

317

Cito !!!

POLREGIO S.A.
Centrala Warszawa
KANCELARIA

Data wpływu 27. 05. 2025

Nr dziennika 1360926

zał. szt.



26 maj 2025 rok

Wniosek
/ 05 / 2025 / Krotoszyn Wielkopolski



TECHN
Jakoś Gowa

Imieniem własnym, a także w interesie społecznym i publicznym, na podstawie art.1-4, 8, Konstytucji RP z 1997 roku oraz w związku z ustawą z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2018 r. poz. 870), która weszła w życie weszła ona w życie 06 września 2015 roku, i Ustawą z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2017 r. poz. 1123), i Artykuł 11 ust. 4 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE), i Artykuł 24, ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), i Rozporządzenia (UE) nr 211/2011 i 2019/788, i Artykuł 222 i 230 Regulaminu Parlamentu Europejskiego, a także w związku z Artykułem 20, 24 i 227 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), art. 44 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, i Artykuł 3 ust. 2 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE), art. 21 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), tytuł IV i tytuł V TFUE, art. 45 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, i Artykuł 3 ust. 2 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE), art. 21 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), tytuł IV i tytuł V TFUE, art. 45 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, wnoszę o: uruchomienie, bez zbędnej zwłoki, nowego kolejowego pasażerskiego połączenia, z miejscowości i stacji PKP Krotoszyn (Wielkopolski), do stacji kolejowej:

- do kolejowej stacji PKP Hel, w linii prostej przez Gniezno, Chojnice,
- do kolejowej stacji PKP Gliwice,
- do kolejowej stacji PKP Racibórz, Chałupki (związane z połączeniem kolejowym PKP Warszawa >>> Rijeka

- połączenie tych docelowych miast i stacji kolejowych, w jednolita całość, jako jednolite komunikacyjne kolejowe pasażerskie połączenie PKP, z-, do -, Tam i z Powrotem,

- jako jednostka dwuczłonowa  łączona i rozłączana na stacji kolejowej PKP Opole, w samodzielną dwuczłonową kolejową jednostkę pasażerską, w tym kolejowym pasażerskim połączeniu komunikacyjnym PKP pokonującą kolejową trasę bezpośrednio do kolejowej pasażerskiej stacji PKP Hel,

Lub:

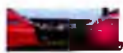
- samodzielną dwuczłonową  kolejową jednostkę pasażerską, w tym kolejowym pasażerskim połączeniu komunikacyjnym PKP pokonującą kolejową trasę bezpośrednio do kolejowej pasażerskiej stacji PKP Chojnice i połączenie się z trzecim kolejowym członem  pasażerskiego kolejowego pociągu PR 55254 (R), w ramach wzajemnego skomunikowania i złączenia

2.) na drodze doprowadzenie do wprowadzenia na plakatowym Rozkładzie jazdy pociągów obowiązującego od 15 czerwca 2025 roku oznaczenia daty 01.07.2025 rok, jako wprowadzenie wnioskowanego kolejowego pasażerskiego połączenia,

3.) na drodze doprowadzenie do wprowadzenia nowego oznaczenia  do ogólnego Rozkładu jazdy pociągów, jako powszechne rozpoznanie składu pociągu składającego się dwóch i wielu członów składu tego samego kolejowego pociągu jadącego z jednego kierunku, jako jadącego w różne kierunki.

Dzięki temu, umożliwi to pasażerom szybkie rozpoznanie jednostki członu składu kolejowego pociągu, do którego członu składu pociągu mają na stacjach kolejowych wsiadać. A co za tym idzie, w ten sposób uniknąć niepotrzebnych pasażerskich perturbacji i generowania opóźnień tego całego dwu_, lub trój-członowego składu pociągu.

Tak jak w przypadku zapowiedzi kolejowych pasażerskich pociągów

pospiesznych i Express, zawiadowca stacji kolejowej PKP zapowiada, który wagon pasażerski, w którym miejscu stanie na kolejowej stacji PKP, to tak samo może zapowiedzieć, że pierwszy skład członu pociągu jedzie z kolejowej stacji PKP Hel, stacji PKP Racibórz, środkowy – do kolejowej stacji PKP Gliwice, ostatni skład członu kończy bieg na kolejowej stacji PKP Chojnice. Takie podobne oznakowane informacje ułatwią i pomagają przygotować się na przyjazd takiego dwu-  trójczłonowego składu pociągu 

Uwaga:

Łączenie wiele jednostek członów składów kolejowych pasażerskich pociągów, a także odnośnie tego Wnioskowanego kolejowego pasażerskiego połączenia który jest zawarty w tym Wniosku, to nie jest on odosobniony i stosowany jest stosowany przez kolejowych Przewoźników pasażerskich nie tylko na terenie Polski, ale i poza granicami Polski.

