

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

Tarcia na stykach



**Porażka samorządowych kolei:
połączenia na pograniczu województw**



Obsługiwany autobusem szynowym SA135 pociąg Kolei Mazowieckich relacji Sierpc – Nasielsk na przystanku Cieksyn.

Szynobusowa ruletka

TABOR Odwołane pociągi, duże opóźnienia, autobusy zastępcze – tak wyglądała druga połowa stycznia 2016 r. na trasach Kolei Mazowieckich obsługiwanych autobusami szynowymi.

W poniedziałek 18 stycznia do południa na trasy nie wyruszyło pięć połączeń na liniach Sierpc – Płock – Kutno i Sierpc – Nasielsk. Sytuacja wynikała z braku taboru po uszkodzeniu szynobusu SA135-016 w zderzeniu ze zwierzęciem, które wybiegło z lasu. Do tego wypadku doszło w pobliżu stacji Płock Trzepowo poprzedniego dnia po godz. 20.00. Unormowanie sytuacji na północno-zachodniej części sieci Kolei Mazowieckich zajęło więc aż kilkanaście godzin.

We znaki dała się między innymi geografia punktów utrzymania taboru. Bazą wszystkich szynobusów Kolei Mazowieckich jest sekcja napraw i eksploatacji taboru w Tłuszczu – oddalonym niemal 160 km od stacji Sierpc, wokół której skupia się większość ruchu realizowanego autobusami szynowymi. Drugie ramię obsługiwane przez Koleje Mazowieckie taboru tego rodzaju to linia Siedlce – Czeremcha (do Siedlec jest z Tłuszcza ponad 80 km).

– Składy obsługujące linie Nasielsk – Sierpc i Sierpc – Kutno zjeżdżają do sekcji w Tłuszczu raz na trzy dni – przynajmniej Katarzyna Łukasik z Kolei Mazowieckich. – Wylączenie takiego pojazdu, w przypadku braku możliwości podstawienia składu rezerwowego, skutkuje odwołaniem połączeń nawet na dwa kolejne dni – głównie z uwagi na fakt, że pojazd musi przebyć długą drogę do sekcji, następnie przejść naprawę i ponownie wyjechać na szlak.

– W zimie pojazd spalinowy wymaga wykonania większej liczby czynności przy obsłudze – dodaje Katarzyna Łukasik. – Problemy spotęgował fakt, że w tym okresie dysponowaliśmy zmniejszoną rezerwą taborową z powodu poszerzonego przeglądu dwóch pojazdów SA135 i naprawy rewizyjnej dwóch pojazdów VT627.

Przez to zdarzało się, że tłuszczańska sekcja nie była stanie wyprawić szynobusów w liczbie niezbędnej do normalnej realizacji rozkładu. W efekcie 20 i 21 stycznia odwołanych zostało w sumie siedem połączeń na linii Sierpc – Nasielsk i dwa połączenia między Sierpcem a Płockiem.

Przy braku rezerwy taboru źródłem problemów stają się nawet drobne usterki czy wręcz standardowe czynności. 19 stycznia pociąg relacji Mińsk Mazowiecki – Czeremcha już z początkowej stacji wyruszył z godzinnym opóźnieniem. Z powodu ograniczonej rezerwy nie mogła nastąpić planowa podmiana składów, przez co pasażerowie musieli czekać aż sekcja w Tłuszczu przeprowadzi czyszczenie i tankowanie szynobusu, który dopiero co zjechał z trasy. Następnego dnia opóźnienie tego samego pociągu wyniosło aż dwie godziny, a wszystko z powodu konieczności naprawy radiotelefonu w pociągu.

28 stycznia na stacji Mordy doszło do awarii pneumatycznego układu hamulca w szynobusie 222M-002 obsługującym pociąg relacji Mińsk Mazowiecki – Czeremcha. Zanim z Tłuszcza dotarł nowy skład, odwołano wszystkie popołudniowe i wieczorne połączenia Kolei Mazowieckich między Siedlcami a Czeremchą.

