

Centrum Zrównoważonego Transportu

RAPORT

1/2008

**Przewozy pasażerskie na reaktywowanych liniach kolejowych
– stan obecny oraz perspektywy rozwoju**

autorzy:

Stanisław Biega, Marcin Maciąg

Warszawa, grudzień 2007



**Raport powstał dzięki wsparciu Fundacji im. Stefana Batorego
w ramach projektu Społeczny Rzecznik Niezmotoryzowanych**

Spis treści

	<i>Strony</i>
1. Wstęp	3
2. Zastosowana metodologia	6
3. Zbiorcze wyniki badań	8
4. Wyniki przewozów na reaktywowanych liniach w kraju w rozkładzie jazdy 2006/7 r.	14
5. Resume	53
6. Statystyki kolejowe	56

Wydawca: Centrum Zrównoważonego Transportu. 00-695 Warszawa, ul. Nowogrodzka 46/6, tel/fax 22/621 7777. Opracowanie merytoryczne raportu Stanisław Biega, Marcin Maciąg. grudzień 2007 r., Warszawa

1. Wstęp

Lata 90-te ubiegłego wieku to okres szybko postępującego upadku kolei w Polsce. Wraz z transformacją ustrojową i wynikającymi z niej przemianami gospodarczymi załamał się rynek przewozów towarowych, a także pasażerskich, które jednakowoż funkcjonowały jeszcze przez kilka lat siłą inercji. Najdokładniej obrazują to dane statystyczne. W 1990 roku praca eksploatacyjna w sektorze przewozów towarowych wyniosła 83,5 mln tonokilometrów i była aż o 31% mniejsza niż jeszcze 5 lat wcześniej (120,6 mln tnkm)¹. W roku 2006 praca eksploatacyjna obniżyła się o dalsze niemalże 30 mln tnkm i wyniosła 53,6 mln tnkm.

W przewozach pasażerskich ten ujemny trend pojawił się co prawda z opóźnieniem, lecz spadek był bardziej gwałtowny, zwłaszcza na przestrzeni lat 90-tych. O ile w 1990 kolej przewoziła w Polsce 790 milionów pasażerów, w połowie dekady było ich 466 mln, zaś w roku 2000 – 292 miliony. Rok ubiegły zamknął się ogólną sumą pasażerów wynoszącą wg danych PKP na 265,3 mln.

W obliczu powyższych danych można mówić o załamaniu i znacznej marginalizacji kolei w transporcie. W wielu rejonach kraju, kolej ma udział rynku na poziomie błędu statystycznego (lubuskie, świętokrzyskie, warmińsko-mazurskie). Zwłaszcza, że całkowita wielkość rynku przewozowego wzrosła również niebagatelnie, wskutek różnych czynników, z których dynamiczny wzrost gospodarczy i poprawa poziomu życia wydaje się być jednym z najważniejszych. Można dopatrywać się szeregu przyczyn takiego stanu rzeczy. Mając na względzie przewozy pasażerskie, z pewnością niebagatelne znaczenie miał dynamiczny rozwój motoryzacji indywidualnej i łatwa dostępność do tanich używanych pojazdów. Inna grupa przyczyn mająca dość zasadnicze znaczenie ma swą genezę w niedostosowaniu kolei do funkcjonowania w ramach nowego systemu społeczno-gospodarczego. Istniejący w poprzednim systemie jako swoiste "państwo w państwie" państwowy moloch z własną służbą zdrowia, policją (SOK), gospodarką mieszkaniową, a nawet zakładami karnymi nie potrafił i nie chciał poradzić sobie w nowych warunkach. Do tej pory kolejne propozycje reform PKP SA wskazują raczej na to, że to samorządy, klienci i rynek mają się dostosować do pomysłów kolei, a nie ona do rynku i organizatorów przewozów.

Brak odpowiedniego, lekkiego taboru szynowego, przy nadpodaży ciężkich, nieekonomicznych lokomotyw, w warunkach, w których zaczął się liczyć przede wszystkim rachunek ekonomiczny, spowodował masowe ograniczenie liczby kursujących pociągów. Z wielu linii kolejowych znikły na zawsze, a linie kolejowe rozebrano. Drastyczne pogorszenie oferty, przy jednoczesnym dynamicznym rozwoju transportu samochodowego, w tym zwłaszcza prywatnego spowodowało, iż kolej przestała być głównym regionalnym środkiem lokomocji, nie tylko w codziennych dojazdach do szkół czy pracy, lecz także w sektorze przewozów dalekobieżnych, w których królowała wcześniej niepodzielnie. Śpiewem przeszłości były opowieści o podróżach skrajnie przepelnionymi pociągami w porze wakacyjnych, czy podczas ferii lub urlopowych wyjazdów.

¹ Dane pochodzą z internetowego Centrum Statystyki Kolejowej <http://www.kolej.most.org.pl/csk/index.htm>

Wskutek praktycznego wstrzymania inwestycji i zaniechania standardowych procesów utrzymaniowych na sieci kolejowej pogorszyła się także jakość podróży – niesprawne i zdezelowane często brudne wagony, wolne i na dodatek niebezpieczne pociągi – taki jest obraz polskiego pociągu w oczach przeciętnego Polaka. Praktyczny brak inwestycji w infrastrukturę w latach 90-tych oraz niedostateczne nakłady obecnie (trzeba przyznać, że jest to także efekt wieloletnich zaniedbań) doprowadziły do znacznej jej dewastacji – stan techniczny większości linii kolejowych nie pozwala na jazdę na poziomie sprzed 15 lat. Na szeregu połączeń czasy jazdy pociągów są znacznie dłuższe niż w przeszłości, dłuższe nawet niż przed II Wojną Światową (szereg linii na Dolnym Śląsku).

Niekorzystne zmiany najdotkliwiej dotknęły kolejowe połączenia lokalne. Jest kilka przyczyn tego stanu rzeczy. Za główną z nich należy uważać brak odpowiedniego dla takiego ruchu lekkiego taboru, zwłaszcza spalinowego. W systemie, gdzie prym wiodły strategiczne przewozy towarowe, zaś za symbol nowoczesności uważano trakcję elektryczną, nie było zapotrzebowania na lekki tabor spalinowy. Naturalną, w takim wypadku, kolejną rzeczą wydało się zastąpienie w ramach unowocześniania parku taborowego lokomotyw parowych obsługujących ruch lokalny, ciężkimi lokomotywami spalinowymi. Dopiero pod koniec lat 80-tych, kiedy w działalności kolei zasadnicze znaczenie począł mieć rachunek ekonomiczny, zaczęto dostrzegać konsekwencje takiego stanu rzeczy. W efekcie, dnia 17 lipca 1989 r. Dyrektor Generalny PKP zatwierdził plan budowy 220 autobusów szynowych, przeznaczonych do obsługi zagrożonego ruchu lokalnego. Niestety, niekonsekwencja i niezwykła ślamazarność, a przede wszystkim brak woli i dostatecznych środków finansowych, spowodowały, iż pod koniec lat 90-tych program wstrzymano, zaś całkowita liczba wyprodukowanych i przekazanych na stan PKP pojazdów wyniosła 13 sztuk!

W takim wypadku PKP dla rozwiązania problemu nierentownych połączeń stosowała środek najmniej finezyjny – po prostu je likwidowała. W ten sposób z kolejowej mapy Polski znikły setki linii – mieszkańcy tysiący miejscowości, najczęściej bezpowrotnie, zostali pozbawieni możliwości podróży. Przy czym tendencja była absolutnie jednokierunkowa. Upadkowi kolei lokalnej towarzyszył brak bardziej żywotnych działań o charakterze zapobiegawczym, o czym świadczy choćby niepowodzenie wspomnianego wyżej programu budowy setek jednostek lekkiego taboru szynowego.

Przełomowym, także dla polskiej kolei, okazał się być rok 2000, kiedy weszła w życie ustawa o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji Polskich Kolei Państwowych. Jedną z zasadniczych zmian reorganizujących przewozy regionalne w Polsce, było sędowanie odpowiedzialności za ich funkcjonowanie samorządom wojewódzkim. Urzędy Marszałkowskie stały się odpowiedzialne za funkcjonowanie połączeń lokalnych na swoim terenie. Operatorem ruchu lokalnego, regionalnego oraz międzywojewódzkiego została utworzona w 2001 nowa spółka PKP Przewozy Regionalne oraz WKD i SKM na obszarze aglomeracji. Z kwoty dofinansowania z budżetu państwa samorządy zobligowane zostały jednocześnie do odpisywania nie więcej niż 10% na zakup nowego lekkiego taboru szynowego niezbędnego dla optymalizacji funkcjonowania kolei lokalnych. Na efekty nie trzeba było długo czekać. Szlaki przetań

samorząd wielkopolski, to właśnie tam, wiosną 2002 pojawił się na torach pierwszy od wielu lat lekki pojazd szynowy nowej generacji. W ślad poszły inne województwa, sukcesywnie dokupując kolejne pojazdy, skutkiem czego w chwili obecnej na terenie całej Polski znajduje się ich ponad 110, z czego ponad 85 sztuk to pojazdy wyprodukowane w XXI wieku.

Szynobusy nieomal zmonopolizowały połączenie lokalne na liniach spalinowych w całym kraju. Przejęcie przez samorzady odpowiedzialności za przewozy lokalne wstrzymało także proces likwidacji tych połączeń. Znaczne polepszenie ich kondycji finansowej umożliwiło utrzymanie, a w wielu wypadkach nawet polepszenie oferty przewozowej na niejednej linii lokalnej. Pojawiło się zjawisko dotąd niespotykane – w całym kraju poczęto reaktywować przewozy na liniach, na których uprzednio zostały one zawieszane. Obsługa takich linii przez lekki tabor szynowy, znacznie tańszy w eksploatacji od tradycyjnych składów wagonowych z ciężką lokomotywą, stała się znacznie mniej deficytowa. Pierwszą z takich linii, Brzeg-Nysa i Ełk-Olecko otwarto w lutym 2004 r. Następną była linia Sławno- Darłowo, otwarta w czerwcu 2004, po niemalże 15 latach przerwy w ruchu pociągów osobowych. Jej remont znacznie skrócił czas przejazdu, który stał się bardzo konkurencyjny w stosunku do oferty przewoźników autobusowych. Po nich przyszły następne.

Mimo to przez cały czas wracają jak bumerang plany ograniczenia wielkości sieci kolejowej w kraju do poziomu nawet 10-16,5 tys. km. Choć tłumaczenia przemawiające za takim procesem mają podłoże ekonomiczne, nie są one wiarygodne. Podstawowym problemem grupy PKP pozostaje za wysokie zatrudnienie, które jest winne wysokim kosztom utrzymania infrastruktury, z których na liniach lokalnych m.in. omawianych w raporcie nie prowadzi się praktycznie prac utrzymaniowych. W czasie, gdy PKP PLK zarządzająca infrastrukturą zatrudnia blisko 45 tys. osób, jej odpowiednik w Niemczech DB Netz ok. 10 tys. osób. Likwidacja linii kolejowych, w naszej opinii, ma odwrócić uwagę od rzeczywistego problemu polskich kolei, zbyt dużego zatrudnienia, niskiej wydajności i przerostu administracji przy braku utrzymania infrastruktury na podstawowym poziomie.

W czerwcu 2005 CZT opublikowało informację prasową „*Zmiana trendu na kolei, czas na następny krok*” przewidując reaktywację przewozów kolejowych na liniach lokalnych i zastąpienie procesu zawieszania linii kolejowych ich odwieszaniem. Po blisko trzech latach można powiedzieć, że prognozy nasze się spełniły. Badaniami objęto 11 reaktywowanych w ostatnich latach linii. Kolejne 4 zostały uruchomione od 9 grudnia 2007 r., następne połączenia Bytom-Gliwice mają ruszyć od lutego 2008 r. W 2008 r. przewiduje się wznowienie przewozów na linii Chełmża -Bydgoszcz i wznowienie relacji Tychy Miasto-Katowice na zawieszonym odcinku Tychy Miasto-Tychy, czy kilku lokalizacjach na Dolnym Śląsku².

Coraz więcej linii jest reaktywowanych, dlatego czas jest najwyższy, aby przyjrzeć się, jak wyglądają przewozy na tych liniach.

² Przedmiotem zainteresowania są linie Trzebnica-Wrocław, Świdnica-Wrocław, Mezmiesti-Wałbrzych, Kępno-Oleśnica, Wałbrzych-Kłodzko, Leśna-Lubań-Zgorzelec, Trutnov-Lubawka-Sędziszaw. Jednak plany te zweryfikuje już wkrótce dostępny tabor i możliwości finansowe, czy stan infrastruktury kolejowej.

2. Zastosowana metodologia.

Dla potrzeb raportu przyjęto:

- objęcie badaniami wszystkich pociągów kursujących na odcinkach linii kolejowych z przewozami regionalnymi, na których po co najmniej rocznej przerwie na zawieszenie planowanej, regularnej komunikacji pasażerskiej, wznowiono przewozy pasażerskie realizowane w rozkładzie jazdy 2006/7;
- wykonanie badań frekwencji wszystkich pociągów kursujących na odcinku, gdzie wznowiono przewozy na 11 liniach(odcinkach) spełniających powyższe kryterium;
- ocenie nie poddawano linii zawieszonych na okres krótszy niż rok czyli np. Płock-Kutno, Zbąszynek-Gorzów Wlkp itp. lub uruchomionych po raz pierwszy (Kraków Główny-Kraków Balice);
- badania każdego pociągu wykonano jednokrotnie, za każdym razem w dzień roboczy w celu uzyskania jednorodnego materiału do analiz;

Każdy pociąg był badany jednokrotnie pod kątem ilości pasażerów korzystających z połączenia i określenia ewentualnych podstawowych grup pasażerów np. młodzież szkolna, pracownicy kolejowi itp. Badanie było wykonywane w pełnej relacji pociągu, o ile pokrywał się on z odcinkiem, na którym zostały wznowione przewozy. W przypadku, gdy relacja pociągu wykraczała poza odcinek wznowiony, badanie było wykonywane od/do stacji stycznej dla obu odcinków np. w pociągu relacji Kluczbork-Nysa, na odcinku Kluczbork-Opole łącznie z stacją Opole Głównie, gdzie Kluczbork-Opole jest odcinkiem, na którym reaktywowano przewozy po ich uprzednim zawieszeniu.

Ankieter wykonujący badania dokonywał pomiaru wsiadło - wysiadło na każdym przystanku i przeliczał liczbę pasażerów w pociągu po każdym przystanku. Wyniki były notowane na formularzach badawczych. Badania wykonywano jednokrotnie dla każdego połączenia. W ramach badania ankietier dodatkowo zapisywał rodzaj taboru realizującego dane połączenie, notował uwagi dotyczące dominujących grup pasażerów, wykonywał w miarę możliwości dokumentację fotograficzną.

Uzyskane wyniki wg jednolitej metody badawczej służą do celów porównawczych dotyczących wielkości przewozów pasażerskich na reaktywowanych liniach i wykonania analiz efektywności uruchamianych pociągów.

Przyjęto dla każdej linii poziom dofinansowania w kwocie 10 zł/pocmk dla określenia szacowanego poziomu dofinansowania do każdej linii, który wg uwarunkowań lokalnych może być różny.

W obliczeniach posługiwano się danymi z Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów (SRJP) na lata 2006/7 i 2007/8 wraz z wprowadzonymi poprawkami np. na czas prac torowych. Korzystano w pracy także z SRJP z lat od 1989 do 2005/6 oraz innych danych dostępnych dotyczących zakupów autobusów szynowych w kraju, danymi producentów

taboru dotyczących parametrów użytkowanych pojazdów. Posiłowano się także Regulaminem dostępu do linii kolejowych wydawanego przez PKP PLK dla lat 2006/7 i 2007/8 wraz z załącznikami, ogólnodostępnymi rozkładami jazdy przewoźników autobusowych, materiałami prasowymi dotyczącymi przewozów regionalnych i linii kolejowych zawartymi w biuletynie prasowym PKP PLK zamieszczonych na stronie www.warsztat.info.

3. Zbiorcze wyniki badań

Badania frekwencji przeprowadzone zostały w listopadzie i grudniu 2007 r. na 11 liniach lokalnych. Wszystkie te linie łączy jedno – przewozy na nich zostały przywrócone po przynajmniej rocznej przerwie. Niejednokrotnie, jak w przypadku wspomnianej wyżej linii Sławno – Darłowo, od zawieszenia przewozów do ich reaktywowania minęło kilkanaście lat. Na każdej linii przebadano wszystkie kursujące w typowy dzień powszedni pociągi. Wybór dnia roboczego był świadomy. Największe potoki na takich liniach występują zazwyczaj w dni powszednie, pociągi wykorzystywane są jako środek transportu do pracy, szkoły, urzędu, czy na zakupy.

W poniższych tabeli przedstawiono zbiorczo dane wyniki badań potoków na reaktywowanych w ostatnich latach, które objęte zostały badaniami frekwencji.

Tabela 1 Zestawienie handlowej długości badanego odcinka³, liczby kursujących pociągów, dobowych potoków pasażerów dzień roboczy na liniach reaktywowanych z kursującymi pociągami w rozkładzie jazdy 2006/7 w postaci rankingu mierzonego liczbą pasażerów

Linia	Długość (km)	liczba pociągów	liczba pasażerów
Opole-Kluczbork	46	8	524
Nasielsk-Sierpc	88	10	287
Sławno-Darłowo	19	14	254
Radom-Drzewica	53	11	187
Kalisz Pomorski-Stargard Szcz.	64	6	169
Żary-Węgliniec	41	6	149
Ełk-Olecko	28	4	119
Piława-Łuków	61	4	78
Piła-Wałcz	28	6	49
Rzeszów-Kolbuszowa	30	6	44
Żagań-Niegosławice	28	4	25
Razem km	486	79	1885

W ostatnich latach po dłuższej przerwie reaktywowano przewozy pasażerskie na blisko 500 km sieci kolejowej. Z łącznej długości 486 km należy odjąć jedynie odcinki, gdzie na końcówkach tras kursują pociągi także w innych relacjach⁴. Praktycznie pociągi pojawiły się na 474 km zawieszonych tras kolejowych.

Tylko na trzech liniach dzienne przewozy przekraczają 200 osób. Zdecydowanie

³ Odległości taryfowe nie muszą pokrywać się z rzeczywistymi długościami badanych linii. Linia Kluczbork –Opole o długości 45,023 km jest liczona jako 46 km.

⁴ Dotyczy to odcinków Piła-Piła Północ (3,5 km) na trasie Piła-Wałcz, Ulikowo-Stargard Szczeciński (7,7 km) na trasie Stargard Szczeciński - Kalisz Pomorski Miasto, czy linii Radom-Drzewica, gdzie kursuje pociąg pospieszny jednak bez postojów na stacjach pośrednich.

najwięcej pasażerów ma linia Kluczbork-Opole (524), potem kolejno Nasielsk-Sierpc (287) i Sławno-Darłowo (254). Niestety aż na czterech liniach w dobie liczba pasażerów jest dużo niższa niż 100 osób, od linii Łuków-Piława (78), poprzez Piła-Wałcz (49), Rzeszów-Kolbuszowa (44), po 25 osób na linii Żagań -Niegosławice.

