



LAT BADAŃ W POLSKIM
KOLEJNICTWIE

Konferencja
Infraszyn 2025

Dostępność i funkcja integracyjna stacji i przystanków na liniach znaczenia miejscowego – wnioski z badania

mgr inż. Piotr Chyliński
Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów
Instytut Kolejnictwa

Świat i jego dostępność komunikacyjna z perspektywy małych miejscowości wygląda znacznie odleglej niż z perspektywy dużego miasta z rozwiniętą siecią komunikacji miejskiej i połączeń kolejowych.

- Pracownicy Instytutu Kolejnictwa wraz z zespołem Instytutu Badawczego Dróg i Mostów kilkakrotnie, w kwietniu 2023 oraz w lutym 2024 w ramach realizacji projektu FP6: „Dostarczenie innowacyjnych usług kolejowych dla rewitalizacji linii kapilarnych” przeprowadzili wizje lokalne i obserwacje uczestniczące w jednym z miast powiatowych centralnej Polski oraz w miejscowościach do niego ciążących.
- Projekt Flagowy FP6 *„Delivering Innovative rail services to revitalise capillary lines and Regional rail services”* w ramach programu FutuRe dotyczy rozwoju i integracji usług na liniach kolejowych znaczenia miejscowego i w ich otoczeniu. Ogólnym celem pakietu projektów jest zapewnienie długoterminowej rentowności kolei regionalnych poprzez zmniejszenie kosztów, przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiej jakości usług i niezawodności operacyjnej.

Dobór lokalizacji do badań terenowych opierał się na założeniu reprezentatywności każdego z rodzajów badanych ośrodków na tle województwa łódzkiego, a także kraju.

Jako obszar analizy został wskazany rejon Tomaszowa Mazowieckiego, jaki dość typowy przykład rejonu obsługiwanego liniami kolejowymi drugorzędnymi i znaczenia miejscowego, transportem autobusowym miejskim, międzygminnym, oraz przy wykorzystaniu mikromobilności:

- Tomaszów Mazowiecki – miasto powiatowe
- Opoczno – miasto powiatowe
- Drzewica – gmina, punkt strefowania ruchu
- Spała – letnisko i ośrodek turystyczny



- Badania obejmowały obserwację wymiany pasażerskiej, kierunków przemieszczania potoków podróżnych oraz wykorzystania poszczególnych środków transportu.
- Podczas badania zinwentaryzowane zostały obiekty dworcowe i przystanki autobusowe oraz dostępne na nich usługi podstawowe i dodatkowe.
- Zwrócono uwagę na poziom dostępności dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się i ewentualne przeszkody utrudniające przesiadki pomiędzy środkami transportu.
- W ramach obserwacji uczestniczącej przeprowadzono również rozmowy z użytkownikami poszczególnych środków komunikacji publicznej, występujących na obszarze objętym analizą. Zidentyfikowano tak zwane białe plamy komunikacyjne i ograniczenia w dostępności.

Po wstępnej analizie układu transportowego postawiono następujące pytania badawcze:

- Czy dworzec kolejowy lub przystanek kolejowy na poziomie lokalnym stanowi punkt integracji transportu zbiorowego różnych kategorii?
- Czy istnieją realne przesłanki, aby zakładać że pomiędzy transportem kolejowym a transportem autobusowym innym niż miejski następuje jakakolwiek forma współdziałania?
Czy jest to tylko konkurencja?
A może te środki obsługują zupełnie inne niepowiązane ze sobą segmenty rynku?

