

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

STACJA KŁOPOT



Chaos za 120 milionów złotych

TARYFA

Znika kasa

Kas biletowych Kolei Mazowieckich będzie coraz mniej. Obecnie okienka kasowe funkcjonują na 64 stacjach i przystankach – z czego 21 to własne kasy obsługiwane przez pracowników przewoźnika, a 43 to kasy agencyjne, których prowadzenie Koleje Mazowieckie powierzają zewnętrznym podmiotom.

O ile własnych kas Koleje Mazowieckie przynajmniej na razie nie zamierzają likwidować, o tyle przewidują stopniowe zamykanie kas prowadzonych przez agentów. Po wygaśnięciu obecnie obowiązujących umów nie dojdzie do zawarcia nowych. W związku z tym od października 2023 r. liczba kas agencyjnych zmniejszy się do 37, a od września 2024 r. do 28. Dodajmy, że w ciągu ostatnich trzech lat zlikwidowano kasy w 20 lokalizacjach: na przykład na linii Siedlce – Warszawa kasy przestały działać na przystankach Koszewnica, Sosnowe, Barcząca, Dęba Wielkie, Cisie i Sulejówek Miłosna, z kolei na trasie Łowicz – Warszawa zniknęły kasy w Bednarach, Nowej Suche, Witanowie, Płochocinie i Ożarowie Mazowieckim.

„Inflacja, podwyżki cen prądu, gazu, paliw, jak również wzrost minimalnego wynagrodzenia, wpłynęły na olbrzymi wzrost kosztów prowadzenia działalności gospodarczej agentów świadczących usługę sprzedaży biletów” – tłumaczy w odpowiedzi na interpelację radnego sejmiku Wojciecha Zabłockiego Koleje Mazowieckie. Spółka wskazuje ponadto, że w nowo budowanych innowacyjnych dworcach systemowych PKP dyktuje wyższe stawki czynszów niż w starych obiektach: „Wzrost kosztów wynajmu pomieszczeń kasowych sięga 300%”.

„Likwidacja kas biletowych nie wpłynie na pogorszenie jakości usług świadczonych przez Koleje Mazowieckie” – zapewnia spółka. – „Pasażerowie, którzy nie potrafią lub nie mają możliwości dokonać zakupu biletu przez internet lub aplikację, mogą zakupić bilet po wejściu do pociągu”.

Problem w tym, że w Kolejach Mazowieckich nie ma możliwości zakupu u drużyn konduktorskich biletów dobowych, tygodniowych czy miesięcznych. ●

RUCH

Wakacje bez średnicy

Z powodu planowanej przebudowy wschodniej głowicy stacji Warszawa Zachodnia na całe nadchodzące wakacje zostanie wstrzymany ruch na podmiejskiej linii średnicowej. Od strony Warszawy Wschodniej pociągi Kolei Mazowieckich i Szybkiej Kolei Miejskiej będą dojeżdżać tylko do przystanku Warszawa Stadion. Choć prace mają być prowadzone jedynie w rejonie Warszawy Zachodniej, to przystanki Powiśle, Śródmieście i Ochota nie będą obsługiwane. Jak nieoficjalnie dowiedział się magazyn „Z Biegiem Szyn”, podczas ustaleń brano pod uwagę wahadłowy ruch po dwóch torach na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Ochota, ale przeciwko takiej organizacji opowiedziały się Koleje Mazowieckie. ●

ZAGRANICA

Transport w subskrypcji

Z początkiem maja 2023 r. w Niemczech wprowadzony został *Deutschlandticket*. To bilet sieciowy, który miesięcznie kosztuje 49 euro (około 225 zł) i uprawnia do podróży po całym kraju koleją regionalną, transportem miejskim oraz autobusami lokalnymi. *Deutschlandticket* jest następcą sieciowego biletu miesięcznego za 9 euro, który był dostępny od czerwca do sierpnia 2022 r. – w tym czasie podróżni kupili 52 mln biletów.

Choć nowy bilet jest siedmiokrotnie droższy, to nadal stanowi bardzo atrakcyjną ofertę (dla porównania zwykły bilet jednorazowy na pociąg regionalny na 94-kilometrowej trasie Cottbus – Görlitz kosztuje 24,80 euro). O ile *9-Euro-Ticket* był sprzedawany bez ograniczeń w kasach, automatach oraz u konduktorów i kierowców autobusów, o tyle *Deutschlandticket* to bilet abonamentowy zapisywany na specjalnej karcie elektronicznej lub w aplikacji na telefon. Nowy bilet opiera się na zasadzie subskrypcyjnej – kupuje się go na rok, a kwota 49 euro jest co miesiąc automatycznie pobierana z konta bankowego posiadacza biletu.

Na pokrycie zarządom transportu zmniejszonych wpływów w związku z wprowadzeniem biletu za 49 euro niemiecki rząd przeznaczył 1,5 mld euro. Drugie tyle wspólnie dołożyć mają wszystkie landy. ●



● Reklama biletu *Deutschlandticket* w berlińskiej dzielnicy Neukölln.

TARYFA

Zamieszanie z honorowaniem

Koleje Mazowieckie z końcem kwietnia 2023 r. ograniczyły współpracę taryfową z Polregio. Dotknęło to przede wszystkim pasażerów z tras Siedlce – Łuków i Siedlce – Czeremcha, które biegną przez granice województw i są obsługiwane jednocześnie przez obydwa tych przewoźników.

Między Siedlcami a Czeremchą kursują cztery połączenia Kolei Mazowieckich i trzy połączenia Polregio. Dzięki honorowaniu biletów osoba dojeżdżająca Kolejami Mazowieckimi do Siedlec na 6:00, a wracająca po 14:00 pociągiem Polregio mogła odbywać te podróże na podstawie jednego biletu miesięcznego. Tak samo działało to na trasie Siedlce – Łuków: na przykład w porze popołudniowych powrotów z Siedlec o 14:23, 15:58, 17:49 odjeżdżają pociągi Kolei Mazowieckich, a o 16:48 pociąg Polregio. Jak poinformowały Koleje Mazowieckie, od 1 maja 2023 r. wymagane są „dwa odrębne bilety jednorazowe lub okresowe – osobny na każdego przewoźnika”.

Po nieco ponad tygodniu Koleje Mazowieckie i Polregio podjęły decyzję o powrocie do współpracy taryfowej. 10 maja 2023 r. do ich oferty wszedł nowy bilet „Wspólny miesięczny”, który na trasach Siedlce – Łuków, Siedlce – Czeremcha, a także Małkinia – Czyżew, ponownie umożliwia podróże pociągami dwóch spółek. ●

PRZEKSZTAŁCENIA

Energetyka kolejowa znów państwowa

Energetyka kolejowa wróciła w państwowe ręce. Prawo i Sprawiedliwość, gdy obejmowało rządy w listopadzie 2015 r., deklarowało, że renacjonalizacja spółki PKP Energetyka należy do jej priorytetów. Ostatecznie udało się tego dokonać siedem i pół roku później.

PKP Energetyka została sprywatyzowana we wrześniu 2015 r., pod koniec rządów Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego. Akcje za 1,41 mld zł kupił mający siedzibę w Luksemburgu fundusz inwestycyjny CVC Capital Partners. W wyniku transakcji przejął on nie tylko kolejową infrastrukturę energetyczną w postaci podstacji trakcyjnych i kabli zasilających sieć trakcyjną, ale także specjalistyczny tabor do serwisowania i napraw sieci trakcyjnej oraz bazy wraz z prowadzącymi do nich bocznkami. Prywatyzacja monopolu na dostarczanie energii elektrycznej przewoźnikom kolejowym, jak i na obsługę energetyczną spółki PKP Polskie Linie Kolejowe wywołała duże kontrowersje.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk w lutym 2016 r. powołał dwa zespoły mające zbadać transakcję, a następnie we wrześniu 2016 r. do sądu trafił wniosek PKP o stwierdzenie nieważności prywatyzacji. Działania te okazały się jednak nieskuteczne, a cała sprawa przycichła.

