

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

PKP Intercity na liniach niezelektryfikowanych

SPALINOWY PECH



MODERNIZACJE

Kolej rozpedza się powoli

Pierwsze składy Pesa Dart kursujące między Warszawą a Białymstokiem zostały z początkiem maja 2021 r. wytrasowane z prędkością 160 km/h.

Prędkość 160 km/h uwzględniono w rozkładach jazdy pociągów IC „Orzeszkowa” i „Słowacki” na razie tylko na trzykilometrowym odcinku w rejonie przystanków Warszawa Mokry Ług i Zielonka Bankowa oraz na łączącej 8,5 km dalekobieżnej nitce torów od Zielonki do Wołomina.

Choć modernizacja tych odcinków zakończyła się w 2017 r., to PKP Polskie Linie Kolejowe podniosły prędkość w grudniu 2020 r. Następnie jeszcze pół roku zajęło spółce PKP Intercity dostosowanie planów pracy maszynistów – pociągi jadące szybciej niż 130 km/h musi obsługiwać dwuosobowa drużyna. Z tego też powodu nadal nie wszystkie pociągi obsługiwane składami Pesa Dart otrzymały na dwóch odcinkach między Warszawą a Wołominem rozkładową prędkość 160 km/h, którą i tak na tych krótkich fragmentach trudno jest utrzymać dłużej niż przez minutę.

Wprowadzenie prędkości 160 km/h na dalszej, zmodernizowanej już części magistrali, od Wołomina do Małkini, zależne jest od ukończenia budowy podstacji trakcyjnych Dobczyn, Szewnica, Sadowne Węgrowskie i obsługujących je linii przesyłowych. Większe tempo wymaga bowiem rozbudowy układu zasilania. Niezbędne jest również wydanie przez Urząd Transportu Kolejowego dopuszczeń do eksploatacji przebudowanej infrastruktury i nowych urządzeń. Według założeń PKP PLK, na odcinku za Wołominem pociągi przyspieszą z 130 do 160 km/h w 2022 r.

Docelowej prędkości 160 km/h wciąż nie wprowadzono na żadnym fragmencie linii z Warszawy do Radomia. Jak na razie pod koniec 2020 r. udało się jedynie zwiększyć prędkość z 100 do 120 km/h na odcinku Warszawa Okęcie – Czachówek Południowy, zmodernizowanym w latach 2015-2017. Do wprowadzenia szybkości 160 km/h konieczna jest rozbudowa układu zasilania, którego kluczowym elementem ma być nowa podstacja trakcyjna Czachówek. Tymczasem pozwolenie na budowę linii wysokiego napięcia na potrzeby tej podstacji – z powodu przedłużających się negocjacji z właścicielami działek – udało się uzyskać dopiero jesienią 2020 r. Na dalszym odcinku muszą powstać nowe podstacje w Chynowie, Grabowie nad Pilicą, Bartodziejach i Radomiu. W tej sytuacji Ministerstwo Infrastruktury zapowiada, że prędkość 160 km/h między Warszawą a Radomiem zostanie wprowadzona dopiero na koniec 2023 r.

Na magistrali Warszawa – Trójmiasto wprowadzenie prędkości maksymalnej 200 km/h opóźniło się o pięć lat. W tym przypadku największym problemem okazała się instalacja i uruchomienie systemu sterowania ETCS oraz uzyskanie dopuszczenia do jego użytkowania.

Prędkości 160 km/h pociągi wciąż nie mogą rozwijać także na linii Kraków – Katowice. Obecnie trwa certyfikacja będąca warunkiem wydania przez UTK dopuszczenia zmodernizowanej infrastruktury do eksploatacji. Dopóki to nie nastąpi, ruch będzie prowadzony z prędkością 120 km/h. ●



Tych rozjazdów miało nie być. Dzięki aktualnie montowanej infrastrukturze pociągi wjeżdżające do Radomia z kierunku Dębina będą mogły przejechać na tory linii Warszawa – Radom, by zatrzymać się na przystanku Radom Wschodni. Przystanek ma powstać w miejscu, gdzie linie Warszawa – Radom i Radom – Dęblin biegną obok siebie, lecz nowy peron zlokalizowany będzie wyłącznie przy torach pierwszej z nich. Początkowo spółka PKP Polskie Linie Kolejowe nie przewidywała budowy rozjazdów – decyzję zmieniła po interwencjach radomskich aktywistów i parlamentarzystów.

RUCH

WKD zbuduje tymczasowe rozjazdy

W związku z trwającą kompleksową przebudową stacji Warszawa Zachodnia Warszawska Kolej Dojazdowa planuje budowę przeplotu torowego, który pozwoli zmniejszyć utrudnienia w ruchu pociągów.

– Jako rozwiązanie tymczasowe na okres obejmujący rozbiorke i odbudowę peronu WKD oraz wykonanie izolacji nad stropem tunelu al. Prymasa Tysiąclecia zakładana jest budowa rozjazdów umożliwiających przejazd pomiędzy torami linii WKD w rejonie przystanku Warszawa Reduta Ordon – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Krzysztof Kulesza z Warszawskiej Kolei Dojazdowej.

Warszawa Zachodnia leży na liczącym aż 18 km odcinku, między stacjami Warszawa Śródmieście WKD i Komorów, na którym nigdzie nie da się przejechać między dwoma torami linii WKD, co wymusza duże zmiany w kursowaniu pociągów w obliczu remontów czy zakłóceń.

Kilka lat temu spółka planowała budowę rozjazdów w Michałowicach: w 2014 r. zleciła przygotowanie projektu, a w 2016 r. uzyskała pozwolenie na budowę, lecz ostatecznie wycofała się z realizacji tego przedsięwzięcia. ●

POŁĄCZENIA

Ostre cięcia w Ostrołęce



20 lat temu – 9 czerwca 2001 r. – zlikwidowano połączenia na linii biegnącej z Ostrołęki w kierunku Szczytna. Od tego czasu Ostrołęka jest w ruchu pasażerskim tylko stacją końcową na linii z Tłuszcza.

W zaledwie osiem lat Ostrołęka została pozbawiona połączeń na trzech z czterech zbiegających się w tym węźle kierunków. W 1993 r. zlikwidowano ruch pasażerski na całym 122-kilometrowym ciągu Ostrołęka – Ostrów Mazowiecka – Małkinia – Sokołów Podlaski – Siedlce. W tym samym roku zlikwidowano pociągi do Łomży, pozbawiając to wówczas wojewódzkie miasto połączeń kolejowych.

Pamiętnego 3 kwietnia 2000 r., gdy przewozy zamknięto na 1028 km linii w całej Polsce, zniknęły pociągi z linii Ostrołęka – Łapy, która łączyła Kurpie z Białymstokiem. Jak wynikało z pisma, które ówczesna Dyrekcja Przewozów Pasażerskich PKP przesłała do starostwa powiatu ostrołęckiego, bezpośrednio przed likwidacją z linii korzystało 580 pasażerów dziennie (średnio 97 osób w pociągu).

Z kolei pociągami kursującymi między Ostrołęką a Szczytnem na rok przed zamknięciem ruchu jeździło – według informacji podanych wówczas przez PKP – 770 podróżnych na dobę, i to mimo mało atrakcyjnej oferty przewozowej oraz niekorzystnego położenia ostrołęckiej stacji (z dworca do centrum miasta jest 5 km).

Linia biegnąca z Ostrołęki w kierunku Łap, która w 2018 r. przeszła remont i obowiązuje na niej prędkość 80-120 km/h, jest wykorzystywana jedynie w ruchu towarowym. Również tylko pociągi towarowe kursują linią Ostrołęka – Małkinia (na dalszym odcinku do Sokołowa Podlaskiego linię rozebrano pod budowę nowego przebiegu drogi wojewódzkiej).

Linia z Ostrołęki w kierunku Szczytna jest obecnie rewitalizowana. Przedsięwzięcie, które ma potrwać do 2022 r., obejmuje jednak tylko odcinek w granicach województwa mazowieckiego – stawia to pod dużym znakiem zapytania reaktywację przewozów pasażerskich w pełnej relacji od Ostrołęki do Szczytna i dalej w kierunku Olsztyna. ●



• Działająca od 2019 r. mijanka Bukowice Trzebnickie na jednotorowym ciągu Oleśnica – Milicz – Krotoszyn.

