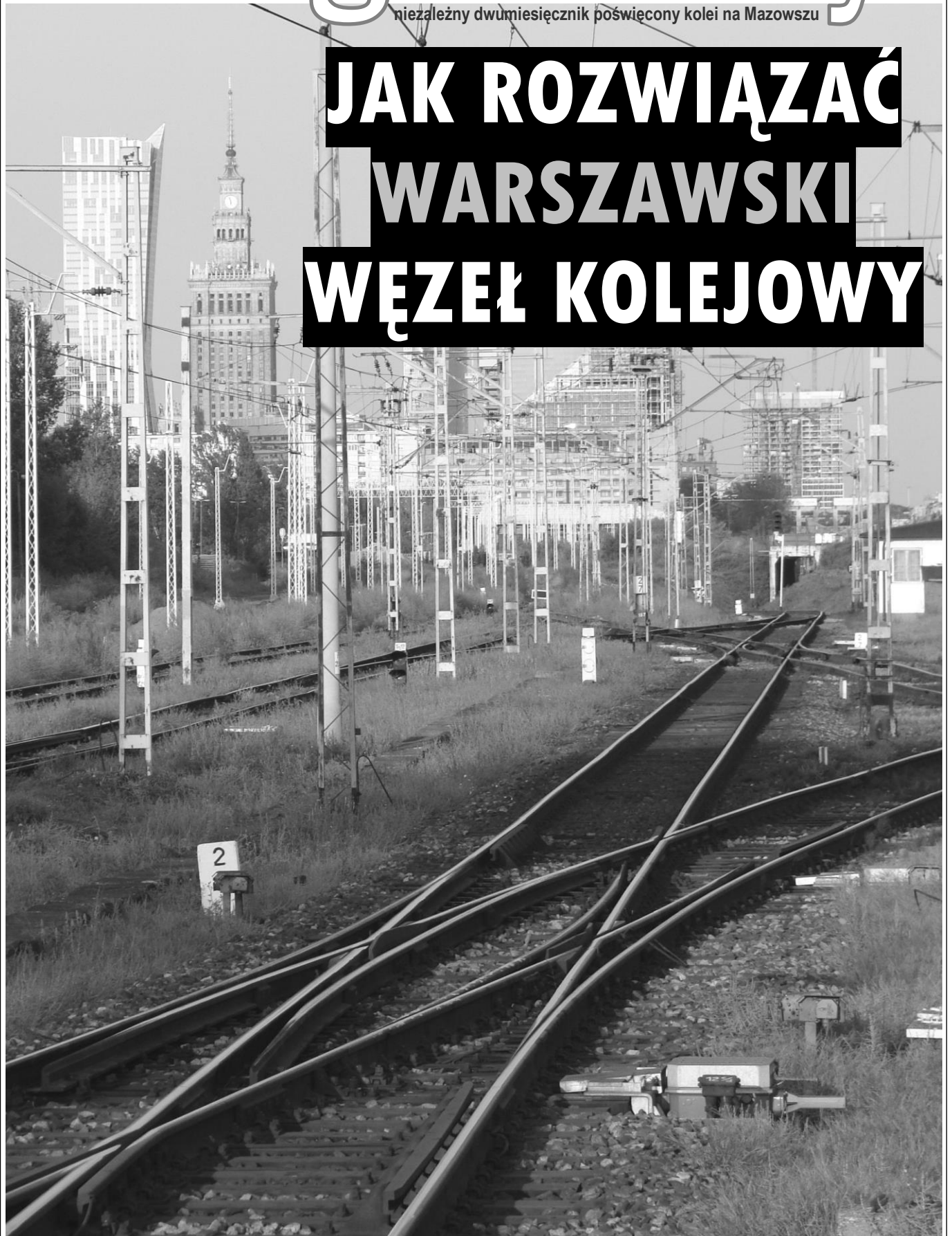


Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

JAK ROZWIĄZAĆ WARSZAWSKI WĘZEL KOLEJOWY



PRZEWOZY TOWAROWE

Pociągi towarowe wolniejsze niż 25 lat temu

Wśród celów Krajowego Programu Kolejowego jest wzrost tempa przewozu towarów koleją: w 2023 r. pociągi towarowe mają przemierzać Polskę ze średnią prędkością 40 km/h. Jak tymczasem podaje Urząd Transportu Kolejowego, w 2018 r. średnia prędkość składów towarowych na polskiej sieci kolejowej wyniosła 21,5 km/h. Co więcej, w ostatnim czasie doszło do znacznego spadku tempa: w 2017 r. pociągi towarowe osiągały średnią prędkość 25,1 km/h (był to najlepszy wynik od 2013 r.). Dla porównania, przed 25 laty, w 1993 r., składy wożące towary kursowały po polskiej sieci kolejowej ze średnią prędkością wynoszącą 29 km/h. ●



BEZPIECZEŃSTWO

Sygnal zastępczy ciągle groźny

2 sierpnia 2019 r. doszło we Wrocławiu do niebezpiecznego incydentu. Pociąg TLK „Pobrzeże” relacji Wrocław Główny – Kołobrzeg wyruszył ze stacji początkowej po otrzymaniu na semaforze sygnalu zastępczego. Okazało się jednak, że podanie sygnalu przez dyżurnego ruchu nie zostało poprzedzone przygotowaniem drogi przebiegu dla tego pociągu. Wskutek tej sytuacji skład TLK „Pobrzeże” podczas wyjazdu ze stacji Wrocław Główny przestawił cztery rozjazdy, które ustawione były dla innych pociągów. Szczęśliwie incydent nie zakończył się zderzeniem.

Sygnal zastępczy – migające białe światło – zezwala na jazdę, ale nie zapewnia bezpieczeństwa. O ile bowiem podanie normalnego sygnalu zezwalającego na jazdę jest możliwe tylko wtedy, gdy wcześniej prawidłowo ustawi się rozjazdy, a przebiegi pociągów nie kolidują ze sobą, o tyle wyświetlenie sygnalu zastępczego możliwe jest w każdych warunkach.

Najtragiczniejszym zdarzeniem związanym z podaniem sygnalu zastępczego była katastrofa pod Szczekocinami, gdzie 3 marca 2012 r. doszło do czołowego zderzenia jadących z naprzeciwka składów TLK „Brzechwa” i InterRegio „Matejko” po tym jak otrzymały na semaforach sygnaly zastępcze i zostały skierowane tym samym torem. ●

MOBILNOŚĆ

Problem z wolnością poruszania się

Sprawozdanie z działalności rzecznika praw obywatelskich Adama Bodnara za 2018 r. informuje, że problemem coraz częściej zgłaszanym przez mieszkańców wsi i małych miast jest brak możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb wskutek braku połączeń kolejowych i autobusowych. Kwestia ta regularnie pojawia się na 46 spotkaniach regionalnych zorganizowanych przez Biuro Rzecznika Praw Obywatelskich: „Ludzie opowiadali, że nie mogą korzystać z lekarzy-specjalistów, bo nie ma jak pokonać 30-50 km do większego ośrodka miejskiego. Młodzi ludzie z mniejszych miejscowości są odcięci od zajęć pozalekcyjnych i życia towarzyskiego, bo ostatni autobus odjeżdża tuż po lekcjach”.

Fakt, że osoby bez samochodów nie mają jak dojechać do lekarza, urzędu czy do szkoły (a jej wybór często zależy od tego, jak się da do niej dojechać), stanowi według rzecznika naruszenie art. 52 Konstytucji, głoszącego, że „każdemu zapewnia się wolność poruszania się po terytorium Rzeczypospolitej Polskiej”. ●

REGION

Małe zainteresowanie rządowymi dotacjami na rozwój połączeń autobusowych

Samorządy z województwa mazowieckiego złożyły wnioski opiewające w sumie na 2,6 mln zł, podczas gdy dla terenu województwa mazowieckiego zarezerwowano w funduszu rozwoju przewozów autobusowych kwotę 19,7 mln zł. Z 37 powiatów ziemskich wnioski złożyło 19 (najwięcej wniosków złożyły powiaty łosicki i garwoliński). Spośród 279 gmin wiejskich i miejsko-wiejskich wnioski złożyło zaledwie 21 (najwięcej wniosków zostało złożonych przez gminy Troszyn i Staroźreby).

– *Bardzo krótki czas, jaki samorządy miały na złożenie wniosków o uzyskanie dofinansowania z funduszu, był głównym powodem niezłożenia wniosku o uzyskanie dofinansowania* – mówi Sławomir Krystek z Urzędu Gminy Gozdowo. Na zgłoszenie się samorządy miały zaledwie nieco ponad tydzień: urzędy wojewódzkie rozpoczęcie naboru wniosków ogłosiły 2 sierpnia 2019 r., wyznaczając termin na ich złożenie do 12 sierpnia 2019 r.

