

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

PENDOLINO śpieszy się powoli



Pociągi szybsze niż Pendolino

Nasze najdroższe Koleje Mazowieckie

TARYFA Mieszkańcy województwa mazowieckiego za podróże koleją płacą najwięcej w Polsce

Podwyżka cen biletów wprowadzona przez Koleje Mazowieckie z początkiem 2015 r. – czyli zaledwie rok po poprzednim wzroście cen – umocniła pozycję tej spółki jako najdroższego w Polsce przewoźnika regionalnego. Bilety Kolei Mazowieckich są nawet ponad dwa razy droższe od biletów przewoźników działających w innych regionach.

Pasażer podróżujący Kolejami Mazowieckimi na trasie Mrozy – Warszawa Śródmieście za bilet musi zapłacić 15,30 zł. Na podróż Kolejami Dolnośląskimi z Wrocławia Głównego do Świebodzic wydać trzeba 14,60 zł. Jadąc trójmiejską Szybką Koleją Miejską z Gdyni Głównej do Łęborka, należy kupić bilet za 9 zł. Pasażer działającej w województwie kujawsko-pomorskim spółki Arriva za przejazd z Grudziądz do Torunia Miasto płaci natomiast 8,90 zł. Ten rozdział cen jest o tyle zaskakujący, że w każdym z powyższych przypadków odległość wynosi 59 km.

Duże różnice dotyczą też biletów okresowych. Bilet miesięczny Kolei Mazowieckich na odległość 20 km – czyli na przykład z Nasielska do Nowego Dworu Mazowieckiego – kosztuje 170 zł. W spółce Arriva analogiczny bilet jest 56 zł tańszy, w Szybkiej Kolei Miejskiej Trójmiasto – o 54 zł tańszy, a w Przewozach Regionalnych, Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej czy Kolejach Wielkopolskich – o 16 zł tańszy.

– Na tle ogólnej bylejakości polskiej kolei, Koleje Mazowieckie notują wyraźne wzrosty przewozów, w mediach można czytać o przepelnionych pociągach, więc decyzja o podwyższeniu cen biletów może wydawać się rozsądna – mówi dr Michał Wolański z katedry transportu Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie. – Sytuacja jest jednak bardziej zróżnicowana. Poza szczytem i poza aglomeracją warszawską, zapelnienie pociągów nie jest imponujące. Wydaje się zatem, że warto się zastanowić nad nowym podejściem do taryf kolejowych – z uwzględnieniem obniżenia cen na krótkie dystanse i poza szczytem, co wcale nie musi ograniczać przychodów. To jednak ogólny problem wszystkich przewoźników. A przede wszystkim samorządów wojewódzkich, które, z nielicznymi wyjątkami, kwestie taryfowe zupełnie ignorują.

Taka sytuacja ma miejsce między innymi właśnie na Mazowszu. Tutejszy samorząd województwa – który pełni funkcję organizatora kolei w regionie – sprawy kształtowania cen biletów pozostawił w wyłącznej gestii spółki Koleje Mazowieckie. Tymczasem najniższa w kraju taryfa kujawsko-pomorska – obowiązująca w pociągach spółki Arriva – została ustalona nie przez przewoźnika, lecz przez samorząd województwa kujawsko-pomorskiego. ●

Przewoźnik	Cena biletu na przejechanie odległości		
	10 km	50 km	100 km
KOLEJE MAZOWIECKIE	5,80 zł	13,80 zł	22,40 zł
Przewozy Regionalne	4,40 zł	13,50 zł	19,80 zł
Łódzka Kolej Aglomeracyjna	4,40 zł	13,50 zł	19,80 zł
Koleje Dolnośląskie	4,40 zł	13,50 zł	19,80 zł
Koleje Wielkopolskie	4,40 zł	13,50 zł	19,80 zł
Koleje Śląskie	4,20 zł	12,00 zł	19,00 zł
SKM Trójmiasto	3,80 zł	8,30 zł	14,60 zł
Arriva (taryfa kujawsko-pomorska)	2,50 zł	7,70 zł	14,20 zł

Ceny biletów normalnych jednonprzejazdowych – stan na 1.01.2015

Tymczasowy posterunek skrócił wąskie gardło

INFRASTRUKTURA W spółce PKP Polskie Linie Kolejowe zwyciężyło przekonanie o sensowności tworzenia tymczasowych posterunków odgałęźnych. Dzięki takim posterunkom możliwe jest zmniejszenie utrudnień w ruchu wywołanych zamknięciami torów z powodu realizacji prac remontowych.

Tymczasowy posterunek odgałęźny powstał na Centralnej Magistrali Kolejowej łączącej Warszawę z południem kraju. Mowa o funkcjonującym od początku grudnia 2014 r. posterunku Pilica, który stworzył na magistrali dodatkowy punkt, gdzie pociągi mogą przejechać na sąsiedni tor. Zorganizowanie posterunku odgałęźnego Pilica wiązało się z budową rozjazdów i semaforów, punktową przebudową sieci trakcyjnej, ustawieniem kontenera z aparaturą, kontenera-nastawni oraz dowiązaniem posterunku do funkcjonującego systemu sterowania ruchem.



Celem stworzenia dodatkowego posterunku jest ograniczenie utrudnień w ruchu kolejowym wywołanych remontem mostu na Pilicy oraz kilku pobliskich wiaduktów i przepustów. Remonty tych obiektów kumulują się na około 10-kilometrowym fragmencie Centralnej Magistrali Kolejowej – prace wymagają zamknięcia jednego toru i prowadzenia ruchu w obydwu kierunkach sąsiednim torem.