Tabela 2 Popularność kolei mierzona liczbą nowych pasażerów na kilometr trasy⁵

Odcinek	Pasażer/km
Opole - Kluczbork	1,42
Ełk - Olecko	1,06
Sławno - Darłowo	0,96
Żary - Węglińiec	0,63
Stargard Szczeciński - Kalisz Pomorski Miasto	0,44
Radom - Drzewica	0,37
Nasielsk - Sierpc	0,33
Piława - Łuków	0,32
Piła - Wałcz	0,29
Rzeszów - Kolbuszowa	0,24
Żagań - Niegosławice	0,22

Ponieważ ranking całkowitej liczby pasażerów nie jest porównywalny dla linii różniących się długością (Sierpc-Nasielsk 88 km, Darłowo-Sławno 19 km) i liczbą kursujących pociągów (Sławno-Darłowo 14 pociągów, Ełk-Olecko 4 pociągi), w tabeli 2 prezentujemy ranking popularności danej linii mierzony liczbą nowych pasażerów na km trasy. Ten ranking pokazuje, na ile przewozy kolejowe przyjęły się i w jakim stopniu realizują zapotrzebowanie na przewozy.

W celu zobiektywizowania analizy stworzyliśmy wskaźnik wyrażający stosunek całkowitej liczby pasażerów do długości linii pomnożonej przez liczbę kursujących pociągów. Różne długości analizowanych tras oraz co za tym idzie, niejednakowa liczba punktów odprawy pasażerów, czy różna liczba kursujących pociągów sprawiają, że proste porównanie potoków pasażerskich na liniach nie jest miarodajną podstawą analizy i oceny sytuacji na nich.

Wystarczy porównać tabele 1 i 2. Dla przykładu, będąca na drugim miejscu pod względem całkowitej frekwencji linia Nasielsk – Sierpc, w rankingu popularności kolei jest dopiero na miejscu szóstym. Wynika to z faktu, że choć w trakcie badań skorzystało z przewozów na linii 287 pasażerów, to liczba ta wynika w dużej mierze z bardzo długiej trasy (88 km) i większej do przeciętnej liczby pociągów (10). Ranking z tabeli 2 pokazuje tylko, że w praktyce z pociągów korzysta mało pasażerów. Stworzony wskaźnik popularności kolei pozwala obiektywnie porównać różne linie między sobą. Z drugiej strony, wyraźnie w rankingu zyskuje trasa Ełk – Olecko, gdzie, na dość krótkim dystansie kursują zaledwie dwie pary pociągów.

W rankingu tym także zdecydowanie zwyciężyła linia Opole – Kluczbork. W

⁵ Wskaźnik pozwala obiektywnie pod względem popularności przewozów porównać przewozy na liniach o nieporównywalnej długości, np. Sierpc-Nasielsk 88 km i Sławno-Darłowo 19 km lub ilości pociągów.

zasadzie, oprócz tej linii, trudno mówić o wymiernym sukcesie reaktywacji w którymkolwiek z pozostałych, przypadków. Linia ta stanowi przykład należytego wykorzystania potencjału płynącego z położenia linii kolejowej oraz istniejących potoków pasażerskich. Jest to według wszelkiego prawdopodobieństwa jedyny przypadek, kiedy wznowienie przewozów poprzedzone zostało dokonaniem rzetelnej analizy istniejącego rynku przewozowego oraz zachowań komunikacyjnych lokalnej społeczności. Rozkład jazdy został ułożony w sposób pozwalający maksymalnie zaspokoić potrzeby pasażerów przy uwzględnieniu istniejących ograniczeń finansowych, ograniczeń dotyczących technicznych parametrów linii kolejowej (brak mijanek) oraz ograniczeń w zakresie taboru. Efekt końcowy, zważywszy na wyniki badań, potwierdza, że analizy zostały wykonane w sposób należyty. Przed wznowieniem przewozów PKP PLK wykonało niezbędne prace torowe umożliwiające prowadzenie pociągów z prędkościami 70 – 80 km/h na praktycznie całej długości linii. Uzyskano dzięki temu czas przejazdu konkurencyjny względem innych środków komunikacji. PKP PR wprowadziło z dniem uruchomienia konkurencyjną taryfę biletową.

Drugie miejsce w tym rankingu potwierdza to, że linią o niewykorzystanym potencjale jest z pewnością trasa Ełk – Olecko. Dobra prędkość, czas jazdy znacznie krótszy niż licznych na tej trasie połączeń autobusowych oraz wielkość obu ośrodków miejskich, będących okolicznymi centrami skupiającymi urzędy, szkoły oraz placówki handlowe, nie współgrają z nader mizerną ofertą, jaką udostępniają swoim klientom Przewozy Regionalne. Mimo tego, linia wypadła nieźle w zestawieniu, można nawet liczyć na rychłą znaczną poprawę sytuacji, bowiem MZK Ełk od nowego roku wycofał się z obsługi dwóch położonych pod Ełkiem miejscowości, w których znajdują się dworce kolejowe – Przykopyki oraz Chełch.

Z drugiej strony, sytuacji na kilku analizowanych liniach nie można nazwać określić inaczej, niż słowem – fatalna. Na liniach takich jak Piła – Wałcz, Rzeszów – Kolbuszowa oraz Żagań – Niegosławice wszystkie, z niewielkimi wyjątkami, pociągi jeździły praktycznie puste. Ponadto, na każdej z nich kursowały autobusy kolejowej komunikacji zastępczej. Przy czym pod tym względem stosunkowo najlepsza sytuacja była na linii Rzeszów – Kolbuszowa, gdzie tylko jedna para pociągów na części trasy zastąpiona została autobusem. Natomiast, na linii Piła – Wałcz wielkopolski szynobus obsługiwał zaledwie jedną z trzech par pociągów, co z pewnością negatywnie odbiło się na frekwencji. Wpływ na to miały z pewnością niezaprzeczalne zalety podróży pociągiem, w tym przypadku szynobusem, jak względna wygoda oraz krótszy czas przejazdu.

Tabela 3 Praca przewozowa na reaktywowanych liniach w ujęciu rocznym z oszacowaną wskaźnikowo dotacją do realizowanych przewozów.

	liczba poc.	całkowita liczba pockm/rok	Szacunkowa dopłata (w złotych)
Sławno-Darłowo	14	97014	970140
Radom-Drzewica	12	210240	2102400
Nasielsk-Sierpc	10	321200	3212000
Opole-Kluczbork	8	121808	1218080
Piła-Wałcz	6	61320	613200
Kalisz-Stargard	6	140160	1401600
Rzeszów-Kolbuszowa	6	65700	657000
Żary-Węgliniec	6	64066	640660
Żagań-Niegostawice	4	28112	281120
Ełk-Olecko	4	40880	408800
Pilawa-Łuków	4	61244	612440
Razem	80	1211744	12117440

W poniższej tabeli przedstawiono szacunkowe kwoty dopłat, których wymaga realizacja zamówionych pociągów, na każdej z analizowanych linii. Przyjęto za przeciętną stawkę 10 złotych dopłaty do każdego pociągokilometra. Przy czym zaznaczyć należy, iż dla większości linii, stawka ta zapewne jest zaniżona – firma PCC wygrała przetarg na prowadzenie przewozów na liniach niezelektryfikowanych województwa kujawsko-pomorskiego dzięki zaoferowaniu stawki dotacji 12,93 zł/pockm, która była znacznie bardziej korzystna niż propozycja PKP Przewozów Regionalnych.

Co ciekawe, stosunkowo najwięcej dopłacają samorzady do pociągów na liniach, które w zestawieniu wypadły nie najlepiej. Dwie “najdroższe” trasy, na których operatorem jest spółka Koleje Mazowieckie były jednocześnie jednymi z słabszych.

Jednocześnie jedną z najniższych dotacji otrzymuje PKP za pociągi na linii Ełk – Olecko, która sytuuje się wysoko w naszym zestawieniu.

Tabela poniżej zawiera zbiorcze zestawienie frekwencji na reaktywowanych odcinkach ze wszystkich badanych pociągów.

Tabela 4 Lista rankingowa badanych pociągów pod względem łącznej liczby pasażerów.

Lp.	Relacja pociągu	Łączna liczba pasażerów	Tabor
1	(<i>Namysłów</i> -) Kluczbork 5:55 - Opole 6:50	134	SA103
2	Opole 15:30 - Kluczbork 16:26	95	SA103
3	Opole 13:30 - Kluczbork 14:26	69	SA103
4	Węgliniec 6:20 - Żary 7:17	61	SA133
5	Kluczbork 8:00 - Opole 8:55 (- <i>Nysa</i>)	60	SA103
6	Olecko 7:00 - Ełk 7:29	57	SA106
7	Sierpc 14:20 - Nasielsk 16:32 Opole 17:30 - Kluczbork 18:26	56	VT627
7	Kalisz Pom. 4:20 - Stargard Szcz. 5:55 (- <i>Szczecin</i>)	56	SA103
9	Opole 17:30 - Kluczbork 18:26	52	SA103
10	Drzewica 5:55 - Radom 7:06	42	EN57

Lp.	Relacja pociągu	Łączna liczba pasażerów	Tabor
11	Nasielsk 5:24 - Sierpc 7:30	41	VT627
12	Stargard Szcz. 16:02 - Kalisz Pom. 17:34	40	SA103
13	Kluczbork 14:30 - Opole 15:25	39	SA103
14	Opole 6:55 - Kluczbork 7:51	38	SA103
15	Nasielsk 10:27 - Sierpc 12:33	37	VT627
15	Kluczbork 16:30 - Opole 17:25	37	SA103
17	Sierpc 2:52 - Nasielsk 5:00	35	VT627
17	Darłowo 7:19 - Sławno 7:42	35	SA103
19	Łuków 4:38 - Pilawa 5:58	33	EN57
20	Nasielsk 17:59 - Sierpc 20:07	31	VT627
21	Żary 5:01 - Węgliniec 5:57	28	SA133
21	Sławno 14:30 - Darłowo 14:53	28	SA103
23	Radom 13:58 - Przysucha 14:48	27	EN57
23	Ełk 14:55 - Olecko 15:25	27	SA106
23	Sławno 15:45 - Darłowo 16:09	27	SA103
23	Darłowo 15:10 - Sławno 15:34	27	SA103
23	Stargard Szcz. 20:30 - Kalisz Pom. 22:04	27	SA103
28	Radom 16:20 - Drzewica 17:35	26	EN57
28	Żary 17:06 - Węgliniec 17:58	26	SA133
30	Nasielsk 13:47 - Sierpc 15:54	25	VT627
30	Sierpc 17:21 - Nasielsk 19:30	25	VT627
30	Olecko 15:31 - Ełk 16:00	25	SA106
30	Darłowo 6:19 - Sławno 6:42	25	SA103
34	Węgliniec 18:20 - Żary 19:16	23	SA133
35	Przysucha 8:56 - Radom 9:46	22	EN57
35	Sławno 6:50 - Darłowo 7:14	22	SA103
37	Kolbuszowa 6:40 - Rzeszów 7:16	21	SU42+1*Bh
38	Pilawa 16:53 - Łuków 18:20	18	EN57
39	Radom 7:52 - Przysucha 8:43	17	EN57
39	Sławno 8:30 - Darłowo 8:54	17	SA103
39	Kalisz Pom. 14:20 - Stargard Szcz. 15:52	17	SA103
42	Wałcz 6:43 - Piła 7:15	16	AUTOSAN H9
42	Darłowo 16:20 - Sławno 16:44	16	SA103
44	Radom 10:51 - Drzewica 12:07	15	EN57
44	Łuków 15:20 - Pilawa 16:40	15	EN57
44	(Szczecin -) Stargard Szczeciński 8:32 - Kalisz Pom. 10:06	15	SA103
47	Nasielsk 21:48 - Sierpc 23:52	14	VT627
47	Niegosławice 6:36 - Żagań 7:15	14	AUTOBUS
47	Kalisz Pom 17:40 - Stargard Szcz. 19:11	14	SA103
50	Sierpc 5:56 - Nasielsk 8:10	13	VT627
51	Drzewica 12:13 - Radom 13:23	12	EN57
51	Pilawa 6:09 - Łuków 7:35	12	EN57
51	Sławno 5:52 - Darłowo 6:15	12	SA103
54	Darłowo 10:26 - Sławno 10:50	11	SA103
55	Sierpc 7:57 - Nasielsk 10:04	10	VT627
55	Ełk 6:15 - Olecko 6:44	10	SA106
55	Sławno 18:46 - Darłowo 19:09	10	SA103
58	Radom 20:15 - Drzewica 21:32	9	EN57
58	Żary 19:40 - Ruszów 20:10	9	SA133
58	Rzeszów 15:50 - Kolbuszowa 16:25	9	SU42+1*Bh
58	Darłowo 19:14 - Sławno 19:38	9	SA103
58	Darłowo 20:46 - Sławno 21:10	9	SA103
63	Piła 13:50 - Wałcz 14:27	8	SA132
63	Wałcz 14:49 - Piła 15:24	8	SA132
65	Przysucha 14:55 - Radom 15:43	7	EN57

Lp.	Relacja pociągu	Łączna liczba pasażerów	Tabor
65	Drzewica 18:10 - Radom 19:21	7	EN57
65	Piła 15:59 - Wałcz 16:36	7	AUTOSAN H9
65	Piła 20:10 - Wałcz 20:47	7	AUTOSAN H9
69	Sławno 20:18 - Darłowo 20:41	6	SA103
70	Niegostawice 12:22 - Żagań 13:01	5	SA133
70	Rzeszów 13:40 - Kolbuszowa 14:15	5	SU42+1*Bh
72	Żagań 11:38 - Niegostawice 12:17	4	SA133
72	Rzeszów 5:44 - Kolbuszowa 6:19	4	SU42+1*Bh
72	Kolbuszowa 16:45 - Rzeszów 17:21	4	SU42+1*Bh
75	Radom 4:49 – Drzewica (- <i>Tomaszów Maz.</i> 6:52)	3	EN57
75	Wałcz 16:45 - Piła 17:21	3	AUTOSAN H9
77	Ruszów 20:43 - Żary 21:15	2	SA133
77	Żagań 5:51 - Niegostawice 6:30	2	AUTOBUS
79	Kolbuszowa 14:35 - Rzeszów 15:11	1	SU42+1*Bh

4. Wyniki przewozów na reaktywowanych liniach w kraju w rozkładzie jazdy 2006/7 r.

Opisy przewozów na poszczególnych liniach uszeregowano wg wielkości dziennych potoków na poszczególnych liniach. Zdecydowanie najwyższe przewozy zanotowano na linii Kluczbork-Opole. Warto zwrócić uwagę, że wynik ten jest nieprzypadkowy, gdyż tylko w przypadku tej linii przed uruchomieniem pociągów wykonano równoległe prace torowe i analizy popytu, otoczenia konkurencyjnego, w celu optymalizacji oferty przewozowej kolei regionalnych. Jak się okazuje po trzech latach było to warunkiem powodzenia dla reaktywacji przewozów.

Przypadki linii o niskich przewozach poniżej 200 osób w dobie pokazują, jak mimo dobrych chęci i wycinkowego zaangażowania w odbudowę rynku przewozowego, sukces reaktywacji nie jest możliwy do uzyskania. Można powiedzieć, że grzechem tak prowadzonej reaktywacji jest zasada „działamy nim pomyśli głowa”. Decyzje polityczne wyprzedzają prace nad właściwym przygotowaniem oferty i jej dopasowaniem do indywidualnych potrzeb rynku. Jak się okazuje nie wystarczy tylko nowy autobus szynowy albo tylko dobra oferta cenowa czy sam krótki czas przejazdu, by zapełnić pociąg, jeśli działania te nie są prowadzone spójnie i na podstawie rozeznania rynku.

Poniższe dane stanowią sygnał ostrzegawczy dla organizatorów przewozów przewoźników, by w przyszłości kierować się dobrymi praktykami w tym zakresie. W przeciwnym wypadku nie będzie racjonalne utrzymywanie przewozów na niektórych liniach, gdzie przewozy są na poziomie komunikacji taksówkowej, a nie transportu kolejowego.

Przewozy na liniach charakteryzujących się poziomem poniżej 0,5 pasażera /km, do których zalicza się 7 z 11 badanych linii wymagają podjęcia kroków naprawczych w zakresie obowiązującej oferty, jej dostosowania do potrzeb i poprawy jakości kolei regionalnych, czy dostosowania do otoczenia konkurencyjnego. Zazwyczaj główną przeszkodą do zdobycia pasażerów jest zbyt uboga oferta, ale nie jest to jedyna przyczyna. Niedostosowanie oferty do potrzeb młodzieży szkolnej czy studentów jak w przypadku Radom - Drzewica, jest zwykle skutecznym narzędziem do pozbawienia się szansy na pozyskanie największej grupy klientów kolei. Przykład linii Kluczbork-Opole, gdzie z kolei oferta jest dostosowana do dojazdów do pracy na 7-15 w Opolu pokazuje, że na liniach lokalnych możliwe jest pozyskanie masowego pasażera. O tym jednak musi decydować analiza rynku i mierzenie sił na zamiary. **Bez tego na podstawie powszechnego nadal systemu wnioskowo-skargowego nie jest możliwe odbudowanie rynku po wieloletnim zawieszeniu przewozów.** A często rozkład jazdy na wznowionej linii jest próbą powielenia tego przed zawieszeniem lub co gorsza budowany jest w oparciu o pojedyncze, często dość ekspresyjne wystąpienia zainteresowanych np. tanimi dojazdami pracowników PKP. Warto zauważyć, że rozkład jazdy na Kluczbork-Opole jest znacząco inny od oferty, która obowiązywał przez 10 lat przed zawieszeniem linii, a przewozy na tej linii są obecnie wyższe niż w stosunkowo dobrych wobec dnia dzisiejszego dla kolei latach 90-tych.

4.1. Linia komunikacyjna Kluczbork-Opole

Trasa Kluczbork-Opole położona jest na dwóch liniach kolejowych wg wykazu Id12 – 301 Opole-Namysłów i 293 Jełowa -Kluczbork. Linia 301 jest czynna na odcinku z Opola do Jełowej, a 293 na całej trasie. Linia jest na całej trasie jednotorowa, niezelektryfikowana, bez czynnych stacji między Opolem i Kluczborkiem, przejezdna tylko dla autobusów szynowych ze względu na zły stan niektórych obiektów inżynierskich na trasie. Jest położona w całości na obszarze Opolszczyzny. Prędkość drogowa tej linii po pracach remontowych została podniesiona dla szynobusów do 70-80 km/h, oprócz krótkiego odcinka za Opolem z 60 km/h (3,8 km) i przed Kluczborkiem 50 km/h (1,6 km).

Linie zawieszono dnia 3 kwietnia 2000 roku na fali zawieszonych ruchów na liniach spalinowych. W tym samym czasie zawieszono przewozy na innych popularnych trasach Opolszczyzny m.in. na Nysa-Brzeg, Głubczyce-Racibórz. Wszystkie te linie charakteryzowały się wówczas znacznymi potokami wynoszącymi w kursach szczytowych ok. 150 osób. Co ciekawe wówczas zostawiono ruch pasażerski na dwóch liniach o dużo niższych przewozach na Opolszczyźnie – Kluczbork-Fosowskie i Nysa-Głuchołazy Zdrój. W tym pierwszym przypadku mówiło się o pomyłce PKP, które pomyliło linie do zawieszenia w swojej decyzji i zawieszono ruch na linii z przewozami dziennymi ok. 500 osób, a utrzymano na linii przewożącej 3 razy mniej. Większość pasażerów na linii Kluczbork-Fosowskie do czasu jej zawieszenia w 2004 r. grupowała się zresztą z kolejarzy dojeżdżających z Kluczborka do Opola do pracy.

