

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

Jaką kolej zostawia Prawo i Sprawiedliwość?

ODJEŹDŹAJĄCY POCIĄG PiS



RUCH

160 km/h z jednym maszynistą

Pociągi jadące szybciej niż 130 km/h nie będą już musiały być prowadzone przez dwóch maszynistów. 20 października 2023 r. minister infrastruktury Andrzej Adamczyk podpisał nowelizację rozporządzenia określającego warunki prowadzenia ruchu kolejowego. Do zniesienia obowiązku podwójnej obsady w szybkich pociągach resort przymierzał się od długiego czasu – już w 2018 r. zwrócono się do branży kolejowej z prośbą o wyrażenie opinii na ten temat. Dopiero cztery lata później, w sierpniu 2022 r., przedstawiono projekt zmiany rozporządzenia. Potem jednak na ponad rok znowu zapadła cisza w tej sprawie.

Głównym beneficjentem zmiany przepisów jest spółka PKP Intercity, która – borykając się z niedoborem maszynistów – musiała trasować część pociągów z prędkością maksymalną 130 km/h, mimo że były one obsługiwane taborem mogącym rozwijać prędkość 160 km/h i kursowały liniami umożliwiającymi jej osiągnięcie. Z drugiej strony nagminnie zdarzało się, że pociągi, które zgodnie z rozkładem jazdy powinny rozpędzać się do 160 km/h, musiały z powodu braku drugiego maszynisty jechać wolniej i łapały przez to opóźnienia.

Przewoźnikiem regionalnym zmiana przepisu otwiera drogę do rozwijania segmentu pociągów przyspieszonych. Dotychczas spółki obsługujące ruch regionalny – choć mają coraz więcej taboru mogącego osiągać prędkość 160 km/h – uruchamiały niewiele połączeń jeżdżących szybciej niż 130 km/h.

Przez lata największy opór wobec zmiany stawał Związek Zawodowy Maszynistów. Jednak jego szef już rok temu przyznał dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn”, że projekt podwyższenia prędkości przy pojedynczej obsadzie zaczyna mieć uzasadnienie: – *Linie, na których można osiągać prędkość 160 km/h, są zmodernizowane i wyposażone w sygnalizację informującą maszynistów o działaniu urządzeń na przejazdach. Również tabor jest coraz nowszy – mówił Leszek Miętek, ale podkreślił, że odpowiedzialność za zmianę przepisów ponoszą ci, którzy podejmują decyzję.*

Niechęć wobec zmiany do końca przejawiał Urząd Transportu Kolejowego. – *Podchodzimy do tego z dużą ostrożnością – oznajmił prezes UTK Ignacy Góra, gdy w styczniu 2023 r. na posiedzeniu sejmowej komisji infrastruktury został zapytany o zniesienie obowiązku dwuosobowych obsad. Mówił również o „niesprzyjających okolicznościach” oraz zastanawiał się, „czy rzeczywiście to jest dobry moment”.*

Finalnie moment przyjęcia nowelizacji w październiku 2023 r. nie najlepiej wpisał się w kalendarz tworzenia rocznego rozkładu jazdy przez PKP Polskie Linie Kolejowe. Wnioski o przydzielenie tras w rozkładzie jazdy, który wejdzie w życie w grudniu 2023 r., przewoźnicy składali wiosną 2023 r., a przydzielone trasy akceptowali we wrześniu 2023 r. Przewoźnicy nie będą mogli więc od razu w pełni wykorzystać możliwości wynikających z nowych przepisów. Część pociągów będzie mogła przyspieszyć przy okazji korekt rozkładu jazdy, ale w sposób kompleksowy nowe przepisy będzie można uwzględnić dopiero podczas prac nad rocznym rozkładem jazdy, który zacznie obowiązywać w grudniu 2024 r. ●

TARYFA

Mazobilet zostaje

Koleje Mazowieckie przedłużyły funkcjonowanie wprowadzonej latem 2023 r. oferty taryfowej Mazobilet. Bilet ten uprawnia do weekendowych podróży pociągami tego przewoźnika, a także Warszawską Koleją Dojazdową oraz Warszawskim Transportem Publicznym. Mazobilet dostępny jest w wersji dla jednej osoby (49 zł) oraz dla grupy od dwóch do pięciu osób (99 zł). Wbrew deklaracjom samorządu województwa mazowieckiego, w dalszym ciągu nie rozszerzono honorowania Mazobiletu o transport miejski poza aglomeracją warszawską, a więc w Ciechanowie, Siedlcach, Radomiu czy Płocku. ●

INFRASTRUKTURA

Polityczne skrzyżowanie

Czy wśród tematów, którymi zajmie się nowy rząd, będzie unormowanie kwestii skrzyżowań linii kolejowych w jednym poziomie z torami tramwajowymi?

– *Jako premier przyszłego rządu będę się tym zajmował – zadeklarował szef Platformy Obywatelskiej Donald Tusk podczas odbywającego się na początku listopada 2023 r. spotkania z mieszkańcami wrocławskiego Jagodna.*

Planowana linia tramwajowa na to osiedle miała przeciąć linię kolejową Wrocław – Świdnica, ale na to nie chcą się zgodzić PKP Polskie Linie Kolejowe – prezes tej spółki Ireneusz Merchel w piśmie do prezydenta Wrocławia Jacka Sutryka oznajmił: „Propozycja budowy jednopozoomowego skrzyżowania linii kolejowej z linią tramwajową jest z perspektywy naszej spółki nie do przyjęcia”.

Spółka PKP PLK optuje za przeniesieniem linii kolejowej na biegnący tuż obok wiadukt obwodnicy dla pociągów towarowej. Tak powstałoby bezkolizyjne skrzyżowanie linii Wrocław – Świdnica z nową linią tramwajową. Korespondencja w sprawie przecięcia torów jest prowadzona między wrocławskim ratuszem a PKP PLK już od pięciu lat.

W tym czasie zdążono wybudować w Toruniu nową linię tramwajową na osiedle Jar, która w jednym poziomie przecina się z torem kolejowym. Spółka PKP PLK zaznacza jednak, że w tym przypadku linia tramwajowa krzyżuje się z linią o niewielkim wykorzystaniu tylko w ruchu towarowym, na której obowiązuje prędkość maksymalna 30 km/h. Tymczasem we Wrocławiu na linii kolejowej do Świdnicy w miejscu jej przecięcia z planowanymi torami tramwajowymi obowiązuje prędkość 90 km/h. Jak przy tym zwraca uwagę spółka PKP PLK, „mamy do czynienia z linią, po której porusza się przeszło 30 pociągów w dobie”.

Jednopozoomowe skrzyżowania torów tramwajowych z liniami kolejowymi intensywnie wykorzystywanymi w ruchu pasażerskim nie są w Europie niczym wyjątkowym. W samym czeskim Ołomuńcu są cztery takie skrzyżowania (w tym jedno zbudowane w 2013 r.). W Niemczech tory tramwajowe krzyżują się z torami kolejowymi w Brandenburgii nad Hawelą, Halberstadt czy w Gelsenkirchen, gdzie tramwaje przekraczają linię kolejową Dorsten – Wanne-Eickel, po której pociągi kursują z prędkością 100 km/h (tramwaje muszą na skrzyżowaniu torów zwolnić do 10 km/h).

Polskie prawo nie przewiduje również tego, aby tramwaje mogły poruszać się po torach kolejowych. Tymczasem systemy *Tram-Train* integrują miejską i regionalną komunikację szynową między innymi w Niemczech (w aglomeracjach Karlsruhe, Chemnitz czy Kassel) i we Francji (w aglomeracji Nantes). Od 2021 r. takie rozwiązanie funkcjonuje również w węgierskim mieście Segedyn, po którym tramwaj linii 1 kursuje ulicami, następnie wjeżdża na linię kolejową – pokonuje nią 18 km i opuszcza w mieście Hódmezővásárhely, by dowieźć pasażerów bezpośrednio do najważniejszych punktów w centrum. ●



● *Pas terenu pod linię tramwajową na wrocławskie Jagodno w miejscu przecięcia się z linią kolejową.*



● *Skrzyżowanie toru kolejowego z linią tramwajową w Toruniu.*



● *Ołomuńiec w Czechach: tramwaj przecina linię kolejową.*



● *Odpowiedzialny za kolej wiceminister Andrzej Bittel już po raz drugi bezskutecznie kandydował do sejmu z okręgu podwarszawskiego.*

POLITYKA

Coraz słabszy kandydat

„Bittel to oczywiste” – pod takim hasłem kandydował do sejmu wiceminister infrastruktury odpowiedzialny w rządzie Prawa i Sprawiedliwości za kolej. Andrzej Bittel startował w okręgu podwarszawskim, gdzie ze wszystkich kandydatów z listy PiS zdobył najmniej głosów. Poparło go zaledwie 688 wyborców spośród 231 905 osób, które w podwarszawskim obwarunku oddały głos na PiS.

To już drugie wybory parlamentarne, w których startował wiceminister Andrzej Bittel. Od 2019 r. poparcie dla niego stopniało o ponad połowę – cztery lata temu uzyskał 1566 głosów, które jednak też nie zapewniły mu mandatu poselskiego.

Bittel dbał o to, aby pojawiać się na wydarzeniach związanych z transportem i infrastrukturą w okolicach Warszawy. W ostatnich miesiącach przed wyborami był między innymi w Zegrzu Południowym z okazji reaktywacji linii kolejowej, w Milanówku na otwarciu wyremontowanego dworca, w Otwocku przy zleceniu przez władze miasta asfaltowania ul. Podmiejskiej, w Zielonce przy podpisaniu umowy o współpracy na rzecz budowy parkingu przesiadkowego czy w Wołominie na konferencji prasowej poświęconej ogłoszeniu przetargu na wydłużenie peronu.

Ta aktywność – zwykle jednak ograniczająca się do przebywania wśród innych oficjeli – nie przełożyła się na istotne poparcie w odwiedzanych przez niego miejscowościach. W Zegrzu Południowym Andrzej Bittel nie dostał żadnego głosu, w Milanówku otrzymał dwa głosy, w Otwocku 18, w Zielonce 25, zaś w Wołominie 44 (to tu na wiceministra zagłosowało najwięcej osób).

