

Werbkowice, 09.04.2024

Pociągiem do Hrubieszowa
pdhr@pdhr.pl
Bartosz Sojda
Marek Wesołowski

Sz. Pan Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury
Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

W tej chwili trwa finalny etap przygotowania oferty w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów (RRJ) edycji 2024/2025. Zgodnie z harmonogramem konstrukcji rozkładu jazdy, do 15 kwietnia przewoźnicy zobowiązani są do przekazania spółce PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wniosków o trasy dla pociągów pasażerskich. W związku z powyższym, nasze ogromne zaniepokojenie wzbudziły nieoficjalne informacje jakoby Ministerstwo Infrastruktury planowało niejako na „ostatnią chwilę” dokonać w naszej ocenie szkodliwych zmian w rocznym rozkładzie jazdy pociągów edycji 2024/2025, które niezwykle mocno uderzają w Zamojszczyznę. Chodzi o likwidację pociągu IC relacji Hrubieszów Miasto – Wrocław Główny w RRJ 2024/2025.

Szanowny Panie Ministrze, niezależnie od prawdziwości tych nieoficjalnych informacji, mając w pamięci wydarzenia z roku 2018 musimy traktować je niestety bardzo poważnie. Dotyczą one bowiem kluczowego dla Zamojszczyzny połączenia kolejowego i niejako naszym – jako sympatyków transportu szynowego od lat zaangażowanych w rozwój kolei w regionie - obowiązkiem, jest ostrzegać przed popełnianiem błędnych decyzji. Zwłaszcza jeśli mogą to być błędy już kiedyś popełnione. Z punktu widzenia pasażerów z Zamojszczyzny jednoznacznie szkodliwa jest koncepcja likwidacji funkcjonującego niezmiennie od lat pociągu relacji Hrubieszów - Wrocław i utworzenia w zamian połączenia relacji Hrubieszów – Kraków. Tym bardziej jeśli ten skrócony zamiennik ma być obsługiwany ściągniętymi do Polski po uprzednim odstawieniu przez koleje holenderskie lub niemieckie spalinowymi zespołami trakcyjnymi (SZT) serii DM90 i VT614.

Wielokrotnie w naszych pismach wskazywaliśmy jak ważne jest dla pasażerów z Ziemi Hrubieszowskiej i całej Zamojszczyzny utrzymanie dalekobieżnego połączenia kolejowego z Polską zachodnią i południową w tym ośrodkami takimi jak Kraków, Katowice, Gliwice, Opole i Wrocław, które to połączenie PKP Intercity S.A. realizuje w sposób bezpieczny i komfortowy wysokiej jakości taborem własnym. Już raz historii mieliśmy do czynienia z sytuacją gdy w grudniu 2018 roku, wbrew woli pasażerów i mieszkańców naszego regionu, połączenie to było zrywane, zaś do obsługi odcinka Rzeszów – Hrubieszów niejako wepchnięto przewoźnika SKPL Cargo Sp. z o.o. z dokładnie tym samym rodzajem taboru, niedostosowanego do obsługi połączeń dalekobieżnych (stare regionalne spalinowe zespoły trakcyjne z Niemiec i Danii). Niecały kwartał takiego „eksperymentu” wystarczył aby średnie zaopatrzenie pociągu na całym odcinku Hrubieszów – Rzeszów spadło o około 70%. Pociągi ruszały wtedy niejednokrotnie z Hrubieszowa wyłącznie z obsługą lub kilkoma pasażerami. Efekt „zamordowania” obecnie popularnego połączenia jakim jest IC 7200/22100 Hetman i powrotu zjawiska wykluczenia komunikacyjnego w zewnętrznej dostępności komunikacyjnej terenów peryferyjnych pokroju Zamojszczyzny raczej nie jest chyba tym czego oczekuje Ministerstwo Infrastruktury.

W rozkładzie jazdy edycji 2013/2014, wymuszone przez PKP Polskie Linie Kolejowe sztuczne skrócenie relacji Zamość – Wrocław do relacji Zamość – Kraków Główny, pomimo zachowania rzekomo dobrze zorganizowanych przesiadek w Krakowie, doprowadziło do sytuacji, w której pociąg Zamość - Kraków często woził na odcinku roztoczańskim maksymalnie kilku-kilkunastu pasażerów a z Zamościa, miasta o 60 tys. mieszkańców, potrafił wyjeżdżać zupełnie pusty!

