

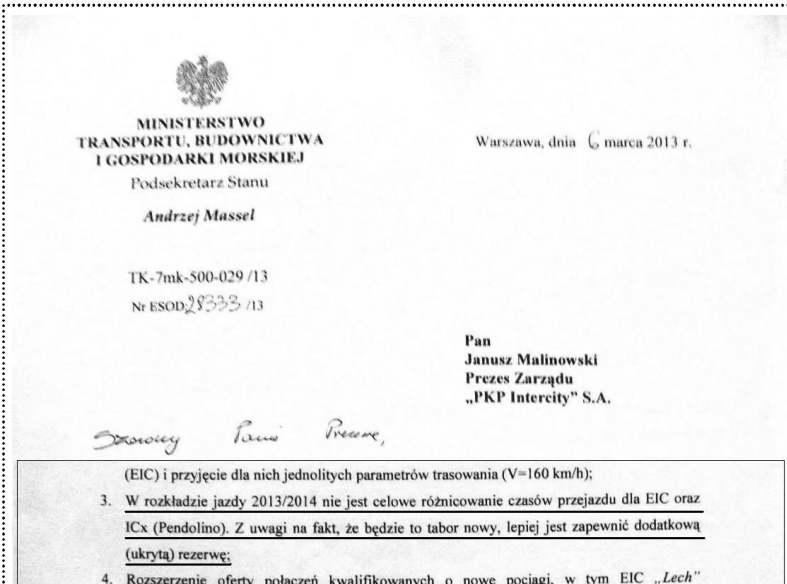
# Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu



**Wicepremier  
Elżbieta  
Bieńkowska  
nie zamierza  
umierać  
za kolej**

# GIGA RESORT



**POŁĄCZENIA**

# Ukryte rezerwy ministerstwa

## Ministerstwo wydłużania czasów jazdy pociągów

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do pisma, w którym Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej domaga się od PKP Intercity, by w związku ze zbliżającym się momentem wprowadzenia do ruchu składów Pendolino nie różnicowało rozkładów jazdy pociągów ExpressInterCity oraz Pendolino, jednocześnie wydłużając czasy przejazdu pociągów o „dodatkową (ukrytą) rezerwę”.

Powyższe żądanie ministerstwa przede wszystkim stoi w sprzeczności z postanowieniami obowiązującego na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe dokumentu „Zasady przygotowania rozkładowego czasu przejazdu pociągów”, według którego „czas jazdy powinien być ustalony w takiej wielkości, aby maksymalnie wykorzystywać parametry techniczne linii, jak również możliwości wynikające z charakterystyk technicznych użytego taboru”. Dodajmy, że dokument ten równoległe i tak zakłada wydłużanie czasów jazdy o rezerwy uwzględniające ewentualne awarie, doraźne ograniczenia, błędy obsługi, prace remontowe czy regulację ruchu pociągów. Oznacza to, że na czas trwania podróży składają się – oprócz technicznego czasu jazdy oraz czasu postojów na stacjach i przystankach – rezerwa eksploatacyjna i rezerwa modernizacyjna.

Rezerwa eksploatacyjna wymusza wydłużenie czasu jazdy pociągów ExpressInterCity o 3 min. na każdym 100-kilometrowym odcinku przejazdu. W przypadku pozostałych pociągów pasażerskich na każde 100 km trzeba doliczyć do czasu jazdy dodatkowe 5 min.

Do czasu jazdy wydłużonego rezerwą eksploatacyjną następnie dodać trzeba rezerwę modernizacyjną – jest ona doliczana na odcinkach objętych pracami remontowymi. Tylko za sprawą tej rezerwy na liniach, którymi mają kursować składy Pendolino, czasy jazdy są obecnie wydłużone nawet o kilkadziesiąt minut. Przykładowo między Warszawą a Krakowem rezerwa modernizacyjna wydłuża czas jazdy o 23 min., między Warszawą a Gdynią o 27 min., między Warszawą a Katowicami o 19 min., natomiast między Krakowem a Rzeszowem aż o 44 min.! Rezerwy modernizacyjne dla poszczególnych odcinków określone są w „Wytocznych opracowania rozkładu jazdy pociągów”, które na każdy sezon rozkładowy przygotowuje Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK.

Powyższe zapisy skutkują tym, że w czasie jazdy pociągu ExpressInterCity „Norwid” relacji Gdynia Główna – Kraków Główny, wynoszącym 8 godz. 42 min., rezerwy eksploatacyjne i modernizacyjne stanowią 70 min. Z kolei w rozkładzie jazdy pociągu TLK „Pobrzeże” rezerwy na odcinku między Gdynią Główną a Krakowem Głównym – przy czasie jazdy wynoszącym 9 godz. 36 min. – to aż 82 min.



**POŁĄCZENIA**

# Kolej, która zwiększa liczbę połączeń

## Więcej pociągów na WKD

3810 km – tyle w sumie w każdy dzień roboczy przejeżdżały pociągi Warszawskiej Kolei Dojazdowej w ramach rozkładu jazdy 2012/2013. Od 15 grudnia 2013 r., wraz z wejściem w życie rozkładu 2013/2014, łączna dobowo liczba kilometrów realizowanych przez pociągi WKD zwiększyła się do 4104 km.

Ponad 7-procentowy wzrost pracy eksploatacyjnej wynika z uruchomienia w okresie międzyszczytowym, w szczycie popołudniowym i wieczorem w sumie 12 nowych połączeń. – *Szczyt popołudniowy w dalszym ciągu rozszerza się na godziny wieczorne* – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Krzysztof Kulesza z WKD. – *Uruchomienie dodatkowych połączeń w porze międzyszczytowej to z kolei odpowiedź na zapotrzebowanie pasażerów obejmujące podróże na środkowym odcinku linii WKD, bez konieczności dojazdu do samej stolicy.*

Wśród nowouruchomionych połączeń jest pociąg relacji Warszawa Śródmieście WKD (odjazd o godz. 23.50) – Grodzisk Mazowiecki Radońska (przyjazd na godz. 0.47). Pociąg ten wypełnił najdłuższą, bo aż godzinną, lukę między odjazdami pociągów WKD z Warszawy – obecnie między pierwszym odjazdem o godz. 4.50 a ostatnim odjazdem o godz. 0.20 pociągi nigdy nie kursują rzadziej niż co pół godziny. Najkrótszy interwał na linii WKD wynosi 7 min.

Ostatnie zmiany w rozkładzie jazdy przyniosły nie tylko dogęszczenie oferty przewozowej na zasadniczym ciągu Warszawa – Grodzisk Mazowiecki, ale również wieczorne wydłużenie godzin kursowania pociągów na odcinku do stacji Milanówek Grudów.

W rozkładzie jazdy 2013/2014 do obsługi połączeń WKD kierowanych jest 11 składów w szczycie porannym i popołudniowym, sześć w międzyszczytowie oraz pięć w soboty, niedziele i święta. Zwiększenie liczby połączeń od połowy grudnia 2013 r. wymagało wprowadzenia do ruchu jednego dodatkowego składu w międzyszczytowie i szczycie popołudniowym.

– *Przy wprowadzaniu wszelkich zmian w rozkładzie zawsze bierzemy pod uwagę sukcesywnie naphywające wnioski ze strony pasażerów* – wyjaśnia Kulesza, dodając, że projekt rozkładu uzgadniany jest z samorządem województwa mazowieckiego, który nie tylko pełni funkcję organizatora przewozów, ale jest również większościovym udziałowcem spółki WKD.