INFRASTRUKTURA

Mijanki w standardzie

W kwietniu 2021 r. PKP Polskie Linie Kolejowe wprowadziły nową wersję dokumentu „Standardy techniczne – szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych”. Jedną z nowości jest wyznaczenie maksymalnej odległości dzielącej posterunki umożliwiające mijanie się pociągów na liniach jednotorowych – stacje i mijanki nie powinny być oddalone od siebie o więcej niż 15 km. Wskazana odległość dotyczy linii z przewagą jednego segmentu ruchu. Na ciągach z mieszanym ruchem pasażerskim i towarowym dystanse powinny być jeszcze mniejsze: 14 km na liniach z prędkością maksymalną 80 km/h, 13 km przy prędkości 120 km/h oraz 12 km przy prędkości 160 km/h. Nowe wymogi nie dotyczą linii towarowych z prędkością maksymalną do 40 km/h.

Na liniach z przewagą ruchu pasażerskiego i prędkością 160 km/h mijanie się składów powinno być możliwe co 13 km. W Polsce jak na razie nie ma ani jednego ciągu jednotorowego, na którym pociągi mogą jeździć 160 km/h. Najszybciej, z prędkością 140 km/h, pociągi kursują jednotorowymi odcinkami Działdowo – Nidzica i Opole – Lubliniec.

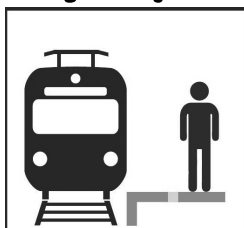
Odcinek z Opola do Lublińca mieści się już w nowych standardach: maksymalny dystans dzielący punkty, w których mogą się mijać pociągi, wynosi 10,4 km.

Jednocześnie istnieją linie, na których nie ma możliwości minięcia się pociągów na odcinkach liczących nawet kilkudziesiąt kilometrów. To skutek źle pojętych oszczędności z przełomu XX i XXI wieku, w imię których stacje i mijanki były masowo degradowane do roli przystanków. Przykładowo na ciągu łączącym Piłę ze Szczecinem problem dotyczy 23-kilometrowego szlaku Piła Północ – Wałcz i aż 44-kilometrowego szlaku Wałcz – Kalisz Pomorski (to jeden z najdłuższych takich odcinków na polskiej sieci kolejowej). W planach jest odtworzenie na tym ciągu mijanek Skrzatusz i Tuczno Krajeńskie.

W ostatnich latach spółka PKP PLK uruchomiła mijanki między innymi w Przybyłowicach na linii Legnica – Jaworzyna Śląska, w Charnowie na linii Słupsk – Ustka czy w Majdanie Królewskim na linii Rzeszów – Tarnobrzeg. W ramach zrealizowanej w latach 2018-2020 modernizacji linii Szczytno – Elk zostały odbudowane mijanki Spychowo i Drygały, dzięki czemu najdłuższy odcinek bez możliwości mijania się pociągów skrócił się z 57 do 32 km. Nadal daleko tu do spełnienia nowego standardu. Żadnej mijanki nie ma na 30-kilometrowym ciągu Hajnówka – Bielsk Podlaski, przywróconym do życia pod koniec 2020 r. Nowe standardy muszą być jednak respektowane dopiero podczas planowania kolejnych inwestycji. •

RUCH

Kolej na żądanie



Postój na żądanie

Prosimy czekać na pociąg w miejscu widocznym dla maszynisty

Trains stop on request only

Please wait for the train in a place visible to the driver

Kolejny przewoźnik wprowadza postoje na żądanie – z początkiem maja 2021 r. Koleje Śląskie objęły tym rozwiązaniem przystanek Zabrzeg Czarnolesie na trasie z Katowic do Cieszyna i Wisły. Jeżeli w pociągu zaden pasażer nie zgłosi chęci wysiadania i nikogo nie ma na peronie, pociąg przejeżdża przez przystanek bez zatrzymania. Pozwala to z jednej strony oszczędzić energię na hamowanie i rozruch oraz niwelować ewentualne opóźnienia, a z drugiej strony utrzymać obsługę pasażerów na najsłabiej wykorzystywanych przystankach.

Jako pierwsze postoje na żądanie wprowadziły Koleje Dolnośląskie: najpierw pilotażowo od grudnia 2019 r. na dwóch przystankach, a następnie od grudnia 2020 r. w kolejnych 20 lokalizacjach na Dolnym Śląsku. •

POLITYKA

Patryk Wild wyleciał z CPK

W połowie marca 2021 r. Patryk Wild został odwołany z zespołu doradczego pełnomocnika rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego. W zespole Wild zasiadał od powstania tego gremium w 2017 r. – kierował podzespołem ds. komponentu kolejowego. Koncepcja budowy linii kolejowych biegnących gwałtownie do planowanego lotniska w centrum kraju bazuje na koncepcji zaprezentowanej przez Patryka Wilda w 2012 r. Pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała z PiS nie odpowiedział na pytanie dwumiesięcznika „Z Biegiem Szym”, dlaczego postanowił pożegnać się z Patrykiem Wildem.

Wild przestał być też wiceprezesem Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji w Lubinie. Radni koalicji rządzącej Dolnym Śląskiem próbują też, jak na razie nieskutecznie, odwołać Wilda z funkcji przewodniczącego sejmikowej komisji polityki rozwoju regionalnego i gospodarki.

W tle stoi rozłam w Bezpартyjnych Samorządowcach. Patryka Wilda, radnego tego ugrupowania, zaczęto pozbawiać stanowisk, gdy stanął na czele grupy krytykującej działania marszałka województwa dolnośląskiego Cezarego Przybylskiego i jego koalicjantów z PiS. Wild oświadczył, że władze podejmują decyzję w wąskim gronie, „ignorując interesy ogółu Dolnoślązaków”. •

INFRASTRUKTURA

Wąskotorówka na nowym torze

Koło Iłży dobiega końca budowa nowego odcinka Starachowickiej Kolei Wąskotorowej. Liczący 2,1 km tor z nowych szyn i podkładów łukiem ominie węzeł Iłża Południe na obwodnicy miasta, która powstaje w ciągu drogi krajowej 9 łączącej Radom z Rzeszowem. Wybrana lokalizacja węzła drogowego kolidowała z dotychczasowym przebiegiem wąskotorówki.

Od pierwszych etapów planowania inwestycji przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad władze powiatu starachowickiego pilnowały, aby nie doszło do przerwania wąskotorówki, będącej atrakcją turystyczną pogranicza województw mazowieckiego i świętokrzyskiego. Z odbywających się od maja do października przejazdów Starachowicką Koleją Wąskotorową korzysta ponad 6 tys. osób rocznie.

Budowa nowego odcinka wąskiego toru wchodzi w zakres kontraktu na budowę obwodnicy i jest finansowana przez GDDKiA. Prace torowe prowadzi spółka Via Appia jako podwykonawca firmy Intercoor, która odpowiada za realizację całego kontraktu. Nowy tor ma zostać oddany do użytku z początkiem lipca 2021 r.

Materiały ze starego toru demontowanego w związku z budową obwodnicy mają częściowo posłużyć do odbudowy innego, nieprzejeźdnego odcinka kolejki. – Do połączenia Starachowic i Iłży konieczne jest uzupełnienie torowiska, którego fragmenty o łącznej długości około 4,5 km stały się łupem złodziei w czasach, gdy kolej nie była użytkowana – mówi Piotr Gos ze starostwa w Starachowicach.

Przewozy turystyczne są prowadzone na dwóch odcinkach: Starachowice – Lipie (w województwie świętokrzyskim) oraz Iłża – Marcule (w województwie mazowieckim). Kolej wąskotorowa ze Starachowic do Iłży została uruchomiona w 1950 r. Regularne przewozy pasażerskie zlikwidowano w 1986 r., a w 1994 r. kolejkę zamknięto. W 2003 r. linię przejął od PKP powiat starachowicki. •



• Nowopowstający tor Starachowickiej Kolei Wąskotorowej koło Iłży.

Krajowy Plan Odbudowy, zanim rozgrzał scenę polityczną, wywołał emocje w branży kolejowej. Z pierwszej wersji dokumentu wynikało bowiem, że w przypadku polskiej kolei na pieniądze z Funduszu Odbudowy będą mogły liczyć tylko spółki PKP Intercity i PKP Polskie Linie Kolejowe. Choć po rozmowach z samorządami rząd dokonał zmian w KPO, to nadal dostęp do funduszu zagwarantowano wyłącznie Grupie PKP.

Plan odbudowy?

