

# Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

## SYSTEMOWY CHAOS

Jak (nie) działa  
nowoczesny system  
sterowania  
ruchem  
ETCS



## POŁĄCZENIA

### Cztery pary pociągów to za mało

Samorządy województw łódzkiego i świętokrzyskiego postanowiły nie czekać na program Kolej Plus i podjęły decyzję o reaktywacji połączeń pasażerskich na linii kolejowej Opoczno – Końskie – Skarżysko-Kamienna.

Na to, że stan linii – w ruchu pasażerskim niewykorzystywanej od 2009 r. – obecnie umożliwi kursowanie pociągów z prędkością 80 km/h, zwracaliśmy uwagę w poprzednim numerze „Z Biegiem Szyn”. Wówczas Monika Michalska z samorządu województwa świętokrzyskiego uzależniała uruchomienie połączeń od zakupu przez Polregio pociągów spalinowo-elektrycznych. Jednakże w połowie czerwca 2021 r. świętokrzyski marszałek Andrzej Bętkowski zapowiedział, że połączenia będą obsługiwane szynobusami posiadanymi przez Polregio i wystartują w połowie grudnia 2021 r.: –  *Dzięki współpracy z województwem łódzkim uruchomimy minimum cztery pary pociągów.*

Czy taka oferta przewozowa – po cztery pociągi w każdą stronę – może przekonać mieszkańców do podróży koleją? –  *W sytuacji zupełnego braku oferty transportu publicznego, cztery pary połączeń są już pewnego rodzaju rewolucją – mówi dr Michał Beim z Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu, w latach 2016-2017 członek zarządu PKP. – Ważniejsze od liczby kursów jest dopasowanie oferty do potrzeb i rytmu życia lokalnych społeczności. Jednak w tych państwach, gdzie transport publiczny jest najlepszy, standardem dla ruchu regionalnego jest takt godzinny. Na najmniej uczęszczanych trasach dopuszcza się kursy co dwie godziny, przez cały dzień czy tylko poza szczytami.*

Z początkiem września 2021 r. ruszyć mają pociągi pasażerskie z Dębicy do Mielca, który tym samym po 12 latach wróci na mapę połączeń kolejowych. Na rewitalizację liczącej 32 km linii przeznaczono 224,5 mln zł. Zaplanowany rozkład jazdy zakłada kursowanie jedynie czterech par połączeń: z 60-tysięcznego Mielca pociągi mają odjeżdżać tylko o 6:06, 7:32, 14:23 i 16:04.

Podobnie ma być w liczącej 63 tys. mieszkańców Łomży, do której pociągi pasażerskie przestały docierać już w 1993 r., gdy była jeszcze miastem wojewódzkim. –  *Region łomżyński bardzo potrzebuje połączenia kolejowego. Z pewnością remont linii ze Śniadowa do Łomży da impet do rozwoju dla tej części naszego województwa – podkreśla marszałek województwa podlaskiego Artur Kosicki. W listopadzie 2020 r. zlecono dopiero wykonanie projektu rewitalizacji linii. Na reaktywację połączeń kolejowych łomżanie muszą poczekać więc jeszcze kilka lat, mimo to samorząd województwa podlaskiego już zapowiada, że między Białymstokiem a Łomżą jeździć mają tylko cztery pary pociągów.*

W województwie warmińsko-mazurskim taka liczba pociągów obsługuje zmodernizowaną za 380 mln zł linia Szczytno – Ruciane-Nida – Pisz – Elk. W regionie tym trwa obecnie modernizacja linii Olsztyn – Braniewo, na której przed rozpoczęciem prac kursowały zaledwie trzy pary pociągów. Samorząd województwa został zobligowany przez Unię Europejską do zaplanowania na linii większej liczby połączeń – w przeciwnym razie przedsięwzięcie nie otrzymałoby rekomendacji do dofinansowania z Europejskiego Funduszu Regionalnego.

Tymczasem polskie programy określają cztery pary pociągów za akceptowalny standard. Zadeklarowanie takiej oferty pozwala na ujęcie inwestycji zarówno w przyjętym przez rząd w maju 2021 r. Programie Budowy lub Modernizacji Przystanków Kolejowych, jak i w programie Kolej Plus (choć tu za każdą kolejną parę pociągów przyznawany jest dodatkowy punkt w rankingu przedsięwzięć).

W Wielkopolsce czterema parami pociągów obsługiwane są odcinki leżące głównie na peryferiach regionu: Jarocin – Krotoszyn, Wągrowiec – Gołańcz i Kępno – Kluczbork. Na odcinku Wolsztyn – Zbąszyń kursują tylko trzy pary, przez co ostatni pociąg z Wolsztyna odjeżdża już o 15:40. Na Pomorzu na linii Chojnice – Człuchów – Szczecinek kursują trzy pary pociągów, a na linii Chojnice – Kościerzyna zaledwie dwie.

–  *Relacja kosztów stałych do zmiennych zachęca do zwiększania liczby kursów. Tabor nawet, gdy nie jeździ, kosztuje – mówi Beim. •*



● Czarniecka Góra na linii Opoczno – Końskie – Skarżysko-Kamienna. W grudniu 2021 r. mają tędy pojechać pociągi pasażerskie.

## REAKTYWACJE

### Linia Sierpc – Brodnica szykowana na powrót połączeń pasażerskich

Trwa remont na linii kolejowej wybiegającej z Sierpca w kierunku Brodnicy. –  *Na 12-kilometrowym odcinku między stacją Sierpc a Szczutowem, gdzie obowiązywała prędkość maksymalna 20 km/h, wykonawca wymienia szyny i podkłady. Oczyszczana i uzupełniana jest podsypka tłuczniowa – mówi Przemysław Zieliński ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. – Po zakończeniu robót i uzyskaniu wymaganych pozwoleń pociągi będą mogły jechać z prędkością 80 km/h. Zakończenie robót planowane jest na koniec września 2021 r.*

Remont prowadzony jest pod kątem planów uruchomienia przez PKP Intercity pociągu relacji Katowice – Łódź – Płock – Sierpc – Rypin – Brodnica – Grudziądz – Trójmiasto. Ministerstwo Infrastruktury zadeklarowało, że pociąg ruszy w grudniu 2021 r., docierając do szeregu miast powiatowych położonych obecnie poza siecią połączeń dalekobieżnych. Uruchomienie nowego pociągu oznaczać będzie reaktywację ruchu pasażerskiego na linii z Sierpca przez Rypin do Brodnicy, z której połączenia wycofano w kwietniu 2000 r. – od tego czasu kursują tędy tylko składy towarowe.

Wygląda na to, że mający jeździć raz na dobę skład spółki PKP Intercity będzie jedynym pociągiem pasażerskim kursującym między Sierpcem a Brodnicą. Jak na razie nic bowiem nie wskazuje na to, że poprawa stanu linii zostanie wykorzystana także do reaktywacji pociągów regionalnych. –  *Na obecną chwilę nie były prowadzone rozmowy z województwem kujawsko-pomorskim w sprawie uruchomienia połączeń kolejowych na odcinku Sierpc – Rypin – Brodnica – mówi Marta Milewska, rzecznik prasowy samorządu województwa mazowieckiego. •*



W tym miejscu pociągi muszą zwalniać do 40 km/h, a pasażerowie odczuwają lekkie szarpnięcia wagonami. W pobliżu Garwolina na niedawno zmodernizowanej magistrali z Lublina do Warszawy doszło do wybożenia toru. Prawdopodobnie przyczyną tej sytuacji są błędy popełnione na etapie budowy podtorza w czasie prac modernizacyjnych zrealizowanych w latach 2017-2019.



● Powstający peron w Raszujce na przywracanej do życia linii Ostrołęka – Chorzele.

#### MODERNIZACJE

### Przystanek, którego miało nie być

W ramach rozpoczętej w 2019 r. rewitalizacji linii kolejowej Ostrołęka – Chorzele zaplanowano likwidację przystanku osobowego w liczącej 250 mieszkańców wsi Raszujka. Stary peron miał zostać rozebrany, a wybudowanie nowego nie było przewidziane.

– Decyzja o likwidacji przystanku wynikała z analiz studialnych przeprowadzonych w latach 2016-2018 – tłumaczy Tomasz Łotowski ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Koncepcję rozmieszczenia przystanków na rewitalizowanej linii przygotowała hiszpańska firma IDOM w ramach zlecenia na opracowanie dokumentacji przedprojektowej. Poza zniesieniem przystanku Raszujka nie wprowadzono zmian w lokalizacji miejsc postojów pociągów względem stanu sprzed zamknięcia linii w 2001 r.

We wrześniu 2019 r. z wnioskiem o zmianę decyzji i zachowanie przystanku w Raszujce zwrócił się do spółki PKP PLK starosta przasnyski Krzysztof Bieńkowski. – Wniosek został uargumentowany licznymi prośbami mieszkańców – mówi Magdalena Lewandowska ze starostwa w Przasnyszu.

