

18 października 2018



Najpiękniejsze polskie pociągi jeżdżą w Świętokrzyskiem

Rozmowa z Janem Maćkowiakiem, wicemarszałkiem województwa świętokrzyskiego odpowiedzialnym za infrastrukturę kolejową i drogową.

- Województwo świętokrzyskie nie należy do największych regionów, tymczasem okazuje się, że zajmujemy piąte miejsce w kraju pod względem ilości przewożonych pasażerów. Dlaczego tak lubimy podróżować koleją?

Jan Maćkowiak: - Składa się na to kilka czynników. Niewątpliwie oferujemy podróżnym przejazdy nowoczesnym taborem. Niestety, jeszcze nie wszystkie kursy możemy zabezpieczyć takimi pociągami, ale w zdecydowanej większości tak już jest - po naszych torach jeżdżą głównie nowe i komfortowe pociągi, klimatyzowane, z bezpłatnym dostępem do Wi-Fi, automatami do sprzedaży biletów, wyposażone w systemy informacji pasażerskiej i

gniazdka elektryczne przy każdym fotelu. Nasze „Impulsy” wyprodukowane w nowosądeckim NEWAGU nie tylko wśród specjalistów, ale i miłośników kolei uchodzą za najpiękniej zaprojektowane pociągi w kraju. Po drugie, mamy też dobrego przewoźnika. O ile w niektórych częściach Polski można słyszeć narzekania na Przewozy Regionalne, o tyle ja z przyjemnością mogę powiedzieć, że w naszym regionie współpraca pod obecnym kierownictwem jest bardzo dobra. Przewoźnik pracuje bardzo sprawnie, szanuje pasażera, zachowuje wysokie standardy obsługi podróżnych. I po trzecie: oferujemy atrakcyjne ceny biletów w ramach taryfy „Bilet Świętokrzyski”. W naszym województwie przejazd koleją jest dużo tańszy od przejazdu choćby bussem, a podróżowanie nowoczesnym pociągiem jest ponadto dużo wygodniejsze i bardziej bezpieczne.

Jest się więc z czego cieszyć, jednak wciąż nie uważamy tego stanu za optymalny. Brakuje nam jeszcze dobrej infrastruktury, która spowoduje, że pociągi będą jeździły szybko. Wierzę jednak, że kiedy zakończą się modernizacje linii kolejowych nr 25 i nr 8, parametry prędkości przejazdów znacznie wzrosną, co sprawi, że oferta stanie się dużo lepsza.

Kolejnym elementem, który nie daje nam pełnej satysfakcji, jest dobry rozkład jazdy. Aby jednak było jeszcze lepiej, planujemy – po zmodernizowaniu linii, z wykorzystaniem nowoczesnego, szybkiego taboru – wprowadzenie tzw. taktowania. Pociągi powinny jeździć często, w stałym rytmie czasowym, np. co godzinę lub dwie, a na najbardziej uczęszczanych liniach nawet częściej. To spowoduje, że pasażerów na pewno przybędzie.

- Wspomniał pan o taborze kolejowym. Rzeczywiście nie mamy się czego wstydzić?

- Nie mamy powodów do wstydu. Przeciwnie, od 2011 roku do roku 2018 zakontraktowaliśmy zakupy 13 nowoczesnych pociągów o wartości ponad 190 milionów złotych. Ale chcę zwrócić szczególną uwagę na fakt, że z pieniędzy własnych czyli budżetu województwa dołożyliśmy do tych pociągów tylko 2,3%. Udało się to dzięki wysiłkowi organizacyjnemu i znajomości funduszy europejskich. Źródłem finansowania tych zakupów były środki z Unii Europejskiej oraz z budżetu państwa. Tym samym mamy świetne pociągi za ogromne pieniądze, ale bez znacznego obciążenia budżetu województwa.

To oczywiście nie koniec zakupów – od 15 października br. trwają odbiory kolejnego pociągu. To oznacza, że w ciągu 7-10 dni przyjedzie na świętokrzyskie tory największy z naszych pociągów pasażerskich, produkowany przez NEWAG czteroczlonowy Impuls 2. Drugi, identyczny pojawi się w grudniu albo tuż na początku przyszłego roku. O starych pociągach pasażer w Świętokrzyskiem niedługo zapomni.

- 30 czerwca tego roku, po raz pierwszy po 13 latach, uruchomione zostało

połączenie kolejowe na trasie Kielce - Busko-Zdrój. Pociąg kursował w okresie wakacyjnym w soboty i niedziele dwa razy dziennie. Wakacje niestety już za nami, ostatni kurs odbył się 2 września. Istnieje szansa, że w przyszłości będziemy mogli podróżować na tej trasie codziennie?

- Projekt na pewno odniósł sukces, połączenie okazało się strzałem w dziesiątkę. Przewieźliśmy tym pociągiem 4700 pasażerów i 175 rowerów, spotykamy się z wielką wdzięcznością kielczan i mieszkańców Buska-Zdroju. O ile możemy mówić o sukcesie wakacyjno-weekendowym, o tyle nieco inaczej wygląda sytuacja, gdy rozważamy możliwość uruchomienia codziennych, regularnych połączeń. Ułomnością stanu na dziś jest to, że pociąg nie ma możliwości zatrzymywania się na przystankach pośrednich - w wakacje zatrzymywał się tylko na stacjach Kielce Białogon, Kielce Słowik, Sitkówka Nowiny i dopiero aż w Busku-Zdroju. Pociągi nie mogą się zatrzymywać na stacjach m.in. w Kijach, Nidzie, czy Brzezinach, ponieważ infrastruktura tych przystanków jest zniszczona, niemożliwa do dopuszczenia do użytku, przede wszystkim ze względu na bezpieczeństwo pasażerów. W przypadku codziennego połączenia naszym obowiązkiem jest przewożenie mieszkańców każdej miejscowości, w której jest przystanek. Wprowadzenie regularnego połączenia na trasie Kielce - Busko-Zdrój w obecnych warunkach na pewno nie spełniłoby oczekiwań mieszkańców, a przy tym byłoby nieracjonalne i nieekonomiczne.