Fundusz Odbudowy został stworzony przez Unię Europejską, aby w dobie epidemii koronawirusa ożywić gospodarkę i zapobiec rozwarstwianiu się poziomu rozwojowego między państwami członkowskimi. Fundusz będzie w perspektywie finansowej na lata 2021-2027 dodatkkiem do klasycznych źródeł jak Fundusz Spójności czy Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego.

Kraje unii musiały uwzględnić wytyczne Komisji Europejskiej i przedstawić jej swoje zamiary wykorzystania pieniędzy z Funduszu Odbudowy. Polski dokument został przesłany do Brukseli na początku maja 2021 r.

W Polsce do opracowania Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, bo tak brzmi pełna nazwa tego dokumentu, wyznaczone zostało Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej. Plan miał zostać opracowany między innymi w oparciu o koncepcje i oczekiwania samorządów, które już latem 2020 r. na zaproszenie ministerstwa przesyłały fiszki ze swoimi propozycjami – duża część z nich dotyczyła odbudowy sieci kolejowej.

Starostwo powiatowe w Działdowie zawnioskowało o rewitalizację linii do Brodnicy, samorząd województwa kujawsko-pomorskiego zgłosił przywrócenie do życia leżące w granicach tego regionu nieczynnej części ciągu Bydgoszcz – Wągrowiec – Poznań, władze Podkarpacia zaproponowały rewitalizację linii do Ustrzyk Dolnych i leżącego na granicy z Ukrainą Krościenka, a samorząd województwa podlaskiego zwrócił się z wnioskiem, aby uwzględnić odtworzenie linii do Białowieży. O wpisanie do KPO rewitalizacji nieczynnych linii kolejowych zaapelował również samorząd województwa wielkopolskiego.

Uwagi usłyszeliśmy

– *Mysimy z samorządami przedyskutowali wszystko, co było możliwe do przedyskutowania* – powiedział na antenie Polskiego Radia wiceminister funduszy i polityki regionalnej Waldemar Buda wkrótce po wysłaniu Krajowego Planu Odbudowy do Brukseli. – *Wszystkie uwagi usłyszeliśmy, dużą, naprawdę dużą część uwzględniliśmy.*

Płynące od różnych samorządów sugestie, aby do KPO wpisać przywracanie do życia nieczynnych odcinków sieci kolejowej, akurat nie zostały uwzględnione. A byłaby to też reakcja na klęskę urodzaju w programie Kolej Plus, w którym wartość wszystkich złożonych koncepcji znacząco przekroczyła zaplanowany budżet.

O ile w dokumencie KPO wysłanym do Komisji Europejskiej zawarto zakłęcie, że „planowane inwestycje kolejowe zmniejszą

KPO nie po kolei

Samorządy liczyły, że środki z Fundusz Odbudowy trafią na nowy tabor i rewitalizację lokalnych torów. Zostały jednak wykiwane przez rząd

istniejący na terytorium kraju stopień wykluczenia komunikacyjnego”, o tyle z zapisów planu wynika, że polski rząd zamierza z Funduszu Odbudowy finansować przedsięwzięcia na funkcjonujących liniach: podnoszenie prędkości do 160-250 km/h, elektryfikację, instalację systemu zarządzania ruchem kolejowym ETCS, wprowadzania zdalnego sterowania posterunkami ruchu czy montaż systemów informacji pasażerskiej. A więc to, co jest realizowane przez PKP PLK za dotację z innych funduszy unijnych.

Samorządy poza nawiasem

W projekcie Krajowego Planu Odbudowy z lutego 2021 r. wskazano, że inwestycje w linie kolejowe „będą realizowane przez PKP PLK”. Rząd znowu – tak jak w przypadku programu Kolej Plus – zapomniał o samorządowych zarządcach infrastruktury jak Dolnośląska Służba Dróg i Kolei czy Pomorska Kolej Metropolitalna. O swoim istnieniu musiały także przypomnieć spółka Centralny Port Komunikacyjny, zaskoczona tym, że – niby będąc oczkiem w głowie rządu – nie uwzględniono jej w KPO.

W kolejnej wersji dokumentu z kwietnia 2021 r. zapisano więc, że „inwestycje będą realizowane przez CPK, PKP PLK oraz innych zarządców infrastruktury kolejowej”.

Spółce CPK udało się wywalczyć jasny zapis, że trafi do niej 100 mln z 2,4 mld euro przeznaczonych w KPO na infrastrukturę kolejową. Wskazano, że spółka CPK ma wydać przyznane pieniądze na dokumentację studialną i projektową szprych prowadzących do planowanego lotniska.

W przypadku samorządowych zarządców infrastruktury nie określono, na jaką mogą liczyć kwotę z ogólnej puli na inwestycje w linie kolejowe. Co więcej, pieniądze z KPO ostatecznie mogą w ogóle do nich nie trafić. Mianowicie podczas modyfikacji dokumentu przed wysłaniem do Komisji Europejskiej rząd owszem dopisał „innych zarządców infrastruktury kolejowej”, ale jednocześnie zapis o tym, że „projekty zostaną wskazane w trybie indywidualnym”, uzupełnił o nawias z dodatkowym zastrzeżeniem: „projekty zostaną wskazane w trybie indywidualnym (ze zbioru projektów inwestycyjnych PKP PLK do realizacji w perspektywie 2021-2027)”.

Jako że zbiór PKP PLK nie zawiera zamierzeń inwestycyjnych innych zarządców infrastruktury, to uzyskanie przez nich pieniędzy z Funduszu Odbudowy – mimo uwzględnienia w treści dokumentu istnienia tych podmiotów – wcale nie stało się bardziej pewne.

Pociąg do Funduszu Odbudowy

Możliwości skorzystania z Funduszu nadal nie mogą być pewni także regionalni

przewoźnicy kolejowi, którzy liczyli na to, że dzięki KPO przyspieszą wymianę taboru.

W pierwszej wersji KPO zapisano, że na tabor kolejowy zostanie przeznaczony 398 mln euro (czyli około 1,8 mld zł), przy czym wskazano, że dotacja z nowego funduszu automatycznie trafi do spółki PKP Intercity na zakup 38 siedmiowagonowych składów piętrowych z 45 lokomotywami, czego koszt został oszacowany na prawie 4,4 mld zł.

Przedstawiciele samorządów i należących do nich przewoźników zaczęli alarmować, że na tabor do przewozów regionalnych nic nie zostanie. I to w sytuacji, gdy prawie 90% podróży polską koleją odbywa się w ruchu regionalnym i aglomeracyjnym.

W przedstawionej pod koniec kwietnia 2021 r. wersji KPO kwota na tabor kolejowy została podwyższona do 965 mln euro (to prawie 4,4 mld zł). Premier Mateusz Morawiecki na spotkaniu z samorządowcami przekonywał, że zwiększenie kwoty na zakup pociągów to dowód na wsłuchiwanie się rządu w głosy płynące z regionów.

Półowa pieniędzy na tabor trafić ma bezpośrednio do PKP Intercity, co oznacza, że państwowa spółka uzyska dofinansowanie na zakup składów piętrowych i lokomotyw na poziomie połowy kosztów tego zakupu. Reszta ma być do dyspozycji samorządów oraz należących do nich przewoźników kolejowych.

O ile jednak spółka PKP Intercity ma zagwarantowane pieniądze z Funduszu Odbudowy, o tyle przewoźnicy regionalni o dofinansowanie będą musieli rywalizować między sobą. W wersji KPO wysłanej do Brukseli czytamy bowiem, że „wsparcie dla taboru do przewozów regionalnych (około 70 pociągów) zostanie udzielone w ramach otwartego, konkurencyjnego postępowania konkursowego zapewniającego równy udział wszystkich zainteresowanych podmiotów spełniających kryteria”. Wskazane już kryteria to zapewnienie zakończenia dostaw taboru do jesieni 2026 r. oraz jak największa planowana liczba pasażerów w zakupionych pociągach w skali roku.

Koleje regionalne będą mogły ponadto liczyć na 500 mln euro w formie pożyczek, które również w trybie konkursowym mają zostać rozdzielone między samorządy i przewoźników na zakup nowego taboru. Problem w tym, że jak na razie nie są znane zasady udzielania tych pożyczek.

W Krajowym Planie Odbudowy zapisano, że za przeprowadzenie konkursów, w ramach których zostaną przyznane dotacje i pożyczki na nowy tabor, będzie odpowiedzialne Ministerstwo Infrastruktury. Ono ma również wskazać linie kolejowe, które zostaną objęte inwestycjami finansowanymi z Funduszu Odbudowy.