Dopiero jesienią 2022 r. prezes PiS Jarosław Kaczyński ujawnił, że prowadzone są negocjacje z CVC Capital Partners dotyczące renacjonalizacji spółki PKP Energetyka. Podmiot nie trafił jednak z powrotem do Grupy PKP, lecz wszedł w skład Polskiej Grupy Energetycznej w wyniku zakupu przez nią całościowego pakietu akcji. Notowany na giełdzie koncern energetyczny PGE – w którym 60% akcji posiada skarb państwa – zapłacił funduszowi CVC 1,87 mld zł. Transakcję sfinalizowano w kwietniu 2023 r. i od tego momentu spółka działa pod nazwą PGE Energetyka Kolejowa. ●

Poruszanie się pociągów elektrycznych po liniach bez sieci trakcyjnej umożliwią akumulatory, które będą ładować się w trakcie jazdy odcinkami zelektryfikowanymi. Pieniądże na zakup sześciu dwuwagonowych składów elektryczno-akumulatorowych radni sejmiku zapisali w budżecie województwa. – *Przetarg planujemy ogłosić do końca czerwca 2023 r.* – mówi rzecznik prasowy Kolei Mazowieckich Donata Nowakowska. – *Dostawa ostatniego z zamówionych pojazdów powinna nastąpić do końca 2026 r.*

Raczkująca awangarda

Koleje Mazowieckie z planem zakupu taboru, który pozwoli na obsługę linii nieelektryfikowanych bez spalania ropy, dołączają do europejskiej awangardy zeroemisyjności, jednocześnie decydując się na wciąż raczkującą technologię. Zagranicą są już zawierane duże kontrakty na tabor elektryczny z akumulatorami, ale jeszcze nie kursuje on w regularnym ruchu.

Koncern Stadler otrzymał zamówienia na łącznie 113 składów do obsługi połączeń w trzech niemieckich landach. W Meklemburgii pociągi Flirt Akku mają trafić do ruchu w 2026 r., a w Nadrenii-Palatynacie w 2025 r. W Szlezwiku-Holsztynie od jesieni 2022 r. trwają jazdy próbne, na maj 2023 r. planuje się przystąpienie do testów w planowym ruchu, a rozpoczęcie normalnej eksploatacji zapowiadane jest na koniec 2023 r. Gdy w 2019 r. zawierano kontrakt, pałady deklaracje, że nastąpi to w grudniu 2022 r.

Prototyp składu Flirt Akku podczas testów w 2021 r. pokonał na energii z akumulatorów 224 km za jednym razem. Gwarantowany dystans przy zasilaniu z baterii określany jest w materiałach producenta na 80 km. Pełne naładowanie akumulatorów w trakcie jazdy pod siecią trakcyjną ma trwać 15-20 min.

Podobne parametry wskazuje koncern Siemens, mający w swojej ofercie składy elektryczno-akumulatorowe Mireo Plus B: zasięg składów dwuczłonowych to 80-90 km, zaś trójczłonów, w których można zmieścić więcej baterii, to 110-120 km. – *W każdym przypadku zasięg będzie zależny od konkretnej trasy do pokonania: wzniesienia, łuki, liczba zatrzymań, prędkości maksymalne* – mówi Jacek Fink-Finowicki, ekspert techniczny Siemens Mobility. – *Nie są to zasięgi osiągnięte w ramach bicia rekordu przy najkorzystniejszych warunkach, lecz są wynikiem analizy możliwości pojazdu przy założeniu, że baterie będą już zdegradowane wieloletnią eksploatacją. Tym samym jest to zasięg gwarantowany nawet w ostatnich miesiącach przed skierowaniem pojazdu na naprawę rewizyjną połączoną z wymianą baterii.*

Gdzie ładować akumulatory?

Regularna eksploatacja składów Mireo Plus B ma się rozpocząć jeszcze przed końcem 2023 r. w Badenii-Wirtembergii. Pierwszy z 27 pociągów zamówionych przez ten land został zaprezentowany we wrześniu 2022 r. na berlińskich targach InnoTrans.

Do końca 2024 r. Siemens ma dostarczyć siedem składów spółce Midtjyske Jernbaner, obsługującej dwie trasy na zachodzie Danii:

Elektrycznie bez drutów

Koleje Mazowieckie planują zakup pociągów elektrycznych, które będą mogły jeździć liniami nieelektryfikowanymi

Holstebro – Skjern i Vemb – Thyborøn. Jako że w ogóle nie przebiegają one liniami zelektryfikowanymi, planowana jest budowa stacyjnych urządzeń do ładowania na trzech stacjach końcowych. I tylko podczas postojów, a nie w trakcie jazdy, będą ładowane akumulatory.

W 2024 r. ma również zostać zrealizowana dostawa 31 składów Mireo Plus B dla spółki Niederbarnimer Eisenbahn, która realizuje przewozy we wschodniej Brandenburgii. Przewoźnik wykorzystuje jak na razie tylko składy spalinowe – jeżdżą one także liniami zelektryfikowanymi. Przykładowo na 93-kilometrowej trasie Berlin – Templin spalinowy szynobus pokonuje 56 km pod drutem. W grudniu 2024 r. NEB ma przestawić się na tabor elektryczny z akumulatorami. Przewoźnik zakłada ich ładowanie nie tylko w trakcie jazdy po odcinkach z siecią trakcyjną, ale także podczas postojów na leżących poza siecią zelektryfikowaną stacjach Templin Stadt, Beeskow, Werneuchen i Wriezen, gdzie powstaną punktowe instalacje zasilające.

– *Dla ładowania stacjonarnego skłaniamy się do promowania budowy punktowej sieci trakcyjnej w miejscu planowanego postoju* – mówi Jacek Fink-Finowicki. Chodzi o elektryfikację toru stacyjnego, gdzie po skończeniu biegu pociągu będzie podnoszony pantograf w celu naładowania akumulatorów przed kolejnym kursem. Także w Szlezwiku-Holsztynie zaplanowano taką punktową elektryfikację na trzech stacjach leżących w dużym oddaleniu od tras zelektryfikowanych.

Pociągi akumulatorowe pojawiają się też w Czechach. W kwietniu 2023 r. České Dráhy zamówiły w koncernie Škoda Transportation cztery składy RegioPanter BEMU, które pod koniec 2024 r. trafić mają na trasę Bohumín – Studénka – Kopřivnice – Veřovice (nieelektryfikowaną na 27-kilometrowym odcinku Studénka – Veřovice). Portal Zdopravy.cz poinformował, że skład BEMU jest o jedną czwartą droższy od składu elektrycznego RegioPanter w wersji bez akumulatorów. Koncern Škoda, podobnie jak pozostali producenci, określa gwarantowany dystans przy zasilaniu z baterii na 80 km.

Elektryczne wyzwanie

80-kilometrowy zasięg jest zbyt mały, aby Koleje Mazowieckie mogły w prosty sposób dążyć do pełnego zastąpienia spalinowych szynobusów taborem akumulatorowym. Na przykład trasa z Siedlec do Czeremchy i z powrotem liczy 180 km. To oznacza, że skład, który nawet do pełna naładowałby baterie w Siedlcach, nie pokona całej trasy w dwie strony.

Rzeczniczkę mazowieckiego przewoźnika pytamy, na jakie trasy mają trafić składy z bateriami. – *Pojazdy byłyby skierowane do*



• Prototyp pociągu Flirt Akku podczas prezentacji na dworcu w niemieckiej Kilonii.

obsługi połączeń Thuszcz – Ostrołęka – Chorzele oraz Kutno – Płock – Sierpc.

Na trasie Kutno – Sierpc zelektryfikowany jest 58-kilometrowy odcinek z Kutna do stacji Płock Trzepowo, zaś dalszy odcinek do Sierpca bez sieci trakcyjnej liczy 29 km (obecnie pociągi relacji Kutno – Sierpc obsługiwane są spalinowymi szynobusami).

Odcinek Ostrołęka – Chorzele liczy 56 km – pokonanie go w dwie strony przekroczy zasięg, jaki obecnie producenci gwarantują dla dwuczłonowych składów bateryjnych.

– *W planach jest budowa stacyjnych stacji ładowania, najprawdopodobniej w Chorzelach i Sierpcu* – zaznacza Donata Nowakowska.

Kolejny z nieelektryfikowanych ciągów obsługiwanych przez Koleje Mazowieckie to linia Nasielsk – Sierpc o długości 88 km. To – nawet mając na uwadze plan stworzenia punktu ładowania w Sierpcu – nieco przekracza minimalny zasięg wskazywany przez producentów. W Niemczech jako rozwiązanie tego problemu wskazuje się albo odcinkową elektryfikację linii kolejowej, albo punktową instalację podładowującą baterie podczas kilkuminutowych postojów na wybranej mijance. Drugie rozwiązanie wymaga powiązania planów inwestycyjnych z ofertą przewozową, tak aby pociągi zawsze miały się na stacji wyposażonej w instalację do ładowania. Możliwe jest to tylko przy stabilnym i cyklicznym rozkładzie jazdy.

Jak na razie wyzwaniem dla Kolei Mazowieckich, poza samym zakupem taboru, będzie zapewnienie infrastruktury: przyłączy energetycznych, podstacji z transformatorami i instalacji do ładowania. Będzie to wiązać się nie tylko z dodatkowymi kosztami, ale także koniecznością kooperacji zarówno ze spółkami energetycznymi, jak i spółką PKP Polskie Linie Kolejowe, na terenie której będą musiały zostać zlokalizowane punkty ładowania stacjonarnego. Mając na uwadze problem miesiącami ciągnących się procedur przyłączania nowych obiektów kolejowych, a także stacji ładowania miejskich autobusów elektrycznych, Koleje Mazowieckie powinny do tych działań dobrze się przygotować.