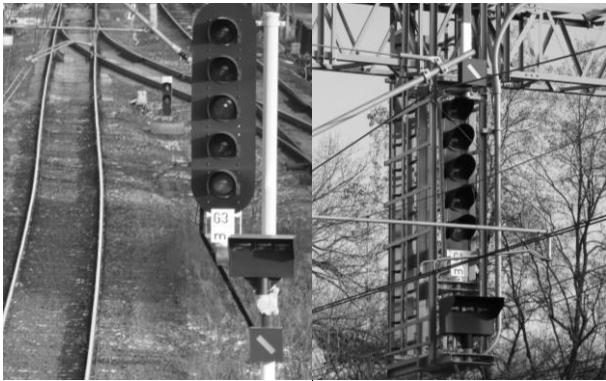
Gdyby posterunek odgałęźny Pilica nie został stworzony, ruch dwukierunkowy odbywałby się jednym torem na 23-kilometrowym odcinku między istniejącymi stacjami Strzałki i Idzikowice. Tymczasem za sprawą utworzenia tymczasowego posterunku, wąskie gardło skróciło się do około 10 km (tyle liczy odcinek od stacji Strzałki do posterunku Pilica). Pociągi mogą powrócić na właściwy tor tuż po minięciu odcinka objętego robotami, dzięki czemu ograniczenie przepustowości jest mniej dotkliwie. Według planów PKP PLK, posterunek odgałęźny Pilica funkcjonować ma do końca 2015 r.

Jeszcze niedawno w spółce PKP PLK podchodzono sceptycznie do tworzenia tymczasowych posterunków ruchowych. Przypomnijmy, że w czasie budowy tunelu drogowego pod torami w podwarszawskich Ząbkach pociągi przez ponad pół roku – od kwietnia do listopada 2013 r. – kursowały dwukierunkowo po jednym torze na odcinku liczącym 7 km, mimo iż prace budowlane pokrywały się z linią kolejową jedynie na długości około 100 m. Wówczas Koleje Mazowieckie wystąpiły do PKP PLK z wnioskiem o stworzenie tymczasowego posterunku, który pozwoliłby skrócić odcinek jednotorowy do niezbędnego minimum, dzięki czemu przepustowość nie byłaby znacząco ograniczona, a zakłócenia nie byłyby zbyt dotkliwe dla pasażerów. Wtedy zarządca infrastruktury odmówił, tłumacząc swoją decyzję wysokimi kosztami montażu tymczasowych rozjazdów i sygnalizacji. ●

Maszyniści wypatrują wskaźnika W24

BEZPIECZEŃSTWO Niewielka czarna kostka z matowobiałą świetlną ukośną kreską umieszczona przy semaforze – to tak zwany wskaźnik kierunku przeciwnego W24. Podświetlona kreska na wskaźniku oznacza, że pociąg zostanie skierowany na szlak dwutorowy torem do jazdy w przeciwnym kierunku.

Choć standardowo wskaźnik W24 jest umieszczany pod semaforem, to na modernizowanych stacjach coraz częściej zdarza się, że jest on umieszczany nad semaforem. Maszyniści zwracają uwagę, że taki sposób umieszczania wskaźnika nie zawsze zapewnia odpowiednią widoczność. Wskaźnik W24 bywa bowiem zasłonięty konstrukcją bramek sieci trakcyjnej – problem taki zgłaszany jest między innymi na stacji Młeczewo na linii z Warszawy do Gdańska. Z kolei na stacji Pruszków wysoko umieszczony wskaźnik W24 dla toru dalekobieżnego w kierunku Warszawy dodatkowo zasłonięty jest kładką dla pieszych, przez co maszyniści do ostatniej chwili nie są w stanie go zobaczyć.



Dodajmy, że matowobiałe żarówkowe podświetlenie wskaźnika bywa słabo widoczne – na przykład przy jasno świecących sygnałach na semaforze. Poprawę widoczności wskaźnika zapewnia zastąpienie żarówki oświetleniem diodowym. Dodajmy, że wypalenie się jednej diody – w przeciwieństwie do przepalenia się żarówki – nie skutkuje całkowitą niesprawnością wskaźnika. Diodowe wskaźniki W24 wciąż jednak nie są powszechnie stosowane – pojawiły się na pojedynczych stacjach na polskiej sieci kolejowej. ●

Zagubiony pociąg

ZARZĄDZANIE RUCHEM 14 grudnia 2014 r. doszło do niecodziennego incydentu – jadący z Lublina do Szklarskiej Poręby Górnej nocny pociąg TLK „Karkonosze” na posterunku odgałęźnym Warszawa Włochy, zamiast na trasę do Grodziska Mazowieckiego, błędnie został skierowany przez dyżurnego ruchu na linię biegnącą do Sochaczewa. Pociąg został zatrzymany. Po prawie godzinie postoju podjęto decyzję o wycofaniu składu do posterunku Warszawa Włochy, a następnie skierowaniu go właściwą trasą. W efekcie pozostałe 637 km swojej trasy pociąg „Karkonosze” pokonał z opóźnieniem wynoszącym około 60 min.

Jak doszło do tego zdarzenia? Wszystko wskazuje na to, że jego przyczyną była rutyna. Incydent miał miejsce w dzień zmiany rozkładu jazdy, która akurat w przypadku pociągu TLK „Karkonosze” była dość istotna. Do 13 grudnia 2014 r. pociąg odcinek między Warszawą a Wrocławiem pokonywał trasą przez Sochaczew, Łódź Kaliską, Kalisz i Oleśnicę. 14 grudnia 2014 r. był pierwszym dniem kursowania pociągu nową trasą przez Centralną Magistralę Kolejową, Katowice i Opolo. Dyżurny ruchu wyprawił pociąg na starą trasę. ●

Koniec z absurdem zbyt długich peronów

INFRASTRUKTURA W ramach remontu przystanku Kusięta Nowe, położonego na linii Częstochowa – Kielce, perony o długości 250 metrów zastąpiono peronami 90-metrowymi. Na przebudowanym jesienią 2014 r. przystanku w Kusiętach (na zdjęciu) po raz pierwszy wykorzystano możliwości płynące z nowych przepisów o długości peronów.



