

Mława, dnia 12 czerwca 2025 r.

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
Nr pisma: 1.VI.2025

URZĄD MIASTA MŁAWA	
Kancelaria Urzędu	
Wpłynęło	2025-06-12
L. dz.	3088.P.2025Ulw
Podpis	

Pan Piotr Jankowski
Burmistrz Miasta Mławy

PETYCJA w interesie publicznym

Na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. i art. 2 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach.

W odniesieniu do pojawiających się publikacji medialnych dotyczących ewentualnej zmiany miejsca zatrzymywania pociągów dalekobieżnych. A także w odniesieniu do pisma o sygn. DTK-8.4605.32.2024 z dnia 26 lutego 2024 r., Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, skierowane do ówczesnego Burmistrza Miasta Mławy, w sprawie przesłania wniosków z monitorowania skutków postojów pociągów pasażerskich o charakterze dalekobieżnym (przewoźnika „PKP Intercity” S.A.) na przystanku Mława Miasto.

W imieniu Mieszkańców Mławy oraz pozostałych osób korzystających z przystanku kolejowego przy Al. Św. Wojciecha, działając w interesie publicznym **wnoszę o podjęcie działań w celu rekomendowania kontynuowania zatrzymywania pociągów dalekobieżnych spółki PKP Intercity na przystanku Mława Miasto.**

Uzasadnienie

Wraz z wprowadzeniem nowego rocznego rozkładu jazdy pociągów 2024/2025 nastąpiło długo oczekiwane przez społeczeństwo zatrzymywanie pociągów międzywojewódzkich dalekobieżnych (kategorii IC, TLK) na przystanku Mława Miasto. W naszej ocenie skutki rozkładowego zatrzymywania pociągów spółki PKP Intercity

S.A. na przystanku Mława Miasto są oczywiście pozytywne. Dużo więcej osób korzysta z kolejowych peronów bardziej centralnie zlokalizowanych ~~względem całości~~ miasta niż to było w latach ubiegłych na dwukrotnie bardziej oddalonej, położonej na północnych rubieżach miasta stacji Mława. Tym samym okazało się, że ~~wcześniej~~ przeprowadzone analizy¹ PKP PLK, które stwierdzały, że: *przystanek Mława Miasto charakteryzuje się około trzykrotnie większą liczbą mieszkańców oraz gęstością zaludnienia (w obrębie dojścia pieszego) niż okolice stacji Mława*, okazały się trafne. W wyniku ułatwienia polegającego na zbliżeniu do tej kategorii pociągów większego skupiska ludności, z przystanku Mława Miasto podróżuje więcej osób w porównaniu gdy tej kategorii pociągi zatrzymywały się na stacji Mława. Ilość osób podróżujących pociągami IC i TLK z przystanku Mława Miasto stale wzrasta.

Każde nowe rozwiązanie w zakresie transportu publicznego wymaga czasu aby się przyjęło. Dobrym przykładem jest bezpłatna Mławska Komunikacja Miejska, której początkowo autobusy jeździły puste. A po pewnym czasie okazało się, że miejsc w autobusach jest za mało i dokupiono autobusy. Z upływem czasu pojawiały się następne udogodnienia jak chociażby ostatnio podnoszące prestiż miasta bardzo estetycznie wyglądające nowe przystanki. Dzisiaj nikt nie pomyśli o likwidacji MKM lub próbie jej ograniczenia. Wszystko wskazuje na to, że nowe rozwiązanie polegające na kontynuacji postojów pociągów IC i TLK na przystanku Mława Miasto też zostanie zaakceptowane przez wszystkich mieszkańców. Zwłaszcza, że podczas ostatniej modernizacji peronów, w fazie projektowania uwzględniono rozwiązania techniczne umożliwiające zabudowę CSDIP². To miejsce i przylegające tereny od strony zachodniej ma duży potencjał rozwojowy. Względnie niewielkim kosztem PKP PLK może dobudować jeszcze jeden tor kolejowy i umożliwić dostęp do miejsca po dawnej giełdzie samochodowej na cele parkingowe aut, czy też na budowę poczekalni przyperonowej na koszt PKP. Niestety likwidacja zatrzymywania pociągów dalekobieżnych na przystanku Mława Miasto może sprawić, że montaż CSDIP oddali się w czasie o wiele lat.

¹ analizy zasadności budowy z wykorzystaniem narzędzia GIS (system informacji geograficznej), które oblicza szacowaną liczbę mieszkańców w zasięgu dostępu do przystanku, biorąc pod uwagę faktycznie pokonywane drogi dojścia na podstawie podkładu mapowego z Open Street Map oraz danych o obwodach spisowych Głównego Urzędu Statystycznego.