KAROL TRAMMER

Będąc polską specyfiką dokonywane co dwa-trzy miesiące zmiany rozkładu jazdy w teorii mają dostosować ruch pociągów do prac modernizacyjnych. Korekta – która weszła w życie w niedzielę 12 marca 2023 r. – okazała się jednak zupełnie niedopasowana do ograniczeń wynikających z przebudowy stacji Warszawa Zachodnia. PKP Polskie Linie Kolejowe skonstruowały rozkład jazdy, który okazał się niemożliwy do realizowania.

Zderzyliśmy się z sytuacją

O ile w niedzielę, gdy ruch jest mniejszy, nie było znaczących problemów w ruchu pociągów, o tyle od poniedziałku rano w warszawskim węźle kolejowym zaczął narastać chaos.

Składy na kilka-kilkanaście minut stawały przed każdym semaforem odstępowym. Przejazd na odcinku Warszawa Gdańska – Warszawa Zachodnia, który planowo zajmuje 10 min., trwał nawet godzinę. Na wjazdach do Warszawy tworzyły się korki pociągów – w jednym z nich utknął prezydent stolicy Rafał Trzaskowski, który w towarzystwie dziennikarzy i oficjeli odbywał przejazd z okazji inauguracji kursowania Szybkiej Kolei Miejskiej między Piasecznem a Warszawą.

We wtorek 14 marca ruch był już zupełnie rozregulowany. – *Opóźnienia pociągów wynosiły nawet 100 min.* – mówi Dariusz Grajda z zarządu Kolei Mazowieckich.

Jak oznajmiła spółka PKP PLK, źródłem problemów był zbyt duży ruch, w warunkach którego każde zakłócenie potęgowało utrudnienia. – *Wskutek bardzo intensywnego nasycenia rozkładu jazdy, czyli bardzo dużej liczby pociągów zaplanowanych przez stację Warszawa Zachodnia te wydarzenia spowodowały lawinę, efekt domina opóźnień kolejnych pociągów. Do tego, jeśli dolożymy pociągi z opóźnieniem, nawet niewielkim, jadące z trasy, a więc dojeżdżające do Warszawy, ten efekt niestety się pogłębiał* – oznajmił na specjalnie zwołanej konferencji prasowej wiceprezes PKP PLK Mirosław Skubiszynski, dodając, że powołano zespół mający zarządzić sytuację. Ciało to podjęło decyzję o wykreśleniu z rozkładu jazdy części połączeń: – *Arbitralnie wdrożyliśmy rozwiązania polegające na skróceniu relacji i odwołaniu niektórych pociągów.*

Od środy 15 marca, mimo sprzeciwu przewoźników, zniknęły 24 połączenia Kolei Mazowieckich i Szybkiej Kolei Miejskiej. Ponadto niektóre relacje zostały skrócone, aby w ogóle nie wjeżdżały do Warszawy: na przykład część pociągów z Góry Kalwarii musi kończyć bieg już w Piasecznie. W poniedziałek 20 marca została wdrożona kolejna modyfikacja rozkładu jazdy.

Narzuconymi przez PKP PLK cięciami dotknięte zostały tylko Koleje Mazowieckie i Szybka Kolej Miejska. Co więcej, to właśnie tym spółkom wiceprezes PKP PLK zarzucił, że są winne całego chaosu, bo na etapie planowania rozkładu jazdy na okres od marca do czerwca 2023 r. zamówiły za dużo połączeń. – *Nasze doświadczenie zawodowe kazalo nam zwrócić uwagę przedstawicielom przewoźników, iż liczba pociągów, które zostały zaproponowane do przejechania w drugim cyklu rozkładowym, a więc od 12*

Warszawskie domino

Jak korekta rozkładu jazdy doprowadziła w warszawskim węźle kolejowym do chaosu, cięcia połączeń i incydentów w ruchu pociągów



• *Nastawnia na przebudowywanej stacji Warszawa Zachodnia.*

marca, jest zbyt wygórowania i może spowodować pewne perturbacje – mówił Mirosław Skubiszynski. – *Niekompetencja przewoźników samorządowych, ich upór i brak odpowiedzi na nasze sugestie doprowadziły do tego, iż zderzyliśmy się z sytuacją, z którą się zderzyliśmy.*

Przewoźnicy, aby zareagować na zarzuty PKP PLK, zorganizowali swoją konferencję prasową. Szef SKM Alan Beroud zaprzeczył jakoby jego spółka była na etapie konstrukcji rozkładu jazdy ostrzegana przez PKP PLK, że liczba zaplanowanych pociągów jest za duża: – *Nie mieliśmy na ten temat absolutnie żadnych informacji.*

– *To nie jest tak, że Koleje Mazowieckie czy SKM same układają sobie rozkład jazdy. My składamy nasze propozycje* – wyjaśniał Dariusz Grajda. – *PKP PLK zarządza rozkład jazdy na podstawie wiedzy, doświadczenia i możliwości technicznych prowadzenia ruchu.*

Członek zarządu Kolei Mazowieckich stwierdził, że skonstruowany przez PKP PLK rozkład jazdy zgadzał się tylko na papierze: – *Nie przewidziano pewnych sytuacji, które mogą się wydarzyć. Nie przewidziano również tego, że krzyżują się różne szlaki i opóźnienie jakiegokolwiek pociągu będzie lawinowo wpływało na kolejne pociągi.*

Granice ludzkiej wytrzymałości

PKP Polskie Linie Kolejowe oskarżyły przewoźników samorządowych, by odwrócić uwagę od winy po swojej stronie.

Jak nieoficjalnie się dowiadujemy, na etapie konstrukcji rozkładu jazdy spółka PKP PLK założyła zbyt krótki czas na obsługę urządzeń sterowania między przejazdami kolejnych pociągów. Zwiększyło to presję na dyżurnych ruchu, których warunki pracy – w dobie wciąż zmienianej organizacji ruchu na przebudowywanym węźle warszawskim – i tak nie są łatwe.

Dyżurni – próbując zarządzać ruchem na podstawie źle zaplanowanego rozkładu jazdy i następnie w obliczu *ad hoc* wprowadzanych do niego zmian – zaczęli się mylić i kierować pociągi w niewłaściwym kierunku. Taka sytuacja miała miejsca między innymi 17

marca, kiedy to skład Kolei Mazowieckich relacji Warszawa Lotnisko Chopina – Modlin został w obrębie stacji Warszawa Zachodnia skierowany na tor w stronę Warszawy Gdańskiej, a nie przez Warszawę Centralną.

Każde takie zdarzenie wymaga podjęcia decyzji przez komisję kolejową, a następnie cofania składu. Blokuję to ruch na co najmniej 30 min., powodując zakłócenia w kursowaniu innych pociągów. W ciągu 10 dni od wdrożenia marcowej korekty rozkładu jazdy doszło na terenie Warszawy do co najmniej pięciu incydentów polegających na skierowaniu pociągów w złym kierunku.

21 marca wyjeżdżający z Warszawy Gdańskiej pociąg PKP Intercity „Oleńka” do Wrocławia został błędnie wyprawiony na towarową linię obwodową zamiast w kierunku Warszawy Zachodniej.

Nazajutrz po tym zdarzeniu na biurko prezesa PKP PLK Ireneusza Merchela trafiło pismo Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu: „Ludzka wytrzymałość ma swoje granice, które w przypadku naszych kolegów pracujących na stacji Warszawa Zachodnia zostały przekroczone, co w konsekwencji doprowadziło do serii incydentów związanych z przyjęciem bądź wyprawieniem pociągów niezgodnie z rozkładem jazdy” – napisał wiceszef związku Jerzy Oleszak, apelując o zwiększenie obsady nastawni Warszawa Zachodnia i Warszawa Gdańska.

– *Zwiększono tylko nadzór. Przez część doby na nastawniach obecni są zawiadowcy, którzy na miejscu kontrolują pracę dyżurnych ruchu. Czasem jest to pomocne, ale czasem bywa dodatkowo stresujące* – podkreśla przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnego Ruchu Aleksander Motyka, zaznaczając, że dodatkowe stanowiska nie zostały stworzone.

Wiceprezes PKP PLK Mirosław Skubiszynski wystosował za to do dyżurnych ruchu list otwarty, w którym zarzucił im, że zamiast koncentrować się na pracy, bawią się telefonami: „Bardzo proszę, abyście zarówno Wy, jak i inni pracownicy związani z ruchem pociągów, swoje obowiązki wykonywali maksymalnie skoncentrowani, z zachowaniem należytej rzetelności. Proszę, abyście nie rozpraszali się w pracy korzystaniem z różnego rodzaju rozpraszaczy (np. smartfony, telefony komórkowe) oraz nie ulegali czasem niezdrowej presji otoczenia lub środków masowego przekazu czy komunikatorów społecznościowych”.