Początkowo przedstawiciele kolei sugerowali, że potrzeby mieszkańców Raszujki zaspokoi przystanek w oddalonej o 6 km wsi Olszewka.

W marcu 2020 r. w Urzędzie Miasta i Gminy Chorzele zorganizowano spotkanie, podczas którego mieszkańcy Raszujki wraz z sołtysiem Wojciechem Grabowskim przekonywali przedstawicieli spółki PKP PLK do zmiany decyzji w sprawie przystanku w ich wsi. W maju 2020 r. wniosek o zachowanie przystanku w Raszujce przesłała do PKP PLK burmistrz Chorzel Beata Szczepankowska.

W połowie 2020 r. Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK poinformowało, że gotowe jest zmienić decyzję. – Przystanek Raszujka włączono w zakres rewitalizacji linii po uzgodnieniach z mieszkańcami, Starostwem Powiatowym w Przasnyszu oraz Urzędem Miasta i Gminy Chorzele – mówi dziś Łotowski. – Prowadzone są uzgodnienia w zakresie finansowania w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego.

Doprojektowanie i budowa nieprzewidzianego wcześniej peronu wraz z infrastrukturą towarzyszącą wiąże się ze zwiększeniem kosztu rewitalizacji linii o około 1,1 mln zł. Peron w Raszujce już powstaje – podróżni będą mogli z niego zacząć korzystać z chwilą uruchomienia przewozów między Ostrołęką a Chorzelami. – Zakończenie prac planowane jest na 2023 r. – mówi Łotowski.

Jeszcze rok temu spółka PKP PLK zapowiadała, że rewitalizacja 56-kilometrowej linii potrwa do 2022 r. ●

#### INFRASTRUKTURA

### Kapiące remonty na linii Nasielsk – Sierpc

Remont 42-metrowego mostu w Płońsku skutkuje wstrzymaniem ruchu pociągów na całej liczącej 88 km linii Nasielsk – Sierpc. Koleje Mazowieckie wprowadziły zastępczą komunikację autobusową na okres od 1 lipca do 15 sierpnia 2021 r. W tym czasie na zlecenie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe zostaną wykonane prace na przeprawie przez Płonkę. Po ich wykonaniu pociągi przestaną zwalniać w tym miejscu do 30 km/h. – Wymienione zostaną mostownice, przebudowane przyczółki i podpory obiektu. Stalowa konstrukcja będzie zabezpieczona powłoką antykorozyjną – mówi Martyn Jandula z PKP PLK.

Przejazd autobusem zastępczym z Sierpca do Nasielska trwa około pół godziny dłużej niż podróż pociągiem. W niektórych miejscowościach punkty zatrzymania autobusów wyznaczone zostały nawet około 2 km od przystanków kolejowych, a ponadto autobusami zastępującymi pociągi Kolei Mazowieckich nie można wozić rowerów, co stanowi problem między innymi dla udających się w rejon doliny Wkry, będący popularnym celem letnich wypadów.

To już trzeci rok z rzędu, gdy w sezonie letnim spółka PKP PLK prowadzi na linii Nasielsk – Sierpc prace skutkujące wstrzymaniem ruchu pociągów na wiele tygodni. W 2020 r., od połowy czerwca do końca sierpnia, autobusy zastępcze kursowały na odcinku Raciąż – Sierpc z powodu remontu mostu koło Koziębrod. W efekcie prac prędkość na moście podniesiono z 30 do 60 km/h. W lipcu i sierpniu 2019 r. autobusy zastępcze przewoziły pasażerów między Nasielskiem a Płońskiem, ponieważ trwała wymiana podkładów i szyn w rejonie Cieksyna – pozwoliło to na odcinku o długości 5,4 km zwiększyć prędkość dla szynobusów z 60 do 100 km/h, skracając ich przejazd o 3 min.

Generalnie na linii Nasielsk – Sierpc dla szynobusów obowiązuje prędkość 60 km/h, poza początkowym fragmentem o długości 1,8 km w rejonie Nasielska, którym zarządza Zakład Linii Kolejowych w Warszawie – tu pociągi nie mogą jechać szybciej niż 50 km/h. Reszta linii leży w gestii Zakładu Linii Kolejowych w Bydgoszczy. Pociągi towarowe między Nasielskiem i Sierpcem obowiązujące prędkość maksymalna 50 km/h. Na linii jest kilka punktowych ograniczeń do 20-40 km/h spowodowanych złym stanem infrastruktury oraz ograniczoną widocznością lub brakiem sygnalizacji na skrzyżowaniach z drogami. ●

#### RUCH

### Pociągi błąkają się po modernizowanych węzłach

Trwające obecnie modernizacje największych węzłów kolejowych wywołują utrudnienia nie tylko widoczne dla pasażerów. Przewoźnicy muszą przesyłać swoje skład z oraz na stacje postojowe okrężnymi i czasochłonnymi trasami.

Mniejsza liczba torów na przebudowywanej stacji Warszawa Zachodnia uniemożliwia przestawianie lokomotywy na drugi koniec składu. Kończące tu bieg pociągi PKP Intercity kierują się więc dalej na Warszawę Główną Towarową, skąd po zmianie kierunku jazdy udają się na stację postojową Warszawa Grochów, jadąc linią towarową przez Warszawę Jelonki do stacji Warszawa Gdańska i dalej linią obwodową. Ale na przykład pociąg IC „Neptun” po przyjeździe z Gdyni i wypuszczeniu pasażerów na stacji Warszawa Zachodnia jedzie na stację towarową Warszawa Okęcie – tam zmienia kierunek i udaje się na stację postojową Warszawa Grochów z powrotem przez Warszawę Zachodnią, linię średnicową i Warszawę Wschodnią.

W Łodzi sytuację utrudnia przebudowa wylotu z Łodzi Kaliskiej w kierunku stacji Łódź Widzew. Składy z torów postojowych na stacji Łódź Kaliska muszą być podsyłane na Łódź Fabryczną jeszcze bardziej okrężnymi trasami niż zwykle. Na przykład pociąg TLK „Korczak”, aby wyruszyć o 4:34 z Łodzi Fabrycznej do Warszawy, opuszcza tory postojowe na Łodzi Kaliskiej już około 2:00 i kieruje się na stację Łódź Lublinek, gdzie zmienia kierunek, a następnie okrąży miasto przez stacje Łódź Chojny, Łódź Olechów, Łódź Widzew i dopiero podstawia się na dworzec Łódź Fabryczna. Z kolei składy pociągów IC „Łodzianin” i TLK „Zosia” z Warszawy po skończeniu biegu na Łodzi Fabrycznej przesyłane są na Łódź Kaliską przez Łódź Widzew i Zgierz – jako że na tych stacjach konieczna jest zmiana kierunku, przejazd taki zajmuje nawet ponad 2 godz.

Problemy występują również w Krakowie. Z ciągu dwutorowego w ciąg czterotorowy rozbudowywany jest newralgiczny odcinek Kraków Płaszów – Kraków Główny. Obecnie ruch między tymi stacjami prowadzony jest tylko jednym torem. W związku z tym duża część składów ze zlokalizowanej na południu Krakowa stacji postojowej Prokocim jest kierowana małą obwodnicą towarową przez Kraków Olszę do stacji Kraków Mydlniki, by tam zmienić kierunek i następnie podstawić się na Kraków Główny od strony północno-zachodniej. ●

Jeszcze na początku maja 2021 r. na wlocie linii do Radomia nie był ułożony nowy tor, a już 2 czerwca 2021 r. na radomską stację wjechała z kierunku Warszawy drezyna z oficjalnymi na pokładzie. Dwa tygodnie później przewoźnicy rozpoczęli jazdy w celu zapoznania szlaku przez maszynistów i od 28 czerwca 2021 r. w całej relacji Warszawa – Radom pasażerów znów wożą pociągi.

## Rok, czyli dwa lata

Autobusy zastępcze jeździły przez dwa lata – od marca 2019 r. Po zawarciu kontraktu z firmą Swietelsky Rail na rozbudowę odcinka Warka – Radom do ciągu dwutorowego spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zapowiadała, że pociągi nie będą kursować przez rok. Ostatecznie ruch zaczął być etapami przywracany dopiero w 2021 r.: w lutym pociągi dojechały do Dobieszyna, w maju do Bartodziej, a w połowie czerwca dotarły do zlokalizowanego tuż przed granicą Radomia przystanku Lesiów. I wreszcie pod koniec czerwca wjechały do Radomia.

Na nowo otwartym odcinku z Lesiowa do Radomia wciąż trwają prace budowlane. Nowe przystanki Radom Gołębiów i Radom Północny dopiero powstają, na razie otwarto tylko przystanek Radom Stara Wola. Co więcej, drugi tor na terenie Radomia jest dopiero budowany.