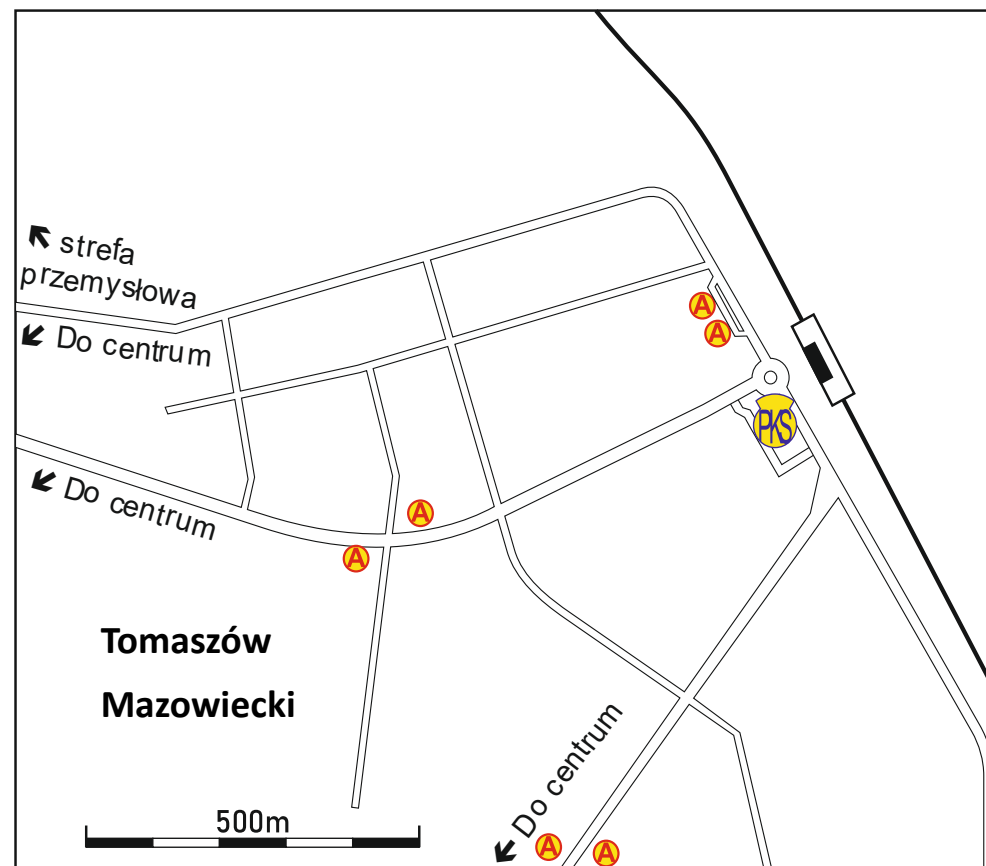
Miasto powiatowe zlokalizowane w woj. łódzkim, siedziba powiatu tomaszowskiego, siedziba gminy miejskiej. Ma ok. 58,5 tys. mieszkańców.

Węzeł kolejowy i drogowy, lokalny ośrodek przemysłowy i oświatowy.

Lokalizacja dworca kolejowego, dworca autobusowej komunikacji regionalnej i przystanków komunikacji miejskiej z pozoru blisko siebie, ale aż 3 km od centrum miasta.

Rozkłady jazdy nie uwzględniają integracji pomiędzy tymi podsystemami, oferta autobusów międzygminnych jest szczątkowa i nie obejmuje niedziel i świąt.

Zaobserwowano istotny udział dowozów na dworzec samochodami prywatnymi.



Miasto powiatowe zlokalizowane na wschód od Tomaszowa Mazowieckiego. Zamieszkuje je 19,2 tys. mieszkańców (2022), zaś powiat opoczyński – 72,3 tys. mieszkańców. Stanowi ośrodek przemysłowy na poziomie lokalnym.