Zdaniem władz powiatu pułtuskiego, w tym rejonie – choć leżącym na styku obszarów działania zamkniętych w 2018 r. PKS Ciechanów i PKS Ostrołęka – nie wystąpiła pilna potrzeba odbudowy połączeń autobusowych: – *Wobec całkiem dobrze funkcjonujących przewozów osób w dotychczasowej formule nie było potrzeby otwierania nowych linii komunikacyjnych, zwłaszcza w tak krótkim czasie i bez uprzedniej analizy potrzeb w tym zakresie* – stwierdza starosta pułtuski Jan Zalewski, przyznając przy tym, że niechęć do skorzystania z rządowego funduszu wynikała z konieczności wygospodarowania wkładu własnego (wsparcie rządowego funduszu wynosi 1 zł na kilometr, resztę musi dopłacić samorząd). – *Obecnie przewozy są realizowane bez ponoszenia kosztów przez powiat, stąd pewna ostrożność w kwestii skorzystania w trakcie roku budżetowego z rozwiązań wynikających z ustawy o funduszu rozwoju przewozów autobusowych* – mówi Zalewski, który uważa, że wsparcie rządu dla samorządów jest zbyt małe. – *W naszej ocenie bez znaczącego dofinansowania z budżetu państwa powiatów nie będzie stać na walkę z wykluczeniem komunikacyjnym mieszkańców małych miejscowości.*

Władze powiatu sierpeckiego zwracają uwagę, że w 2019 r. złożenie wniosku o dofinansowanie z funduszu rozwoju przewozów autobusowych, pozwalało uzyskać dofinansowanie jedynie na cztery ostatnie miesiące roku: od września do grudnia. Starosta sierpecki Mariusz Turański nie wyklucza złożenia wniosków o środki z funduszu w przyszłości, gdy będzie można już uzyskać dofinansowanie na okres pełnego roku: – *Mając na uwadze potrzeby lokalnej społeczności, interes społeczny oraz dobro mieszkańców powiatu, jesteśmy na etapie badania i analizowania ich potrzeb w zakresie przewozów.*

Ani jednego wniosku o dofinansowanie nie złożyły władze województwa mazowieckiego, choć samorządy wojewódzkie również mają prawo do ubiegania się o środki z funduszu rozwoju połączeń autobusowych. – *Zadaniem samorządu województwa mazowieckiego jest objęcie przewozami użyteczności publicznej głównej sieci transportowej województwa. Szkielet sieci transportowej tworzy sieć linii kolejowych wyznaczająca główne korytarze transportowe* – przekonuje Marta Milewska, rzecznik prasowy Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego. – *Skomunikowanie swoich terenów z głównymi węzłami przesiadkowymi, w tym zapewnienie połączeń z obszarów o niskiej dostępności komunikacyjnej, należy do zadań samorządów niższego szczebla.*

Tymczasem samorząd sąsiedniego województwa łódzkiego uzyskał dofinansowanie z rządowego funduszu na uruchomienie 29 linii autobusowych przekraczających granice powiatów (zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, za funkcjonowanie takich linii odpowiada właśnie samorząd wojewódzki). Głównym zadaniem połączeń autobusowych organizowanych przez samorząd województwa łódzkiego ma być uzupełnianie sieci połączeń kolejowych. Autobusy mają kursować ze stacji kolejowych do miejscowości położonych poza siecią kolejową. – *W ramach nowych połączeń zapewnimy dopasowane do siebie rozkłady jazdy i zintegrowany bilet* – mówi marszałek województwa łódzkiego Grzegorz Schreiber. – *To dopiero początek zmian. Chcemy je rozszerzyć na całe województwo.* ●

PROJEKTY

Nowe podejście do przystanku Radom Wschodni

Spółka PKP Polskie

Linie Kolejowe unieważniła

ogłoszony w połowie czerwca 2019 r. przetarg na wybudowanie przystanku osobowego Radom Wschodni.

W poprzednim numerze „Z Biegiem Szyn” zwróciliśmy uwagę na wadę tej inwestycji: choć stworzenie nowego przystanku zaplanowano w miejscu, gdzie wybiegające ze stacji Radom linie do Warszawy i Dęblińska biegną obok siebie, to budowę peronu przewidziano tylko przy torach linii Radom – Warszawa. Pociągi kursujące między Radomiem a Dęblinem miały więc przejeżdżać obok przystanku bez zatrzymania.

Jak jednak się dowiadujemy, po unieważnieniu przetargu spółka PKP PLK przystąpiła do ponownego zaplanowania tej inwestycji: zgodnie z nowymi założeniami, przystanek ma obsługiwać pociągi łączące Radom zarówno z Warszawą, jak i z Dęblinem. – Obecnie trwają analizy i uzgodnienia, co do kształtu przyszłej inwestycji oraz jej zakresu. Po ich zakończeniu możliwe będzie przeprowadzenie ponownego postępowania przetargowego – informuje Martyn Jandula z zespołu prasowego PKP PLK.

Przystanek Radom Wschodni ma zostać zlokalizowany na styku śródmieścia i dzielnicy Dzierzków, pod wiaduktem w ciągu głównej radomskiej ulicy Żeromskiego. ●



MOBILNOŚĆ

Darmowa porażka w Ostrołęce

Zniesienie opłat nie zatrzymało spadku przewozów autobusami Miejskiego Zakładu Komunikacji w Ostrołęce: w 2018 r. pasażerowie odbyli 1,15 mln przejazdów ostrołęckimi autobusami, zaś w 2017 r. – pod koniec którego zlikwidowano bilety – przejazdów było 1,35 mln. (jeszcze w 2015 r. liczba podróży autobusami w Ostrołęce sięgała prawie 2 mln). Według założeń przewoźnika, zniesienie opłat miało tymczasem dać dwukrotny wzrost przewozów.

– Znacznie więcej pasażerów można zyskać poprzez zwiększenie częstotliwości i dogęszczenie siatki połączeń, niż poprzez zniesienie odpłatności – zaznacza Bartosz Jakubowski, ekspert ds. transportu publicznego z Klubu Jagiellońskiego i autor internetowej audycji Węzeł Przesiadkowy. – W średnich miastach tylko około 3% osób korzystających z samochodów wskazuje w badaniach, że powodem ich wyboru są nieakceptowalne koszty korzystania z transportu publicznego.

Problemem transportu w Ostrołęce jest nieprzejrzysta siatka połączeń: liczące 52 tys. mieszkańców miasto jest obsługiwane przez aż 18 linii, z których część ma wijące się przebiegi. Trasy wielu linii kończą się w centrum miasta, co wymusza przesiadki przy przejazdach między dzielnicami. Problem w tym, że najczęściej kursujące linie jeżdżą maksymalnie jeden-dwa razy na godzinę, ale są też takie, które kursują tylko dwa-trzy razy na dobę. W weekendy na części ulic komunikacja w ogóle nie funkcjonuje. – Wprowadzając nieodpłatne przejazdy, dokonano źle rozumianej optymalizacji i ograniczono ofertę komunikacji miejskiej – mówi Jakubowski.

Rozkłady jazdy poszczególnych linii ostrołęckiego MZK nie są ze sobą zsynchronizowane. Na przykład autobusy jadące do centrum miasta z drugiego brzegu Narwi na wspólnym odcinku zbijają się w stada, pomiędzy którymi są luki trwające nawet ponad godzinę.

Kolejną wadą komunikacji w Ostrołęce jest to, że przystanki nie są zlokalizowane blisko ważnych celów podróży. Bez zatrzymania autobusy przejeżdżają między innymi przez rejon skrzyżowania ul. Traugutta i Bogusławskiego, gdzie znajdują się dwa licea. Przystanków nie wyznaczono też pod Galerią Bursztynową, największym ostrołęckim centrum handlowym.

– Główne narzędzia wzrostu popytu na usługi transportu zbiorowego w miastach to wysoka częstotliwość kursowania, duża dostępność i punktualność. Taryfa zerowa powinna być uznawana jedynie za działanie wspomagające – uważa Marcin Gromadzki z firmy Public Transport Consulting, wskazując przykład Tomaszowa Mazowieckiego, gdzie liczba jeżdżących autobusami – po zniesieniu opłat z początkiem 2018 r. – wzrosła o 69%. Wprowadzenie zerowej taryfy towarzyszyło dostawie 25 nowoczesnych autobusów Solaris oraz inauguracji nowego układu tras, który przyniósł zwiększenie liczby kursów i synchronizację rozkładów jazdy różnych linii na głównych ciągach komunikacyjnych. – Celem zmian było usprawnienie poruszania się po Tomaszowie Mazowieckim komunikacją miejską – mówi Gromadzki, który na zlecenie władz miasta przygotował reformę układu komunikacyjnego.