Dzięki temu na zatłoczonych torach kolejowych uzyskuje się lepsze ekonomiczne efekty, przez co wzrasta konkurencyjność wśród Międzynarodowych pasażerskich przewoźników kolejowych.

W tym przypadku, **sugerowana** ilość pasażerskich wagonów składach Członów pociągu, to: 3 + 4, łącznie z jednostkami napędowymi, lub: 3+3, lub: 4+4, lub: 4 + 5, pozostaje w kompetencji decydentom Zarządu PKP Intercity S.A

- 4.) Na drodze Prawnej o Uznanie tego Wniosku w całości i bez modyfikacji wnioskowanej wyznaczonej kolejowej trasy, nie tylko ze względu na włożony wysiłek mojej osoby jako Wnioskodawcy poświęcający swój czas, energię i koszty z tym tematem związane, ale i również ze względu na osoby z niecierpliwością oczekujące na uruchomienie tego kolejowego pasażerskiego połączenia.
- 5.) Na drodze Prawnej, na podstawie art.231 KPA w nawiązaniu z art.65, Dz.U.2024.0.572 t.j. - Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego, przekazanie do właściwego organu administracyjno decyzyjnego.

Uzasadnienie

Jest to długo wyczekiwane kolejowe pasażerskie połączenie zaspakajające potrzeby, **nie tylko mieszkańców ludności powiatu Krotoszyn** (Wielkopolski), ale i również regionu Raciborskiego, Opolskiego, Oleśnickiego, Milickiego, Koźmina Wielkopolskiego, Jarocińskiego, Żerkowa, Miłosławia,

Biorąc pod uwagę stan rewitalizacji torów kolejowych na kolejowym Dworcu PKP Krotoszyn (Wielkopolski), to dwutorowy samodzielny dwukrawędziowy peron pierwszy o długości 550 metrów jest oddany do użytku. Linia kolejowa Nr 281 ze stacji kolejowe PKP Oleśnica, do kolejowej stacji Kolejowej PKP Chojnice jest już po rewitalizacji. Odcinek torów kolejowych Krotoszyn (Wielkopolski), do stacji kolejowej Koźmin Wielkopolski trwają poprawki i z planowanym dniem 27 czerwiec 2025 roku zostanie oddany do użytku w kolejowym transporcie pasażerskim.

Od stacji PKP Oleśnica Rataje, do stacji kolejowej PKP Krotoszyn (Wielkopolski) tory kolejowe i linia kolejowa Nr 281 Oleśnica – Chojnice jest przystosowana do dużych prędkości, w kolejowych przewozach pasażerskich, osiągając techniczną wartość 180 km/h, a w przypadku wartości roboczej 160km/h. jest to pierwszorzędna linia kolejowa Łącząca północne regiony Polski, z południowymi regionami Polski.

Na dotychczasowe składane Wnioski o uruchomienie różnych kolejowych pasażerskich połączeń, Przewoźnik PKP Polregio SA, w swoich Pismach, twierdzi, że przez stację kolejową PKP Krotoszyn (Wielkopolski) nie jeździ, się nie zatrzymuje, nie obsługuje. A zatem najwyższy czas , aby swoją urzędniczą mentalność zmienić i zacząć kursować swoimi kolejowymi pasażerskimi składami pociągów obsługując również stacje kolejowej na linii kolejowej Nr 281, przewożąc pasażerów. Takich bzdurnych Pism, to mam cały biurowy segregator. To pokazuje, z jakimi pustosieczkami, wnioskodawcy mają do czynienia.

Biorąc powyższe argumenty i wszystkie aspekty tego Wniosku, wnoszę jak na wstępie tego Wniosku.