Przewozy pasażerskie reaktywowano 3 października 2005 roku. Przygotowania do reaktywacji przewozów trwały blisko rok, tak aż w mediach pojawiały się głosy, czy linia zostanie reaktywowana. Na przełomie roku 2004/5 samorząd opolski zakupił autobus szynowy, który miał m.in. obsługiwać tę trasę. W wyniku wielostronnych uzgodnień przy pracach torowych i udrożnieniu linii pod względem przeciwpożarowym przebiegającej na znacznym odcinku przez lasy zatrudniono bezrobotnych z kilku gmin na trasie przejazdu (głównie Kluczborka). Zarządca infrastruktury wykonał prace remontowe, które pozwoliły nawet na odcinku 10 km podnieść prędkość do 80 km/h⁶. Zasadniczo na trasie pociąg porusza się z prędkością 70 km/h.

W efekcie możliwe było skrócenie czasu jazdy do poziomu najniższego w historii – poniżej godziny (55-56 minut), który zapewniał przewagę konkurencyjną kolei na starcie. W tym celu zlikwidowano postój pociągu w lesie na przystanku Osowiec Śląski.

Dodatkowo przed wznowieniem przewozów z przewoźnikiem uzgodniono wprowadzenie od początku taryfy handlowej, która zrównała poziom cen biletów jednorazowych na trasie Kluczbork-Opole z konkurencją autobusową.

Rozkład jazdy został przygotowany przez Biuro koordynacji komunikacji kolejowej w Woj. Opolskim⁷. Zaplanowano kursowanie 3 par pociągów. Tym co go wyróżniało względem innych ofert na reaktywowanych liniach było zapewnienie dojazdu ok. 9-ej do Opola i powrotu po 13-ej zamiast kursów wieczornych. Przy tworzeniu oferty skorzystano

⁶ Przed zawieszeniem składy tradycyjne poruszały się na linii z 70 km/h

⁷ Biuro prowadzili na zlecenie Województwa Opolskiego p. Marek Szpirko i Stanisław Biega

z ponad 100 opinii internautów na temat nowego rozkładu jazdy. Już w pierwszych miesiącach liczba pasażerów na linii przekroczyła 300 osób, co pozwoliło w 2006 r. uruchomić kolejną parę pociągów tym razem po południu (po 16-ej z Kluczborka i 17-ej z Opola). W efekcie liczba pasażerów w 2007 r. przekroczyła 500 osób w dni robocze. **W trakcie badań 24 listopada 2007 r. wyniosła 524 osoby, czyli 66 osób na pociąg.** Na tej linii zanotowano jedyny pociąg w trakcie pomiarów z liczbą pasażerów ponad 100 osób na 6:50 do Opola (134 osoby, stan maksymalny 123, 175% miejsc siedzących). Jeszcze jeden pociąg o 15:30 z Opole do Kluczborka miał wyższy stan maksymalny od liczby miejsc siedzących (95 osób, stan maksymalny 86, 123% miejsc siedzących). Kolejne pociągi kursujące w tzw. międzyszczytce zajęły w rankingu 3. Kluczbork 8:00-Opole (dalej do Nysy) (69 osób, stan maksymalny 68, 97% miejsc siedzących) i 5. Opole 13:30-Kluczbork (60 osób, stan maksymalny 56, 80% miejsc siedzących). W pierwszej 10-ce rankingu znalazł się jeszcze pociąg o 17:30 z Opola do Kluczborka, który przewiózł 52 osoby.

Co ważne badania nie zawierały odchyień od normy, gdyż w dniu badań nie było zorganizowanych grup wycieczkowych z szkół, które często korzystają z połączeń na 9-ą do Opola i o 13:30 z powrotem. Pozostałe pociągi przewiozły między 37 a 39 osób, głównie w pełnej relacji.

Tabela 5. Zestawienie frekwencji w pociągach na trasie Kluczbork-Opole-Kluczbork

	Kluczbork 5:55 - Opole			Kluczbork 8:00 - Opole			Kluczbork 14:30 - Opole			Kluczbork 16:30 - Opole		
	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan
Kluczbork	73	-	73	37	-	37	28	-	28	26	-	26
Borkowice	4	0	77	3	0	40	0	3	25	1	1	26
Bukowo	12	0	89	4	0	44	2	4	23	2	1	27
Tuły	2	0	91	2	0	46	0	3	20	0	0	27
Laskowice Ol.	5	1	95	2	0	48	0	2	18	1	2	26
Kały	10	0	105	5	0	53	2	0	20	2	0	28
Jełowa	3	4	104	2	0	55	1	0	21	1	0	29
Osowiec Przyst.	16	0	120	8	0	63	1	0	22	2	0	31
Kotórz Mały	6	3	123	5	0	68	5	2	25	2	0	33
Opole Gosławice	3	15	111	1	5	64	0	2	23	0	2	31
Opole Główne	-	111	0	-	64	0	-	23	0	-	31	0
Suma	134			69			39			37		

	Opole 6:55 - Kluczbork			Opole 13:30 - Kluczbork			Opole 15:30 - Kluczbork			Opole 17:30 - Kluczbork		
	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan
Opole Główne	31	-	31	55	-	55	79	-	79	44	-	44
Opole Gosławice	0	0	31	3	2	56	9	2	86	4	0	48
Kotórz Mały	0	1	30	0	2	54	2	5	83	2	3	47
Osowiec Przyst.	0	2	28	0	5	49	0	11	72	0	4	43
Jełowa	0	1	27	0	2	47	4	3	73	0	1	42
Kały	0	3	24	0	2	45	0	7	66	0	4	38
Laskowice Ol.	1	0	25	0	1	44	0	3	63	0	2	36
Tuły	1	0	26	0	1	43	0	2	61	2	1	37
Bukowo	2	0	28	0	5	38	1	8	54	0	3	34
Borkowice	3	0	31	2	3	37	0	4	50	0	1	33
Kluczbork	-	31	0	-	37	0	-	50	0	-	33	0
Suma	38			60			95			52		

Analizując wyniki badań frekwencji, choćby przez porównanie z innymi liniami, widać, że reaktywacja połączeń na tej linii była posunięciem zdecydowanie rozsądnym. Liczba pasażerów tylko w jednym pociągu (134) była większa niż całkowita frekwencja na kilku innych badanych liniach. Nawet najmniej frekwencyjny pociąg wiozł ich zdecydowanie więcej niż najlepsze pociągi w innych rejonach kraju. W efekcie w pierwszej piętnastce pociągów o najwyższej frekwencji z badanych, są wszystkie pociągi

(8) na Kluczbork-Opole.

Przywrócenie połączeń poprzedził szereg kompleksowych zabiegów. Marketingowe badania zachowań komunikacyjnych w tym rejonie pozwoliły utworzyć rozkład jazdy dostosowany do potrzeb miejscowej społeczności. W poprzednim rozkładzie jazdy kursowały co prawda jedynie cztery pary pociągów, jednak dla podróży w standardowych godzinach dojazdów (powrotów) do szkół i pracy jak się okazuje nie jest to bariera do uzyskania zakładanych przewozów (plan w 2005 r. zakładał 300-400 osób w dobie).

Dominują w przewozach stacje Opole i Kluczbork, generujących potoki w dzień roboczy 442 i 315 osób. Większość pasażerów pociągiem pokonuje całą trasę. Co ciekawe dawna stacja Jełowa ma najniższą wymianę pasażerów (22) obok położonych w lesie, daleko od wsi Tuł (14) i Laskowic (20). Mimo to nawet najmniej popularny przystanek obsługuje średnio nie mniej niż 2 pasażerów na pociąg. Na trasie największą wymianę mają na pociąg Bukowo (44), Gosławice (48) i Osowiec (49) po 6 osób na pociąg.

Tym, co wyróżnia tę linię z pozostałych jest zmienność terminów kursowania – jedna para pociągów nie kursuje w dni wolne, kiedy notuje się znaczny spadek przewozów kolejowych.

W rozkładzie jazdy 2007/8 kursowanie dotychczasowych pociągów zostało utrzymane bez większych zmian, pomijając kilkuminutowe przesunięcia godzin odjazdu rannych pociągów, natomiast wprowadzono dodatkową, wieczorną parę pociągów – odjeżdżający z Kluczborka o godz. 18:50 oraz z Opoła, w kierunku Kluczborka (i dalej, w terminach – Namysłowa) o 19:50. Wraz z nowym rozkładem jazdy, obowiązującym od 9 grudnia ub. r. kursuje dodatkowa para pociągów – należy przyznać, że w obecnych polskich warunkach 5 par połączeń na linii lokalnej jest wciąż ofertą niezłą. Warto zauważyć, że od początku reaktywacji pociągi z Opoła o 13:30 i 15:30 mają tę samą porę odjazdu. Pociągi po południu kursują równo co dwie godziny (z Opoła jeszcze o 17:30)

Linia Kluczbork-Opole ma najwyższy wskaźnik popularności linii z badanych na km trasy wynoszący **1,42 pas/km** .



Zdjęcie 1: Pasażerowie tłoczą się przed drzwiami szynobusu, by zająć miejsca siedzące w pociągu 935 na stacji w Opolu. (zdj. Anna Ostrowska)

4.2. Linia komunikacyjna Nasielsk – Sierpc

Trasa Nasielsk-Sierpc położona jest na linii kolejowej wg wykazu Id12 – 27 Nasielsk-Toruń Wschód. Trasa Nasielsk-Sierpc ma 87,489 km. Cała linia jest czynna, prowadzone na niej są przewozy towarowe. Linia jest na całej trasie jednotorowa, niezelektryfikowana, z czynnymi stacjami na trasie w Płońsku, Raciążu, Zawidzu i w Sierpcu jako stacji węzłowej. Badany odcinek leży w całości na obszarze Mazowsza.

Przerwa w kursowaniu pociągów pasażerskich na tej linii trwała równo dwa lata. Zlikwidowane z dniem 1 czerwca 2004 roku przez PKP Przewozy Regionalne pociągi, wróciły na tory tego samego dnia 2006 roku, obsługiwane już przez samorządową spółkę Koleje Mazowieckie sprowadzonymi z Niemiec używanymi szynobusami serii VT627 i VT628. Przed zawieszeniem pociągi były obsługiwane składami tradycyjnymi.

Po wznowieniu pociągi pojechały z prędkością tylko 50 km/h, w efekcie przejechanie całej trasy zajmowało blisko 130 minut. Czas ten co prawda jest na poziomie sprzed zawieszenia przewozów, ale jest to blisko 20 minut dłużej niż w latach 90-tych. Trudno tu mówić o nowej jakości, jak w przypadku Kluczbork-Opole, gdzie czas względem okresu przed zawieszeniem skrócono o 20%.

Na linii kursuje 5 par pociągów codziennego kursowania. Z wszystkich reaktywowanych linii na trasie Sierpc-Nasielsk pociągi z racji na długość linii wykonują znaczącą pracę eksploatacyjną – 310 tys. pockm wobec 120 tys. km w 2007 r. na linii Kluczbork -Opole. Nasielsk-Sierpc ma zdecydowanie największą pracę przewozową z wszystkich wznowionych linii. **Nie przekłada się to jednak na wielkość potoków, które wyniosły w trakcie badań, tj. w dniach 6-7 grudnia, 287 osób, czyli po 29 osób na pociąg.**

Jednak linia kryje w sobie potencjał przewozowy, który ujawnił się w trakcie badań na jednym pociągu, który jest w rankingu 7. Sierpc 14:20-Nasielsk z liczbą 56 pasażerów. Ponad połowa z nich wsiadła na stacji Płońsk po 15-ej, do którego to przemysłowego miasta nie ma rano dogodnego dojazdu do pracy na 7-ą. Mimo 10 pociągów, tylko Sierpc ma zapewnioną obsługę potoków szkolnych (rano dojazd na 8-ą, powrót po 14-ej) I te potoki obsługuje na odcinku Zawidz Kościelny-Sierpc ww. pociąg i kolejny pod względem frekwencji pociąg 11-y w rankingu z Nasielska o 5:24 na 7:30 do Sierpca (41 pasażerów), gdzie na odc. 10 km korzysta z pociągu 2/3 pasażerów. De facto znaczna część pociągów na odcinku Zawidz-Płońsk przewozi poniżej 5 pasażerów, w jednym wypadku to był tylko ankier.

Kolejny pociągi kursujące w tzw. międzyszczytce zajęły w rankingu 15. Nasielsk 10:27-Sierpc 12:33 (37 osób), a pociąg dowożący rano kolejarzy do pracy 17. Sierpc 2:52-Nasielsk 5:00 (35 osób), czy odwożący z pracy po południu 21. Nasielsk 17:57-Sierpc 20:08.

Niestety pozostałe pociągi frekwencję dyskwalifikującą ich kursowanie zważywszy na długość trasy – po 25 osób pociąg o 13:47 z Nasielska do Sierpca i 17:21 z Sierpca do Nasielska, aż po 10-14 osób w kursach o 5:56 i 7:57 z Sierpca do Nasielska 8:10 i 10:04, oraz z Nasielska o 21:47 do Sierpca na 23:52. Warto zanalizować kurs o 5:56 z Sierpca na 8:10 w

Nasielsku, pociąg jest za późno w Płońsku o 30-40 minut by dowozić do pracy na 7-ą i to samo dotyczy dojazdu do szkół w Nasielsku. Z kolei kurs o 13:47 z Nasielska jest w o 40-50 minut za wcześnie, by obsłużyć potencjalne potoki. W efekcie w teoretycznie atrakcyjnej porze kursują puste pociągi.

W skrajnym wypadku przewozy winny obsługiwać odcinki Sierpc-Zawidz Kościelny i Płońsk-Nasielsk, bo na tych odcinkach koncentruje się 66% przewozów. Wówczas zapewne byłoby możliwe przygotowanie rzeczywiście atrakcyjnej oferty dla mieszkańców.

Linia z Nasielska do Sierpca to dowód na rolę potoków lokalnych w obsłudze linii. Ich brak powoduje wysoką nierentowność przewozów. Skomunikowania dają natomiast naprawdę marginalne potoki. Przykład pociągu o najwyższej liczbie pasażerów Sierpc 14:20-Nasielsk z 56 osób aż 24 dojechały do Nasielska, ale tylko 3 dojechały na skomunikowanie!

	Nasielsk 5:24-Sierpc 7:30			Nasielsk 10:27-Sierpc 12:33			Nasielsk 13:47-Sierpc 15:54		
	wsiadł	wysiadł	Stan	wsiadł	wysiadł	Stan	wsiadł	wysiadł	Stan
Nasielsk	3		3	14		14	18		18
Cieksyn	3	0	6	9	1	22	0	2	16
Wkra	4	0	10	5	1	26	2	4	14
Dalanówek	2	0	12	1	0	27	0	0	14
Płońsk	0	11	1	2	17	12	0	7	7
Arcelin	0	0	1	0	0	12	0	0	7
Baboszewo	0	0	1	0	0	12	0	0	7
Kaczorowo	0	0	1	0	1	11	1	2	6
Raciąż	1	0	2	1	1	11	0	4	2
Koziebrody	0	0	2	0	1	10	2	0	4
Zawidz Kościelny	14	0	16	2	1	11	2	0	6
Zawidz	14	1	29	3	0	14	0	0	6
Mieszaki	0	0	29	0	1	13	0	0	6
Sierpc		29	0		13	0		6	0
Suma	41			37			25		

	Nasielsk 17:59-Sierpc 20:07			Nasielsk 21:48-Sierpc 23:52		
	wsiadł	wysiadł	Stan	wsiadł	wysiadł	Stan
Nasielsk	29		29	13		13
Cieksyn	0	7	22	0	5	8
Wkra	0	1	21	0	1	7
Dalanówek	0	0	21	0	0	7
Płońsk	2	6	17	1	0	8
Arcelin	0	0	17	0	0	8
Baboszewo	0	1	16	0	2	6
Kaczorowo	0	0	16	0	0	6
Raciąż	0	1	15	0	0	6
Koziebrody	0	3	12	0	0	6
Zawidz Kościelny	0	0	12	0	0	6
Zawidz	0	2	10	0	0	6
Mieszaki	0	1	9	0	1	5
Sierpc		9	0		5	0
Suma	31			14		

	Sierpc 2:52-Nasielsk 5:00			Sierpc 5:56-Nasielsk 8:10			Sierpc 7:57-Nasielsk 10:04		
	wsiad b	wysiad b	Stan	wsiad b	wysiad b	Stan	wsiad b	wysiad b	Stan
Sierpc	7		7	1	0	1	7		7
Mieszaki	1	0	8	1	0	2	0	0	7
Zawidz	2	0	10	0	0	2	1	1	7
Zawidz Kościelny	0	0	10	0	0	2	1	2	6
Koziebrody	2	0	12	0	0	2	0	1	5
Raciąż	2	0	14	2	1	3	0	0	5
Kaczorowo	2	0	16	0	0	3	0	0	5
Baboszewo	2	0	18	4	0	7	0	0	5
Arcelin	0	0	18	0	0	7	0	0	5
Płońsk	5	0	23	0	3	4	0	1	4
Dalanówek	0	0	23	0	0	4	0	0	4
Wkra	2	0	25	2	0	6	0	0	4
Cieksyn	10	0	35	3	0	9	1	0	5
Nasielsk		35	0		9	0		5	0
Suma	35			13			10		

	Sierpc 14:20-Nasielsk 16:32			Sierpc 17:21-Nasielsk 19:30		
	wsiad b	wysiad b	Stan	wsiad b	wysiad b	Stan
Sierpc	17	-	17	16	-	16
Mieszaki	0	0	17	0	0	16
Zawidz	0	4	13	1	5	12
Zawidz Kościelny	0	5	8	0	6	6
Koziebrody	0	1	7	0	3	3
Raciąż	2	0	9	1	1	3
Kaczorowo	0	0	9	0	0	3
Baboszewo	2	1	10	0	0	3
Arcelin	0	0	10	0	0	3
Płońsk	30	0	40	5	2	6
Dalanówek	0	1	39	0	0	6
Wkra	1	9	31	0	1	5
Cieksyn	4	11	24	2	2	5
Nasielsk		24	0		5	0
Suma	56			25		

Najwięcej pasażerów generują Nasielsk (155), Sierpc (110), Płońsk (92), Cieksyn (60) – w sumie 70%. Zawidz, Zawidz Kościelny i Wkra kolejne 16%. Bezwzględnie należy zlikwidować postój w Arcelinie (brak pasażerów), a na kilku innych należy rozważyć zlikwidowanie postojów w całości lub na większości kursów – wymiana pasażerów w dobie poniżej 0,7 osoby na pociąg: w Kaczorowie (6), Mieszakach (3), Dalanówku (1), Koziebrodach (8). Powyższe wpłynęłoby na skrócenie czasu jazdy o kilka minut.



Zdjęcie 2: Płońsk to najważniejsza stacja na trasie Nasielsk-Sierpc, którego potencjału na razie kolej nie wykorzystuje (zdj. Marcin Maciąg)

Wznowienie przewozów nie przyniosło na obecnym etapie zakładanych wyników. Dominują przewozy pracownicze (kolejarskie) i stricte lokalne na krótkich odcinkach, jednak tylko na niektórych połączeniach, najlepiej dostosowanych do potrzeb lokalnych. Przed wznowieniem przewozów podyktowanym w dużej mierze naciskami wspólnot lokalnych nie dokonano jakościowej zmiany wizerunku kolei.

Jedynym znakiem czasu było wprowadzenie do obsługi w celu ograniczenia kosztów jednoczłonowych autobusów szynowych. Niestety zabrakło działań na innych polach – w zakresie poprawy standardu infrastruktury kolejowej w celu skrócenia czasu jazdy (linia biegnie wzdłuż zmodernizowanej właśnie drogi krajowej), wprowadzenia konkurencyjnej taryfy, dostosowania oferty do większych potoków (dojazdy do Płońska do pracy 7-15 i szkół w Nasielsku 8-14). Trudno jest określić inne niezbędne kroki do wzrostu znaczenia kolei bez wykonania całościowej analizy rynku.