Z kolei w Sandomierzu i Ostródzie udało się podwoić liczbę pasażerów bez znoszenia opłat. Wzrost popularności komunikacji autobusowej to efekt poprawy siatki połączeń i zwiększenia częstotliwości. – Sposób na sukces to bezpośrednie połączenia pomiędzy najważniejszymi źródłami i celami ruchu oraz linie średnicowe, których trasy w centrum skupiają się w wiązki zapewniające wysoką częstotliwość – mówi Marcin Gromadzki i zaznacza, że w Sandomierzu i Ostródzie przebudowa sieci połączeń przyniosła znaczące zwiększenie przychodów ze sprzedaży biletów.

– Jak pokazują liczne przykłady z Polski i z Europy, za usługi odpowiedniej jakości ludzie chętnie zapłacą, ale z transportu nie spełniającego ich wymagań nie będą korzystać nawet za darmo – podkreśla Bartosz Jakubowski. ●

Liczba przejazdów autobusami

MZK Ostrołęka

2015 1,97 mln

2016 1,85 mln

2017 1,35 mln

2018 1,15 mln

Dane: Urząd Miasta Ostrołęka

◀ wprowadzenie bezpłatnej komunikacji: 28.10.2017

POLITYKA TRANSPORTOWA

Mało pociągów na polskiej kolei

IRG-Rail, organizacja skupiająca europejskie instytucje zajmujące się regulacją rynku kolejowego, corocznie publikuje zestawienie intensywności ruchu kolejowego. Wskaźnik stanowi wynik podzielenia łącznej liczby kilometrów, jaką przejeżdżają pociągi, przez długość sieci kolejowej. ●

HOLANDIA	134
SZWAJCARIA	102
WIELKA BRYTANIA	90
DANIA	84
LUKSEMBURG	77
BELGIA	65
NIEMCY	58
AUSTRIA	56
WŁOCHY	44
FRANCJA	39
CZECHY	37
PORTUGALIA	33
SZWECJA	31
WĘGRY	31
HISZPANIA	30
NORWEGIA	29
SŁOWACJA	26
POLSKA	21
RUMUNIA	18
CHORWACJA	17
BULGARIA	15

Natężenie ruchu pasażerskiego na sieciach kolejowych w Europie
Średnia dobowo liczba pociągów pasażerskich przypadająca na 1 kilometr sieci kolejowej

Dane: IRG-Rail, 2017

Linia kolejowa biegnąca tunelem pod centrum miasta od stacji Warszawa Wileńska do stacji Warszawa Główna. Linia średnicowa w osi północ-południe od stacji Warszawa Gdańska do stacji Warszawa Okęcie. Linia obwodowa przez południowo-wschodnią część miasta, łącząca stacje Warszawa Służewiec i Warszawa Rembertów. Linia biegnąca wzdłuż południowej granicy Warszawy z Piaseczna przez Konstancin-Jeziornę, nowy most przez Wisłę, Karczew do Otwocka.

To inwestycje, których zrealizowanie w aglomeracji warszawskiej planuje spółka PKP Polskie Linie Kolejowe. Powyższe koncepcje znalazły się w przyjętej w lutym 2019 r. przez zarząd PKP PLK uchwale „Kierunki rozwoju sieci kolejowej w warszawskim węźle kolejowym. Masterplan dla transportu kolejowego w aglomeracji warszawskiej”.

Masterplan wyborczy

Stworzony przez spółkę PKP PLK dokument przedstawia plany inwestycyjne dla warszawskiego węzła kolejowego przewidziane do realizacji po 2021 r. W pierwszej kolejności – do 2027 r. – zaplanowano rozbudowę odcinków Warszawa Wschodnia – Legionowo, Wołomin – Thuszcz, Warszawa Rembertów – Sulejówek Miłosna oraz Warszawa Wawer – Otwock do ciągów czterotorowych.

Masterplan w ciągu najbliższych ośmiu lat przewiduje również budowę łącznika między stacją Warszawa Wschodnia a linią Warszawa Wileńska – Zielonka, budowę *bypassa* z Warszawy Choszczówki do Nasielska, który – śladem funkcjonującej tuż przed II wojną światową linii – pobiec ma na wprost z pominięciem Nowego Dworu Mazowieckiego, usprawniając wyjazd pociągów ekspresowych z aglomeracji warszawskiej w kierunku Trójmiasta.

W ścisłym centrum Warszawy planowana jest budowa nowych przystanków na linii średnicowej pod Rondem de Gaulle'a oraz nad ul. Solec, które miałyby zastąpić położony nieco na uboczu przystanek Warszawa Powiśle.

Masterplan przewiduje też modernizację wykorzystywanego tylko w ruchu towarowym odcinka z Nowej Iwicznej do Konstancina-Jeziorny. Ma to na celu umożliwienie dojazdu do tego miasta pociągów pasażerskich. Konstancin-Jeziorna to, obok Marek i Łomianek, jedno z trzech miast w aglomeracji warszawskiej, które leżą poza siecią połączeń kolejowych. Nawiasem mówiąc, uruchomienie pociągów pasażerskich przez północną część Piaseczna, Julianów i Józefosław do Konstancina-Jeziorny zapowiadane jest od końca lat 90. – temat zwykle odżywa podczas kampanii wyborczych.

Nieoficjalnie mówi się, że ogłoszenie masterplanu w połowie 2019 r. miało swoje polityczne tło. Chodziło o to, by przed nadchodzącymi wyborami parlamentarnymi wywołać wśród społeczności aglomeracji warszawskiej – dość niechętniej Prawu i Sprawiedliwości – skojarzenie, że inwestycje w Warszawie i okolicach w dużej mierze

Jak rozwiązać warszawski węzeł kolejowy

Masterplan rozwoju sieci kolejowej w aglomeracji warszawskiej obnaża brak perspektywicznego myślenia w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe



• Wykorzystywana jedynie w ruchu towarowym linia Warszawa Gdańska – Warszawa Gołębki – Pruszków, biegnąca przez rozbudowujące osiedla zachodniej Warszawy. Zapowiedziany w 2007 r. projekt dostosowania jej do ruchu pasażerskiego został porzucony.

zależą nie tylko od samorządów, ale także od rządu i podmiotów z nim powiązanych tak jak Grupa PKP. Chodziło też o wyrażenie politykom Platformy Obywatelskiej od lat chętnie powtarzanego przez nich argumentu, jakoby kadrom PiS brakowało zacięcia do dużych inwestycji w Warszawie.

– *Celem jest zapewnienie mieszkańcom i podróżnym sprawnej zintegrowanej komunikacji* – mówił podczas prezentacji masterplanu wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel, który w nadchodzących wyborach kandyduje z ramienia PiS na posła w okręgu podwarszawskim. – *Dzięki już realizowanym i planowanym w oparciu o analizy spółki PKP PLK inwestycjom w aglomeracji warszawskiej powstaje kolej komfortowa, szybka i dostępna.*

Modernizowanie modernizacji

Problem w tym, że istnieje szereg przypadków, w których koncepcje prezentowane w masterplanie kolidują zarówno z przygotowanymi inwestycjami, jak i inwestycjami niedawno zakończonymi.

Przykładowo masterplan zakłada, że po 2021 r. nastąpi rozbudowa odcinka Warszawa Wschodnia – Legionowo do ciągu czterotorowego, tymczasem do połowy 2020 r. ma zostać zbudowany na tym odcinku nowy przystanek Warszawa Targówek – projekt jego budowy nie przewiduje jednak istnienia w tym miejscu czterech torów.

Z kolei odcinki Warszawa – Piaseczno i Wołomin Słoneczna – Thuszcz, które według masterplanu po 2021 r. mają zostać rozbudowane do ciągów czterotorowych, niedawno przeszły kompleksowe modernizacje. W ramach prac zakończonych w 2017 r. nie zachowano rezerwy terenu pod dwa dodatkowe tory. Konieczna więc będzie na tych odcinkach szeroko zakrojona przebudowa obejmująca zmianę układów torowych oraz rozbiorę nowych peronów i budowę ich w innych lokalizacjach. I w efekcie ponowne skazanie pasażerów na wielomiesięczne zakłócenia w ruchu pociągów, z którymi nie tak dawno przecież musieli się borykać.

Problemem spółki PKP Polskie Linie ►

► Kolejowe jest brak perspektywicznego myślenia o rozwoju sieci kolejowej. I, co paradoksalne, ogłoszony masterplan również to pokazuje. Potrzeba rozbudowy odcinka Wołomin Słoneczna – Tuszczy do ciągu czterotorowego była sugerowana we „Wstępnym studium wykonalności modernizacji i rozbudowy warszawskiego węzła kolejowego”, opracowanym na zlecenie spółki PKP PLK przez Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa (funkcjonujące jako Instytut Kolejnictwa). Studium powstało w 2007 r., a więc siedem lat przed rozpoczęciem modernizacji tego odcinka.