Do samorządu województwa należy 95,24% udziałów w spółce Warszawska Kolej Dojazdowa. Pozostała część udziałów należy do leżących na trasie kolejki gmin Brwinów, Grodzisk Mazowiecki, Michałowice, Milanówek, Podkowa Leśna i Pruszków.

Sieć Warszawskiej Kolei Dojazdowa liczy w sumie 35,5 km – rocznie korzysta z niej około 7 mln pasażerów.



**REGULACJA**

## Niefortunne odznaczenie dla wiceprezesa UTK

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego przyjął odznakę „Zasłużony dla transportu” z rąk prezesa jednej z nadzorowanych spółek przewozowych

4 listopada 2013 r. wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego ds. techniki i bezpieczeństwa ruchu kolejowego Ignacy Góra otrzymał odznakę „Zasłużony dla Transportu Rzeczypospolitej Polskiej”. Odznaczenie to jest nadawane decyzją ministra transportu. Co może być jednak zaskakujące, Ignacego Górę odznaczeniem dekorował... prezes spółki PKP Cargo. Tymczasem PKP Cargo to jeden z kilkudziesięciu przewoźników nadzorowanych przez UTK. Do zadań urzędu regulującego rynek kolejowy należy między innymi kontrola, czy przewoźnicy działają zgodnie z przepisami, a także nadzór nad równoprawnym dostępem wszystkich przewoźników do infrastruktury kolejowej. W tej sytuacji przyjęcie przez Ignacego Górę odznaczenia z rąk prezesa jednej z nadzorowanych spółek przewozowych było co najmniej niefortunne.

To niefortunne zdarzenie wynika z faktu, że Ignacy Góra na stanowisko wiceprezesa UTK przeszedł bezpośrednio z centrali spółki PKP Cargo, która była jego poprzednim pracodawcą. Fotel wiceprezesa UTK Ignacy Góra objął 3 października 2013 r. Wniosek o odznaczenie Ignacego Góry został złożony przez kierownictwo PKP Cargo w czasie, gdy Góra był jeszcze pracownikiem tej spółki.

Nie zmienia to jednak faktu, że Ignacy Góra decydując się po miesiącu pracy w UTK na przyjęcie odznaczenia z rąk szefa PKP Cargo dał do zrozumienia, że – zamiast dbać o bezstronność niezbędną na nowym stanowisku – wciąż utożsamia się ze swoją dawną firmą. Dodajmy, że spółki przewozowe konkurujące z PKP Cargo mogą próbować wykorzystywać sprawę przyjęcia odznaczenia przez Ignacego Górę z rąk prezesa PKP Cargo do podważania niezawisłości wiceprezesa UTK podczas postępowań, których jedną ze stron będzie PKP Cargo.

**MOBILNOŚĆ**

## Polska na szarym końcu transportowego rankingu

Mobilność społeczeństwa jest zagospodarowywana przez motoryzację indywidualną

Komisja Europejska porównała wykorzystanie kolei, autobusów lokalnych oraz środków transportu miejskiego w 28 krajach Unii Europejskiej. Według tych danych, przeciętny Polak rocznie pokonuje środkami transportu publicznego w sumie 1125 km – jest to odległość równa zaledwie jednemu przejazdowi koleją z Kielc do Gdańska i z powrotem.

Polska ze swoim wynikiem znalazła się na szarym końcu rankingu – zajmujemy 26. miejsce. Mniej transportem publicznym podróżują jedynie Rumuni i Litwini. Liderami rankingu są natomiast Czechy – u naszych południowych sąsiadów średnia liczba kilometrów pokonywanych przez jednego mieszkańca komunikacją zbiorową jest prawie trzykrotnie wyższa niż w Polsce. Statystyczny Czech przemierza pociągami, autobusami, tramwajami, trolejbusami oraz metrem 2975 km rocznie.

Spośród 28 krajów obecnej Unii Europejskiej – w 11 w ostatnich kilkunastu latach nastąpił wzrost wykorzystania transportu publicznego. Od 2000 r. liczba kilometrów pokonywanych komunikacją zbiorową wzrosła w Austrii, Belgii, Chorwacji, Danii, Francji, Holandii, Luksemburgu, Niemczech, Szwecji, Wielkiej Brytanii oraz na Litwie. W Polsce w tym czasie nastąpił spadek wykorzystania transportu publicznego o prawie jedną trzecią – jeszcze w 2000 r. statystyczny Polak pokonywał komunikacją zbiorową 1565 km rocznie.

O komentarz do rankingu Komisji Europejskiej poprosiliśmy Krzysztofa Rytla z Centrum Zrównoważonego Transportu. – *Polska jest krajem, w którym oferta kolei jest bardzo słaba. Częstotliwości kursowania pociągów – na przykład w porównaniu z Czechami – są porażająco niskie. Polska nie jest jedynym europejskim krajem, który ma słabą kolej, ale jest jedynym dużym krajem, który ma słabą kolej. Jednocześnie coraz więcej miejscowości jest całkowicie pozbawionych transportu publicznego. Zarówno kolejowego, jak i autobusowego – i to jest ewenement na skalę europejską* – podkreśla Rytel. I dodaje, że w obliczu słabej formy transportu publicznego mobilność społeczeństwa zagospodarowywana jest przez motoryzację indywidualną. – *Świat nie znosi próżni. Bardzo słabe w rankingu Polska i Litwa są krajami, gdzie udział samochodów jest największy w przewozach pasażerskich.*

Roczna liczba kilometrów pokonywanych pociągami, autobusami lokalnymi i środkami transportu miejskiego w przeliczeniu na jednego mieszkańca:

1. Czechy: 2975 km
2. Austria: 2970 km
3. Belgia: 2775 km
4. Węgry: 2685 km
5. Luksemburg: 2540 km
6. Włochy: 2535 km
7. Dania: 2470 km
8. Francja: 2460 km
9. Szwecja: 2380 km
10. Finlandia: 2215 km
11. Grecja: 2115 km
12. Niemcy: 1990 km
13. Słowenia: 1950 km
14. Irlandia: 1905 km
15. Bułgaria: 1875 km
16. Hiszpania: 1840 km
17. Wielka Brytania: 1800 km
18. Estonia: 1790 km
19. Holandia: 1755 km
20. Cypr: 1550 km
21. Słowacja: 1520 km
22. Portugalia: 1495 km
23. Łotwa: 1350 km
24. Malta: 1205 km
25. Chorwacja: 1160 km
- 26. POLSKA: 1125 km**
27. Rumunia: 1120 km
28. Litwa: 1015 km

Dane za rok 2012. Źródło: Komisja Europejska

# Miasta znikające z rozkładów

Zaczyna zwyciężać pogląd, by pociągi TLK zatrzymywały się tylko w większych miastach

– W przypadku stacji Szydłowiec średnia liczba pasażerów nie przekraczała granicy błędu statystycznego – przekonuje Beata Czemerajda z PKP Intercity.

Szydłowiec to jedna ze stacji kolejowych, na których 15 grudnia 2013 r., a więc wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2013/2014, przestały zatrzymywać się pociągi dalekobieżne. Powiat szydłowiecki z dnia na dzień stracił więc wszystkie bezpośrednie połączenia kolejowe z Bydgoszczą, Katowicami, Krakowem, Lublinem, Opolem, Toruniem, Wrocławiem czy Trójmiastem.