Program, który trafił na bocznice

Program wsparcia budowy bocznic do zakładów przemysłowych przypadł w Ministerstwie Infrastruktury

Minął rok od zawarcia porozumienia Urzędu Transportu Kolejowego i PKP w sprawie stworzenia programu na rzecz odtwarzania i budowy bocznic do przedsiębiorstw, które są pozbawione obsługi kolejowej.

Bocznicie warte zachodu

„Od 1990 r. w związku ze zmianami gospodarczymi w Polsce obserwuje się znaczący spadek liczby bocznic kolejowych” – zaznaczyły PKP i UTK po zawarciu porozumienia w marcu 2020 r.

Pod pojęciem zmian gospodarczych często kryło się odwracanie się kolei od mniejszych nadawców, którzy w efekcie przestawali utrzymywać bocznicie. Następnie wyjazdy na nieużywane bocznicie były odcinane przy okazji modernizacji linii kolejowych. Ten oto zakłęty krąg skutkowało nie tylko odcięciem możliwości przywrócenia obsługi kolejowej w przyszłości, ale także zmniejszał szanse na zmianę profilu działalności zakładu na taki, który wymaga transportu kolejowego.

Przed rokiem PKP i UTK zapowiedziały, że „wsparcie dla budowy i funkcjonowania bocznic ma być uzupełnieniem działań wynikających z rządowych programów na rzecz rozwoju rynku przewozów kolejowych” i zabrały się za tworzenie Programu Rozwoju Bocznic Kolejowych.

Jednym z bodźców do działań na rzecz renesansu bocznic były głosy z konsultacji, które Urząd Transportu Kolejowego w 2019 r. przeprowadził z firmami korzystającymi z usług kolei.

„U mniejszych podmiotów posiadanie własnej bocznic stanowi duże obciążenie finansowo-administracyjne. W wielu przypadkach doprowadziło to do likwidacji bocznic” – czytamy w raporcie z konsultacji. – „Istotnym elementem rozwoju bocznic może być wprowadzenie dofinansowania do budowy i utrzymania bocznic kolejowych dla przedsiębiorstw”.

Firmy zwracały też uwagę na problem skomplikowanych procedur, w obliczu których nowopowstające bocznic można policzyć na palcach jednej ręki. Na ich budowę decydują się przede wszystkim duże firmy należące do zagranicznych koncernów.

W 2017 r. doprowadzono bocznicę do nowej fabryki Volkswagena pod Wrześnią – dzięki niej 60% aut ekspediuje się koleją. W 2019 r. nową bocznicę na linii Legnica – Jaworzyna Śląska otworzyła kopalnia bazaltu Męcinka, należąca do niemieckiego koncernu BAG.

Przedsiębiorstwa dysponujące bocznicami zwracają uwagę, że choć chcą wysyłać jak największą część swoich produktów koleją, to wiele odbiorców nie jest na to gotowych.

Problem ostatniej mili

W lipcu 2020 r. w Biskupcu na Warmii otwarta została bocznic do nowopowstałej wytwórni płyt wiórowych, należącej do



• Bocznic do należącej do Procter&Gamble fabryki pieluszek Pampers w Warszawie.

austrackiej firmy Egger. Koncern przed uruchomieniem zakładu w Biskupcu obiecał społeczności lokalnej, że będzie działał na rzecz ograniczenia ruchu ciężarówek.

Na początku kwietnia 2021 r. Egger poinformował, że przez pierwszy miesiąc funkcjonowania bocznic przyjęto 31 pociągów z surowcami do produkcji, które – gdyby nie tor prowadzący do zakładu – musiałyby zostać przywiezione przez 1075 ciężarówek. Firma stara się koleją również ekspediować swoje produkty. – *Wyzwaniem nadal pozostają odbiorcy* – podkreśla Michał Serafin, dyrektor logistyki zakładu Egger Biskupiec. Duża część klientów firmy, a są to głównie fabryki mebli, nie posiada bowiem swoich bocznic.

Problem często sprowadza się do ostatniej mili. Zakład, nawet gdy w jego pobliżu biegnie linia kolejowa, z uwagi na brak prowadzącego od niej toru korzysta tylko z transportu drogowego.

Ernest Jelito z cementowni Górażdże już w 2017 r. mówił „Pulsowi Biznesu”, że fabryki kostki brukowej nie są podłączone do sieci kolejowej i cement trzeba wysyłać im ciężarówkami. Przekonywał przy tym, że kolej powinna wraz z rządem zachęcać do inwestowania w bocznicie.

Jak na razie jedyną zachętą to zwolnienie bocznic z podatku od nieruchomości. Nawiasem mówiąc, wprowadzona przez rząd w 2017 r. ulga wciąż wywołuje spory między przedsiębiorcami i samorządami co do tego, jaka infrastruktura bocznicowa podlega zwolnieniu od podatku. Niektóre spory swój finał znajdują w sądach.

Warunek rozwoju

Wsparcie powinno – postulują PKP i Urząd Transportu Kolejowego – obejmować dotacje z budżetu państwa lub funduszy unijnych na budowę bocznic. – *Aktywizacja*

tego obszaru jest warunkiem koniecznym dla rozwoju transportu kolejowego w Polsce i efektywnego wykorzystania realizowanych w tej chwili ogromnych inwestycji na sieci kolejowej na terenie kraju – mówi rzecznik prasowy PKP Michał Stilger i dodaje, że wskazana byłaby również pomoc finansowa na zakup taboru, maszyn i urządzeń niezbędnych do prac manewrowych i ładunkowych na bocznicach.

– *Projekt uwzględnia obowiązujące polskie i europejskie regulacje prawne oraz opisuje rozwiązania finansowe wspierające rozwój bocznic kolejowych w innych krajach europejskich* – mówi Tomasz Frankowski z Urzędu Transportu Kolejowego.

W Niemczech podobny program został wprowadzony z początkiem 2021 r. Tamtejszy rząd przeznaczył w sumie 200 mln euro na wsparcie dla przedsiębiorstw chcących zbudować lub odtworzyć bocznic do swoich zakładów. Zainteresowane firmy będą mogły otrzymać dotację w wysokości 50% kosztów podłączenia się do sieci kolejowej. Niemiecki program zatwierdziła już Komisja Europejska i będzie on realizowany przynajmniej do 2025 r.

Podczas prac nad polskim Programem Rozwoju Bocznic Kolejowych zmieniono jego tytuł na Projekt Reaktywacji Bocznic Kolejowych. – *W grudniu 2020 r. dokument został przekazany do Ministerstwa Infrastruktury celem podjęcia decyzji w zakresie kierunków wsparcia funkcjonowania bocznic* – mówi Tomasz Frankowski z UTK.

Pół roku później dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” spytał w Ministerstwie Infrastruktury o to, jakie ma uwagi do otrzymanego dokumentu i kiedy zamierza wdrożyć działania na rzecz wsparcia budowy bocznic. Resort – mimo wielokrotnych monitów – nie odpowiedział na pytania.

KAROL TRAMMER

Spółka PKP Intercity ma za mało lokomotyw spalinowych – przyznaje to już nawet Ministerstwo Infrastruktury, które odpowiada za organizowanie i dotowanie sieci połączeń dalekobieżnych.

Lokomotywy brak

Na początku 2020 r. wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel, odpowiadając na interpelację posła Lewicy Wiesława Szczepańskiego, poinformował, że w ramach prac nad rozkładem jazdy wchodzącym w życie w grudniu 2020 r. rozważane będzie stworzenie połączenia PKP Intercity na trasie Zielona Góra – Głogów – Leszno – Ostrów Wielkopolski – Łódź – Warszawa. W efekcie Leszno odzyskałoby bezpośredni pociąg do stolicy, a na sieci PKP Intercity znalazłyby się powiaty wschowski i gostyński. Wpisałoby się to w plan transportowy Ministerstwa Infrastruktury, który zakłada doprowadzenie połączeń dalekobieżnych do możliwie największej liczby powiatów.

Ostatecznie pociąg łączący Zieloną Górę, Leszno i Warszawę nie pojawił się na torach. Gdy poseł Szczepański w kolejnej interpelacji do resortu infrastruktury spytał, dlaczego tak się stało, wiceminister Bittel odparł: „Trasa pociągu miała przebiegać przez odcinki niezelektryfikowane, co wymagałoby zatrudnienia liniowej lokomotywy spalinowej. Niestety PKP Intercity posiada ograniczoną liczbę takich lokomotyw, które są eksploatowane na innych trasach”.