W zamian za odwołane pociągi pasażerów przewożą autobusy zastępcze. Problem w tym, że ich tras nie da się wytyczyć wiernie z przebiegiem linii kolejowej. Przykładowo między Nasielskiem a Sierpcem autobusy zastępcze nie są w stanie dotrzeć w pobliżu przystanku kolejowego Dalanówek. W przypadku miejscowości Arcelin, Koziębrowy i Mieszaki komunikacja zastępcza zatrzymuje się 150-300 metrów od przystanków kolejowych – może być to zaskoczeniem dla pasażerów nieświadomych odwołania pociągów. Na stronie internetowej Kolei Mazowieckich poinformowano o przyjętej procedurze: „Kierowca zastępczej komunikacji autobusowej będzie dawał sygnał dźwiękowy, a kierownik zwróci uwagę, żeby wszystkie osoby zostały zabrane”.

Regionalni przewoźnicy jadą dalej

POŁĄCZENIA Koleje Mazowieckie poinformowały, że od połowy marca 2016 r. – po zaledwie trzech miesiącach funkcjonowania – wstrzymują kursowanie weekendowego pociągu „Słoneczny” łączącego Warszawę z Trójmiastem. Przewoźnik zapewnia jednak, że decyzja ta nie jest początkiem wycofywania się z segmentu połączeń ponadregionalnych: „PKP Polskie Linie Kolejowe zaplanowały prace modernizacyjne, które spowodują poważne utrudnienia w kursowaniu pociągów. W związku z powyższym znacznie, o blisko 102 min., wydłużyłby się czas jazdy pociągu »Słoneczny«, dlatego spółka podjęła decyzję o tymczasowym odwołaniu pociągu” – poinformowały Koleje Mazowieckie w swoim komunikacie, zapewniając, że kursowanie pociągu zostanie przywrócone wraz z początkiem wakacji.

W połowie marca 2016 r. zmodyfikowane zostaną godziny kursowania drugiego z dalekobieżnych połączeń Kolei Mazowieckich. Pociąg „Dragon” do Krakowa będzie wyruszał z Warszawy dwie godziny wcześniej – o godz. 7.20, a nie jak dotychczas o godz. 9.29. Dzięki temu pasażerowie „Dragon” będą mogli więcej czasu spędzić w Krakowie. Dotychczas bowiem pociąg przyjeżdżał pod Wawel o godz. 12.14 i z powrotem do Warszawy odjeżdżał o godz. 16.18. Od 13 marca 2016 r. będzie docierał do Krakowa na godz. 9.54, a w drogę powrotną wyruszy o godz. 16.10.

Połowa marca to ponadto moment wejścia w segment połączeń dalekobieżnych kolejnych przewoźników regionalnych. Od 13 marca 2016 r. Łódzka Kolej Aglomeracyjna – spółka należąca do samorządu województwa łódzkiego – uruchamia sobotnio-niedzielne pociągi z Łodzi do Warszawy z postojami w Koluszach i Skierniewicach. Tym samym relacja między stolicami województw łódzkiego i mazowieckiego staje się areną konkurencji już trzech przewoźników kolejowych – spółka ŁKA będzie rywalizować o pasażerów z PKP Intercity oraz Przewozami Regionalnymi.

Kolejny z przewoźników regionalnych rozpocznie obsługę dłuższych dystansów na północy Polski. Mowa o należącej do niemieckich kolei Deutsche Bahn spółce Arriva – na co dzień obsługującej połączenia regionalne na terenie województwa kujawsko-pomorskiego – która od 13 marca 2016 r. wprowadza pociągi MultiRegion. Połączenia pod tą marką będą kursować w piątki i niedziele w następujących relacjach: Toruń – Olsztyn, Toruń – Gdańsk, Bydgoszcz – Gdańsk, Gdańsk – Elbląg – Olsztyn oraz Gdańsk – Piła. Trasy pociągów MultiRegion będą przebiegać przez kilka dużych miast leżących poza siecią połączeń dalekobieżnych PKP Intercity: Kwidzyn, Chojnice, Starogard Gdański czy liczący prawie 100 tys. mieszkańców Grudziądz.



fot. Katarzyna Szczepińska-Terjick

Sochaczewski parowóz Px29-1704 podczas naprawy głównej w Jaworzynie Śląskiej.