Z poważaniem

Załączniki – kserokopie

1.) Bilety kolejowe

1. Bilety podróżne zakupione w dniu 07.05.2025 rok, na trasie: Krotoszyn >>> Branice (Głubczyckie),
 - a. Bilet kolejowy PKP Kolei Dolnośląskich S.A. o Nr GD 797038932, z dnia 07.05.2025 rok,
 - b. Bilet kolejowy PKP Intercity S.A. Nr B6198003329, z dnia 07.05.2025 rok,
 - c. Bilet autobusowy PKS Sp.z.o.o. Głubczyce, z dnia 07.05.2025 roku, Nr CCP 2102685494, z godz..09:30, w Relacji Opole >>> Głubczyce,
 - d. Bilet autobusowy PKS Sp.z.o.o. Głubczyce, z dnia 07.05.2025 roku, Nr CCP 2102686684, z godz..11:10, w relacji Głubczyce >>> Branice (Głubczyckie),
2. Bilety podróżne zakupione w dniu 07.05.2025 rok, na trasie: Branice >>> Krotoszyn
 - a. Bilet autobusowy PKS Sp.z.o.o. Głubczyce, z dnia 07.05.2025 roku, Nr CCP 1701660293, z godz..14:19, w relacji Branice (Głubczyckie) >>> Głubczyce,
 - b. Bilet autobusowy PKS Sp.z.o.o. Głubczyce, z dnia 07.05.2025 roku, Nr CCP 2102686684, z godz..15:57, w relacji Głubczyce >>> Opole
 - c. Bilet kolejowy PKP Intercity S.A. Nr 517380999613, z dnia 07.05.2025 roku, godz. 17:45,
 - d. Bilet kolejowy PKP KDA S.A., Nr 277278, z dnia 07.05. 2025 roku, z godz. 19:35,
4. Bilet autobusowy PKS Głubczyce sp.z.o.o. i bilety kolejowe, tam i z powrotem: Krotoszyn >>> Branice >>> Krotoszyn, z dnia 27.02.2025 roku,
3. Bilet autobusowy PKS Głubczyce sp.z.o.o. i bilety kolejowe, tam i z powrotem: Krotoszyn >>> Branice >>> Krotoszyn, z dnia 17.01.2025 roku,

4. Bilet autobusowy PKS Głubczyce sp.z.o.o. i bilety kolejowe, tam i z powrotem:
Krotoszyn >>> Branice >>> Krotoszyn, z dnia 21.02.2025 roku,
5. Bilet autobusowy PKS Głubczyce sp.z.o.o. i bilety kolejowe, tam i z powrotem:
Krotoszyn >>> Branice >>> Krotoszyn, z dnia 02.01.2025 roku,
6. Bilet autobusowy PKS Głubczyce sp.z.o.o. i bilety kolejowe, tam i z powrotem:
Krotoszyn >>> Branice >>> Krotoszyn, z dnia 25.01.2025 roku,
7. Bilet autobusowy PKS Głubczyce sp.z.o.o. i bilety kolejowe, tam i z powrotem:
Krotoszyn >>> Branice >>> Krotoszyn, z dnia 16.12.2024 roku, roku,
8. Bilet autobusowy PKS Głubczyce sp.z.o.o. i bilety kolejowe, tam i z powrotem:
Krotoszyn >>> Branice >>> Krotoszyn, z dnia 21.12.2024 rok,
9. Bilet autobusowy PKS Głubczyce sp.z.o.o. i bilety kolejowe, tam i z powrotem:
Krotoszyn >>> Branice >>> Krotoszyn, z dnia 23.12.2024 roku,

2.) Pisma

- a. www.Finisz prac na mazurskiej trasie. PKP nie wie, czy wrócą pociągi. Wp Finanse.pl
- b. www.Po 30 latach wraca tam kolej. Pierwszy pociąg już przyjechał do Łomży. Wp finanse.pl
- c. Pismo z PKP INTERCITY SA Nr BBS.051.1251.2025, z dnia 4 kwietnia 2025 roku,
- d. Pismo z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr IBZ2.0292.117.2025.b dotyczy połączeń kolejowych, Pismo z dnia 15 kwietnia 2025 roku
- e. Pismo od PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Nr KOZ04.051.38.2024.SR/2, Warszawa z dnia 23 lipca 2024 roku,
- f. Pismo z PKP Polregio S.A, Nr PBH1w.714.10.2024, Warszawa z dnia 30 wrzesień 2024,
- g. Pismo z PKP Polregio S.A., Nr PRO.742.105.2023, z dnia Poznań o7 sierpnia 2023 roku
- h. Pismo z PKP Polregio S.A, Nr POZ1b.221.22.1.2025, z dnia Warszawa 15 maja 2025 – Cytat:
(PKP Polregio SA) Nie realizuje przewozów pasażerskich z postojem na przedmiotowej stacji (PKP Krotoszyn). Uwaga Wnioskodawcy: Skoro PKP Intercity nie jest wydolne w realizowaniu pasażerskich kolejowych połączeń przewozowych, to najwyższy czas, aby ten pasażerski Przewoźnik sobie uświadomił i zaczął realizować kolejowe

pasażerskie połączenia przewozowe w ramach PKP z postojem na kolejowej stacji PKP Krotoszyn,