Zapomniane rozwiązania

Osoby odpowiedzialne w spółce PKP PLK za planowanie inwestycji zignorowały więcej wskazań „Wstępnego studium wykonalności modernizacji i rozbudowy warszawskiego węzła kolejowego” z 2007 r. W opracowaniu tym zwrócono uwagę między innymi na niewygodny dla pasażerów układ stacji Warszawa Włochy: pociągi jadące w kierunku centrum Warszawy zatrzymują się przy dwóch różnych peronach. Studium wskazało potrzebę przebudowy układu stacji Warszawa Włochy.

W 2017 r., a więc dokładnie dziesięć lat po opracowaniu studium, przystąpiono do kompleksowej modernizacji całego odcinka Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki. Jednakże w zakresie tego przedsięwzięcia spółka PKP PLK zapomniała włączyć zmianę układu stacji Warszawa Włochy. I dalej typową sceną będą tutaj ludzie biegnący przejściem podziemnym, by zdążyć na pociąg wjeżdżający właśnie na tor przy sąsiednim peronie.

Wśród ciągów objętych masterplanem nie znalazła się duża linia obwodowa. Spółka PKP PLK już w 2007 r. zapowiedziała, że ciąg Pruszków – Warszawa Gołębki – Warszawa Jelonki – Warszawa Gdańska, którym kursują tylko składy towarowe, zostanie dostosowany do potrzeb ruchu pasażerskiego w celu skierowania Szybkiej Kolei Miejskiej przez osiedla zachodniej Warszawy. Na linii kolejowej biegnącej granicą dzielnic Wola i Bemowo do połowy 2009 r. miały zostać zbudowane dwa przystanki: przy przecięciu z ul. Połczyńską i ul. Górczewską (w pobliżu planowanej stacji metra Ulrychów). W analizach Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie pojawiały się propozycje stworzenia kolejnych przystanków na dużej linii obwodowej: w północno-wschodniej części Piastowa, w pobliżu centrum handlowego na Karolinie (rejon planowanej końcowej stacji drugiej linii metra), na Starych Jelonkach oraz przy przecięciu z ul. Dywizjonu 303. Na początku 2009 r. spółka PKP PLK oznajmiła jednak, że ze względu na brak funduszy budowę przystanków musi przełożyć na późniejszy termin. Gdy wreszcie w 2016 r. spółce udało się uzyskać finansowanie modernizacji dużej linii obwodowej z funduszy CEF (instrument Łącząc Europę) – zakres prac nie objął jednak budowy przystanków osobowych na tym ciągu. Nieuwzględnienie przedsięwzięcia w



• Niewygodny dla pasażerów układ stacji Warszawa Włochy, mimo modernizacji, nie uległ zmianie. Pociągi w kierunku centrum Warszawy odjeżdżają z torów przy różnych peronach.

masterplanie pokazuje, że całą koncepcję porzucono na dobre.

Osunięte wizjonerstwo

Istotną funkcją futurystycznych wizji jest odwracanie uwagi od aktualnych problemów. Tak było z opublikowanym w 2005 r. na zamówienie PKP PLK „Wstępnym studium wykonalności budowy linii dużych prędkości Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa”. Dokument zapowiadał, że w 2015 r. pociągami *high-speed* trasę z Warszawy do Wrocławia pokonamy w 1 godz. 40 min., zaś z Warszawy do Poznania w 1 godz. 35 min.

Zlecona przez PKP PLK koncepcja budowy polskiego TGV powstała akurat w 2005 r., kiedy to długość sieci kolejowej – po pięcioletnim okresie najintensywniejszych likwidacji – spadła do poziomu 19 tys. km (jeszcze w 2000 r. sieć kolejowa liczyła 21,6 tys. km). Co więcej, sieć kolejowa choć była coraz krótsza, była też coraz gorzej utrzymana: w 2005 r. w dobrym stanie było tylko 25% sieci. W okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2004/2005 z powodu złego stanu torów prędkość pociągów obniżono na 1970 km linii, a w ramach rozkładu jazdy 2005/2006 – na 2441 km linii.

Podziwiając dziś wizjonerstwo twórców masterplanu, nie można zapominać o problemach aktualnie wpływających na sytuację ruchową w węzle warszawskim: na południowej obwodnicy Warszawy dla ruchu towarowego do dziś nie doszło do naprawy po tym jak w 2001 r. osunął się nasyp i zapadł jeden tor. Wskutek tego na 12-kilometrowym odcinku Mszczonów – Puszcza Mariańska od dwóch dekad ruch w dwóch kierunkach odbywa się jednym torem.

Kierunek: gigantomania

W masterplanie widoczna jest fascynacja spółki PKP PLK gigantycznymi projektami, takimi jak drążenie dwóch kilkukilometrowych tuneli pod centrum Warszawy czy budowa nowej linii kolejowej przecinającej całą południowo-wschodnią

część miasta. Pograżeni w gigantomanii twórcy masterplanu nie zaprzęтали sobie głów przedsięwzięciami znacznie mniejszej skali. Na przykład w dokumencie nie pojawia się koncepcja budowy w rejonie stacji Mińsk Mazowiecki dwóch łącznic o długości około 1,2 km, które w miejscu przecięcia się linii Siedlce – Warszawa i Pilawa – Tuszczy umożliwiłyby przejazd między tymi ciągami we wszystkich kierunkach. Dzięki temu pociągi towarowe jadące ze wschodu na północ kraju nie musiałyby wjeżdżać na teren Warszawy. Jednocześnie pojawiłyby się alternatywne możliwości trasowania dalekobieżnych pociągów pasażerskich wjeżdżających do Warszawy i z niej wyjeżdżających.

W masterplanie nie wspomina się również o wzbogaceniu linii kolejowych w przepłyty umożliwiające przejazd między torami. Rozwiązanie to – stosowane na dużych europejskich węzłach kolejowych, między innymi w Berlinie, Hamburgu czy Kopenhadze – pozwala szybciej rozładowywać zakłócenia w ruchu oraz skracca odcinki zamknięć torów w przypadku prowadzenia prac remontowych. Przykładowo w Berlinie tylko na średnicowej linii S-Bahn istnieje sześć punktów, w których można przejechać z jednego na drugi tor. W polskiej stolicy brak przepłyty torowych mści się obecnie na linii Warszawa Gdańska – Warszawa Zachodnia, gdzie z powodu punktowo realizowanej budowy przystanku Warszawa Powązki, ruch jednym torem wprowadzono na odcinku o długości 5 km, na wiele tygodni zmniejszając liczbę kursujących połączeń.

Twórcy dokumentu „Kierunki rozwoju sieci kolejowej w warszawskim węzle kolejowym. Masterplan dla transportu kolejowego w aglomeracji warszawskiej” chyba zapomnieli o zasadzie, że myśląc o usprawnianiu systemów transportowych, trzeba zaczynać od rozwiązań najprostszych. A nie od jak największych. I mało realnych.

KAROL TRAMMER

Głównym elementem strategii PKP było ograniczanie działalności kolei. Rzucamy światło na będący tego dowodem dokument, który powstał w październiku 1994 r. w Dyrekcji Generalnej Polskich Kolei Państwowych.

Korzyści

„Reguły gospodarki rynkowej nie pozwalają na utrzymanie przy życiu linii kolejowych niedostatecznie obciążonych ruchem, o bardzo słabej frekwencji i nie mających perspektyw rozwojowych, a także szeregu obiektów o niskim lub czasem zerowym stopniu wykorzystania. Kolej musi więc »wyszczupić« – można było przeczytać w opracowaniu pod wdzięcznym tytułem „Nasza kolej. Dlaczego i jak ją restrukturyzować”.

Dokument jasno stwierdzał, że duża część infrastruktury kolejowej nie ma co liczyć na remonty. W tej sytuacji mówiono o podziale sieci na linie czarne, białe i zielone. Linie czarne mogły liczyć na remonty, linie białe miały być „remontowane w miarę potrzeb w takim zakresie, aby nie dopuścić do zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu pociągów”, natomiast pozbawione remontów linie zielone miały być eksploatowane tylko do czasu fizycznego zużycia. Linie białe i zielone składały się na ponad jedną trzecią sieci kolejowej.

Dokument „Nasza kolej” – powołując się na wewnętrzny dokument „Określenie racjonalnego układu linii kolejowych w Polsce” – stwierdza, że na sieci kolejowej, liczącej w 1994 r. 23,3 tys. km, poza układem racjonalnym jest 6 tys. km linii. „Linie te są predestynowane w pierwszym kolejności do zawieszenia przewozów” – stwierdza Dyrekcja Generalna PKP w swojej broszurze i dodaje: – „Według opinii rady techniczno-ekonomicznej przy dyrektorze generalnym korzyści PKP z tego tytułu mogłyby wynieść nawet około 2 bilionów złotych rocznie”.

Władze PKP zapowiadają „rozwiniecie” dokumentu „Określenie racjonalnego układu linii kolejowych w Polsce” w program redukcji linii kolejowych na lata 1995-2000.