Mowa o ogłoszonej w czerwcu 2014 r. nowelizacji rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie, w której znalazł się taki oto jednozdaniowy zapis: „W przypadku peronów przeznaczonych wyłącznie do obsługi pociągów ruchu regionalnego dopuszcza się stosowanie peronów o długości nie mniejszej niż 85 metrów”.

Zanim nowelizacja weszła w życie, pochodzące z 1998 r. rozporządzenie stawiało wymóg, by perony liczyły od 200 do 400 metrów długości. – W przypadku linii obsługiwanych wyłącznie przez autobusy szynowe, wymóg budowy peronów o długości dostosowanej do wielowagonowych pociągów był ekonomicznym absurdem – mówi Marcin Adam Wróbel z Centrum Zrównoważonego Transportu.

Wymóg budowania co najmniej 200-metrowych peronów coraz bardziej odstawał od realiów obsługi taborowej połączeń regionalnych. Dwuczłonowe pojazdy SA134 – z najliczniejszej na polskich torach serii szynobusów – liczą 42 metry długości. Najdłuższe w Polsce autobusy szynowe, trzyczłonowe składy SA138, są długie na 58 metrów. Długość jednostki elektrycznej EN57 to 65 metrów, a czteroczłonowego zespołu elektrycznego Elf – 75 metrów.

Zanim rozporządzenie znówelizowano, każdy przypadek budowy peronów o długości mniejszej niż 200 metrów musiał być poprzedzony procedurą uzyskania odstępstwa od przepisów. Decyzję zezwalającą na odstępstwo wydawał wojewoda po zasięgnięciu opinii ministra infrastruktury i rozwoju. – Konieczność uzyskiwania odstępstw z pewnością nie zachęcała przedstawicieli spółki PKP Polskie Linie Kolejowe do stosowania tego typu rozwiązań – mówi Marcin Adam Wróbel, choć dodaje: – Jednak niektórym udało się przełamać tę mentalną barierę.

Procedurę odstępstw udało się przebrnąć na etapie sporządzania projektu modernizacji linii Lublin – Parczew. W efekcie w ramach prac zrealizowanych w latach 2011-2013 100-metrowe perony powstały między innymi na nowych przystankach Lublin Zadębie, Lublin Ponikwoda, Lubartów Lipowa czy na przystanku Wandzin, który podczas modernizacji został przesunięty bliżej wsi. – Na linii Lublin – Parczew koszt każdego peronu o długości 100 metrów i szerokości 3 metrów wyniósł około 250-380 tys. zł, w zależności od lokalizacji i koniecznych prac. Tymczasem koszt peronu o długości 200 metrów i szerokości 5 metrów to około 1,1 mln zł – informuje Maciej Dutkiewicz, rzecznik prasowy PKP PLK.

Krótsze perony, dostosowane długością do kursującego taboru, zapewniają nie tylko wygodę pasażerów i obniżenie kosztów budowy, ale również oszczędności w bieżącym utrzymaniu. Krótsze perony wyposażone są chociażby w mniejszą liczbę latarni, co ogranicza koszty poboru energii i konserwacji oświetlenia. Zmniejsza się też powierzchnia wymagająca odśnieżania. ●

Pendolino śpieszy się powoli

3 godziny 42 minuty. W tyle dojedziemy z Warszawy do Wrocławia – i nieważne, czy wsiądziemy do Pendolino, czy do standardowego pociągu z lokomotywą i wagonami. A są trasy, na których klasyczne składy jadą szybciej niż Pendolino

W spółce PKP Intercity jeszcze w połowie września 2014 r. liczone na to, że wraz z premierą pociągów ED250 *Pendolino* – przypadającą na 14 grudnia 2014 r. – do normalnego ruchu skierowanych zostanie 13 spośród ogółem 20 zamówionych składów. W połowie listopada 2014 r. przewoźnik zmuszony był jednak skorygować te plany – zdecydowano, że w początkowym okresie eksploatacji pasażerów wozic będzie tylko dziewięć pociągów ED250.

Wykreślenie Pendolino

Wszystko przez kilkumiesięczne opóźnienia dostaw składów *Pendolino*, spowodowane problemami z uzyskaniem homologacji. Przypomnijmy, że pierwsze zespoły ED250 koncern Alstom miał przekazać spółce PKP Intercity z początkiem maja 2014 r. W rzeczywistości realizacja dostaw zaczęła się dopiero w połowie października 2014 r. Mocno przez to skurczył się czas niezbędny na przygotowanie pociągów *Pendolino* do normalnej realizacji przewozów. Mowa chociażby o szkoleniu maszynistów i drużyn konduktorskich, a także o próbnym jazdach bez pasażerów, w ramach których każdy skład powinien przejechać co najmniej kilka tysięcy kilometrów.

W tej sytuacji na niespełna miesiąc przed premierą *Pendolino* doszło do wykreślenia dużej części tych połączeń z praktycznie gotowego już rozkładu jazdy. W efekcie 14 grudnia 2014 r. na trasie z Warszawy do Krakowa, zamiast planowanych dziesięciu, pojawiło się osiem połączeń obsługiwanych składami ED250. W relacji z Warszawy do Gdyni liczba połączeń obsługiwanych przez *Pendolino* zmniejszyła się z dziesięciu do pięciu. Na trasie z Warszawy do Katowic – z pięciu do dwóch, a na trasie z Warszawy do Wrocławia – z czterech do dwóch.