– *Jestem zbulwersowany, że wiceprezes spółki twierdzi takie rzeczy* – mówi Aleksander Motyka. – *Bawienie się smartfonem jest fizycznie niemożliwe, bo na warszawskich nastawniach dyżurni nie mają nawet czasu na zrobienie sobie herbaty.*

KAROL TRAMMER

W związku z przebudową warszawskiego węzła kolejowego mocno wzrosło znaczenie stacji Warszawa Gdańska, przez którą biegną trasy objazdowe wielu pociągów. Położona w północnej części stolicy stacja okazała się być jednak do tego niedostosowana. Podróżni wysiadający z pociągów nawet na 10 min. utykają w zatorach przed schodami z peronów do przejścia podziemnego.

Byle szybciej

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe od kilku lat przygotowywała Warszawę Gdańską do zwiększonego ruchu i wciąż zapewniała, że wszystko będzie dobrze.

Gdy w 2016 r. za 43 mln zł przebudowano układ stacji, tworząc dodatkowe tory i peron, spółka PKP PLK informowała: „Efekty prac będą szczególnie ważne, gdy rozpocznie się modernizacja warszawskiej linii średnicowej. Wówczas część pociągów zostanie skierowana na linię obwodową, a stacja Warszawa Gdańska przyjmie więcej pociągów i będzie dogodnym węzłem przesiadkowym. Pasażerowie będą mieli zapewnioną wygodną obsługę”.

W 2018 r. został ogłoszony przez PKP PLK przetarg na przedsięwzięcie pod nazwą „Dostosowanie infrastruktury pasażerskiej na stacji Warszawa Gdańska do obsługi zwiększonej liczby pasażerów”. W zakres zadania miało wejść wybudowanie kładek na końcach peronów i dodatkowego przejścia podziemnego, a w wyjściach na perony z istniejącego tunelu dla pieszych zastąpienie klasycznych schodów ruchomymi. Ponadto zaplanowano rozbudowę wiat na peronach, tak aby pokrywały je na całej długości. Na to wszystko spółka PKP PLK przeznaczyła 77,8 mln zł, ale jedyna złożona oferta opiewała na 169 mln zł i przetarg unieważniono.

Ostatecznie sam prezes PKP PLK Ireneusz Merchel – mając na uwadze zbliżającą się przebudowę Warszawy Zachodniej – podjął decyzję, że prace na stacji Warszawa Gdańska należy wykonać w okrojonym zakresie. W październiku 2019 r. za 77,2 mln zł zlecono więc jedynie wybudowanie kładek na końcach peronów i montaż schodów ruchomych w wyjściach na perony.

Warszawski ratusz w oficjalnych pismach kierowanych do PKP PLK zwracał uwagę, że skutkiem rezygnacji z budowy drugiego przejścia pod torami będą problemy z przemieszczaniem się ludzi. Kolejowa spółka nie traciła jednak dobrego samopoczucia i zapewniała, że „pasażerowie na stacji Warszawa Gdańska zyskają lepszy komfort obsługi i dogodniejszy dostęp na perony”.

Kładki donikąd

Ogromna większość wysiadających na stacji Warszawa Gdańska udaje się albo do metra, albo do tramwajów kursujących ul. Słomińskiego. Do obu tych środków transportu dostać się można jedynym przejściem podziemnym, do którego z każdego z trzech peronów prowadzą pojedyncze schody ruchome. I to właśnie one są najwęższym gardłem. Ludzie tłoczący się na peronie przed schodami ruchomymi utrudniają przejście udającym się do pociągów. Do tego dochodzą sytuacje, że

Stacja kłopot

Na dostosowanie Warszawy Gdańskiej do zwiększonego ruchu spółka PKP PLK wydała 120 milionów złotych. Ale i tak panuje tu chaos



• Zator osób chcących dostać się do jednego przejścia podziemnego na Warszawie Gdańskiej.

osoby spieszące się na dół samowolnie wyłączają schody jadące do góry i schodzą po nich pod prąd. Kolejny problem pojawia się przy złej pogodzie: ze względu na brak wiat nad całymi peronami, część ludzi chroni się przed deszczem pod zadaszeniem schodów ruchomych, co jeszcze bardziej zawęża to wąskie gardło.

Zbudowane na końcach peronów kładki są słabą alternatywą dla przejścia podziemnego. Jedna kładka prowadzi na nieobsługiwane transportem publicznym ul. Felińskiego i ul. Kłopot, a druga na wiadukt ul. Andersa, dając możliwość wyjścia tylko na przystanek autobusowy w jednym kierunku, ale już nie na przystanki po drugiej stronie jezdni: ani autobusowy, ani tramwajowe, z których kursuje linia 15, zapewniająca równoległe do metra połączenie z centrum miasta.

Jeden dworzec zamiast trzech

W dobie objazdów duża część pociągów dalekobieżnych – które normalnie stawały na stacjach Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna i Warszawa Zachodnia – zatrzymuje się w stolicy tylko na stacji Warszawa Gdańska. W efekcie pasażerowie, którzy obsługiwani byli na trzech dworcach, teraz spotykają się na wąskich schodach ruchomych na stacji Warszawa Gdańska.

Próbą załagodzenia sytuacji jest to, że te pociągi PKP Intercity, których objazdy wiodą przez Warszawę Młynów, od marca 2023 r. otrzymały postój na tym przystanku (umożliwiającym dogodną przesiadkę na drugą linię metra).

Analogicznym rozwiązaniem mogłoby być wprowadzenie dodatkowego postoju na prawym brzegu Wisły. Dość kuriozalne jest bowiem, że pasażerowie jadących objazdem pociągów ze wschodu i północy Polski, chcąc dotrzeć na Pragę, muszą jechać na zapchaną

stację Warszawa Gdańska i następnie wrócić z niej transportem miejskim na drugą stronę Wisły. Rozwiązaniem mogłyby być postoje dla połączeń PKP Intercity na którymś z mijanych lokalnych przystanków po praskiej stronie: Warszawa Targówek lub Warszawa Zoo (z tym zastrzeżeniem, że zatrzymania składów dalekobieżnych na przystanku Zoo obniżyłyby przepustowość szczególnie obciążonego szlaku od Warszawy Gdańskiej przez most nad Wisłą do punktu, w którym od linii obwodowej odchodzi ciąg w kierunku północnym).

Odciążyć Warszawę Gdańską mogłaby też decyzja o przekierowywaniu poza tę stację podróźnych, którzy w stolicy jedynie się przesiadają. System sprzedaży biletów PKP Intercity często dla takich podróży jak Łódź – Olsztyn, Radom – Gdańsk czy Częstochowa – Gdańsk wskazuje skomunikowanie na Warszawie Gdańskiej, nawet jeśli możliwa jest przesiadka na przystanku Warszawa Młynów lub w Żyrardowie czy Działdowie.

Rozkład jazdy bywa układany tak, że na przykład po 7:30 w ciągu 10 min. przy tym samym peronie pojawiają się pociągi PKP Intercity z Wrocławia i Łodzi oraz pociąg Kolei Mazowieckich z Nasielska. Zanim podróżni zdążą opuścić peron, z następnych pociągów wysypują się kolejni pasażerowie i również trafiają w zator przed przejściem podziemnym.

Chaos na Warszawie Gdańskiej już jest duży, mimo że na razie przebudową objęta jest Warszawa Zachodnia. Gdy rozpocznie się – obecnie zapowiadana na lata 2025-2029 – modernizacja linii średnicowej, liczba składów kierowanych na Warszawę Gdańską będzie dużo większa niż obecnie. Czy do tego czasu spółka PKP PLK zdoła zarządzić chaosowi?

Samorządy od dawna podchodzą z mocno ograniczonym zaufaniem do wspólnej realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe, gdyż uważają ją za trudnego partnera. Liczone w latach opóźnienia prac modernizacyjnych niestety utwierdzają samorządowców w tym przekonaniu.

Niedostateczne zaangażowanie

Prowadzona na terenie województwa pomorskiego modernizacja linii Malbork – Kwidzyn – Grudziądz miała skończyć się cztery lata temu. Przedsięwzięcie uzyskało dofinansowanie z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego 2014-2020. Spółka PKP PLK – podpisując w maju 2017 r. umowę z firmami NDI i Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe – zapowiadała, że prace będą trwać do jesieni 2019 r. Gdy nastąpił ten termin, na stronie internetowej PKP PLK została zamieszczona informacja o opóźnieniu, które „wynika między innymi z niedostatecznego zaangażowania wykonawcy oraz wydłużających się procedur związanych z uzyskiwaniem niezbędnych do realizacji decyzji i pozwoleń”. Za tym ogólnikowym komunikatem krył się konflikt PKP PLK z firmą NDI, która twierdziła, że w dokumentacji przetargowej nie uwzględniono szeregu koniecznych do wykonania robót i oczekiwała za nie zapłaty. Nie mogąc dojść do porozumienia z PKP PLK, zarząd NDI podjął decyzję o porzuceniu tej modernizacji. Na placu boju zostało tylko Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe, które jest spółką-córką PKP PLK.