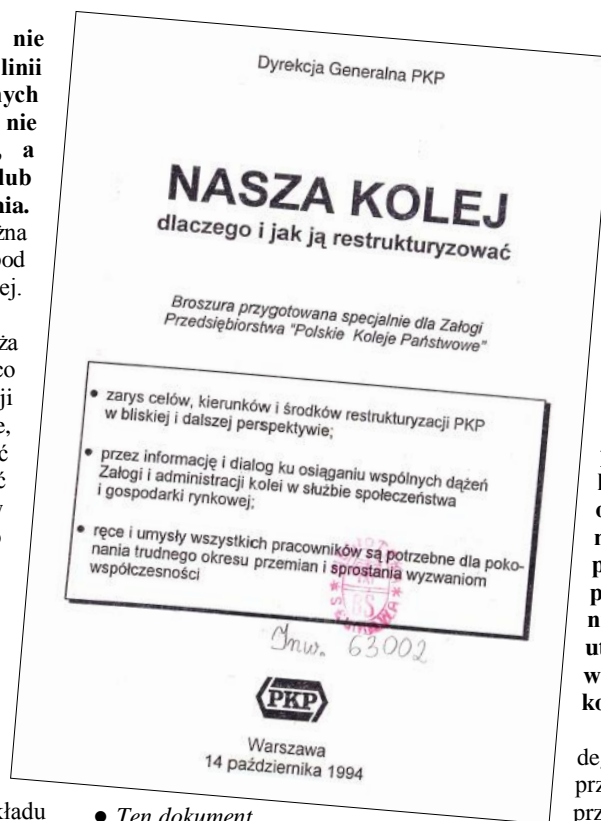
Sukcesy

W broszurze „Nasza kolej” Dyrekcja Generalna PKP wymienia dotychczas osiągnięte „sukcesy”: „Odpowiednio do zmniejszonych przewozów i pracy eksploatacyjnej »wyszczupiała« służba taboru i zaplecza technicznego w porównaniu z 1990 r. W 1993 r. zmniejszono: liczbę lokomotyw elektrycznych z 2511 do 2338, liczbę punktów napraw bieżących taboru z 165 do 127, liczbę lokomotyw spalinowych z 4191 do 3849, liczbę wagonów towarowych z 194,5 tys. do 128,5, liczbę zatrudnionych w służbie taboru i zaplecza technicznego z 115,3 tys. do 72,9 tys.”.

Dyrekcja Generalna PKP z dwóch powodów obawiała się, że „w przypadku programu redukcji linii PKP nie mogą liczyć na sukcesy”. Po pierwsze,

Likwidacja naszej kolei

Wygaszanie popytu było oficjalną strategią Polskich Kolei Państwowych



• Ten dokument z 1994 r. pokazuje, że głównym celem restrukturyzacji kolei było znaczne ograniczenie jej działalności.

„procedury zawieszania przewozów i likwidacji linii są uciążliwe, pracochłonne i długotrwałe i nic nie wskazuje na to, by nastąpiły w tym zakresie w najbliższym czasie istotne zmiany stanu prawnego”. Po drugie, „z dużym prawdopodobieństwem można przyjąć, że Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej nie zaakceptuje w pełni programu redukcji linii kolejowych opracowanego przez PKP, ze względu na uwarunkowania społeczne i polityczne”.

Tak się jednak składa, że ani nastawienie ministerstwa, ani czasochłonność procedur nie okazały się szczególnie dotkliwą przeszkodą w realizacji programu redukcji linii kolejowych. Jak bowiem zwrócił uwagę raport Najwyższej Izby Kontroli z 1998 r., Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej niejednokrotnie wyrażało zgodę na ograniczenie działalności kolei, pomimo że wnioski PKP nie spełniały warunków koniecznych do uzyskania tej zgody. Jak ponadto wskazuje NIK, ministerstwo akceptowało wnioski spływające z PKP bez analizy ekonomicznej, która uwzględniałaby interes całej gospodarki.

Strategia

Z broszury „Nasza kolej. Dlaczego i jak ją restrukturyzować” jasno wynika, że wygaszanie popytu stało się oficjalną

strategią Polskich Kolei Państwowych: „PKP muszą od najbliższego roku realizować określoną strategię przewozów na liniach mało obciążonych i nierentownych. Strategia PKP musi zmierzać do wygaszania popytu na kolejowe przewozy lokalne, a tym samym do przesunięcia tego popytu na transport samochodowy”.

Strategia wygaszania popytu sprowadzała się nie tylko do obniżania atrakcyjności oferty przewozowej, ale również do pogarszania parametrów sieci kolejowej: „Strategia ta polegać powinna na istotnym ograniczeniu liczby kursujących pociągów osobowych na liniach lokalnych, jeśli nie będzie zgody na zawieszenie przewozów, sukcesywnym zamykaniu posterunków ruchu, ograniczaniu do niezbędnego minimum prac utrzymaniowych oraz na organizowaniu w okresie przejściowym autobusowej komunikacji zastępczej”.

Zamykanie posterunków ruchu – czyli degradowanie stacji i mijanek do roli przystanków – prowadziło do zmniejszania przepustowości sieci kolejowej. W coraz mniejszej liczbie punktów pociągi mogły się mijać i wyprzedzać. Władze PKP chwalać się, że w latach 1989-1993 nastąpiło „zmniejszenie liczby czynnych posterunków ruchu w skali sieci o 14,5%”, ale zaznaczają „występowanie pewnych rezerw zbędnych posterunków ruchu”, w związku z czym „dalsza redukcja zbędnych posterunków jest więc możliwa i powinna prowadzić do wzrostu liczby kilometrów przypadających na jeden posterunek ruchu”. Z broszury płynęły jasne wskazanie: „Należy wytypować zbędne posterunki ruchu i stacyjne układy torowe oraz opracować program ich redukcji w następnych latach”.

Pomysłowość

Anonimowi pracownicy Dyrekcji Generalnej PKP, który napisali broszurę „Nasza kolej. Dlaczego i jak ją restrukturyzować”, nie poświęcają zbyt wiele uwagi sytuacji kolei w innych krajach. Co charakterystyczne, w ogóle nie przyglądano się sytuacji kolei w innych krajach Europy Środkowej i Wschodniej. Władze PKP ze szczególnym namaszczeniem spoglądały na wątpliwe osiągnięcia kolei w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, gdzie sieć kolejowa od 1970 r. do 1990 r. została skrócona z 332 tys. km do 193 tys. km: „Polska to nie USA, mimo szacunku, jaki budzą efekty ekonomiczne osiągnięte przez koleje amerykańskie w latach 70. i 80. w wyniku ich pomysłowości”.

KAROL TRAMMER

– Gdybym mieszkał blisko stacji metra albo przystanku tramwajowego, w ogóle nie korzystałbym z auta – powiedział zastępca prezydenta Warszawy Robert Soszyński. Po mieście jeździ Mercedesem C Coupe i jest jednym z tych warszawiaków, których trudno odpisać od samochodu. Szkopuł w tym, że Soszyński to wiceprezydent odpowiedzialny za transport publiczny.

Właściciel samochodu musi

– Robert Soszyński nigdy specjalnie nie zajmował się transportem publicznym, więc nie zna się na nim. Właściwie to nie zna go wcale, bo nawet się nim nie porusza – mówi Jan Mencwel, przewodniczący ruchu Miasto Jest Nasze. – Wymarzony wiceprezydent od transportu powinien mieć o nim nie tylko jakieś pojęcie, ale też wizję uznającą komunikację zbiorową za priorytet.

Priorytety Soszyńskiego są jednak zupełnie inne: – Generalny kierunek jest taki, że właściciel samochodu musi mieć go gdzie zaparkować – mówił wiceprezydent w rozmowie z „Gazetą Stołeczną”. – Nie chcę mówić o zwężaniu, bo to budzi niepotrzebną panikę. Przeciwnie, chcemy udrażniać ulice.

Na antenie radia Tok FM, wiceprezydent oznajmił z kolei, że nie będzie podejmował decyzji mających na celu ograniczenie ruchu samochodów: – Na pewno na tym etapie nie są one do wdrożenia.

W kolejnych europejskich miastach władze przestają obawiać się paniki zmotoryzowanych mieszkańców: w Madrycie chodniki na śródmiejskiej alei Gran Via są poszerzane kosztem pasów dla aut, w Bratysławie jeden z pięciu mostów na Dunaju przebudowano w przeprawę tylko dla tramwajów, pieszych i rowerów, a we Frankfurcie nad Menem zamknięto dla samochodów ważną ulicę, która oddzielała stare miasto od rzeki. Tymczasem w Warszawie kolejne miejskie ulice są przebudowywane w wielopasmowe arterie. Władze stolicy wciąż patrzą na miasto nie jak na miejsce do przebywania, lecz przede wszystkim jak na obszar do przejeżdżania. Mencwel zauważa, że to podejście wcale nie rozwiązuje problemu nadmiaru aut: – Jeżeli poszerza się jezdnia i buduje się miejsca parkingowe, to tylko pobudza się ruch samochodowy. Ale ktoś, kto na co dzień po mieście porusza się autem, może myśleć, że właśnie tak powinno się rozwiązywać problemy komunikacyjne.