W kampanii wyborczej Bittel uaktywnił się na portalu Facebook, gdzie samego siebie nazywał „fajnym kandydatem” oraz zamieszczał krótkie filmy ze swoim udziałem. Jeden z nich został nagrany na przystanku kolejowym Dobczyn, gdzie pod nowym budynkiem dworcowym wiceministrowi towarzyszył starosta wołomiński: – *Powiat wołomiński kilkanaście lat czekał na taką ilość inwestycji kolejowych – mówił Adam Lubiak i zwrócił się do Bittela: – Bardzo dziękujemy rządowi Prawa i Sprawiedliwości i panu ministrowi.*

Spśród 1026 głosujących w komisji obwodowej w Dobczynie tylko jedna osoba poparła Andrzeja Bittela.

Nieskuteczne okazało się też wsparcie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, która tylko przez dwa miesiące kampanii wyborczej opublikowała i rozesłała mediom 59 informacji prasowych zawierających wypowiedzi wiceministra Bittela – osiem takich komunikatów wydano ostatniego dnia przed ciszą wyborczą.

Po ogłoszeniu wyników Andrzej Bittel udostępnił na Facebooku filmik, w którym stwierdził: – *Wybory, wybory i po wyborach. Dziękuję za każdy głos. Tym razem się nie udało, może następnym razem będzie lepiej.* ●

POLITYKA

14 milionów, czyli ile?

Była to jedna z częściej padających liczb w czasie kampanii wyborczej: 14 milionów. Tyle – według Szymona Hołowni z Polski 2050, Włodzimierza Czarzastego z Lewicy czy Klaudii Jachiry z Zielonych – jest w naszym kraju ludzi wykluczonych transportowo.

Liczba pochodzi z opublikowanego w 2018 r. na stronie internetowej Klubu Jagiellońskiego artykułu „Publiczny transport zbiorowy w Polsce. Studium upadku”, w którym Maciej Dulak i Bartosz Jakubowski napisali: „Gminy, w których nie istnieje organizowana przez samorząd komunikacja lokalna, zamieszkuje obecnie 13,8 mln osób”.

Zaokrąglona do 14 mln liczba szybko zaczęła przewijać się w debacie publicznej. W 2019 r. lewicowa posłanka Agnieszka Dziemianowicz-Bąk w interpelacji do Ministerstwa Infrastruktury alarmowała, że „około 14 mln osób w Polsce jest dotkniętych problemem wykluczenia komunikacyjnego”. – *14 mln Polek i Polaków nie ma dostępu do tramwaju, autobusu czy pociągu* – mówił Franciszek Sterczewski z Koalicji Obywatelskiej na portalu Instagram, powołując się przy tym na Olę Gitkiewicz, która w książce „Nie zdążę” napisała: „Prawie 14 mln ludzi w Polsce jest wykluczonych komunikacyjnie”. Liczbę tę – odnosząc ją do ludności dotkniętej wykluczeniem transportowym – podawały też „Rzeczpospolita”, Onet i „Gazeta Olsztyńska”. W marcu 2023 r. pełnomocnik rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego Marcin Horała stwierdził: – *Jednym z celów inwestycji CPK jest likwidacja wykluczenia transportowego, które w skali całego kraju dotyka dziś prawie 14 milionów Polaków.*

– *To nigdy nie była liczba osób wykluczonych transportowo* – mówi dziś dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyń” Bartosz Jakubowski, autor artykułu sprzed pięciu lat, ekspert ds. transportu z Centrum Analiz Klubu Jagiellońskiego i autor podcastu Węzeł Przesiadkowy. – *To były dane sumujące ludność gmin, które nie organizują transportu publicznego – w tym gmin, w których kursowały autobusy czy busy na zasadach komercyjnych, a więc bez stabilnej podstawy finansowej funkcjonowania. Liczba miała obrazować bierność samorządów lokalnych w kwestii transportu publicznego. Chodziło o pokazanie, że nawet jeśli kursy się odbywają, to mogą zniknąć, gdy tylko przestaną być opłacalne dla realizujących je przedsiębiorcy. I rzeczywiście, wkrótce potem przyszła fala upadłości dużych przedsiębiorstw PKS, a następnie epidemia COVID-19.*

Wywołane tymi problemami cięcia kursów i ustanowienie przez rząd Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych zmotywowało dużą część samorządów lokalnych do zajęcia się organizacją i finansowaniem transportu autobusowego. Ogłoszona w 2018 r. liczba 14 mln jest więc już nieaktualna. W sierpniu 2023 r. Jakubowski na łamach portalu Krytyka Polityczna wskazał, że „w 2022 r. gminy, które wciąż nie czują się w obowiązku uruchamiać autobusów, zamieszkuje już tylko 6,4 mln osób”.

Nadal jednak nie należy traktować tej liczby jako określającej, ile jest w Polsce osób wykluczonych transportowo. Uwzględnia ona na przykład gminę Stupsk, gdyż nie ma w niej samorządowego transportu autobusowego. Jednakże przez jej środek przebiega linia kolejowa, którą obsługuje 30 dziennie pociągów Kolei Mazowieckich zatrzymujących się w Stupsku i trzech innych miejscowościach tej gminy (Krośnice, Konopki, Wyszyń Kościelne) i zapewniających mieszkańcom dojazd do Mławy, Ciechanowa czy Warszawy.

Do 6,4 mln nie wlicza się natomiast mieszkańców gminy Czarnia – istnieje tu bowiem gminna komunikacja autobusowa. Działa ona jednak tylko w dni nauki szkolnej, rozpoczyna kursowanie dopiero po 7:00, a kończy już przed 16:00. Z Czarni do Ostrołęki jeździ również linia autobusowa, której organizatorem jest powiat ostrołęcki: zapewnia tylko dwa kursy w dni robocze (o 12:35 i 20:10). Przejazd do Ostrołęki trwa 2 godz. 5 min., bo zygzakowata trasa do stolicy powiatu liczy aż 96 km (najkrótszą drogą byłoby 47 km). Z Czarni brak jest połączeń do miast Myszyniec, Chorzele i Wielbark, które są siedzibami sąsiednich gmin. Trudno więc uznać, że gmina Czarnia jest wolna od wykluczenia transportowego. – *Wykluczenie transportowe stało się skrótem myślowym, który nie każdy potrafi rozwinąć* – mówi Bartosz Jakubowski.

Wykluczenie transportowe to przede wszystkim zjawisko trudno policzalne. Jak wskazuje dr Ariel Ciechański, geograf transportu z Polskiej Akademii Nauk, jest to wykluczenie społeczne osoby lub grupy ludzi oparte na niedostępności transportowej – w swojej najnowszej książce „Regres sieci transportu publicznego w powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczad a wykluczenie transportowe młodzieży uczącej się” zaznacza, że „niedogodności w transporcie mogą być zarówno bezwzględne, jak i względne oraz występują zarówno na poziomie indywidualnym, jak i zbiorowym”. ●

– *Nie ma Polski A i Polski B* – mówiła w czasie kampanii wyborczej w 2015 r. Beata Szydło z Prawa i Sprawiedliwości przed nieczynnym dworcem w Kłobucku. – *Wierzę w to głęboko, że niedługo z pociągu, który się na nim zatrzyma, wysiądą zadowolone dzieci wracające do domów z wakacji.*

Odwrócić trend zwijania

Osiem lat temu PiS zdobył władzę pod hasłem wyrównywania szans mieszkańców różnych części Polski. Jednym z narzędzi realizacji tego celu miała być kolej. – *Ludzie w takich miejscowościach jak Głubczyce są wspaniali, ale kolejne instytucje są zamykane: dworce kolejowe, szpitale, biblioteki* – mówiła w 2015 r. Szydło pod ruderą głubczyckiego dworca na nieczynnej od 2000 r. linii Racibórz – Raclawice Śląskie. – *Każdy w Polsce, każda miejscowość i każdy obywatel powinien mieć takie same szanse. Nie zamykamy szkół, nie zamykamy dworców kolejowych. Jesteśmy w stanie odwrócić trend zwijania Polski powiatowej.*

Zarówno dla Kłobucka, jak i dla Głubczyc okazało się, że dwie kadencje to za mało, aby prezentowane wizje mogły się ziścić. Do obu tych miast pociągi po dziś dzień nie dotarły.

Faktem jest jednak, że w czasie ośmiu lat rządów PiS wiele miejscowości odzyskało połączenia. Pociągi po latach wróciły do Lubina i Mielca, które – licząc po ponad 60 tys. mieszkańców – były jednymi z największych miast pozbawionych kolei. Na mapę połączeń wróciły też między innymi Bielawa i Sobótka na Dolnym Śląsku, Wschowa, Gubin i Krosno Odrzańskie w województwie lubuskim, Ustrzyki Dolne na Podkarpaciu, Końskie w województwie świętokrzyskim czy mazowieckie Chorzele.

Przedstawiciele rządu i parlamentarzyści Prawa i Sprawiedliwości chętnie wypinali swoje piersi do orderów, nawet gdy reaktywacja połączeń były zasługą przede wszystkim samorządów województw – także tych rządzonych przez inne partie niż PiS. To zazwyczaj na poziomie regionów zapadały decyzje zarówno o przyznaniu funduszy unijnych na rewitalizację linii, jak i o rozszerzeniu sieci połączeń o kolejne trasy.

W województwach, w których PiS przejął władzę po wyborach samorządowych 2018 r., często zabrakło samorządowo-rządowej synergii, choć takową prezes Jarosław Kaczyński pięć lat temu zapowiadał: – *Czy chcemy samorządów, które będą wojowały z rządem? Czy chcemy takich, które będą współpracować ku wspólnemu dobru, by podnosić jakość życia?*

W województwie lubelskim, w którym w 2018 r. władzę przejął PiS, rządowa spółka PKP Polskie Linie Kolejowe wykonała prace na odcinkach Parczew – Łuków i Zamość – Hrubieszów. Samorząd mimo to nie uruchomił połączeń regionalnych na tych trasach. Przejżdżają nimi zaledwie po dwa dniennie połączenia PKP Intercity.

Likwidator wykluczenia

W sieci połączeń PKP Intercity znalazły odzwierciedlenie deklaracje Prawa i Sprawiedliwości o zwracaniu uwagi na rejony oddalone od dużych aglomeracji.

Odjeżdżający pociąg PiS

Jaką kolej zostawia po dwóch kadencjach Prawo i Sprawiedliwość?



• „Likwidator wykluczenia transportowego”: pociąg TLK „Flisak” relacji Katowice – Łódź – Płock – Gdynia wjeżdża na stację w Sierpcu.

Połączenia dalekobieżne wróciły do miast leżących poza głównymi magistralami: do liczącego 117 tys. mieszkańców Płocka, a także do Żar, Żagania, Nysy, Świdnicy, Hajnówki czy Bielska Podlaskiego.