Znikające słowo „premium”

W zastępstwie wykreślonych pociągów *Pendolino* – objętych kategorią Express InterCity Premium – do rozkładu jazdy wpisane zostały połączenia kategorii Express InterCity. Każdy przypadek zniknięcia słowa „Premium” oznaczał, że dane połączenie – zamiast nowoczesnym zespołem ED250 – będzie obsługiwane standardowym składem: wagonami ciągniętymi przez lokomotywę elektryczną EP09.

Lokomotywy tej serii pochodzą z przełomu lat 80. i 90. Pierwszy egzemplarz EP09-001 został wyprodukowany w 1986 r. we wrocławskich zakładach Pafawag, gdzie powstało w sumie 47 lokomotyw tego typu. Elektrowozy EP09 maksymalnie mogą rozwijać prędkość 160 km/h. Dla



• Prowadzony lokomotywą EP09 pociąg „Neptun“ wjeżdża na dworzec Warszawa Centralna. Ten klasyczny pociąg zapewni najszybsze połączenie Gdańska z Warszawą. Szybsze niż pociągi obsługiwane składami *Pendolino*.

porównania, prędkość maksymalna składów *Pendolino* to 250 km/h.

Mimo to zamiana składów ED250 na klasyczne pociągi wagonowe prowadzone nawet 28-letnimi lokomotywami wcale nie wiązała się z wydłużeniem rozkładowych czasów jazdy. Przykładowo w relacji z Warszawy Centralnej do Wrocławia Głównego zarówno pociąg obsługiwany zespołem *Pendolino* (odjeżdżający z Warszawy o godz. 13.20), jak i klasyczny skład wagonowy prowadzony lokomotywą EP09 (wyruszający ze stolicy o godz. 6.20) mają dokładnie taki sam rozkładowy czas przejazdu – wynoszący 3 godz. 42 min.

Pomylił się ten, kto pomyśli, że klasyczne pociągi mają problemy ze zmieszczeniem się w czasach jazdy pierwotnie zaplanowanych dla składów ED250. Przykładowo 20 grudnia 2014 r. prowadzony 21-letnią lokomotywą EP09-032 pociąg Express InterCity „Słowacki” – zastępujący *Pendolino* na trasie z Warszawy Wschodniej do Wrocławia Głównego – pierwsze 254 km trasy pokonał tak sprawnie, że na stację pośrednią Częstochowa Stradom dotarł osiem minut przed godziną przyjazdu przewidzianą w rozkładzie jazdy.

Pięć minut dla EP09

Zgodnie z rozkładem, najkrótszy czas podróży z Trójmiasta do Warszawy zapewnia wcale nie *Pendolino*, lecz obsługiwany elektrowozem EP09 z wagonami pociąg Express InterCity „Neptun”. Odcinek z Gdańska Głównego do Warszawy Centralnej pokonuje on w 2 godz. 55 min. Każdemu z pociągów obsługiwanych składami *Pendolino* przejechanie tej relacji zajmuje natomiast 2

godz. 57 min. Podobna sytuacja ma miejsce na trasie z Warszawy do Katowic – najkrótszy czas przejazdu między tymi miastami oferuje klasyczny pociąg Express InterCity „Stanisław Wysoki” z Warszawy Centralnej do Katowic jedzie 2 godz. 29 min. Czas przejazdu pociągów *Pendolino* – mimo dokładnie tej samej liczby postojów – jest o 5 min. dłuższy.

Ostatni przypadek jest o tyle zaskakujący, że właśnie pociągami kursującymi między Warszawą i Katowicami jako jedyne w całości pokonują unikatowy fragment polskiej sieci kolejowej, na którym możliwe jest osiągnięcie prędkości 200 km/h: prawie 90-kilometrowy odcinek Centralnej Magistrali Kolejowej między stacją Olszawowice a okolicami Góry Włodowskiej. Pomknąć tędy z prędkością 200 km/h mogą jednak tylko składy ED250 *Pendolino*. Pociągi ciągnięte lokomotywami EP09 – osiągającymi maksymalną prędkość 160 km/h – nie mogą w pełni wykorzystać parametrów tej części magistrali. Są jednak w stanie pochwalić się krótszym czasem przejazdu.

Do spółek Grupy PKP przesłaliśmy pytanie, czy pociągi *Pendolino* zostały objęte dodatkowymi rezerwami wydłużającymi czas jazdy. – *Rozkłady, w tym rezerwy, są układane zgodnie z obowiązującym regulaminem przydzielania tras spółki PKP Polskie Linie Kolejowe – jedynie zdawkowo odpowiedziała Beata Czemerajda z PKP Intercity. Biuro prasowe centrali spółki PKP PLK nasze pytania o czasy przejazdu pociągów Express Intercity Premium zignorowało*

Karol Trammer

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do zarządzenia spółki PKP Intercity, z którym maszyniści byli zapoznawani w pierwszej połowie grudnia 2014 r. – niespełna tydzień przed rozpoczęciem rozkładowych kursów pociągami ED250 *Pendolino*. W tym wewnętrznym piśmie wskazane zostały wartości prądu, jakie maksymalnie mogą być pobierane przez silniki składów ED250 na poszczególnych odcinkach obsługiwanych przez tabor tego typu.

Tysiąc kilometrów za miliard złotych

Zgodnie z wskazaniami zawartymi w zarządzeniu, na Centralnej Magistrali Kolejowej – między Grodziskiem Mazowieckim i Zawierciem – wartość maksymalnie pobieranego prądu przez silniki *Pendolino* nie powinna przekroczyć 2000 amperów. Na odcinkach Warszawa – Gdynia, Warszawa – Grodzisk Mazowiecki i Opole – Wrocław nie należy przekraczać wartości 1600 amperów. Najniższe limity wartości pobieranego prądu – wynoszące 1400 amperów – określono w przypadku odcinków między Psarami a Krakowem, między Zawierciem a Katowicami oraz między Żelazowicami a Opolem.