Lokalne władze są zdania, że decyzja o wycofaniu postojów i odcięciu Szydłowca od ruchu dalekobieżnego przyniosła pogorszenie dostępności komunikacyjnej. – Nasz powiat i większe miasta w okolicy dotknięte są problemem dużego bezrobocia – w związku z tym dojazdy do pracy wykraczają poza relacje zasięgu typowo regionalnego – mówi Krzysztof Bernatek, sekretarz powiatu szydłowieckiego. – Brak postojów utrudnił również życie studentom, którzy uczelnie wybierali między innymi pod kątem możliwości dojazdu, by teraz nagle stanąć w obliczu konieczności porzucenia sprawdzonej drogi między domem rodzinnym a miastem, w którym studiuje. Zmniejszenie liczby pociągów w pewnym stopniu kłóci się też z naszymi planami przejęcia od PKP terenu przy stacji kolejowej w celu zorganizowania tam strzeżonego parkingu „Parkuj i jedź”, który poprawi warunki dojazdu mieszkańców do pociągów.

## Nierentowne stacje

Jak poinformowano nas w centrali PKP Intercity, likwidację postojów pociągów dalekobieżnych na stacji Szydłowiec zaakceptowało Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Resort ten pełni funkcję organizatora kolejowych przewozów międzywojewódzkich, przekazując spółce PKP Intercity dofinansowanie do sieci TLK, co teoretycznie ma gwarantować funkcjonowanie tych połączeń nie tylko w relacjach między największymi miastami. Dotacja za 2013 r. wyniosła 330,8 mln zł.

– Przygotowując oraz realizując siatkę połączeń TLK jesteśmy w stałym kontakcie z organem zlecającym nam wykonywanie zadań w ramach służby publicznej. W związku z tym informacja o wycofaniu postojów była znana ministerstwu – zapewnia Beata Czemerajda z PKP Intercity.

Dr Michał Beim, adiunkt na Uniwersytecie Przyrodniczym w Poznaniu i ekspert ds.

transportu w Instytucie Sobieskiego, uważa, że celem służby publicznej powinno być zapewnienie dostępu do kolei mieszkańcom i gościom małych miast. – Państwo polskie finansując połączenia TLK, nie przedstawiło jednak jakichkolwiek zasad, na jakich mają być organizowane subsydiowane połączenia. Nie poddano dyskusji, na co i jak mają być



● Pociąg TLK „Szytygar” relacji Wrocław Główny - Lublin i jedno z jego ostatnich zatrzymań na stacji Szydłowiec. Według PKP Intercity, liczba pasażerów korzystających z tej stacji „nie przekraczała granicy błędu statystycznego”.

przeznaczone pieniądze podatkników. Brak publicznie ogłoszonych uregulowań uniemożliwia dyskusję nad zasadami obsługi kolejowej – mówi Michał Beim. – Takie sytuacje jak w Szydłowcu będą się powtarzać. Przewoźnik będzie dążył do ograniczenia zatrzymań na „nierentownych stacjach”.

## W ogóle się nie zatrzymają

Kolejną położoną w województwie mazowieckim stacją, na której od połowy grudnia 2013 r. nie zatrzymują się pociągi dalekobieżne, jest Nowy Dwór Mazowiecki. Spółka PKP Intercity postanowiła, że w granicach miasta leżącego u ujścia Narwi do Wisły pociągi będą stawać tylko raz – nie w centrum, lecz na stacji Modlin, z myślą o pasażerach zmierzających na lotnisko tanych linii lotniczych. – Przewiduję niestety, że ruch lotniskowy dla PKP Intercity będzie marginalny ze względu na zerową reklamę czy to na lotnisku, czy to w mediach i pociągi dalekobieżne za rok, dwa w ogóle się u nas nie zatrzymają – mówi Kacper Pawelczyk z

Nowodworskiej Inicjatywy Komunikacyjnej NOVIkom.

Od 15 grudnia 2013 r. pociągi TLK nie zatrzymują się również na stacji Knyszyn położonej w województwie podlaskim.

Wszystko wskazuje na to, że z rozkładów pociągów dalekobieżnych zniknąć będą kolejne postoje. Nie bez znaczenia jest wzrost opłat za zatrzymanie na stacjach i przystankach, jakie pobiera od przewoźników spółka PKP Polskie Linie Kolejowe. Przykładowo postój w Szydłowcu czy Knyszynie do 14 grudnia 2013 r. kosztował 1,29 zł. Od 15 grudnia 2013 r. stawka wzrosła ponad dwukrotnie – do 3,03 zł. W przypadku części stacji opłaty za postój wzrosły nawet około pięciokrotnie.

## Weryfikacja postojów

Dodajmy, że naciski na zmniejszanie liczby postojów pociągów TLK płyną z resortu transportu. „Należy dokonać

weryfikacji postojów pociągów” – przekonywali urzędnicy ministerstwa w jednym z pism do spółki PKP Intercity. W dalszej korespondencji znalazła się nawet konkretna sugestia, by „w celu skrócenia czasu przejazdu przeanalizować zasadność postojów pociągów TLK na stacjach Odolanów, Międzybórz Sycowski, Twardogóra Sycowska”.

Zgodnie z tymi sugestiami wyznaczone zostały postoje nocnego pociągu TLK „Karkonosze” łączącego Warszawę z Wrocławiem i Jelenią Górą, który od 15 grudnia 2013 r. kursuje nową trasą przez Łódź Kaliską i Ostrów Wielkopolski. W kolejnych etapach prac nad ofertą przewozową na sezon 2013/2014 z rozkładu jazdy „Karkonoszy” wypadły postoje nie tylko w Odolanowie, Międzybórz i Twardogórze, ale również w Zgierzu oraz Pabianicach. Pociągi TLK kursujące w porze dziennej jak na razie na tych stacjach wciąż się zatrzymują.

Karol Trammer

# Drugie dno Warszewicza

Sprawa „pseudolino“. Co chce ukryć były prezes PKP Intercity Czesław Warszewicz

– *Jakkolwiek by patrzeć, trudno tę inwestycję uznać za rozsądną, przemyślaną, sensowną. To przykład życia ponad stan, kupienia skórzanych mebli do lepianki z walącym się dachem* – były prezes PKP Intercity Czesław Warszewicz, w rozmowie z tygodnikiem „W Sieci” nie zostawia suchej nitki na zakupie 20 składów zespolonych przez spółkę PKP Intercity. – *To rodzaj paciorków rzuconych dzikiemu ludowi. Kolorowy gadżet, którym chwali się władza.*

## W błękitnym oceanie

Czesław Warszewicz, który od lipca 2006 r. do stycznia 2009 r. kierował spółką PKP Intercity, obecnie jest prezesem spółki Blue Ocean Business Consulting, która – jak możemy przeczytać na firmowej stronie

przez PKP Intercity pieniądze na składki zespolone. Na pytanie „Co by pan za te pieniądze kupił?” Warszewicz odpowiedział: – *Więcej i taniej. Jeden nowoczesny wagon ma 66 miejsc. Czyli żeby złożyć pociąg mogący komfortowo przewieźć ponad 300 osób, tyle, ile jeden skład Pendolino, z prędkością 160 km/h, potrzeba 5-6 wagonów. Gdybym zdecydował się na zakup pociągu nieco wolniejszego, ale na polskie tory w sam raz, to za jeden wagon zapłaciłbym o połowę mniej.*

W ustach Czesława Warszewicza słowa te są o tyle zaskakujące, że postępowanie przetargowe na zakup 20 składów zespolonych zostało zainicjowane przez PKP Intercity na przełomie lipca i sierpnia 2008 r., a więc w okresie gdy prezesem tej spółki

stronach wywiadu Warszewicz ani razu nie ujawnił, że cały ten „kuriozalny przetarg” rozpoczął się za jego prezesury w PKP Intercity.