– *Walczyliśmy z wykluczeniem komunikacyjnym poprzez zwiększanie liczby stacji obsługiwanych przez pociągi oraz włączanie kolejnych miejscowości do oferty* – mówił we wrześniu 2023 r. minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

Symbolem nowego podejścia do oferty przewozowej jest kursujący od 2021 r. pociąg TLK „Flisak”. Łączy on Katowice, Łódź, Płock i Trójmiasto nietypową trasą przez Sierpc, Rypin, Brodnice, Grudziądz, Kwidzyn i Sztum. Ten „likwidator wykluczenia transportowego” włączył w sieć PKP Intercity sześć miast powiatowych na peryferiach wewnętrznych Polski, czyli obszarach oddalonych od stolic województw i leżących na pograniczach regionów. I choć kursuje raz dziennie, jedzie długo, to cieszy się dużą frekwencją.

Dwie kadencje PiS to generalnie okres rosnących przewozów koleją dalekobieżną. W 2015 r., ostatnim roku rządów PO-PSL, pociągami PKP Intercity pasażerowie odbyli 31,2 mln podróży. Dziś przewoźnik zbliża się do podwojenia tego wyniku – od stycznia do października 2023 r. podróżni zrealizowali z 56,5 mln przejazdów z PKP Intercity. Na wielu trasach przewoźnik boryka się klęską urodzaju, nie będąc w stanie liczbą połączeń dogonić rosnącego popytu – miejscówki wyczerpują się na kilka dni przed podróżą.

Wjazd PKP Intercity na ścieżkę wzrostu to w dużej mierze efekt zakupów taboru oraz modernizacji sieci kolejowej w ramach perspektywy unijnej 2007-2013, a więc przed objęciem władzy przez PiS w 2015 r.

Program wyjątkowo ubogi

Prawo i Sprawiedliwości nie udało się usprawnić procesu modernizacji sieci kolejowej. Kilkuletnimi opóźnieniami w realizacji prac dotknięte zostały zarówno magistrale (Warszawa – Poznań czy Poznań – Szczecin), linie o znaczeniu regionalnym (Malbork – Grudziądz), jak i węzły (budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej).

Wciąż kuleje proces przygotowania inwestycji. Widać to między innymi na linii Bydgoszcz – Kościerzyna – Gdynia, która w 2023 r. miała być już rozbudowana do dwóch torów i zelektryfikowana, lecz PKP Polskie Linie Kolejowe dopiero w lipcu 2022 r. ogłosiły przetarg na przebudowę pierwszego z odcinków, w listopadzie 2022 r. otworzyła oferty, a pod koniec października 2023 r. – po trwającym rok analizowaniu złożonych ofert – postępowanie unieważniła. Spółka PKP PLK oznajmiła, że znalazła w swojej dokumentacji błędy, które „nie były możliwe do zidentyfikowania i poprawienia na wcześniejszym etapie przetargu”.

Skutkiem dotychczasowych problemów jest mało ambitna kolejna edycja programu modernizacji sieci kolejowej, którą Prawo i Sprawiedliwość przyjęło w sierpniu 2023 r. i zostawia swoim następcom. W raporcie Klubu Jagiellońskiego, który podsumowuje drugą kadencję rządu PiS, nazwano „Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku” wyjątkowo ubogim: „Zgodnie z nim PKP Polskie Linie Kolejowe będą głównie kończyć opóźnione inwestycje, a zestaw nowych projektów będzie bardzo krótki. Jednocześnie cała seria inwestycji została oznaczona jako »warunkowe«, dla których rząd razem z PKP PLK będzie dopiero starał się o kredyty z Europejskiego Banku ►

► Inwestycyjnego albo minister finansów przyzna finansowanie ze środków krajowych (w przeciwieństwie do Krajowego Funduszu Drogowego Fundusz Kolejowy nadal nie ma prawa się zadłużać)”.

Utrzymanie nienajlepszego stanu

Nie mniej ważne od modernizowania sieci kolejowej jest jej bieżące utrzymanie. Chodzi o zadbanie, żeby parametry linii kolejowych – także tych niedawno zmodernizowanych – nie pogarszały się przez brak konserwacji. Stworzenie odpowiedniego instrumentu finansowego postulowane było przez branżę kolejową od kilkunastu lat, ale dopiero PiS ustanowił program utrzymania infrastruktury kolejowej. Na lata 2019–2023 zapewniono na ten cel kwotę 23,8 mld zł. Mimo znaczącej kwoty, program okazał się mało ambitny, a i tak są problemy z dochowaniem określonych w nim parametrów.

Według programu na przykład linia Nysa – Brzeg powinna na koniec 2023 r. umożliwiać kursowanie pociągów z prędkością 80-100 km/h, a w rzeczywistości obowiązuje na niej prędkość maksymalna 60-70 km/h, którą dodatkowo obniżają rozsiadane na całej linii miejscowe ograniczenia do 40, 30 i 20 km/h, spowodowane złym stanem toru.

Program utrzymaniowy nie skończył ze zjawiskiem powstrzymywania się od remontów na liniach, które czekają na kompleksowe modernizacje w bliższej lub dalszej przyszłości. Nie wyeliminował też problemu ograniczeń pojawiających się na zmodernizowanych liniach.

Na początku listopada 2023 r. ustępujący rząd przyjął nową edycję programu, która na utrzymanie infrastruktury kolejowej w latach 2024–2028 przeznaczą 49 mld zł.

Program na lata 2019–2023 miał wpłynąć na przyspieszenie pociągów towarowych. W chwili jego przyjmowania założono, że w 2023 r. ich średnia prędkość osiągnie 43 km/h. Według danych Urzędu Transportu Kolejowego, średnia prędkość składów z ładunkami w 2022 r. wyniosła 23,2 km/h – to najslabszy wynik od 2019 r. Jego podwojenie w ciągu roku jest nierealne. Nawiasem mówiąc, w 2016 r. średnia prędkość w ruchu towarowym wyniosła 24,9 km/h.

Towarowe bajki i legendy

W 2016 r. – na początku rządów Prawa i Sprawiedliwości – PKP Cargo zapowiedziało odbudowę przewozów rozproszonych, wskazując, że porzucenie małych klientów to błąd poprzedników. – *Jednym z przykładów ich zaniedbań jest niedocenienie znaczenia transportu rozproszonego, czyli oferowania klientom, z reguły mniejszym firmom, możliwości przewiezienia ładunków mieszczących się w jednym czy dwóch wagonach* – mówił „Gazecie Polskiej” Maciej Libiszewski, pierwszy prezes PKP Cargo po wygranej PiS. – *Uznano, że poniżej pewnej wartości na poziomie kilkudziesięciu tysięcy ton nie ma sensu schodzić, że taki mniejszy klient nie jest istotny.*

Przewozy rozproszone, choć wymagają rozmieszczonych po całej sieci zasobów w postaci stacji rozrządowych czy lokomotyw manewrowych, mogą stworzyć dużą bazę

małych klientów, odporną na wahania koniunktury, sezonowość przewozów zleczanych przez masowych gigantów oraz sytuacje, w których PKP Cargo traci duże kontrakty na rzecz konkurencyjnych przewoźników. Przewozy rozproszone to też realizacja hasła „Tiry na tory” – rezygnując z małych klientów kolej odesłała ich bowiem wprost w objęcia przewoźników drogowych.

Koncepcja renesansu przewozów rozproszonych ostatecznie stanęła jednak na półce z bajkami i legendami. Znalazł się tam również zapowiedziany na początku 2020 r. program wsparcia zakładów przemysłowych w budowie i utrzymaniu bocznic kolejowych. Miał on być rozwiązaniem problemu, na który zwracają uwagę przedstawiciele wielkich zakładów: gdy chcą wysłać swoje produkty koleją, to duża część ich klientów nie jest w stanie przyjąć towarów tą drogą, gdyż nie są podłączeni bocznicami do sieci kolejowej. I przez to transport z cementowni do fabryk kostki brukowej czy z wytwórni płyt pilśniowych do fabryk mebli musi na całej trasie odbywać się ciężarówkami.

W 2015 r. PKP Cargo przewiozło 116 mln ton towarów, a 2022 r. zakończyło wynikiem 100,3 mln ton. W pierwszej połowie 2023 r. PKP Cargo przewiozło 46 mln ton (a więc o prawie 10% mniej niż w pierwszym półroczu 2022 r.). PKP Cargo traci udział w rynku na rzecz konkurencji – albowiem od 2015 do 2022 r. masa ładunków transportowanych koleją zwiększyła się z 224,8 mln ton do 248,5 mln ton.

Długi powrót kolei

W ruchu pasażerskim roczna liczba podróży wzrosła z 280,3 mln w 2015 r. do 342,2 mln w 2022 r. Wyniki przewozowe – po tapnięciu w czasie epidemii COVID-19 – wróciły do wzrostowego trendu, ale dopiero zbliżają się do przebicia poziomu z 2000 r., kiedy to koleją – wówczas niedoinwestowaną i zwiżającą się – pasażerowie zrealizowali 360,7 mln podróży.

– *Nie zmarnowaliśmy ostatnich ośmiu lat. Jest to okres odbudowy kolei i jej powrotu na należne jej miejsce* – mówił we wrześniu 2023 r. minister infrastruktury Andrzej Adamczyk. – *Dzisiaj możemy powiedzieć z dumą, że coraz więcej osób ma dostęp do kolei.*

Szef resortu infrastruktury nie mógł się przy tym pochwalić efektami swojego sztanowego programu Kolej Plus. Został on ogłoszony w październiku 2018 r., w wielu miejscach Polski rozbudzając nadzieje na powrót połączeń. W sytuacji gdy opinia publiczna słyszy o programie od pięciu lat, to w kampanii wyborczej mogło jej zabraknąć obrazka w postaci wjazdu pociągu do choćby jednego miasta linią przywróconą do życia dzięki Kolej Plus. Realizację programu rozwleczono jednak aż do 2029 r., również w przypadku linii przejezdnych i czynnych w ruchu towarowym (jak Siedlce – Sokołów Podlaski czy Łapy – Śniadowo – Łomża). Składy pasażerskie mogłyby na te ciągi wrócić znacznie szybciej, po odnowie toru i wyremontowaniu peronów. Zwłaszcza w takich sytuacjach program Kolej Plus – bazując na długim projektowaniu i potem

kompleksowych przebudowach – właściwie wydłużył proces reaktywacji połączeń.