- i. Pismo z Urzędu Transportu Kolejowego, Nr BP-WSiZ.051.8.2024.3.KS, z dnia Warszawa 27 czerwca 2024 roku,

3.)  GŁOS WIELKOPOLSKI

 Szymon Paż 19 marca 2025, 7:21 Artykuł prasowy składa się z czterech stron

Koleje Wielkopolskie ofiarą swojego sukcesu? Pasażerowie twierdzą, że do Poznania jadą ściśnięci jak sardynki. Pociągi potrzebne od zaraz!

<https://gloswielkopolski.pl/koleje-wielkopolskie-ofiara-swojego-sukcesu-pasazerowie-twierdza-ze-do-poznania-jada-scisnieci-jak-sardynki-pociagi-potrzebne-od-zaraz/ar/c1p2-27357557>



całym kraju, ale też w Wielkopolsce, trwa renesans kolei. Tymczasem tuż pod Poznaniem są przystanki, z których korzysta mniej pasażerów niż 5 lat wcześniej i to pomimo większej liczby połączeń. Czy podróż koleją spod Poznania do Poznania w godzinach szczytu przestanie być mordęgą? Waldemar Wylegalski



80 tys. mieszkańców nie ma czym dojechać. A kolej z Konina do Turku nie powstanie.

Aż o 30 proc. wzrosła liczba pasażerów Kolei Wielkopolskich w latach 2022 - 2024. W tym czasie przewoźnik wzbogacił się o 6, niezbyt dużych nowych składów. Efekt? Pasażerowie pasażerowie dojeżdżający do Poznania twierdzą, że ledwie mieszczą się do pociągów. Sprawdzamy, czy kolej w Wielkopolsce jest przygotowana na rosnącą popularność.

Kolej w Wielkopolsce dochodzi do ściany

Pociąg jest maksymalnie przepełniony, jedziemy ściśnięci jak sardynki, często jestem świadkiem sytuacji, że pasażerom robi się po prostu słabo- napisała do nas Czytelniczka.

- Na bieżąco monitorujemy sytuację w pociągach i takie sytuacje zdarzają się sporadycznie - odpowiada wicemarszałek Wojciech Jankowiak, odpowiedzialny za organizację transportu wojewódzkiego.

Mimo tego głosy takie, jak Czytelniczki, napływają do nas regularnie.

I prawdopodobnie nie są przesadzone, a pociągi jadące rano do Poznania mogą być wypełnione po brzegi. Trudno się dziwić - kolej w Polsce przeżywa boom. W 2024 r. przewiozła ponad 400 milionów pasażerów, najwięcej od początku XXI w! Rośnie szybko liczba pasażerów w Wielkopolsce. W latach 2022-2024 z 31,5 miliona do niemal 40 milionów (dane za 2024 są szacunkowe, na podstawie wzrostów w trzech pierwszych kwartałach roku).

Same Koleje Wielkopolskie odnotowały wzrost z 14,25 milionów pasażerów w 2022 r. do 18,57 milionów w 2024 r. Gratulacje. Ale utrzymanie tego tempa będzie bardzo trudne. W tym czasie spółka wzbogaciła się o 6 nowych składów i czeka na 6 kolejnych. Więcej połączeń i więcej miejsca (szybko) po prostu nie będzie.

- Koleje Wielkopolskie i województwo wielkopolskie, bo to należy łączyć, doszły do ściany.

KW to spółka, która w zasadzie nie kupuje samodzielnie taboru - robi to za nią organizator przewozów, czyli urząd marszałkowski. A najszybciej kolej rozwija się tam, gdzie kupuje go na kredyt spółka przewozowa, tak jak np. na Dolnym Śląsku - przekonuje Jakub Roesler, dziennikarz "Rynku Kolejowego" i "Transportu Publicznego".