Wielki powrót małego parowozu

HISTORIA Po pięciu latach przerwy do obsługi muzealnej kolei wąskotorowej Sochaczew – Wilcze Tułowskie ma powrócić parowóz.

Trasę sochaczewskiej kolejki pociąg parowy po raz ostatni przemierzył w październiku 2011 r. Parowóz Px29-1704, z powodu upływu terminu rewizji kotła, nie mógł dalej prowadzić pociągów.

Od tego czasu składy retro – kursujące rokrocznie w sezonie od kwietnia do października – są obsługiwane lokomotywą spalinową Lxd2-342, wyprodukowaną w Rumunii w 1982 r. Zastępstwo to przedłużało się z powodu braku funduszy na naprawę parowozu. Dopiero w lipcu 2015 r. sejmik województwa mazowieckiego przyznał dotację w wysokości 579,5 tys. zł na generalny remont wąskotorowego parowozu.

W listopadzie 2015 r. parowóz Px29-1704 został przetransportowany do Jaworzyny Śląskiej, gdzie obecnie w Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku trwa jego naprawa główna. Zakres prac obejmuje przegląd i naprawę lub wymianę zużytych elementów kotła, podwozia, układu napędowego, układu hamulcowego, instalacji elektrycznej, budki maszynisty i tendra (wagonu do przewozu węgla i wody).

– Planowane zakończenie prac naprawczych wskazane jest na ostatni kwartał bieżącego roku, w związku z czym jest szansa, aby jeszcze w tym roku parowóz Px29 wrócił na szlak – mówi Mikołaj Królikowski z Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, któremu podlega skansen taboru w Sochaczewie wraz z 18-kilometrową linią o rozstawie szyn 750 mm, prowadzącą na skraj Puszczy Kampinoskiej. – Parowóz znów będzie wykorzystywany w czasie regularnych przejazdów retro. Intensywnie myślimy nad tym, aby pociąg retro kursował przez cały rok.

Parowóz Px29-1704 został wyprodukowany w 1929 r. przez Warszawską Spółkę Akcyjną Budowy Parowozów. Następnie służył na kolejach wąskotorowych w różnych częściach Polski. Swoją normalną służbę parowóz zakończył w Werkkowicach, skąd w 1982 r. został przekazany do Sochaczewa, gdzie trwało już gromadzenie zbiorów na potrzeby muzeum kolei wąskotorowych otwartego w 1986 r.

W 1983 r. parowóz Px29-1704 zagrał w serialu Stanisława Barei „Alternatywy 4”, gdzie pomagał mieszkańcom w dogrzewaniu ich bloku w czasie awarii sieci ciepłowniczej. ●

Różne koleje Lotu

ŁUDZIE 28 stycznia 2016 r. prezesem Polskich Linii Lotniczych Lot został Rafał Milczarski, absolwent ekonomii na brytyjskim Uniwersytecie Cambridge. Po powrocie do kraju Milczarski zaangażował się w rozwój konkurencji na rynku kolejowych przewozów towarowych. Stworzył Kolej Bałtycką, która rozpoczęła działalność w 2004 r. – to jeden z pierwszych w Polsce prywatnych operatorów towarowych. Był też założycielem i dyrektorem zarządzającym działającego od 2007 r. przewoźnika Freightliner PL.