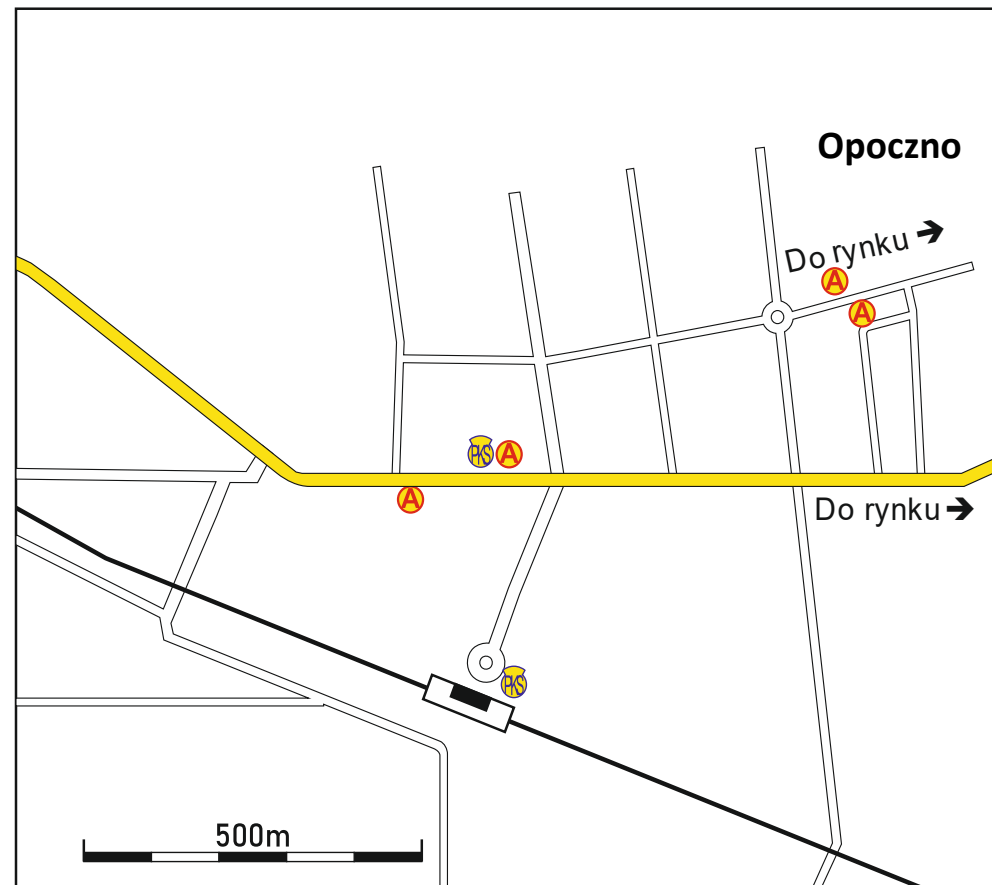
Dworzec kolejowy zlokalizowany na uboczu miasta, na placu przeddworcowym jest miejsce dla autobusów międzygminnych wybranych relacji.

Organizator komunikacji miejskiej całkowicie pominął dworzec kolejowy w siatce połączeń, pomimo wznowienia regionalnego ruchu kolejowego i jego intensyfikacji w ostatnim roku.

Zaobserwowano dowóz na dworzec samochodami i spontaniczny parking P+R.

Brak wyznaczonego przejścia na „zatorze” pomimo remontu peronów.

Trudno więc w tym przypadku mówić o funkcji integracyjnej dworca kolejowego.



Małe miasto w gminie miejsko-wiejskiej Drzewica w powiecie opoczyńskim zamieszkuje 3,6 tys. mieszkańców.

Stacja kolejowa niewęzłowa, na której strefowane są przewozy wojewódzkie (Mazowieckie / Łódzkie).

Odległość od stacji do rynku ponad 1,5 km.

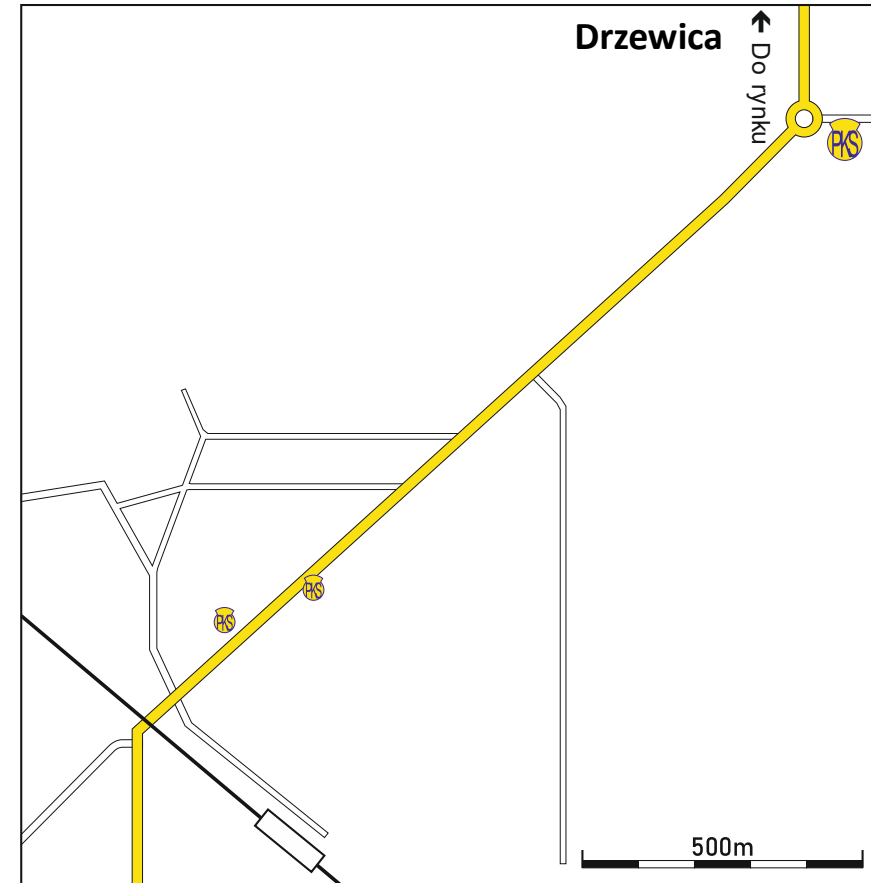
Brak dworca z poczekalnią, brak toalet.