² (CSDIP) - Centralny System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej to w skrócie ujmując, wyświetlacze peronowe służące do wyświetlania informacji o najbliższych odjeżdżających pociągach.

Zgodnie z informacją zawartą na stronie internetowej Posłanki Pani Pauliny Matysiak Koleje Mazowieckie podpisały umowę i planują uruchomienie na stacji Mława Miasto automatu biletowego. Ma to nastąpić w III kwartale 2025 roku. To także stanowi przesłankę, że coraz więcej osób korzysta z przystanku Mława Miasto i jest zapotrzebowanie na tego rodzaju urządzenie. Dodam tylko, że Koleje Mazowieckie zajmujące się przewozami regionalnymi, nie mają wątpliwości z którego miejsca w Mławie korzysta więcej osób (klientów). Ich jedyny dalekobieżny pociąg pospieszny kursujący sezonowo nad morze „Słoneczny”, od kilku lat zatrzymuje się na przystanku Mława Miasto a nie na stacji Mława.

Przystanek Mława Miasto to także rosnące znaczenie Mławy jako węzła komunikacyjnego. W bliskiej odległości zatrzymują się autobusy lokalne a także dalekobieżne pospieszne Flixbus.

Zatrzymywanie pociągów dalekobieżnych IC i TLK na przystanku Mława Miasto, to także poszanowanie finansowych środków publicznych z uwagi na koszty miejskiego transportu publicznego. W przypadku częstego dowożenia osób do pociągów dalekobieżnych na stację Mława (przy ul. Dworcowej), te koszty dla budżetu miasta stają się dużo wyższe.

Najlepszym miernikiem popularności przystanku lub stacji kolejowej jest ilość sprzedanych biletów, co bez wątpienia będzie działało na korzyść przystanku Mława Miasto. Dla przewoźników konstruujących rozkłady jazdy w latach następnych dane o wymianie pasażerskiej (frekwencji) są analizowane w ujęciu rocznym (grudzień-grudzień). Likwidacja zatrzymywania pociągów na Mława Miasto od 31 sierpnia i wznowienie postojów na odległej stacji Mława, burzyłaby całe przedsięwzięcie a materiał analityczny gromadzony z tego stałby się nie wartościowy i nie mógłby stanowić podstaw dla dalszych analiz porównawczych. Dlatego koniecznym rozwiązaniem jest kontynuacja zatrzymywania pociągów dalekobieżnych w tym miejscu co najmniej do corocznej zmiany rozkładu jazdy w grudniu. W naszej ocenie najbardziej obiektywne wnioski powinno się wyciągać po 3 latach zatrzymań pociągów IC i TLK na przystanku Mława Miasto.

Wprowadzenie **zatrzymywania pociągów na stacji Mława zamiast tak jak to ma miejsce aktualnie na przystanku Mława Miasto to narażanie na niebezpieczeństwo** podróżujących pociągami dalekobieżnymi (IC, TLK). Perony na

stacji Mława są za krótkie. Zostanie to w najbliższym czasie zgłoszone do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego aby w przypadku ponownego zatrzymywania pociągów dalekobieżnych na stacji Mława, wykluczył taką możliwość dla składów pociągów IC i TLK (wagonowych) jadących do Trójmiasta. Prawdopodobieństwo powstania wypadku i odniesienia obrażeń podczas wysiadania nie zmniejszy wygłaszanie komunikatów w pociągu, przed zbliżaniem się do stacji Mława o tym aby podróżni udali się w kierunku czoła składu pociągu z powodu nie mieszczących się wagonów pociągu przy peronach. Do Mławy przyjeżdża bardzo wielu obcokrajowców nie rozumiejących mowy w języku polskim lub angielskim. Oprócz często podróżujących Ukraińców jest bardzo wielu obcokrajowców z Wenezueli, Kolumbii i innych narodowości. Dla tych osób wygłaszane komunikaty w pociągu są niezrozumiałe.

Opowieści o częstych awariach wind na przystanku Mława Miasto są przesadne a przede wszystkim nieaktualne. **Do częstych awarii** dochodziło przed 2025 rokiem. Wówczas do usuwania awarii **przyjeżdżała firma aż z Olsztyna** bo taką umowę zawarto na podstawie przeprowadzonego postępowania przetargowego. Windy zostały wymienione. **Aktualnie usuwaniem awarii zajmuje się niezwłocznie mławska firma DŹWIGPOL S.A.** o uznanej renomie. Awarie wind mogą zdarzyć się wszędzie także w budynku mieszkalnym. Awarie wind jeśli zdarzają się na przystanku to na ogół z powodu dewastacji przez młodocianych i mają incydentalny charakter. Na stacji Mława też są windy i też zdarza się, że są awarie. A dostęp do peronu nr 2 jest możliwy tylko windą lub schodami. Zatem ryzyko awarii windy istnieje w obu lokalizacjach.