Przystanki dla wszystkich

Szybciej efekty przynosi drugi ze sztanowych instrumentów Ministerstwa Infrastruktury, czyli „Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025”. Przewiduje on budowę, modernizację czy zmianę lokalizacji peronów w około 200 miejscach.

Program obejmuje przedsięwzięcia o dużym znaczeniu, jak budowa na linii Opole – Wrocław przystanku Oława Zachodnia przy dużych osiedlach, przystanki w małych miejscowościach, a czasem – jak Boguszów-Gorce Dzikowiec – w środku lasu.

Rozsiane na nowych peronach w całej Polsce tablice z flagą, godłem i informacją „Dofinansowano ze środków budżetu państwa” dobrze wpisują się w deklarowaną przez Prawo i Sprawiedliwość pamięć nawet o bardzo małych miejscowościach. Program objął między innymi modernizację peronów na zlokalizowanych między Białymstokiem a Suwałkami przystankach Gliniszczce, Sidra, Różanystok, Balinka, Szczepki i Płociczno koło Suwałk. – *Polski rząd działa na rzecz likwidacji wykluczenia komunikacyjnego* – mówił wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel o remoncie przystanków na linii Suwałki – Sokółka. – *Wygodne i bezpieczne przystanki to bardziej dostępna kolej i łatwiejsze codzienne podróże.*

Problem w tym, że z przystanków – tak przed, jak i po modernizacji – odjeżdżają tylko po cztery na dobę pociągi do Suwałk i Białegostoku, nie będąc w stanie zaspokoić nawet podstawowych potrzeb mobilności. Znowu zabrakło rządowo-samorządowej synergii: rząd Prawa i Sprawiedliwości szczyci się finansowaniem modernizacji przystanków na linii łączącej dwa największe miasta województwa podlaskiego, ale jego władze – także będące z PiS – nie podejmują decyzji o zwiększeniu liczby połączeń.

Misja bez rozkładu jazdy

Zarówno w programie przystankowym, jak i w programie Kolej Plus rząd określił, że do podjęcia decyzji o realizacji przedsięwzięć wystarczy zadeklarowanie przez samorząd wojewódzki, iż poszczególne linie lub przystanki będą obsługiwane przez cztery połączenia dziennie. Tym samym z poziomemu centralnego nigdy nie został wysłany sygnał do samorządów, że polskiej kolei potrzebna jest atrakcyjna oferta przewozowa – nie tylko reaktywacja połączeń, ale też zapewnianie dużej częstotliwości, również na działających trasach. Polsce wciąż daleko do europejskich standardów kursowania pociągów – w zależności od znaczenia danej linii – równo co 30, 60 lub 120 min. Dodatkowo polską specyfiką są ciągłe zmiany rozkładu jazdy.

– *Komfortowa, przewidywalna i bezpieczna polska kolej* – Andrzej Adamczyk bardzo lubił przypominać cel swojej misji w Ministerstwie Infrastruktury. Pełniąc funkcję jego szefa przez osiem lat, zapomniał jednak, że najważniejszym atrybutem sprawnej kolei jest stabilny i atrakcyjny rozkład jazdy.

KAROL TRAMMER

Termin uruchomienia wojewódzkich linii autobusowych wciąż jest przesuwany. Najpierw była mowa o trzecim, a następnie o czwartym kwartale 2023 r. Teraz zastępca dyrektora kancelarii marszałka województwa mazowieckiego Marta Milewska mówi o przyszłym roku: – *Realny termin to pierwszy kwartał 2024 r. Obecnie projekt jest na etapie przygotowywania dokumentacji przetargu mającego na celu wyłonienie operatora świadczącego usługi przewozowe.*

Kwestia autobusów

Już samo to, że władze Mazowsza zaczęły zapowiadać uruchomienie linii autobusowych jest sporą zmianą. Wcześniej udawano bowiem, że zadanie to nie dotyczy samorządu wojewódzkiego. – *Kwestia transportu samochodowego, czyli autobusów bądź busów, to jest kwestia samorządów na poziomie powiatowym lub gminnym* – mówił pięć lat temu mazowiecki marszałek Adam Struzik, przecząc ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, która wskazuje, że to samorządy wojewódzkie są odpowiedzialne za uruchamianie linii autobusowych na trasach przekraczających granice powiatów.

Nigdy nie doczekały się uruchomienia linie autobusowe Warszawa – Pułtusk – Maków Mazowiecki – Ostrołęka i Warszawa – Wyszogród – Płock, uwzględnione w uchwalonym w 2014 r. przez sejmik planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

W 2018 r. pojawił się pomysł, aby o przewozy autobusowe swoją działalność rozszerzyły Koleje Mazowieckie. Radny sejmiku Krzysztof Strzałkowski z Platformy Obywatelskiej przekonywał, że może być to lekarstwo na mającą miejsce przed pięcioma laty falę zamykania działalności przez sprywatyzowane przedsiębiorstwa PKS na terenie województwa mazowieckiego.

Choć koncepcja wypłynęła od polityka koalicji rządzącej regionem, to administracja szukała powodów, aby jej nie wprowadzić w życie. Marta Milewska z kancelarii marszałka województwa przekonywała, że zaangażowanie Kolei Mazowieckich w przewozy autobusowe nie jest możliwe: – *Po pierwsze do wykonywania przewozów drogowych potrzebna jest licencja, której Koleje Mazowieckie nie posiadają, co jest oczywiste, gdyż są spółką kolejową, a nie autobusową. Zadaniem głównym spółki jest wykonywanie przewozów kolejowych. Po drugie niezbędny jest też odpowiedni tabor autobusowy, którego Koleje Mazowieckie dzisiaj również nie posiadają.*

Nie miały znaczenia takie szczegóły jak to, że od 2012 r. Koleje Mazowieckie zlecają wykonywanie pod swoją banderą przewozów autobusowych między stacją Modlin a portem lotniczym. I na podobnej zasadzie przewoźnik kolejowy – bez licencji drogowej i bez własnych autobusów – mógłby zlecać realizację połączeń także na innych trasach.

Trzeba dać możliwości transportu

Marszałek Adam Struzik potrzebował dwóch lat na przekonanie się do połączeń autobusowych. Pod koniec 2020 r., gdy radni uchwalali budżet województwa na rok 2021,

Czekając na autobus

Mazowiecki samorząd przymierza się do uruchomienia regionalnych linii autobusowych. Oferta nie będzie tak atrakcyjna jak w innych województwach – Mazowsze nie chce czerpać z ich doświadczeń



• Samorząd Mazowsza do myśli o uruchomieniu połączeń autobusowych dojrzał kilka lat.

przewodniczący sejmiku Ludwik Rakowski z PO zgłosił poprawkę, aby w planowanych wydatkach uwzględnić rezerwę 5 mln zł na wykonanie analiz i przygotowań niezbędnych do zainicjowania regionalnych połączeń autobusowych oraz ewentualne utworzenie podmiotu mającego realizować to zadanie. – *Trzeba dać możliwość transportu mieszkańcom tych części województwa, które nie mają dostępu do sieci kolejowej* – przekonywał wówczas na łamach „Z Biegiem Szyn” Rakowski. – *Przewozy autobusowe powinny zostać skorelowane z koleją, dając możliwość dojazdu do stacji obsługiwanych przez Koleje Mazowieckie.*

Poprawka, którą zgłosił przewodniczący sejmiku, nie tylko została nazwana przez Struzika bardzo ciekawym projektem, ale nawet włączono ją w pakiet autoprzebudów budżetowych zarządu województwa. I choć zaplanowana kwota nie została wydana, a wojewódzki operator autobusowy ostatecznie nie powstał, to w 2021 r. utworzono zespół ds. organizacji przewozów autobusowych. Przeprowadził on konsultacje z powiatami i gminami. Równocześnie Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego przeanalizowało istniejącą sieć transportową. Na tej podstawie określono jej największe białe plamy.

Obszary wykluczenia

Samorząd województwa mazowieckiego zaplanował uruchomienie linii autobusowych tylko na trzech obszarach regionu: na Ziemi Zawkrzeńskiej (Żuromin – Mława; Żuromin – Biezuń – Sierpc, Żuromin – Lutocin – Sierpc), na Siedlecczyźnie (Węgrów – Liw –

Kałużyn – Mrozy; Liw – Kotuń; Sokołów Podlaski – Małkinia; Ceranów – Małkinia) oraz na Ziemi Radomskiej (Przytyk – Wieniawa; Omięcin – Orońsko – Ruda Wielka; Przysucha – Szydłowiec).

– *Planowane relacje zostały wybrane wspólnie z lokalnymi samorządami na podstawie wskazania obszarów wykluczenia komunikacyjnego* – mówi Marta Milewska, informując, że linie docierać będą do stacji kolejowych. – *Zakładana częstotliwość linii waha się od czterech do ośmiu kursów dziennie, które zostaną skoordynowane z godzinami przyjazdów i odjazdów pociągów.*

Oferta nie będzie atrakcyjna. Pod pojęciem czterech kursów kryją się bowiem dwa kursy tam i dwa kursy z powrotem. Na przykład obsługa linii Żuromin – Mława sprowadzać ma się do dwóch kursów z Żuromina rano oraz dwóch kursów z Mławy po południu.

Przyjęta przez władze regionu koncepcja zakłada, że przewozy będą realizować zewnętrzne firmy wyłaniane w przetargach. Jednym z wymogów ma być zapewnienie niskopodłogowych autobusów spełniających normę emisji spalin Euro 5. Nie myśli się o tym, aby linie autobusowe były zintegrowane taryfowo z Kolejami Mazowieckimi: – *Z uwagi na fakt, iż jest to projekt pilotażowy, przejazdy będą objęte oddzielną taryfą biletową* – oznajmia wicedyrektor Milewska.

Mazowiecki samorząd do zaangażowania się w komunikację autobusową dojrzał od kilku lat – mimo to nie wykorzystał tego czasu na przygotowanie atrakcyjnego systemu transportowego, który od początku zapewniałby jak najsilniejszą integrację ►

► transportu w regionie. Choćby czerpiąc z doświadczeń innych województw, które w zgrywaniu kolei i autobusów są już znacznie dalej niż Mazowsze.

Integracja po łódzku

Na terenie województwa łódzkiego sieć regionalnych linii autobusowych działa od 2019 r. Połączenia funkcjonują na 42 trasach, obejmując wszystkie powiaty. Kursy są realizowane na zlecenie i z dofinansowaniem samorządu województwa łódzkiego przez przewoźników PKS Skierniewice, Tomaszów Mazowiecki, Opoczno, Bełchatów, Sieradz, Łęczycza oraz firmę Connect Bus. Linie dają możliwość dojazdu do miejscowości, do których nie docierają pociągi: na przykład sprzed dworca kolejowego w Sieradzu można dojechać między innymi do Warty, Poddębic, Złoczewa czy Lututowa. Część kosztów łódzki samorząd pokrywa z dotacji uzyskanej z rządowego Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.