Powwyższe limity świadczą o problemach z osiągnięciem celów realizowanego już od 2012 r. przez spółkę PKP Energetyka Projektu Modernizacji Układów Zasilania Sieci Trakcyjnej (MUZA). Projekt ten obejmuje w sumie około 1 tys. km linii kolejowych:

- Warszawa – Gdynia,
- Warszawa – Skierniewice,
- Warszawa – Radom,
- Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie (CMK),
- Koniecpol – Kozłów,
- Kraków – Katowice,
- Kraków – Rzeszów,
- Wrocław – Rawicz,
- Poznań – Czempin.

W ramach projektu wymieniane są linie zasilające, modernizowane podstacje trakcyjne i rozdzielnie prądu, a także budowane nowe obiekty tego typu. Projekt MUZA wart jest ogółem ponad 1 mld zł – w celu sfinansowania przedsięwzięcia spółka PKP Energetyka wyemitowała obligacje.

MUZA większej prędkości

„Realizacja programu to jeden z elementów koniecznych do zwiększenia się prędkości pociągów jeżdżących po polskich torach” – tak spółka PKP Energetyka przedstawiała Projekt MUZA w początkowych etapach jego realizacji.

Zgodnie z założeniami projektu, po rozbudowie i modernizacji urządzeń parametry zasilania powinny umożliwić pobieranie przez silniki trakcyjne prądu o wartości 3200 amperów na Centralnej Magistrali Kolejowej i 2500 amperów na pozostałych liniach objętych projektem. Na kręgosłupie siatki obsługiwanej przez *Pendolino* – czyli na ciągu od Gdyni przez Warszawę i Centralną Magistralę Kolejową do Zawiercia – powyższe parametry miały być osiągalne najpóźniej w momencie



inauguracji rozkładowego kursowania składów ED250, a więc 14 grudnia 2014 r.

Pod koniec kwietnia 2014 r. spółka PKP Energetyka poinformowała na swojej stronie internetowej, że prace w ramach Projektu MUZA „odbywają się zgodnie z harmonogramem”. Następnie w połowie sierpnia 2014 r. wiceminister infrastruktury i rozwoju Zbigniew Klepacki – pisemnie odpowiadając na zapytanie sejmowej komisji infrastruktury odnośnie postępów w dostosowywaniu linii kolejowych i urządzeń do eksploatacji *Pendolino* – poinformował, że „wszystkie obiekty zasilania wymagane do przejazdu pociągu *Pendolino* w grudniu 2014 r. zostaną oddane do eksploatacji. Dzięki temu zostaną zapewnione właściwe parametry techniczne w zakresie zasilania sieci trakcyjnej, które będą zgodne z przyjętymi założeniami”.

Spada napięcie

Dotychczasowe zapewnienia spółki PKP Energetyka oraz Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (określające wartości pobieranego prądu na poziomie 2500-3200 amperów) kłóć się jednak z treścią zarządzenia spółki PKP Intercity, które określiło limit wartości pobieranego prądu przez składy *Pendolino* na poziomie od 1400 do 2000 amperów.

Dodajmy, że wewnętrzne zarządzenie dla maszynistów *Pendolino* to nie jedyna próba zabezpieczenia się przed problemami z zasilaniem na trasach obsługiwanych przez *Pendolino*. Mianowicie od 14 grudnia 2014 r.

na Centralnej Magistrali Kolejowej obowiązuje rozkład jazdy stworzony w założeniu, że przerwy między kolejnymi pociągami nie mogą być krótsze niż 15 min. To poważny regres – wcześniej bowiem rozkład jazdy dla Centralnej Magistrali Kolejowej konstruowano zgodnie z zasadą, że minimalne odstępy między pociągami muszą wynosić 5 min.

Co dziś może więc zaskakiwać, spółka PKP Energetyka w październiku 2013 r. informowała, iż potrzeba przeprowadzenia Projektu Modernizacji Układów Zasilania Sieci Trakcyjnej wynika między innymi z „konieczności zwiększenia przepustowości linii”. Obecna rzeczywistość wygląda tymczasem tak, że część pociągów przyjeżdżających z Trójmiasta do Warszawy i następnie kierujących się na Centralną Magistralę Kolejową, ma w rozkładzie jazdy przewidziany 20-minutowy postój na stacji Warszawa Centralna w celu nabrania wymaganego dystansu do składu, który wcześniej wyruszył w kierunku magistrali.

Mimo stworzenia rozkładu jazdy wprowadzającego duże rozrzedzenie pociągów przy jednoczesnym narzuceniu maszynistom limitów wartości maksymalnie pobieranego prądu wcale nie udało się wyeliminować problemu wywołanych przez składy *Pendolino* chwilowych spadków napięcia w sieci trakcyjnej na Centralnej Magistrali Kolejowej oraz na dochodzących do niej liniach.

Karol Trammer

Od grudnia 2014 r. pociągi Kolei Mazowieckich kursujące między Warszawą a Działdowem – na zmodernizowanej linii ze stolicy do Trójmiasta – muszą zatrzymywać się, by przepuszczać składy *Pendolino* i inne pociągi spółki PKP Intercity. Postoje spowodowane wyprzedzeniami trwają od 8 do 15 min. Konieczność postojów w celu przepuszczania pociągów szybszych przez pociągi wolniejsze pojawia się zawsze, gdy jedną linią kursują pociągi różnych kategorii z różnymi prędkościami: ekspresowe, pospieszne, regionalne oraz towarowe. Różna może być jednak dotkliwość takich postojów – bardzo dużo zależy od rozmieszczenia stacji oraz zastosowanych układów torowych.

