierpc, Płońsk, Przysuchą, Siedlce, Radom roli ośrodka obsługi otaczających je terenów wiejskich bez sprawnego z nimi środka komunikacji, a taki oferuje kolej. Niedopilnowanie przez mazowiecki urząd wojewódzki nałożonego art. 22 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym¹² zadania własnego organizacji regionalnych przewozów pasażerskich jest także lekceważeniem tego celu. To właśnie urząd wojewódzki, na mocy wspomnianej ustawy, i posiadając odpowiednią wiedzę na temat potrzeb wchodzących w jego skład mniejszych jednostek terytorialnych, powinien zaproponować dogodny dla lokalnych społeczności rozkład jazdy, nie poddając się dyktatowi operatora przewozów. Nie dopełnienie tego zadania skutkuje obecnym stanem omawianych linii.

Przeciwstawienie przez Urząd Marszałkowski Mazowsza sytuacji na liniach podwarszawskich, które często przynoszą dochód, i przynoszących straty liniach je uzupełniających, które tu omawiamy, skutkuje w urzędzie zapowiedzią ich likwidacji. Na sieci

kolejowej obowiązuje jednak zasada uzupełniania się poszczególnych jej odcinków, zwłaszcza odcinków głównych przez boczne. Zapowiedź, że likwidacja linii peryferyjnych, uzupełniających system kolejowy Warszawy, pozwoli na zainwestowanie dotychczasowych środków z linii nierentownych w utworzenie Szybkiej Kolei Miejskiej (SKM) w Warszawie i modernizację kolei dojazdowych jest w świetle tego stwierdzenia nadużyciem. Likwidacja linii uzupełniających będzie skutkować redukcją liczby pasażerów na liniach głównych do Warszawy, co w efekcie przyniesie redukcję przychodów z tych linii i mniejsze możliwości inwestycyjne. Żelazna logika tego rozumowania finansowego Urzędu Marszałkowskiego wyraźnie kontrastuje także ze wspomnianym wcześniej lekkomyślnym wydatkiem 10 mln złotych na pociąg dla WKD.

Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego stwierdza, że konieczne jest wspieranie dyfuzji innowacji z aglomeracji Warszawskiej na obszary peryferyjne¹⁰. Zakup szynobusów i polepszenie oferty kolei lokalnych niewątpliwie spełniałoby warunki tego procesu, zwłaszcza w zakresie transportu publicznego. Sprawne linie kolejowe wspierałyby także rozwój kolejnych innowacji i ich dyfuzję, że wspomnijmy filie wyższych uczelni w Sierpcu i Płońsku, do których należy zapewnić dowóz studentów. W tym kontekście wydaje się, że urząd marszałkowski powinien wypracować program sanacji linii lokalnych i budowy floty autobusów szynowych dla linii lokalnych.

¹¹ Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego, internet: <http://www.republika.pl/mbpp/strateg/index1.htm>

¹² Dz. U. z dnia 13 sierpnia 1997 r.

Propozycja programu ratowania kolei na Mazowszu

Zaniedbania i brak koncepcji rozwoju systemu kolejowego na Mazowszu ze strony mazowieckiego urzędu wojewódzkiego oraz niekompetencja osób układających rozkład jazdy na liniach lokalnych osób z firmy PKP Przewozy Regionalne, skłaniają do podjęcia niezależnych działań uświadamiających administracji możliwość poprawy sytuacji na kolei mazowieckiej. Z uwagi na trudną sytuację finansową województwa w pierwszym rzędzie należy zaproponować rozwiązania niskonakładowe. Docelowo można pomyśleć o stworzeniu programu rozwoju kolei w województwie mazowieckim, na wzór województwa Podlaskiego, którego przykład jest tym bardziej godny przywołania, gdyż istnieje tam o wiele rzadsza sieć kolejowa¹³.