Najbliższy przystanek autobusowy 500 metrów od stacji; zidentyfikowano komunikację gminną uruchamianą na zlecenie UG Drzewica.

Brak integracji i synchronizacji odjazdów pomimo, że przewozy autobusowe i kolejowe zamawia Urząd Marszałkowski.

Pomiędzy pociągami ŁKA i Kolei Mazowieckich nie ma dobrej synchronizacji rozkładów jazdy w wyniku czego czas oczekiwania na przesiadkę między pociągami wynosi często ponad godzinę.

Drzewica stanowi przykład utraty znaczenia stacji kolejowej jako istotnego węzła komunikacyjnego.



Miejscowość typowo letniskowo-wypoczynkowa, zlokalizowana w województwie łódzkim, powiecie tomaszowskim, w gminie Inowódz. Liczy około 480 mieszkańców.

Przystanek kolejowy zlokalizowany jest w znacznym oddaleniu od centrum miejscowości.

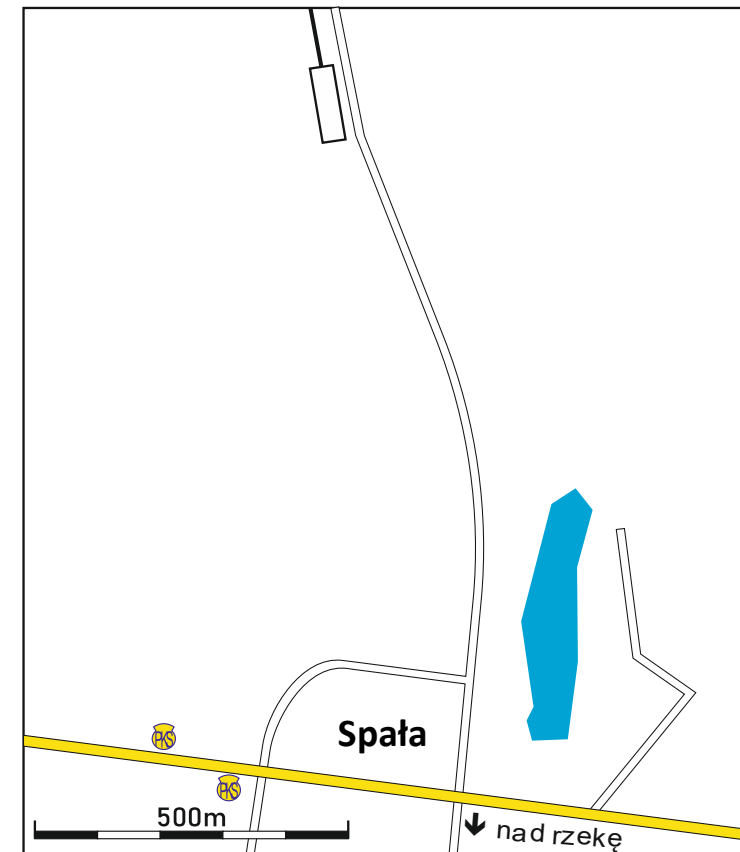
Brak dworca z poczekalnią, brak toalet.

Od roku 2020 Łódzka Kolej Aglomeracyjna wznowiła kursowanie do Spały w dni wolne od pracy, w bezpośredniej relacji z Łodzi.

Najbliższy przystanek autobusowy 1500 metrów od stacji.

Brak obsługi miejscowości autobusami komunikacji międzygminnej w niedziele i święta.

Nie zidentyfikowano w centrum miejscowości żadnych znaków informacyjnych, gdzie znajduje się stacja kolejowa. ... a pomimo tego pociągi nie jeżdżą puste.