Następna stacja: degradacja

Od lat charakterystyczną cechą modernizacji realizowanych na polskiej sieci kolejowej jest degradowanie stacji do przystanków osobowych lub posterunków odgałęźnych. Skutkuje to ograniczeniem liczby punktów umożliwiających wyprzedzanie pociągów wolniejszych przez pociągi szybsze. W ramach modernizacji linii Warszawa – Gdańsk takiej degradacji uległy stacje Świercze, Turza Wielka, Montowo, Zajączkowo Lubawskie, Ząbrowo i Mikołajki Pomorskie.

Przykładowo w wyniku przekształcenia stacji Świercze w posterunek odgałęźny powstał aż 19,5-kilometrowy szlak między Nasielskiem i Gąsolinem, na którym obecnie nie ma żadnej możliwości wyprzedzania. Decyzja ta jest tym bardziej kontrowersyjna, że zdegradowana stacja Świercze znajduje się na stosunkowo mocno obciążonym odcinku Warszawa – Ciechanów, gdzie na ruch pociągów dalekobieżnych nakłada się intensywny ruch pociągów regionalnych Kolei Mazowieckich.

Dodajmy, że decyzje o zdegradowaniu stacji na linii z Warszawy do Gdańska podejmowane były w czasie, gdy już dawały się we znaki problemy z przepustowością wynikające z podobnych posunięć na innych liniach, które zostały zmodernizowane wcześniej (mowa między innymi o problemach z przepustowością wynikających z przekształcenia w przystanek osobowy stacji Dęba Wielkie na zmodernizowanym pod koniec lat 90. odcinku Warszawa – Mińsk Mazowiecki).

Sytuację na początkowym odcinku linii ze stolicy do Trójmiasta ratuje trzeci tor na wylocie z Warszawy. Dodatkowy tor wcale jednak nie powstał podczas ostatniej modernizacji – zbudowany został w 1972 r. Trzytorowy odcinek kończy się na posterunku odgałęźnym Chotomów. I od tego miejsca problemy z przepustowością stają się poważne.

Manewry po modernizacji

Źródłem problemów na linii Warszawa – Gdańsk nie są jedynie stacje zdegradowane w ramach modernizacji – rozpoczętej w 2007 r. i wartej prawie 10 mld zł. Trudności występują także na zachowanych stacjach, które przeszły modernizację.

Przykładowo na zmodernizowanej stacji Nowy Dwór Mazowiecki pozostawiono

Modernizacja po polsku

Problemy z przepustowością na linii z Warszawy do Gdańska pojawiły się tuż po zakończeniu modernizacji



• Posterunek odgałęźny Chotomów na linii Warszawa - Gdańsk: zakończenie trzytorowego wylotu ze stolicy. I początek problemów z przepustowością.

niefunkcyjny układ: tory do wyprzedzania znajdują się w innym punkcie linii niż perony. W efekcie pociągi regionalne najpierw stają w celu wpuśczenia i wypuszczenia pasażerów, by następnie przejechać kilkaset metrów i znów się zatrzymać – tym razem na postój techniczny w celu przepuszczenia szybszego pociągu.

Z kolei na sąsiedniej stacji Modlin zastosowany układ torowy w praktyce nie zapewnia możliwości wyprzedzania się pociągów. Na stację składają się trzy tory: dwa główne do przejazdów tranzytowych i tylko jeden boczny, który jednak przez większość czasu zajęty jest przez pociągi Kolei Mazowieckich z Warszawy, które w Modlinie kończą swój bieg i oczekują na odjazd z powrotem w kierunku stolicy.

Dla porównania w Czechach dba się o to, by na zmodernizowanych stacjach tory do wyprzedzania były lokalizowane po obydwu stronach torów głównych. Dzięki czemu pociąg zjeżdżający na tor boczny w celu przepuszczenia szybszego składu, nie musi dodatkowo przecinać toru do jazdy w przeciwnym kierunku. Poza tym co najmniej dwa boczne tory umożliwiają to, by wyprzedzanie pociągów następowało na jednej stacji jednocześnie w obydwu kierunkach.

Tymczasem dla przykładu na stacjach Gąsolin czy Konopki – na których w ramach modernizacji zastosowano układ z torem bocznym po jednej stronie – gdy pociąg *Pendolino* z Warszawy do Gdyni wyprzedza pociąg Kolei Mazowieckich z Warszawy do Działdowa, wykonanie w tym samym czasie analogicznego „manewru” przez pociągi jadące w drugim kierunku jest niemożliwe.

Drogie oszczędności

Duża liczba zdegradowanych stacji mści się nie tylko zmniejszeniem punktów umożliwiających wyprzedzanie przy planowym ruchu pociągów, ale też złowrogo przypomina o sobie przy opóźnieniach, gdy okazuje się, że możliwości elastycznego reagowania – na przykład przesunięcia wyprzedzenia na sąsiednią stację czy skierowania pociągu odcinkowo drugim torem – są poważnie ograniczone.

Na zmodernizowanych liniach w Czechach odległości między kolejnymi stacjami są wyraźnie mniejsze niż w Polsce. Przykładowo na 187-kilometrowym ciągu Ostrava Svinov – Přerov – Česká Třebová stacje rozlokowane są średnio co 7 km. Tymczasem na liczącym 180 km odcinku Chotomów – Ilawa Główna stacje zlokalizowane są średnio co 13 km i – w przeciwieństwie do analizowanego ciągu czeskiego – nie wszystkie posiadają boczne tory do wyprzedzania dla obydwu kierunków. Im mniejsze odległości między stacjami, tym krótsze postoje wolniejszych pociągów w oczekiwaniu na wyprzedzenie przez szybsze składy. W Czechach postoje pociągów osobowych w celu wyprzedzenia przez szybsze pociągi trwają nawet trzy razy krócej niż w Polsce – bo 4-5 min.