Obecnie można zaproponować następujące kroki w celu poprawy stanu linii lokalnych:

1. Natychmiastową zmianę rozkładów jazdy, bez zmiany taboru, w celu wzbogacenia i przystosowania oferty do potrzeb podróżnych na lokalnych liniach, co zwiększyłoby ich rentowność i zapobiegłoby likwidacji przewozów pasażerskich
2. Sukcesywne wprowadzanie na linie o niskich potokach i największym deficycie przychodów, szynobusów, a wraz z nim kolejne dostosowania rozkładu jazdy i/lub taryf w celu poprawy oferty kolei.
3. Rewaloryzację lokalnych linii kolejowych i wzmocnienie ich roli poprzez zmianę lokalizacji niekorzystnie usytuowanych przystanków, zapewnienie dowozu pasażerów do pociągów z dalszych miejscowości, zintegrowany bilet i rozkład jazdy z innymi środkami lokalnego transportu.
4. Całkowitą modernizację linii w miarę napływu środków finansowych wraz z uzdrowieniem sytuacji na lokalnych liniach kolejowych i podstawowej sieci kolejowej w Polsce. Pozwoli to na zwiększenie konkurencyjności wobec innych środków transportu, także w dłuższych niż lokalne, relacjach.

Niniejsze opracowanie nie jest w stanie rozwinąć wszystkich zaproponowanych kroków. Poza tym groźba zamknięcia linii

kolejowych wymaga natychmiastowej reakcji. Zatem warto wskazać najważniejsze czynniki dla ukształtowania atrakcyjnego i konkurencyjnego rozkładu jazdy na omawianych liniach w pierwszym etapie działań. Następnie można zacząć już rozważania na temat uwarunkowań wprowadzenia nowego taboru na linie lokalne.

Propozycje i wskazówki do kształtowania rozkładów jazdy na liniach lokalnych

Determinanty kształtowania rozkładu jazdy na liniach lokalnych

W obecnej sytuacji determinantą dla ustalania rozkładów jazdy jest na wielu liniach stan infrastruktury, który nie pozwala na rozwinięcie większych prędkości. Dużym ograniczeniem jest także niedostosowany do potrzeb podróżnych, ciężki, mało elastyczny tabor. Jego ograniczenia wynikają jednak w znacznej mierze ze stanu infrastruktury, która często straciła już przystosowanie do tego typu pociągów. Z analizy stanu linii kolejowych wynika też, że wiele z nich prowadzi ruch towarowy, co także będzie wpływać na rozkład jazdy pociągów osobowych. Determinant tych raczej nie można usunąć bez udziału znaczących środków finansowych, dlatego ich zmiana jest przedmiotem dalszych kroków do uzdrowienia linii lokalnych na Mazowszu.

¹³ Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu, *Program zintegrowanego rozwoju transportu kolejowego w Województwie Podlaskim do 2005 r., z perspektywą do 2015 r.*, Warszawa, 2002.