Między wojewódzką siecią autobusową i Łódzką Kolej Aglomeracyjną funkcjonuje częściowa integracja taryfowa – nie obejmuje wszystkich linii autobusowych, a biletów na łączone przejazdy nie da się kupić w kasach biletowych, lecz tylko u drużyn konduktorskich, w internetowym systemie sprzedaży Koleo, a także u kierowców autobusów (ale tylko na podróż do Łodzi). Na poszczególnych liniach autobusowych połączeń jest po kilka dziennie, a większość kursuje tylko w dni robocze.

Województwo łódzkie właśnie wchodzi jednak na nowy etap integracji połączeń kolejowych i autobusowych.

Łódzka Kolej Autobusowa

Łódzka Kolej Aglomeracyjna we wrześniu 2023 r. odebrała 20 hybrydowych autobusów Solaris – niskopodłogowe pojazdy mają po 27 miejsc siedzących i 43 miejsca stojące. Koszt ich zakupu wyniósł 31,9 mln zł (z czego 27,1 mln zł pokryła dotacja uzyskana przez samorząd województwa łódzkiego z rządowego programu Polski Ład).

Pierwsza linia autobusowa Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – oznaczona numerem ŁA1 – startuje z dniem 12 listopada 2023 r. Połączy leżącą na linii kolejowej Łódź – Zduńska Wola – Sieradz stację Łask z Zelowem, liczącym 7,5 tys. mieszkańców miastem położonym na północy powiatu bełchatowskiego. Linia ŁA1 zapewni również dojazd do centrum Łasku z dworca leżącego na skraju miasta.

Spod dworca kolejowego w Łasku autobusy odjeżdżać będą w dni robocze 14 razy na dobę (w soboty, niedziele i święta 10 razy dziennie) – od 4:33 do 23:28. W szczycie porannym i popołudniowym kursować będą raz na godzinę, a poza szczytem co około dwie godziny. Rozkład jazdy ułożono tak, aby w Łasku zapewnić synchronizację większości kursów linii ŁA1 z godzinami przyjazdów i odjazdów pociągów do i z Łodzi oraz do i z Sieradza.

Do końca 2023 r. przejazdy linią ŁA1 będą bezpłatne, a następnie zostanie ona wpięta w taryfę Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. – *Warunkiem atrakcyjności podróży*



• *Autobusy Kolei Małopolskich przy stacji kolejowej Wieliczka Rynek Kopalnia.*

zintegrowanej są proste rozwiązania taryfowe. Podróż będzie odbywała się na jednym bilecie w ramach taryfy kolejowej z możliwością korzystania z ulg – mówi Joanna Osińska z ŁKA. – W zdalnych kanałach dystrybucji oraz w biletomacie na pokładzie autobusu będzie możliwy zakup biletu do dowolnej stacji kolejowej obsługiwanej przez ŁKA. Jeśli natomiast podróż zostanie rozpoczęta pociągiem, odprawa będzie możliwa przez drużynę konduktorską.

Łódzka Kolej Aglomeracyjna chce również zadbać o to, aby połączenia autobusowe były uwzględnione w wyszukiwarkach połączeń kolejowych.

Realizacją przewozów autobusowych pod banderą ŁKA zajmie się PKS Skierniewice – w przetargu ogłoszonym przez przewoźnika kolejowego zdobył on kontrakt, w ramach którego do końca 2028 r. ma zapewniać kierowców, utrzymywać pojazdy i w razie potrzeby podstawić autobusy zastępcze.

Jak poinformował samorząd województwa łódzkiego, do końca 2025 r. ma zostać dostarczonych kolejnych 13 autobusów dla ŁKA, „by jeszcze lepiej zintegrować sieć połączeń autobusowych z siecią połączeń kolejowych”.

Małopolska dowozi

Koleje Małopolskie są jedynym w Polsce przewoźnikiem kolejowo-drogowym. Sieć Autobusowych Linii Dowozowych Kolei Małopolskich tworzą 34 linie. Najdłuższą trasę ma linia A23, która pokonuje prawie 100 km z Tarnowa przez Tuchów, Gorlice i Uście Gorlickie do Wysowej-Zdroju w Beskidzie Niskim. Jedną z części kursujących linii jest A6, która co godzinę – 9 min. po przyjeździe pociągu Kolei Małopolskich z Krakowa – rusza spod dworca kolejowego w Wieliczce do Łapanowa przez Gdów. Stworzono nawet jedną linię międzynarodową: autobusy A15 łączą Bukowinę Tatrzańską, Poronin i Zakopane ze słowackim miastem Trstená.

Część linii autobusowych nie pełni funkcji dowozowej, lecz – tak jak kursująca z Myślenic do Krakowa linia A1 – zapewnia bezpośredni dojazd do stolicy województwa

z obszarów nieobsługiwanych przez kolej.

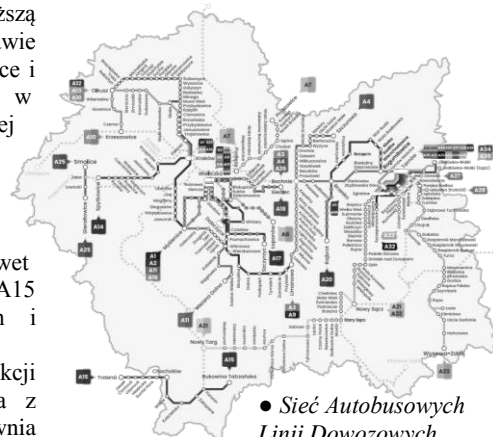
Autobusowe Linie Dowozowe Kolei Małopolskich obsługiwane są 65 pojazdami: 12 należy do przewoźnika kolejowego (zatrudnia on 25 kierowców autobusów), a 43 – w tym mniejsze buse kursujące na mniej obleganych liniach – są udostępniane wraz z kierowcami przez firmy zewnętrzne wylonione w przetargach.

– *Jesteśmy w trakcie rekrutacji kolejnych kierowców, a flota własnych autobusów cały czas się powiększa – mówi Peter Jančovič, pełnomocnik zarządu Kolei Małopolskich. – W trakcie dostawy jest obecnie siedem fabrycznie nowych autobusów Iveco. W tym roku zamierzamy nabyć jeszcze cztery używane autobusy, w tym przegubowe. W następnych latach planowane jest nabycie około 15-20 fabrycznie nowych autobusów.*

Liczba pasażerów Autobusowych Linii Dowozowych Kolei Małopolskich wciąż się zwiększa. – *W ciągu ostatnich 12 miesięcy mniejsze pojazdy zostały zastąpione dużymi autobusami na 10 liniach – mówi Jančovič, wskazując na takie linie jak A2 Myślenice – Wieliczka, A3 Limanowa – Bochnia, A7 Proszowice – Podłężę czy A8 Dobczyce – Wieliczka.*

Stabilny biznes

Koleje Małopolskie, choć rozwijają własny segment autobusowy, nie chcą rezygnować ze zlecenia realizacji części przewozów ►



• *Sieć Autobusowych Linii Dowozowych Kolei Małopolskich.*

► podwykonawcom. – *Współpraca z zewnętrznymi firmami jest przede wszystkim korzystna w sytuacji, kiedy nie ma ekonomicznego sensu organizowanie własnego zaplecza, na przykład ze względu na małą skalę przewozów na danym obszarze – mówi Jančovič. – Własnymi siłami chcemy realizować 50-60% pracy eksploatacyjnej, dając też szansę nawet mniejszym lokalnym firmom na prowadzenie stabilnego biznesu we współpracy z Kolejami Małopolskimi.*

Spółka stawia swoim podwykonawcom szereg wymagań odnośnie zapewnianych przez nich pojazdów – nie mogą być one wyprodukowane przed 2008 r., muszą spełniać normę emisji spalin Euro 5 oraz posiadać klimatyzację i elektroniczne tablice kierunkowe. Pojazdy muszą być pomalowane w barwy Kolei Małopolskich.

Autobusy Kolei Małopolskich czekają na pasażerów opóźnionych pociągów. – *Kiedy skomunikowanie jest ujęte w rozkładzie jazdy, autobus oczekuje na opóźniony pociąg do 15 min. od planowanej godziny odjazdu. Czas ten wydłuża się w sytuacji zgłoszonych przesiadek dotyczących ostatniego połączenia w dobie – wyjaśnia Jančovič. – W Kolejach Małopolskich działa dyspozytura autobusowa, z którą dyspozytor kolejowy, drużyny konduktorskie i kierowcy ustalają postępowanie w przypadku opóźnienia.*

Wciąż nie jest możliwy zakup w autobusie biletu na całą podróż z przesiadką na pociąg. Od sierpnia 2023 r. działa jednak Małopolski Bilet Zintegrowany – dostępny jest on w automatach, aplikacji mobilnej oraz u drużyn konduktorskich w pociągach. W wersji obejmującej obszar całego województwa dostępne są bilety 24-godzinne (50 zł), 72-godzinne (99 zł), tygodniowe (170 zł), miesięczne (365 zł), jak również grupowy bilet sobotnio-niedzielnny (129 zł).

Małopolski Bilet Zintegrowany jest honorowany w krakowskiej komunikacji miejskiej oraz w granicach województwa małopolskiego w Polregio, Kolejach Śląskich i w Kolejach Małopolskich, włącznie z Autobusowymi Liniami Dowozowymi. – *W następnych etapach planowane jest rozszerzenie o kolejnych organizatorów na terenie całego województwa małopolskiego – zapowiada Jančovič.*

Koleje Małopolskie są operatorem połączeń autobusowych, a ich organizatorem – tak samo jak w przewozach kolejowych – jest samorząd województwa małopolskiego. Źródłem finansowania jest budżet województwa, wsparcie z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (w 2023 r. małopolski samorząd pozyskał z niego 6,9 mln zł), jak również dopłaty lokalne. W kosztach funkcjonowania Autobusowych Linii Dowozowych Kolei Małopolskich partycypuje jedna trzecia samorządów lokalnych objętych siecią tych połączeń – dofinansowanie gmin i powiatów nie jest warunkiem funkcjonowania połączeń na danym terenie, jednakże wpływa na uatrakcyjnienie oferty przewozowej.