## Wąskie gardło

Na 13-kilometrowym odcinku między posterunkiem koło Lesiowa a Radomiem ruch odbywa się po jednym torze. Na tym wąskim gardle kumulują się zakłócenia. Nagminne są sytuacje, że zarówno na stacji Radom, jak i przed posterunkiem koło Lesiowa pociągi muszą czekać na opóźnione składy z naprzeciwka.

Na czynnym od końca czerwca odcinku nie zostały jeszcze uruchomione urządzenia sterowania ruchem. Ruch odbywa się więc na podstawie rozkazów pisemnych – w celu ich przyjęcia pociągi jadące od strony Warszawy mają dodatkowo, trwającą nawet kilka minut postój na posterunku koło Lesiowa.

Wciąż na żadnym fragmencie linii Warszawa – Radom nie wprowadzono docelowej prędkości. Między Warszawą a Czachówkiem Południowym pociągi mogą jechać 120 km/h, a między Czachówkiem a Radomiem nie mogą przekraczać 100 km/h, przy czym na terenie Radomia wprowadzone są dodatkowe ograniczenia prędkości z uwagi na wciąż trwające prace budowlane.

Warunkiem wprowadzenia prędkości 160 km/h jest zbudowanie przez spółkę PKP Energetyka nowych podstacji trakcyjnych oraz przeprowadzenie procesu certyfikacji infrastruktury, zasilania energetycznego i urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Ministerstwo Infrastruktury zapowiada, że nastąpi to do końca 2023 r. i dopiero wtedy będzie możliwe osiągnięcie docelowego czasu jazdy między Warszawą a Radomiem.

## Czekając na drugi tor

Dziś zgodnie z rozkładem jazdy – z którego dotrzymaniem są na razie problemy – pociągi Kolei Mazowieckich stające na wszystkich stacjach i przystankach pokonują

# Godzina Radomia

Pociągi wróciły na linię Warszawa – Radom, ale przebudowa nadal trwa



• 28 czerwca 2021 r.: pierwszy dzień kursowania pociągów w pełnej relacji Warszawa – Radom. Pociąg z kierunku Warszawy mija budowany przystanek Radom Gołębiów.

relację Warszawa Śródmieście – Radom w czasie od 1 godz. 51 min. do 2 godz. 3 min., zaś przyspieszony „Radomiak” z postojami w Piasecznie, Zalesiu Górnym, Czachówku Południowym, Chynowie, Warce i Dobieszynie jedzie 1 godz. 28 min.

Jedynemu jak na razie pociągowi dalekobieżnemu – IC „Sienkiewicz” – wyznaczono na przejazd 1 godz. 24 min. Pozostałe składy PKP Intercity nadal między Warszawą a Radomiem kursują objazdami: albo przez Przysuchę i Centralną Magistralę Kolejową, albo przez Dęblin i Pilawę. Ze skierowaniem reszty pociągów na linię Radom – Warszawa PKP Intercity czeka do momentu otwarcia dwóch torów.

Koleje Mazowieckie zakładają, że na trasie Radom – Warszawa pociągi docelowo będą kursować co godzinę, a w szczycie dwa razy na godzinę – częstotliwość mają dogęszczać przede wszystkim połączenia przyspieszone. Na taką ofertę można liczyć jednak dopiero po zakończeniu prac modernizacyjnych oraz uzyskaniu pełnej przepustowości ciągu. Wciąż nie do końca wiadomo, ile wówczas potrwają podróże na tej trasie.

## Kwadrans różnicy zdań

Wiosną 2019 r. prezes PKP PLK Ireneusz Merchel oznajmił dziennikarzom na dworcu w Radomiu, że dojazd do Warszawy Centralnej zajmie 75 min.: – *Oczywiście mówimy tu o pociągach, które nie będą zatrzymywały się na stacjach pośrednich.*

Radomska „Gazeta Wyborcza” zaczęła więc dopytywać, dlaczego 103-kilometrowa podróż z Radomia do Warszawy Centralnej – przy planowanej prędkości 160 km/h – ma zajmować aż 1 godz. 15 min. Ówczesny radomski senator Adam Bielan oznajmił, że szef PKP PLK się pomylił: – *To czas przejazdu, który dotyczy wolniejszych*

## DLA „Z BIEGIEM SZYN”:

### „Ludzie powrócą do pociągów”

**KATARZYNA LUDWIŃSKA**  
redaktorka naczelna  
„Gazety Wyborczej” w Radomiu

*Radomianie pracujący w Warszawie w ostatnich latach masowo wybierali auta i busy. Uważam, że do pociągów powrócą, jeśli będą mieli w ofercie czas przejazdu do centrum Warszawy w okolicach 60-70 minut i godzinny takt nawet do północy, a ponadto ciche, wygodne wagony oraz dla pasażerów spod Radomia kilkunatowe skomunikowania z pociągami z Dęblina, Skarżyska-Kamiennej i Drzewicy. Kolej może dać Radomiowi pozytywnego kopniaka. Bo jeśli z Białoteki do pracy w centrum Warszawy jedzie się godzinę, to równie dobrze z centrum stolicy w takim samym czasie można dojechać do pracy w Radomiu. Dziś do inwestowania w Radomiu nie ma wielu chętnych, ale szybkie połączenia mogą to zmienić.*

*pociągów z pięcioma postojami po drodze – zapewnił Bielan. – Do Dworca Centralnego pociąg bez postojów będzie jechał równą godzinę.*

Latem 2020 r. o czas jazdy zapytał poseł Andrzej Kosztowniak, kierując interpelacją do Ministerstwa Infrastruktury. Wiceminister Andrzej Bittel odpisał: „Okolo 75 minut dla pociągów regionalnych, a dla pociągów dalekobieżnych będzie jeszcze krótszy, co uzależnione jest od rodzaju i właściwości trakcyjnych taboru”.

W 1972 r. ekspres „Krakus” pokonywał odcinek z Warszawy do Radomia w 1 godz. 10 min. Ten czas jazdy wciąż czeka na pobicie.

KAROL TRAMMER

Od czerwca 2021 r. część pociągów PKP Intercity kursujących na trasie Bydgoszcz – Warszawa zatrzymuje się w Czerniewicach, łączącej 1 tys. mieszkańców wsi położonej między Włocławkiem a Kutnem.

## Nadzwyczajne zatrzymanie

Postoje składów PKP Intercity mają pomóc miejscowej społeczności po cięciach dokonanych przez samorząd województwa kujawsko-pomorskiego: z początkiem 2021 r. wycofane zostały wszystkie połączenia regionalne z odcinka Włocławek – Kutno na styku z województwem łódzkim. Co prawda, z końcem lutego 2021 r. połączenia przywrócono, lecz w mniejszej liczbie niż przed cięciami i wyłącznie w dni robocze. W tej sytuacji pociągi PKP Intercity to jedyne połączenia obsługujące Czerniewice w soboty i niedziele.

Decyzja o wprowadzeniu postojów na stacji Czerniewice zapadła po interwencjach posła Tadeusza Woźniaka z Solidarnej Polski. „Wprowadzenie omawianych zatrzymań ma charakter nadzwyczajny i tymczasowy. Celem wprowadzenia tych postojów jest zastąpienie i uzupełnienie zawieszonych przez organizatora wojewódzkich połączeń kolejowych” – zastrzegł w piśmie do posła wicedyrektor biura rozkładu jazdy PKP Intercity Janusz Małek.

## Postój pełen podziwu

Już w marcu 2021 r. – także w reakcji na cięcia połączeń w województwie kujawsko-pomorskim – wprowadzono dodatkowe postoje pociągów PKP Intercity łączących Trójmiasto z Bydgoszczą: część z nich zaczęła stawać w liczącej 2 tys. mieszkańców miejscowości Warlubie.

Decyzję ośobiście ogłosił minister infrastruktury na konferencji prasowej przed dworcem w Warlubiu: – *Wobec bierności władz województwa rozwiązaniem tymczasowym będzie zatrzymywanie się pociągów spółki PKP Intercity* – powiedział Andrzej Adamczyk, niejako przy okazji chwaliąc miejscową działaczkę Prawa i Sprawiedliwości: – *Jestem pełen podziwu dla zaangażowania, determinacji i skuteczności w działaniach Anny Oško.*

W listopadzie 2020 r. – po tym, gdy dotychczasowego wójta Warlubia skazano za działanie na szkodę gminy – premier Mateusz Morawiecki mianował Annę Oško na gminnego komisarza, została ona również kandydatką na nowego wójta. Wprowadzenie postojów pociągów dalekobieżnych miało pokazać, że Oško umie wpływać na decyzje zapadające w stolicy. Mieszkańców to jednak nie przekonało – w czerwcu 2021 r. wybrali oni na nowego wójta Eugeniusza Kłopotka, byłego posła Polskie Stronnictwa Ludowego.