## Pytania bez odpowiedzi

Dodatkowe wątpliwości, co do bezstronności Czesława Warszewicza jako komentatora przetargu na zakup 20 składów zespolonych, wzbudza fakt współpracy firmy Blue Ocean Business Consulting z producentem taboru kolejowego Patentes Talgo. Ta hiszpańska firma wymieniona była na stronie internetowej spółki Blue Ocean Business Consulting ([www.bobc.pl](http://www.bobc.pl)) jako jej partner. Tymczasem Patentes Talgo to jedna z firm, która bez powodzenia starała się o



internetowej – „jest firmą świadcząca usługi z zakresu doradztwa strategicznego. Unikalność charakteru tej usługi polega na połączenie teorii z odpowiedzialnością za wdrożenie przygotowanej strategii. Podstawą strategii »błękitnego oceanu« jest kreowanie przez przedsiębiorstwo wolnej i niezagospodarowanej jeszcze przestrzeni rynkowej. Dzięki temu konkurencja przestaje być istotna”.

Główna działalność firmy – kryjąca się za tymi sloganami – to opracowywanie planów transportowych na zlecenie samorządów.

Czesław Warszewicz jest również wydawcą portalu internetowego NaKolei.pl. W tygodniku „W Sieci” Warszewicz został przedstawiony wyłącznie jako „wydawca portalu NaKolei.pl, były prezes PKP Intercity” – słowem nie wspomniano o tym, że Warszewicz kieruje firmą Blue Ocean Business Consulting.

## Kuriozalny przetarg

W wywiadzie dla tygodnika „W Sieci” Warszewicz ostro skrytykował wydawanie

był... Czesław Warszewicz.

Były prezes PKP Intercity skrytykował poza tym fakt odcięcie od przetargu polskich producentów taboru: – *Są w Polsce dwie firmy zdolne budować dobre, solidne, nowoczesne pociągi. (...) Przy pewnym wysiłku można było zbudować projekt nowoczesnego polskiego pociągu.*

Tymczasem właśnie jedna z dwóch polskich „firm zdolnych budować dobre, solidne, nowoczesne pociągi” – nowosądecki Newag – już w sierpniu 2008 r. złożyła protest, że warunki ogłoszonego zamówienia na składki zespolone uniemożliwiają jej przystąpienie do tego przetargu.

W końcu Czesław Warszewicz otwarcie stwierdził, że przetarg wiązał się z korupcją: – *Ktoś za coś wziął, gdzie poszły łapówki, procenty, jakieś dziwne transfery. To był kuriozalny przetarg. Mieliśmy do wydania niemal 3 mld zł. I ostatecznie w roku 2011 został złożona tylko jedna ważna oferta. Inne rzekomo nie spełniły wymogów!*

Nie bardzo wiadomo jak traktować te słowa – zwłaszcza w sytuacji, że na czterech

zdobycie kontraktu na dostawę 20 składów zespolonych dla PKP Intercity (jak wiadomo, kontrakt ostatecznie przypadł koncernowi Alstom).

Po tym jak przesłaliśmy Czesławowi Warszewiczowi e-mail z pytaniami między innymi na temat współpracy spółki Blue Ocean Business Consulting z firmą Patentes Talgo, informacja o tym partnerstwie została natychmiast usunięta z witryny internetowej [www.bobc.pl](http://www.bobc.pl).

W e-mailu zapytaliśmy Warszewicza także o to, dlaczego nie zdecydował się ujawnić w wywiadzie dla tygodnika „W Sieci” swojego związku z przetargiem oraz o to, jakie okoliczności uległy zmianie, że będąc prezesem PKP Intercity zainicjował procedurę zakupu składów zespolonych, a dziś krytykuje tę opcję, przeciwstawiając jej – jako bardziej sensowną – opcję zakupu wagonów i lokomotyw.

Czesław Warszewicz – choć kilkakrotnie telefonicznie i e-mailem przypominaliśmy mu o pytaniach – nie odpowiedział.

Karol Trammer



## Elżbieta Bieńkowska nie zamierza umierać za kolej

– Oczywiście, że się obawiam. Zawieje, zamiecie, zamarznąty, przepraszam, kibel w pociągu. To będą teraz nasze sprawy – powiedziała Elżbieta Bieńkowska na antenie radia TOK FM wkrótce po objęciu stanowiska wicepremiera oraz teki ministra infrastruktury i rozwoju.

### Giga-resortem w kryzys

Resort infrastruktury i rozwoju powstał 27 listopada 2013 r. w wyniku połączenia Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z Ministerstwem Rozwoju Regionalnego.

Pierwsze z łączonych ministerstw zajmowało się tak odległymi zagadnieniami jak drogi, koleje, lotnictwo, żegluga śródlądowa, ratownictwo morskie, nadzór budowlany, gospodarka przestrzenna, mieszkalnictwo czy szkolnictwo morskie – nadzorując ponad 30 inspektoratów, urzędów, agencji i instytutów badawczo-rozwojowych oraz „państwa w państwie” w postaci Grupy PKP, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad czy LOT-u.

Z kolei przez drugie ministerstwo przechodziły dziesiątki miliardów euro nie tylko na infrastrukturę, ale też na cele związane z gospodarką, innowacyjnością, wspieraniem biznesu czy polityką społeczną.

Połączenie tych dwóch resortów w jeden super-resort – a raczej dwóch super-resortów w jeden giga-resort o ogromnym zakresie powierzonych spraw – odbyło się niemal w biegu, praktycznie bez żadnych przygotowań. Utworzenie giga-resortu było bowiem przede wszystkim reakcją na kryzys w rządzie.

### Jesteśmy z tobą

Cofnijmy się do 15 listopada 2013 r., kiedy do dymisji musiał podać się minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak. Prokurator generalny poinformował bowiem o zamiarze postawienia Nowakowi zarzutów związanych z nieprawidłowościami w oświadczeniach majątkowych.

Chodzi o sprawę słynnego już zegarka marki Ulysse Nardin wartego około 17 tys. zł, którego Nowak kilkakrotnie „zapomniał”

wpisać do oświadczenia majątkowego, a następnie nie potrafił wyjaśnić, skąd ma ten drogi zegarek.

Tuż po przyjęciu dymisji Nowaka premier Donald Tusk mówił: – Mam nadzieję, że cała ta sprawa zostanie możliwie szybko wyjaśniona i mam nadzieję, że będziemy mogli szybko wrócić do współpracy. Po wyjaśnieniu, jeśli to wyjaśnienie będzie korzystne dla pana ministra Sławomira Nowaka, będzie mógł wrócić i chętnie go powitam znowu w tym samym miejscu.

Nim minęły dwa tygodnie od tej deklaracji, Tusk... zlikwidował ministerstwo, do którego Nowak miał możliwie szybko wrócić. To pokazuje, w jak ekspresowym tempie urodził się w głowie premiera pomysł na połączenie Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z Ministerstwem Rozwoju Regionalnego.

Podjęta przez premiera Donalda Tuska rekonstrukcja rządu nie była działaniem reformatorskim czy choćby wizjonerskim, a jedynie wizerunkowym. Pod płaszczykiem poważnej rekonstrukcji odwołano ministrów coraz gorzej odbieranych przez opinię publiczną, równocześnie łagodząc medialny kryzys ciągnący się za wymuszoną dymisją Sławomira Nowaka.

### Przesuwanie kolei

Brak jakichkolwiek przygotowań do utworzenia Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju nieustannie dawał o sobie znać. Po pierwsze, w wyniku fuzji ministerstw w jednym resorcie znalazły się biura i departamenty o powielających się kompetencjach. Mowa między innymi o wywodzącym się z resortu transportu Departamencie Funduszy UE istniejącym równoległe do Departamentu Koordynacji Programów Infrastrukturalnych z resortu rozwoju regionalnego, nie mówiąc już o funkcjonujących równoległe w strukturze nowego ministerstwa dwóch departamentach prawnych, dwóch biurach ministra czy dwóch biurach dyrektora generalnego...