PKP Intercity wolniejsze niż Regio

Braki taboru spalinowego są jednak na tyle poważne, że spółka PKP Intercity ma kłopoty z zapewnieniem kursowania pociągów na istniejących trasach. Problemu nie rozwiązały poczynione kilka lat temu inwestycje taborowe. PKP Intercity posiada w sumie tylko 20 spalinowozów liniowych: po 10 lokomotyw SU160 i SU4210.

SU4210 to zmodernizowane w latach 2014-2015 lokomotywy manewrowe SM42, które w ramach przebudowy dostosowano do zasilania składu w energię elektryczną, co zapewnia działanie w wagonach ogrzewania, klimatyzacji, toalet w układzie zamkniętym oraz gniazdek elektrycznych. Lokomotywy SM42 mogą prowadzić tylko wagony starego typu w sezonie letnim – w wakacje są więc kierowane do obsługi części pociągów na trasach do Helu i Łeby.

Prędkość maksymalna lokomotyw SM42 i ich zmodernizowanej wersji SU4210 to 90 km/h. Pociągi prowadzone tymi maszynami nie są więc w stanie w pełni wykorzystywać możliwości infrastruktury. Gdy na większości trasy pociągu TLK „Bory Tucholskie” z Gdyni do Kostrzyna nad Odrą obowiązują prędkości na poziomie 100-120 km/h, to wytrasowany z prędkością 90 km/h skład PKP Intercity pokonuje poszczególne odcinki w dłuższym czasie niż mające więcej zatrzymań pociągi regionalne. Na przykład z Gdańska do Chojnic pociąg Regio z 12 postojami jedzie 1 godz. 53 min., a pociąg TLK z sześcioma postojami 2 godz. 13 min.

– W mojej ocenie lokomotywy SU4210 trudno nazwać taborom liniowym. Prędkość

Spalinowy pech

Awarie lokomotyw, ciągnące się naprawy, odwoływane pociągi. PKP Intercity nie radzi sobie z obsługą linii niezelektryfikowanych



• Prowadzony wynajętą z Czech lokomotywą serii 754 pociąg TLK „Sudety” relacji Jelenia Góra – Kraków przejeżdża przez stację Pilawa Górna. Tylko w kwietniu 2021 r. połączenie przez w sumie siedem dni było zastępowane autobusami.

maksymalna 90 km/h w praktyce dyskwalifikuje ten tabor z pracy liniowej w ruchu pasażerskim. Decyzja o skierowaniu zmodernizowanych lokomotyw manewrowych do obsługi pociągów IC i TLK nie najlepiej świadczy o polityce taborowej PKP Intercity – uważa Robert Trębowicz, twórca Forum Interesów Komunikacyjnych Gorzowa.

Lokomotywa kilkaset kilometrów stąd

Lokomotywy SU4210 do obsługi linii niezelektryfikowanych w Wielkopolsce, na Pomorzu Zachodnim oraz na północy województwa lubuskiego zapewnia sekcja PKP Intercity w Gdyni – skąd na północny zachód kraju spalinowóz dociera prowadząc pociąg TLK „Bory Tucholskie”. Następnie wykonuje czterodniowy obieg na odcinkach Gorzów Wielkopolski – Kostrzyn, Gorzów Wielkopolski – Zbąszynek, Gorzów Wielkopolski – Piła i Piła – Szczecin. Jako że gdyńska sekcja jest oddalona od tej części sieci kolejowej o kilkaset kilometrów, to w przypadku awarii nie jest możliwe szybkie zapewnienie rezerwowej lokomotywy.

Problem ten pasażerowie odczuli między innymi 12 kwietnia 2001 r., gdy z powodu usterki jednej z maszyn SU4210 pociągi IC „Lubuszanie” relacji Gorzów Wielkopolski – Chełm i IC „Gałczyński” relacji Warszawa – Gorzów Wielkopolski zostały odwołane na niezelektryfikowanym odcinku: między Gorzowem Wielkopolskim i Zbąszynkiem podróżnych przewiozły autobusy zastępcze. Sprawny spalinowóz dotarł z Gdyni dopiero kilkanaście godzin od stwierdzenia awarii. – Takie sytuacje wydają się być coraz częstsze – mówi Robert Trębowicz. Do

kolejnych awarii maszyn SU4210 doszło w Gorzowie Wielkopolskim 6 i 10 maja 2021 r.

124-tysięczny Gorzów Wielkopolski to największe polskie miasto, do którego nie dociera linia zelektryfikowana, i spośród wszystkich stolic województw ma najsłabszą ofertę PKP Intercity – jest obsługiwany tylko czterema połączeniami dalekobieżnymi na dobę. – Brakuje zwłaszcza połączeń z południem Polski: Wrocławiem, Katowicami czy Krakowem. Nie dojedziemy także na Mazury, do Kołobrzegu czy Świnoujścia. Nieatrakcyjna oferta zmusza gorzowian do wyboru alternatywnych środków transportu, z reguły jest to samochód – mówi Trębowicz. – Gorzów jest od lat marginalizowany przez PKP Intercity. Z tego względu każdy odwołany pociąg stanowi duży problem, który dodatkowo zniechęca podróżnych do korzystania z usług kolei. W Gorzowie na PKP Intercity trudno liczyć. Mieszkańcy muszą radzić sobie sami.

Trudne Sudety

Jednak największe problemy w ruchu pociągów dotykają w tym roku południe Polski. Z wciąż powtarzającymi się zakłóceniami borykają się pasażerowie pociągu TLK „Sudety” kursującego na trasie Kraków – Katowice – Nysa – Świdnica – Jelenia Góra. Do obsługi tego składu wykorzystywane są spalinowozy serii 754, które spółce PKP Intercity wynajmują České Dráhy. Ponad 5 mln zł – to roczny koszt wynajmu pięciu maszyn (lokomotywy tego typu prowadzą również składy PKP Intercity między Białymstokiem a Suwałkami).

Do pociągu TLK „Sudety” przypisane ►

► są dwie maszyny 754 stacjonujące w sekcji PKP Intercity w Krakowie. Skład prowadzony jest spalinowozem na całej trasie z Krakowa do Jeleniej Góry i z powrotem, w tym na odcinkach zelektryfikowanych. Do obsługi tego prawie 800-kilometrowego obiegu potrzebna jest jedna lokomotywa, a druga znajduje się w rezerwie. Okazuje się jednak, że to nie wystarcza do niezawodnego funkcjonowania połączenia.

Tylko w kwietniu 2021 r. „Sudety” były zastępowane autobusami przez siedem dni (z czego od 7 do 10 kwietnia cztery dni z rzędu). W takie dni skład prowadzony jest między Krakowem i Kędzierzynom-Koźlem elektrowozem, a na liczącej 250 km pozostałej części trasy podróży wiezieni są autobusami. Nadszarpuje to zaufanie pasażerów z trasy przez Prudnik, Nysę, Ząbkowice Śląskie, Dzierżoniów i Świdnicę, której obsługę PKP Intercity rozpoczęło w grudniu 2020 r. Od tego czasu do końca kwietnia 2021 r. autobusy zastępowały pociąg „Sudety” przez w sumie 15 dni.

– *Żadna reklama nie zrobi tyle dobrego dla połączenia kolejowego, co złego poczynić może choćby jedno odwołanie pociągu. Na zaufanie pasażera pracuje się latami, a stracić je można z dnia na dzień* – mówi Stanisław Stadnicki z serwisu internetowego KolejPodsuddecka.pl. – *Zaproponowane godziny kursowania nowego pociągu są idealne. Problemem okazał się brak sprawnego taboru.*

Kłopoty z zapewnieniem taboru do obsługi połączenia wynikają głównie z tego, że nie wszystkie naprawy maszyn 754 krakowska sekcja PKP Intercity jest w stanie wykonać we własnym zakresie i lokomotywy muszą trafiać do Czech. – *W celu usunięcia awarii o dużym zakresie pojazdy przesyłane są do Bohumína, skąd w zamian przekazywana jest lokomotywa zastępcza* – mówi rzeczniczka prasowa PKP Intercity Katarzyna Grzduk.