## Jakieś kryteria

W 2015 r. PKP Intercity obsługiwało 296 miejscowości. Przewoźnik oraz Ministerstwo Infrastruktury chwalą się rosnącą liczbą obsługiwanych miast i wsi. – *To element walki z wykluczeniem komunikacyjnym* – mówił wiceminister Andrzej Bittel, gdy pod koniec 2019 r. PKP Intercity poinformowało, że liczba obsługiwanych miejscowości

# Pośle, zatrzymaj pociąg

## O miejscach postojów pociągów PKP Intercity decyduje polityka



● Pociąg IC „Słowacki” przejeżdża bez postoju przez Międzybórz. PKP Intercity zrezygnowało z zatrzymań w tym mieście.

przekroczyła 400 – nie tylko dzięki rozszerzeniu sieci połączeń o kolejne linie, ale również za sprawą wprowadzania nowych postojów na istniejących trasach: na przykład w Wołominie, Grodzisku Mazowieckim, Wieleniu czy Barczewie. W grudniu 2020 r. pociągom PKP Intercity dodano postoje w Swarzędzu.

W 2017 r. „Fakt” donosił, że zatrzymania pociągów PKP Intercity w Mrozach zostały wprowadzone po tym, gdy szef departamentu kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Buczyński zatrudnił swojego kolegę Przemysława Janiaka, muszacego dojeżdżać z tego 3,5-tysięcznego miasta.

W PKP Intercity zapytaliśmy, jakie właściwie są kryteria wyznaczania postojów pociągów tej spółki. Agnieszka Serbeńska z zespołu prasowego jedynie zapewniła, że jakieś kryteria są: – *Umowa o świadczenie usług publicznych określa politykę postojów handlowych, w tym kryteria ich wyznaczania.*

## Postoje prawicowe, postoje lewicowe

Przyjęty przez Ministerstwo Infrastruktury plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego wskazuje wszystkie stacje, na których powinny mieć postoje pociągi dalekobieżne. Choć na liście są między innymi Błonie, Pruszków, Szydłowiec, Pobiedziska, Czerwionka-Leszczyny czy Czarna Białostocka, to pociągi PKP Intercity przejeżdżają przez nie bez zatrzymań.

Czarna Białostocka straciła postoje PKP Intercity w grudniu 2017 r. O przywrócenie zatrzymań w tym prawie 10-tysięcznym mieście leżącym w Puszczy Knyszyńskiej upominał się Ministerstwo Infrastruktury poseł Platformy Obywatelskiej Krzysztof Truskolaski. Wiceminister Rafał Weber odpisał mu: „W nawiązaniu do zatrzymania pociągów dalekobieżnych TLK »Hańcza«

## Bez zatrzymania

Miasta liczące powyżej 25 tys. mieszkańców, przez które pociągi PKP Intercity przejeżdżają bez postojów

Ruda Śląska	śląskie	138 tys.
Pruszków	mazowieckie	62 tys.
Świętochłowice	śląskie	50 tys.
Luboń	wielkopolskie	32 tys.
Czerwionka-Leszczyny	śląskie	28 tys.
Reda	pomorskie	26 tys. mieszkańców

oraz IC »Podlasiak« na stacji kolejowej Czarna Białostocka informuję, że w chwili obecnej nie są planowane stałe zmiany w siatce postojów przedmiotowych pociągów”.

Na stacji Szydłowiec ostatni pociąg dalekobieżny zatrzymał się w grudniu 2018 r. Rok później składy PKP Intercity przestały zatrzymywać się na stacjach Międzybórz Sycowski i Odolanów na pograniczu Dolnego Śląska i Wielkopolski.

Wnioski o przywrócenie postojów w liczącym 5 tys. mieszkańców Odolanowie przesłali do Ministerstwa Infrastruktury lewicowi politycy: burmistrz miasta Marian Janicki oraz poseł Wiesław Szczepański. Wiceminister Bittel nie był tak czuły jak na prośby płynące od polityków Zjednoczonej Prawicy i odpisał, że stacja Odolanów nie została ujęta w planie transportowym i nie jest przewidziana do zatrzymań pociągów PKP Intercity: „Pociągi międzywojewódzkie charakteryzują się ograniczoną siatką postojów, które wprowadzane są w pierwszej kolejności w największych miastach, na stacjach węzłowych oraz miejscowościach generujących duży ruch turystyczny”.

## Dużo pasażerów w małym mieście

Pod koniec 2018 r. pociągi PKP Intercity przestały stawać w Łasku, 17-tysięcznym mieście powiatowym. Niefortunnie zbiegło się to z objęciem przez PiS funkcji starosty łaskiego. W grudniu 2019 r. miasto wróciło więc do łask PKP Intercity i znowu stają tu pociągi państwowego przewoźnika.

Największe polskie miasto, przez które pociągi PKP Intercity przejeżdżają bez zatrzymania, to 138-tysięczna Ruda Śląska. Jej władze nie wniosły o wprowadzenie postojów. – *System publicznego transportu zbiorowego pozwala mieszkańcom Górnego Śląska-Zagłębiowskiej Metropolii na sprawne przemieszczanie się po jej obszarze, a tym samym szybki i bezpieczny dojazd do stacji kolejowych obsługujących pociągi o charakterze dalekobieżnym* – mówi pełnomocnik prezydenta Rudy Śląskiej ds. transportu zbiorowego Andrzej Nowak, zaznaczając, że około 5 km od stacji Ruda Śląska znajduje się stacja w Zabrze, gdzie można wsiąść do pociągów PKP Intercity.

Nie zawsze liczba mieszkańców danej miejscowości wprost przekłada się na liczbę pasażerów. Wewnętrzne dane PKP Intercity za 2017 r., do których dotarł dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”, pokazują na przykład, że w liczącym 2 tys. mieszkańców mieście Szepietowo na linii Warszawa – Białystok z pociągów dalekobieżnych korzystało średnio 220 osób dziennie, zaś na stacji Małkinia – we wsi liczącej 5 tys. mieszkańców – nawet 260 osób. To mniej więcej tyle, ile w ponad 30-tysięcznych miastach powiatowych jak Ostróda i Olawa, gdzie odnotowano średnio po 200-250 pasażerów na dobę.

KAROL TRAMMER

ETCS, czyli *European Train Control System*, ma zrewolucjonizować zarządzanie ruchem kolejowym na terytorium całej Unii Europejskiej.

System ETCS poprzez umieszczone w torze czujniki określa lokalizację pociągów i weryfikuje ich prędkość. Czujniki te – zwane balisami – przesyłają wprost na pulpit maszynisty informacje o dopuszczalnej prędkości, sygnałach na semaforach czy innych jadących pociągach. Jeśli maszynista zignoruje ostrzeżenia, ETCS automatycznie dostosowuje prędkość pociągu lub wymusza jego zatrzymanie.

System ETCS jest przy tym kluczowym elementem interoperacyjności, która ma znieść bariery między kolejami państw Unii Europejskiej i zapewnić swobodę kursowania pociągów po całej wspólnocie w oparciu o jednolite urządzenia sterowania ruchem.

### Coraz większa fikcja

W Polsce Narodowy Plan Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym został przyjęty przez rząd 2007 r. Dokument zakładał, że na koniec 2020 r. system ETCS działać będzie na 3910 km linii kolejowych. W rzeczywistości systemem do dziś objęto około 820 km linii.

Ponieważ plan z 2007 r. z biegiem lat stawał się coraz większą fikcją, w 2017 r. zastąpiono go nowym dokumentem: Krajowym Planem Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności Sterowanie, który wyznaczył nowe terminy instalowania systemu ETCS na polskiej sieci kolejowej.

Na przykład linia Warszawa – Łódź wedle pierwszego dokumentu miała zostać objęta ETCS-em w 2015 r., według kolejnego w 2018 r., a w rzeczywistości system jeszcze nie został na tym ciągu uruchomiony.

„Realizacja krajowego planu wdrażania w zakresie urządzeń przytorowych ETCS jest znacząco opóźniona. Inwestycje zaplanowane do oddania do eksploatacji do 2023 r. również nie zostaną oddane w terminie” – czytamy w sprawozdaniu Urzędu Transportu Kolejowego, gdzie pada przykład ciągów Warszawa – Radom oraz Poznań – Szczecin: PKP Polskie Linie Kolejowe planują objąć je systemem do 2030 r., mimo że krajowy plan wdrażania zakłada ich wyposażenie w ETCS do 2023 r.

Jednak to nie opóźnienia we wdrażaniu systemu są obecnie największym problemem. Na liniach, które oficjalnie zostały już wyposażone w ETCS, system ten albo nie działa poprawnie, albo nie działa wcale.

### Nagłe hamowanie

W grudniu 2020 r. z pięcioletnim opóźnieniem rozpoczęło się kursowanie pociągów pod nadzorem systemu ETCS na linii Warszawa – Trójmiasto.