Dolnośląski autobus jak pociąg

Połączenia autobusowe rozwijane są również przez Koleje Dolnośląskie. W tym



● *Autobus Kolei Dolnośląskich ze Stronia Śląskiego i Łądko-Zdroju po przyjeździe pod dworzec kolejowy Kłodzko Miasto.*

regionie zaangażowanie samorządów gminnych i powiatowych jest decydujące. Przyjęto bowiem zasadę, że połowę kosztów funkcjonowania komunikacji autobusowej Kolei Dolnośląskich na danej trasie pokrywa samorząd województwa, lecz na drugą połowę muszą wspólnie złożyć się miejscowe samorządy lokalne.

W oparciu o tę zasadę już ponad rok, od września 2022 r., kursują autobusy Kolei Dolnośląskich na trasie Kłodzko – Łądek-Zdrój – Stronie Śląskie. Z początkiem września 2023 r. kolejowe autobusy pojawiły się na kolejnych dwóch trasach: Syców – Oleśnica oraz Góra – Rawicz.

Z Góry autobus do Rawicza odjeżdża osiem razy dziennie – około 10 min. po jego przyjeździe pod rawicki dworzec wyrusza pociąg Kolei Dolnośląskich do Wrocławia.

Zapowiadane było też uruchomienie linii Chocianów – Przemków – Głogów, a także linii Legnica – Złotoryja – Lwówek Śląski – Jelenia Góra, która wypełniłaby rozciągającą się w środkowej części regionu największą białą plamę w sieci połączeń Kolei Dolnośląskich. Nie powiodło się to ze względu na brak chęci miejscowych gmin i powiatów, aby dofinansowywać przewozy.

Na Dolnym Śląsku przewoźnik kolejowy sam nie realizuje przewozów autobusowych, lecz zleca to zewnętrznym podmiotom w ramach oddzielnych kontraktów na każdą z tras. Autobusy pomalowane są w barwy Kolei Dolnośląskich i zapewniany jest kolejowy standard obsługi pasażerów. Bilety sprzedają i sprawdzają konduktorzy – dbają oni też o zapewnienie skomunikowań z pociągami w przypadku opóźnień. Możliwe jest poza tym przewożenie rowerów (dla porównania w autobusach dowozowych Kolei Małopolskich nie jest to dozwolone).

Autobusy Kolei Dolnośląskich kursują równoległe do nieczynnych linii kolejowych, formalnie pełniąc funkcję zastępczej komunikacji autobusowej. Dzięki temu połączenia te są nie tylko uwzględnione w rozkładzie jazdy pociągów i wszystkich wyszukiwarkach połączeń kolejowych, ale także w pełni objęte kolejową taryfą biletową. Możliwy jest więc zakup jednego

biletu kolejowego na całą podróż (np. Wrocław – Syców, Wałbrzych – Łądek-Zdrój czy Poznań – Góra), choć część trasy pokonuje się autobusem.

Na tory, wzdłuż których obecnie kursują autobusy Kolei Dolnośląskich, docelowo – w perspektywie kilku lat – ma wrócić ruch kolejowy. Jednym z zadań połączeń realizowanych pod marką KDA (Koleje Dolnośląskie Autobusy) jest włączenie mieszkańców w sieć transportu regionalnego i pobudzenie popytu już w okresie poprzedzającym reaktywację połączeń kolejowych.

Plan na zintegrowany transport

W województwie mazowieckim podobne rozwiązanie mogłoby zostać wprowadzone na trasach Małkinia – Ostrów Mazowiecka, Siedlce – Sokołów Podlaski, Skierniewice – Mszczonów – Tarczyn – Czachówek Południowy i Góra Kalwaria – Pilawa, a więc wzdłuż linii kolejowych, które czekają na reaktywację ruchu pociągów. Rozważyć można by też uruchomienie wojewódzkich połączeń autobusowych na trasach Zegrze Południowe – Pułtusk – Maków Mazowiecki – Przasnysz oraz Kozienice – Głowaczów – Dobieszyn, czyli tam, gdzie w ramach programu Kolej Plus przewiduje się budowę nowych linii kolejowych.

Pytanie tylko, czy samorząd województwa mazowieckiego, po tym jak w końcu uruchomi pierwsze swoje połączenia autobusowe, będzie następnie chciał rozwijać ten segment transportu publicznego o kolejne trasy i obszary regionu.

Uchwalony w kwietniu 2022 r. „Regionalny plan transportowy województwa mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku” wymienia uruchomienie regionalnej komunikacji autobusowej wśród najważniejszych działań: „Uzupełnieniem dla transportu kolejowego będzie zintegrowany z nim transport autobusowy”. Dla realizacji tego celu dokument zakłada zakup przez samorząd województwa mazowieckiego od 40 do 100 autobusów. Czy władze Mazowsza jeszcze pamiętają o tych zamiarach?

KAROL TRAMMER

W ramach programu Kolej Plus przewidziane jest przywrócenie do życia linii Piotrków Trybunalski – Bełchatów. PKP Polskie Linie Kolejowe zleciły już prace projektowe – zakłada się, że dokumentacja powstanie do 2026 r. Następnie w latach 2027-2029 mają zostać zrealizowane prace rewitalizacyjne wraz z elektryfikacją. W efekcie na mapę połączeń kolejowych po trzech dekadach wróci liczący 54 tys. mieszkańców Bełchatów, który w 2000 r. stał się jednym z największym polskich miast pozbawionych pociągów pasażerskich. Ale przywrócona do życia linia z Piotrkowa Trybunalskiego do Bełchatowa może przy tym stać się częścią nowego ciągu, który połączy centralną Polskę z Wrocławiem.

Priorytetowy spinacz

Samorząd województwa łódzkiego planuje w ramach programu Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027 wybudowanie 24-kilometrowego przedłużenia linii bełchatowskiej do stacji Chorzew-Siemkowice na Magistrali Węglowej. Koncepcję wskazano jako priorytetowe przedsięwzięcie programu – jej realizacja planowana jest na lata 2026-2029. Dokument FEŁ 2021-2027 wskazuje, że „projekt pozwoli na poprawę spójności terytorialnej województwa łódzkiego poprzez utworzenie nowego kolejowego ciągu komunikacyjnego położonego na południowo-zachodniej części województwa łódzkiego, co umożliwi rozszerzenie oferty regionalnych połączeń pasażerskich na osi Piotrków Trybunalski – Bełchatów – Wieluń”.

Planowana linia ma stać się spinaczem, który połączy przewidzianą do rewitalizacji linię Piotrków Trybunalski – Bełchatów z planowaną do wybudowania linią Chorzew-Siemkowice – Wieluń.

Uśpiiony odcinek

Budowa linii Chorzew-Siemkowice – Wieluń to kolejne przedsięwzięcie z terenu województwa łódzkiego ujęte w Kolei Plus.

Trwa już projektowanie tej linii. Według harmonogramu, prace nad projektem będą trwać do 2026 r., następnie zacznie się budowa i w 2029 r. linia zostanie otwarta. Przede wszystkim ma ona umożliwić stworzenie bezpośrednich połączeń między Łodzią a Wieluniem i Wieruszowem. Leżące na południowym zachodzie województwa łódzkiego powiaty wieluński i wieruszowski nie są połączone kolejowo z resztą regionu – istniejący układ sieci kolejowej nie daje bowiem takiej możliwości. Przez Wieluń i Wieruszów biegnie jedynie linia łącząca

Trzecia linia



• *Przystanek Poniatowice na od 20 lat niewykorzystywanej w ruchu pasażerskim linii Kępno – Oleśnica. Czy stanie się ona częścią najkrótszego ciągu z Warszawy do Wrocławia?*

górnoląskie Tarnowskie Góry z Kępnem na południowym skraju Wielkopolski. Linią tą pięć razy dziennie dociera do Wielunia pociąg regionalny z Tarnowskich Gór. Na dalszym odcinku – od Wielunia przez Wieruszów do Kępna – pociągi regionalne od 2015 r. nie kursują.

Choć biegnący na pograniczu województw łódzkiego i wielkopolskiego odcinek Wieluń – Kępno umożliwia osiągnięcie prędkości 100 km/h, to marszałkowie – patrząc z odległej perspektywy Łodzi i Poznania – nie widzą potrzeby kursowania nim pociągów. W tej sytuacji jedyne połączenie pasażerskie między Wieluniem a Kępnem to jeżdżący raz dziennie pociąg PKP Intercity „Miechowita” relacji Kraków – Częstochowa – Ostrów Wielkopolski – Poznań – Piła – Kołobrzeg.

Dopiero doprowadzenie do Wielunia nowej linii, która zepnie południowy zachód województwa łódzkiego z resztą sieci kolejowej tego regionu, ma ożywić uśpiiony odcinek Wieluń – Wieruszów – Kępno.

Walka z czasem

Na przebudzenie czeka też linia Kępno – Syców – Oleśnica. Pociągi pasażerskie nie kursują nią od 2002 r. W latach 2016-2017 przeszła ona niewielki remont pod kątem ruchu towarowego – prędkość obowiązująca na tej linii to 40-60 km/h.

Obecnie spółka PKP Polskie Linie Kolejowe planuje kompleksową przebudowę linii Kępno – Oleśnica, która objąć ma podniesienie prędkości maksymalnej do 160 km/h, a także elektryfikację.

Oferta na zaprojektowanie i wykonanie przebudowy linii została wybrana w październiku 2023 r. – za 711 mln zł przedsięwzięcie zrealizować ma będące spółką-córką PKP PLK krakowskie Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej.

Prace na odcinku między Kępnem a Oleśnicą spółka PKP PLK zamierza sfinansować z Krajowego Planu Odbudowy.

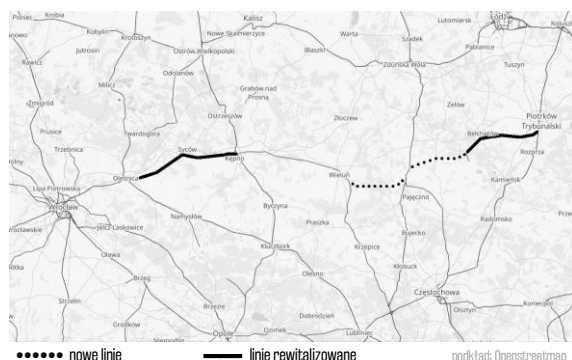
Unia Europejska wymaga, żeby projekty finansowane z KPO zostały zrealizowane do końca 2026 r., a Polska wciąż nie dysponuje tymi funduszami. Można więc spodziewać się, że między Kępnem a Oleśnicą toczyć będzie się walka z czasem. Spółka PKP PLK zakłada, że projektowanie i wykonanie prac między Kępnem a Oleśnicą potrwa dwa lata i cztery miesiące. Obejmują one elektryfikację wraz z budową dwóch podstacji trakcyjnych – jak pokazują doświadczenia z ostatnich lat, prace z zakresu zasilania energetycznego, a szczególnie związane z nimi formalności, generują wielomiesięczne opóźnienia.