Wbrew szumnym zapowiedziom w mediach, do organizatora kolejowych przewozów międzywojewódzkich, którym jest Ministerstwo Infrastruktury do chwili obecnej nie wpłynęła petycja w sprawie ponownego zatrzymywania pociągów dalekobieżnych PKP Intercity na stacji Mława. Sprawa więc pozostaje nadal otwarta. A decyzja w głównej mierze będzie zależała od Pana Burmistrza.

W dalszej części chcielibyśmy się odnieść do zamieszczonego w internecie pisma pod pretekstem petycji w sprawie powrotu pociągów na odległą od centrum stację na

Wólce. Tekst tego pisma nazwanego petycją, podchwyciły lokalne media nie zadając sobie trudu aby zweryfikować czy zawarte tam informacje są prawdziwe. W konsekwencji przyczyniając się do wytworzenia dalszej dezinformacji. Poznaliśmy nie fakty a zmyślane utrudnienia a także subiektywne oceny sfrustrowanych zaistniałą sytuacją mieszkańców północnych rubieży miasta Mławy, sąsiadujących wsi oraz łowa spoza Mazowsza. Szczególnie ci ostatni uzurpują sobie prawo wskazywania w którym miejscu w Mławie powinny zatrzymywać się pociągi pospieszne. **Ufamy, że Pan jako Burmistrz w kwestii dogodności w podróżowaniu weźmie pod uwagę zdanie przede wszystkim ogółu Mławian a nie osób z okolicznych wiosek parkujących w Mławie swoje samochody w celu odbycia dalszej podróży koleją.** Trudno też nie zauważyć, że sami inicjatorzy - autorzy tego tekstu, którzy mieszkają na północnych obrzeżach miasta, próbują narzucić nam rozwiązania w oparciu o swoje ego a nie mając na względzie *pro publico bono*. Przechodząc do meritum odniosę się poniżej do każdej hipotez zawartych w ich apelu.

Chcemy (...) przywrócenia zatrzymywania pociągów dalekobieżnych na stacji "Mława" Wólka, gdzie istnieje odpowiednia infrastruktura, wygodne parkingi, nowoczesna poczekalnia z toaletą.

Niestety poczekalnia dworcowa w nocy na niesłynącej z bezpieczeństwa odległej Wólce jest zamknięta. Od dawna nie ma tam kasy biletowej i nie jest nawet planowane jej reaktywowanie, w przeciwieństwie do poczekalni Mława Miasto. Toalet i miejsc parkingowych dla podróżujących dalej koleją Mławian jest wystarczająca ilość.

Od 15 grudnia 2024 - wraz z nowym rozkładem jazdy PKP - przeniesiono główną stację kolejową - na peron "Mława Miasto". To miejsce nie jest przystosowane do funkcji jaka wymagana jest od Dworca.

Stacji nie przeniesiono a zmieniono miejsce zatrzymywania pociągów dalekobieżnych (IC, TLK). Nadal Mieszkańcy Wólki mają możliwość podróżowania pociągami Kolei Mazowieckich. Przystanek Mława Miasto spełnia wszystkie normy a także TSI PRM - Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności odnoszące się do osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Natomiast nie przystosowane do obsługi pociągów dalekobieżnych są perony na stacji Mława. Są za krótkie.

To jedynie dwie "nitki" torów - przy dwu peronach. Dwa perony, od których maleńka na 8 osob poczekalnia - oddzielona jest sporym wiaduktem, nie spełniają w żaden sposób funkcji dworca. Brak tu nawet tak podstawowej rzeczy jak wyświetlacze z komunikatami o odjazdach i przyjazdach pociągów!

Dla prowadzenia ruchu pasażerskiego w kwestii zatrzymywania pociągów dalekobieżnych ilość torów nie ma znaczenia. Pociągi pospieszne (IC, TLK) zatrzymują się także na liniach jednotorowych. Na Wólce poczekalnia nie jest dużo większa. Perony a dworzec to dwie różne kwestie. Nigdzie w przepisach prawa nie określono w jakiej maksymalnej odległości powinna znajdować się poczekalnia dworcowa. Wyświetlacze peronowe służące do wyświetlania informacji o najbliższych odjeżdżających pociągach, prawdopodobnie będą zamontowane wówczas gdy przystanek Mława Miasto stanie się stałym miejscem zatrzymywania pociągów spółki PKP Intercity. Są natomiast plakatowe rozkłady jazdy w gablotach i wygłaszane komunikaty o zbliżających się pociągach i ewentualnych ich opóźnieniach. Bieżącą informację na temat kursowania pociągów można podejrzeć w telefonie z połączeniem internetowym.