Na tej zmodernizowanej magistrali między przystankiem Dąbrówka Malborska a stacją Młeczewo z powodu osiadania nasypu obowiązuje punktowe ograniczenie prędkości do 40 km/h. Gdy jazda odbywa się pod nadzorem systemu ETCS, maszynista musi zacząć hamowanie z prędkości 160 km/h już 2 km przed miejscem ograniczenia, a około 300 metrów przed nim pociąg musi już

# Systemowy chaos

Nowoczesny system sterowania ruchem ETCS miał upłynnić ruch pociągów, a na razie głównie wywołuje opóźnienia i zakłócenia



• Początek odcinka objętego systemem ETCS na linii Warszawa – Gdańsk. W torze widoczne balisy przekazujące informacje do urządzeń pokładowych w pociągach.

poruszać się z prędkością nie przekraczającą 40 km/h. W przeciwnym razie system ETCS wdroży nagle hamowanie już na dwukilometrowym odcinku poprzedzającym miejsce ograniczonej prędkości. W przypadku pociągów bez systemu ETCS wystarczające jest rozpoczęcie hamowania około 1 km przed punktem ograniczenia.

– *Ograniczenia prędkości przy jeździe pod nadzorem ETCS powodują większe straty czasowe niż przy jeździe bez nadzoru tego systemu. Wynika to ze sposobu wyliczania krzywych hamowania przez ETCS, który nie uwzględnia rzeczywistych możliwości taboru – mówi ekspert ds. infrastruktury kolejowej Piotr Malepszak. – W tej sytuacji jeszcze bardziej istotna staje się kwestia poprawy utrzymania linii kolejowych oraz niedopuszczanie do powstawania ograniczeń prędkości, zwłaszcza głębokich. Na przykład takich jak na stacjach Gralewo i Rakowice, gdzie z powodu zużytych części rozjazdów przez kilka miesięcy pociągi musiały zwalniać z 160 km/h do 40 km/h.*

### 200 km/h, czyli 20 km/h

Na magistrali Warszawa – Trójmiasto pod nadzorem ETCS jeżdżą głównie pociągi ED250 *Pendolino*. Wprowadzenie systemu było warunkiem podwyższenia ich prędkości na tej trasie z 160 km/h do 200 km/h. Są jednak sytuacje, że po wdrożeniu ETCS te flagowe składy spółki PKP Intercity musiały mocno zwolnić.

Gdy w momencie wjazdu pociągu na stację nie jest wyświetlony na semaforze sygnał zezwalający na dalszą jazdę, to po postoju skład musi powoli toczyć się nawet przez kilkaset metrów aż do momentu, gdy minie balisę zainstalowaną na głowicy wyjazdowej stacji – dopiero tam urządzenia

odczytują możliwość jazdy z maksymalną prędkością obowiązującą na danym odcinku. Dodatkowym mankamentem jest to, że ta powolna jazda musi w różnych miejscach odbywać się z innymi prędkościami – zależy to od tego, jakiej produkcji są urządzenia ETCS na danym odcinku.

Ze stacji Iława Główna, gdzie są zainstalowane urządzenia firmy Bombardier, pociąg musi wyjeżdżać 40 km/h, natomiast opuszczając stacje z urządzeniami firmy Thales – jak Malbork czy Gdańsk Główny – trzeba toczyć się 20 km/h.

Powyższy problem w ogóle nie dotyczy pociągów niewyposażonych w system ETCS. Tak więc na przykład na stacji Gdańsk Główny można zobaczyć sceny jak skład EN57 żwawo wyjeżdża z maksymalną dozwoloną prędkością, a chwilę później *Pendolino* aż do opuszczenia stacji toczy się 20 km/h. – *To uniemożliwia dotarcie pociągu w rozkładowym czasie 4 min. do kolejnej stacji Gdańsk Wrzeszcz – mówi Malepszak.*

W wykazie ostrzeżeń stałych dla magistrali Warszawa – Trójmiasto zaczęły pojawiać się ograniczenia prędkości dotyczące wyłącznie pociągów jadących pod nadzorem systemu ETCS. Pozostałe składy zwalniać nie muszą.

### Zatrzymanie przez system

Najwięcej problemów na trasie Warszawa – Trójmiasto dotyka pociągi prowadzone nowymi lokomotywami EU160 Griffin. Podczas jednego przejazdu system ETCS zwykle odłącza się w nich od trzech do nawet sześciu razy. Każde odłączenie – czyli usterka lub utrata łączności między przytorowymi a pokładowymi urządzeniami ETCS – skutkuje uaktywnieniem się trybu „zatrzymanie przez system”, czyli nagłym hamowaniem pociągu. Problemy te zwykle ►

► występują w rejonie Szymankowa, Pszczółek i Gdańska Oliwy, a więc na styku obszarów działania lokalnych centrów sterowania. Coraz częściej dyżurni ruchu w takich sytuacjach wydają maszynistom polecenie, aby wyłączyli urządzenia pokładowe ETCS i bez wykorzystania systemu kontynuowali jazdę do kolejnego semafora, następnego centrum sterowania radiowego RBC lub nawet do końca trasy. Wówczas – jeśli skład jest prowadzony przez jednego maszynistę – nie można przekraczać prędkości 130 km/h i pociąg zaczyna nabierać opóźnienia.

W polskich warunkach główną korzyścią z wprowadzania systemu ETCS jest znoszenie wymogu dwuosobowej obsady maszynistów w składach kursujących z prędkością większą niż 130 km/h. Jednak w obliczu nagminnych problemów z funkcjonowaniem urządzeń ETCS w lokomotywach EU160 spółka PKP Intercity stara się przydzielać do ich obsługi dwóch maszynistów.

Dla maszynistów obsługujących pociągi kursujące pod nadzorem ETCS problemem jest natłok komunikatów pojawiających się na pulpicie pokładowym – bardzo często niepotrzebnych lub błędnych. Przykładem jest wyświetlający się na części stacji komunikat o wjeździe na tor pozbawiony sieci trakcyjnej w sytuacji, gdy pociąg wcale nie jest kierowany na taki tor. Tego typu komunikaty nie tylko odciągają uwagę maszynisty od obserwowanego szlaku, ale dodatkowo wymagają od niego reakcji i potwierdzenia przyjęcia do wiadomości wyświetlanych komend.

## ETCS jest, a jakoby go nie było

W Polsce w urządzenia pokładowe ETCS przewoźnicy wyposażyli 302 lokomotyw i zespołów trakcyjnych. Przyjęty w 2007 r. Narodowy Plan Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym zakładał, że w rok 2021 wjedzie 1281 pojazdów z systemem ETCS.

Koleje Dolnośląskie posiadają 11 składów 45WE Impuls, które wyposażone są w ETCS. Urządzenia nie są jednak używane z powodu nieprawidłowego działania systemu. – *W wielu przypadkach producenci urządzeń zarówno przytorowych, jak i pokładowych nie byli w stanie jednoznacznie wskazać przyczyny stwierdzonej nieprawidłowości* – mówi Bartłomiej Rodak, rzecznik prasowy Kolei Dolnośląskich.

Kursujące 160 km/h pociągi tej spółki jeżdżą z podwójną obsługą maszynistów i wyłączonymi urządzeniami pokładowymi ETCS. Między innymi na odcinku z Legnicy do Węglińca, dla którego dopuszczenie do eksploatacji urządzeń przytorowych ETCS – po aż siedmiu latach wdrażania systemu – zostało wydane przez Urząd Transportu Kolejowego w 2016 r. Choć od tego momentu upłynęło już pięć lat, to ETCS wciąż nie zaczął tu działać poprawnie.

– *W obecnym stanie system na odcinku Legnica – Węglińca nie pozwala na prowadzenie pociągów pod nadzorem ETCS bez szkody dla punktualności pociągów* – mówi rzecznik Kolei Dolnośląskich i wskazuje, że problemy dotyczą między

innymi tarcz ostrzegawczych przed przejazdami. Mianowicie najechanie na pierwszą balisę przed skrzyżowaniem z drogą wymusza wyhamowanie pociągu z 160 km/h do 20 km/h – nawet wtedy, gdy sygnalizacja i szlabany działają poprawnie. Dopiero minięcie kolejnej balisy pozwala pociągowi powrócić do rozkładowej prędkości.

– *Ponadto na odcinku Legnica – Węglińca system ETCS nie rozróżnia kierunkowości ograniczeń prędkości na rozjazdach: jeżeli wprowadzone ograniczenie dotyczyjazd w kierunku zwrótnym, to system wymusza ograniczenie również dla jazd na wprost* – opisuje Rodak.

Wyposażenie 84-kilometrowego ciągu Legnica – Węglińca – Bielawa Dolna w ETCS kosztowało 133,5 mln zł.