Przebadane lokalizacje charakteryzują się pewnym zróżnicowaniem, ale można dla nich znaleźć również cechy wspólne.

Ruch pasażerski w zbadanych lokacjach jest zróżnicowany. W tabeli liczba pasażerów średniodobowo wg statystyk UTK

stacja/przystanek	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Tomaszów Mazowiecki	500-699	500-699	500-699	500-699	500-699	700 - 999	1100
Opoczno	300-499	300-499	300-499	200-299	200-299	200 - 299	300 - 499
Drzewica	50-99	50-99	100-149	100-149	200-299	200 - 299	200 - 299
Spała	0-9	0-9	0-9	-	-	10 - 19	10 - 19

Porównanie danych dla ostatniego roku dla którego są dostępne dane (2023) z latami sprzed załamania przewozów wynikającego z ograniczeń pandemicznych w 2020 i 2021 roku wykazuje niemal dwukrotny wzrost zainteresowania koleją w Tomaszowie Mazowieckim, i niemal potrojenie w Drzewicy. W Opocznie zainteresowanie podróżnych wróciło do stanu sprzed pandemii. Wykazana w statystykach UTK niska średniodobowa wymiana pasażerska notowana w Spałe wynika z tego, że pociągi obsługują tę stację wyłącznie w dni weekendowe w miesiącach letnich. *(Przeliczenie daje 66 pasażerów)*

Komunikacja autobusowa międzygminna jest realizowana na analizowanym obszarze przez szereg podmiotów, jednak pozorna mnogość przewoźników nie przekłada się na bogactwo oferty przewozowej. Na większości obsługiwanych linii odbywa się kilka kursów w dni robocze lub nawet tylko w dni nauki szkolnej, podczas gdy w weekendy i święta komunikacja nie jest realizowana.

- We wszystkich badanych lokalizacjach budynek dworca (jeśli istnieje) nie pełni już funkcji obsługi pasażera oraz usługowych.
- Nie zidentyfikowano intencjonalnych powiązań pomiędzy środkami transportu publicznego, mimo że komunikacja miejska zapewnia formalnie dojazd do i z dworca.
- Stosunkowo duże odległości dojścia nie sprzyjają integracji i stwarzają komplikacje dla osób o ograniczonej mobilności.
- Rozkład komunikacji miejskiej, ani komunikacji autobusowej regionalnej nie jest powiązany z rozkładem jazdy pociągów.
- Międzygminny transport autobusowy w dni wolne od pracy i nauki jest ograniczony do minimum lub nie występuje. W soboty jest realizowana mniej niż połowa kursów, w niedzielę autobusowa komunikacja międzygminna nie kursuje.
- Transport pierwszej i ostatniej mili nie istnieje w formie zorganizowanej (z wyjątkiem taksówek i samochodowego transportu prywatnego).

- Stacje i przystanki kolejowe na liniach znaczenia miejscowego powinny pełnić funkcję integracyjną dla różnych środków transportu publicznego, ale...
- ...nawet istnienie w jednym miejscu przystanków różnych środków transportu nie oznacza wcale integracji. Kluczowy jest rozkład jazdy, częstość kursowania i pewne skomunikowanie.
- W praktyce okazuje się, że podsystemy funkcjonują w oderwaniu od siebie i nawet jeden (wspólny dla obu) organizator nie wspiera ich komplementarności.
- Liczba osób przesiadających się pomiędzy koleją i autobusowym transportem międzygminnym w większości przypadków jest nieznacząca. Oznacza to, że obsługują one obecnie różne segmenty ruchu – z uwagi na brak powiązania i koordynacji.
- Duży udział dowozów na dworzec indywidualnym transportem samochodowym świadczy o niedostatecznej ofercie transportu publicznego i transportu ostatniej mili ale także o dużym możliwym potencjale do wykorzystania.

„Czy dworzec kolejowy lub przystanek kolejowy na poziomie lokalnym stanowi punkt integracji transportu zbiorowego różnych kategorii?”