W nowym rozkładzie jazdy została dla autobusów szynowych podniesiona prędkość do 60 km/h, w efekcie czas jazdy skrócił się do nawet 112 minut, a więc poziomu z lat 90-tych, gdy na linii obowiązywała prędkość 80 km/h, lecz kursowały ciężkie składy złożone z 4 Bhp. Oprócz zmian wynikających z krótszych czasów przejazdu. Dokonano korekt rozkładu jazdy – pociąg z Nasielska o z 17:59 został opóźniony na 18:52, a kurs z

21:48 przyspieszony na 20:55. W odwrotnym kierunku kurs z Sierpca z 17:21 przesunięto na 16:45, w efekcie w Nasielsku jest 51 minut wcześniej. Oferta ta jednak w dalszym ciągu nie eliminuje wymienionych wyżej mankamentów.

Mimo, że linia jest na drugim miejscu pod względem liczby pasażerów w dobie (287 osób), to jest dopiero na siódmym, jeśli chodzi o popularność kolei (0,33 pasażer/km) wśród linii o najsłabszych przewozach poniżej 0,4 pasażera na km.

4.3. Linia komunikacyjna Sławno – Darłowo

Linia 418 wg wykazu Id12 i 384 wg SRJP, Sławno – Darłowo w całości położona jest w województwie zachodniopomorskim. Po ponad dziesięcioletniej (przewozy zawieszono dnia 1 września 1990 roku) przerwie, w 2001 roku została nakładem około 15 mln złotych wyremontowana z powodu jej znaczenia obronnego i zamiarów wykorzystania portu w Darłowie jako terminalu gazowego. Efektem było podniesienie ówczesnej niskiej prędkości na poziomie 20-30 km/h do 80 km/h. Remont zakończono w czerwcu 2002 r., a przez kolejne trzy lata na linii kolejowej nie pojawił się żaden pociąg. Dopiero zakup używanych autobusów szynowych DB z Niemiec pozwolił na wznowienie przewozów pasażerskich. Inauguracja przewozów na wyremontowanej linii nastąpiła dnia 20 czerwca 2005 roku, a więc po niemalże piętnastoletniej przerwie.

Ofertę przewozową na wznowionej linii wyróżniała od początku oferta 5 par pociągów, która to ilość na wielu innych liniach po reaktywacji jest nieosiągalna. W międzyczasie liczbę kursujących pociągów zwiększono do 7 par codziennych w rozkładzie jazdy 2006/7, która została utrzymana w rozkładzie jazdy 2007/8.

Mimo stosunkowo rozbudowanej oferty przewozowej, przewozy na linii lokalnej nie są wysokie. Dziennie **Średnia liczba pasażerów na kurs w dni robocze wyniosła 18 osób na pociąg**. Zwłaszcza na niskim poziomie są przewozy wieczorne. Najmniejszym powodzeniem cieszyły się pociągi wieczorne – całkowita frekwencja w żadnym z nich nie przekroczyła 10 osób.

Popularne są dojazdy szkolne zwłaszcza do Sławna – o czym świadczy najwyższa frekwencja w dwóch pociągach “szkolnych” pociągach do/z Sławna. Jednakże, wobec atrakcyjnego czasu przejazdu oraz dogodnego położenie dworców w obu miastach, dziwi tak umiarkowane wykorzystanie pociągów. Zwłaszcza, że stanowią one dogodny środek transportu przy przejazdach do okolicznych większych miast – Słupska i Koszalina, będąc poprawnie skomunikowane z pociągami na linii Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński.

Badania frekwencji na tej linii przeprowadzono w dniach 14-15 listopada 2007 roku.

Tabela 7. Zestawienie frekwencji w pociągach na trasie Sławno -Darłowo- Sławno

	Sławno 5:52 - Darłowo 6:15			Sławno 6:50 - Darłowo 7:14			Sławno 8:30 - Darłowo 8:54			Sławno 14:30 - Darłowo 14:53		
	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan
Sławno	8	-	8	15	-	15	13	-	13	25	-	25
Boleszewo	0	0	8	4	0	19	0	0	13	0	10	15
Nowy Jarosław	3	0	11	3	0	22	3	1	15	2	1	16
Sińczyca	1	0	12	0	0	22	1	0	16	1	0	17
Darłowo	-	12		-	22		-	16		-	17	
SUMA	12			22			17			28		

	Sławno 15:45 - Darłowo 16:09			Sławno 18:46 - Darłowo 19:09			Sławno 20:18 - Darłowo 20:41		
	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan
Sławno	22	-	22	10	-	10	6	-	6
Boleszewo	0	4	18	0	6	4	0	1	5
Nowy Jarosław	5	1	22	0	1	3	0	0	5
Sińczyca	0	2	20	0	0	3	0	0	5
Darłowo	-	20		-	3		-	5	
SUMA	27			10			6		

8 Linia Kluczbork-Opole o zdecydowanie najwyższych przewozach pasażerskich w Polsce po reaktywacji została wznowiona z liczbą 3-ch par pociągów w dobie i dopiero po ponad 4-latach liczba kursujących w dni robocze pociągów osiągnęła poziom oferty jak na linii Darłowo-Sławno w dni jej reaktywacji.

	Darłowo 6:19 - Sławno 6:42			Darłowo 7:19 - Sławno 7:42			Darłowo 10:26 - Sławno 10:50			Darłowo 15:10 - Sławno 15:34		
	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan
Darłowo	18	-	18	23	-	23	5	-	5	24	-	24
Sińczyca	2	0	20	0	0	23	0	1	4	1	2	23
Nowy Jarosław	1	0	21	3	0	26	1	0	5	0	6	17
Boleszewo	4	0	25	9	0	35	5	0	10	2	0	19
Sławno	-	25		-	35		-	10		-	19	
SUMA	25			35			11			27		

	Darłowo 16:20 - Sławno 16:44			Darłowo 19:14 - Sławno 19:38			Darłowo 20:46 - Sławno 21:10		
	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan
Darłowo	13	-	13	9	-	9	9	-	9
Sińczyca	0	0	13	0	0	9	0	0	9
Nowy Jarosław	0	3	10	0	4	5	0	0	9
Boleszewo	3	1	12	0	0	5	0	0	9
Sławno	-	12		-	5		-	9	
SUMA	16			9			9		

Mimo stosunkowo rozbudowanej oferty brakuje w rozkładzie jazdy pociągów między 8-14 (do Darłowa brak połączeń, z powrotem jedno po 10-ej), przy równoczesnej dużej liczbie pociągów wieczorem – 2 pary pociągów po 18:40. Temu właśnie należy przypisać stosunkowo niskie przewozy, gdyż brakuje możliwości wykonania przejazdów fakultatywnych, gdzie między przyjazdem do miasta na sprawunki, a powrotem winien być odstęp 2-5 godzin, a nie 8 jak w przypadku dojazdów do Sławna. Tak skonstruowany rozkład jazdy ogranicza też potencjalne przewozy szkolne, gdyż pomija fakt nauki zaczynającej się na 9-ą, czy 10-ą i powrotów z szkoły po 12-ej i 13-ej. Jak pokazuje przykład tej linii, o wielkości przewozów nie decydują skomunikowania w dalszych relacjach, które mają znaczenie tylko uzupełniające, a nie podstawowe dla wielkości przewozów na linii lokalnej (podstawą potoków są potoki szkolne do obu miast).

Warto zauważyć, że przewozy na tej linii stały się w większym stopniu produktem marketingowym niż ekonomicznym, gdyż według danych ZPRR w Szczecinie przytoczonych w połowie 2007 r. w prasie codziennie z przewozów na linii miało korzystać ok. 1000 osób. De facto jest to czterokrotnie mniej.

Z drugiej strony z racji na krótką relację realizacja przewozów na tej linii nie wymaga znacznej dotacji, gdyż praca liczona w pociągokilometrach jest stosunkowo niewielka. Rocznie wykonywane jest ponad 90 tys. km przy 7 parach kursujących codziennie, gdy prowadzenie 4 par pociągów na Kluczbork-Opole wymagało rocznej pracy przewozowej 120 tys. km przy ograniczonych terminach kursowania 1 pary. W efekcie nawet średnia liczba 18 pasażerów na pociąg nie jest zła, zważywszy na ilość punktów odprawy pasażerów i długość linii. Dlatego linia Sławno-Darłowo jest na trzecim miejscu spośród reaktywowanych linii zarówno pod względem liczby pasażerów w dobie (**254 osoby**), jak i nowych pasażerów na km trasy (**0,96 pasażer/km**).

Niestety, dotychczas, mimo planów, nie zdołano przedłużyć istniejącego połączenia do Darłówka, tak, by pociąg mógł dojeżdżać praktycznie nad samo morze. Jest to niezwykle istotne, zwłaszcza w sezonie letnim dla znacznego podniesienia atrakcyjności linii. Można przypuszczać, iż wydłużenie relacji lub jej brak może stanowić w przyszłości decydującą o ekonomice tej linii.

9 odległość taryfowa wynosi tylko 19 km



Zdjęcie 3: Pociągi na linii Sławno - Darłowo nie cieszą się takim powodzeniem, jak to się przedstawia w prasie. (14.11.2007 – godz. 10:43, pociąg 11036). (zdj. Marcin Maciąg)

Po wejściu w życie nowego rozkładu jazdy oferta na linii nie uległa zasadniczym zmianom – nadal kursuje 7 par pociągów, z pierwszym i ostatnim kursem z/do Kołobrzegu, gdzie znajduje się najbliższe miejsce stacjonowania zachodniopomorskich szynobusów. Dość istotnym zmianom uległy natomiast godziny odjazdów niektórych pociągów. W godzinach porannych jedyną większą korektę stanowi przyspieszenie pociągu odjeżdżającego z Sławna o godz. 8:30 (obecnie 7:55). Z pewnością rozsądne jest przesunięcie najmniej obłożonych wieczornych pociągów, w żadnym z nich frekwencja nie przekroczyła 10 osób, na godziny wczesnopołudniowe, kiedy z pewnością cieszyć się będą większym zainteresowaniem. Jeden z wieczornych pociągów z Sławna przeniesiono na godzinę 13:30, analogicznie “stworzono” kurs z Darłowa o 14:02. Problematyczne w świetle struktury przewozów jest prowadzenie wszystkich pociągów codziennie. Wydaje się, że przy obecnej dotacji możliwe jest uruchamianie 8 par pociągów dni szkolne i 5 w dni wolne, przy wprowadzeniu oddzielnego dostosowanego do rozkładu wakacyjnego rozkładu letniego z 7 parami pociągów.

4.4. Linia komunikacyjna Radom – Drzewica -Radom

Linia 22 wg Id12 i 113 wg SRJP łączy Radom z Tomaszowem Mazowieckim i na odcinku Radom-Drzewica jest dwutorową linią zelektryfikowaną, położoną na Mazowszu i na krótkim odcinku przed Drzewicą w województwie łódzkim. Odcinek Drzewica – Tomaszów Mazowiecki jest jednotorowy. Tor do Radomia ma prędkość drogową 100 km/h, z powrotem z Radomia przez 40 km prędkość 80 km/h, a do Drzewicy 60 km/h. Na odcinku Drzewica -Tomaszów prędkość drogową wynosi po połowie 100 i 80 km/h. Po linii odbywa się ruch towarowy, a na odcinku Tomaszów-Drzewica przez cały czas były wykonywane przewozy regionalne w ilości 1 pary w dobie. W 2006 r. na trasie pojawił się pociąg pospieszny relacji Lublin<-> Poznań, który został zawieszony z wejściem nowego rozkładu jazdy 2007/8.

Ostatnie pociągi regionalne pojechały tą linią dnia 12 grudnia 2004, zawieszono jeszcze przez PKP Przewozy Regionalne. Od dłuższego czasu mówiło się o reaktywacji przewozów na tej linii przez spółkę Koleje Mazowieckie. Na przeszkodzie stały jednak trudności logistyczne – jedynym na Mazowszu miejscem stacjonowania szynobusów jest jak dotychczas lokomotywnia w Tłuszczu, stąd istniałaby konieczność kłopotliwych podsyłów taboru do odległego Radomia. Dopiero 1 września ub. r. Koleje Mazowieckie wznowiły połączenia na tej linii, jednak przez wzgląd na charakter linii przy wykorzystaniu jednostek elektrycznych EN57. Oferta KM wyniosła 5 par pociągów, z tego 3 do Drzewicy i 2 do Przysuchy. Jedną parę na wniosek Województwa Łódzkiego¹⁰ finansującego w całości to połączenie uruchomiły równolegle PKP PR na odcinku Radom-Tomaszów Mazowiecki. W efekcie na trasie pojawiło się w sumie 6 par pociągów.

W poniższej tabeli przedstawiono wymianę pasażerską na poszczególnych stacjach i przystankach w dniu badań tj. 5 grudnia ub. r.

Tabela 8. Zestawienie frekwencji w pociągach na trasie Radom – Drzewica -Radom

Radom 4:49 - Tomaszów Maz. 6:52				Radom 7:52 - Przysucha 8:43				Radom 10:51 - Drzewica 12:07			
	wsiadło	wysiadło	stan		wsiadło	wysiadło	stan		wsiadło	wysiadło	stan
Radom	3	-	3	Radom	16	-	16	Radom	13	-	13
Radom Podkanów	0	0	3	Radom Podkanów	0	0	16	Radom Podkanów	0	0	13
Kończyce Rad.	0	0	3	Kończyce Rad.	0	0	16	Kończyce Rad.	0	0	13
Wolanów	0	2	1	Wolanów	1	7	10	Wolanów	2	4	11
Chromów	0	0	1	Chromów	0	0	10	Chromów	0	0	11
Podbór	0	0	1	Podbór	0	1	9	Podbór	0	5	6
Wieniawa	0	0	1	Wieniawa	0	3	6	Wieniawa	0	2	4
Skrzynno	0	0	1	Skrzynno	0	0	6	Skrzynno	0	0	4
Przysucha	0	0	1	Przysucha	-	6	0	Przysucha	0	0	4
Smogorzów P.	0	0	1	Suma	17			Smogorzów P.	0	0	4
Zygmuntów	0	1	0					Zygmuntów	0	0	4
Bieliny Opocz.	-	-						Bieliny Opocz.	0	0	4
Drzewica	-	-						Drzewica	-	4	0
Suma	3							Suma	15		

¹⁰ Uruchomienie przewozów na odcinku Radom-Tomaszów Mazowiecki na wniosek łódzkiego wynika z uzgodnień z Mazowszem dotyczącym finansowania pociągów KM na odcinkach łódzkich. W zamian za ich finansowanie przez Mazowsze, samorząd łódzki finansuje pociąg do/ z Radomia, który docelowo ma zapewnić bezpośrednie połączenie z Łodzią.

Radom 13:58 - Przysucha 14:48				Radom 16:20 - Drzewica 17:35				Radom 20:15 - Drzewica 21:32			
	wsiadło	wysiadło	stan		wsiadło	wysiadło	stan		wsiadło	wysiadło	stan
Radom	18	-	18	Radom	24	-	24	Radom	9	-	9
Radom Podkanów	4	0	22	Radom Podkanów	1	2	23	Radom Podkanów	-	0	9
Kończyce Rad.	0	0	22	Kończyce Rad.	0	1	22	Kończyce Rad.	-	-	9
Wolanów	5	8	19	Wolanów	0	7	15	Wolanów	-	7	2
Chromów	0	3	16	Chromów	0	6	9	Chromów	-	-	2
Podbór	0	0	16	Podbór	0	1	8	Podbór	-	-	2
Wieniawa	0	5	11	Wieniawa	0	3	5	Wieniawa	-	2	0
Skrzynno	0	0	11	Skrzynno	0	0	5	Skrzynno	-	-	-
Przysucha	-	11	0	Przysucha	1	0	6	Przysucha	-	-	-
Suma	27			Smogorzów P.	0	0	6	Smogorzów P.	-	-	-
				Zygmuntów	0	1	5	Zygmuntów	-	-	-
				Bieliny Opocz.	0	0	5	Bieliny Opocz.	-	-	-
				Drzewica	-	5	0	Drzewica	-	-	-
				Suma	26			Suma	9		

Drzewica 5:55 - Radom 7:06				Przysucha 8:56 - Radom 9:46				Drzewica 12:13 - Radom 13:23			
	wsiadło	wysiadło	stan		wsiadło	wysiadło	stan		wsiadło	wysiadło	stan
Drzewica	6	-	6	Przysucha	5	-	5	Drzewica	4	-	4
Bieliny Opocz.	0	0	6	Skrzynno	1	0	6	Bieliny Opocz.	0	0	4
Zygmuntów	3	0	9	Wieniawa	3	0	9	Zygmuntów	0	0	4
Smogorzów P.	0	0	9	Podbór	0	0	9	Smogorzów P.	0	0	4
Przysucha	4	0	13	Chromów	1	0	10	Przysucha	0	0	4
Skrzynno	2	0	15	Wolanów	9	0	19	Skrzynno	0	0	4
Wieniawa	8	0	23	Kończyce Rad.	2	0	21	Wieniawa	0	0	4
Podbór	2	0	25	Radom Podkanów	1	3	19	Podbór	2	0	6
Chromów	4	0	29	Radom	-	19	0	Chromów	0	0	6
Wolanów	13	7	35	Suma	22			Wolanów	6	0	12
Kończyce Rad.	0	0	35					Kończyce Rad.	0	0	12
Radom Podkanów	0	3	32					Radom Podkanów	0	0	12
Radom	-	32	0					Radom	-	12	0
Suma	42							Suma	12		

Przysucha 14:55 - Radom 15:43				Drzewica 18:10 - Radom 19:21			
	wsiadło	wysiadło	stan		wsiadło	wysiadło	stan
Przysucha	3	-	3	Drzewica	6	-	6
Skrzynno	0	0	3	Bieliny Opocz.	0	0	6
Wieniawa	0	0	3	Zygmuntów	0	0	6
Podbór	1	0	4	Smogorzów P.	0	0	6
Chromów	0	0	4	Przysucha	0	0	6
Wolanów	2	0	6	Skrzynno	0	0	6
Kończyce Rad.	1	0	7	Wieniawa	1	0	7
Radom Podkanów	0	0	7	Podbór	0	0	7
Radom	-	7	0	Chromów	0	0	7
Suma	7			Wolanów	0	1	6
				Kończyce Rad.	0	0	6
				Radom Podkanów	0	0	6
				Radom	-	6	0
				Suma	7		

Badaniami objęto 11 pociągów, które przewiozły w sumie 187 osób. Średnio pociąg przewozi tylko 17 pasażerów. Mimo, że linia prowadzi do jednego z większych miast w Polsce, które liczy ćwierć miliona ludzi, nie przekłada się to na powodzenie przewozów kolejowych. Na linii w trakcie badań obowiązywała już specjalna taryfa handlowa, która jest konkurencyjna względem komunikacji autobusowej. Na stacjach i miejscowościach wzdłuż trasy rozwieszono plakaty promujące połączenie kolejowe. Jak się okazuje działania marketingowe te były zbyt jednostronne i nie poparte analizą rynku. Najwyżej w rankingu pociągów jest 10. pociąg Drzewica 5:55-Radom 7:05 z 42 pasażerami, z których połowa wsiadła w Wieniawie i Wolanowie. Nawet ten najlepszy na trasie pociąg ma 0,78 pas/km. Kolejne w rankingu pociągi 23. Radom 13:58-Przysucha 14:48 przewiózł 26 pasażerów i 28. Radom 16:20-Drzewica przewiózł 25 pasażerów oraz 35. Przysucha 8:46 -Radom 9:46 z 22 pasażerami.