Jesienią 2019 r. PKP Polskie Linie Kolejowe oznajmiły, że „na podstawie oceny prac już zrealizowanych i pozostałych jeszcze do wykonania, planowany jest termin przywrócenia ruchu pociągów na odcinku Malbork – Kwidzyn w drugiej połowie 2020 r.”. Ostatecznie na zmodernizowany odcinek pociągi wróciły dopiero w lipcu 2021 r.

Na dalszym odcinku z Kwidzyna w stronę Grudziądza w czerwcu 2020 r. doszło do osunięcia się nasypu wskutek pęknięcia rury odprowadzającej zawieszinę z fabryki papieru w Kwidzynie. Wydawało się, że wykonanie zleconej w 2022 r. odbudowy nasypu jest warunkiem przywrócenia ruchu na całym ciągu od Malborka aż po Grudziądz. Nasyp został już odbudowany, mimo to odcinek od Kwidzyna w stronę Grudziądza nadal nie jest przejezdny. W połowie kwietnia 2023 r. na kilku dużych jego fragmentach nie było jeszcze toru.

W ramach programu regionalnego 2014-2020 samorząd województwa pomorskiego przyznał spółce PKP PLK fundusze na sporządzenie dokumentacji przygotowawczej dla innych linii, z myślą o ich modernizacji w następnej perspektywie unijnej. Ostatecznie jednak samorząd zdecydował, że z programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 nie będzie udzielane dofinansowanie na modernizację linii kolejowych.

Jak modernizuje córka prezesa?

O tym, że PKP Polskie Linie Kolejowe są trudnym partnerem, samorząd województwa

Modernizacyjne pułapki

Wielomiesięczne opóźnienia i niedotrzymywanie umów przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe niweczy przedsięwzięcia samorządów



• Prace modernizacyjne miały tu zakończyć się w 2019 r. Linia Malbork – Grudziądz między Kwidzynom a Gardeją, połowa kwietnia 2023 r.

pomorskiego przekonał się też w kontekście modernizacji linii Gdynia – Kościerzyna – Bydgoszcz. W 2023 r. miała być ona dwutorowa i zelektryfikowana. Ujęta w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 inwestycja miała poprawić dostęp do portu w Gdyni dla pociągów towarowych, umożliwić włączenie Pojezierza Kaszubskiego w sieć połączeń dalekobieżnych, jak również uatrakcyjnić transport regionalny między Trójmiastem a powiatami kartuskim i kościerskim. Z tego względu przedsięwzięcie spółki PKP PLK miało być skoordynowane z realizowaną przez Pomorską Kolej Metropolitalną elektryfikacją linii Gdańsk Wrzeszcz – Rębiechowo/Gdańsk Osowa. Dzięki temu z Trójmiasta do Kartuz i Kościerzyny mogłyby zacząć jeździć pociągi elektryczne.

PKM – czyli podlegający samorządowi województwa pomorskiego zarządca infrastruktury kolejowej – na swojej stronie internetowej przypomina: „W sierpniu 2017 r. podpisaliśmy porozumienie o współpracy, określające zakres wszystkich planowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe i Pomorską Kolej Metropolitalną przedsięwzięć inwestycyjnych, w którym strony zadeklarowały zakończenie ich realizacji do końca 2023 r.”. Ustalenia te w grudniu 2017 r. potwierdził wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel, informując, że modernizacja i elektryfikacja należącego do PKP PLK odcinka Gdynia – Gdańsk Osowa – Kościerzyna zaczęły się wiosną 2020 r. i zostanie zrealizowana do początku 2023 r.

Na linii PKM prace elektryfikacyjne dobiegły końca. Sieć trakcyjna urywa się

jednak tuż przed linią Gdynia – Kościerzyna – Bydgoszcz. Wszystko przez to, że spółka PKP PLK wciąż nie zelektryfikowała swojej linii. Mało tego, w ogóle nie zaczęła prac.

Pierwszy przetarg na prace budowlane, dotyczący odcinka Somonino – Kościerzyna, został ogłoszony dopiero w lipcu 2022 r. Otwarcie ofert miało miejsce w listopadzie 2022 r., mimo to postępowania nadal nie rozstrzygnięto. Spółka PKP PLK nie podaje powodów tak ogromnego opóźnienia, lecz jedynie składa kolejne deklaracje – według ostatnich linia ma zostać zmodernizowana i zelektryfikowana do przełomu 2027 i 2028 r.

Pomorski samorząd postanowił ratować sytuację zakupem czterech składów elektryczno-spalinowych, które linię PKM będą pokonywać na napędzie elektrycznym, a dalej w głąb Kaszub jechać na silniku spalinowym.

W strukturach PKP PLK za modernizację linii Gdynia – Kościerzyna – Bydgoszcz odpowiada córka prezesa spółki Ireneusza Merchela. Aleksandra Merchel-Koter została zatrudniona w PKP PLK w październiku 2016 r. (pół roku po tym, gdy jej ojciec został prezesem). Najpierw była kierownikiem, a w 2019 r. została dyrektorem kontraktu.

Bardzo ważne zadanie

Kolejnym inwestycyjnym blamażem jest Szczecińska Kolej Metropolitalna. To przedsięwzięcie siedmiu miast i gmin aglomeracji szczecińskiej, zrzeszającego je Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, samorządu województwa zachodniopomorskiego i spółki PKP PLK. W 2017 r. podmioty te zawarły umowę, dzieląc ►

► się zadaniami: samorząd wojewódzki odpowiada za zapewnienie taboru i zorganizowanie przewozów, stowarzyszenie metropolitalne za utworzenie zintegrowanego systemu biletowego, a samorzady lokalne za wybudowanie węzłów przesiadkowych oraz uruchomienie dowożących do nich linii autobusowych. PKP Polskie Linie Kolejowe są natomiast partnerem odpowiedzialnym za modernizację i rozbudowę infrastruktury kolejowej, przede wszystkim dogęszenie przystanków, na trasach ze Szczecina do Goleniowa, Stargardu, Gryfina, a ponadto za kompleksową rewitalizację linii do Polic, na której pociągi pasażerskie przestały kursować w 2002 r.

Na stworzenie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej partnerzy w 2018 r. uzyskali 512 mln zł unijnego dofinansowania z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. W rozpisany przez PKP PLK przetargu na zaprojektowanie i wykonanie kolejowej części przedsięwzięcia wygrała firma Trakcja.

Podczas odbywającej się w maju 2019 r. w Szczecinie konferencji „Kolej aglomeracyjna jako przyjazny system transportu publicznego” członek zarządu PKP PLK ds. realizacji inwestycji Arnold Bresch oznajmił: – *Budżet oraz zakres rzeczowy realizowanego projektu wskazują, iż jest to dla naszej spółki bardzo ważne zadanie.*

„Rozpoczęła się budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej” – poinformowała w grudniu 2019 r. spółka PKP PLK. – „Prace związane z realizacją całego projektu SKM zakończą się w 2022 r.”.

W 2021 r. Centrum Unijnych Projektów Transportowych w czasie prowadzonej kontroli ujawniło, że wykonawca części kolejowej nie tylko nie złożył żadnego wniosku o pozwolenie na budowę, ale nawet nie opracował dokumentacji projektowej. W tej sytuacji samorzady zwracały uwagę, że mają problemy z realizacją swoich inwestycji na styku z infrastrukturą kolejową, gdyż brak projektów po stronie PKP PLK uniemożliwia dokonanie uzgodnień w kwestii powiązania węzłów przesiadkowych z przystankami i stacjami kolejowymi.

Szczecińską Koleją Metropolitalną zajęła się również Najwyższa Izba Kontroli – ze wszystkich skontrolowanych partnerów przedsięwzięcia jedynie spółka PKP PLK otrzymała ocenę negatywną.

Inżynier nadzorujący kontrakt pierwszą informację o zagrożeniu terminu wykonania umów przekazał spółce PKP PLK w czerwcu 2019 r., a więc na etapie prac projektowych. W sierpniu 2020 r. – czyli 10 miesięcy po rozpoczęciu prac budowlanych – inżynier kontraktu alarmował, że wykonywane są tylko roboty rozbiórkowe. Raporty dobowe wskazywały, że na całej kolejowej części przedsięwzięcia pracuje mniej niż 10 osób. Zdarzały się dni, że pracowników w ogóle nie było.