- **tak, ale tylko w niektórych lokalizacjach**
 - Przykładem, gdzie stacja kolejowa integruje przestrzennie transport kolejowy, miejski i autobusowy regionalny, a także umożliwia nawiązanie do transportu samochodowego indywidualnego jest Tomaszów Mazowiecki.
- **tylko w ograniczonym zakresie**
 - W Opocznie istnieją przystanki międzygminnej komunikacji autobusowej przy dworcu ale korzystają z nich tylko niektóre relacje; brak integracji z komunikacją miejską.
 - *podobnie jest w Suwałkach, które były przedmiotem badania wiele lat temu w innym projekcie*
- **nie**
 - Odpowiedź przeczącą uzyskujemy dla stacji w Spale oraz Drzewicy, gdzie nie ma żadnego powiązania pomiędzy transportem kolejowym i autobusowym, a do dyspozycji podróżnych nie ma obiektu dworcowego.

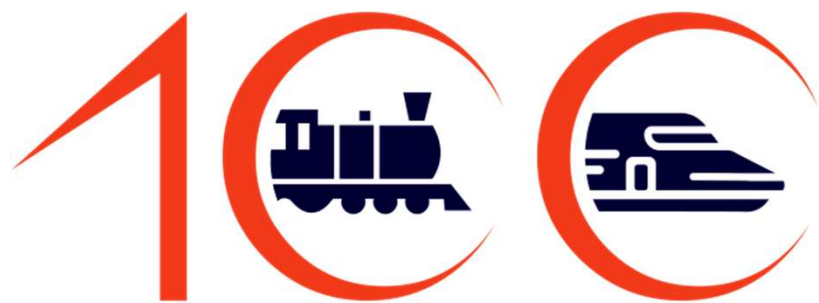
Czy istnieją realne przesłanki, aby zakładać że pomiędzy transportem kolejowym a transportem autobusowym innym niż miejski następuje jakakolwiek forma współdziałania?

- Tu odpowiedź wskazuje na brak synergii niemal niezależnie od lokalizacji, gdyż okazuje się, że transport kolejowy i autobusowy regionalny obsługują zasadniczo inne potrzeby przewozowe.
- Na dworcu w Tomaszowie Mazowieckim, ani w Opocznie nie zaobserwowano przesiadek pomiędzy koleją a autobusami PKS.
- Rola komunikacji miejskiej jest zróżnicowana ale dużo bardziej powiązana jest ona z koleją:
 - w Tomaszowie zapewnia ona powiązanie miasta z koleją w sposób wystarczający,
 - natomiast w pozostałych badanych lokalizacjach jest nieobecna przy dworcu kolejowym obsługującym połączenia lokalne.

Czy jest to konkurencja? Czy obsługa niepowiązanych segmentów rynku?

- Ciężko mówić o konkurencji w sytuacji, gdy jeden ze środków transportu z założenia nie jest w stanie obsłużyć podróży fakultatywnych, nie związanych z pracą i nauką
- W stosunku do autobusów „post-PKS” kolej okazuje się bezkonkurencyjna w dni wolne od nauki szkolnej

1. <https://rail-research.europa.eu/news/europes-rail-fp6-future-delivers-innovative-rail-services-to-revitalise-capillary-lines-and-regional-rail-services/>
2. Rosik P., Pomianowski W., Goliszek S., Stępnia M., Kowalczyk K., Guzik R., Kołoś A., Komornicki T. *Multimodalna dostępność transportem publicznym gmin w Polsce* IGiPZ PAN, Warszawa 2017. ISBN 9788361590620
3. Starczewska M. (red.) *Leksykon terminów kolejowych* KOW, Warszawa 2011. ISBN 98783933373703
4. Gitkiewicz O. *Nie zdążyć* Wydawnictwo Dowody na Istnienie, Warszawa 2019. ISBN 9788365970398
5. Kaczorowski J. *Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Polsce. Rozwój, upadek i wynikające wykluczenie komunikacyjne*. V Krakowska Ogólnopolska Konferencja Naukowa Transportu „KOKONAT” Kraków 2019
6. Ciechański A. *Regres sieci transportu publicznego w powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczad a wykluczenie transportowe młodzieży uczącej się*. Warszawa 2023: Wyd. Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN.
7. Klemba Sz. *Organizacja ruchu i prognoza przewozów dla proponowanej linii kolejowej Otwock – Karczew* Przegląd Komunikacyjny 6-7-8/2023



**LAT BADAŃ W POLSKIM
KOLEJNICTWIE**

**Dziękuję
za uwagę**

Instytut Kolejnictwa
Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów
ul. Józefa Chłopickiego 50
04-275 Warszawa
telefon: (+48) 224 731 340

mgr inż. Piotr Chyliński
telefon: (+48) 224 731 329
(+48) 601 381 511
e-mail: pchylinski@ikolej.pl