Dlatego prowadzimy zaawansowane rozmowy z PKP Polskimi Liniami Kolejowymi w zakresie konieczności wyremontowania istniejących i budowy nowych przystanków. Znaleźliśmy w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Świętokrzyskiego środki, które pozwolą na sfinansowanie zarządcy kosztów przygotowania dokumentacji w tym zakresie. W ramach tego samego projektu chcemy też przedłużyć linię kolejową w taki sposób, by zbliżyć ją maksymalnie do centrum Buska-Zdroju. Lokalizacja przystanku, która wydaje się najbardziej racjonalna i pożądana przez pasażerów, to miejsce w sąsiedztwie obecnego dworca PKS.

Ja w imieniu własnym, ale i całego samorządu województwa deklaruję, że w dniu, w którym PKP PLK nam zgłosi gotowość infrastruktury i wykonanie tych inwestycji do bezpiecznego podróżowania, my natychmiast uruchomimy regularne, codzienne połączenia. To jest poważna deklaracja, ale wiem, że modernizacja nie nastąpi z dnia na dzień, dlatego pragniemy przy realizacji tego celu ściśle współpracować z koleją.

Myślę, że ważny dla naszych pasażerów jest fakt, że ministrowie właściwi do spraw rozwoju i transportu, a także prezes PKP PLK dostrzegają linię kolejową nr 73 do Buska-Zdroju jako ważną dla Centralnego Portu Komunikacyjnego czyli głównego krajowego lotniska, które ma powstać między Łodzią a Warszawą. Strona rządowa planuje przedłużenie tej linii na teren Małopolski, aby stworzyć szybką trasę biegnącą przez Busko-Zdrój i Kielce, łączącą południe

kraju właśnie z CPK. Jest to zbieżne z naszymi planami, dlatego zmieniamy w tej chwili dokumenty strategiczne województwa, aby wyraźnie zaakcentować te połączenia.

Prowadzimy więc komplementarne działania we współpracy z koleją, by połączenie Kielce - Busko-Zdrój obejmowało wszystkie przystanki i pociągi poruszały się naprawdę szybko. Jestem przekonany, że w najbliższym czasie będzie to bardzo istotna dla województwa, a nawet kraju, linia kolejowa.

- Za nami też trzecia edycja projektu określanego jako „wakacyjny pociąg z Kielc do Sandomierza”, realizowanego przez Samorząd Województwa Świętokrzyskiego i POLREGIO, przy współpracy samorządu Sandomierza. W 2016 roku z połączenia skorzystało niemal 15 tysięcy osób, a w roku ubiegłym - prawie 16 tysięcy. Dysponujemy już danymi za ten rok?

- Tak. W bieżącym roku przewieźliśmy ponad 18,5 tysiąca pasażerów, dokładnie o 3889 osób więcej niż w 2016 roku, co oznacza że przybyło nam więcej pasażerów o 21%. Zwracam jednak uwagę, że na tej trasie napotykamy podobny problem względem stanu infrastruktury sieciowej, jak w przypadku linii Kielce - Busko-Zdrój. Na szczęście już w tej chwili PKP PLK za pieniądze z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (414 milionów złotych netto) realizuje modernizację odcinka od Sandomierza do Skarżyska Kamiennej. Zakończenie prac planowane jest w 2021 roku. I tu kolejna ważna informacja: w imieniu swoim i Zarządu Województwa deklaruje, że z chwilą zakończenia modernizacji linii kolejowej numer 25, uruchomimy na tej trasie regularne, codzienne połączenia naszych „marszałkowskich” pociągów.

Ale to nie wszystko, co możemy zrobić dla tej linii. Pamiętajmy, że linia kolejowa numer 25 od Sandomierza przez Ostrowiec Św., Starachowice, Skarżysko Kam., dalej biegnie w kierunku zachodnim, do Końskich i w kierunku Opoczna/ Łodzi. Dlatego z wykorzystaniem pieniędzy Regionalnego Programu Operacyjnego wspólnie z PKP PLK przygotowujemy dokumentację elektryfikacji i modernizacji linii kolejowej od Skarżyska przez Końskie, do Opoczna. By przeprowadzić tę inwestycję potrzebne będą setki milionów złotych i RPO WŚ na pewno tego zadania nie udźwignie, ale wierzymy, że dla spółki PKP PLK znajdą się pieniądze na finansowanie tych prac. Z chwilą, gdy to się dokona, natychmiast uruchomimy regularne połączenia nie tylko na odcinku Sandomierz - Skarżysko Kamienna i dalej do Kielc, ale od Sandomierza przez Ostrowiec Św., Starachowice, Końskie w kierunku Opoczna i dalej - do Warszawy i Łodzi. W tym zakresie współpracujemy ściśle z województwem łódzkim. W marcu tego roku podpisaliśmy porozumienie z tamtejszym Zarządem Województwa i razem przygotowujemy dokumentację na elektryfikację i modernizację całości linii 25 pomiędzy Skarżyskiem Kamienna, a Tomaszowem Mazowieckim. Połączenie

Kielc nową linią kolejową do Końskich i dalej do CMK w Opcznie zdecydowanie poprawi komunikację międzyregionalną i stworzy nową jakość podróżowania w kierunku Warszawy, Łodzi, Centralnego Portu Komunikacyjnego i północnej Polski.

- Dziękuję za rozmowę.

Robert Siwiec