Przesłanki kształtowania rozkładu jazdy

1. Obecnie na wszystkich liniach na Mazowszu, główną przesłanką dla rozkładu jazdy układanego przez PKP PR jest skomunikowanie pociągów lokalnych z dojeżdżającymi do Warszawy. W świetle przeprowadzonej wcześniej analizy to założenie nie wydaje się uzasadnione. Owszem, komunikacja pociągów na stacjach węzłowych jest ważna, ale w sytuacji konkurencji z autobusami i długich czasów przejazdów, osoby korzystające z tych połączeń stanowią margines grupy docelowej. Najważniejszym elementem powinno być zapewnienie codziennych dojazdów do szkoły i pracy w miejscowościach położonych na trasach linii lokalnych, zwłaszcza powiązanie miejscowości powiatowych i ich zaplecza. Być może dobrym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie niektórych pociągów w komunikacji do Warszawy w rytmie tygodniowym z dojazdem do Warszawy w niedzielę wieczorem i poniedziałki rano i powrotem w piątki wieczorem i soboty rano.
2. Niezbędnym celem rozkładu jazdy powinno być zapewnienie dojazdu na najważniejsze godziny rozpoczynania pracy - 7.00, 8.00, i konsekwentnej oferty powrotu po ośmiu godzinach (jeśli pociąg przyjeżdża na 8.00, to wraca po 16.00, jeśli na 7.00, to po 15.00).
3. W miarę możliwości rozkład powinien zapewniać przewozy w okresie międzyszczytowym, w których występuje coraz większy popyt (podróże fakultatywne).
4. Należy konsekwentnie likwidować kursy w porach skrajnych, bardzo rozdęte na Mazowszu - pociągi wyjeżdżające przed godziną 5.00, i po godz. 19.00. W miastach powiatowych o godzinie 20.00 dworce PKS są już zamknięte.
5. Należy tak projektować obiegi, by wyeliminować przejazdy służbowe (nie dostępne dla pasażerów, dla zapewnienia dojazdu składu do miejsca rozpoczęcia kursu). W innych województwach zrobiono to już dawno.

6. Ważnym elementem rozkładu jazdy powinno być także taktowanie pociągów - rozkład cykliczny, co umożliwi pasażerowi lepszą i łatwiejszą znajomość oferty, a co za tym idzie zwiększenie prawdopodobieństwa jej wykorzystania.

Proponowane zmiany rozkładów jazdy

Można podać konkretne przykłady godzin przyjazdów i odjazdów pociągów z miast na omawianych liniach:

Nasielsk – Sierpc – najważniejszymi miastami na trasie linii są Sierpc i Płońsk, i to właśnie do nich kierowane powinny być pociągi poranne, a z nich popołudniowe w rytmie dziennym. Na przykład pierwsze pociągi z obydwu miast mogłyby odjeżdżać o 6:05 i z mijanką w Raciążu przyjeżdżać do Sierpca i Płońska około 7:30, zapewniając dojazd do szkół, urzędów i zakładów pracy. Po południu uzupełniające do nich relacje powrotne mogłyby wyjeżdżać z tych miast o 16:05 (zachowanie zasady taktu) i przyjeżdżać około 17:30. Taki rozkład można zapewnić dotychczasowymi ciężkimi składami osobowymi, a przy okazji warto dodać, że obydwie zaproponowane pociągi w relacji Sierpc-Nasielsk mają zapewnioną komunikację z Warszawą z około 10 minutowym czasem oczekiwania. Zachowując obecny stan trzech par pociągów można wprowadzić w takcie dodatkowe połączenia, np.: w godzinach wieczornych (19-20) lub wczesnopopołudniowych (12-13). Ogółem z dwoma składami osobowymi obsługującymi te linie można zaproponować 4 pary pociągów w ciągu doby, z dobrą komunikacją z Warszawą i obsługą lokalną.

Dodajmy, że ważna na tej linii może być współpraca z województwem Kujawsko-Pomorskim, władającym linią Toruń-Sierpc. Wyeliminowanie zmiany kierunku jazdy pociągów w Sierpcu i wprowadzenie pociągów przelotowych przez Sierpc lub ich skomunikowanie, pozwoliłoby bardziej efektywnie wykorzystać czas i posiadany tabor. Wzbogaciłoby to także ofertę przewozową o możliwości przejazdu w relacji np.: Lipno--Raciąż, dotychczas niedostępne.