Stworzenie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju nie było również poprzedzone przygotowaniem personalnymi. W efekcie

po odwołaniu z dniem 28 listopada 2013 r. wiceministra transportu ds. kolei Andrzeja Massela sprawy kolei zostały powierzone Zbigniewowi Rynasiewiczowi, by następnie po zaledwie dwóch tygodniach przejął je wiceminister Adam Zdzieblo. Dodajmy, że już w momencie objęcia przez Zdzieblę zagadnień kolejowych rzecznik resortu infrastruktury i rozwoju zapowiedział, że w planach jest powołanie nowego wiceministra ds. kolei.

### Z Trójmiasta na Śląsk

Adam Zdzieblo to prawa ręka Elżbiety Bieńkowskiej – najpierw był szefem jej gabinetu politycznego, a następnie został pierwszym wiceministrem rozwoju regionalnego. Zarówno Zdzieblo, jak i Bieńkowska przed rozpoczęciem kariery w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego zajmowali się funduszami unijnymi w samorządach na Śląsku, skąd obydwójce pochodzą – Bieńkowska jest z Mysłowic, a Zdzieblo z Rybnika. Kolej przeszła więc spod panowania gdańszczan – Sławomira Nowaka i Andrzeja Massela – pod panowanie śląskie.

Elżbieta Bieńkowska i Adam Zdzieblo, kierując Ministerstwem Rozwoju Regionalnego, zanim zostało ono połączone z resortem transportu, wciąż musieli powtarzać, że kolej nie radzi sobie z wykorzystywaniem funduszy unijnych. Często dodając, iż rozwiązanie tego problemu widzą w przeniesieniu środków kolejowych na projekty drogowe.

Jak będzie wyglądać to teraz, gdy Bieńkowska przestała być jedynie recenzentem kolei i zaczęła za nią w pełni odpowiadać?

### Nie wykoleić się na kolei

Z pozycji wicepremiera Elżbieta Bieńkowska twardą ręką wprowadzi na kolei zmiany, które poprawią wykorzystanie funduszy – to jeden scenariusz. Drugi jest taki, że Bieńkowska korzystając ze swoich rozszerzonych kompetencji bez większych przeszkód będzie mogła dążyć do przesuwania funduszy z kolei na drogi. Po zniesieniu odrębnego ministerstwa transportu i odwołaniu wiceministra Andrzeja Massela nie ma już w rządzie człowieka, który przeciwstawiał się odbieraniu kolei funduszy unijnych, proponując na przykład realizację prostszych rewitalizacji zamiast dużych projektów modernizacyjnych, z których przygotowaniem są na kolei największe problemy.

Bardziej prawdopodobny wydaje się drugi scenariusz. W Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju mówi się bowiem o tym, że Elżbieta Bieńkowska nie zamierza umierać za kolej. Nowa wicepremier nie chce więc ogłaszać żadnych reform, ani składać konkretnych deklaracji uporządkowania sytuacji na kolei. Bieńkowska ma bowiem świadomość, że kolej jest tematem, na którym łatwo można się wykoleić.

Wygląda więc na to, że w giga-resorcie zwyciężą strach przed „zamarzniętym kibelem w pociągu”.

Karol Trammer

# Historia znikania

## Odślamy kulisy likwidacji pociągu EuroCity „Praha” - jedyne go dziennego połączenia stolic Polski i Czech

Pociąg EuroCity „Praha” – który 774-kilometrową trasę z Warszawy do Pragi pokonywał w 8 godz. 14 min. – odjechał po raz ostatni. 14 grudnia 2013 r. zniknęło jedyne realizowane w porze dziennej bezpośrednie połączenie kolejowe między stolicami Polski i Czech. W rozkładzie pozostały pociągi EuroCity „Polonia”, „Varsovia” i „Sobieski”, które pokonując Czechy tranzytem – trasą przez Ostrawę, Přerov i Brno – kursują do Villach, Budapesztu oraz Wiednia.

– W ramach budowy siatki połączeń na sezon 2014 nasz czeski partner zdecydował o

*między Polską a Czechami uruchomić trzy połączenia, co wiązało się z likwidacją pociągu EuroCity „Praha”. Dopiero po pewnym czasie dostaliśmy życzenie ze strony PKP, żeby jednak utrzymać kursowanie pociągu „Praha” – było to jednak niemożliwe, bo planowanie rozkładu jazdy znajdowało się na zaawansowanym etapie i dotychczasowe miejsce EuroCity „Praha” zajął już inny pociąg, kursujący według rozkładu cyklicznego, a przy tym skomunikowany z kolejnymi połączeniami. Dążenie do uruchomienia pociągu „Praha” kilkakrotnie jeszcze było tematem*



• Przez rok zrobiono bardzo dużo, by pociąg EuroCity „Praha” zniknął z torów.

wycofaniu połączenia „Praha” – tłumaczyła portalowi „Rynek Kolejowy” Beata Czemerajda z PKP Intercity. Wersja ta wykluczała się jednak z informacją zamieszczoną na stronie internetowej przewoźnika České Dráhy: „W kierunku do Polski na żądanie PKP Intercity doszło do zmniejszenia liczby dziennych pociągów do trzech par. Z tego powodu zakończone zostało kursowanie pociągu EuroCity »Praha«”.

### To nie my, to oni

Mając do czynienia z rozbieżnymi wersjami, przesłaliśmy przedstawicielom zarówno polskiego, jak i czeskiego przewoźnika naiwne pytanie, komu mamy ufać. – *Oczywiście nam* – odpowiedziała Beata Czemerajda z PKP Intercity. I dodała: – *Nie możemy odnieść się do stanowiska czeskiego partnera, jednak jak informowaliśmy wcześniej, powodem wycofania połączenia z rozkładu był brak możliwości satysfakcjonującego strony przygotowania rozkładu jazdy.*

Nieco więcej konkretów podał Petr Štáhlavský z centrali przewoźnika České Dráhy: – *Na początku było żądanie PKP, by*

*wzajemnych rozmów – niestety jednak nie udało się znaleźć rozwiązania, które zadowoliloby obie strony.*

### Negocjowaliśmy do końca

Wkrótce otrzymaliśmy z PKP Intercity kolejne stanowisko, w którym Beata Czemerajda stwierdziła: „Negocjowaliśmy do końca”. I jednocześnie przekazała nieco konkretniejsze informacje na temat likwidacji pociągu EuroCity „Praha”. Beata Czemerajda rakiem wycofała się ze swojej wcześniejszej jednoznacznej deklaracji, jakoby to „czeski partner zdecydował o wycofaniu połączenia »Praha«”, i przyznała, że „przepustowość Centralnej Magistrali Kolejowej to jeden z elementów, który wpłynął na decyzję”.

Z wiadomości od PKP Intercity wynika też, że polska strona podczas procesu tworzenia siatki połączeń międzynarodowych wciąż zgłaszała inne propozycje – najpierw wyraziła gotowość uruchamiania od grudnia 2013 r. pięciu na dobę pociągów EuroCity w komunikacji Polska – Czechy, by następnie oświadczyć, że jest w stanie uruchamiać tylko trzy pociągi EuroCity do Czech.