– *Dążymy do tego, żeby infrastruktura torowa nie była ani ograniczona, ani przewymiarowana, bo to wiąże się z dodatkowymi kosztami utrzymania* – powiedział Mirosław Siemieniec, rzecznik prasowy spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, w „Gazecie Stołecznej”. Te oszczędności, jak widać, zemściły się bardzo szybko.

Karol Trammer

Pociąg do mniejszych miast

Pociągi InterRegio dostają dodatkowe postoje, by w mniejszych miastach - zapomnianych dotychczas przez kolej dalekobieżną - zdobyć nowych pasażerów

W chwili gdy Kraków tracił pociąg „Matejko” do Warszawy, czyli swoje ostatnie połączenie InterRegio, pociągi tej kategorii właśnie zyskiwali mieszkańcy położonego na Opolszczyźnie Gogolina.

Choć w połowie grudnia 2014 r. duża część pociągów InterRegio zniknęła z torów, odpowiedzialna za uruchamianie połączeń tej kategorii spółka Przewozy Regionalne liczy na to, że znalazła sposób na zwiększenie frekwencji w pociągach, które nadal kursują. Do rozkładów jazdy składów InterRegio wpisane zostały nowe postoje – głównie w mniejszych miastach, przez które pociągi dalekobieżne przejeżdżały dotychczas bez zatrzymania.

Bez przesiadki w świat

Przed grudniową zmianą rozkładu jazdy w liczącym 6,5 tys. mieszkańców Gogolinie zatrzymywały się tylko składy regionalne: do Opola, Kędzierzyna-Koźła, Wrocławia oraz Raciborza. Teraz mieszkańcy Gogolina mogą dojechać bez przesiadek również do Bielska-Białej, Katowic, Kielc, Lublina, Radomia, Sosnowca, Warszawy czy Zabrza. W Gogolinie zaczęły się bowiem zatrzymywać pociągi InterRegio: „Bolko” z Wrocławia do Lublina, „Spodek” z Wrocławia do Katowic, „Szyndzielnia” z Wrocławia do Bielska-Białej i „Piast” z Wrocławia do Warszawy.

Dotychczas pociągi dalekobieżne Gogolin miały bez postoju, choć miasto to graniczy z Krapkowicami, 17-tysięcznym ośrodkiem powiatowym. Z dworca w Gogolinie do krapkowickiego rynku jest niespełna 5 km. Kolejne miasto w województwie opolskim, w którym od niedawna zatrzymują się pociągi InterRegio, to liczące 12 tys. mieszkańców Zdzieszowice.

Od połowy grudnia do Warszawy można dojechać bez przesiadki z zachodniopomorskich Dolic, siedziby gminy wiejskiej liczącej 8,1 tys. mieszkańców. Postoje w Dolicach otrzymały pociągi InterRegio „Mewa” i „Portowiec” relacji Szczecin – Poznań – Warszawa.

Trzy pary pociągów InterRegio kursujących między Warszawą i Poznaniem zaczęły zatrzymywać się na stacji Kłodawa – tym samym na 50-kilometrowym odcinku między Kutnem a Kołem pojawił się pierwszy punkt obsługiwany nie tylko przez pociągi regionalne.

Nisza na obrzeżu dużego miasta

Wpisaniu do rozkładów InterRegio nowych postojów towarzyszyć powinny lokalnie zorientowane kampanie promocyjne, zwraca uwagę dr Michał Beim: – *Jest duże pole do marketingu za pośrednictwem lokalnych gazetek, portali, rozgłośni radiowych, a nawet plakatów wieszanych na rynkach* – mówi ekspert ds. transportu



● Pociągi InterRegio dostały nowe postoje w małych miastach, a nawet kilku wsiach.

związany z Uniwersytetem Przyrodniczym w Poznaniu i Instytutem Sobieskiego.

Przy okazji ostatnich zmian dogęszczone zostały również postoje w dużych miastach. Od 14 grudnia 2014 r. składy InterRegio jadące przez Opole od grudnia zatrzymują się nie tylko na głównym dworcu, ale także na stacji Opole Zachodnie. Jest to jedyna opolska stacja położona na Zaodrzu, czyli w lewobrzeżnej części miasta. W pobliżu stacji znajduje się duże Osiedle Dambonia i uczelnia: Nauczycielskie Kolegium Języków Obcych oraz kampus Politechniki Opolskiej.

Wszystkie pociągi InterRegio przejeżdżające przez stolicę Wielkopolski zaczęły zatrzymywać się na przystanku Poznań Garbary, położonym znacznie bliżej Starego Rynku niż dworzec Poznań Główny. Jednocześnie składy InterRegio zaczęły stawać w dwóch miastach graniczących z Poznaniem: w Swarzędzu (31 tys. mieszkańców) i Luboniu (30 tys.). – *Postoje na obrzeżach dużych miast są potencjalną niszą rynkową* – mówi Michał Beim. – *Zmiany w strukturze przestrzennej polskich aglomeracji powodują, że coraz mniej ludzi mieszka i coraz mniej firm zlokalizowanych jest w pobliżu głównych dworców.*

Nowy oddech InterRegio?