Łuków – Pilawa – na tej linii codzienne dojazdy do Warszawy są możliwe z uwagi na korzystny czas przejazdu i mogą pozostać one priorytetem. Należy jednak zaznaczyć, że najkorzystniejsze dla podróżnych korzystających z takich dojazdów byłoby prowadzenie bezpośrednich pociągów z Łukowa do Warszawy, być może przyspieszonych od stacji Pilawa. Pozwoliłoby to skrócić czas przejazdu co najmniej o 15 minut obecnego oczekiwania na przesiadkę. Poza tym z uwagi na stosunkowo krótki czas przejazdu pociągów po tej trasie można zapewnić codzienną lokalną komunikację miastu Stoczek Łukowski i Łuków, dokąd pociągi rano mogłyby przyjeżdżać z Pilawy między 7-8, a do Stoczka z Łukowa przed ósmą. Z uwagi na bliskość dawnego miasta wojewódzkiego Siedlce, należałoby także rozważyć komunikację niektórych pociągów w tej relacji, lub wprowadzenie pociągów bezpośrednich.

Tomaszów Mazowiecki – Radom – Na tej linii kluczowe może się okazać utrzymanie codziennych dojazdów lokalnych do Przysuchy i Drzewicy, lub Tomaszowa Mazowieckiego i Radomia. Obecnie dominują relacje przesiadkowe do Warszawy i Łodzi. Linie obsługują dwa składy EZT. Można zaproponować pociągi odjeżdżające z Tomaszowa o 5:50 i Radomia np.: o 6:00, mijające się w Przysusze o 6:50 i przyjeżdżające do Tomaszowa o 7:50 i Radomia o 7:40. W relacji powrotnej natomiast odjazd z Tomaszowa 16:20 i Radomia 16:30, mijanka w Przysusze o 17:20 i przyjazd do Tomaszowa o 18:20 i Radomia o 18:10, w celu powrotu z pracy po 8 godzinach. Wcześniejszy powrót ze szkół mógłby być zapewniony po 6 godzinach pociągami odjeżdżającymi z Tomaszowa o 13:50 i Radomia o 14:00, mijającymi się w Przysusze o 14:50 i dojeżdżającymi do Tomaszowa o 15:50 i Radomia 15:40. Pociągi te w Radomiu byłby skomunikowane w obecnym rozkładzie z pociągami osobowymi do Warszawy.

Siedlce – Czeremcha – Obecnie ta linia obsługiwana jest dwoma składami piętrowymi z Białegostoku, dwoma takimi samymi z Siedlec, i jednym ze zwykłymi wagonami drugiej klasy w relacji Warszawa – Hajnówka,

z Warszawy. Wydaje się, że prowadzenie codziennej relacji Hajnówka – Warszawa – Hajnówka nie jest dobrym rozwiązaniem, zwłaszcza, że do Siedlec jest to pociąg osobowy. Jeśli już, to powinno się dla tego pociągu wprowadzić rytm tygodniowy i odjazdy z Hajnówki w poniedziałek rano (tak jak obecnie 3:48), natomiast pociąg niedzielny przenieść na wieczór. Kurs z Warszawy w piątek po południu (16:00) i ewentualnie w sobotę rano. W pozostałe dni dojazd do Warszawy mógłby być na późniejsze godziny, przez co lepsza komunikacja byłaby możliwa w relacjach lokalnych. Częściej pociąg ten mógłby kursować w ferie, wakacje letnie i tzw.: długie weekendy. Można też skrócić czas jego przejazdu pomiędzy Hajnówką, a Siedlcami o ponad 30 minut, gdyby i tam był pociągiem przyspieszonym. Przed nim od Czeremchy mógłby jechać pociąg osobowy, z którego w Siedlcach lub Mordach można zaproponować przesiadkę na pociąg przyspieszony Hajnówka – Warszawa. W przypadku przesiadki w Mordach do Warszawy, pociąg prowadzony przez EZT, obecnie jadący o 5:37 z Siedlec mógłby wyruszać ze stacji Mordy, jako że jest tam trakcja elektryczna. Uzupełniłby on dojazd do pracy w Warszawie osobom ze stacji pomiędzy Mordami i Siedlcami, na których przyspieszony pociąg nie zatrzymałby się.