Pozostałe pociągi przewiozły od 3 do 17 osób. Najmniej pociąg PKP PR tylko 3, którego pora była niedostosowana do celu, jakim jest dojazd do Łodzi i wyjazd z Radomia

o akceptowalnej porze. Pociąg skomunikowano w Tomaszowie na Koluszki, pogarszając połączenie do Łodzi i wyprawiając z Radomia przed 5-ą rano. W efekcie jest to książkowy przykład, jak nie powinno się realizować oferty. Inne kursujące w dzień połączenia przewiozły od 7 do 17 osób.

Najwięcej pasażerów wygenerowała stacja w Radomiu (159) i Wolanowie (81). Inne przystanki o większej liczbie pasażerów to Przysucha (30) i Wieniawa (27). W ciągu badań nikt nie skorzystał z przystanków Bieliny (0) i Smogorzów (0), a tylko kilka osób z Skrzynna (3), Kończyc (4) i Zygmuntowa (5).

Skąd tak niskie przewozy na atrakcyjnej linii do dużego miasta? W przypadku tej linii problemem jest odległe położenie stacji od centrum dwóch największych miejscowości znajdujących się na trasie. Dla ponad 6-tysięcznej Przysuchy odległość ta wynosi ok. 3 km, natomiast w przypadku 4-tysięcznej Drzewicy – ok. 1,5 kilometra. Innym powodem jest niedostosowanie rozkładu jazdy do dojazdów do pracy i szkół. Po wznowieniu dostosowano do skomunikowań w Radomiu stary rozkład jazdy z początku wieku, gdzie nie ma rano dojazdu na 7-ą i 8-ą, lecz jest pociąg tak w środku, a zamiast oferty dla uczniów (pociąg ok. 14:30), czy wracających z pracy (15:30) mieliśmy kursy o 13:48 i 16:20. Choć jest dojazd na 10-ą to nie ma powrotu po 18-iej itd. W efekcie i tutaj znaczną część przewozów generują kolejarze korzystający z tanich biletów z ulgą 99%. Brakowało bezpośredniego połączenia do Łodzi o akceptowalnej porze, które z racji na wielkość miast będzie stanowić alternatywę dla komunikacji autobusowej.

Kolejnym problemem są czasy jazdy, które są zwyczajnie długie. Mimo wysokich prędkości drogowych, czas jazdy wskazuje, że na gruncie pociąg jedzie dużo wolniej osiągając prędkości komunikacyjne rzędu 43-45 km/h, a więc niekonkurencyjne względem mikrobusów dysponujących lepszą dostępnością linii komunikacyjnej. Co gorsza od grudnia 2007 r. czasy jazdy uległy dalszemu wydłużeniu o blisko 10 minut, powodując obniżenie prędkości komunikacyjnej poniżej 40 km/h (dla porównania Sierpc-Nasielsk ok. 47 km/h).

Dlatego trudno oczekiwać, by uczeń, aby dojechać do szkoły wstawał o 5-iej rano w miejscowości odległej o 30 km od Radomia. Bez pozyskania potoków szkolnych i studenckich lub masowych przewozów pracowniczych, każda linia kolejowa skazana jest na niszową i niekonkurencyjną ofertę. Tak jest w przypadku Radom-Drzewica, gdzie popularność kolei wynosi **0,37 pas/km** (tylko 6 miejsce w rankingu popularności kolei). Na linii praca przewozowa rocznie przekracza za to 200 tys. pockm, co daje linii 2 miejsce wg wielkości pracy przewozowej na liniach po reaktywacji w kraju.

Wyraźnie widać, że ruch na tej linii koncentruje się wokół Radomia – jest on naturalnym centrum regionu – miejscem pracy i nauki. Choć trudno w tym przypadku wyciągać obiektywne wnioski, z racji niezadowolającej frekwencji, wyraźnie widać, że największą popularnością cieszą się pociągi zapewniające poranny dojazd do miasta oraz powrót w godzinach popołudniowych.

Niestety, po raz kolejny można stwierdzić, że wznowienie kursowania pociągów osobowych na linii nie przyniosło pokładanych w nim nadziei. Ten przykład jest o tyle inny, że przygotowana oferta zarówno pod względem kształtu, jak i wielkości jest

zadowolająca. Reaktywację poprzedziły działania marketingowe, przygotowano także specjalną promocyjną taryfę biletową. Niestety, choć regułą powinno być, jak stało się w przypadku linii Kluczbork – Opole, że taryfę promocyjną wprowadza się wraz z wznowieniem połączeń, w tym wypadku miało to miejsce znacznie później, prawdopodobnie, kiedy okazało się, że pociągi jeżdżą zupełnie puste. Przy liczbie 6 par jest możliwe przygotowanie rozkładu jazdy, który zapewni oddzielnie dojazdy do pracy i szkoły i obsługę przewozów fakultatywnych. **Brak dostosowania oferty do potoków szkolnych stanowi klucz do pytania, czemu tylko 17 pasażerów korzystało średnio z pociągu.**



Zdjęcie 4: Pociągi na linii Radom-Drzewica obsługuje tabor EN57. Pociąg 7040 (Radom – Drzewica) na stacji końcowej – 5.12.2007r. (zdj. Marcin Maciąg)

Wraz z nowym rozkładem jazdy nie zmieniła się zasadniczo oferta na linii prócz dalszego wydłużenia czasu jazdy. Bez ilościowej zmiany oferty, nastąpiły jedynie przesunięcia godzin odjazdów. Zmianą z pewnością pozytywną jest opóźnienie pierwszego pociągu z Radomia, który odjeżdża obecnie o godzinie 6:15, przy jednoczesnym wydłużeniu jego relacji do Koluszek¹¹. Dzięki zapewnieniu w Koluszkach dogodnego skomunikowania z pociągiem jadącym do Łodzi, jest to szybkie i wygodne połączenie tych dwóch kilkuset tysięcznych miast. Pierwszy pociąg z Drzewicy przyjeżdża po zmianie do Radomia na 6:53, co definitywnie przesądza o tym, że uczniowie nie będą korzystać z kolei. Pozostałe pociągi w tym kierunku kursują później z stacji początkowej o ok. 15-45 minut. Opóźniono dwa popołudniowe pociągi z Radomia z 16:20 na 16:44 i 20:15

¹¹ Od lutego 2008 r. pociąg będzie kursował do Łodzi.

na 20:50 Zmiany te nie poprawią wielkości przewozów.

4.5. Linia komunikacyjna Stargard Szczeciński – Kalisz Pomorski Miasto

Badane pociągi kursują na trasie Stargard Szczeciński-Kalisz Pomorski Miasto (tabela 365 (SRJP), która stanowi na większości trasy fragment linii 403 - Piła Północ – Ulikowo (57 km), na krótkim odcinku Kalisz Pomorski Miasto - Kalisz Pomorski linii 410, a Ulikowo-Stargard Szczeciński linii 202 (blisko 8 km). Linia 403 jest na całej trasie jednotorowa, niezelektryfikowana, z czynną stacją w Reczu i Kaliszu Pomorskim. Odcinek linii 202 jest dwutorowy, zelektryfikowany.

Przewozy na linii (Piła) Kalisz Pomorski - Stargard Szczeciński były zawieszane kilkakrotnie, jednak naciski społeczności lokalnych i poprawa sytuacji taborowej na Zachodnim Pomorzu dotycząca autobusów szynowych spowodowały, że przynajmniej na odcinku Kalisz Pomorski – Stargard Szczeciński wycofywano się z tego pomysłu. Ostatnie wznowienie przewozów, tym razem przy wykorzystaniu lekkich szynobusów, miało miejsce 1 września 2006 roku. Tym razem w celu poprawy dostępności końcówki trasy pociągi wydłużono do stacji Kalisz Pomorski Miasto. Po wznowieniu wzrosła też liczba kursujących pociągów do 3 par, która przed zawieszeniem wynosiła nawet 1,5 pary.

Na linii kursują 3 pary pociągów codziennego kursowania, które wykonywały pracę przewozową większą niż na Kluczbork-Opole **Dzienne potoki w dniach badań (13-14 listopada ub. r.) wyniosły w trakcie badań 169 osób, czyli po 28 osób na pociąg.** Najwyżej w rankingu 7. jest pociąg Kalisz 4:20 -do Stargardu na 5:55 z 56 osobami w pociągu, gdzie ponad połowa pasażerów jedzie do pracy w stronę Szczecina.

Jedynie znaczące przystanki na trasie to Pęczino (29), Sokolnec (26) i Kalisz Pomorski Miasto (22). Z kolei przystanki Sulino i Żółwino powinny mieć postój wyznaczony dla kursu 98221 i 98224, gdyż mają wymianę pasażerów na pociągów poniżej 1 osoby.

Badania frekwencji na tej linii przeprowadzono w dniach 13-14 listopada 2007 roku. Poniższa tabela przedstawia całkowitą wymianę pasażerską na poszczególnych stacjach i przystankach

Tabela 9. Zestawienie frekwencji w pociągach na trasie Stargard Szczeciński -Kalisz Pomorski Miasto - Stargard Szczeciński

	Kalisz P. 14:20-Stargard Sz. 15:52			Kalisz P. 17:40-Stargard Sz. 19:11			Kalisz P. 4:20-Stargard Sz. 5:55		
	+	-	Stan	+	-	Stan	+	-	Stan
Kalisz Pomorski M.	6	-	6	0	-	0	2	-	2
Kalisz Pomorski	2	3	5	6	0	6	4	0	6
Cybowo	4	0	9	0	3	3	1	0	7
Prostynia	0	0	9	0	0	3	0	0	7
Żółwino	0	0	9	0	0	3	1	0	8
Recz Pomorski	0	0	9	0	0	3	9	0	17
Sokolnec	0	0	9	3	0	6	9	0	26
Ognica	1	0	10	1	2	5	4	0	30
Tarnowo Pomorskie	1	0	11	0	0	5	7	1	36
Sulino	0	0	11	1	0	6	3	0	39
Barzkowice	2	0	13	0	0	6	3	0	42
Pęczino	1	0	14	1	0	7	12	0	54
Ulikowo	0	1	13	2	0	9	1	0	55
Stargard Szczeciński	-	13		-	9			55	
SUMA	17			14			56		

	Stargard Sz. 8:32-Kalisz P. 10:06			Stargard Sz. 16:02-Kalisz P. 17:34			Stargard Sz. 20:30-Kalisz P. 22:04		
	+	-	Stan	+	-	Stan	+	-	Stan
Stargard Szczeciński	9		9	37		37	26		26
Ulikowo	0	0	9	1	3	35	0	0	26
Pezino	0	1	8	0	9	26	0	5	21
Barzkowice	0	1	7	0	2	24	0	2	19
Sulino	0	0	7	0	1	23	0	0	19
Tarnowo Pomorskie	0	1	6	0	2	21	0	3	16
Ognica	0	1	5	2	3	20	0	2	14
Sokoliniec	0	1	4	0	7	13	0	6	8
Recz Pomorski	0	0	4	0	6	7	0	4	4
Żółwino	0	0	4	0	1	6	1	0	5
Prostynia	2	0	6	0	0	6	0	1	4
Cybowo	4	0	10	0	0	6	0	2	2
Kalisz Pomorski	0	1	9	0	3	3	0	0	2
Kalisz Pom. Miasto	-	9		-	3		-	2	
SUMA	15			40			27		

Na podstawie powyższych danych można stwierdzić, że potoki pasażerów wykazują wyraźnie jednostronny charakter – priorytetem jest dojazd do stacji węzłowej, do Stargardu Szczecińskiego. Na trasie praktycznie nie następuje wymiana pasażerów na przystankach, w pociągach do Stargardu rośnie liczba pasażerów w miarę trasy, z powrotem maleje. Wyjątkiem są małe, kilkuosobowe relacje koło Kalisza Pomorskiego.

Często pasażerowie korzystają z możliwości dogodnej przesiadki w kierunku Szczecina. Mniej więcej połowa pasażerów bezpośredniego połączenia do Szczecina (odj. Kalisz Pomorski Miasto 4:20), nie wysiadając w Stargardzie udaje się w dalszą drogę. Najmniejsza wymiana pasażerska wystąpiła na oddalonych od zabudowań stacjach Żółwino i Prostynia. W przypadku tej drugiej do najbliższej wsi, o tej samej nazwie, jest ponad 1,5 km.

Nową jakość w przewozach stanowi kursowanie na linii autobusów szynowych SA103, które wielkością są dostosowane do obsługi takich linii.

Na przeważającej części omawianego odcinka prędkość maksymalna dla autobusów szynowych, którymi obsługiwane są wszystkie połączenia, wynosi 70 km/h, za wyjątkiem kilkukilometrowego odcinka między Pęzinem i Ulikowem (60 km/h), krótkiego odcinka Kalisz Pomorski Miasto – Kalisz Pomorski (20-40 km/h, komunikacyjna na poziomie 20 km/h) oraz oczywiście szlaku Ulikowo – Stargard Szczeciński, położonego na linii 202 (100 km/h). Niestety i w przypadku tej linii nie można mówić o poprawie oferty czasowej, gdyż w latach 90-tych pociągi jeździły kilka minut krócej. Trudno oczekiwać na linii położonej wzdłuż drogi krajowej poprawy konkurencyjności, w przypadku wznowienia przewozów z czasami jazdy dłuższymi niż dla ciężkich składów wagonowych.

Linia jest na piątym miejscu spośród reaktywowanych linii zarówno pod względem liczby pasażerów w dobie (**169 osoby**), jak i nowych pasażerów na km trasy (**0,44 pasażer/km**).



Zdjęcie 5: Poranne dojazdy do pracy w SA103 Pociąg 321 dojeżdża do Stargardu Szczecińskiego – 14.11.2007, g. 5:52 (zdz. Marcin Maciąg)

W nowym rozkładzie jazdy oferta na linii Stargard Szczeciński – Kalisz Pomorski Miasto pozostała praktycznie bez zmian. Mimo wcześniejszych zapowiedzi rozszerzenia oferty o dodatkową parę w międzyszczytce nadal kursują 3 pary połączeń, zaś jedyną istotną modyfikacją (poza tradycyjnymi kilkuminutowymi zmianami godzin odjazdu/przyjazdu) jest przesunięcie godziny odjazdu wczesnopołudniowego pociągu odjeżdżającego z Kalisza o godz. 14:20 na godz. 11:10. Dzięki temu zlikwidowana została dziesięciogodzinna przerwa w kursowaniu pociągów. Skróceniu uległ też czas jazdy o ok. 5 minut.

Województwo Zachodniopomorskie planuje wydłużyć relację pociągów na zawieszonym odcinku Kalisz Pomorski-Wałcz. Będzie to możliwe jednak dopiero po remoncie mostu na ww. odcinku i uzupełnieniu brakujących fragmentów rozkradzionej infrastruktury. Szansa na to wiąże się z inwestycjami na linii o obronnym charakterze podobnie jak to miało miejsce w przypadku linii do Darłowa.

4.6. Linia komunikacyjna Żary – Węglińiec - Żary

Linia 282 wg wykazu Id12 i 359 wg SRJP (od 9.XII.2007 r. 356), Węglińiec-Żary położona jest w województwie lubuskim i dolnośląskim (granica przebiega w pobliżu Okrąglicy). Linia jest niezelektryfikowana, jednotorowa (do końca II Wojny Światowej – dwutorowa). Przewozy na tym odcinku linii 282 (Miłkowice – Żary) zawieszono dnia 1 października 2002 roku. Ich wznowienie nastąpiło 10 grudnia 2006 roku. Po wznowieniu uruchomiono 3 pary pociągów – 2 pary do Węglińca i 1-ą parę do Ruszowa. Obsługę linii zapewniał nowy, dwuczłonowy autobus szynowy SA133 przystosowany do obsługi przewozów masowych, zakupiony przez samorząd lubuski. Oferta została dostosowana do pracy 12-o godzinnych turnusów kolejarzy w Węglińcu. Maksymalne prędkości wynoszą od 50 (Węglińiec-Okrąglica) do 80 km/h (Okrąglica-Żary) dla lekkich autobusów szynowych oraz od 30 do 80 km/h dla składów tradycyjnych.

Dzienne potoki wyniosły w trakcie badań 149 osób, czyli po 25 osób na pociąg. Najwyżej w rankingu 4. jest pociąg Węglińiec 6:20-Żary 7:17 z 61 osobami w pociągu, gdzie zdecydowana większość to uczniowie. Żaden inny pociąg nie miał nawet 30 pasażerów, a dwa pociągi między Żarami i Ruszowem nawet nie przekroczyły 10 osób. Jak widać szanse dla tej linii zależą od dostosowania oferty do potrzeb młodzieży szkolnej i pozyskania przewozów w dłuższych relacjach.

Największy ruch pasażerski wygenerowały Żary (95), duża wymiana była także w Węglińcu (58), Ruszowie (49), Łowej Żagańskiej (31) oraz Jankowej Żagańskiej (28), zdecydowanie najmniej Żary Kunice (2), Jagodzin (4).

Badania zostały przeprowadzone w dniach 26-27 listopada 2007 r, zaś uzyskane wyniki prezentują się następująco:

Tabela 10. Zestawienie frekwencji w pociągach na trasie Żary-Węglińiec- Żary

	Żary 5:01 - Węglińiec 5:57			Żary 17:06 - Węglińiec 17:58			Żary 19:40 - Ruszów 20:10		
	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan
Żary	7	-	7	20	-	20	8	-	8
Żary Kunice	1	0	8	0	0	20	0	0	8
Jankowa Żagańska	1	1	8	0	4	16	0	4	4
Konin Żagański	1	0	9	1	3	14	0	2	2
Łowa Żagańska	2	0	11	4	1	17	1	1	2
Okrąglica	1	0	12	1	0	18	0	0	2
Ruszów	8	0	20	0	7	11	-	2	0
Jagodzin	2	0	22	0	1	10			
Stary Węglińiec	5	0	27	0	0	10			
Węglińiec	-	27		-	10	0			
Suma	28			26			9		

	Węglińiec 6:20 - Żary 7:17			Węglińiec 18:20 - Żary 19:16			Ruszów 20:43 - Żary 21:15		
	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan
Węglińiec	6	-	6	15	-	15			
Stary Węglińiec	0	0	6	1	0	16			
Jagodzin	1	0	7	0	0	16			
Ruszów	18	4	21	2	7	11	1	-	
Okraglica	0	0	21	1	3	9	1	0	
Iłowa Żagańska	12	4	29	2	3	8	0	1	
Konin Żagański	8	1	36	1	1	8	0	0	
Jankowa Żagańska	16	0	52	1	1	8	0	0	
Żary Kunice	0	1	51	0	0	8	0	0	
Żary	-	51	0	-	8	0	-	1	
Suma	61			23			2		

Jak wynika z powyższych zestawień na linii występuje koncentracja ruchu wokół (do) Żar. Związane to jest z ciężeniem mieszkańców do miast położonych terytorialnie w tym samym województwie i w pewnym stopniu z wyższą prędkością – 80 km/h – na odcinku Żary – Ruszów, niż na dalszym, do Węglińca (50 km/h). Występujący spory potok młodzieży szkolnej, niestety, z braku odpowiedniego pociągu powrotnego z Żar (odjazd po godz. 14), niestety był w dniu badań jednostronny. Wyraźnie to widać analizując frekwencję pierwszego popołudniowego pociągu (odj. 17:06) – z Żar 20 osób, wobec 51 wsiadających o 7:17.