Tędy najkrócej

Jeśli wszystkie planowane przedsięwzięcia uda się zrealizować, to do końca dekady poszczególne odcinki połączą się w nowy 170-kilometrowy ciąg biegnący w osi wschód-zachód przez województwa łódzkie, wielkopolskie i dolnośląskie. Umożliwi on kursowanie pociągów z prędkością 100-160 km/h i będzie w całości zelektryfikowany. W przypadku relacji z Warszawy do Wrocławia ciąg zapewni mniejszą odległość względem dwóch istniejących tras: o 25 km krócej niż przez Łódź i Ostrów Wielkopolski oraz o 50 km krócej niż przez Częstochowę i Opole. Problemem funkcjonujących tras jest to, że są one częściowo jednotorowe: na pierwszej jest to odcinek Ostrów Wielkopolski – Grabowno Wielkie (54 km), a na drugiej Lubliniec – Opole (56 km). Akurat tego problemu planowany ciąg nie rozwiąże, bo na całej długości od Piotrkowa Trybunalskiego do Oleśnicy będzie jednotorowy.

Na niekorzyść wytrasowania tędy ruchu dalekobieżnego może działać też to, że planowany ciąg nie biegnie przez tak duże miasta jak Łódź, Kalisz, Częstochowa czy Opole. Z drugiej strony skierowanie tą trasą pociągów dalekobieżnych skomunikowałoby powiaty bełchatowski, pajęczański, wieluński, wieruszowski i kępiński zarówno z Warszawą, jak i z Wrocławiem. Cały ten pas powiatów jest całkowicie pozbawiony połączeń z tymi metropoliami.

KAROL TRAMMER



Na przywrócenie ruchu kolejowego przez przejście graniczne Hrebenne-Rawa Ruska trzeba było czekać aż 18 lat. Do 2005 r. kursował tędy pociąg „Roztocze” relacji Warszawa – Rawa Ruska, zlikwidowany po tym jak Polska w związku z wejściem do Unii Europejskiej wprowadziła wizy dla obywateli Ukrainy. W 2017 r. wrócił ruch bezwizowy i popyt na podróże między Ukrainą a Polską zaczął mocno rosnąć. Decyzja o reaktywacji przejścia kolejowego w Hrebennem zapadła jednak dopiero w 2022 r. w ramach zainicjowanej po rosyjskiej agresji polityki przywracania do życia nieczynnych odcinków łączących Ukrainę z jej zachodnimi i południowymi sąsiadami.

Otwarty dostęp

Pociąg z Rawy Ruskiej do Warszawy wyruszył 15 października 2023 r. Według danych Nadbużańskiego Oddziału Straży Granicznej, już pierwszym kursem do Polski wjechało 201 osób. Jak podało ukraińskie Ministerstwo Rozwoju Gmin, Terytoriów i Infrastruktury, nowym połączeniem – przez pierwszych 10 dni jego funkcjonowania – przekroczyło granicę polsko-ukraińską 2,8 tys. osób w obydwu kierunkach.

Pociąg obsługuje Stowarzyszenie Kolejowych Przewoźców Lokalnych trzywagonowym składem spalinowym SN84. Odbywa się to na zlecenie przedsiębiorstwa Ukrzaliznyca – wyłącznie koleje ukraińskie sprzedają bilety na to połączenie i nie są nim możliwe przejazdy wewnątrz Polski.

Jako że jest to połączenie komercyjne, a więc bez dotacji Ministerstwa Infrastruktury czy samorządów, konieczne było uzyskanie przez SKPL decyzji Urzędu Transportu Kolejowego przyznającej otwarty dostęp. Urząd uwinął się jak na siebie bardzo szybko i wydał ją w dwa miesiące.

Europejskim torem

Całkiem szybko udało się też przywrócić przejezdność nieczynnego od prawie dwóch dekad 10-kilometrowego odcinka od polskiej stacji Hrebenne do ukraińskiej stacji Rawa Ruska. To tor o rozstawie szyn 1435 mm, w Ukrainie nazywanym europejskim.

– *Prace remontowe po polskiej stronie granicznego szlaku rozpoczęły się w grudniu 2022 r.* – mówi Karol Jakubowski, rzecznik prasowy spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

Już cztery miesiące później, na początku kwietnia 2023 r., odbył się próbny przejazd po wykonaniu prac rewitalizacyjnych.

– *Prace objęły wymianę podkładów, szyn i podrozdziadnic, dodatkowo podbito tor. Wcześniej usunięto krzewy i zarośla – wymienia Jakubowski. – Linia umożliwi ruch pociągów z prędkością 70 km/h.*

Prace na ukraińskiej części granicznego odcinka zaczęły się w lipcu 2022 r. „Wykonano przebudowę 8,2 km toru o szerokości 1435 mm, naprawiono trzy mosty i jeden przejazd kolejowy” – wskazuje Ukrzaliznyca. – „Przeprowadzono remont budynków na stacji w Rawie Ruskiej wraz z infrastrukturą do kontroli granicznej i celnej. Wybudowano także nowy peron”.

Na stacji Rawa Ruska po jednej stronie nowego peronu znajduje się tor normalny, a

Drzwi w drzwi

Po dwóch dekadach reaktywowano normalnotorowe przejście graniczne między Polską a Ukrainą. Na otwarcie czekają dwa kolejne



• Pociąg z Rawy Ruskiej na stacji Warszawa Wschodnia.

po drugiej tor szeroki. Przesiadki odbywają się drzwi w drzwi: ze składem SKPL do Warszawy jest skomunikowany pociąg relacji Kołomyja – Iwano-Frankiwnsk – Stryj – Lwów – Rawa Ruska. Do Warszawy przejazd odbywa się w ciągu dnia, a w drugą stronę nocą.

Szerokotorowa oferta

Za sprawą nowego połączenia poprawił się dojazd koleją do Polski z obwodu iwanofrankińskiego. Skomunikowany w Rawie Ruskiej z połączeniem do Warszawy pociąg obsługuje nie tylko 238-tysięczny Iwano-Frankiwnsk, ale także drugie i trzecie miasto tego regionu: Kałusz i Kołomyje.

Ukrzaliznyca poinformowała, że od połowy listopada 2023 r. pociąg w wybrane dni będzie kursował w wydłużonej relacji, ruszając już z Czerniowców, liczącej 265 tys. mieszkańców stolicy kolejnego obwodu.

Z większości obwodów Ukrainy kursują bezpośrednio pociągi do Polski. Jedyńm, który korzysta z dwóch szerokości toru, jest „Kyiv-Express” z Kijowa do Warszawy – w tym składzie na ostatniej ukraińskiej stacji Jagodin szerokotorowe wózki wymieniane są na normalnotorowe. Reszta połączeń korzysta z wbiegających do Polski torów o rozstawie 1520 mm. Do Przemyśla szerokim torem wjeżdżają pociągi z Kijowa, Odessy, Charkowa i Zaporozża, natomiast do Chełma z Kijowa i Charkowa. Na stacjach Przemyśl Główny i Chełm osoby przyjeżdżające z Ukrainy mogą przesiąść się do polskich pociągów.

Pociąg z Warszawy do Rawy Ruskiej to obecnie jedyne połączenie z Polski, które do stacji docelowej w Ukrainie dociera torem o rozstawie 1435 mm. Na tej samej zasadzie

funkcjonują pociągi kursujące ze Słowacji i Węgier do Mukaczewa na południowym zachodzie Ukrainy.

Najkrótsza droga

Na polsko-ukraińskim pograniczu na reaktywację ruchu wciąż czekają dwie linie, które pozwalają na wjazd składów normalnotorowych: Przemyśl – Chyrów i Ustrzyki Dolne – Chyrów.

Samorząd województwa podkarpackiego zapowiedział ogłoszenie przetargu na realizację połączeń Przemyśl – Chyrów od lipca 2024 r., natomiast przewoźnik SKPL dostał zgodę Urzędu Transportu Kolejowego na uruchomienie od grudnia 2024 r. pociągów na trasie Sanok – Zagórz – Ustrzyki Dolne – Krościenko – Chyrów.

Dwie linie z Polski, które zbiegają się w ukraińskim Chyrowie, mogą nie tylko zapewnić dojazd koleją do Polski z rejonu samborskiego, ale też stworzyć ciąg łączący Przemyśl z powiatami bieszczadzkiem, leskim i sanockim. To bowiem przez Chyrów biegnie najkrótsza droga kolejowa z Przemyśla na południowy wschód Podkarpacia.

Latem 2022 r. spółka PKP PLK wykonała rewitalizację 12-kilometrowego odcinka z Przemyśla do Malhowic na granicy polsko-ukraińskiej. Prace zostały też już wykonane po stronie ukraińskiej na 38-kilometrowym ciągu od Malhowic do Chyrowa i dalej do granicy pod Krościenkiem (większość tego odcinka to splot torów o szerokościach 1435 mm i 1520 mm).

Tranzytową trasą przez Chyrów polskie pociągi – w tym „Solina” z Warszawy do Zagórza – kursowały do 1994 r.

KAROL TRAMMER

Magistrala z Pragi do Pilzna skróciła się z 114 km do 107 km. Na wlocie do aglomeracji pilzneńskiej linię wyprostowano, eliminując mocno okrężny przebieg trasy przez Wzgórza Pilzneńskie w rejonie miasteczka Chrát. Nowo zbudowany odcinek na ponad połowie swojej długości biegnie czterokilometrowym tunelem, wydrążonym w latach 2015-2018 pod wzniesieniami Černá Myť, Holý Vrch i Chlum. Jest to najdłuższy tunel kolejowy w Czechach – po jego otwarciu czas przejazdu z Pragi do Pilzna pociągiem pospiesznym skrócił się z 1 godz. 42 min. do 1 godz. 24 min., zaś pociągiem InterCity bez postojów pośrednich z 1 godz. 25 min. do 1 godz. 15 min.