Benzynowy wiceprezydent

Gdy pod koniec listopada 2018 r. Rafał Trzaskowski przejmował fotel prezydenta Warszawy po Hannie Gronkiewicz-Waltz, na stanowiskach pozostawił wiceprezydentów Michała Olszewskiego i Renatę Kaznowską. Kaznowskiej, która w poprzedniej kadencji odpowiadała za transport publiczny, Trzaskowski przydzielił jednak sprawy edukacji, zaś transport powierzył nowemu wiceprezydentowi. – Robert Soszyński został powołany na wiceprezydenta decyzją prezydenta Trzaskowskiego – mówi Tomasz Demiańczuk z wydziału prasowego ratusza. – Podstawą tego postanowienia z pewnością było przekonanie o wysokich kompetencjach i

Wiceprezydent w korku

Nie będzie ograniczania ruchu aut – mówi wiceprezydent Warszawy Robert Soszyński, który wcześniej związany był z branżą paliwową



Fot. Dawid Durejko

• Członkowie ruchu Miasto Jest Nasze na parkingu przed ratuszem pokazują wiceprezydentowi Warszawy Robertowi Soszyńskiemu mapę potrzebnych buspasów.

umiejętnościami menadżerskich. Nie bez znaczenia była również wiedza techniczna Roberta Soszyńskiego – absolwenta Politechniki Warszawskiej – którą rozwijał jako wiceprezes Polskich LNG oraz prezes Przedsiębiorstwa Eksploatacji Rurociągów Naftowych.

Polskie LNG to spółka zarządzająca gazoportem w Świnoujściu – Soszyński zasiadał w jej zarządzie od kwietnia do grudnia 2015 r., na etapie finalizacji budowy. Spółką PERN kierował od 2008 r. do 2012 r.

– Robert Soszyński jest nazywany betonowym wiceprezydentem, ale ja uważam, że to wiceprezydent benzynowy. Karierę zrobił w branży paliwowej, a w wywiadach sugeruje, że dane dotyczące zanieczyszczenia powietrza przez samochody są niewiarygodne – mówi Agnieszka Nowak ze stowarzyszenia Zielone Mazowsze, dodając, że filozofia Soszyńskiego sprowadza się do trzech słów: „Nie kosztem kierowców”.

Komisarz polityczny

Mówi się, że powołanie Soszyńskiego na wiceprezydenta wymusili na Trzaskowskim szefowie mazowieckich i warszawskich struktur Platformy Obywatelskiej Andrzej Halicki i Marcin Kierwiński. – W ratuszu potrzebny był komisarz polityczny PO. Soszyński jest takim komisarzem, a przy okazji dostał sprawy transportu – uważa Jan Mencwel.

Pierwszą ważną decyzją personalną Soszyńskiego było ściągnięcie w marcu 2019 r. Alana Berouda na stanowisko członka zarządu warszawskiej Szybkiej Kolei Miejskiej. Po trzech miesiącach, w czerwcu 2019 r., Beroud – mimo braku doświadczenia w transporcie – został awansowany na

stanowisko prezesa SKM. Jak poinformował przewoźnik, 34-letni Beroud „posiada piętnastoletnie doświadczenie w zarządach spółek handlowych”. Był między innymi prezesem firmy Rafako Engineering, zajmującej się serwisowaniem instalacji paliwowych i gazowych. Alan Beroud to syn Marka Berouda, któremu w 2009 r. Robert Soszyński, będąc szefem PERN, powierzył stanowisko prezesa podległej spółki Operator Logistyczny Paliw Płynnych.

Albo nie miał odwagi

Robert Soszyński zawsze dobrze czuł się w publicznych spółkach. Zasiadał między innymi w radach nadzorczych Pałacu Kultury i Nauki oraz Mazowieckiego Regionalnego Funduszu Pożyczkowego, był też szefem jednej ze spółek-córek koncernu chemicznego Ciech.

Od sierpnia 2017 r. Soszyński jest członkiem rady nadzorczej Kolei Mazowieckich, za co inkasuje 4,5 tys. zł miesięcznie. Jako zastępca prezydenta Warszawy Soszyński zarabia 22 tys. zł.

– Zielone Mazowsze dawalo szanse wiceprezydentowi Soszyńskiemu, ale jesteśmy coraz bardziej rozczarowani. Wygląda na to, że nie jest w stanie pojąć podstawowych zasad, dzięki którym uporządkowano miasta w Europie Zachodniej – mówi Agnieszka Nowak. – Ta nominacja najgorzej jednak świadczy o samym Trzaskowskim. Albo nie rozumie znaczenia problemów transportu i mobilności. Albo nie mając pomysłu na ich rozwiązanie, nie znalazł żadnego reformatora z wizją. Albo stanowisko wiceprezydenta kazało mu obsadzić z partyjnego klucza i nie miał odwagi zaprotestować.

KAROL TRAMMER

Tory wybiegające z Ostrołki w kierunku Szczytna mają wrócić do życia w połowie 2022 r. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe pod koniec lipca 2019 r. podpisała umowę z Pomorskim Przedsiębiorstwem Mechniczno-Torowym na zaprojektowanie i wykonanie rewitalizacji linii. Wartość 314,7 mln zł przedsięwzięcie to pierwsza inwestycja z zakresu infrastruktury kolejowej, która będzie realizowana w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego.

Nakaz Komisji Europejskiej

Przez lata samorząd województwa mazowieckiego był niechętny temu, aby znajdujące się w jego gestii fundusze unijne przeznaczać na modernizację czy odbudowę linii kolejowych. W tej kwestii województwo mazowieckie było najdłużej upierającym się polskim regionem.

Aż wreszcie w 2014 r. – podczas negocjacji nad kształtem przedstawionych przez polskie województwa regionalnych programów operacyjnych na lata 2014-2020 – Komisja Europejska po prostu nakazała władzom Mazowsza rozszerzenie zakresu programu o inwestycje w linie kolejowe. W efekcie na przełomie 2014 i 2015 r. Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2014-2020 został uzupełniony o zapis przewidujący możliwość finansowania przedsięwzięć z zakresu budowy, modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych o znaczeniu regionalnym. Następnie w lutym 2015 r. władze województwa wraz ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe stworzyły listę linii, dla których przewidziano inwestycje w ramach programu regionalnego. Na liście znalazła się między innymi rewitalizacja linii biegnącej z Ostrołki w kierunku Szczytna.

Niespójność systemu

Ruch pociągów pasażerskich na 92-kilometrowej linii Ostrołka – Szczytno został zlikwidowany w 2001 r. Samorządy województw mazowieckiego i warmińsko-mazurskiego nie sprzeciwiły się decyzji Polskich Kolei Państwowych o zakończeniu przewozów na trasie przebiegającej przez peryferie obydwu regionów.

Rok przed likwidacją linia stała się sceną wygaszania popytu: w połowie 2000 r. liczbę połączeń zmniejszono z czterech do dwóch dziennie, pozostawiając pociągi w nieatrakcyjnych godzinach – jeden z dwóch



• Linia Ostrołka – Szczytno na tle sieci kolejowej w północno-wschodniej Polsce.

Brakujące ogniwo

Rewitalizacja linii Ostrołka – Szczytno poprawi spójność sieci kolejowej. O ile tylko inwestycja ta nie urwie się na granicy województw



• Za trzy lata mają tędy jeździć pociągi. Zarosnięte torowisko dawnej stacji Parciaki na linii z Ostrołki do Szczytna, na której połączenia zostały zlikwidowane w 2001 r.

na dobę pociągów do Szczytna wyruszał z Ostrołki o godz. 2.42 w nocy. Jednocześnie relacje pociągów, które dotychczas bezpośrednio łączyły Ostrołkę z Olsztynem, skrócono do Szczytna.

Wkrótce po likwidacji połączeń pasażerskich ciąg Ostrołka – Szczytno został zamknięty także dla ruchu towarowego i zaczął niszczeć. Decyzja o zamknięciu została podjęta mimo tego, że linia zapewniała najkrótsze połączenie Olsztyna i Białegostoku oraz stanowiła jedyny ciąg północ-południe w pasie rozciągającym się od magistrali Warszawa – Trójmiasto po linię Białystok – Elk, będąc przy tym jednym z nielicznych odcinków spinających sieć kolejową dawnych Prus Wschodnich z siecią dawnej II Rzeczypospolitej.