Jak ujawnia wystąpienie pokontrolne NIK, od sierpnia 2020 r. do sierpnia 2021 r. Region Zachodni Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK sześć razy zwracał się do zarządu spółki z wnioskiem o zerwanie umowy z firmą Trakcja, lecz zarząd „nie



• *Tędy już od roku powinna kursować Szczecińska Kolej Metropolitalna. Stacja Szczecin Niebuszewo na linii do Polic, marzec 2023 r.*

zajął stanowiska uwzględniającego otrzymane propozycje, jak również nie wskazał Regionowi Zachodniemu dalszego postępowania”.

Jednocześnie, jak informuje NIK, spółka PKP PLK nie zażądała od wykonawcy kar umownych (szacowanych przez inżyniera kontraktu na 160,6 mln zł). Za to Trakcja we wrześniu 2021 r. złożyła pozew, w którym zarzuciła spółce PKP PLK, że specyfikacja przetargowa nie uwzględniała dużej części koniecznych do wykonania prac.

Gra o co innego

W obliczu nasilającego się sporu między PKP PLK a Trakcją, mieszkańcy aglomeracji szczecińskiej stracili nadzieje na to, że wkrótce wsiądą do kolei metropolitalnej. Wśród samorządowców rosły zaś obawy, że przypadnie znacząca część unijnego dofinansowania: „W obecnej sytuacji konieczna jest interwencja Rządu RP w celu zażegnania kryzysu, dlatego domagamy się w tej sprawie stanowczej interwencji Pana Premiera. Polska, w tym Pomorze Zachodnie, nie może pozwolić sobie na tracenie środków unijnych” – apelowali w listopadzie 2021 r. prezydent Szczecina Piotr Krzystek oraz marszałek Pomorza Zachodniego Olgierd Geblewicz w liście do rady ministrów.

Tymczasem w Warszawie gra toczyła się o co innego. PKP Polskie Linie Kolejowe postanowiły stać się właścicielem firmy Trakcja. Już w listopadzie 2020 r. – pod auspicjami Ministerstwa Infrastruktury i Ministerstwa Aktywów Państwowych – zawarte zostało porozumienie, zgodnie z którym posiadająca 19% akcji Agencja Rozwoju Przemysłu zobowiązała się wykonywać obowiązki właścicielskie w uzgodnieniu z PKP PLK. Następnie w sierpniu 2021 r. Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów otrzymał zgłoszenie PKP PLK o zamiarze przejęcia kontroli nad Trakcją. W sierpniu 2022 r. transakcja została sfinalizowana – spółka PKP PLK za 200 mln zł przejęła pakiet 74% akcji firmy

Trakcja (w rękach zarządcy infrastruktury kolejowej jest obecnie już 83% akcji).

Zanim spółka PKP PLK stała się większościowym akcjonariuszem Trakcji, w czerwcu 2022 r. obydwie spółki zawarły umowy w zakresie wzajemnych roszczeń wynikających z toczących się postępowania sądowych. Jak można dowiedzieć się z komunikatu giełdowego, „na mocy ugód uregulowane zostały wszystkie roszczenia między Trakcją a PKP PLK – w wyniku wzajemnych rozliczeń Trakcja otrzyma od PKP PLK zapłatę w wysokości 41,75 mln zł”. Na początku sierpnia 2022 r. umowy zostały zatwierdzone przez sąd.

Termin nieznan

Realizację części prac niezrealizowanych przez Trakcję spółka PKP PLK zleciła innej swojej spółce wykonawczej: poznańskiemu Zakładowi Robót Komunikacyjnych DOM. Jest już jednak pewne, że na cały system Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej – choć powinien być już gotowy – będzie trzeba poczekać przynajmniej jeszcze dwa lata. Wiele prac budowlanych wciąż bowiem nie ruszyło. Między innymi na kluczowych dla systemu stacjach Szczecin Turzyn i Szczecin Niebuszewo czy na planowanym przy Osiedlu Arkońskim przystanku Szczecin Niemierzyn. Jak wskazują dokumenty PKP PLK, w tych lokalizacjach zaawansowanie robót to 0%, a odnośnie przewidywanego czasu ich realizacji znajduje się następująca adnotacja: „Termin nieznan”.

Jednym z symbolicznych miejsc jest Szczecin Stoleczyn Północny, gdzie miasto wybudowało przystanki autobusowe, dojścia czy parking rowerowy, ale nowe schody prowadzące na planowany peron urywają się na granicy terenu kolejowego, na którym nie zaczęła się jeszcze budowa.

Te szczecińskie schody donikąd to niestety też pomnik zamierzeń inwestycyjnych opartych na kooperacji ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe.

KAROL TRAMMER

„Kolej rozjeżdża mi trzy domy: mój, mamy i babci”, „Tory przetną gminę na pół”, „CPK chce zniszczyć zielone płuca Śląska” – takie tytuły regularnie pojawiają się w mediach, które regularnie informują, że w różnych częściach Polski trwają protesty przeciwko przecięciu miejscowości przez linie kolejowe do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Sprzeciw wobec budowy autostrad i dróg ekspresowych prasa podchwytuje niechętnie. Można odnieść wrażenie, że drogi szybkiego ruchu wszędzie przyjmowane są z pełnym entuzjazmem.

Autostradowy trójkąt bermudzki

Daleka od entuzjazmu była atmosfera na spotkaniu konsultacyjnym, zorganizowanym 2 marca 2023 r. przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w Wiskitkach. Przez tę podzryardowską gminę ze wschodu na zachód biegnie autostrada A2, a teraz z południa na północ przeciąć ma ją trasa A50, czyli Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej. Sprzeciwiało się temu kilkuset mieszkańców obecnych na spotkaniu. Na zakończenie trwającej ponad cztery godziny dyskusji nad wariantami przebiegu burmistrz Wiskitek Rafał Mitura oznajmił: – *Żadna z wersji nie jest dla nas do zaakceptowania.*

Na kolejne dni zaplanowane były debaty dotyczące przebiegu trasy A50 w leżących na południe od Warszawy gminach Puszcza Mariańska, Radziejowice, Mszczonów, Żabia Wola, Tarczyn, Grójec i Pniewy, lecz GDDKiA nazajutrz po burzliwej dyskusji w Wiskitkach ogłosiła: „Zawieszamy spotkania w sprawie Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej”. Wcałe jednak nie uspokoiło to społeczności lokalnych. 8 marca 2023 r. mieszkańcy podgrójceckich miejscowości – w proteście przeciw planom budowy autostrady A50 i wstrzymaniu konsultacji – zablokowali Rondo Solidarności Wiejskiej w Grójcu.

Koncepcja budowy dużego ringu wokół aglomeracji warszawskiej budzi sprzeciw także na wschód od stolicy – między innymi w Wiązownie, gdzie powstała organizacja Nie Tędy Droga, której członkowie zwracają uwagę, że na terenie gminy wybudowano już drogę ekspresową S17, autostradę A2 i Południową Obwodnicę Warszawy. A50 ma być więc czwartą drogą szybkiego ruchu przechodzącą przez gminę Wiązowna, co przekształca ją – jak podkreślają aktywiści – w autostradowy trójkąt bermudzki.

Reprezentanci społeczności lokalnych zwracają uwagę, że Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej będzie dublować inne drogi, a jej przekrój (sześć pasów) nie znajduje uzasadnienia w obecnym natężeniu ruchu. – *Jest ona nielogiczna i nieekonomiczna* – mówiła przedstawicielka inicjatywy „Nie dla projektów CPK w całej Polsce” Barbara Czerniawska na posiedzeniu parlamentarnego zespołu ds. przeskalowanych inwestycji publicznych i przymusowych wywłaszczeń.

Zespół stworzony przez posłów Koalicji Obywatelskiej skupia się na krytyce Centralnego Portu Komunikacyjnego i przedsięwzięć z nim związanych. A jako że jedną z funkcji autostrady A50 ma być zapewnienie dojazdu do mega-lotniska, to opozycyjni posłowie chętnie się nią zajmują.

Nie tędy droga

Media wciąż donoszą o protestach przeciwko szprychom kolejowym do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Sprzeciw wobec budowy dróg ekspresowych i autostrad przebija się znacznie słabiej



• Baner przeciwko budowie Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej przez Dębę Wielką. Gminę na pół przecina już autostrada A2.

Jednak otwierając posiedzenie, którego trasa była głównym tematem, wiceprzewodniczący zespołu Maciej Lasek zastrzegł: – *My nie jesteśmy oczywiście przeciwko rozwiązaniom drogowym.*

I rzeczywiście, planowana autostradowa obwodnica stolicy to jedyne przedsięwzięcie drogowe, któremu przyglądają się posłowie z zespołu. A przecież protesty przeciw drogom szybkiego ruchu mają miejsce w całej Polsce.