Co więcej, Ministerstwo Transportu – finansujące pociągi międzynarodowe – długo

nie było w stanie ustalić z PKP Intercity, jakie konkretnie pociągi EuroCity miałyby kursować od grudnia 2013 r. Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do korespondencji ministerstwa ze spółką PKP Intercity – w lutym 2013 r. zakładano kursowanie pociągów „Polonia” do Villach, „Praha” do Pragi oraz „Sobieski” do Wiednia. Natomiast w czerwcu 2013 r. mowa była o pociągach „Polonia” do Villach, „Varsovia” do Budapesztu oraz „Sobieski” do Wiednia.

Ministerstwo i PKP Intercity jeszcze w czerwcu wymieniały korespondencję na temat połączeń do Czech, choć jest to miesiąc, w którym układ połączeń międzynarodowych dawno powinien być już ostatecznie ustalony. Ba, nawet krajowy harmonogram opracowania rozkładu jazdy przewiduje, że wnioski o wprowadzenie pociągów muszą zostać złożone przez przewoźników do kwietnia.

### Dwa wagony do Pragi

Gdy spółka PKP Intercity w końcu zorientowała się, że wszystko zmierza do likwidacji jedyne go dziennego pociągu z Warszawy do Pragi, zaczęto nalegać na czeską stronę o uwzględnienie tego połączenia. Miało to miejsce po terminie składania wniosków rozkładowych w Czechach. Mimo to stronie czeskiej udało się znaleźć wolne miejsce na torach. Wedle tej propozycji pociąg „Praha” kursowałby później – wyruszałby z Warszawy po godz. 11.00, by do Pragi dotrzeć po godz. 19.00.

Wtedy PKP Intercity postanowiło... nie korzystać z tej propozycji, twierdząc że uruchomienie pociągu EuroCity „Praha” w tych godzinach nie jest możliwe z powodu prac modernizacyjnych na Centralnej Magistrali Kolejowej, a przy tym grozi zwiększeniem deficytu połączenia.

Słowa o „zwiększeniu deficytu” o tyle są zaskakujące, że w piśmie Ministerstwa Transportu do PKP Intercity z czerwca 2013 r. jest mowa o dodatnim wyniku finansowym połączenia EuroCity „Praha”. W całej sprawie istnieją zatem kolejne wątki. Pierwszy – dofinansowaniem z budżetu państwa objęty był rentowny pociąg. Drugi – w ramach cięć w ofercie zlikwidowane zostało rentowne połączenie.

Po likwidacji pociągu EuroCity „Praha” jedyne bezpośrednie połączenie Warszawy i Pragi obecnie zapewniają jeden wagon z miejscami do siedzenia, jeden wagon sypialny, a w sezonie dodatkowo jedna kuszetka, które kursują w składzie nocnego pociągu „Chopin” z Warszawy do Wiednia. Wagony te na stacji Bohumin przełączane są do pociągu EuroNight „Slovakia” jadącego z Koszyc do Pragi.

Dla porównania ze stolicy Czech kursuje osiem bezpośrednich pociągów do Berlina, osiem do Drezna, siedem do Wiednia, siedem do Bratysławy, pięć do Budapesztu, cztery do Monachium, cztery do Koszyc, trzy do Hamburga, trzy do Linzu. Aż 16 bezpośrednich pociągów na dobę, kursuje z Pragi do słowackiego węzła Žilina.

Karol Trammer

# Przepalony bezpiecznik

Dyskusja nad najnowszym raportem NIK na temat bezpieczeństwa ruchu kolejowego odwróciła uwagę od dwóch niebezpiecznych incydentów ruchowych

Najwyższa Izba Kontroli alarmuje, że wskaźnik liczby ofiar wypadków kolejowych w Polsce w stosunku do ogólnej liczby kilometrów pokonywanej przez pociągi jest najwyższy w Europie, przekraczając ponad dziesięć razy wartości dla Niemiec czy Francji.

– *Najczęstszą przyczyną wypadków kolejowych był zły stan torów, rozjazdów i urządzeń sterowania ruchem. W dobrym stanie w Polsce znajduje się tylko 43% infrastruktury kolejowej* – mówił prezes NIK Krzysztof Kwiatkowski, prezentując wyniki kontroli bezpieczeństwa ruchu kolejowego obejmującej lata 2011-2012. – *Poważne dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego awarie i usterki usuwane były opieszale.*

## Usterki na lata

Problem dotyczy nawet zupełnie podstawowych usterek infrastruktury torowej i urządzeń sterowania ruchem. Na przykład niedziałający semafor wyjazdowy przy jednym z torów głównych stacji Skierniewice (wyjazd na linię Skierniewice – Łuków stanowiącą dla ruchu towarowego obwodnicę węzła warszawskiego) został naprawiony dopiero po 14 dniach od stwierdzenia usterki.

NIK rzuca również światło na problem codziennych oględzin stanu infrastruktury torowej, które – mówiąc wprost – stały się fikcją. Jak czytamy w raporcie izby, „dopiero w trakcie okresowych komisyjnych badań technicznych rozjazdów wykrywane były takie usterki, których istnienie powinno być stwierdzone w trakcie codziennych oględzin”.

Co więcej, na stacjach objętych kontrolą w przypadku 20% stwierdzonych usterek rozjazdów w ogóle nie przystąpiono do ich usunięcia. Jednocześnie tylko 9% usterek usunięto w dniu ich stwierdzenia. Skrajny przypadek stanowi część stacji na linii Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Zgorzelec, gdzie czas usuwania usterek rozjazdów przekraczał nawet trzy lata. Dodajmy, że na dokładnie tej samej linii część posterunków prowadziła ruch pociągów używając sygnału zastępczego nieprzerwanie przez 10 lat, a w przypadku stacji Świebodzice nawet przez 15 lat!

Nadużywanie sygnału zastępczego to kolejna kwestia, na którą zwraca uwagę raport NIK. Sygnał ten stosowany jest w sytuacji, gdy automatyczne zabezpieczenia sterowania ruchem nie pozwalają podać normalnego sygnału zezwalającego na jazdę. Może to wynikać z awarii urządzeń albo z ustawienia drogi przebiegu pociągu, która nie jest przewidziana w miejscowym systemie sterowania ruchem kolejowym. Sygnał zastępczy oznacza zatem, że ruch

pociągów prowadzony jest w sposób nie gwarantujący bezpieczeństwa.

## Sprzeczne sygnały

Przedstawiciele PKP PLK przekonują, że w ostatnim czasie sytuacja uległa poprawie, a raport NIK został opublikowany w czasie, gdy program poprawy bezpieczeństwa znajduje się już w zaawansowanym stadium realizacji: „Konsekwentna kontynuacja programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, wprowadzone audyty systemu zarządzania bezpieczeństwem, coraz szerszy front modernizacji, oraz szkolenia dla pracowników odpowiadających za prowadzenie ruchu. Tak między innymi PKP Polskie Linie Kolejowe podnoszą poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Realizowane są zalecenia i wnioski z raportu Najwyższej Izby Kontroli. Wiele z tych działań wdrożono jeszcze przed kontrolą NIK” – czytamy w oświadczeniu PKP PLK, które na stronie internetowej spółki pojawiło się 11 grudnia 2013 r.

Gdy w internecie pojawiło się powyższe stanowisko, na stacji Kozłów właśnie trwał ponad sześciogodzinny postój pociągu TLK „Janusz Korczak” relacji Białystok – Kraków Płaszów. Skład został zatrzymany po tym, gdy maszynista na dwóch semaforach otrzymał sprzeczne sygnały i zażądał wyjaśnienia całej sytuacji przez specjalną komisję. Sytuacja wyglądała następująco: na dojeździe do stacji Kozłów pierwszy semafor informował, że na kolejnym semaforze widnieć będzie sygnał „jazda z największą dozwoloną prędkością”. Tymczasem następny semafor – zlokalizowany za łukiem – nakazywał jazdę z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h. Maciej Dutkiewicz z zespołu prasowego PKP PLK poinformował dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”, że przyczyną wyświetlenia sprzecznych sygnałów na semaforach było „przepalenie bezpiecznika”.