Dokonane na przełomie XX i XXI wieku zniszczenie ciągu Ostrołka – Szczytno pokazuje, że wówczas nie cofano się przed zamykaniem linii nawet na wschodzie Polski, gdzie gęstość sieci zawsze była niewielka i każda taka decyzja skutkowałą drastycznym pogorszeniem spójności systemu kolejowego.

Z Szyman do Londynu

Powrót do życia linii Ostrołka – Szczytno rozpoczął się na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, którego władze na liście priorytetowych zadań Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury 2007-2013 umieściły przedsięwzięcie obejmujące modernizację 45-kilometrowej linii Olsztyn – Szczytno oraz rewitalizację odcinka Szczytno – Szymany, stanowiącego 10-kilometrowy fragment nieczynnej linii

biegnącej w kierunku Ostrołki. Kolejnym etapem inwestycji była budowa liczącej 1,6 km odnogi od tej linii do zlokalizowanego w Szymanach lotniska.

Regularne kursowanie pociągów do lotniska w Szymanach zainaugurowano w styczniu 2016 r. wraz z uruchomieniem nowego portu lotniczego Olsztyn-Mazury. Samoloty latają stąd do Burgas, Dortmundu, Krakowa, Londynu i Lwowa. Na jesień 2019 r. zaplanowano inaugurację lotów do Kolonii i Bremy.

Podróż pociągiem na liczącej 55 km trasie z Olsztyna do lotniska w Szymanach trwa 55-61 min. W ramach prac na ciągu Olsztyn – Szczytno – Szymany zapewniono prędkość pociągów 100-110 km/h, przebudowano perony oraz wybudowano lokalne centrum sterowania w Szczytnie.

Kierunek: odbudowa

Na leżącym w granicach województwa mazowieckiego odcinku od Ostrołki do Chorzeł rozpoczęcie robót remontowych planowane jest na drugą połowę 2020 r. Prace, które mają potrwać dwa lata, w praktyce oznaczać będą odbudowę linii: na znacznym odcinku tory zarosły bowiem bujną trawą, krzewami i drzewami, fragmentami brak jest szyn, a urządzenia sterowania ruchem kolejowym zostały zdemonstrowane.

Po rewitalizacji pociągi pasażerskie będą mogły kursować z prędkością 120 km/h, a składy towarowe 80 km/h. Zarządzanie ruchem na odcinku Ostrołka – Chorzele będzie odbywać się z lokalnego centrum ►

► sterowania, które zostanie wybudowane na stacji Ostrołęka.

Decyzja o budowie nowego lokalnego centrum sterowania budzi wątpliwości – znacznie bardziej racjonalne byłoby, gdyby przewidziany do rewitalizacji odcinek został podłączony do istniejącego już lokalnego centrum sterowania w Szczytnie, które zarządza ruchem pociągów między innymi na leżącym w granicach województwa warmińsko-mazurskiego odcinku linii od Szczytna do Szyman. Budowa skomputeryzowanych centrów zdalnego sterowania istotnie zwiększa koszty modernizacji infrastruktury kolejowej. W przypadku rewitalizacji odcinka Ostrołęka – Chorzele początkowo przewidywano, że koszt przedsięwzięcia wyniesie 137,5 mln zł, a ostatecznie zawarty kontrakt opiewa na kwotę 314,7 mln zł.

Z lokalnego centrum sterowania w Ostrołęce zdalnie obsługiwane będą stacje Grabowo, Jastrząbka i Chorzele, w których możliwe będzie mijanie się pociągów. Dodajmy, że na odcinku między Ostrołęką a Chorzelami funkcjonowały wcześniej także stacje Zabiele Wielkie i Parciaki, które jednak w latach 90. zostały zdegradowane do roli przystanków osobowych i tylko taką funkcję będą też pełniły po rewitalizacji.

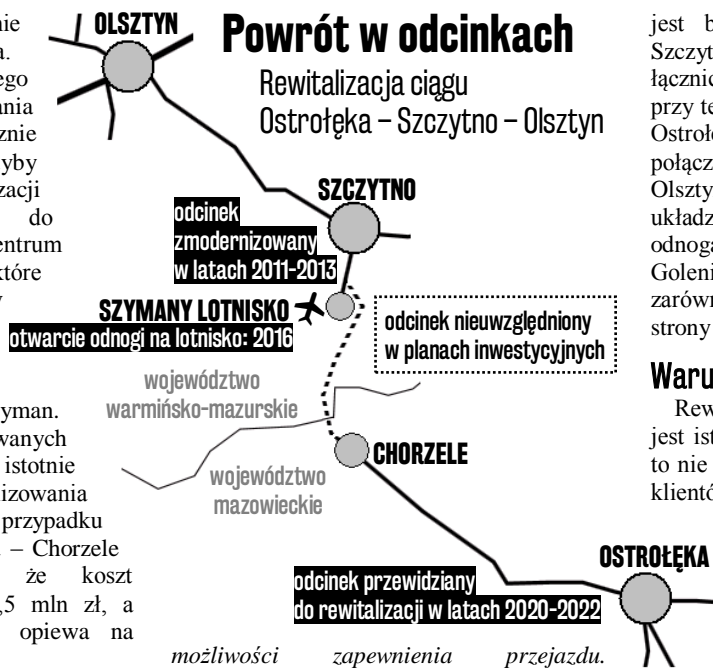
Prace obejmą przepusty i mosty – w tym 250-metrową przeprawę przez Narew na południu Ostrołęki. Na stacjach i przystankach wybudowane zostaną nowe perony z wiatami, ławkami, gablotami oraz stojakami rowerowymi.

Co jednak zaskakujące, w ramach prac rewitalizacyjnych przewidziano likwidację przystanku osobowego Raszułka – położonego w liczącej 250 mieszkańców wsi, przy przecięciu linii kolejowej z drogą powiatową. W promieniu 4 km od tego przystanku leżą cztery kolejne miejscowości – Budki, Pruskołęka, Poścień-Wieś i Poścień-Zamion – zamieszkiwane w sumie przez ponad 700 osób. Gdy w spółce PKP PLK pytamy, skąd decyzja o likwidacji przystanku Raszułka, rzecznik prasowy Mirosław Siemieniec unika konkretów: – Zakres robót wynika z przyjętej koncepcji, w ramach której przeprowadzono analizy i konsultacje.

Niepełna przejezdność

Największym problemem rewitalizacji linii Ostrołęka – Szczytno jest brak powiązania zbliżającej się odbudowy odcinka z Ostrołęki do Chorzel z funkcjonującym już odcinkiem w województwa warmińsko-mazurskiego.

Wszystko wskazuje na to, że za dwa lata reaktywację połączeń na całej trasie z Ostrołęki do Szczytna uniemożliwi brakujące ogniwo: położony na pograniczu województw 16-kilometrowy fragment od Chorzel do Szyman. Choć przeszedł on niewielką renowację w celu umożliwienia dojazdu składów towarowych do powstającej w Chorzelach strefy przemysłowej, to dla zapewnienia pełnej przejezdności niezbędne jest wykonanie dalszych prac: – *Analizujemy*



możliwości zapewnienia przejazdu. Regularne kursowanie pociągów na odcinku Chorzele – Szyman wymaga między innymi odbudowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym – mówi Mirosław Siemieniec z PKP PLK. Termin wykonania prac oraz ich zakres wciąż jednak nie zostały określone: – *Przygotowujemy projekty, które mogłyby być realizowane w perspektywie finansowej na lata 2021-2027. Wśród propozycji są prace na odcinku Chorzele – Szyman. Analizujemy źródła ich sfinansowania.*

Samorząd województwa warmińsko-mazurskiego uruchomienie połączeń przekraczających granicę regionów uzależnia nie tylko od zawarcia porozumienia z samorządem województwa mazowieckiego, ale przede wszystkim właśnie od przeprowadzenia przez spółkę PKP PLK prac na odcinku Szyman – Chorzele.

Samorząd województwa mazowieckiego nie ma jeszcze koncepcji obsługi odcinka, który ma zostać otwarty za trzy lata: – *Nie określiliśmy jeszcze planów związanych z reaktywacją połączeń. Zalożenie oferty, uwzględniające liczbę uruchamianych pociągów, relacje i skomunikowania, zostaną sformułowane przed zakończeniem prac remontowych. Po określeniu założeń oferty podejmowane będą decyzje dotyczące zadysonowania taboru* – mówi Marta Milewska z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, w którym nie uświadomiono sobie jeszcze konieczności zmierzania się z kwestią ograniczonej przejezdności odcinka na pograniczu regionów. – *Oczywiście będziemy rozmawiać z samorządem województwa warmińsko-mazurskiego na temat współpracy w zakresie organizacji przewozów na styku województw.*

Z punktu widzenia województwa warmińsko-mazurskiego kluczowa jest obsługa lotniska w Szymanach. Aby pogodzić to z potrzebą zapewnienia bezpośrednich pociągów przekraczających granicę województw warmińsko-mazurskiego i mazowieckiego, wskazana jest niewielka rozbudowa układu torowego przy porcie lotniczym. Obecnie wjazd na odnogę do końcowego przystanku Szyman Lotnisko

jest bowiem możliwy tylko z kierunku Szczytna. Wybudowanie kilkusetmetrowej łącznicy zapewniającej wjazd na przystanek przy terminalu lotniczym również z kierunku Ostrołęki umożliwiłoby uruchamianie połączeń relacji Ostrołęka – Szczytno – Olsztyn z zajechem na lotnisko (w takim układzie funkcjonuje otwarta w 2013 r. odnoga do portu lotniczego Szczecin-Goleniów, na którą możliwy jest wjazd zarówno z kierunku Szczecina, jak i od strony Kołobrzegu).