Już w latach 2004-2007 wyprostowano przebieg magistrali Praga – Olomuniec – Ostrawa na czterech jej fragmentach między węzłami Česká Třebová i Zábřeh na Moravě. Między innymi wyeliminowano łuk, którym tory okrążyły stromą górę Hejnice – został pod nią przebity 462-metrowy tunel.

Zbliżające się miasta

Obecnie postępuje upraszczanie przebiegu magistrali z Pragi do Czeskich Budziejowic. Dzięki wykonanym już etapom modernizacji czas podróży najszybszymi pociągami skrócił się z 2 godz. 13 min. do 1 godz. 40 min. Linię wyprostowano na ośmiu odcinkach – na nowych fragmentach powstały estakady oraz dziewięć tuneli, z których najdłuższy ma ponad kilometr długości. W drodze z Pragi do Czeskich Budziejowic pociągi pokonują pod ziemią w sumie 5 km.

– *Odległość z Pragi do Czeskich Budziejowic po zmianach przebiegu linii zmniejszyła się z 169 do 164 km – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Pavel Tesař z zarządzającej czeską siecią kolejową instytucji Správa Železnic. – Kolejne 4 km skrócenia przyniesie nowy przebieg odcinka Ševětín – Nemanice.*

Wlot magistrali do Czeskich Budziejowic jest jej najbardziej kłopotliwym fragmentem: obfituje w ciasne łuki, przez co pociągi jeżdżą tu z prędkością 70-90 km/h. Budowa prostszego przebiegu linii od stacji Ševětín do czeskobudziejowickich Nemanic jest planowana na lata 2025-2029 – w ramach przedsięwzięcia mają powstać kolejne dwa tunele: o długości 3,1 i 4,8 km (drugi z nich będzie więc dłuższy od tunelu otwartego w 2018 r. na linii Praga – Pilzna). Wraz z zakończeniem tego etapu prac linia z Pragi do Czeskich Budziejowic na całej swojej długości stanie się dwutorowa. Inwestycja obejmuje bowiem nie tylko prostowanie przebiegu linii, ale również jej rozbudowę do ciągu dwutorowego.

Dawne fragmenty linii, które zostały zastąpione odcinkami o prostszym przebiegu, otrzymują nowe przeznaczenie. We wrześniu 2023 r. na starotorzu między miejscowościami Olbramovice i Votice otwarto drogę dla rowerów. Natomiast na starym odcinku w miejscowości Střeziměř tworzący



• Jeden z ośmiu wyprostowanych fragmentów linii Praga – Czeskie Budziejowice.

Prostowanie kolei

Modernizacje głównych magistral w Czechach i Słowacji zmniejszają odległości między dużymi miastami



• *Pociąg pospieszny „Považan” z Bratisławy do Žyliny jedzie nowo wybudowanym odcinkiem Púchov – Považská Bystrica (z prawej: dawny i obecny przebieg tego odcinka).*



jest skansen z koleją drewnianą – chodzi o zachowanie położonej na wysokości 575 m n.p.m. starej stacji Střeziměř, która w dawnym przebiegu była najwyższym punktem linii Praga – Czeskie Budziejowice. Funkcję dworca z końca XIX wieku przejął przystanek Střeziměř, który powstał w 2022 r. na nowym odcinku poprowadzonym kilkaset metrów od miejscowości.

Najbardziej względem swojego dawnego przebiegu przesunął się odcinek Doubí u Tábora – Soběslav. Znajdującą się na tym fragmencie stację Roudná pociągi po raz ostatni obsłużyły we wrześniu 2022 r. – została ona zastąpiona oddalonym o 1,5 km przystankiem Myslkovice, który powstał na nowo wybudowanej trasie.

Pół godziny szybciej

W Słowacji modernizacja głównej linii Bratysława – Żylina objęła zmianę przebiegu torów na odcinku między stacjami Púchov i Považská Bystrica. Nowo zbudowany fragment, który skrócił linię o 2,8 km, był otwierany etapami: we wrześniu 2020 r. uruchomiono odcinek z trzema mostami i tunelem pod szczytem Diel, a w grudniu 2021 r. tunel pod wzgórzem Stavná. W starym przebiegu linia wiała się wzdłuż zakoli rzeki Wag i ze względu na ciasne łuki pociągi nie mogły przekraczać prędkości 100 km/h – teraz jeżdżą 160 km/h.

Na nowym odcinku powstał przystanek Nosice – zastąpił on przystanek, który funkcjonował na dawnym przebiegu linii. Na starotorzu zbudowano obwodnicę drogową omijającą centrum Nosic. Charakterystycznym punktem tej drogi jest stojący na jej skraju dawny budynek dworcowy. Stary dworzec stoi też w miejscowości

Milochov – ona jednak w wyniku zmiany przebiegu linii utraciła dostęp do kolei. Choć w nowym śladzie tory będą skrajem tej zamieszkałej przez 800 osób miejscowości, to nowy przystanek nie został zbudowany – decyzję uzasadniono trudnymi warunkami terenowymi (w tym miejscu linia przechodzi z mostu na zbocze nadrzecznej skarpy).

Modernizacja 16-kilometrowego odcinka w rejonie Powaskiej Bystrzycy wraz ze zmianą jego przebiegu kosztowała 389 mln euro (czyli prawie 1,8 mld zł) – to jak dotąd najdroższy kontrakt, jaki został zlecony przez Železnice Slovenskej Republiky.

Zmiana przebiegu odcinka Púchov – Považská Bystrica to nie pierwsze tego typu przedsięwzięcie zrealizowane na magistrali łączącej Bratysławę z Żyliną. W 2005 r. wyprostowano ją między stacjami Pezinok i Šenkvice, zaś w 2012 r. koło Nowego Miasta nad Wagiem zlikwidowano łuk linii objeżdżający Tureký Vrch i przerzucono ruch pociągów do wydrążonego pod tym wzgórzem tunelu o długości 1,8 km. Obecnie trwa kompleksowa przebudowa żylińskiego węzła kolejowego – w zakres tego przedsięwzięcia wchodzi wyprostowanie wlotu linii z Bratysławą.

Większość 201-kilometrowej magistrali z Bratysławy do Žyliny jest już objęta docelową prędkością maksymalną 160 km/h – najszybszy z pociągów InterCity, jadący bez postojów po drodze, pokonuje obecnie tę trasę w 1 godz. 37 min. Po zakończeniu prac w Żylinie możliwy ma stać się przejazd w 1 godz. 32 min. Przed modernizacją magistrali i wyprostowaniem niektórych jej odcinków podróż z Bratysławy do Žyliny najszybszymi składami InterCity trwała 2 godz. 2 min.

KAROL TRAMMER

PRZESIADKI

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Czekano

Po usunięciu mariawitów z kościoła w Błędostowie przez parafialną katolicką większość, i po ich pogromie, wybudowali oni w pobliskiej Górcie Powielińskiej w 1907 roku swój nowy kościół. Służył 38 lat do roku 1945, kiedy w trakcie działań wojennych został zniszczony. W 2005 roku w miejscu, gdzie stał i gdzie przetrwały jego fundamenty, postawiono krzyż i tablicę. Nie dziwi, że upamiętniono fakt istnienia tu świątyni. Natomiast zastanawia, czemu czekano z tym 60 lat.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Koziołek”

Poznań Główny – Lublin Główny

Wiele jest zwierząt w herbach miast, przez które przebiega trasa pociągu „Koziołek”. Poznań, Środa Wielkopolska i Sieradz mają w swoich herbach orła, Łask ma dwie lwie głowy, Tomaszów Mazowiecki i Przysucha w bardzo podobnych do siebie herbach mają niedźwiedzia, Pionki daniela, a Puławy konia. Decydujący okazał się jednak herb Lublina z wspierającym się na krzewie winorośli kozłem. Kozioł widniał już na staropolskiej pieczęci Lublina z 1401 roku. Wedle legendy, lublinianie – którzy sami siebie nazywają raczej lubelakami – zawdzięczają kozom przetrwanie po najazdach tatarskich. Albowiem kto uciekł z miasta z kozą, ten miał mleko i był w stanie się wyżywić. Ale zwierzę z lubelskiego herbu nie jest jedynym kozłem na trasie „Koziołka”. Ponad 500 kilometrów dalej, na drugim końcu trasy pociągu, są poznańskie koziołki z wieży miejskiego ratusza. Zegar – po raz pierwszy skonstruowany w XVI wieku przez Bartłomieja Wolfa z Gubina – zawiera urządzenie błażeńskie, czyli dwa koziołki, które w południe wyłaniają się z wieży i trykają się rogami. Urządzenie, według poznańskiej legendy, upamiętnia wydarzenie, gdy dwa koziołki – które miały zostać zabite i zjedzone – uciekły z kuchni ratusza na gzyms budynku. Tak uchroniły się przed trafieniem na stół miejskich rajców.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Bezpieczeństwo to podstawa – na przejazdach kolejowo-drogowych, jak i podczas kręcenia o nim filmów! Wie o tym doskonale ekipa filmowa, która przygotowała spot »Głos rozsądku« kampanii »Bezpieczny przejazd«

Źródło: miesięcznik „Infrator”

Wydawca: Biuro Komunikacji i Promocji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Następnego rana znów byłem na Moskiewskim, a w ręce miałem bilet na Sapsana do stolicy. Te sapsany to duma Rosji: są szybkie, bezszmerowe i służą jako winda do przemieszczania się między dwiema stolicami Rosji, poza którymi zresztą spora część ich mieszkańców nigdy nie była. Mieszkańcy prowincji pomiędzy Moskwą a Petersburgiem długo nie mogli do tych sapsanów przywyknąć – ludzie, jak zawsze wcześniej, przechodzili przez tory, tylko nie zawsze udawało im się uciec przed czymś pędzącym dwieście pięćdziesiąt kilometrów na godzinę. Były ofiary, a sapsany nie zawsze zatrzymywały się na miejscu wypadku. Podobno dlatego, że »i tak to nie ma sensu«. Zdarzało się więc, że ludzie atakowali pociągi: tłukli szyby kamieniami i drągami, obrzucali pomidorami. Tak samo jak w Anglii atakowano pierwsze, kopce i wyjące, lokomotywy”

Ziemowit Szczerek*, „Międzymorze”

*urodzony w 1978 r. reporter i pisarz, współpracuje między innymi z „Polityką”, „Gazetą Wyborczą” i „Tygodnikiem Powszechnym”, autor książek „Siódemka”, „Rzeczpospolita zwycięska”, „Przyjdzie Mordor i nas zje, czyli tajna historia Słowian” i „Tatuaż z tryzubem”

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 5,20 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.