## Niebezpieczne modernizacje

Jak głosi oświadczenie spółki PKP PLK, „istotnym z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu, a jednocześnie wymagającym największych nakładów jest obszar modernizacji infrastruktury”.

Tyle tylko, że z raportu NIK wynika, że właśnie podczas prac modernizacyjnych nie dba się o zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa. Widać to na przykładzie sygnału zastępczego, którego długotrwałe stosowanie najczęściej ma miejsce podczas prac modernizacyjnych. W raporcie NIK wskazane zostały 102 posterunki, na których sygnał zastępczy stosowany był bez przerwy przez więcej niż siedem dni – w aż 40 przypadkach wiązało

się to z realizacją prac modernizacyjnych. Inne istotne, ale rzadziej występujące przyczyny stosowania sygnału zastępczego to kradzieże lub dewastacje infrastruktury (21 przypadków), awarie urządzeń (21 przypadków) czy powódzie, wypadki lub osunięcia ziemi (12 przypadków).

Spółka PKP PLK zapewniła jednak, że w rozpoczynającej się perspektywie finansowej Unii Europejskiej obejmującej lata 2014-2020 ma obowiązywać zasada, wedle której „wykonawcy będą zobowiązani do odpowiedzialnego przygotowania urządzeń sterowania ruchem na czas prowadzenia inwestycji, co wyeliminuje konieczność stosowania procedury jazd na sygnał zastępczy”.

Wszystko jednak wskazuje na to, że w rzeczywistości mamy do czynienia z reakcją *ad-hoc* podjętą dopiero po ukazaniu się raportu NIK. Albowiem wśród 103 działań zawartych w „Szczegółowym wykazie zadań z programu działań PKP PLK S.A. na rzecz udoskonalania bezpieczeństwa”, podanym do publicznej wiadomości na przełomie lutego i marca 2013 r. (w pierwszą rocznicę czołowego zderzenia pociągów pod Szczekocinami) próżno szukać zagadnienia dotyczącego ograniczenia stosowania sygnału zastępczego na liniach objętych robotami modernizacyjnymi.

## Czarny scenariusz

Na wyniki kontroli NIK zareagowało również Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, które – przyjmując podobną argumentację jak PKP PLK – zasugerowało, że raport pokontrolny w chwili publikacji przynajmniej częściowo był już nieaktualny. Z oświadczenia ministerstwa dowiadujemy się bowiem, że „raport dotyczy lat 2011-2012, i nie obejmuje podjętych w 2012 i 2013 r. inicjatyw zmierzających do uregulowania prawa związanego z bezpieczeństwem transportu kolejowego, jak i konkretnych działań podejmowanych przez PKP i UTK”. Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju opublikowane zostało 13 grudnia 2013 r.

Dokładnie tego samego dnia doszło do niebezpiecznego incydentu na stacji Okonek, gdzie pociąg Regio „Kotwica” relacji Poznań Główny – Kołobrzeg po otrzymaniu na semaforze sygnału zezwalającego na wjazd został skierowany na tor zajęty przez stojący pociąg towarowy spółki PKP Cargo. Przy czarnym scenariuszu sytuacja ta mogła skończyć się czołowym zderzeniem składów. Maszynista pociągu Regio w porę jednak się zorientował i zatrzymał swój pociąg około 200 metrów przed czołem składu towarowego.

Karol Trammer



# Kolej kontra droga

Najpierw zdemontowano tory, by ich śladem wytyczyć drogę. A teraz mówi się o odtworzeniu kolei

Niski poziom dostępu do usług, wysokie bezrobocie i słaba dostępność transportowa – problemy te dotyczą większość terytorium województwa mazowieckiego. Taki wniosek płynie ze strategii rozwoju regionu do 2030 r., która 28 października 2013 r. uchwalona została przez radnych Sejmiku Województwa Mazowieckiego. Strategia wyznacza tzw. problemowe obszary strategicznej interwencji (OSI): radomski, płocko-ciechanowski i siedlecko-ostrołęcki. Jedynie obszar metropolitalny Warszawy nie został uznany za problemowy.

## Kolej osiłą OSI?

Jak dowiadujemy się z zapisów strategii, głównym problemem siedlecko-ostrołęckiego obszaru strategicznej interwencji, który rozciąga się na wschodzie i północy województwa, jest niedoinwestowanie infrastruktury. Wśród działań prowadzących do rozwiązania tego problemu strategia wymienia budowę autostrady A2 z Warszawy na wschód, modernizację połączenia kolejowego Ostrołęka – Warszawa, a także odtworzenie połączenia

Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego, które opracowało strategię rozwoju regionu. Jak dowiedzieliśmy się w biurze, o uwzględnienie w strategii koncepcji odbudowy kolei wnioskowali samorządowcy z Siedlec, Kosowa Lackiego oraz Przasnysza.

Koncepcja pozytywnie odbierana jest też w innych miejscowościach. – *Jednym z bardzo poważnych problemów Polski, a zwłaszcza północnej części województwa mazowieckiego, jest stanowczo za niska spójność komunikacyjna* – podkreśla Beata Szczepankowska, burmistrz miasta i gminy Chorzele. – *Odtworzenie połączenia kolejowego Siedlce – Ostrołęka – Olsztyn będzie miało znaczny wpływ na poprawę spójności komunikacyjnej na tym obszarze.*

## Droga po kolei

W sprzeczności z koncepcją przywrócenia połączenia kolejowego stoją jednak realizowane już plany wytyczenia nowego przebiegu drogi wojewódzkiej 627, biegnącej z Sokołowa Podlaskiego przez Kosów Lacki, Małkinię Górną, Ostrów Mazowiecką, Czerwin, Rzekuń do Ostrołęki.



• Droga wojewódzka 627. Wkrótce ma ona przebiec widocznym po prawej stronie śladem zdemontowanego odcinka linii kolejowej Siedlce - Ostrołęka.

kolejowego Siedlce – Ostrołęka – Szczytno – Olsztyn w celu umożliwienia rozwoju przewozów pasażerskich i towarowych.

Ruch pociągów pasażerskich na odcinku Siedlce – Ostrołęka został zlikwidowany w 1993 r. Na odcinku między Ostrołęką a Szczytnem składy pasażerskie przestały kursować w 2001 r.

– *Odtworzenie ruchu kolejowego – pasażerskiego i towarowego – pozwoliłoby ograniczyć presję na rozbudowę układu drogowego oraz pozwoliłoby ograniczyć uciążliwość związane z rosnącym natężeniem ruchu samochodowego we wschodniej części województwa* – uważa prof. Zbigniew Strzelecki, dyrektor

W ramach zakończonego w 2010 r. etapu inwestycji drogowej most kolejowo-drogowy na Bugu został zastąpiony mostem wyłącznie dla samochodów, a odcinki dojazdowe do nowej przeprawy przebiegły śladem zdemontowanych torów.