Na końcowym fragmencie od Węglińca do położonej na granicy z Niemcami Bielawy Dolnej system ETCS – mimo dopuszczenia wydanego przez UTK w 2016 r. – wciąż nie jest przekazany do eksploatacji. Po dziś dzień w systemie nie udało się bowiem uwzględnić dokonanej pod koniec 2016 r. przebudowy układu torowego na posterunku Bielawa Dolna. W związku z tym spółka PKP PLK nakazuje, aby maszyniści na tym odcinku przestawiali urządzenia pokładowe na poziom 0 i jechali w oparciu o tradycyjny system zabezpieczenia ruchu. „Ograniczenie będzie obowiązywać do czasu dostosowania systemu ETCS do zmienionego układu torowego” – brzmi przepisywana już piąty rok z rzędu adnotacja w Regulaminie Sieci PKP PLK.

## Teoria certyfikacji

Choć na odcinku Legnica – Węglińca system ETCS nigdy nie zaczął działać poprawnie, to na ciągu tym odbywają się jazdy próbne, od których zależy uzyskanie w Urzędzie Transportu Kolejowego świadectw dopuszczenia urządzeń pokładowych ETCS instalowanych w pociągach.

Na przykład jesienią 2016 r. między Legnicą a Węglińcem prowadzone były testy certyfikacyjne jazd pod nadzorem ETCS elektrycznych zespołów trakcyjnych Impuls (wyprodukowanych przez Newag) i Dart (zbudowanych przez Pesę). W obydwu przypadkach certyfikacja przeszła pomyślnie. Przynajmniej w teorii.

W praktyce w należących do PKP Intercity składach ED161 Dart w ogóle nie zaczęto używać pokładowych urządzeń ETCS, mimo że pociągi tego typu kursują następującymi trasami objętymi systemem: Warszawa – Ława, Opole – Wrocław – Legnica, a także Legnica – Węglińca.

Tymczasem – zgodnie z obowiązującą od maja 2019 r. nowelizacją rozporządzenia ministra infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji – na liniach, które wyposażone są w urządzenia przytorowe ETCS, pociągi posiadające urządzenia pokładowe ETCS muszą jechać pod nadzorem systemu.

Na początku 2021 r. spółka PKP Intercity kupiła 10 anten ETCS do składów Dart. W zapytaniu ofertowym spółka PKP Intercity konkretnie wskazała, że chodzi konkretnie o anteny Siemens ANT5A. Nawiasem mówiąc,

## ETCS na całej sieci kolejowej?

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra namawia Ministerstwo Infrastruktury do podjęcia decyzji, aby dążyć do objęcia systemem ETCS nie tylko głównych magistral, lecz całej sieci kolejowej w Polsce. Oznaczałoby to instalację systemu również na liniach regionalnych i lokalnych, co potwierdził w audycji Węzeł Przesiadkowy rzecznik prasowy UTK Tomasz Frankowski: – *System ETCS Limited Supervision powinien objąć wszystkie linie, na których nie przewidziano instalacji pełnego ETCS.*

Ten sam pomysł forsowany jest także w Czechach, gdzie Ministerstwo Transportu już w lecie 2020 r. zapowiedziało, że „dla zwiększenia bezpieczeństwa będzie dążyć do wyposażenia w system ETCS wszystkich kategorii linii na sieci kolejowej”. Zamiary te skrytykował w swoim oświadczeniu Jindřich Beroušek z Związku Zawodowego Usług i Transportu, zwracając uwagę, że wdrażanie kosztownego systemu ETCS to zagrożenie dla ekonomiki drugorzędnych ciągów: „Jego implementacja na linie lokalne jest bezsensowna i nierealna, a ze względu na koszty będzie raczej oznaczała znikanie lokalnych linii kolejowych”.

przewoźnikowi anteny zostały sprzedane nie przez produkujący je koncern Siemens, lecz przez firmę Pesa. PKP Intercity tłumaczyło, że zakup ten był konieczny, ponieważ część anten – które montowane są na podwoziach – w czasie kilkuletniej eksploatacji składów zdążyła się już uszkodzić. Problem w tym, że w przypadku pociągów Dart anteny oraz pozostałe urządzenia pokładowe ETCS nie były i nadal nie są wykorzystywane.

## Błędy systemu

Problemy z systemem ETCS ciągną się od kilku lat. Gdy od maja do lipca 2016 r. Urząd Transportu Kolejowego prowadził kontrolę działania ETCS w składach *Pendolino* kursujących Centralną Magistralą Kolejową, stwierdzono 35 przypadków wyhamowania składów na skutek błędów systemu.

ETCS na Centralnej Magistrali Kolejowej wdrożono przed uruchomieniem przewozów składami *Pendolino* w 2014 r. Zamontowany za 75 mln zł system ETCS poziomu 1 – będący warunkiem wprowadzenia na tym ciągu prędkości 200 km/h – nie pozwala na podniesienie prędkości do 250 km/h. Mając w planie przyspieszenie ruchu na magistrali, spółka PKP PLK w 2019 r. zleciła budowę nowego systemu sterowania opartego na ETCS poziomu 2. Warte 314 mln zł przedsięwzięcie jest obecnie realizowane.

*European Train Control System* stworzony został przez konsorcjum UNISIG – jego członkami są takie koncerny jak Siemens, Thales oraz Alstom (który w 2020 r. przejął firmę Bombardier). Firmy zrzeszone w UNISIG opracowują obowiązujące w Unii Europejskiej standardy wdrażania systemu ETCS, produkują urządzenia przytorowe i pokładowe oraz instalują je w całej Europie.

W Polsce system ETCS ma do 2050 r. objąć 8233 km linii kolejowych. Jak szacuje Ministerstwo Infrastruktury, będzie to kosztowało około 6 mld zł.

KAROL TRAMMER

W Polsce coraz więcej mówi się o nowych liniach kolejowych. Na razie spółka PKP Polskie Linie Kolejowe buduje łącznice: krótkie odcinki, które potrafią znacząco upłynnić ruch pociągów. Nie zawsze jednak powstają tam, gdzie są najbardziej potrzebne. I w części przypadków nie można doczekać się efektu w postaci skrócenia czasu jazdy.

### Czekając na efekty

W 2017 r. otwarto łącznicę Kraków Zabłocie – Kraków Bonarka, która biegnąc widowiskowo estakadami nad miastem, umożliwiła wyjazd z Krakowa w stronę Zakopanego bez zajeżdżania na stację Kraków Płaszów w celu zmiany kierunku jazdy. Ten *by-pass* kosztował 359 mln zł.

Również w 2017 r. otwarto łącznicę, dzięki której przy jeździe z Krakowa do Zakopanego wyeliminowano konieczność zmiany kierunku w Suchej Beskidzkiej. Za 36 mln zł zbudowano 700-metrowy tor wraz z mostem przez Stryszawkę i przystankiem Sucha Beskidzka Zamek, na którym postoje otrzymały pociągi nie zajeżdżające już na stację Sucha Beskidzka. – *Oddanie nowego odcinka torów w Suchej Beskidzkiej skróci o 15 min. podróżowanie z Krakowa do Zakopanego* – zapowiadał przed czterema laty ówczesny członek zarządu PKP PLK Włodzimierz Żmuda. – *Zakończenie robót, pod koniec 2017 r., na łącznicy w Krakowie, pozwoli zaoszczędzić kolejne 15 min.*

W rzeczywistości pociągi na trasie Kraków – Zakopane wciąż jadą dłużej niż w latach 90. Mianowicie w 1995 r. pociąg ekspresowy „Tatry” – po drodze trzykrotnie zmieniając kierunek – jechał 2 godz. 54 min. Obecnie pociąg „Tatry”, choć zmienia kierunek tylko w Chabówce, to trasę z Krakowa Głównego do Zakopanego pokonuje w 3 godz. 6 min. W 1995 r. postoje na zmianę kierunku na stacjach Kraków Płaszów, Sucha Beskidzka i Chabówka trwały po 10-12 min. Dziś postój ekspresu „Tatry” w Chabówce trwa 23 min.

W 1995 r. najszybszy był pociąg pospieszny „Giewont” – trasę z Krakowa Głównego do Zakopanego pokonywał w 2 godz. 38 min. Było to jedno z połączeń uruchomionych w ramach konceptu skrócenia podróży w Tatry. Pociągi były obsługiwane elektrycznymi zespołami trakcyjnymi, w których maszyniści jechali w kabinach na dwóch końcach składu, dzięki czemu postoje na zmianę kierunku skrócono do jedynie 2 min. Kilkaset milionów, jakie wydano na budowę dwóch łącznic, na razie pod względem czasu jazdy nie dało efektu lepszego od tamtego rozwiązania.

### Ostatnia zmiana kierunku

Według zapewnień PKP PLK, podróż z Krakowa do Zakopanego skróci się do około 2 godz. 15 min., ale dopiero po zakończeniu modernizacji całego ciągu i zbudowaniu trzeciej łącznicy.