Kogo trafi autostrada

Na południe od Krakowa z akceptacją mieszkańców i władz gmin nie spotkał się żaden z sześciu zaproponowanych przez GDDKiA korytarzy planowanej drogi S7, która między Krakowem i Myślenicami ma przejąć funkcję dwujezdniowej drogi krajowej 7. W obliczu tak zmasowanego sprzeciwu dyrekcja na kilka miesięcy zawiesiła prace planistyczne, oznajmiając, iż oczekuje na wskazanie przez samorządy wariantu akceptowanego przez społeczności lokalne. Taka propozycja jednak nie powstała, bo żadna z gmin nie chciała się zgodzić na wytyczenie trasy przez swój teren.

Na południu aglomeracji wrocławskiej duże kontrowersje wywołuje koncepcja nowego przebiegu autostrady A4. W ramach planów jej rozbudowy z czterech do sześciu pasów rozważany jest wariant alternatywny w postaci odsunięcia trasy od Wrocławia i poprowadzenia jej nowym śladem przez gminy Żórawina, Kobierzyce, Sobótka i Mietków. Ich mieszkańcy nie chcą do tego dopuścić, gdyż znaleźliby się na wyspie między nową a starą autostradą. – *Nie widzę żadnego uzasadnienia, aby w odległości 2 km*

od obecnej autostrady budować coś nowego – mówił wójt Mietkowa Adam Kozarowicz.

Jak zwraca uwagę inżynier drogownictwa Daniel Radomski, w rejonie dużych miast projekty drogowe zwykle spotykają się ze znacznie większym sprzeciwem niż na słabiej zurbanizowanych obszarach. – *Na terenach wiejskich łatwiej o wytrasowanie inwestycji z dala od skupisk ludzkich, a ewentualne wyburzenia to z reguły do kilku siedlisk na odcinek o długości 10 km. Liczba domostw w zasięgu oddziaływania drogi też będzie relatywnie mała. Przy większych miastach możemy mieć mniej wyburzeń, bo zazwyczaj mamy lepszy poziom planowania przestrzennego. Ale większa gęstość zabudowy to znacznie więcej mieszkańców w sąsiedztwie inwestycji, a także większe prawdopodobieństwo, że inwestycja trafi w kogoś z wiedzą, jak walczyć z inwestycją.*

Kość niezgody

Bitwę udało się wygrać mieszkańcom okolic Białegostoku, którzy zatrzymali prestiżową dla rządu inwestycję, czyli drogę ekspresową S19, mającą dowodzić, że PiS dba o rozwój infrastruktury we wschodniej Polsce. W listopadzie 2022 r. Naczelny Sąd Administracyjny prawomocnym orzeczeniem uchylił decyzję środowiskową dla drogi S19 na odcinku Choroszcz – Płoski i obwodnicy Białegostoku. Podstawą decyzji sądu była za mała liczba alternatywnych wariantów przebiegu drogi w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, na co skarżyli się aktywiści Stowarzyszenia Miłośników Ziemi Juchnowieckiej i Stowarzyszenia Zielona Osada. Podnosili oni głównie kwestie ►

► ekologiczne, takie jak siedliska orlika krzykliwego, ale kością niezgody był wybór przez GDDKiA wariantu przecinającego przez łączącą 250 mieszkańców wieś Skrybicz.

– *Było wiele przypadków uchylecia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przez sądy administracyjne, ale zazwyczaj działo się to przed wejściem w fazę projektową* – mówi Daniel Radomski. – *GDDKiA od czasów Rospudy raczej unika podpisywania kontraktów, gdy decyzja jest przedmiotem postępowania odwoławczego w Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska lub w sądach administracyjnych.*

Tym razem umowy na zaprojektowanie i budowę nowego układu drogowego w rejonie Białegostoku zawarto z firmami Budimex, Aldesa i Mota-Engil, gdy jeszcze toczyło się postępowanie odwoławcze. Przez swój zapał GDDKiA musiała zerwać kontrakty oraz od nowa zacząć procedurę środowiskową.

Możliwość działania

GDDKiA standardowo zakłada, że czas od złożenia wniosku o decyzję środowiskową do jej wydania to 16 miesięcy, ale jak wskazuje Daniel Radomski, zdarza się, że ze względu na odwołania i sprawy sądowe trwa to dużo dłużej: – *Najdłuższe postępowanie to najprawdopodobniej Wschodnia Obwodnica Warszawy, gdzie pierwszy wniosek o decyzję złożono w 2005 r., a realizacja inwestycji – o ile będzie miała miejsce – skończy się na pewno po 2030 r.*

Koncepcja Wschodniej Obwodnicy Warszawy – czyli przedłużenie wbiegającej z Lublina drogi ekspresowej S17 do wylotu S8 na Białystok – jest blokowana przez mieszkańców stołecznej dzielnicy Wesoła, którzy skutecznie wykorzystują procedurę środowiskową. Na początku marca 2023 r. Naczelny Sąd Administracyjny nakazał ponowne rozpatrzenie sprawy, co – jak oznajmiła GDDKiA – „oznacza dla nas dalsze miesiące oczekiwania na kolejny wyrok, a co za tym idzie, brak możliwości działania w zakresie realizacji inwestycji”.

Coraz częściej mówi się, że Wschodnia Obwodnica Warszawy wcale nie powstanie. Zwłaszcza w obliczu planów wybudowania zaledwie kilkanaście kilometrów dalej na wschód równoległej Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej, która jednak również wzbudza kontrowersje w gminach, które mają zostać nią przecięte. Na przykład władze gminy Klembów alarmują, że „planowany korytarz drogi będzie biegł przez istniejące osiedla na terenie gminy i tereny przeznaczone do zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Spowoduje to konieczność przesiedlenia mieszkańców. Proponowany szlak trasy spowoduje podzielenie gminy na dwie części, co sprawi olbrzymie utrudnienia dla mieszkańców w dostępie do obiektów użyteczności publicznej, a w konsekwencji uniemożliwi zrównoważony rozwój gminy. Bezwrotnie ulegnie degradacji środowisko naturalne”.

Potwór, który nigdy nie zasypia

W kwietniu 2023 r. GDDKiA zakończyła prace nad raportem o oddziaływania na środowisko planowanej drogi ekspresowej

S16 Mrągowo – Ełk, która ma biec na estakadach ponad mazurskimi jeziorami.

„To nie jest droga dla Mazur, to droga przez Mazury” – czytamy na stronie internetowej inicjatywy społecznej „Ratujmy Mazury”. – „Dla mieszkańców Mazur będzie trudno dostępna, wyłącznie przez węzły, a więc nieprzydatna. Nie o taką drogę zabiegają lokalne samorządy. S16 to cios w ekonomię Mazur. To pozbawienie środków do życia mieszkańców wielu miejscowości położonych w jej sąsiedztwie. Ekspresówka nie przyciągnie nowych turystów, tylko ich odstraszy”.

Mieszkańcy Krainy Wielkich Jezior Mazurskich w petycji do ministrów klimatu i środowiska oraz infrastruktury domagają się odstąpienia od prac nad trasą S16, apelując o modernizację i remonty istniejących dróg, by były bezpieczniejsze i wygodniejsze.

Województwa warmińsko-mazurskie i kujawsko-pomorskie połączyć ma nowy odcinek drogi ekspresowej S5. Trasa S5 – która będzie z Wrocławia przez Poznań i Bydgoszcz do węzła z autostradą A1 w Nowych Marzach koło Grudziądza – ma zostać wydłużona do Ostródy i połączyć się z drogą S7 Warszawa – Trójmiasto. Wraz z postępowaniem w planowaniu przebiegu trasy S5 rosną związane z nią emocje. Wójtowie gmin powiatu grudziądzkiego kierują do GDDKiA na razie stonowane apele o odsunięcie drogi od miejscowości, a mieszkańcy organizują się w stowarzyszenia, aby sformalizować sprzeciw wobec przecięcia swoich małych ojczyzn.

Na południu Polski droga S5 ma zostać wydłużona z Wrocławia do węzła z drogą S3 w Bolkowie. Największy sprzeciw plany te wywołują w leżącej pod Świdnicą gminie Marciniowice. – *Chcecie puścić pod naszymi domami potwora, który nigdy nie zasypia, który będzie cały czas hałasował, charczał i buczał, pluł spalinami i zanieczyszczeniami cały okrągły rok, bez wytchnienia, o każdej porze dnia i nocy* – mówiła mieszkanka wsi Gruszów podczas relacjonowanego przez portal swidnica24.pl spotkania z GDDKiA.