Warunek powodzenia

Rewitalizacja linii Ostrołęka – Szczytno jest istotna również dla ruchu towarowego i to nie tylko pod kątem obsługi miejscowych klientów (tworzona w Chorzelach strefa przemysłowa wyposażona w bocznicę kolejową oraz fabryka mebli Ikea w Wielbarku).

Odbudowa odcinka z Ostrołęki do Chorzel wraz z zapewnieniem pełnej przejezdności dalszego fragmentu w kierunku Szczytna poprawi spójność sieci kolejowej w północno-wschodniej Polsce. Zapewnienie przejazdu z Ostrołęki do Szczytna otworzy nowe możliwości trasowania składów towarowych: na przykład z przejść granicznych z Ukrainą (Dorohusk) i Białorusią (Małaszewicze) do portów w Gdańsku i Gdyni z pominięciem węzła warszawskiego czy z centrum na północ kraju trasą alternatywną wobec magistrali Warszawa – Trójmiasto, która cechuje się dużym ruchem pociągów pasażerskich, a jednocześnie ograniczonymi możliwościami wyprzedzania przez nie składów towarowych.

Znaczenie linii Ostrołęka – Szczytno może dodatkowo się zwiększyć, jeśli po zapowiadany na 2022 r. otwarciu przepoku przez Mierzęję Wiślaną nastąpi renesans portu w Elblągu, który ze względu na swoje położenie – najbardziej na wschód wysunięty port polskiego wybrzeża – ma być portem wschodniej Polski. Powodzenie elbląskiego portu zależy nie tylko od przekopania kanału, który łączy Zalew Wiślany z Bałtykiem, ale także od drożności ciągów kolejowych prowadzących w jego kierunku, takich jak linia Ostrołęka – Szczytno.

W ruchu pasażerskim wykorzystanie połączeń na trasie Ostrołęka – Chorzele nie będzie znaczące, jeżeli po rewitalizacji relacje pociągów ograniczą się wyłącznie do tego odcinka i tym samym będą urywać się przed granicą województw. – *Jeszcze 25 lat temu, mimo słabej jakości torów, setki pasażerów jeździły tą linią do Ostrołęki oraz do Olsztyna. Obecnie potrzeby są większe* – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” burmistrz Chorzel Beata Szczepankowska, dodatkowo zwracając uwagę, że coraz więcej mieszkańców północno-wschodniej części województwa mazowieckiego jest zainteresowanych dojazdami do Warszawy.

Warunkiem powodzenia rewitalizacji odcinka Ostrołęka – Chorzele jest więc zapewnienie bezpośrednich połączeń zarówno w kierunku Olsztyna, jak i w kierunku Warszawy.

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień



Fascynuje wielu

Gdy coś zostanie po okupancie, po zaborcy; to chce się to rozebrać, zniszczyć, aby nie kłuło w oczy – przypominając upokorzenie zniewolenia. Wyburza się niektóre cerkwie, inne zmieniając na kościoły, burzy pomniki – cara, Lenina, czy Hitlera, cmentarzom się pozwala znikać, ale zostawia warszawskie filtry, tutejszą cytadelę, Pałac Kultury, bloki mieszkalne w Ciechanowie albo nastawnie kolejowe na linii Nasielsk – Sierpc. Dylemat ten, rozterki, zostawić?, zniszczyć?, może symbolizować fascynująca wielu ruina nad Narwią w pobliżu twierdzy Modlin, której połowę rozebrano, pozostawiając jednak połowę drugą. Rozbiórkę historia rozegrała w pokrętny sposób. Budynek powstał na rozkaz polakożercy Mikołaja I i wzbudził jego zachwyt. Potem, już w wolnej Polsce przydał się wojsku. Przetrwiał zniszczenia II wojny. A po niej „nasi” komuniści, kolaboranci nowostarego okupanta, zaczęli go rozbierać na cegłę dla Warszawy. Przerwał to błagalny krzyk rozpaczony Jana Zachwatowicza, który wyprosił łaskę dla pozostałej części zabytku.

PS. Jan Zachwatowicz 1900 – 1983. Architekt, profesor Politechniki Warszawskiej, rekonstruktor warszawskiego Starego Miasta po jego zniszczeniu przez Niemców, 1945 – 1957 generalny konserwator zabytków. Wykształcenie zdobył w Instytucie Inżynierów Cywilnych w Petersburgu.

OD BAŁTYKU PO TATRY

„Rubinstein”

Łódź Fabryczna – Warszawa Wschodnia

Artur Rubinstein – patronujący jednemu z pociągów łączących Łódź z Warszawą – to chyba najbardziej czczony w Łodzi muzyk. Jego imię nosi Filharmonia Łódzka, częścią Muzeum Miasta Łodzi jest Galeria Muzyki im. Artura Rubinsteina, zaś na głównej łódzkiej ulicy – Piotrkowskiej – znajduje się pomnik Rubinsteina grającego na fortepianie oraz tablica pamiątkowa na domu, w którym mieszkał. Artur Rubinstein urodził się w Łodzi w 1887 r. w rodzinie bogatych żydowskich mieszczan. Już jako dziecko zaczął pobierać lekcje gry na fortepianie, pierwszy raz wystąpił w wieku siedmiu lat. W 1939 r. Rubinstein opuścił Europę i zamieszkał wraz z rodziną w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej. Pianista koncertował po całym świecie – w 80-letniej karierze wystąpił ponad 6 tys. razy. W 1945 r. został zaproszony do zagrania na uroczystości podpisania Karty Narodów Zjednoczonych. Gdy zorientował się, że na sali brak polskiej flagi, wyraził oburzenie i zagrał Mazurka Dąbrowskiego. Zmarł w 1982 r. w Genewie – urna z jego prochami pochowana została w Izraelu.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Rodzinne wyprawy nigdy nie były tak łatwe i tanie!”

Źródło: miesięcznik „W podróż z PKP Intercity – narodowym przewoźnikiem kolejowym”

Wydawca: Skivak

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Odezwały się blaszane dzwonki szlabanów, sygnalizujące, że zbliża się pociąg. Ostatni podmiejski do Warszawy, czy może nocny pośpieszny do Lublina? Zależy, z której strony nadjedzie. Lubelski tutaj się nie zatrzymuje, zbyt mało jesteście ważni. Huk pociągu niósł się od strony Warszawy. Lubelski. Z mroku, jeszcze daleko stąd, wyłaniał się trójkąt jaskrawożółtych lamp. Zawsze lubiłem ten widok. Kto jedzie i dokąd? Jakie gnają go sprawy? A może to pociąg-widmo, całkiem pusty, pędzi w nieznanym kierunku i nie zamierza się nigdy zatrzymać? Ten zbliżał się w pędzie. Nasza stacja nie została przewidziana w rozkładzie. Syrena zabuczała przeciągle tuż przed przejazdem. Sznur wagonów przemknął przed moim nosem, migając szeregiem jasnych okien jak filmowe klatki. Nie zdołałem dojrzeć żadnego pasażera, może istotnie jechał pusty? Poleciał przed siebie. Łoskot kół, przez chwilę ogłuszający, cichł szybko, i tylko dwa czerwone światelka na końcu składu błyskały jeszcze przez gęstwinę lasu”

Piotr Paziński*, „Pensjonat”

*ur. 1973 r., pisarz, dziennikarz, tłumacz i krytyk literacki. Za powieść „Pensjonat” otrzymał Europejską Nagrodę Literacką, Paszport „Polityki” oraz był nominowany do Nagrody Literackiej Nike

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

Ukazuje się od 2002 roku

KONTAKT: Karol Trammer, ul. Raszyńska 15/15, 02-026 Warszawa, e-mail: z.biegiem.szyn@interia.pl, telefon: 691500248

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Tomasz Gajewski.

Nakład: 160 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Redakcja zastrzega sobie prawo do zmian redakcyjnych. Artykuły publikowane w „Z Biegiem Szyn” mogą być cytowane oraz przedrukowywane – pod warunkiem podania źródła i przesłania jednego egzemplarza z przedrukowanym tekstem na adres redakcji.

Internet: www.zbs.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Loko-Model, ul. Wilcza 25. **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 4,40 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przesyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.