*By-pass* omijający stację Chabówka wyeliminuje ostatnią zmianę kierunku na trasie Kraków – Zakopane. W Chabówce prace jeszcze się nie zaczęły. – *Opracowano projekty budowlane, trwa procedowanie decyzji środowiskowej. Budowa przewidziana jest na lata 2022-2023, po uzyskaniu*

# Rozwiązywanie węzłów

Nowe łącznice na polskiej sieci kolejowej



• *Budowana łącznica, która pozwoli pociągom towarowym przejechać przez węzeł lubelski od strony Dębina w stronę Stalowej Woli bez zmiany kierunku na stacji Lublin Główny.*

wymaganych decyzji administracyjnych – mówi Magdalena Janus z PKP PLK.

Wyzwanie, jakie wiąże się z łącznicą w Chabówce, to warunki terenowe: różnica wysokości między planowanymi punktami początku i końca 610-metrowej łącznicy to 14 metrów, a zatem pochylenie toru wyniesie 23%. W ramach inwestycji powstanie też nowy przystanek, dzięki któremu pociągi jadące z pominięciem stacji Chabówka nie przestaną obsługiwać tej miejscowości.

Na kolejowej Zakopiance ma też powstać łącznica w Kalwarii Zebrzydowskiej, która pociągiem jadącym z Krakowa pozwoli odbić do Wadowic i Bielska-Białej bez zmieniania kierunku na stacji Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona. Pozwolenie na budowę zostało wydane w 2019 r. Prawie dwa lata później, w maju 2021 r., spółka PKP PLK ogłosiła przetarg na budowę 450-metrowej łącznicy.

### Łącznica Pana Ministra Adamczyka

Jesienią 2019 r. PKP Polskie Linie Kolejowe oznajmiły na swojej stronie internetowej, że „do 2023 r. planowane jest wybudowanie łącznicy Pieczyska – Borowa Górka”. 800-metrowy odcinek na periferiach Jaworzna ma pozwolić na trasowanie pociągów w nowej relacji Kraków Główny – Olkusz. Choć w prostej linii stacje te dzieli 35 km, to pociąg mający bezpośrednio połączyć te miasta musiałby pokonać albo 97 km przez Miechów, Tunel i Wolbrom, albo 75 km przez Krzeszowice, Trzebinie, Jaworzno-Szczakową i Bukowno). Łącznica omijająca stację Jaworzno-Szczakowa miałaby udroźnić drugi z ciągów i nadać sens uruchamianiu pociągów z Krakowa do Olkusza. Tyle że po wybudowaniu łącznicy dystans między tymi miastami skróciłby się tylko symbolicznie i nadal przekraczałby 70 km. Ministerstwo Infrastruktury zapowiada, że podróż pociągiem regionalnym trwałaby 1 godz. 6 min. (busy z Krakowa do Olkusza jadą od 45 min. do 1 godz. 5 min.).

– *Łącznica Pieczyska – Borowa Górka to temat polityczny* – stwierdza osoba związana z PKP PLK. Liczący 35 tys. mieszkańców Olkusz jest drugim co do wielkości miastem w okręgu wyborczym ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka. Odpowiadając na interpelację posła Jacka Osucha, resort otwarcie oznajmił, że to „dzięki interwencji Pana Ministra Andrzeja Adamczyka” spółka PKP PLK zamówiła koncepcję programowo-przestrzenną. – *Opracowanie zawiera wstępny przebieg łącznicy* – informuje Magdalena Janus. – *Prowadzone są działania mające na celu opracowanie dokumentacji projektowo-budowlanej.*

Coraz bardziej wątpliwe jest, by łącznica – w myśl deklaracji PKP PLK – powstała do 2023 r. Prawdopodobnie więc ministrowi Adamczykowi nie uda się przed najbliższymi wyborami powitać pierwszego pociągu jadącego z Krakowa do Olkusza.

### Opóźniająca się łącznica

Choć łącznice liczą zwykle od kilkuset metrów do kilku kilometrów długości, to ich powstawanie wcale nie trwa krótko.

Umowę na zaprojektowanie i zbudowanie łącznicy Czarnca – Włoszczowa Północ podpisano w grudniu 2017 r. – jej otwarcie miało nastąpić w 2019 r. Łącznica ma zbliżyć województwo świętokrzyskie do biegnącej skrajem tego regionu Centralnej Magistrali Kolejowej, umożliwiając wjazd na stację Włoszczowa Północ od strony Kielc. Budowany za około 50 mln zł jednotorowy odcinek o długości 3,2 km jest jedyną linią kolejową uwzględnioną w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Świętokrzyskiego 2014-2020.

Jak na razie wykonano tylko przebudowę układów torowych na stacji Włoszczowa Północ i posterunku odgałęźnym Czarnca w celu wpięcia przyszłej łącznicy. Rozpoczęcie prac przy budowie samej łącznicy spółka PKP PLK ogłosiła dopiero w czerwcu ►



► 2021 r., deklarując, że oddanie jej do użytku nastąpi w pierwszej połowie 2022 r.

Wydłuża się nie tylko budowa łącznicy, ale także zapowiadany czas przejazdu, jaki pociągi mają osiągać po zrealizowaniu tej inwestycji. O ile pod koniec 2017 r. spółka PKP PLK deklarowała, że „łącznica skróci czas przejazdu między Warszawą a Kielcami do około 2 godz. 10 min.”, o tyle według informacji z czerwca 2021 r., „przewidywany czas przejazdu pociągów w relacji Kielce – Warszawa to 2 godz. 20 min.”.

Decyzja o budowie łącznicy ważyła się już prawie dekadę temu, gdy czas jazdy z Kielc do Warszawy przez Radom sięgał 3 godz. 30 min. Teraz trasowanie pociągów z Kielc do Warszawy przez nową łącznicę i Centralną Magistralę Kolejową już nie da krótszego czasu jazdy od tego, który będzie można osiągnąć na tradycyjnym ciągu przez Radom. Kursujący tą trasą pociąg IC „Sienkiewicz” jedzie z Warszawy do Kielc 2 godz. 27 min., a po uzyskaniu pełnych efektów modernizacji linii Radom – Warszawa jazda z Kielc do stolicy zajmie około 2 godz.

Trasowanie pociągów PKP Intercity z Kielc do Warszawy po Centralnej Magistrali Kolejowej oznaczałoby przy tym ominięcie Skarżyska-Kamiennej i Radomia, liczących w sumie ponad 250 tys. mieszkańców.

Być może więc z łącznicy Czarnca – Włoszczowa Północ ostatecznie skorzystają wyłącznie połączenia regionalne. Samorząd województwa świętokrzyskiego planuje, aby pociągom jeżdżącym dziś na trasie Kielce – Włoszczowa wydłużyć relacje do stacji Włoszczowa Północ i tym sposobem zapewnić skomunikowania z połączeniami dalekobieżnymi kursującymi po Centralnej Magistrali Kolejowej. Dodajmy, że ze stacji Włoszczowa Północ jest bliżej do centrum miasta niż ze stacji Włoszczowa. Ponadto rozważana jest zmiana trasy pociągów regionalnych relacji Kielce – Częstochowa, tak by zajeżdżały na stację Włoszczowa Północ z wykorzystaniem dwóch łącznic: budowanej Czarnca – Włoszczowa Północ i istniejącej Włoszczowa Północ – Żeliszewice. To rozwiązanie z jednej strony wydłuży przejazd pociągów i wymusi dokonywanie zmiany kierunku ich jazdy, ale z drugiej strony zapewni dojazd do stacji Włoszczowa Północ mieszkańcom miejscowości leżących przy linii Kielce – Częstochowa. – *Realizacja i ostateczny kształt przedstawionego modelu będą jednak zależne od możliwości finansowych* – zastrzega Agnieszka Kołacz-Sarnowska, rzecznik prasowy samorządu województwa świętokrzyskiego.

## Skutki uboczne

Bywa, że nowe łącznice wiążą się nie tylko z plusami, ale też z minusami. Skutkiem ubocznym otwarcia w 2013 r. łącznicy eliminującej konieczność zmiany kierunku w Czerwieńsku było pozbawienie tego miasta dużej części połączeń. Pociągi kursujące między Zieloną Górą a Gorzowem Wielkopolskim oraz Poznaniem znacząco skróciły swoje czasy jazdy właśnie za sprawą omijania Czerwieńska nową łącznicą.

Odmianym przykładem jest sytuacja po odbudowaniu w 2017 r. łącznicy, która na



• *Górujące nad miastem estakady łącznicy, która od 2017 r. umożliwi wyjazd z Krakowa Głównego w stronę Zakopanego bez zmiany kierunku na stacji Kraków Płaszów.*

trasie z Lublina do Zamościa pozwala uniknąć zmiany kierunku na stacji Rejowiec. Połączenia regionalne nie przestały zajeżdżać do Rejowca Fabrycznego, także dlatego, że pociągi łączące Lublin z Zamościem są tu skomunikowane z pociągami do i z Chełma. Łącznica jest więc wykorzystywana tylko przez pociąg PKP Intercity i składy towarowe.