Po południu powrót mógłby odbyć się w podobny sposób. Pociąg osobowy odjeżdżający z Warszawy do Siedlec o 16:20 mógłby kończyć bieg w Mordach. Natomiast około 18:15 z Mord byłby prowadzony za pociągiem przyspieszonym z Warszawy pociąg osobowy do Czeremchy.

Drugi skład osobowy z Siedlec prowadziłby pociągi jak dotychczas na 7:34, 13:15, z Hajnówki do Siedlec i o 8:32, 17:05 (lub wcześniej 16:05), z Siedlec do Hajnówki. Zmianom uległyby także inne pociągi na tej linii.

Na linii **Dęblin – Radom** rozkład jazdy wydaje się zadowalający. Jakkolwiek niezbędne jest uzupełnienie dojazdu z Pionek o osobowy przyjeżdżający do Radomia na krótko przed ósmą. Poza tym prawdopodobnie głównym

problemem dla rentowności tej linii jest niedostosowanie taboru do potrzeb przewozowych.

Uwarunkowania i konsekwencje wymiany taboru

Niezależnie od powyższych propozycji zmian w rozkładach jazdy, przy zastosowaniu obecnego nieekonomicznego taboru sytuacja na liniach lokalnych na Mazowszu nie będzie znacząco lepsza. Dlatego drugim krokiem koniecznym do uzdrowienia sytuacji na kolejach lokalnych jest wymiana taboru na niektórych liniach na ekonomiczniejsze, szybsze i wygodniejsze autobusy szynowe.

Powinny one zostać skierowane w pierwszej kolejności na najbardziej obecnie zagrożone trasy i najgorzej utrzymane: Nasielsk – Sierpc lub Tomaszów Mazowiecki – Radom. Ewentualnie można by podzielić je pomiędzy te linie.

Skierowanie na linię Nasielsk – Sierpc dwóch szynobusów, w wyniku skrócenia czasu zmiany kierunku pociągu na stacjach końcowych i skrócenia czasu przejazdu, spowodowałoby możliwość prowadzenia, co najmniej 2 par nowych pociągów dziennie, czyli razem 5 par pociągów. To wszystko przy szacunkowo około 50% obniżce kosztów funkcjonowania linii. Licząc na wzrost liczby podróżnych na tej trasie w wyniku poprawy jakości taboru i rozkładu jazdy prawdopodobne przychody zmniejszyłyby deficyt tej linii w jeszcze większym stopniu. Dodajmy, że zamiast prowadzenia przewozów szynobusem tylko na linii Nasielsk – Sierpc, można byłoby zaproponować także przewozy w relacji Sierpc – Płock, prawdopodobnie bardziej popularne, niż Sierpc – Warszawa. Biorąc pod uwagę, że 2 szynobusy przypadłyby w udziale województwu Kujawsko-Pomorskiemu, to gdyby przydzieliloby ono te pociągi na linię Toruń-Sierpc, możliwości komunikacji kolejowej w rejonie węzła Sierpc zwiększyłyby się wielokrotnie.

Pojawienie się 2 szynobusów na linii Siedlce – Czeremcha przyniosłoby podobne zyski dla kolei lokalnych. W najbliższym czasie jeden szynobus ma kursować z inicjatywy województwa podlaskiego na linii Białystok –

- Czeremcha. To stanowiłoby już 3 szynobusy w rejonie węzła Czeremcha, które wspólnie mogłyby kursować na trasie Siedlce/Białystok-Hajnówka, z założeniem połączenia dwóch składów w Czeremsze. Być może z takim taborem reaktywowanie połączenia kolejowego z Białowieżą, o dużym potencjale turystycznym, także z udziałem turystów z Warszawy, byłoby wreszcie możliwe.

Nie bezzasadne jest rozważenie wprowadzenia szynobusów na linie z trakcją elektryczną, gdzie także przyczyniłyby się do skrócenia czasów przejazdów i wzbogacenia liczby pociągów, przy zmniejszonych kosztach. Przykłady z innych województw dowodzą, że tego typu tabor jest najkorzystniejszy na niewielkich lokalnych liniach o małym obciążeniu ruchem.