Wrocław jest obok Krakowa i miast okręgu górnośląskiego jedną z 3 głównych destynacji wybieranych przez podróżnych w pociągu IC Hetman relacji Hrubieszów Miasto – Wrocław Główny. Bezpośrednie połączenie Zamojszczyzny i Górnego Śląska jest zaś obsługiwane kolejną niemal nieprzerwanie od roku 1984! Można oszacować, iż około 80-90% biletów pociągu relacji Hrubieszów Miasto – Wrocław Główny jest kupowana na trasy o czasie przejazdu rzędu 6 godzin lub więcej (Zamojszczyzna – Kraków, Zamojszczyzna – Katowice, Zamojszczyzna – Wrocław). Dla tych pasażerów podstawowym oczekiwaniem jest pozbawiona uciążliwych przesiadek i komfortowa oraz bezpieczna podróż. Jest to fakt, którego zarówno Przewoźnik jak i Organizator przewozów jest zapewne świadomy. Pozbawienie oferty kolejowej powyższych atrybutów spowoduje odpływ pasażerów do transportu indywidualnego lub ograniczenie przez pasażerów liczby podróży w ciągu roku do absolutnego minimum, wpisując się w pogłębienie komunikacyjnych problemów regionu peryferyjnego, jaki bez wątpienia jest Zamojszczyzna. Tymczasem w planach Ministerstwa Infrastruktury, przynajmniej do tej pory, było stopniowe zwiększanie mobilności Polaków i walka z wykluczeniem komunikacyjnym.

W roku 2018 skrajnie niekorzystne dla pasażerów działania o których wspomnieliśmy kilka akapitów wyżej, tłumaczono dramatycznym brakiem sprawnych lokomotyw spalinowych w zasobach PKP Intercity S.A. W tej chwili nic takiego nie ma miejsca, gdyż od roku 2018 zasób lokomotyw spalinowych zdolnych do prowadzenia pociągów liniowych wzrósł z 25 sztuk do 38 sztuk! PKP Intercity S.A. ma zatem tabor potrzebny do obsługi naszych połączeń zarówno w trakcji elektrycznej jak i spalinowej. Z informacji jakie udało nam się do tej pory pozyskać wynika, iż w poprzednich etapach przygotowywania rocznego rozkładu jazdy edycji 2024/2025 zakładana była grupa wagonów do Hrubieszowa w pociągu relacji Słupsk –Wrocław – Katowice – Kraków - Przemyśl Główny, włączana i wyłączana ze składu w stacji Rzeszów Główny i jako para pociągów IC, kursujących po liniach numer 71,66, 69 i 72 co zasadniczo odpowiadało kontynuacji realizacji pożądaną przez pasażerów oferty z lat 2018-2023 i w naszej opinii dobrze byłoby, aby pozostała ofertą obowiązującą.

W kontekście SZT serii VT614 i DM90 trzeba zauważyć, iż pojazdy te nie oferują komfortu porównywalnego z taborem PKP Intercity S.A. Co więcej na chwilę obecną albo nie zostały przygotowane do ruchu w wystarczającej liczbie (DM90) albo zapewniane przez nie warunki przewozu są zwyczajnie złe i wiążą się ze skargami pasażerów (VT614).

Współcześnie publiczny transport zbiorowy musi sprostać warunkom nierównej walki konkurencyjnej z transportem indywidualnym. Jednym z aspektów tej walki o pasażera jest zapewnienie możliwe komfortowych warunków przewozu dla możliwie szerokiej gamy pasażerów. Dlatego też musimy brać pod uwagę fakt iż to, że SZT serii VT614 w latach 70-tych obsługiwał połączenia dalekobieżne w RFN w nie czyni go wcale adekwatnym do pełnienia tej roli w roku 2024, gdy całkowitym zmianom uległy preferencje pasażerów oraz standardy podróżowania. Podobnie sprawa wygląda z SZT serii DM90, których fakt wykorzystywania do obsługi połączeń pośpiesznych w Holandii, czyli kraju o powierzchni zbliżonej do powierzchni Województwa Mazowieckiego, w żaden sposób nie czyni jeszcze dedykowanymi do obsługi połączeń dalekobieżnych o czasie przejazdu rzędu 6 godzin lub więcej na polskiej sieci kolejowej.