Wiceprezes Centrum Zrównoważonego Transportu Stanisław Biega obawia się, że finalnie nowe postoje nadmiernie wydłużą czas podróży: – *Jeżeli efektem dodawania postojów będzie to, że czas jazdy w głównej relacji przestanie być konkurencyjny, to owszem ludzie wsiądą w Swarzędzu, ale przestaną jeździć z Poznania do Warszawy. I wylane zostanie dziecko z kąpielą.*

Czas jazdy pociągu „Mewa” na odcinku z Warszawy do Poznania – po dodaniu postojów w Kłodawie, Swarzędzu i Poznaniu Garbarach – wydłużył się z 3 godz. 15 min. do 3 godz. 26 min. Jednakże w przypadku

części relacji dopisanie nowych postojów jedynie skonstruowało czasy jazdy skrócone w wyniku remontów linii kolejowych.

Na przykład pociąg InterRegio „Bolko” – mimo dodania postojów w Opolu Zachodnim, Gogolinie i Zdzieszowicach – od połowy grudnia skrócił swój czas jazdy na odcinku z Wrocławia do Katowic o 14 min.

Do 13 grudnia 2014 r. pociąg InterRegio „Lednica” z Bydgoszczy Główniej do Poznania Głównego, zatrzymując się po drodze jedynie w Inowrocławiu, Mogilnie i Gnieźnie, pokonywał swoją trasę w 2 godz. Od 14 grudnia 2014 r. pociąg „Lednica” – choć otrzymał kolejne pięć stacji: Nowa Wieś Wielka, Janikowo, Trzemeszno, Pobiedziska i Poznań Garbary – jedzie z Bydgoszczy Główniej do Poznania Głównego 1 godz. 57 min.

Postoje w Pobiedziskach (9 tys. mieszkańców), Trzemesznie (8 tys.), Janikowie (9 tys.) – a ponadto także w mazurskiej wsi Stare Jabłonki – otrzymały też pociągi InterRegio „Mamry” z Wrocławia do Olsztyna oraz „Drwęca” z Poznania do Olsztyna. Również w tym przypadku zwiększenie liczby postojów nie wiązało się z wydłużeniem czasu podróży – z dniem 14 grudnia 2014r. pociąg „Drwęca” skrócił swój czas jazdy z Poznania do Olsztyna z 4 godz. 15 min. do 4 godz. 4 min.

Czy otwarcie się na pasażerów z mniejszych ośrodków to koncepcja, która segmentowi połączeń InterRegio może dać nowy oddech? – *Dla mieszkańców mniejszych miast dojazd do dużego miasta, by stamtąd kontynuować podróż drogim pociągiem ekspresowym, jest sprawą nieatrakcyjną. Wówczas samochód wypada lepiej* – uważa Michał Beim. – *Połączenia InterRegio stanowią więc pewną alternatywę dla mieszkańców tych miejscowości. Szkoła tylko, że te pociągi są zwalczane przez rząd.*

Karol Trammer

PRZESIADKI

WSIAŚĆ DO POCIĄGU BYLE JAKIEGO

- kolejne piosenki

Jedzie pociąg z daleka,
nikt na stacjach nie czeka
A konduktor pijany
objija się o ściany - o ściany
Jedzie wagon pocztowy,
pocziarz chłop jest morowy
Stoi, bo ma czyraki,
jadą listy i paki - i paki

Wały Jagiellońskie, „Wars wita”

słowa: Rudi Schuberth, album: „Etykieta zastępcza”, 1981

POD DOBRĄ PRASĄ

- pisownia oryginalna

„Czy wiesz, że?
O każdej porze roku w góry i nad morze
warto wybrać się pociągiem PKP Intercity”.

Źródło:

miesięcznik „W podróży”

Wydawca: KOW Media & Marketing.

WYCIEZKI OSOBISTE

- pisze Przechodzień

Mazowsze awangardą

Wędrując po Mazowszu, szukałem malowniczych wiosek, torfowisk, bobrów, stogów, sarenek, drewnianych młynów, żurawi, rzeczek, źródełek... Lecz nie sądziłem, że penetruję krainę, która wytycza trendy społeczno-polityczne, określa przyszłość kraju, stanowiąc awangardę fundamentalnych zmian. W roku 2010 Mazowsze przodowało pod względem liczby nieważnych głosów w wyborach do sejmików. Nieważnych – z powodu nadmiernej liczby krzyżyków przy nazwiskach kandydatów. W roku 2014 ten sposób głosowania przejęły od Mazowsza też inne liczne województwa. Im więcej głosów nieważnych, tym lepszy wynik ma jedna, zawsze ta sama partia, zaś gorszy – inne partie. Ta korelacja pobudza do myślenia i naukowców, i opozycję, i obywateli zwykłych, poważnie stymulując rozwój nauki i rozkwit polskiego intelektu.

WIDOCZNIE



POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

- wybór: Olga i Marcin Rudziński

„ (...) Gdzież ten głos tubalnych zapowiedzi megafon milczy, ni schronienia, ni żadnych gawiedzi. W mrocznym oknie wyblakła informacja, parę cyfr kursów i adnotacja, że bilety u konduktora, bo już minęła kasy otwartej pora (...)”.

Zofia Trzepióra-Noga*
„Na kolejowej”

* malarka z Kłobucka, wiersze pisze w wolnych chwilach podczas plenerów malarskich.

OD BAŁTYKU PO TATRY

- kolejowa księga imion

„Ujście Warty”

Poznań Główny – Kostrzyn

Nazwa pociągu Regio „Ujście Warty” pochodzi od łączącego w ujściu Warty do Odry Parku Narodowego Ujście Warty. Leżący w okolicach Kostrzyna nad Odrą park jest najmłodszym parkiem narodowym w Polsce – został utworzony w 2001 r. Park obejmuje rozlewiska stanowiące ostoję ptaków wodnych i błotnych. Na terenie Parku Narodowego Ujście Warty stwierdzonych zostało prawie 250 gatunków ptaków.

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 otrzymania „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.