Wyobraźcie sobie Państwo - oczekiwanie na (bardzo często) opóźnione pociągi - czy to w chłodzie, czy w upale - przemieszczanie z bagażami, oraz osobami wymagającymi szczególnej opieki (dzieci, osoby z ograniczeniami ruchu).

Według danych Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) w I kwartale 2025 roku wskaźnik punktualności pociągów pasażerskich wyniósł 92,85%. A więc prawdopodobieństwo dużego opóźnienia pociągu i zmarznięcia jest niewielkie. Zwłaszcza, że zmienia się klimat i zimy są na ogół bezśnieżne i łagodniejsze. Na przystanku Mława Miasto od słońca chronią daszki na peronach i miejsce pod wiaduktem.

Wiele osób dojeżdża do pracy i obok stacji jest zmuszona zostawić auta na parkingu, na kilkanaście godzin, a często ponad dobę. Parkowanie przy galerii handlowej będzie szczególnie uciążliwe dla korzystających z niej klientów. W pobliżu stacji Mława (Wólka) na co dzień parkowało około 80-90 aut, a czasem dużo więcej.

Nikt nikogo nie zmusza do przyjazdu samochodem i pozostawianie go na kilkanaście godzin na parkingu. Zamysł był taki aby mniej osób dojeżdżało do stacji kolejowej a więcej przychodziło pieszo. Ze względu na bliskość większego skupiska ludności w pobliżu przystanku Mława Miasto mniej ludzi zmuszonych jest przyjeżdżać

samochodem w porównaniu ze stacją Mława (Wólka). A miasto oferuje mieszkańcom Mławy bezpłatny dojazd autobusami MKM. Tak dużego luksusu związanego z podróżowaniem koleją i możliwością pozostawienia prywatnego samochodu zaparkowanego przy samych peronach nie mają nawet najbardziej nowoczesne stacje kolejowe. Jednakże w pobliżu przystanku Mława Miasto jest miejsce po obu stronach torów, w razie potrzeby istnieje możliwość zwiększenia tej ilości miejsc parkingowych.

Kolejny problem - to trudności techniczne z zamykaniem drzwi pociągów, które na "nowej głównej stacji" Mława Miasto powoduje to że tory są w kształcie łuku. Pociągi są wychylone w kierunku środka torowiska. Już teraz powoduje to trudności z zamykaniem drzwi niektórych składów, a to z kolei przekłada się na opóźnienia pociągów. Obserwują to pasażerowie, odnotowując nawarstwiające się tu opóźnienia pociągów. Ponadto - wysiadający z pociągów Kolei Mazowieckich zauważają że perony są w dużej odległości od wyjścia z wagonu, ponad 50 cm, i peron obniżony w stosunku do pociągów, jest to bardzo niebezpieczne. W dłuższych składach, z powodu zagiętego kształtu peronu, trudno jest zobaczyć osoby wysiadające i wsiadające na to skarżą się konduktorzy. Takiej sytuacji nie ma na stacji Mława.

Tak dużych odległości pomiędzy taborem a krawędzią peronu nie ma. Perony przystanku Mława Miasto spełniają normy bezpieczeństwa i zostały wybudowane w sposób prawidłowy. Tego typu przechyły w peronach są dopuszczalne ale oczywiście mogą stanowić pewną niedogodność. Z podanych powodów nie ma opóźnień. Wymienione trudności techniczne miały miejsce w pierwszych dniach obowiązywania nowego rozkładu jazdy i zatrzymywania pociągów dalekobieżnych (IC, TLK). Aktualnie obsługa pociągu w tym maszyniści są przeszkoleni z postępowania w tym zakresie. Na końcu łuku peronowego znajduje się konduktor, który ma radiołączność z maszynistą i obserwuje peron przed odjazdem pociągu. Problemem jest stacja Mława na której pociągi nie mieszczą się w peronach a ludzie z walizkami wyskakują na tory kolejowe ryzykując utratą zdrowia. Różna wysokość peronów w odniesieniu do taboru kolejowego to problem nie tylko większości terenu Polski ale także wielu krajów europejskich. Po ostatniej modernizacji perony zaprojektowano do możliwości zwiększenia ich wysokości. Impulsem do dalszych zmian w celu poprawy komfortu może być stale zwiększająca się ilość podróżujących pociągami dalekobieżnymi z przystanku Mława Miasto.