Tak, ale gdzie indziej

– *Protestujący przeciw budowie dróg ekspresowych są w wymiarze medialno-narracyjnym tematem czysto lokalnym* – powiedział w internetowej audycji Międzyzmiastowo pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała. – *Ponieważ wszystkie inwestycje kolejowe są obradowane CPK, protesty przeciwko linii kolejowej w gminie X i protesty w gminie Y na drugim końcu Polski narracyjnie nie są postrzegane jako tematy lokalne, lecz jako wspólny protest przeciwko CPK. W związku z czym jest pewna masa krytyczna protestu w wymiarze czysto medialno-narracyjnym, która jest większa niż w przypadku protestów przeciwko drogom.*

Niezgoda na budowę dróg szybkiego ruchu, choć występuje w różnych częściach Polski, to – inaczej niż w przypadku szprych kolejowych do CPK – nie przekształca się w ponadregionalne koalicje protestujących społeczności.

W województwie świętokrzyskim przeciw planom GDDKiA protestują mieszkańcy wsi

Zajeziorko, która ma zostać przecięta drogą ekspresową S74, mającą połączyć województwa łódzkie, świętokrzyskie i podkarpackie. – *Wyburzone zostaną domy, skup i nasz jedyny sklep we wsi* – mówił „Echu Dnia” sołtys Zajeziorka Andrzej Skrzypczyński.

W lutym 2023 r. radni gminy Samborzec jednogłośnie przyjęli uchwałę, w której alarmują, że plany budowy drogi S74 „zakładają konieczność wyburzenia wielu domów, zabudowań gospodarczych, a także budynków użyteczności publicznej”. W uchwale tej – przesłanej do resortu infrastruktury i GDDKiA – radni podkreślają, że „budowa drogi ekspresowej biegnącej przez teren powiatu sandomierskiego jest ogromną szansą na rozwój”, ale jednocześnie zaznaczyli: „Żądamy dokonania korekty przebiegu drogi ekspresowej tak, by omijała obszar gminy Samborzec”, proponując wytyczenie trasy przez sąsiednie gminy Koprzywnica i Łonów. To typowy przejaw syndromu NIMBY (*Not In My Back Yard*), czyli „Nie w moim ogródku”.

„Nimbysta to osoba, która uznaje potrzebę realizacji określonej inwestycji, ale nie zgadza się na jej lokalizację w pobliżu swojego miejsca zamieszkania” – wyjaśniają dr Maria Bednarek-Szczepańska i dr Karolina Dmochowska-Dudek w książce „Syndrom NIMBY na obszarach wiejskich w Polsce”. Jak wykazały badania wśród protestujących społeczności, „ankietowani przeciwnicy w 65% deklaruwali, że planowana inwestycja, przeciwko której protestują, jest potrzebna, ale powinna powstać gdzie indziej”.

W publikacji wskazany jest ekstremalny przykład syndromu NIMBY z Lublewa Gdańskiego, przez który wytyczona została ekspresowa Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej, mająca zdublować ekspresową Obwodnicę Trójmiasta. Mieszkańcy, zamiast wspólnie walczyć o wyprowadzenie trasy poza ich miejscowość, podzielili się na dwa obozy forsujące odmienne warianty przebiegu przez Lublewo Gdańskie i skupiali się na tym, aby trasę przesunąć od swoich domów ku domom sąsiadów. Ostatecznie ekspresówka przetnie wieś na pół, a w jej centrum powstanie węzeł, na którym z obwodnicy będzie się zjeżdżać na drogę wojewódzką 221 Gdańsk – Kościerzyna.

Co charakterystyczne, w przypadku szprych CPK rzadko kiedy występuje syndrom NIMBY – protestujące społeczności nie podkreślają, że ogólnie popierają rozwój kolei. – *Kolej dużych prędkości wszędzie spotyka silny opór społeczny, także tam gdzie nie będzie generowała wielu wyburzeń. Ludzie nie chcą kolei, z której i tak nie będą mieli jak skorzystać, bo najbliższa stacja będzie mocna oddalona* – stwierdza Daniel Radomski.

Nieco inaczej tłumaczy to Marcin Horała: – *Polacy przyzwyczaili się do sytuacji, w której brakuje dostępu do kolei, nie ma nic oprócz połączeń autobusowych. Nie ma nic oprócz samochodów – stwierdził pełnomocnik rządu w audycji Międzyzmiastowo. – Inwestycje kolejowe odpowiadają więc na potrzeby, których ludzie nie czują.*

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Koniec historii

Nieczynny młyn wodny na rzece Rawce w Rudzie, koło przystanku kolejowego Skierniewice Rawka, zimą 2021 roku spalił się. Wcześniej, w roku 2014, spłonął położony nieopodal młyn w Samicach. Młyny się same nie podpalają. To raczej ktoś, kogo kręci widok ogromu ognia, podpalił. Dla krótkiej przyjemności odebrał innym przyjemność długą, powtarzalną – przyjemność oglądania młynów-zabytków. Wielu od tego rozpoczęło wycieczki do Lasów Bolimowskich. Młyn w Rudzie już raz płonął. W roku 1944 palili go Niemcy okupanci. W 1948 odbudowano go. Teraz już zgorzał skuteczniej, bo na dobre, co kończy kilkusetletnią historię istnienia w tym miejscu młyna.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Cegielski”

Kraków Główny – Poznań Główny

Pociąg PKP Intercity „Cegielski” łączący Kraków, Łódź i Poznań nosi swoją nazwę na cześć wielkopolskiego przemysłowca, filologa i działacza społecznego Hipolita Cegielskiego. Urodził się w 1815 roku w Ławkach w północno-wschodniej Wielkopolsce. Do gimnazjum chodził w Trzemesznie i Poznaniu, następnie studiował w Berlinie. Po powrocie do Poznania był nauczycielem, ale po Powstaniu Wielkopolskim 1846 roku stracił pracę, bo nie wydał władzom pruskim zgody na kontrolowanie mieszkań uczniów. W tej sytuacji otworzył sklep i warsztat z narzędziami, który następnie przekształcił w małą fabrykę. Zakład wciąż się rozrastał i poszerzał działalność. Gdy w 1868 roku Hipolit Cegielski zmarł, pozostawił spadkobiercom duże przedsiębiorstwo zatrudniające 300 osób. Zakład dalej się rozwijał i po I wojnie światowej zaczął produkować tabor kolejowy: wagony, parowozy, a następnie lokomotywy elektryczne i spalinowe. Dziś jednym z kontynuatorów zakładów jest Fabryka Pojazdów Szynowych H. Cegielski, która między innymi dostarcza wagony dla PKP Intercity. Wagonów wyprodukowanych w zakładach Cegielskiego w pociągu „Cegielski” jednak nie uświadczymy – pociąg obsługiwany jest składem Flirt z zakładu Stadler w Siedlcach. Ale za to wjeżdżając „Cegielskim” do Poznania Głównego, z okien pociągu można zobaczyć fabrykę zwaną przez poznaniaków „Ceglorzem”.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Szyna dba o to, aby z czasem koło przestało być kołem. No niestety. Ale stety WKD potrafi sobie z taką sytuacją radzić znakomicie. Powiemy tylko: TUP 650SH. To oznaczenie supernowoczesnej tokarki do przywracania kołom ich pierwotnej świetności!”

Źródło: *Gazeta Pasażerów - Wukadka*
Wydawca: Yes We Can

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Ostritz. Miasteczko mające nieco ponad dwa tysiące mieszkańców leży w połowie drogi między Görlitz a Zittau przy linii kolejowej łączącej te dwa miasta. Jednak stacja kolejowa dla Ostritz, choć zatrzymują się na niej tylko niemieckie pociągi, znajduje się po polskiej stronie granicy i nosi nazwę Krzewina Zgorzelecka. Trzeba do niej przejść po małym i wąskim moście nad Nysą Łużycką. Oficjalnie most jest dla pieszych i rowerzystów, ale nocami złodzieje przeciskali przez niego ukradzione w Niemczech samochody. Teraz jest to już niemożliwe. Od kilku tygodni przed wejściem na most od strony niemieckiej leży głaz narzutowy. Miejscowy radny, aktywny w mediach społecznościowych, cieszył się, że droga dla kradzionych aut została zablokowana. Ale ten głaz to ledwie mały kamyczek w walce z przestępczością na granicy, dodał. (...) Na polskim brzegu jest teraz mały sklepik, handlujący głównie papierosami. Niektórzy stali klienci z Ostritz kupują na zeszyt, u siebie takich możliwości nie mają. Zawsze splecają kredyty, gdy tylko dostaną wypłatę, chwali Niemców polski sprzedawca”.

Jerzy Haszczyński*, „Rzeźnia numer jeden i inne reportaże z Niemiec”

*urodzony w 1966 r., reporter i publicysta, dziennikarz „Rzeczpospolitej”, szef działu zagranicznego tej gazety

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

Ukazuje się od 2002 roku

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

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