Nieelektryfikowane kilometry

Już w połowie czerwca 2021 r. sieć PKP Intercity ma się wydłużyć o 196-kilometrowy nieelektryfikowany odcinek Siedlce – Hajnówka – Białystok. Mają tędy zostać skierowane pociągi TLK „Żubr” z Warszawy do Białegostoku oraz TLK „Biebrza” z Warszawy przez Białystok, Elk i Olsztyn do Trójmiasta. Na trasie przez Hajnówkę odbywają się już jazdy w celu uzyskania znajomości szlaku przez maszynistów PKP Intercity.

Z kolei na grudzień 2021 r. Ministerstwo Infrastruktury zapowiada uruchomienie pociągu PKP Intercity relacji Katowice – Łódź – Płock – Trójmiasto, który ma kursować liniami nieelektryfikowanymi na liczącym 220 km odcinku od Płocka przez Sierpc, Rypin, Brodnicę, Grudziądz, Kwidzyn do Malborka. Start tego połączenia jest uzależniony od wykonania przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe remontu 12-kilometrowego odcinka od Sierpca do Szczutowa, na którym prędkość ograniczona jest do 20 km/h, a także od zakończenia opóźnionej modernizacji na linii Grudziądz – Kwidzyn – Malbork. Wiele również zależy od możliwości taborowych PKP Intercity.



● Lokomotywa SU4210 na czele pociągu TLK „Bory Tucholskie” na estakadzie w Gorzowie Wielkopolskim. To największe polskie miasto, do którego nie dociera linia zelektryfikowana.

Niemiełe niespodzianki

– *Spółka planuje dokonać relokacji taboru, koncentrując w danej lokalizacji większą liczbę lokomotyw jednej serii* – mówi Katarzyna Grzduk, dodając, że przewoźnik nadal zamierza korzystać z zasobów innych podmiotów: – *Planowana jest dalsza dzierżawa lokomotyw 754, między innymi do prowadzenia pociągów na odcinku Płock – Malbork. PKP Intercity pracuje również nad wydzierżawieniem spalinowych zespołów trakcyjnych do obsługi nieelektryfikowanych linii na południu Polski.*

Na ciąg Kraków – Jelenia Góra ma zatem zostać rozszerzony model, który od grudnia 2020 r. funkcjonuje na trasie Kraków – Zagórz: kursujące w tej relacji pociągi TLK „Bieszczady” i „Wetlina” są obsługiwane spalinowymi zespołami trakcyjnymi SN84, dzierżawionymi przez państwową spółkę od prywatnego Stowarzyszenia Kolejowych Przewoźców Lokalnych. Dzierżawa tych składów – wyprodukowanych w Niemczech w latach 70. – kosztuje PKP Intercity 10 mln zł rocznie. Przyznać trzeba, że z taborom dzierżawionym od SKPL są najmniejsze problemy techniczne.

Korzystanie z cudzego taboru może być konieczne jeszcze przez kilka lat. Co prawda, spółka PKP Intercity planuje zakup 16 lokomotyw spalinowo-elektrycznych, lecz ich dostawy są przewidywane dopiero na lata 2024-2026. Jak na razie skierowano do producentów taboru wstępne zapytanie o cenę, określając, że lokomotywy mają osiągać prędkość 120 km/h na napędzie spalinowym oraz 140 km/h na napędzie elektrycznym. Zapowiedziana procedura zakupu zakłada, że pierwszy egzemplarz będzie obserwowany przez pół roku w ramach próbnej eksploatacji: chodzi o to, by wychwycić choroby wieku dziecięcego i zapobiec ich występowaniu w kolejnych dostarczanych lokomotywach. W ten sposób spółka PKP Intercity chciałyby uniknąć niemiłych niespodzianek, którymi została zaskoczona po rozpoczęciu eksploatacji maszyn SU160 dostarczonych w 2015 r. zakłady Pesa Bydgoszcz.

Pechowe lokomotywy

Osiągające prędkość 140 km/h nowoczesne lokomotywy SU160 miały zapewnić nową jakość obsługi linii nieelektryfikowanych, a w rzeczywistości stały się źródłem kłopotów.

W pierwszych latach eksploatacji zaczęły się ujawniać takie problemy jak nieodporność na mrozy, awarie systemu antypoślizgowego, przegrzewanie się przetwornic czy seryjna wada silników. Wszystko to skutkowało masowym odwoływaniem pociągów. Dziś Katarzyna Grzduk zapewnia, że przez kilka lat udało się znacznie zmniejszyć awaryjność tych lokomotyw: – *Występujące uszkodzenia są krótkotrwałe i na bieżąco usuwane przez serwis producenta.*

Podczas eksploatacji spalinowozów SU160 objawiły się nie tylko awarie, ale też nienajlepsze właściwości tego taboru. Aby lokomotywa mogła zostać odłączona lub podłączona do składu pociągu, należy po wyłączeniu silnika poczekać aż rozładują się kondensatory. Wydłuża to i tak czasochłonne w polskich warunkach operacje zmiany lokomotywy dodatkowo o około 10 min. Między innymi dlatego w przypadku pociągu IC „Mamry” relacji Białystok – Wrocław zmiana spalinowozu na elektrowóz na stacji Olsztyn Główny zajmuje aż 42 min.

W celu uniknięcia częstych zmian lokomotyw oraz z uwagi na lokalizację sekcji taborowych PKP Intercity pociągi prowadzone są maszynami spalinowymi częściowo także poza nieelektryfikowanymi odcinkami. Zwiększa to liczbę spalinowozów niezbędnych do realizacji przewozów.

Zgrupowane w sekcjach PKP Intercity w Lublinie i Białymstoku lokomotywy SU160 prowadzą pociągi na odcinkach Lublin – Hrubieszów i Hrubieszów – Stalowa Wola oraz Białystok – Elk – Olsztyn i Białystok – Suwałki. Maszynom SU160 ma też zostać powierzona obsługa nowej trasy Białystok – Hajnówka – Siedlce.

Ponadto na połowę 2021 r. planowane jest zakończenie prac remontowych na linii Lublin – Łuków, co umożliwi przywrócenie pociągów kursujących między Warszawą ►

► a Lublinem alternatywną trasą przez Siedlce, Łuków, Radzyń Podlaski, Parczew i Lubartów. Również do obsługi tej trasy mają zostać skierowane lokomotywy SU160. W przypadku pociągów relacji Warszawa – Lublin operacja zmiany elektrowozu na spalinowóz ma odbywać się nie tak jak wcześniej w Łukowie, lecz w Siedlcach. Dzięki temu zetkną się obszary obsługiwane lokomotywami SU160 z sekcji w Lublinie i Białymstoku. Ułatwi to przekazywanie spalinowozów między tymi sekcjami wedle bieżących potrzeb albo nawet – zgodnie z nową koncepcją przewoźnika – przypisanie wszystkich maszyn tej serii do jednej sekcji. Pytanie, czy dzięki temu lokomotywy SU160 opuści prześladowcy je od kilku lat pech.

Zmarnowane trzy miesiące

– Z 10 lokomotyw SU160 cztery wyłączone są z powodu wypadków komunikacyjnych – mówi rzeczniczka PKP Intercity Katarzyna Grzduk. – Zakończenie naprawy SU160-008 pozwoli uzyskać rezerwę taborową niezbędną do niezakłóconego prowadzenia przewozów.

Naprawianie lokomotywy SU160-008, po tym jak uległa wypadkowi w listopadzie 2020 r., zajęło prawie pół roku. PKP Intercity jest ratowane przez Pesę, która od dłuższego czasu udostępnia przewoźnikowi własny spalinowóz – prototyp, który zapoczątkował produkcję serii SU160. Nie zmienia to faktu, że współpraca PKP Intercity z Pesą – która zgodnie z kontraktem na dostawę lokomotyw odpowiada za ich serwisowanie do 2027 r. – pozostawia wiele do życzenia.

Kolejną uszkodzoną maszyną, SU160-009, pod którą 3 lutego 2021 r. koło Grajewa wjechała ciężarówka, na wiele tygodni po tym wypadku pozostawiono na stacji Grajewo. – Oczekujemy na wykonanie przez zespół serwisowy Pesy oględzin pojazdu na stacji w Grajewie, które są niezbędne do dalszego planowania transportu lokomotywy



• Stacja Grajewo, początek maja 2021 r.: lokomotywa SU160-009 już trzeci miesiąc po zderzeniu z ciężarówką oczekuje na zabranie do naprawy.

do zakładu w Bydgoszczy – tłumaczyła pod koniec kwietnia 2021 r. Katarzyna Grzduk. – Ustalano jest termin oględzin zgodny z możliwościami zakładu Pesa i PKP Intercity.