Obserwując pasażerów w Węglińcu widać, że konieczne jest zapewnienie dogodnych przesiadek z kierunku Żar na stacji Węglińiec do pociągów odjeżdżających w kierunku Wrocławia, Jeleniej Góry oraz Zgorzelca – obecnie zdecydowana większość pasażerów dojeżdżających do Węglińca zmierza na przesiadkę.

Niezrozumiałe jest, dlaczego do obsługi potoków, gdzie wystarczy niskopojemnościowy pojazd SA105, kieruje się taki pojazd jak SA133. Tym bardziej, że w lubuskim występowały w 2007 r. spore kłopoty z przewiezieniem pasażerów między Gorzowem i Kostrzyniem, którzy nawet zostawali na peronie z braku miejsca w podstawianym często SA105.

Od 9.XII.2007 r. linii kursują 4 pary pociągów zaplanowanych do obsługi szynobusem i sezonowy nocny pociąg pospieszny. Sukcesem w obecnym rozkładzie jest wprowadzenie dwóch par połączeń bezpośrednich z Zielonej Góry do Jeleniej Góry, co było postulowane od lat. Przede wszystkim wzrosła liczba połączeń – z 3 do 4 par kursujących na całym odcinku (w tym jedna kursująca tylko w dni powszednie w terminach nauki szkolnej). Drugą istotną zmianą jest wydłużenie relacji niektórych (2 par) kursujących pociągów – do trasy Zielona Góra – Jelenia Góra – Zielona Góra.

Znacznie zmodyfikowano godziny kursowania niektórych pociągów – jedną z owych zmian można nazwać „strzałem w dziesiątkę”, mianowicie przesunięcie wieczornego pociągu relacji Żary – Ruszów – Żary w godziny wczesnopołudniowe i zapewnienie tym samym możliwości powrotu uczniom z szkół w Żarach. Stanowili oni większość pasażerów najbardziej obłożonego, porannego kursu do Żar. Jednocześnie opóźniono ów poranny pociąg, dzięki czemu obecnie przyjeżdża on do Żar o godz. 7:33,

która wydaje się, z punktu widzenia uczniów, bardziej korzystna, aniżeli 7:19 jak poprzednio. Zapewniono bardziej równomierne kursowanie pociągów w ciągu dnia, dzięki czemu nie ma przerw 12-godzinnych. Obecnie godziny odjazdów z Żar są następujące (dzień powszedni) – 5:37, 12:03, 14:13 (do Ruszowa), 16:41. Natomiast z kierunku Węglińca – 6:39, 12:10, 14:54 (odjazd z Ruszowa), 16:11.



Zdjęcie 6. Pusty pociąg do Ruszowa o 19:40 z Żar obsługiwany składem SA133 dostosowanym do przewozów masowych. Podobnie jak w wielu innych pociągach, także w tym nie działał wyświetlacz – poc. 76024 (zdj. Marcin Maciąg)

Zmiany dają nadzieję na poprawę słabych wskaźników tej linii i pozyskanie potoków szkolnych obu kierunkach, co pozwoli zwiększyć przewozy nawet do 300 osób dziennie w dni robocze, a więc poziomu drugiej co do ilości pasażerów z linii reaktywowanych.

Niestety od początku nowego rozkładu jazdy 2007/8 sygnalizowane są kursy KKZ, które pojawiają zamiast ранego pociągu z Jeleniej Góry i popołudniowego z powrotem na tzw. obiegu dolnośląskim. Trudno o gorszą reklamę nowego połączenia, jak ulegający znacznym opóźnieniom autobus kluczący po leśnych drogach zamiast pociągu.

4.7. Linia komunikacyjna Ełk-Olecko-Ełk

Odcinek jest fragmentem linii 41 – Ełk – Gołdap, w SRJP figuruje pod numerem 536. Na całej trasie linia jest jednotorowa, niezelektryfikowana – wg. regulaminu przydzielania tras pociągów spółki PKP Polskie Linie Kolejowe obowiązuje na niej wysoka jak na linie lokalne prędkość 80 km/h na całej trasie. Na odcinku z Olecka do Gołdapi ruch pociągów pasażerskich został zawieszony już w maju 1993 roku, natomiast pociągi z Ełku do Olecka (Suwałk) przestały kursować z końcem sierpnia 1999 roku. Po kilkuletniej przerwie, 18 lutego 2004 roku pociągi pasażerskie ponownie wjechały na linię, jednak tylko na 28-kilometrowym odcinku do Olecka, leżącym w granicach województwa warmińsko – mazurskiego. Obsługę połączenie zapewnia oczywiście lekki autobus szynowy, początkowo często z dołączonym wagonem doczepnym. Na początku kursowały 3 pary pociągów, obecnie 2 pary. Zawieszono po niecałych dwóch latach kurs wg obiegu po 19-ej z Ełku i z powrotem. Z wszystkich linii reaktywowanych na tej pociągi poruszają się z najwyższą linią komunikacyjną (58 km/h).

Wg badań z linii w dzień roboczy korzysta 119 osób, co daje jednak 30 osób na pociąg. Choć wg wielkości przewozów linia jest 7 w rankingu liczby pasażerów, ale już 2 w rankingu popularności kolei z wskaźnikiem 1,06 pas/km trasy.

Najwyżej w rankingu pociągów 6. jest pociąg Olecko 7:00-Ełk 7:28 z 59 pasażerami, który przewozi głównie młodzież szkolną. Niestety większość uczniów koleją już nie wraca, kurs popołudniowy nie ma nawet 30 pasażerów (27). Pozostałe kursy mają 25 i 10 pasażerów. Niestety o takiej ilości podróżnych decyduje bardzo mizerna oferta 2 par pociągów. Błędem było uruchomienie w 2004 r. jako trzeciej pary kursu wieczornego, a nie kursu międzyszczytowego, który zapewne by do dzisiaj służył pasażerom, tak jak takie pociągi na Kluczbork-Opole.

Badanie frekwencji pociągów na linii przeprowadzono w dniach 28-30 listopada ub. r. Uzyskane wyniki przedstawiają się następująco

Tabela 11. Zestawienie frekwencji w pociągach na trasie Ełk-Olecko-Ełk

Ełk 6:15 - Olecko 6:44				Ełk 14:55 - Olecko 15:25			
	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan	
Ełk	3	-	3	27	-	27	
Przykópka	0	0	3	0	0	27	
Chełchy	0	0	3	0	0	27	
Kijewo	5	0	8	0	6	21	
Olecko Małe	2	0	10	0	2	19	
Olecko	-	10	0	-	19	0	
Suma	10			27			

Olecko 7:00 - Ełk 7:29				Olecko 15:31 - Ełk 16:00			
	+	-	Stan	+	-	Stan	
Olecko	44	-	44	21	-	21	
Olecko Małe	0	0	44	0	4	17	
Kijewo	12	2	54	4	9	12	
Chełchy	0	0	54	0	1	11	
Przykópka	1	0	55	0	0	11	
Ełk	-	55	0	-	11	0	
Suma	57			25			

Z powyższego wynika jednoznacznie, iż potoki pasażerskie na tej linii są niejednorodne. Znacznie więcej podróży odbywa się w relacji Olecko – Ełk (zwłaszcza w porannym szczycie), aniżeli w kierunku odwrotnym, co jest zresztą doskonale zrozumiałe zważywszy na to, że jest znacznie ważniejszym ośrodkiem, poza tym rozkład jazdy jednej pary jest ułożony, by obsługiwać potoki młodzieży szkolnej do/z Ełku.

Najwięcej pasażerów wygenerowały stacja w Ełku (96 pasażerów) oraz Olecku (94), wśród stacji pośrednich – Kijewo (38). Zwraca natomiast uwagę niewielka, poza Kijewem wymiana pasażerska na stacjach pośrednich – w przypadku stacji Przykópka i Chelchy jest ona wręcz symboliczna (1 osoba). Powodem takiego stanu rzeczy był najprawdopodobniej fakt, iż obydwie miejscowości znajdowały się w zasięgu obsługi Miejskiego Zakładu Komunikacji w Ełku. Na zmianę kształtu potoków pasażerskich na tej linii może mieć jednak wpływ wycofanie się przez MZK wraz z początkiem bieżącego roku z obsługi tych miejscowości.



Zdjęcie 7 . Młodzież szkolna wysiada w Olecku z pociągu 98243. (zdz. Marcin Maciąg)

W nowym rozkładzie jazdy obowiązującym od 9 grudnia oferta regionalna nie zmieniła się poza wahaniem pór odjazdów do 5 minut. Podobnie jak wcześniej kursują dwie pary pociągów, zaś godziny ich odjazdów zmieniły się bardzo nieznacznie, co zasadniczo nie powinno mieć wpływu na zmianę popularności tych pociągów. Czas przejazdu pociągów pozostał również taki sam. Pojawił się natomiast całoroczny nowy pociąg pospieszny jadący przez Olecko do/z Suwałk (*Mamry*), a także dwie pary pociągów wakacyjnych.

Jednak perspektywy dla linii nie są zbyt różowe. Bez poprawy oferty o kursy międzyszczytowe i popołudniowe nie jest możliwe utrzymanie obecnych potoków w przyszłości (niż demograficzny), co za tym idzie bez poprawy oferty należy przewidywać w najbliższych latach spadek liczby pasażerów poniżej 100 osób nawet w dzień nauki szkolnej.

4.8. Linia komunikacyjna Łuków-Pilawa-Łuków

Linia jest częścią towarowej obwodnicy Warszawy, linii nr 12 Skierniewice – Łuków stanowiącej transeuropejski korytarz transportowy CE20 – Skierniewice – Łuków. Na całej trasie jest dwutorowa, zelektryfikowana, z obowiązującą wg. regulaminu PLK prędkością maksymalną – 50 km/h. W tabeli SRJP figuruje pod numerem 604. Linia przebiega przez tereny mało zurbanizowane, jedynym miastem leżącym na jej trasie, prócz miejscowości krańcowych, jest niespełna 3-tysięczny Stoczek Łukowski. Linia, na większości długości biegnie w niewielkim oddaleniu od drogi krajowej 76, wzdłuż której leży większość miejscowości w okolicach. Położona jest na styku dwóch województw: lubelskiego (większość trasy) i mazowieckiego. Stacje i przystanki najczęściej położone są w dość znacznej odległości od zabudowań miejscowości, których noszą nazwę. Przystanki znajdują się często daleko do miejscowości np. od Parysowa jest to ok. 1,5 km, przystanku Iwowe – 800 m.

Badania frekwencji przeprowadzono 4 grudnia 2007 r.

Tabela 12. Zestawienie frekwencji w pociągach na trasie Łuków-Pilawa-Łuków

Łuków 4:38 - Pilawa 5:58				Łuków 15:20 - Pilawa 16:40			
	wsiadło	wysiadło	Stan		wsiadło	wysiadło	Stan
Łuków	10	-	10	Łuków	8	-	8
Krzna	0	0	10	Krzna	3	1	10
Żdźary	0	0	10	Żdźary	0	1	9
Jedlanka	3	0	13	Jedlanka	1	0	10
Kobiałki	2	0	15	Kobiałki	1	0	11
Stoczek Łukowski	11	0	26	Stoczek Łukowski	2	1	12
Iwowe	2	0	28	Iwowe	0	0	12
Chromin	2	0	30	Chromin	0	0	12
Parysów	3	1	32	Parysów	0	1	11
Huta Czechy	0	0	32	Huta Czechy	0	0	11
Pilawa	-	32	0	Pilawa	-	11	0
Suma	33			Suma	15		

Pilawa 6:09 - Łuków 7:35				Pilawa 16:53 - Łuków 18:20			
	wsiadło	wysiadło	Stan		wsiadło	wysiadło	Stan
Pilawa	9	-	9	Pilawa	15	-	15
Huta Czechy	0	0	9	Huta Czechy	0	0	15
Parysów	0	2	7	Parysów	1	1	15
Chromin	0	0	7	Chromin	0	1	14
Iwowe	0	0	7	Iwowe	0	3	11
Stoczek Łukowski	2	2	7	Stoczek Łukowski	2	1	12
Kobiałki	0	0	7	Kobiałki	0	2	10
Jedlanka	1	2	6	Jedlanka	0	2	8
Żdźary	0	0	6	Żdźary	0	1	7
Krzna	0	0	6	Krzna	0	0	7
Łuków	-	6	0	Łuków	-	7	0
Suma	12			Suma	18		

Największa wymiana pasażerska wystąpiła w Pilawie (67 osób) i Łukowie (31), wśród stacji i przystanków pośrednich najpopularniejszy był Stoczek Łukowski (21 pasażerów). **Dzienne potoki w trakcie badań wyniosły 78 osób, czyli po 20 osób na pociąg kursujący po długiej 61 km trasie.** Najwyżej w rankingu dopiero 19. jest pociąg

Łuków 4:38-Pilawa 5:58 z 33 osobami w pociągu, gdzie praktycznie wszyscy wysiadają w Pilawie. Pozostałe pociągi nie przekraczają 20 osób (12-18). W efekcie linia ma zaledwie **0,32 nowego pasażera na km trasy**. Jest 8. pod względem ilości pasażerów w dobie i popularności kolei.

Reaktywacja połączeń osobowych na linii Pilawa – Łuków 20 sierpnia 2007 r. (zlikwidowano je w czerwcu 2004 r., choć przez kolejne dwa lata kursowały dalej jako służbowe, ogólnodostępne sic!) była kolejnym głośno nagłośnionym w mediach wydarzeniem tego typu. Przeprowadzono kampanię reklamową połączeń. Jednak po reaktywacji oferta wyniosła zaledwie 2 pary pociągów, czyli o jedną mniej niż przed zawieszeniem. Niestety, z perspektywy czasu, dostatecznie odległej, by sytuacja na rynku już okrzepła, a do lokalnej społeczności dotarła informacja o nowych połączeniach, można powiedzieć, że nie spełniła pokładanych w niej nadziei. Trudno zresztą było się nawet ludzi, że przy takiej ofercie tak będzie. Jak wykazały badania frekwencji oraz przeprowadzone obserwacje można jednak wyróżnić kilka prawidłowości charakteryzujących potoki pasażerskie. Pilawa, mimo, że jest stacją węzłową, rzadko jest punktem docelowym podróży, przez większość ludzi traktowana jest jako stacja przesiadkowa. Przy czym zdecydowanie dominuje kierunek do/z Warszawy – znacznie rzadziej Dębina. Wymiana pasażerska na większości stacji i przystanków była symboliczna poza Stoczkiem Łukowskim (21) oraz stacjami końcowymi. Na przystanku Huta Czechy nie zaobserwowano potoków w ogóle.



Zdjęcie 8 . Pusty pociąg na trasie Pilawa – Łuków. 4.12.2007 (zdj. Marcin Maciąg)

Niewielkie zmiany zaszły na linii wraz z nowym rozkładem jazdy. Jedna z dwóch par pociągów planowo obsługiwana jest lubelskim szynobusem i kursuje codziennie (z wyłączeniem terminów). Druga, poranna, podobnie jak uprzednio, w dni powszednie. Jedyną znaczniejszą zmianą jest przesunięcie popołudniowej pary pociągów o godzinę wcześniej – obecnie pociąg odjeżdża z Łukowa o 14:17, natomiast z Pilawy o 15:54. Zmiany świadczą niestety raczej o braku pomysłu na wzrost przewozów przy tak skromnej ofercie, niż o szansie pozyskania dodatkowych potoków.

Kolej w takiej postaci nie ma szans na racjonalne funkcjonowanie. Nie pomogły w tym wypadku profesjonalnie zrobione plakaty informacyjne, rozwieszane we wsiach wokół linii, nie tylko na przystankach. Niestety nie jest możliwe skuteczne promowanie tak słabej oferty. W efekcie niskie przewozy dowodzą braku rozeznania w potrzebach i popycie na reaktywowanej linii.

4.9. Linia komunikacyjna Piła-Wałcz-Piła

Linia Piła-Wałcz znajduje się na dwóch odcinkach: na linii 405 (Piła-Piła Północ) z dopuszczalną prędkością 70 km/h i na linii 403 (Piła Północ-Ulikowo), na którym przewozy pociągów pasażerskich zostały wznowione, w tym przypadku po kilkuletniej przerwie. W rozkładzie jazdy 2006/7 na trasie oprócz odcinka na obszarze zachodniopomorskiego była prędkość 60 km/h, obecnie podniesiona (rj 2007/8) na całym odc. 403 do 80 km/h. Linia 405 na omawianych odcinku jest jednotorowa, zelektryfikowana, a 403 jednotorowa, niezelektryfikowana. Po linii 403 kursują obok pasażerskich pociągi towarowe do Wałcza – jeden nawet dwa dziennie. Trasa jest położona na obszarze dwóch województw - wielkopolskiego (ok. 2/3 trasy) i zachodniopomorskiego. Linia w SRJP obecnie znajduje się pod numerem 365. Prędkość maksymalna według regulaminu PLK wynosi 80 km/h (Piła Główna – Piła Północ 70 km/h).

Piła-Wałcz została wznowiona po kilkuletniej przerwie. Przewozy pasażerskie realizowane przez 5 par zawieszono 23.06.2000, wznowiono z powrotem w ilości 3 par ostatniego dnia stycznia 2007 roku. **Dzienne potoki wyniosły w trakcie badań zaledwie 49 osób, czyli po tylko 8 osób na kurs.** Najwyżej w rankingu dopiero 43. jest pociąg Wałcz 6:43-Piła 7:15. Wyniki badań frekwencji, przeprowadzonych w dniach 15-16 listopada ub.r., są następujące:

Tabela 13. Zestawienie frekwencji w pociągach na trasie Piła-Wałcz-Piła

	Piła 13:50 - Wałcz 14:27			Piła 15:59 - Wałcz 16:36			Piła 20:10 - Wałcz 20:47		
	+	-	Stan	+	-	Stan	+	-	Stan
Piła	8	-	8	7	-	7	7	-	7
Dolaszewo	0	0	8	0	0	7	0	0	0
Szydłowo	0	0	8	0	0	7	0	1	6
Skrzatusz	0	0	8	0	0	7	0	2	4
Dobino	0	1	7	0	1	6	0	1	3
Wałcz	-	7		-	6		-	3	
SUMA	8			7			7		

	Wałcz 14:49 - Piła 15:24			Wałcz 16:45 - Piła 17:21			Wałcz 6:43 - Piła 7:15		
	+	-	Stan	+	-	Stan	+	-	Stan
Wałcz	8	-	8	3	-	3	14	-	14
Dobino	0	2	6	0	0	3	1	0	15
Skrzatusz	0	0	6	0	0	3	0	0	15
Szydłowo	0	0	6	0	0	3	1	0	16
Dolaszewo	0	0	6	0	0	3	0	0	16
Piła	-	6		-	3		-	16	
SUMA	8			3			16		

Wznowienie przewozów odbyło się przy mniejszej ofercie niż jej zawieszenie. Przez lata zawieszenia pociągów wysoko konkurencyjna stała się komunikacja autobusowa na tej trasie (ponad 50 par kursów w dobie). Po 10 miesiącach przewozów dziennie potoki spadły do niecałych 50 osób, gdy jeszcze w czerwcu wynosiły ok. 90 osób dziennie.

Autorzy raportu w czerwcu wykonywali pogłębione badania potoków na tej linii, widzimy znaczny spadek potoków spowodowany zapewne wprowadzeniem do jesieni na dwóch parach KKZ, które miały obsługiwać składy tradycyjne¹². W czerwcu dziennie korzystało z połączeń ok. 90 osób, w listopadzie już tylko 49 (spadek o 45%).