W kolejnym etapie drogowcy planują wytyczenie nowego przebiegu drogi na około 16-kilometrowym odcinku między Kosowem Lackim a mostem na Bugu. – *Posiadamy już gotowy projekt z decyzją zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Zgodnie z założeniami ślad drogi wytyczony został po nieczynnej linii kolejowej i tak zostanie zrealizowany* – wyjaśnia Monika Burdon, rzecznik prasowy Mazowieckiego Zarządu

Dróg Wojewódzkich. – *Dziś trudno mówić o dokładnym terminie rozpoczęcia robót ze względu na brak środków w budżecie samorządu województwa. Staramy się jednak o pozyskanie finansowania tej inwestycji ze środków zewnętrznych, by realizacja mogła się rozpocząć do 2015 r.*

Z myślą o projekcie drogowym już w 2004 r. przeprowadzono procedurę likwidacji linii kolejowej na odcinku Sokołów Podlaski – Małkinia. W efekcie dawny ciąg kolejowy łączący główne ośrodki wschodniej części województwa mazowieckiego – Siedlce, Sokołów Podlaski, Ostrów Mazowiecką i Ostrołękę – został przerwany liczącym 27 km wyłomem.

## Odtworzenie, którego nie będzie

Celem demontażu torów i wytyczenia ich śladem drogi jest wyprowadzenie ruchu samochodów z centrum Kosowa Lackiego oraz ze wsi Poniatowo i Wólka-Okraglik.

– *Poruszające się po zniszczonych drogach ciężkie pojazdy są wielkim utrudnieniem dla społeczeństwa. Mieszkańcy są już zmęczeni tą sytuacją – samochody ciężarowe stwarzają zagrożenie dla ich życia* – mówi Daniela Prokopczuk z Urzędu Miasta i Gminy Kosów Lacki. – *Rozpoczęcie procedury odtworzenia linii kolejowej zaprzepaści nadzieję mieszkańców na szybką poprawę jakości ich życia – budowa drogi zostanie zablokowana. Konsekwencje będą takie, że nie będzie ani kolei, ani drogi.*

Przebudowa drogi wojewódzkiej 627 to jeden z elementów poprawy standardu dróg składających się na Wielką Obwodnicę Mazowsza – ten drogowy pierścień poprawić ma wzajemne skomunikowanie Płocka, Ciechanowa, Ostrołęki, Siedlec i Radomia, a także lepiej powiązać regionalną sieć drogową z autostradami i drogami ekspresowymi.

Natomiast odtworzenie ciągu kolejowego Siedlce – Ostrołęka – Olsztyn miałyby w przyszłości wzmocnić efekty aktualnie rozpoczynającej się modernizacji linii łączącej Warszawę z Białymstokiem i dalej z krajami bałtyckimi. – *Należy oczekiwać wzrostu natężenia ruchu towarowego na liniach poprzecznych do linii E-75 na skutek realizacji projektu Rail Baltica* – przewiduje prof. Zbigniew Strzelecki z Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego. Odtworzony ciąg kolejowy Siedlce – Ostrołęka – Olsztyn krzyżowałby się z magistralą Rail Baltica na stacji Małkinia.

Problem w tym, że planowanie rozwoju regionalnego na Mazowszu prowadzone jest w sposób na tyle krótkowzroczny, że projekty rozbudowy sieci drogowej kolidują z koncepcjami reaktywacji kolei.

– *Zastąpienie części linii kolejowej drogą powoduje konieczność uwzględnienia poprowadzenia linii nowym śladem* – przyznaje prof. Zbigniew Strzelecki.

W tej sytuacji „odtworzenie połączenia kolejowego Siedlce – Ostrołęka – Olsztyn” – które mogłoby przynieść znaczną poprawę spójności sieci kolejowej całej wschodniej Polski – prawdopodobnie pozostanie jedynie pustym zapisem w strategii rozwoju regionu.

Karol Trammer

## PRZESIADKI

### WSIAŚĆ DO POCIĄGU BYLE JAKIEGO

- kolejne piosenki

„Są maleńkie stacyjki, niepotrzebne nikomu,  
utulone pośród pól, utulone pośród łąk, cichutko śpią.  
Są maleńkie stacyjki, niepotrzebne nikomu,  
z klombem białych róż pod oknem, zwiniętym w kłębek kotem, jak koty śnią...”

Tam maleńkie parowoziki  
nie przywożą nigdy nikogo,  
nikt nie tęskni za nikim,  
każdy chodzi swoją drogą...”

Ika Kranas  
„Stacyjki”

słowa: Ika Kranas, 1979

### POD DOBRĄ PRASĄ

- pisownia oryginalna

„Na kolej lubimy tylko narzekać.  
Tymczasem wygląda na to, że w najbliższych latach  
pociągi pojadą szybciej, do tego będzie taniej  
i wygodniej”.

Źródło:

Newsweek.pl

Wydawca: Ringier Axel Springer Polska

### WYCIEZKI OSOBISTE

- pisze Przechodzień

#### Nie wiem dlaczego

Goław, Pogorzel, Piaseczno, Żelechów,  
Błonie, Żeliszew, Dąbrówka-Stany, Nosy-  
Poniaki, Mińsk Mazowiecki, Ceglów,  
Kamionka i Wólka Jeruzalska.

W tych miejscowościach, a także w innych,  
napotykałem kościoły, kościółki, kościółeczki  
mariawitów. Dziś wiele stoi pustych.

Albo zniknęło, jak ten w Goławiu koło  
Pilawy. Świątynię kamionkowskiej z roku  
na rok bardziej się krzywi wieża. Może już  
spadła? Nie wiem dlaczego, i nie znalazłem  
wyjaśniających źródeł, dlaczego to wyznanie  
sto lat mniej więcej temu z szybkością burzy  
swoją wpływ zwiększało i swoje terytorium,  
by potem kurczyć się i zwijać.

### WIDOCZNIE



### POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

- wybór: Olga i Marcin Rudziński

„[...] skomplikowaną przygodą jest wdrapanie się w wagonie sypialnym  
na górne łóżko, zwłaszcza gdy na dolnym już ktoś śpi. Trochę nieprzyjemnie  
jest nadepnąć na głowę lub brzuch człowiekowi, o którym nie wiecie,  
ani jakiej jest narodowości, ani jaki ma charakter. Istnieją różne mozolne  
metody dostania się na górę: podciągając się lub wpełzając, podskokiem,  
w rozkroku, po dobroci albo na siłę.

Gdy już jesteście na górze, starajcie się nie poczuć pragnienia ani niczego  
podobnego, żebyście nie musieli zlażyć; polećcie się opiece boskiej  
i spróbujcie spać jak nieboszyk w trumience, podczas gdy na zewnątrz  
przesuwają się nieznanne i niezwykle krainy, a w ojczyźnie pociąg piszą  
o międzynarodowych ekspresach.”

Karel Čapek\*, List z podróży, 1923-1936

\* 1890-1938, pisarz czeski, razem z bratem wprowadził do słownika słowo „robot”

### OD BAŁTYKU PO TATRY

- kolejowa księga imion

#### „Esperanto”

Warszawa Zachodnia – Białystok

Esperanto to międzynarodowy język opracowany od podstaw przez urodzonego w Białymstoku w 1859 r. Ludwika Zamenhofa. Nazwa języka Esperanto pochodzi od pseudonimu „Doktoro Esperanto”, pod którym Zamenhof w 1887 r. opublikował podstawy stworzonego przez siebie *Lingvo Internacia* (języka międzynarodowego). Dodajmy, że oprócz pociągu „Esperanto” kursuje również pociąg „Zamenhof” – łączący Białystok z Katowicami. A zatem można powiedzieć, że na cześć Ludwika Zamenhofa zostały nazwane dwa pociągi – jeden od jego nazwiska, a drugi od pseudonimu.

## 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: 691-500-248

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

Nakład: 160 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

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

**Internet:** www.zbs.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Loko-Model, ul. Wilcza 25. **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 1,90 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Np. 4 numery = 4 znaczki. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.