Do oględzin przystąpiono dopiero na początku maja 2021 r., ale dwa tygodnie lokomotywa nadal stała w Grajewie. W czasie, gdy lokomotywa SU160-009 trzeci miesiąc oczekiwała oględzin, maszyn SU160 zabrakło do realizacji połączeń na trasach w województwie lubelskim. W ostatnim tygodniu kwietnia 2021 r. pociąg TLK „Zamoyski” relacji Piła – Hrubieszów został kilkakrotnie odwołany na odcinku od Lublina, zaś pociąg IC „Hetman” relacji Hrubieszów – Wrocław nie pojechał na odcinku do Stalowej Woli. Także i tu podróżni musieli przesiąść się do autobusów.

Spalinowy koronawirus

Problem zastępowania pociągów autobusami byłby może mniejszy, gdyby PKP Intercity dysponowało większą liczbą spalinowozów zdolnych do pracy liniowej.

W czerwcu 2019 r. przewoźnik zlecił Fabryce Pojazdów Szynowych H. Cegielski przebudowę 13 kolejnych lokomotyw manewrowych SM42 do nowej wersji SU4220. – Ich zastosowanie będzie uniwersalne, co pomoże nam sprawnie zarządzać także nieprzewidzianymi sytuacjami na szlakach kolejowych – mówił prezes PKP Intercity Marek Chraniuk podczas podpisania kontraktu, który miał zostać wykonany w ciągu dwóch lat. Tymczasem w kwietniu 2021 r. poznańska fabryka skończyła prace dopiero przy pierwszej maszynie – opóźnienie oczywiście tłumaczy się epidemią koronawirusa.

PKP Intercity zamierza używać maszyn SU4220 głównie do manewrów, ale z uwagi na możliwość zasilania wagonów w energię elektryczną będzie można je kierować także do pracy liniowej. Maszyny SU4220, tak jak lokomotywy wcześniejszej wersji SU4210, będą osiągać prędkość maksymalną 90 km/h.

Przeznaczenie na złom

Gdy PKP Intercity już od lat nie może uwolnić się od kłopotów taborowych, jej

spółka-siostra PKP Cargo wysłała na złom kolejne lokomotywy, które mogłyby zapewnić obsługę pociągów dalekobieżnych na liniach niezelektryfikowanych.

Spalinowozy SU46, bo o nich mowa, zostały wyprodukowane w latach 1974-1985 do prowadzenia pociągów pasażerskich na liniach bez sieci trakcyjnej. Lokomotywy te cechują się dużą mocą pozwalającą na dynamiczne prowadzenie także dłuższych składów, zapewniają zasilanie wagonów w energię elektryczną, a przy tym mogą osiągać prędkość 120 km/h. Dla porównania ich rówieśnice z Czech – dzierżawione przez PKP Intercity lokomotywy serii 754 – nie mogą jechać szybciej niż 100 km/h.

Gdy w 2008 r. dokonano relokacji taboru między spółkami Grupy PKP, wszystkie 33 maszyny SU46 zostały przypisane do przewoźnika zajmującego się przewozami towarowymi. I lokomotywy, które od lat sprawdzały się w ruchu pasażerskim, zaczęły zajmować się głównie zwożeniem wagonów towarowych z bocznic i ładowni. Do 2015 r. PKP Cargo udostępniło niewielką liczbę lokomotyw SU46 na potrzeby PKP Intercity, potem praktyka ta została zarzucona.

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” na początku 2018 r. wskazywał, że maszyny SU46 mogłyby pomagać w rozwiązaniu problemów PKP Intercity z obsługą połączeń na liniach niezelektryfikowanych. Wówczas przedstawiciele PKP, PKP Cargo i PKP Intercity zgodnie stwierdzili, iż „w związku z innym przeznaczeniem lokomotyw SU46 nie ma takiej możliwości”.

W 2018 r. PKP Cargo dysponowało siedmioma czynnymi lokomotywami SU46. Obecnie na chodzie jest tylko jedna maszyna tej serii. Pozostałe spalinowozy SU46 niszczej na torach odstawczych w różnych częściach kraju oraz są sprzedawane na złom.

Gdy PKP Intercity boryka się z ciągłym brakiem lokomotyw spalinowych, a spółka PKP Cargo złomuje spalinowozy, szef Grupy PKP Krzysztof Mamiński nie traci dobrego samopoczucia i powtarza słowa o coraz lepszej koordynacji działań poszczególnych spółek.

KAROL TRAMMER

Pociągi, które nie pojechały

Takie sytuacje powtarzają się właściwie co roku: na początku prac nad ofertą PKP Intercity na kolejny sezon planowane są nowe połączenia, które jednak na kolejnych etapach tworzenia rozkładu jazdy z niego wypadają i ostatecznie nie pojawiają się na torach. Podczas prac nad ofertą na 2021 r. takí los spotkać wstępnie planowane i nawet zaansowane przez Ministerstwo Infrastruktury połączenie Zielona Góra - Głogów - Wschowa - Leszno - Ostrów Wielkopolski - Łódź - Warszawa. Niektóre plany już od kilku lat nie mogą doczekać się realizacji. Przykładowo na wstępnym etapie tworzenia oferty na 2017 r. planowano wprowadzenie pociągów relacji:

- Gorzów Wlkp. - Międzyrzecz - Zbąszynek - Zielona Góra - Wrocław - Kraków - Przemyśl;
- Warszawa - Itawa - Jabłonowo Pomorskie - Grudziądz - Tuchola - Chojnice - Człuchów - Szczecinek;
- Suwałki - Olecko - Elk - Olsztyn - Trójmiasto - Szczecin.

Podstawową przeszkodą, przez którą połączenia po dziś dzień nie znalazły się w rozkładzie jazdy, jest wciąż niewielka liczba lokomotyw spalinowych w PKP Intercity. Trasy tych pociągów miały bowiem częściowo przebiegać liniami niezelektryfikowanymi.

– Dzięki tej ustawie przywrócimy do życia tę linię kolejową i ten dworzec, który znajduje się przed nami, a którego okna dzisiaj zabite są blachą – mówił w marcu 2020 r. prezydent Andrzej Duda, podpisując na peronie w Końskich ustawę wprowadzającą program Kolej Plus.

Kolej nie zna granic?

Wygląda na to, że mieszkańcy Końskich na spełnienie obietnicy prezydenta będą musieli poczekać co najmniej kilka lat.

W sierpniu 2020 r. samorzady województw świętokrzyskiego i łódzkiego podpisały umowę o wspólnym uczestnictwie w programie Kolej Plus. Linia Opoczno – Końskie – Skarżysko-Kamienna przechodzi bowiem przez dwa regiony. I choć – poza wykorzystywaną tytko w ruchu dalekobieżnym Centralną Magistralą Kolejową – to jedyny ciąg, który przekracza granicę województw świętokrzyskiego i łódzkiego, pociągi pasażerskie nie kursują nim od 2009 r.

– Kolej nie zna granic, ludzie jeżdżący koleją chcieliby przemieszczać się pomiędzy miejscowościami niezależnie od tego, w którym regionie one leżą – mówił przed zawarciem umowy marszałek województwa łódzkiego Grzegorz Schreiber. Słowa te padły podczas konferencji na stacji w Opocznie. – Na tym dworcu pociąg kończy bieg, a powinien jechać dalej w kierunku województwa świętokrzyskiego. I taki właśnie jest nasz cel. Program Kolej Plus daje możliwości realizacji tego celu.

Choć koncepcja modernizacji oraz elektryfikacji linii Skarżysko-Kamienna – Końskie – Opoczno została zgłoszona do Kolei Plus przez samorząd województwa świętokrzyskiego, to wstępne studium planistyczno-prognostyczne zlecił samorząd województwa łódzkiego. Koszt opracowania – będącego warunkiem przejścia do kolejnego etapu programu – to 2,5 mln zł. Studium ma być gotowe w październiku 2021 r.

Piotr Malepszak, były pracownik spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, zwraca uwagę, że wśród linii zgłoszonych do programu Kolej Plus są takie, których parametry już dziś pozwalają na przywrócenie ruchu pasażerskiego, po wykonaniu drobnych prac w miejscach obsługi podróżnych: – Należy do nich odcinek Opoczno – Końskie – Skarżysko-Kamienna, na którym pociągi pasażerskie mogą osiągać 80 km/h z tylko jednym punktowym ograniczeniem prędkości. Zamiast studiować i debatować, można szybko stworzyć ofertę przewozową.