Rafał Milczarski to współtwórca i pierwszy prezes Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych – zrzeszenia prywatnych spółek towarowych, które od 2009 r. walczy o równy dostęp do infrastruktury kolejowej i sprawiedliwą konkurencję na rynku.

Na stanowisku prezesa Lotu Rafał Milczarski zastąpił Marcina Celejewskiego, którego wcześniejsza kariera również była związana z koleją. Celejewski od 2012 r. do 2015 r. zasiadał w zarządzie PKP Intercity – najpierw jako wiceprezes ds. handlowych, potem prezes,

a na koniec członek zarządu ds. projektów strategicznych. W czasie rządów Celejewskiego od PKP Intercity odwróciła się jedna czwarta klientów – w 2012 r. spółka przewiozła 35,2 mln pasażerów, a w 2014 r. już tylko 25,5 mln.

Marcin Celejewski przeszedł z PKP Intercity do Lotu w kwietniu 2015 r., gdy właśnie ogłoszono, że rok 2014 udało się Lotowi zamknąć zyskiem z działalności podstawowej wynoszącym 99,4 mln zł – był to pierwszy dodatni wynik od 2007 r. W kwietniu 2015 r. ogłoszono ponadto, że prognoza zakłada zakończenie roku 2015 zyskiem z działalności podstawowej przekraczającym 120 mln zł.

Celejewski początkowo był w Locie wiceprezesem ds. handlowych. Od sierpnia 2015 r. pełnił obowiązki prezesa. Wbrew wcześniejszym prognozom, Lot rok 2015 zamknął stratą na działalności podstawowej wynoszącą 25 mln zł. Wkrótce potem doszło do zmian personalnych w zarządzie Lotu, w ramach których Marcina Celejewskiego zastąpił Rafał Milczarski. Już kilka miesięcy przed tą zmianą, 23 października 2015 r., ze stanowiska przewodniczącego rady nadzorczej Polskich Linii Lotniczych Lot zrezygnował Wojciech Balczun, który pełnił tę funkcję od kwietnia 2012 r. Balczun zasiadanie w radzie Lotu początkowo łączył z pracą w Grupie PKP – w latach 2008-2013 był bowiem prezesem PKP Cargo. ●



Rafał Milczarski.



Marcin Celejewski.

Wycinka pod osłoną nocy

REGION Rosnące na peronie akacje od kilkudziesięciu lat były charakterystycznym elementem przystanku kolejowego w podwarszawskim Piastowie. W nocy z 21 na 22 lutego 2016 r. akacje zostały wycięte. Władze miasta oświadczyły, że doszło do bezprawnego zniszczenia drzew na zlecenie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

Cała sprawa zaczęła się 25 maja 2015 r., kiedy to poznańskie Biuro Projektów Komunikacyjnych w imieniu PKP PLK złożyło w piastowskim urzędzie miasta wniosek o zezwolenie na wycinkę akacji. Wskazano, że drzewa są obumarłe oraz kolidują z powstającym ekranem akustycznym. Burmistrz Piastowa Grzegorz Szuplewski nie zgodził się z oceną stanu drzew i decyzją wydaną 12 czerwca 2015 r. nie zezwolił na wycinkę. Biuro projektowe nie złożyło odwołania od tej decyzji.

Przeprowadzoną w lutym 2016 r. nocną wycinkę drzew spółka PKP PLK uzasadnia uzyskaną w sierpniu 2015 r. opinią starosty powiatu pruszkowskiego. Problem w tym, że starosta nie jest organem uprawnionym do zezwalania na usuwanie drzew. Zgodnie bowiem z art. 83a ustawy o ochronie przyrody, zgody na wycinkę mogą być wydawane wyłącznie przez samorząd na poziomie gminnym – reprezentowany przez wójta, burmistrza lub prezydenta miasta.