Jak wskazuje - taki model lepiej odpowiada na potrzeby pasażerów i przewoźnika, a w praktyce ułatwia też refinansowanie zakupów z funduszy unijnych. W wyścigu po pieniądze z Krajowego Programu Odbudowy Koleje Dolnośląskie zamówiły 20 pociągów; Wielkopolska, choć też miała zagwarantowane środki - zero. Urząd rozpiął przetarg, ale potem przez 1,5 roku nie podpisał umowy z wykonawcą.

A potem było zbyt późno, by zrealizować zamówienie w wymaganym terminie.

Czemu KW niemal nie kupują taboru samodzielnie?

- Takie mamy podejście. Jesteśmy właścicielem ponad 70 jednostek i udostępniamy je przewoźnikom, bo w województwie jeździ na nasze zlecenie dwóch - tłumaczy marszałek.

Do niedawna urząd mógł liczyć, że w razie problemów może zlecić dodatkową pracę wielkopolskiemu zakładowi Polregio.

- To jeden z najlepszych zakładów Polregio w kraju. Ale ta firma ma swoje własne problemy z taborem. Ściągnięcie jednostek z sąsiednich województw może oznaczać, że tam pociągi nie wyjadą na trasę - mówi dziennikarz.

Koleje Wielkopolskie walczą jak mogą Wojewódzki przewoźnik radzi sobie jak może. Koleje Wielkopolskie nie mogą wydłużyć przepełnionych pociągów, bo na to brakuje mu wolnych składów. A to m.in. dlatego, że zwiększają, na zamówienie marszałka, liczbę połączeń. W rozkładzie, który obowiązuje od grudnia 2024 r., przybyły

nowe m.in. przyspieszone do Rawicza czy Konina. Więcej pociągów kursuje też w aglomeracji poznańskiej, gdzie mieszka najwięcej pasażerów.

- Za każdym razem, gdy badamy jakość naszych usług i potrzeby pasażerów, ponad 50 proc. wskazuje, że oczekuje częstszych połączeń. Staramy się odpowiadać na te oczekiwania - tłumaczy Dariusz Kaszyński, rzecznik prasowy Kolei Wielkopolskich.

To jednak może nie wystarczyć - dane Urzędu Transportu Kolejowego wskazują, że mimo wzrostów w kraju i w Wielkopolsce, kolej traci pasażerów na przystankach w pobliżu Poznania, m.in. w Swarzędzu, Dopiewie czy Czerwonaku (dane dla 2019 i 2023 r.) - tam, gdzie pociągi dojeżdżają najbardziej zatłoczone.

Co więcej, jak twierdzi rzecznik, możliwości wprowadzenia dodatkowych połączeń nie są nieskończone.

- Są trasy, na których ogranicza nas infrastruktura. Na linii wągrowieckiej dochodzimy do maksimum jej możliwości. Borykamy się z dużym problemem między Poznaniem Głównym a Poznaniem Wschodem, którą jeżdżą pociągi w trzech kierunkach i różnych przewoźników. Bez prac infrastrukturalnych trudno będzie zwiększyć liczbę połączeń na trasach do Wągrowca, Gniezna czy Konina.

Jakub Roesler przyznaje, że KW wykonały w ostatnich latach dobrą pracę. - Poprawili obiegi, czyli tabor jest lepiej wykorzystywany. Ale w tym zakresie też dochodzą do ściany - nie da się teleportować składu z jednego miejsca do drugiego, gdzie jest bardziej potrzebny.

Przewoźnik ma niewielkie szanse, by brakujący tabor wypożyczyć. Dostępnych w ten sposób jest mało pociągów, w większości kilkudziesięcioletnich. Ściągnięcie używanych pociągów z zachodniej Europy jest zaś niemal nierealne, bo istnieją bardzo duże różnice w systemach bezpieczeństwa i napędzie, a Urząd Transportu Kolejowego niechętnie dopuszcza starsze konstrukcje do ruchu w Polsce.

Kiedy w pociągach w Wielkopolsce będzie lepiej?

Sytuacja pasażerów w Wielkopolsce nieco poprawi się w drugiej połowie 2025 r.

Wtedy Koleje Wielkopolskie otrzymają dwa kupione we Włoszech (wyprodukowane w Polsce) używane składy spalinowe oraz 4 składy elektryczne sfinansowane z rządowego funduszu Polski Ład.

- Ulgę poczną pasażerowie linii do Wągrowca - tam jest największy problem z przepełnieniem. Urząd marszałkowski i KW naciskają na PLK na elektryfikację tej linii, co pozwoli na puszczenie tam bardziej pojemnych składów elektrycznych i co można zrobić dość szybko - opowiada Roesler.