Wnioski końcowe

- Przewozy na części z analizowanych linii są istotnie bardzo małe, ale wynika to głównie z fatalnej oferty. Na linii takiej jak Sierpc - Nasielsk trudno sobie w ogóle wyobrazić takie potrzeby pasażera, które byłyby zaspokajane przez istniejącą ofertę. Innymi słowy należy się dziwić, że z pociągów na tej linii w ogóle korzysta ktokolwiek.
- Powinny zostać podjęte natychmiastowe kroki zmierzające do zmiany rozkładów jazdy na liniach lokalnych, prowadzące do dostosowania do potrzeb największej grupy podróżnych - dojazdów i powrotów do pracy i szkół na typowe godziny do miast powiatowych znajdujących się na linii.
- Ze względu na niekonkurencyjne czasy przejazdów z miast położonych przy liniach lokalnych do Warszawy, priorytet na nich powinny otrzymać przewozy o znaczeniu lokalnym, w ramach codziennych dojazdów.
- Jediną szansą na uzdrowienie sytuacji na lokalnych liniach kolejowych Mazowsza jest wymiana obsługującego je taboru, zwłaszcza na autobusy szynowe, umożliwiające wzbogacenie oferty przewozowej i poprawę rozkładu jazdy.
- Błędem było przeznaczenie skumulowanej z trzech lat części dotacji do przewozów regionalnych przeznaczonej na zakupy taboru na Mazowszu, na zakup jednego składu elektrycznego dla WKD, zamiast kilku szynobusów dla linii zagrożonych zawieszeniem przewozów.
- Konieczne jest także opracowanie dokładnego programu rewitalizacji lokalnych linii kolejowych, uwzględniającej współpracę z województwami sąsiadującymi oraz mniejszymi jednostkami samorządowymi.
- Konieczna jest aktywna polityka urzędu marszałkowskiego w kierunku z jednej strony poprawy oferty przewozowej umożliwiającej zwiększenie przychodów z biletów, a z drugiej redukcji kosztów nie wpływającej na pogorszenie oferty: likwidacja przejazdów służbowych, likwidacja kursów w porach skrajnych, likwidacja pociągów złożonych z dwóch jednostek trakcyjnych w godzinach pozaszczytowych. Dotychczasowa praktyka i plany są odwrotne - likwidowanie kursów, czy całych linii, a więc nie tylko kosztów, lecz także wpływów.
- Urząd Marszałkowski województwa mazowieckiego powinien porzucić warszawocentryczne koncepcje zarządzania przewozami regionalnymi i wątpliwe ekonomicznie argumenty, na rzecz poprawienia sytuacji całej sieci kolejowej i stanu komunikacji w lokalnych społecznościach Mazowsza.
- Skala zaobserwowanych na omawianych liniach na Mazowszu sytuacji niekorzystnych dla pasażera, skutkujących negatywnym obrazem kolei jest niepokojąca. W tej sytuacji należałoby zanalizować wszystkie regionalne linie kolejowe na Mazowszu, w kontekście oczekiwań pasażera i ich realizacji przez stronę przewoźników kolejowych. Istnieje konieczność sporządzenia raportu w tej sprawie.

CENTRUM ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU
jest projektem
STOWARZYSZENIA ZIELONE MAZOWSZE

Wszelkie pytania dotyczące raportu należy kierować na adres:
CENTRUM ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU
Stowarzyszenie „Zielone Mazowsze”
ul. Nowogrodzka 46 lok. 6
00-695 Warszawa
tel./fax.: (22) 6217777

Niniejszy dokument został opublikowany dzięki pomocy finansowej Unii Europejskiej. Poglądy w nim wyrażone należą do Stowarzyszenia Zielone Mazowsze i nie odzwierciedlają w żadnym razie oficjalnego stanowiska Unii Europejskiej.