## Kłopotliwe węzły

Łącznice są szczególnie istotne dla usprawnienia ruchu towarowego. Zmiana kierunku jazdy składu towarowego pochłania przeciętnie 30-45 min., ale często wiąże się z innymi utrudnieniami.

– *Najbardziej kłopotliwe miejsca zmiany kierunku jazdy to stacje węzłowe z dużym ruchem i względnie małą liczbą dostępnych torów. Pociągi zmieniające kierunek zajmują stację, uniemożliwiając wjazd kolejnych składów. Ponadto po każdym postoju pociąg musi jeszcze wbić się w rytm ruchu na linii* – mówi dyrektor generalny Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych Michał Litwin i podkreśla, że najbardziej potrzebne są łącznice na dużych węzłach, gdzie składy towarowe utykają najczęściej.

Pociągów towarowych nie kieruje się przez główne stacje pasażerskie. Na przykład konieczność ominięcia Szczecina Głównego powoduje, że składy zmierzające z zakładów chemicznych Grupy Azoty w Policach na kluczową dla transportu towarów Magistralę Nadodrzańską muszą zajeżdżać na Szczecin Port Centralny lub Szczecin Dąbie i tam zmieniać kierunek.

W węźle poznańskim bez zmiany kierunku na stacji Poznań Franowo nie jest możliwy przejazd od strony Leszna w stronę Rzepina, a także od strony Piły i Krzyża w stronę Gniezna. – *Krótką łącznicą Koziegłowy – Kobylnica umożliwiłaby jazdę z towarowej obwodnicy Poznania w stronę Gniezna* – zwraca uwagę Litwin.

We Wrocławiu nie da się przejechać od strony Jaworzyny Śląskiej w stronę zarówno Legnicy, jak i Magistrali Nadodrzańskiej. Ze względu na zakaz ruchu towarowego przez Wrocław Główny składy przybywające od

Kamieńca Ząbkowickiego, by kontynuować jazdę jakimkolwiek kierunkiem innym niż Opole, muszą zmienić kierunek na stacji Wrocław Brochów. – *Torów na grupie do tego przeznaczonej jest tu niewiele* – mówi Michał Litwin i dodaje, że łącznice upłynniają ruch, pozwalają na pokonanie większego dystansu w danym czasie, a także zapewniają oszczędności związane z energią, czasem pracy maszynistów oraz rewidentów taboru, którzy przy każdej operacji zmiany kierunku muszą przeprowadzić próbę hamulców.

Z myślą o przewozach towarowych powstaje na przedmieściach Lublina łącznica, która pociągom jadącym od strony Stałowej Woli w stronę Dębina pozwoli ominąć stację Lublin Główny i uniknąć zmiany kierunku.

## Przesadna obwodnica Białegostoku

Przewoźnicy towarowi pozytywnie odnoszą się do planów odtworzenia liczącej 2 km łącznicy Turczyn – Białystok Starosielce, dzięki czemu znów możliwy stanie się przejazd od strony Warszawy w stronę Elku bez konieczności wjeżdżania na stację Białystok i zmieniania tam kierunku.

Spółka PKP PLK ponadto w ramach inwestycji Rail Baltica planuje budowę oddzielnej łącznicy dla ruchu pasażerskiego, która wyeliminować ma zmienianie kierunku na stacji Białystok, ale bez jej pomijania. W tym celu na północ od miasta miałyby powstać nowa linia o długości od 12 km do nawet 24 km – obecnie tworzone jest studium wykonalności i rozważane są różne warianty przebiegu. Budowa północnej obwodnicy Białegostoku – budzącej duży sprzeciw społeczności lokalnych – planowana jest po 2025 r.

Zakładając, że do obsługi magistrali Rail Baltica skierowane zostaną składy zespolone, które pozwalają na skrócenie zmiany kierunku jazdy do kilku minut (w Niemczech w przypadku pociągów InterCityExpress taka operacja standardowo trwa 6 min.). Wówczas może się okazać, że przejazd przez Białystok ze zmianą kierunku będzie trwał krócej niż okrężna jazda planowaną obwodnicą.

KAROL TRAMMER

## WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

### Za dnia i nocą

Przy torach maleńkie domki dróżników. Obok poletko, czasem chlewik, klatka królików, kury. Wypatrywałem ich zachłannie z okien pociągów jako dziecko. Bałem się odwracać głowę od okna w inną stronę, by nie przemknęły nie zauważone. Raz ojciec pokazał mi domeczek, gdzie jako dróżnik żył Władysław Reymont, co dostał Nobla. Jak dobrze byłoby tam zamieszkać! – marzyłem. Czy Reymont trzymał świnki? – męczyłem starszych pytaniami. Obecnie te obiekty znikają rozbierane albo niszczone opuszczone. Tylko ten Reymonta jest pięknie odnowiony jako pamiątka literacko-narodowa. Natomiast ja już nie potrafię przypomnieć sobie, co mnie ciągnęło do tego życia pełnego trudów, przywiązanego niewolniczo do miejsca obok torów, i do turkotu mknących pociągów bez żadnej przerwy – za dnia i nocą.



## OD BAŁTYKU PO TATRY

### „Delfin”

#### Warszawa Zachodnia – Łeba

Delfiny żyją w Oceanie Spokojnym, Oceanie Atlantyckim – wzdłuż wybrzeży Europy i Ameryki Północnej, w Morzu Śródziemnym, a także w Morzu Północnym, z którego bardzo rzadko potrafią przez Cieśniny Duńskie zapuścić się do Morza Bałtyckiego. Na przełomie 2018 i 2019 roku delfin był widziany w Bałtyku we Władysławowie i w Zatoce Gdańskiej w pobliżu Gdyni. Pod koniec 2016 roku delfina zaobserwowano kilka mil morskich na północ od Przylądka Rozewie. Pracownicy Uniwersytetu Gdańskiego ze Stacji Morskiej w Helu przekonują, że delfiny, które pojawiają się w Morzu Bałtyckim, są osobnikami chorymi, mającymi problemy z nawigacją. Również nie zawsze nad polskim morzem można zobaczyć pociąg „Delfin” – kursuje on tylko w wakacje, łącząc Warszawę, Trójmiasto i Łebę. Ostatni 32-kilometrowy odcinek trasy „Delfina” – od Lęborka do Łeby – biegnie niezelektryfikowaną linią, na której przewozy pasażerskie prowadzone są wyłącznie w sezonie letnim. W wakacje „Delfin” odwiedza Łebę każdego dnia, lecz na krótko – przyjeżdża z Warszawy o 14:00 i już o 14:25 wyrusza w drogę powrotną.

## POD DOBRĄ PRASĄ

„Naszym nadrzędnym celem było stworzenie profesjonalnego, nowoczesnego i bezpiecznego przewoźnika kolejowego, który będzie cieszył się zaufaniem i dobrą opinią mieszkańców Wielkopolski. Cel ten został zrealizowany – stworzyliśmy doskonale prosperujące dziś przedsiębiorstwo”

Źródło: „Kolej na Wielkopolskie”  
Magazyn pokładowy Kolei Wielkopolskich  
Wydawca: Grupa MTP

## POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Rotschild uzyskał koncesję na »Kaiser-Ferdinand-Nordbahn«. (...) Isotną zasługę należy przypisać pochodzącemu z Grazu geologowi Franzowi Xaverowi Rieplowi. Absolwentowi akademii górniczej w Bańskiej Szcawnicy, a wcześniej studentowi Uniwersytetu Wiedeńskiego, w latach dojrzałych – wykładowcy tamtejszej Politechniki, budowniczemu pieca hutniczego w Vítkovicach. To on był pomysłodawcą kolei łączącej Triest z Wiedniem i Galicją. Ani jeden, ani drugi z twórców tej kolei nie zyskał jednak wdzięczności w krajach, którym zapewnili łączność ze światem. Riepl został pochowany na cmentarzu w wiedeńskiej dzielnicy Sankt Marx, a Rieplstrasse jest dziś małą uliczką na południe od wiedeńskiego Dworca Głównego, położoną niedaleko hotelu o wymownej nazwie Zeitgeist. Riepl ma swoje ulice jeszcze w Grazu i Linzu, nie ma zaś – podobnie jak baron Samuel Rotschild – w żadnym z polskich i czeskich miast, przez które poprowadzono Kolej Północną Cesarza Fryderyka. Ta niepamięć będzie powszechną zasadą. W Nowym Sączu przez lata nikomu nie przyszło do głowy, by uczcić jakąkolwiek wzmianką Carla Mengera – urodzonego w tym mieście wybitnego ekonomistę”

Rafał Matyja\*, „Miejski grunt. 250 lat polskiej gry z nowoczesnością”

\*urodził się w 1967 r., politolog i publicysta, wykładowca Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie

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 (webmaster). 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.