Nieelektryfikowana linia Opoczno – Końskie – Skarżysko-Kamienna jest czynna: jeżdżą nią składy towarowe, a do reaktywacji ruchu pasażerskiego niezbędne jest jedynie uporządkowanie peronów, ustawienie na nich ławek i gablot informacyjnych. Nawiasem mówiąc, koszt tych prac byłby mniejszy niż kwota, którą przeznaczono na wstępne studium planistyczno-prognostyczne.

W przyszłości

Mając na uwadze, że pierwsze większe pieniądze na realizację programu Kolej Plus

Czekając na Kolej Plus

Pociągi pasażerskie mają pojechać przez Końskie dopiero za kilka lat. A mogłyby jeździć już dziś



• Peron, na którym prezydent Andrzej Duda podpisał ustawę wprowadzającą Kolej Plus.

zrząd znacznie przekazywać spółce PKP PLK od 2024 r., a także zakładając, że linia ostatecznie zostanie zakwalifikowana do programu, to zakończenie jej modernizacji nastąpi najwcześniej za pięć lat. Czy mieszkańcy województw łódzkiego i świętokrzyskiego muszą aż tyle czekać na uruchomienie połączeń między tymi regionami?

– Rozważamy wcześniejsze uruchomienie połączeń na linii Skarżysko-Kamienna – Końskie – Opoczno pod warunkiem pozyskania przez spółkę Polregio taboru dwunapędowego, który umożliwi realizację połączeń zarówno na liniach zelektryfikowanych, jak i na linii spalinowej – mówi Monika Michalska z samorządu województwa świętokrzyskiego, precyzując, że na etapie ubiegłorocznych konsultacji Krajowego Planu Odbudowy władze regionu złożyły fiszkę przewidującą zakup przez Polregio czterech elektryczno-spalinowych zespołów trakcyjnych.

Linia biegnąca przez Końskie jest jedyną linią nieelektryfikowaną w województwie świętokrzyskim. Miejscowy zakład Polregio aktualnie nie jest w stanie obsługiwać tego ciągu, gdyż nie ma ani jednego szynobusu. Jednakże spółka Polregio dysponuje takim taborom w sąsiednim zakładzie łódzkim – skąd pociągi spalinowe docierają do Opoczna, kończąc bieg 15 km przed granicą województw.

Dopytujemy więc, czy możliwe jest wydłużenie ich trasy do Końskich i Skarżyska-Kamiennej bez czekania zarówno na zakupy nowego taboru, jak i na wcale nie niezbędną do reaktywacji połączeń modernizację linii w ramach projektu zgłoszonego do programu Kolej Plus.

– Głównym celem tegoż projektu nie jest sama infrastruktura kolejowa, ale przede wszystkim skomunikowanie w przyszłości naszych regionów – zapewnia Michalska. Po czym dodaje: – Uruchomienie połączeń na nowych liniach jest obwarowane dokładnym obiegowaniem składów pociągów, rozkładem jazdy, określeniem kosztów i wpływu na rekompensatę.

Pod znakiem zapytania

Paradoksalnie w przypadku linii Skarżysko-Kamienna – Końskie – Opoczno program Kolej Plus stał się okazją do odsunięcia tematu reaktywacji połączeń o kilka lat.

Kolejny paradoks jest taki, że z jednej strony warunkiem przywrócenia połączeń ma być zakup składów elektryczno-spalinowych, a z drugiej strony kluczowym elementem zgłoszonej do Kolei Plus modernizacji linii łączącej województwa świętokrzyskie i łódzkie ma być elektryfikacja, co pod znakiem zapytania stawia sensowność zakupu taboru dwunapędowego (znacznie droższego od standardowych pociągów spalinowych czy elektrycznych).

Na drodze do reaktywacji połączeń na linii przez Końskie nie powinno być przeszkód politycznych, gdyż ciąg biegnie przez dwa województwa, w których samodzielną większość ma Prawo i Sprawiedliwość.

Ciekawe czy Andrzej Duda – którego kadencja upływa w 2025 r., a więc po pięciu latach od złożenia przez niego podpisu pod ustawą o programie Kolei Plus – doczeka tego, że jeszcze jako prezydent będzie mógł powitać połączenia na choćby jednej linii zgłoszonej do tego programu.

KAROL TRAMMER

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Dramat pedagogiczny

Zdjęcie przedstawia jedną z kolejek, które na Filtrach w Warszawie wwoziły świeży piach do filtrów powolnych, a piach zużyty – wywoziły. Była to wówczas rzecz zwyczajna, funkcję pełniąca dziś przez ciężarówki, pełniły wtedy kolejki przemysłowe w obrębie fabryk, kamieniołomów, cegielni i wielkich budów. Z tym, że kolejki poruszające się po Filtrach były widoczne z okien tylko połowy klas pobliskiej szkoły podstawowej, a nie było ich widać z okien drugiej połowy klasy, okien patrzących nie na Filtry, lecz na boisko. Rok w rok uczniowie modlili się, aby ich klasa była z widokiem na kolejki, bowiem nie tyle śledzili wtedy przebieg lekcji, ile obserwowali ruch kolejek, a jeśli nauczyciel zakazywał, to też obserwowali - udając, że nie obserwują. Z kolei nauczyciele za wszelką cenę chcieli uzyskać klasę po stronie boiskowej. Jak powiedziała po wielu latach swym dawnym uczniom wychowawczyni, walki o klasy zmieniły ciało pedagogiczne w pole bitewne każdego z każdym, każdego z każdą i każdej z każdą.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Trygław”

Kołobrzeg – Poznań Główny

Pociąg regionalny „Trygław” o ponadregionalnej relacji z Kołobrzegu do Poznania po drodze zatrzymuje się na 47 stacjach i przystankach. Jeden z postojów „Trygław” ma w Tychowie. Tychowo to małe miasto, którego jedną z atrakcji jest znajdujący się na miejscowym cmentarzu głaz narzutowy. Ten największy głaz w Polsce nosi imię Trygław – ma 50 metrów obwodu, a jego masę szacuje się na 2 tysiące ton. Głaz dostał się do Tychowa ze Skandynawii wraz z łądolodem. Trygław zwieńczony jest krzyżem, który umieścili mieszkańcy miejscowości w 1874 roku, kiedy Tychowo leżało w granicach Cesarstwa Niemieckiego i nazywało się Groß Tychow. Legenda głosi, że pod głazem znajduje się posąg Trygława, bóstwa otaczanego kultem przez Słowian Połabskich i Pomorzan. Trygław, czy inaczej Trzygłów, cechował się trzema głowami. Od 1996 roku głaz Trygław widnieje na herbie Tychowa. Tak jak Trygław jest największym głazem w Polsce, tak góra Triglav w słoweńskich Alpach Julijskich jest najwyższym szczytem całej Słowiańszczyzny. Raczej trudno sobie wyobrazić, aby zatrzymujący się na wszystkich stacjach i przystankach pociąg „Trygław” wydłużył swoją relację i połączył obydwa te miejsca.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Coraz większa dostępność kolei i stale rosnący komfort podróżowania. Jednak nie spoczywamy na laurach i chcąc zapracować na zaufanie naszych pasażerów, realizujemy największy w swojej historii program inwestycyjny »PKP Intercity – Kolej Dużych Inwestycji«”.

Źródło: miesięcznik „W Podróż. Z PKP Intercity narodowym przewoźnikiem kolejowym”

Wydawca: Skivak

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Grozi również, że autobus szynowy, służący do obsługi ruchu pasażerskiego na liniach o niewielkich potokach podróży, któregoś dnia zjedzie nam do domu. Brak remontu nasypu, mówi urzędnik ze starostwa, wyciągając z aktówki formularze, w planach rozbudowa wezła. Bardzo słuchamy przy herbacie (wolno pić; kawa - wzbroniona). Zachwala szynobusy, to nie urzędnik tylko komiwojażer. W przypadku wyposażenia w odpowiednio mocny zespół napędowy i odpowiednie sprzęgi szynobus może ciągnąć zwykłe lub odpowiednio dostosowane do niego konstrukcyjnie wagony doczepne, twierdzi, choć buty sciągnął przy wejściu i drze palcami wykładzinę”

Jakub Kornhauser*, „Dziewięć dni w ścianie”

*urodzony w 1984 r. poeta, tłumacz, eseista, redaktor, krytyk literacki, wykładowca literaturoznawstwa na Uniwersytecie Jagiellońskim