Na podstawie badań z listopada trudno miarodajnie ocenić rolę znajdujących się na trasie przystanków, gdyż w dniu badań 4 pociągi obsługiwała zastępcza komunikacja autobusowa. Kilka miesięcy wcześniej wsiadający i wysiadający na stacjach pośrednich stanowili do połowy pasażerów. Wobec wprowadzenia KKZ, która dość skutecznie wyeliminowała te potoki, ta grupa pasażerów została stracona, co spowodowało tak niski poziom przewozów. Przypadek tej linii doskonale pokazuje wpływ dezorganizacji oferty (KKZ), braku informacji jako standardu (opóźnienia na trasie spowodowane znacznie dłuższą trasą autobusu) na praktyczny upadek linii kolejowej do poziomu, który stawia pod dużym znakiem zapytania sensowność przewozów. Popularność kolei w dniu badań wyniosła **0,29 pas/km**.



Zdjęcie 9. Po lewej, jeden z dwóch pociągów obsługiwany autobusem szynowym (poc. 335), po prawej – tradycyjny tego dnia "skład" (poc. 337) (zdj. Marcin Maciąg)

Istotnie zmieniła się sytuacja na linii wraz z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy. Zlikwidowano postoje na trasie, które historycznie generowały blisko połowę potoków. Teoretycznie został znacznie skrócony czas przejazdu pociągów - z około 35 minut do 26 (a więc o ponad jedną czwartą). De facto zmiana (likwidacja postojów) umożliwia prowadzenie komunikacji za pomocą KKZ wobec braku sprawnych autobusów szynowych¹³ bez znacznego opóźniania kursów¹⁴. Czas jazdy pociągu przy wszystkich postojach wyniosłby ok. 30 minut, a więc i tak byłby konkurencyjny względem autobusów WTP i PKS Wałcz.

Szansą dla linii jest poszerzenie oferty do poziomu 5-7 par pociągów , który

12 Historia organizacji przewozów na tej linii nadaje się na inny raport na temat marnotrawstwa na PKP. W celu obsługi dwóch par pociągów na Piła-Wałcz codziennie prowadzono luzem lokomotywę spalinową z Szczecinka do Wałcza i z powrotem (w sumie 198 km w obie strony). W efekcie koszty spowodowane podsyłami lokomotyw były wyższe niż koszty ich rozkładowego prowadzenia. Podobny problem na dużą skalę występuje na Podkarpaciu.

13 Na 20 zakupionych przez Wielkopolską autobusów szynowych, w grudniu sprawnych było tylko 14.

14 Autobus pospieszny pokonuje trasę Piła -Wałcz w ok. 32 minuty

pozwole kolei konkurować na trasie pomiędzy dwoma dużymi miastami, ale pod warunkiem, że linia zostanie wydłużona do Wałcza Raduń i zostanie wprowadzona promocyjna taryfa biletowa¹⁵. Bez tego jedynym ratunkiem dla linii jest jej połączenie z trasą Kalisz -Stargard Szczeciński, co zapewni najkrótsze połączenie kolejowe z Bydgoszczy i Piły do Szczecina. Przy zachowaniu status quo linia kwalifikuje się do zawieszenia lub prowadzenia przewozów jako uzupełniających do reszty sieci kolejowej wzorem francuskich tras sublokalnych w oparciu o stosunkowo tani w eksploatacji KKZ.

15 Źródło „Koncepcja rewitalizacji przewozów kolejowych na linii Piła-Wałcz z wykonaniem analizy otoczenia konkurencyjnego na ww. trasie” Zielone Mazowsze 2007

4.10. Linia komunikacyjna Rzeszów-Kolbuszowa-Rzeszów

Odcinek z Kolbuszowej do Rzeszowa jest fragmentem linii 71 (Ocice – Rzeszów). Linia została oddana do użytku stosunkowo niedawno, bo w 1971 roku. Jest jednotorowa i na całej długości niezelektryfikowana. Swoje czasy świetności przeżywała w latach 70-tych i 80-tych, kiedy kursowało na niej codziennie kilkanaście par pociągów, w tym liczne kursy pospieszne. Wraz z pogarszaniem się stanu technicznego linii na początku lat 90-tych wycofano z niej połączenia pospieszne. Od tego momentu przewozy chyliły się ku upadkowi, aż do ich całkowitej likwidacji, co nastąpiło 3 kwietnia 2000 roku – w słynny “czarny poniedziałek”, kiedy zawieszono kursowanie pociągów na kilkaset kilometrach linii w całej Polsce.

Na skutek lobbingu samorządów i posłów w sejmie w budżecie państwa na 2007r. znalazły się środki finansowe na prace remontowe na linii 71 na odcinku do Rzeszowa do Kolbuszowej. Zapisana kwota na poziomie 10 mln zł miała zapoczątkować prace modernizacyjne w celu przywrócenia najkrótszego połączenia kolejowego Rzeszowa z Warszawą przez Tarnobrzeg, Sandomierz, Skarżysko – Kamienną. Samorząd podkarpacki finansujący przewozy od początku nie ukrywa, że wznowienie przewozów pasażerskich ma wesprzeć sensowność planów dalszej modernizacji. Powrót pociągów na tą linię na odcinku Kolbuszowa-Rzeszów nastąpił po wykonaniu pierwszych prac torowych - stało się to 1 marca 2007 roku (tabela SRJP 126). Na całym analizowanym odcinku obowiązuje prędkość maksymalna 70 km/h. Niestety z braku autobusów szynowych w województwie podkarpackim, przewozy realizowane są taborem tradycyjnym. Pociągi obsługują skład z wagonem (najczęściej SU42 + wagon 2 klasy).

Badania wszystkich kursujących na linii pociągów (3 pary) przeprowadzone zostały w poniedziałek, 12 listopada. Oto uzyskane wyniki:

Tabela 14. Zestawienie frekwencji w pociągach na trasie Rzeszów-Kolbuszowa-Rzeszów

	Rzeszów 5:44 - Kolbuszowa 6:19			Rzeszów 13:40 - Kolbuszowa 14:15			Rzeszów 15:50 - Kolbuszowa 16:25		
	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan
Rzeszów	4	-	4	5	-	5	9	-	9
Zaczernie	0	0	4	0	0	5	0	0	9
Głogów Młp.	0	0	4	0	0	5	0	1	8
Widelka	0	0	4	0	0	5	0	0	8
Kolbuszowa	-	4		-	5		-	8	
Suma	4			5			9		

	Kolbuszowa 6:40 - Rzeszów 7:16			Kolbuszowa 14:35 - Rzeszów 15:11			Kolbuszowa 16:45 - Rzeszów 17:21		
	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan
Kolbuszowa	18	-	18	1	-	1	2	-	2
Widelka	1	0	19	0	0	1	1	0	3
Głogów Młp.	1	0	20	0	0	1	1	0	4
Zaczernie	1	0	21	0	0	1	0	0	4
Rzeszów	-	21		-	1		-	4	
Suma	21			1			4		

Z trzech par pociągów praktycznie jedna para zamyka obiegi (kursy skrajne - rano do Kolbuszowej, po południu z). Czas jazdy 37-38 minut krótszy niż w latach o ok. 12 minut, nie jest specjalnie atrakcyjny zważywszy remont linii i ilość przystanków na trasie

(średnio jeden co 7,5 km). **Dobowe przewozy poniżej 50 osób (44) i średnio 7 osób na pociąg są niezwykle niskie i nie kwalifikują linii do utrzymania ruchu kolejowego.**

Największy ruch wygenerowały stacje w Rzeszowie (44 pasażerów) oraz Kolbuszowej (38). Odpowiednio 7,33 i 6,33 pasażera na pociąg. Wymiana na przystankach pośrednich była wręcz symboliczna. Potoki w porannym pociągu do Rzeszowa (21 pasażerów) zapewnia młodzież szkolna, która już po południu nie wraca koleją. Praktycznie tylko pociąg na 7:20 do Rzeszowa i po 15-ej z powrotem obsługuje inne przystanki niż początkowy i końcowy.

Dlaczego brak jest sensu połączenia przy takiej ofercie? Ilość połączeń jest wręcz symboliczna w porównaniu do oferty konkurencyjnego PKS (około 60 kursów dziennie) oraz komunikacji prywatnej (firma Marcel Bus – około 15 połączeń dziennie). Ponadto stacje Zaczernie oraz Głogów Małopolski znajdują się w zasięgu oddziaływania rzeszowskiego MPK, co dodatkowo obniża konkurencyjność pociągów. Na dzień badania czas przejazdu pociągu na tej trasie był porównywalny z czasem przejazdu autobusu (około 40 minut). Właściwie, poza jednym, porannym pociągiem do Rzeszowa, bez zauważalnej straty dla pasażerów można by zlikwidować wszystkie połączenia. W jednym z nich, odjeżdżającym z Kolbuszowej o godzinie 14:35 ankieter był na całej trasie jedynym pasażerem. Na środkowej parze z powodu prac remontowych wprowadzono komunikację KKZ na odcinku Kolbuszowa-Głogów Młp.



Zdjęcie 10. Z powodu prac remontowych w dniu badań na odcinku Kolbuszowa – Głogów Małopolski kursowała zastępcza komunikacja autobusowa (poc. 3322 i 3323) – poc. 3323, g.14.47 (zdzj. Marcin Maciąg)

Ale nawet analiza obecnej oferty wskazuje, że oferta nie jest dostosowana do potrzeb. Brakuje kursu powrotnego po 14-ej dla młodzieży szkolnej. Wyniki badań frekwencji, zważywszy na symboliczną, bądź najczęściej zerową wymianę pasażerów na stacjach pośrednich, wskazują na ułożenie dla tej linii rozkładu zakładającego brak postojów handlowych na stacjach pośrednich. Dzięki uzyskanemu w rezultacie tego zabiegu skróceniu czasu jazdy oraz zastosowaniu (wprowadzonej on nowego rozkładu) taryfy specjalnej - Biletu kolbuszowskiego, można by znacznie zwiększyć konkurencyjność pociągów na tej trasie. Zwłaszcza, że sukcesywnie przeprowadzany remont obejmujący zarówno wymianę i naprawę nawierzchni, jak i infrastruktury technicznej (w tym infrastruktury przejazdów kolejowych) powodować musi dalsze skrócenia czasu jazdy. Jednakże wobec ogromnej liczby połączeń autobusowych, trudno przypuszczać, że bez znacznego zwiększenia liczby kursów, przy zapewnieniu możliwie dogodnych skomunikowań, działania takie zakończyłyby się pełnym sukcesem.

Jedyną istotną nowością jest wprowadzenie od nowego rozkładu jazdy specjalnej oferty taryfowej, tzw. Biletu Kolbuszowskiego. Cena biletu promocyjnego w pełnej relacji Rzeszów – Kolbuszowa (lub Kolbuszowa – Rzeszów) wynosi 5 zł (dotychczas 6,50), zaś w relacjach Rzeszów – Głogów Małopolski oraz Kolbuszowa – Głogów Małopolski i z powrotem – 3 zł. Wcześniej, odpowiednio – 4 i 4,5 zł.

Podkarpacie dopłaca do każdego pockm realizowanego przez PKP PR zdecydowanie najwięcej w kraju – ponad 17 zł do km (np. zachodniopomorskie, gdzie notuje się największy wzrost przewozów ok. 7 zł/pockm). Nie dziwi to zważywszy na fakt, że uruchamianie są pociągi, których popularność mierzona liczbą nowych pasażerów na km wynosi tylko **0,24 pas/km**. **Jak widać na Podkarpaciu, jako modelowy widać proces, w którym przewoźnikowi PKP PR pasażerowie są kompletnie niepotrzebni do tego, aby otrzymywać wysoką dotację.** Na podobnym poziomie na Podkarpaciu jak do Kolbuszowej wyglądają przewozy na liniach Tarnobrzeg-Stalowa Wola, Tarnobrzeg-Dębica, Rzeszów-Jasło, czy co gorsza na wskutek polityki wygaszania popytu realizowanej przez przewoźnika przy bierności organizatora przewozów na linii Stalowa Wola-Przeworsk.

W analizie porównawczej na początku raportu przyjęliśmy dotację do km na każdej linii w wysokości ok. 10 zł. De facto na trasie Kolbuszowa-Rzeszów przy zanotowanej liczbie pasażerów wynosi ona 20-25 zł/km. W efekcie samorząd Podkarpacia dopłaca do 6 pustych pociągów więcej niż samorząd opolski do 10 przewożących dziennie ponad 500 osób kursów na Kluczbork -Opole (faktyczna dopłata do pockm na poziomie ok. 7 zł).

Dlatego jako rozwiązanie dedykowane proponujemy zawieszenie przewozów do czasu zapewnienia oferty na poziomie 6-8 par w dni robocze i 4 w dni wolne wykonywanych przez autobus szynowy, przy utrzymaniu dopłaty do przewozów na linii na obecnym poziomie. Zwracamy uwagę, że przewiezienie wszystkich pasażerów byłoby kilkukrotnie tańsze przy zastąpieniu pociągów taksówkami! W przypadku zakupu autobusu szynowego wielkości SA105 lub SA107, środki na ten cel Podkarpacie uzyskałoby w dwa lata... ale pod warunkiem zawieszenia przewozów w obecnym

kształcie i przeznaczenia zaoszczędzonych środków na zakup taboru.

Proponowany wariant rozkładu jazdy¹⁶ w przypadku wprowadzenia do eksploatacji autobusu szynowego na linię Rzeszów-Kolbuszowa.

Tabela 15 Przykładowy wariant rozkładu jazdy Kolbuszowa-Rzeszów z niższym poziomem dofinansowania od obecnego przy wprowadzeniu do eksploatacji autobusu szynowego

termin	codz.	(D)	codz.		codz.	(D)	codz.
Kolbuszowa	05:50	07:05	09:05		13:05	15:05	17:05
Widzka	05:58						
Głogów M.p.	06:05						
Zaczerwie	06:14						
Rzeszów	06:23	07:35	09:35		13:35	15:35	17:35

termin	(D)	codz.	codz.	(D)	codz.	codz.
Rzeszów	06:30	08:30		12:30	14:30	15:40
Zaczerwie						15:48
Głogów M.p.						15:55
Widzka						16:04
Kolbuszowa	07:00	09:00		13:00	15:00	16:13

16 Nie jest zadaniem autorów raportu decydować o kształcie oferty przewozowej na linii Kolbuszowa-Rzeszów. Celem prezentacji rozkładu jazdy jest pokazanie, że w ramach tej samej kwoty możliwe jest przygotowanie oferty konkurencyjnej rynkowo. Jednak ostateczny kształt oferty winien być poprzedzony analizami w tym zakresie.

4.11. Linia komunikacyjna Żagań-Niegosławice-Żagań

Odcinek Żagań-Niegosławice jest fragmentem linii nr 14 (Łódź Kaliska-Forst), w SRJP figurującym pod numerem 358. Linia pomiędzy Głogowem i Żaganiem jest użytkowana w ruchu towarowym, jest jednotorowa i niezelektryfikowana. Obowiązująca prędkość maksymalna na ww. odcinku wynosi 50 km/h dla wszystkich rodzajów pociągów.

Gdy dnia 1 października 2002 zawieszono przewozy pasażerskie na całej trasie Żagań – Głogów, kursowały na trasie 2 pary pociągów, które pokonywały odcinek Żagań-Niegosławice w 33 minuty. 10 grudnia 2006 pociągi wróciły na tą linię, jednak tylko na jej lubuski odcinek – z Żagania do Niegosławic, pokonując trasę w 39 minut. Początkowo kursowały 3 pary, szybko jednak zawieszono ostatnią parę po 15-ej. W rozkładzie jazdy 2007/8 czas jazdy uległ wydłużeniu do 42 minut.

Badania frekwencji na tej linii przeprowadzono w dniach 26-27 listopada.

Tabela 16. Zestawienie frekwencji w pociągach na trasie Żagań-Niegosławice-Żagań

	Niegosławice 6:36 - Żagań 7:15			Niegosławice 12:22 - Żagań 13:01		
	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan
Niegosławice	7	-	7	4	-	4
Dzikowice	1	0	8	0	0	4
Szprotawa	6	5	9	0	1	3
Bukowina Bobrz.	0	0	9	1	0	4
Żagań	-	9		-	4	0
Suma	14			5		

	Żagań 5:51 - Niegosławice 6:30			Żagań 11:38 - Niegosławice 12:17		
	wsiadło	wysiadło	Stan	wsiadło	wysiadło	Stan
Żagań	1	-	1	3	-	3
Bukowina Bobrz.	1	0	2	1	0	4
Szprotawa	0	1	1	0	0	4
Dzikowice	0	0	1	0	0	4
Niegosławice	-	1		-	4	0
Suma	2			4		

Całkowita wymiana pasażerska w Żaganiu (17 osób) i Niegosławicach (16) oraz Szprotawie (13 pasażerów) to zaledwie od 3,25 do 4,25 pasażera na pociąg, co wymownie świadczy o fatalnej sytuacji na badanej linii. **Z 25 osób jadących na trasie, aż 16% przejazdów zapewnił ankieter. Średnio z połączenia korzystało 6 osób.**

Dramatycznie niska frekwencja na tej linii właściwie nie dziwi, kiedy, choćby pobieżnie przyjrzeć się oferowanemu rozkładowi jazdy. Trudno odnaleźć logikę oraz priorytety, jakimi kierowano się tworząc ofertę przewozową. Najprawdopodobniej jedynym sensownym wytłumaczeniem jest to, że kursy z Żagania do Niegosławic służyć miały jedynie "nabiciu" odpowiedniej liczby kilometrów w obiegach szynobusów, dla przyjemniejszego kształtu kolejowych statystyk. Czas jazdy jest obecnie już o 1/3 dłuższy niż przed zawieszeniem. Linię w rj 2006/7 obsługiwał autobus szynowy, gdy w tym samym czasie z powodu braku sprawnych pojazdów na najważniejszej linii w

województwie Kostrzyn-Gorzów Wlkp. - Krzyż, zamiast pociągów kursowały autobusy zastępcze, co było przedmiotem wielu skarg i interwencyjnych artykułów prasowych.

Dodatkowo z dwóch par pociągów, jedna poranna para było obsługiwana przez KKZ. Być może jest to rozwiązanie dla przewozów na tej linii, w celu minimalizacji kosztów wobec niszowych potoków obsługiwać połączenia autobusem drogowym na taryfie kolejowej.

Linia zapewniła, najmniej z wszystkich **0,22 pas/km**. Jest to kolejna linia, na której zastąpienie pociągów taksówkami byłoby dużo tańsze i wygodne dla pasażerów. Niestety przewozy na tej linii to kolejny modelowy przykład, jak się nie powinno organizować przewozów kolejowych, gdzie są chęci, a brakuje rzetelnych analiz popytu i możliwości zapewnienia jego podaży za pomocą kolei.



Zdjęcie 11. Opłakany stan tutejszej infrastruktury kolejowej – peron na dworcu w Szprotawie. 26.11. 2007, g.12:37 (zdj. Marcin Maciąg)

Podsumujmy przyczyny opisanego stanu skrajnie niskich przewozów:

- a) wznowienie linii odbyło się z przypadkową ofertą 2 pary dziennie na poziomie przed zawieszeniem
- b) po wznowieniu przewozów pociągi kursują dłużej niż przed zawieszeniem o 5-10 minut

c) stan linii (przystanki) odstrasza potencjalnych pasażerów

d) brak promocji taryfowej

e) brak analizy rynku, zbadania potencjału przewozowego i konkurencyjności komunikacji kolejowej

Widać jednak, że Województwo Lubuskie zdaje sobie sprawę z sytuacji. W tym wypadku wybrano krok do przodu, poprawiono ofertę zapewniając powroty po południu np. z szkół. Od 9.XII 2007 r. oferta na linii została rozszerzona o dwie pary. Pojawiły się trzy pary popołudniowe, ale została poranna para do Niegosławic (de facto frekwencja na poziomie błędu statystycznego). Uległ wydłużeniu czas jazdy, co nie wróży zbyt dobrze konkurencyjności kolei. W każdy dzień powszedni, kursują cztery pary pociągów; wszystkie, prócz wieczornej, w przedłużonej relacji do/z Żar (w tym jeden pociąg Tuplice – Niegosławice i jeden Niegosławice – Węgliniec).