W tej chwili podróźni na odcinku Hrubieszów Miasto – Wrocław Główny otrzymują do dyspozycji wysokiej klasy tabor, w pełni klimatyzowany z możliwością regulacji temperatury, wyposażony w gniazda elektryczne dla każdego miejsca, regulowane fotele, nowoczesny system informacji pasażerskiej oraz możliwość wyboru przestrzeni przedziałowej i bezprzedziałowej, a także przestrzeni dedykowanej do bezpiecznego przewozu 12 sztuk rowerów oraz przestrzeni dla podróżnych z dziećmi. Wedle posiadanych przez nas informacji zasadniczo żadna lub znaczna większość z powyższych cech nie jest w sposób analogiczny do taboru PKP IC zapewniona w pojazdach serii DM90, które traktować należy raczej jako ekwiwalent regionalnych SZT krajowej produkcji serii 218-222M.

PKP Intercity S.A. jest związane z SKPL Cargo Sp. z o.o. do roku 2027 umową dzierżawy pojazdów należących do tegoż podmiotu, wartą około 138 mln zł netto. Obsługuje nimi na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury odcinki Zagórz – Kraków i Kraków – Jelenia Góra przy serwisie prowadzonym w stacji Zagórz przez SKPL Cargo Sp. z o.o. i stacji Kraków Prokocim przez PKP Intercity S.A. Tymczasem zgodnie z „Sieciowym harmonogramem zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025” odcinek Jasło – Zagórz linii kolejowej numer 108 zostanie z dniem wdrożenia rocznego rozkładu jazdy edycji 2025/2025 zamknięty dla ruchu z powodu modernizacji na okres dwóch lat! Tym samym powód dzierżawy części pojazdów do obsługi połączeń na odcinku Kraków – Zagórz zasadniczo straci rację bytu akurat od rozkładu jazdy edycji 2024/2025. Można zadać zatem pytanie czy Organizator i PKP Intercity nie rozważą np. wykorzystania w RRJ 2024/2025 zasobów dzierżawionych od SKPL pojazdów do uruchomienia pociągów o charakterze quasi-dalekobieżnym np. relacji Kraków – Stalowa Wola Południe przez Mielec i Tarnobrzeg w celu odciążenia pociągu Hrubieszów – Rzeszów – Słupsk na odcinku Stalowa Wola - Rzeszów i otwarcia nowych destynacji (Mielec, Baranów Sandomierski)? Byłby to ruch słuszny zarówno z punktu widzenia wykorzystania pojazdów zgodnie z ich możliwościami jak i wpisujący się w walkę z wykluczeniem komunikacyjnym.

Sytuacja, w której jako przedstawiciele pasażerów od lat zaangażowani w rozwój połączeń kolejowych w naszym regionie musimy ostrzegać przed raz już popełnionymi błędami jest dla nas dość zaskakująca. Mając na uwadze ciągłość instytucjonalną organów państwowych zarządzających tak ważnymi usługami publicznymi jak międzywojewódzkie przewozy kolejowe, groźba powtarzania niemal tych samych złych decyzji po upływie zaledwie 6 lat jest czymś zupełnie niezrozumiałym, czemu chcemy przeciwdziałać dla dobra wspólnego. Jednocześnie pragniemy zaznaczyć, iż pośpieszne i nieprzemyślane wdrażanie różnych form połączeń dojazdowych do głównych węzłów komunikacyjnych może całkowicie skompromitować zasadniczo ciekawą koncepcję poprawy obsługi

peryferyjnych elementów sieci kolejowej, przez często kursujące quasi-dalekobieżne i nowoczesne składy hybrydowe dowożące do sześciu głównych miast Polski. Dokładnie takie pojazdy PKP Intercity S.A. ma zamiar wdrożyć do eksploatacji w liczbie 35 sztuk około roku 2026. Pamiętajmy również iż takie podejście do organizacji przewozów wymaga najpierw przystosowania systemów sprzedażowych i rezerwacyjnych, albowiem na dziś w systemie e-ic wciąż nie ma możliwości dokonania zakupu biletu na połączenie z więcej niż tylko jedną przesiadką.

Z wyrazami najgłębszego szacunku, Zespół „Pociągiem do Hrubieszowa”

Bartosz Sojda

Marek Wesołowski

Do wiadomości:

--

Sławomir Ćwik – Poseł na Sejm RP

Jarosław Sachajko – Poseł na Sejm RP

Sławomir Zawiślak – Poseł na Sejm RP

Andrzej Wnuk – Prezydent Miasta Zamość

Marta Majewska – Burmistrz Miasta Hrubieszów

Janusz Roslan – Burmistrz Miasta Biłgoraj

Józef Kuropatwa – Starosta Hrubieszowski

Stanisław Grzeško – Starosta Zamojski

Andrzej Szarlip – Starosta Zamojski