Ponadto, ze względu na oddzielenie wiaduktem i nasypem kolejowym, w przypadku konieczności udzielania pomocy medycznej - służby medyczne i ratownicze mają trudniejszy dostęp do peronów.

Nie z takimi trudnościami mają do czynienia służby ratownicze. Prawdopodobieństwo wystąpienia potrzeby udzielenia pomocy jest znikome.

(...) opowiadamy się za powrotem do sprawdzonych już rozwiązań - czyli stacji kolejowej i zatrzymań pociągów dalekobieżnych na pełnoprawnym dworcu. Dworcu z historią w tle, który od dawna stanowi dobry węzeł komunikacyjny.

Nie rozumiem pojęcia „pełnoprawny dworzec”, jako osoba w przeszłości z wieloletnim doświadczeniem w kolejnictwie nic mi o takim nie wiadomo. Dworzec na stacji Mława staje się zbędny i dysfunkcyjny. Został zbudowany w złej lokalizacji względem centrum miasta i dlatego nie jest i nigdy nie stanie się węzłem komunikacyjnym. Nie chcą tu się zatrzymywać autobusy dalekobieżne FLIXBUS bo miałyby mniej klientów. Dworzec w tym miejscu generuje niepotrzebne dodatkowe koszty dowozu MKM. A odnośnie historii wiąże się z nią także zabór rosyjski, który nie kojarzy się dobrze Polakom.

Argument o za krótkim torowisku jest nie trafiony - gdyż dotyczy po pierwsze bodaj jednego składu pociągu, po drugie takie sytuacje zdarzają się na wielu pomniejszych stacjach. Przystanek "Mława" jest optymalny, wygodny tak dla kolei, jak dla pasażerów. Sytuacje kiedy pociągi nie mieszczą się w peronach zdarzają się coraz rzadziej a unika się tego likwidując postoje pociągów przy takich krótkich peronach lub przenosząc zatrzymywania w inną lokalizację, tak jak to miało miejsce w Mławie. Dworzec na stacji Mława jest dla PKP kulą u nogi. Nie ma chętnych na jego zagospodarowanie. Nawet kiedy zatrzymywały się tam pociągi dalekobieżne kasa była nieczynna a kiosk z gazetami zlikwidowano. W zimowe noce ten dworzec jest zamknięty czyli niedostępny dla pasażerów.

Do tej zmiany doprowadzono bez konsultacji społecznych, nie była szeroko konsultowana, wiele osób dopiero teraz dowiaduje się "post factum" o tej inicjatywie i sposobie jej przeprowadzenia.

Zmiana wynika z wydłużenia peronów na Mława Miasto. A perony wydłużono za kwotę 3 mln zł właśnie po to żeby zatrzymywały się tu pociągi dalekobieżne. Konsultowano to z przewoźnikiem – PKP Intercity. Były konsultacje w sprawie budowy/ wydłużenia

peronów. Ówczesne władze miasta nie zajęły stanowiska w tej sprawie. PKP PLK przystąpiło więc do działania na podstawie własnych profesjonalnych analiz, które jednoznacznie określiły, że więcej podróżnych będzie korzystało z przystanku Mława Miasto niż ze stacji Mława.

Rozumiemy, że dla mieszkańców pobliskiego osiedla jest to wygodne usytuowanie - jednak 70 % mieszkańców - na każdy z obu dworców ma tak samo daleko, i najczęściej na stację udaje się autem.

Nieprawda. Skąd te dane. Od wielu lat wiadomo było, że przystanek Mława Miasto pod względem kursowania pociągów regionalnych Kolei Mazowieckich ma większą wymianę pasażerską (frekwencję) i generuje większy dochód. Dlatego dalekobieżny pociąg sezonowy „Słoneczny” zatrzymuje się na przystanku Mława Miasto a nie na stacji Mława.

Nasze Oczekiwania

W związku z powyższym wnosimy jak na wstępie niniejszego pisma, o rekomendowanie właściwemu Ministrowi ds. transportu kolejowego, kontynuacji zatrzymywania pociągów dalekobieżnych spółki PKP Intercity na przystanku Mława Miasto.

A ponadto zgłoszenie potrzeby montażu wyświetlaczy peronowych o najbliższych odjeżdżających pociągach, takich jak te zamontowane na stacji Mława.

Z wyrazami szacunku

[Redacted Signature]

Odpowiedź proszę przesłać na adres e-mail wskazany na pierwszej stronie.

Nie wyrażam zgody na ujawnienie na stronach internetowych urzędu rozpatrującego petycję moich danych osobowych.