Obecnie kursują następujące pociągi:

- Żary 5:30 – Żagań 5:45 – Niegosławice 6:27 (w dni świąteczne 20 minut później)
- (Tuplice) – Żary 13:16 – Żagań 13:31 – Niegosławice 14:11
- Żary 15:19 – Żagań 15:34 – Niegosławice 16:16
- Żagań 17:53 – Niegosławice 18:34
- Niegosławice 6:32 – Żagań 7:14 – Żary 7:27 – (Węgliniec) (w dni powszednie 22 minuty później – przyj. Żary 7:49
 - Niegosławice 14:17 – Żagań 14:58 – Żary 15:10
 - Niegosławice 16:21 – Żagań 17:03 – Żary 17:15
 - Niegosławice 19:58 – Żagań 20:40

Niestety w naszej opinii podjęte działania nie są wystarczające, gdyż dotyczą tylko jednego elementu – wielkości oferty, ale już nie jej dopasowania do potrzeb. Brak poprawy konkurencyjności kolei w innych obszarach – polityki taryfowej, czasu przejazdu (pogorszenie), podejścia do klienta (otoczenie kolei). Dlatego nie przewidujemy zasadniczej zmiany woluminu przewozów i popularności kolei (poniżej 0,4 pas/km).

Co gorsza podobna do opisanej zła praktyka jest powielana w lubuskim. Od 9.XII 2007 r. uruchomiono dwie pary pociągów na linii Rzepin-Międzyrzecz, które kursują w przypadkowych porach wymuszonych przez obiegi szynobusu. Teoretycznie oferta jest planowana pod dojazd (szkolny?) na 8-ą do Sulęcina z kierunku Rzepina, ale co z tego, gdy powrót następuje dopiero o 15:21. Równolegle na obszarze województwa są kasowane pociągi na linii magistralnej E20, co wywołało protesty pasażerów.

5. Resume

Wznawianie przewozów na liniach lokalnych jest punktem zwrotnym w podejściu do kolei lokalnych. Samorządy finansujące przewozy są zainteresowane w prowadzeniu przewozów, które PKP często mimo wysokich historycznie przewozów likwidowało. Wbrew co rusz powracającym planom grupy PKP ograniczenia sieci kolejowej do poziomu 11-16,5 tys. km, istnieje potrzeba i zainteresowanie prowadzenia przewozów liniami regionalnymi. Samorządy chcą rozwijać sieć połączeń regionalnych.

Niestety reaktywacji przewozów nie towarzyszy analiza rynku przewozowego w celu dostosowania oferty kolei do realnych potrzeb. Jedynym takim wypadkiem była linia Kluczbork-Opole, która przewozi zdecydowanie najwięcej pasażerów spośród badanych linii, ponad 500 w dni robocze. Jest to jedyna linia, gdzie użytkowany obecnie tabor na wybranych kursach ma zbyt małą pojemność w stosunku do potrzeb.

Na kilku liniach bez wprowadzenia programu naprawczego przewozy winny być zawieszane. Nie jest możliwe uzyskanie zadowalających wyników przewozów przy ofercie złożonej z dwóch - trzech par pociągów jak to miało w miejsce w rozkładzie jazdy 2006/7 na liniach zwłaszcza Żagań-Niegosławice, Kolbuszowa-Rzeszów, Piła-Wałcz, Pilawa-Łuków, czy w mniejszym stopniu na Kalisz Pomorski-Stargard Szczeciński, Żary-Węgliniec, czy Ełk-Olecko. Trudno akceptować sytuację, gdy pociąg ma zajęte poniżej 10-15% miejsc, co ma miejsce na ponad połowie badanych połączeń.

Wydaje się, że środki wydatkowane na pociągi wożące po kilka -kilkanaście osób mogą być wydane lepiej tam, gdzie kolej może wozić (i wozi) ludzi więcej, szybciej i częściej. Samorządy finansujące przewozy powinny zanalizować, czy są w stanie rozszerzyć ofertę na tych liniach i dostosować do potrzeb rynku, czy przy braku dodatkowych środków linie te niestety zawiesić.

Praktycznie tylko linia Ełk-Olecko mimo dwóch par pociągów pozyskała stałe grono pasażerów (uczniów). Poprawa oferty nastąpiła od 9.XII .2007 r. na liniach południowej części lubuskiego, gdzie kursują obecnie po 4 pary pociągów. Ale czy nie są to kroki spóźnione i cząstkowe, wynikające z świadomości, że kolej nie wozi ludzi.

Rodzi się pytanie, czemu samorządy wydając milionowe kwoty na dotacje do reaktywowanych linii nie wykonują profesjonalnych analiz rynku, które by dały odpowiedź na ile i w jakim zakresie kolej może być konkurencyjna na danej linii. Opracowanie takie przed wznowieniem przewozów zleciło tylko Województwo Śląskie w przypadku linii aglomeracyjnych, które mają ruszyć w 2008 r. tj. Bytom-Gliwice i Katowice-Tychy. Bez poznania potrzeb przewozowych, określenia progów konkurencyjności komunikacji kolejowej pod względem częstotliwości, czasów jazdy, polityki cenowej, dostępności, wykonania *modal split*, nie ma szans na powodzenie reaktywacji linii kolejowych. W przypadku Województwa Opolskiego sukces reaktywacji to zasługa pracy ówczesnego Biura koordynacji. Samorządy dysponują wciąż zbyt małą kadrą od kolei, by we własnym zakresie wykonywać takie opracowania.

Od 9 grudnia 2007 r. reaktywowano kolejne linie w kraju – dwie na obszarze

Dolnego Śląska tj. Zebrzydowa-Lwówek Śl. i Lubin-Legnica oraz w lubuskim linii Rzepin-Międzyrzecz oraz na Mazowszu Sierpc-Płock. Popełniono przy tym takie same błędy, jak opisane w raporcie – w lubuskim oferta składa się z dwóch par pociągów (casus Żagań-Niegosławice), a na Dolnym Śląsku z czterech par kursujących na liniach z szybkością 20-40 km/h, niekonkurencyjnych względem rozbudowanej oferty autobusowej i komunikacji indywidualnej (casus linii Radom-Drzewica). Należy oczekiwać, że uruchomione przewozy po początkowym zainteresowaniu głównie miłośników kolei, okażą się być kolejnymi liniami z przewozami po kilka-kilkanaście osób w pociągu, które znacznie taniej i szybciej, wygodniej obsłużyłaby komunikacja taksówkowa zamiast pociągu.

Na trasie Piła-Wałcz w czerwcu 2007 r. kolej obsługiwała ok. 2% potoków pasażerskich, obecnie jest to 1%. Zapewne jeszcze mniejszy udział kolei w rynku występuje na trasie Kolbuszowa-Rzeszów, Żagań-Niegosławice, w większości przypadków jest niszowy, na poziomie błędu statystycznego.

Takie podejście grozi zmianą trendu na rynku przewozów regionalnych. Skoro wznowienie przewozów nie zakończyło się sukcesem, pojawiają się coraz silniejsze głosy przemawiające (i słusznie) za zawieszeniem linii, gdzie w ślad za wysokimi dotacjami nie idą pasażerowie.

Przypominamy ku przestrodze przykład zawieszanej 2 lata po reaktywacji linii Nysa-Brzeg, gdzie dzienna liczba pasażerów w dobie wynosiła ponad 170 osób¹⁷, co okazało się dla nowych władz województwa w 2006 r. liczbą zbyt niską. Na 11-u z badanych linii aż na 7 przewozy są niższe niż były na Nysa-Brzeg (Kalisz Pomorski-Stargard Szcz. -169, Węgliniec-Żary 149, Ełk-Olecko 119, Piława-Łuków 78, Piła-Wałcz 49, Rzeszów-Kolbuszowa 44, Żagań-Niegosławice 25). Tylko linia Kluczbork-Opole (66) i Ełk-Olecko (30) mają średni wskaźnik liczby pasażerów wyższy na pociąg, a dwie kolejne na takim samym poziomie jak było to w przypadku Nysa-Brzeg. Jak zatem uzasadnić kursowanie pociągów na liniach, gdzie średnio korzysta z kursów poniżej 20 osób? **Aby kolej była atrakcyjna, ekonomicznie uzasadniona i ekologiczna, stanowiła zrównoważony transport musi wozić ludzi. Dla przewozu kilku osób lepsze wskaźniki zapewni miniautobus (midi autobus) na biopaliwo wyposażony w silnik Euro 4 lub napęd gazowy.**

Na pewno rewitalizacja przewozów kolejowych na kolejnych liniach musi spełniać jako minimum następujące warunki, które zapewnią kolei przewagę w konkurencji międzygałęziowej :

1. czas jazdy pociągu mierzalnie krótszy niż dla komunikacji autobusowej;
2. oferta złożona na początku z nie mniej niż 4-5 par pociągów, z planem jest stopniowego jej zwiększania do 7-10 par;
3. konkurencyjna taryfa biletowa w momencie wznowienia przewozów;
4. dopasowanie oferty do potoków szkolnych i fakultatywnych;
5. obsługa linii atrakcyjnym taborem szynowym.

¹⁷ Średnia liczba pasażerów na trasie Nysa-Brzeg na pociąg wynosiła 29 osób, a popularność kolei 0,59 pas/km. Dla wielu funkcjonujących linii po reaktywacji są to wskaźniki nieosiągalne lub na tym samym poziomie

W Polsce brakuje sprawnego transportu publicznego (w tym kolejowego), czego efektem jest stały wzrost kongestii drogowej i udziału ruchu indywidualnego w przewozach. Jest więc ogromne pole do popisu dla realizacji dobrych projektów kolejowych i istnieje możliwość uzyskania zadowalającego efektu przy przemyślanych reaktywacjach przewozów kolejowych. Nie zmieni zaś tego stanu wznawianie przewozów niekonkurencyjnych względem istniejącej oferty komunikacji drogowej. A jak pokazuje raport tak się dzieje na większości wznawionych linii.

6. Statystyki kolejowe

6.1. Popularność przystanków osobowych

Dzienna wymiana pasażerów na stacjach i przystankach kolejowych na trasie związanych z przewozami na reaktywowanych liniach

Linia kolejowa	Wsiadający	Wysiadający	Łącznie w dobie
Sławno-Darłowo			
Darłowo	101	95	196
Sińczyca	6	5	11
Nowy Jarosław	22	17	39
Boleszewo	23	22	45
Sławno	101	115	226
Stargard Szczeciński - Kalisz Pom. M.			
Stargard Szczeciński	72	77	149
Ulikowo	4	4	8
Pężino	14	15	29
Barzkowice	5	5	10
Sulino	4	1	5
Tarnowo	8	7	15
Ognica	8	8	16
Sokoliniec	12	14	26
Recz	9	10	19
Żółwino	2	1	3
Prostynia	2	1	3
Cybowo	9	5	14
Kalisz Pomorski	12	7	19
Kalisz Pomorski Miasto	8	14	22
Kluczbork-Opole			
Kluczbork	164	151	315
Borkowice	13	12	25
Bukowo	23	21	44
Tuły	7	7	14
Laskowice	9	11	20
Kały	19	16	35
Jełowa	11	11	22
Osowiec	27	22	49
Kotórz Mały	22	16	38
Opole Gostawice	20	28	48
Opole	211	231	442
Piła-Wałcz			
Piła Główna	22	25	47
Dolaszewo Wałeckie	0	0	0
Szydłowo	1	1	2
Skrzatusz	0	2	2
Dobino Wałeckie	1	5	6
Wałcz	25	16	41
Radom-Drzewica			
Radom	83	76	159
Radom Podkanów	6	8	14

Kończyce Radomskie	3	1	4
Wolanów	38	43	81
Chromów	5	9	14
Podbór	5	7	12
Wieniawa	12	15	27
Skrzynno	3	0	3
Przysucha	13	17	30
Smogorzów Przysuski	0	0	0
Zygmuntów	3	2	5
Bieliny Opoczyńskie	0	0	0
Drzewica	16	9	25
Rzeszów-Kolbuszowa			
Rzeszów	18	26	44
Zaczernie	1	0	1
Głogów Małopolski	2	1	3
Widelka	2	0	2
Kolbuszowa	21	17	38
Żagań-Niegostawice			
Żagań	4	13	17
Bukowina Bobrzańska	3	0	3
Szprotawa	6	7	13
Dzikowice	1	0	1
Niegostawice	11	5	16
Żary-Węgliniec			
Żary	35	60	95
Żary Kunice	1	1	2
Jankowa Żagańska	18	10	28
Konin Żagański	11	7	18
Łłowa Żagańska	21	10	31
Okraglica	4	3	7
Ruszów	29	20	49
Jagodzin	3	1	4
Stary Węgliniec	6	0	6
Węgliniec	21	37	58
Elk-Olecko			
Elk	30	66	96
Przykopka	1	0	1
Chelchy	0	1	1
Kijewo	21	17	38
Olecko Małe	2	6	8
Olecko	65	29	94
Pilawa-Łuków			
Pilawa	24	43	67
Huta Czechy	0	0	0
Parysów	4	5	9
Chromin	2	1	3
Iwowe	2	3	5
Stoczek Łukowski	17	4	21
Kobiałki	3	2	5
Jedlanka	5	4	9
Żdżary	0	2	2

Krzna	3	1	4
Łuków	18	13	31
Nasielsk-Sierpc			
Nasielsk	77	78	165
Cieksyn	32	28	60
Wkra	16	17	33
Dalanówek	3	1	4
Płońsk	45	47	92
Arcelin	0	0	0
Baboszewo	8	4	12
Kaczorowo	3	3	6
Raciąż	9	8	17
Koziebrody	4	9	13
Zawidz Kościelny	19	14	33
Zawidz	21	13	34
Mieszaki	2	3	5
Sierpc	48	62	110

Przewozy na reaktywowanych liniach największą wymianę pasażerów wywołują na stacjach Opole Gł. 442 osoby i Kluczbork -315 osób oraz Sławno -226 osób,. Spośród przystanków poza stacjami węzłowymi największą popularność mają Darłowo 196 osób i Olecko 94 osoby oraz Płońsk 92 osoby.

W grupie przystanków poniżej 4 osób dziennie znajdują się: Żółwino i Prostynia po 3 , Szydłów i Skrzatusz po 2, Dolaszewo 0 w tabeli 365; Skrzynno -3 oraz Smogorzów oraz Bieliny po 0 osób w tabeli 113; Zaczernie, Widełka i Głógów Młp kolejno 1, 2, 3 osoby w tabeli 126; Dzikowce- 1 i Bukowina – 3 w tabeli 358; Żary Kunice – 2 w tab. 356;Przykópka i Chełchy po 1 w tab. 536 oraz Huta Czechy -o, Chromin -3 , Żdżary -2 w tab. 604 i Arcelin – 0 w tab. 410.

6.2. Średnia liczba pasażerów na pociąg na poszczególnych liniach

<i>Linia komunikacyjna</i>	<i>Łączna frekwencja</i>	<i>Pasażerowie/pociąg</i>
Opole-Kluczbork	524	66
Nasielsk-Sierpc	287	29
Sławno-Darłowo	254	18
Radom-Drzewica	187	17
Stargard Szczeciński-Kalisz Pomorski Miasto	169	28
Żary-Węgliniec	149	25
Ełk-Olecko	119	30
Pilawa-Łuków	78	20
Piła-Wałcz	49	8
Kolbuszowa-Rzeszów	44	7
Żagań-Niegosławice	25	6

6.3. Tabor użytkowany w trakcie badań na badanych liniach

<i>Linia komunikacyjna</i>	<i>Oznaczenie taboru</i>	<i>Miejsca siedzące</i>
Opole-Kluczbork	SA103	70
Nasielsk-Sierpc	Vt627	60
Sławno-Darłowo	SA103	70
Radom-Drzewica	EN57	188
Stargard Szczeciński-Kalisz Pomorski Miasto	SA103	70
Żary-Węgliniec	SA133	160
Ełk-Olecko	SA106	70
Pilawa-Łuków	EN57	188
Piła-Wałcz	H9/SA132	41-160
Kolbuszowa-Rzeszów	H9/SU42+1B	41-88
Żagań-Niegosławice	H9/SA133	41-160

6.4. Maksymalne i minimalne zapewnienie w badanych pociągach w procentach i podaż miejsc siedzących w użytkowanym taborze

<i>Linia komunikacyjna</i>	<i>Liczba miejsc siedzących</i>	<i>Minimum i maksimum zapewnienia [%]</i>	
Opole-Kluczbork	70	40	176
Nasielsk-Sierpc	64	11	63
Sławno-Darłowo	70	9	50
Radom-Drzewica	188	2	19
Stargard Szczeciński-Kalisz Pomorski Miasto	70	13	79
Żary-Węgliniec	160	1	32
Ełk-Olecko	70	14	79
Pilawa-Łuków	188	5	17
Piła-Wałcz	41-160	5	39
Kolbuszowa-Rzeszów	41-88	1	24
Żagań-Niegostawice	41-160	1	5

Na trzech liniach żaden pociąg nie miał nawet przez moment zapewnienia powyżej 20% podaży miejsc siedzących. Na 7 liniach najgorsze połączenia miały zajęte w najlepszym momencie od 0,5% do 9% miejsc. Tylko na czterech liniach najlepsze kursy miały zajęte ponad 50% miejsc siedzących. Wyjątkiem jest linia Kluczbork-Opole, gdzie na połączeniu o najmniejszym zapewnieniu zajęte było 40% miejsc siedzących, a na najlepszym kursie aż 76% pasażerów miało tylko miejsca stojące, gdyż wszystkie miejsca siedzące były już zajęte.

6.5. Prędkości komunikacyjne na analizowanych liniach w rozkładzie jazdy 2007/8

<i>Linia komunikacyjna</i>	<i>Kilometracja handlowa¹⁸</i>	<i>Prędkość komunikacyjna [Km/h]</i>
Opole-Kluczbork	46	49,3-50,2
Nasielsk-Sierpc	88	43,6-47,1
Sławno-Darłowo	19	49,6-51,8
Radom-Drzewica	54	39-40
Stargard Szczeciński-Kalisz Pomorski Miasto	66	44-46
Żary-Węgliniec	41	38,4-45,6
Ełk-Olecko	28	56-57,9
Pilawa-Łuków	61	42,6-43,1
Piła-Wałcz	28	KKZ ok. 52
Kolbuszowa-Rzeszów	30	47,4-48,6
Żagań-Niegostawice	28	40-42

Najgorsze z analizowanych linii prędkości handlowe oferuje linia Radom-Drzewica na poziomie 39-40 km/h i na dwóch kursach Żary -Węgliniec tylko 38 km/h. Najwyższe prędkości zdecydowanie linia Ełk-Olecko, na poziomie 56-58 km/h. Tylko cztery linie oferują najszybsze połączenia z prędkością komunikacyjną na poziomie 50 km/h – są to Ełk-Olecko, Piła-Wałcz, Sławno-Darłowo i Kluczbork-Opole. Dla porównania najszybsza linia spalinowa w kraju Piła-Krzyż oferuje prędkość komunikacyjną rzędu 70 km/h.

¹⁸ Kilometracja