Ale elektryfikacja Wągrowca nie jest specjalnie dobrą informacją dla pasażerów już zelektryfikowanych linii. 4 nowe składy, które dotrą w tym roku, są zdaniem dziennikarza

do zagospodarowania "na już". A potem będzie pustka.

Wicemarszałek Wojciech Jankowiak, odpowiedzialny za transport w województwie, od dawna mówi o planach przetargowych, w tym 11 pociągach dofinansowanych z funduszy unijnych, a ostatnio także o zakupie ze środków własnych, ale urząd nowego przetargu wciąż nie ogłosił.

Czas dostawy nowych pociągów to co najmniej dwa, a coraz częściej 3 lata. Dodatkowo, zdaniem Roeslera, nowe składy powinny zastąpić jednostki typu EN57, których KW posiada 12. Jednostkom, które mają już nawet 50 lat zbliża się termin bardzo kosztownych napraw.

- Będą jeździć tak długo, jak to możliwe. Koszty ich serwisowania są ujęte w finansowaniu przewozów. Nie mamy sklepu z pociągami, do którego możemy wejść i kupić nowe - odpowiada marszałek. - Gdy kupowaliśmy pierwsze elfy, płaciliśmy 21-22 miliony złotych za sztukę. Teraz będziemy kupowali za 50 milionów złotych, to jest pół miliarda za 10 składów.

Gdy dotrą składy, które obiecuje teraz marszałek, kończyć się powinny prace nad przywróceniem połączeń kolejowych w Śremie, Czarnkowie, Gostyniu i Międzychodzie. Do ich obsługi trzeba będzie skierować kolejne jednostki. W szczycie w pobliżu Poznania wciąż może być tłoczno.

Jesteś świadkiem ciekawego wydarzenia? Skontaktuj się z nami! Wyślij informację, zdjęcia lub film na adres: wydawca@glos.com. Dołącz do naszego [kanału na Facebooku](#)!

4.) Ścisk w kolejach regionalnych - czy kolejarzom brakuje pociągów?.

Radio Poznań

Publikacja: 27.10.2022 g.17:15 Aktualizacja: 27.10.2022 g.17:18

Pasażerowie na różnych liniach prowadzących do i z Poznania alarmują o wielkim tłoku w godzinach szczytu. Choć po interwencjach udaje się rozwiązać problem miejscowo, to później tłok pojawia się na innych odcinkach.

Obserwujemy olbrzymi wzrost potoków podróżnych – tłumaczy Dyrektor Departamentu Transportu w Urzędzie Marszałkowskim w Poznaniu Robert Pilarczyk

Co jakiś czas dodatkowe pociągi tutaj kupujemy, natomiast nasze potoki podróżnych w tej chwili są tak olbrzymie, że może się wydawać, że niestety w godzinach szczytu przez długi czas, taka sytuacja związana z bardzo dużą ilością pasażerów i praktycznie całkowitym zapelnieniem taboru, z nami pozostanie - mówi Robert Pilarczyk.

Pewną poprawę sytuacji mogą jednak przynieść 4 pociągi, które w przeciągu najbliższych 2 miesięcy pojawią się na wielkopolskich torach: *Mamy takie pociągi SA 108, one są w tej chwili w przeglądzie, one też niedługo do nas wrócą. Jeden właściwie gdzieś*

w połowie listopada, drugi na początku grudnia. Pamiętajmy jeszcze o tym, że kolejne dwa trójczłonowe pojazdy Newagu, zakupione przez spółkę Koleje Wielkopolskie, powinny również w połowie grudnia do nas dojechać - mówi Pilarczyk.

Kolejarze tłumaczą nagły wzrost zainteresowania pociągami, wysokimi cenami paliw, ale też promocją transportu kolejowego w ostatnich latach. Dodatkowo wskazują, że w ostatnich miesiącach sytuacja zbiegła się z corocznym powrotem uczniów i studentów do szkół i uczelni. Jednocześnie przekonują, że duże inwestycje w tabor kolejowy, który pomógłby rozładować tłok w pociągach to proces długotrwały.

5.) Tłok w pociągach Kolei Wielkopolskich. Fakt pl

<https://www.fakt.pl/wydarzenia/polska/poznan/tlok-w-pociagach-kolei-wielkopolskich/5k98x48>



...w pociągach Kolei Wielkopolskich Foto: Bar