To już kolejne kontrowersje związane z drzewami rosnącymi przy torach. Przypomnijmy, że w maju 2015 r. Urząd Transportu Kolejowego nakazał wycięcie wszystkich drzew rosnących w 15-metrowym pasie od linii Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Decyzja UTK pierwotnie miała zostać wykonana do 1 marca 2016 r. W grudniu 2015 r. termin został przesunięty na 1 marca 2018 r. ●

Tarcia na stykach

Porażka samorządowych kolei: połączenia na pograniczu województw

Styki – tak w żargonie pracowników spółek kolejowych i urzędników samorządowych określa się linie kolejowe przekraczające granice województw.

Styki to na polskiej kolei jeden z regularnie dających o sobie znać problemów. Albo połączenia kolejowe urywają się przed granicą województwa, albo w pobliżu granicy konieczne są przesiadki między pociągami różnych przewoźników – przy czym często pojawia się problem braku synchronizacji oferty przewozowej spółek działających w sąsiednich regionach.

Lepsze relacje?

Na problem uciążliwych przesiadek na styku regionów w lutym 2013 r. zwrócił uwagę ówczesny radny mazowieckiego sejmiku Andrzej Łuczycycki, kierując interpelację do marszałka województwa Adama Struzika: „Kończenie relacji pociągów na granicach województw pokazało, że jest to rozwiązanie niewygodne i niefunkcjonalne dla pasażerów, powodujące odpływ podróży do środków transportu drogowego”. Jednocześnie Łuczycycki przedstawił koncepcję poprawy oferty kolei na styku regionów.

Propozycja zakładała, aby relacje części pociągów Kolei Mazowieckich kursujących z Radomia do Skarżyska-Kamiennej wydłużyć do Kielc, jednocześnie przedłużając do Radomia trasy wybranych pociągów świętokrzyskich Przewozów Regionalnych łączących Kielce ze Skarżyskiem-Kamienną. Istotą koncepcji nie było zwiększanie liczby pociągów, lecz po prostu scalenie istniejących kursów i obsługa całej relacji z Radomia do Kielc bezpośrednimi połączeniami wymiennie przez dwóch przewoźników. Łuczycycki zaproponował, by na podobnej zasadzie scalić relacje Radom – Dęblin (Koleje Mazowieckie) i Dęblin – Lublin (lubelskie Przewozy Regionalne).

Pracownicy Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w odpowiedzi na interpelację stwierdzili, że „ze strony formalno-prawnej nie ma przeszkód, by przewozy w proponowanych relacjach mogły być realizowane”. Od razu jednak całą sprawę odłożyli *ad Kalendas Graecas*: „Nie wykluczamy możliwości uruchomienia w przyszłości połączeń w bezpośrednich relacjach, co z pewnością wymaga przeprowadzenia analiz i rozmów z partnerami z województw ościennych”. I dodali: „W chwili obecnej koncentrujemy się na zapewnieniu dogodnych przesiadek na stacjach węzłowych, aby zminimalizować uciążliwość wynikającą z braku bezpośrednich połączeń”.

Uciążliwe skomunikowania

Dziś, gdy od złożenia powyższych deklaracji mijają trzy lata, pasażerowie na



• Przesiadka na granicy. Pociąg świętokrzyskich Przewozów Regionalnych z Kielc wjeżdża do Skarżyska-Kamiennej. Na odjazd oczekuje pociąg Kolei Mazowieckich do Radomia. Tych relacji od lat nie udaje się scalić w jedno połączenie.

styku województw mazowieckiego i świętokrzyskiego wciąż borykają się z uciążliwościami przesiadek. Bezpośrednie pociągi regionalne łączące Radom z Kielcami po dziś dzień nie zostały uruchomione, natomiast skomunikowania między składami relacji Radom – Skarżysko-Kamienna i Skarżysko-Kamienna – Kielce nadal pozostawiają wiele do życzenia. Zdarza się, że w Skarżysku-Kamiennej pasażerowie mają tylko cztery minuty na przejście wysoką kładką z peronu pierwszego na peron trzeci. Są też sytuacje, gdy pociąg Przewozów Regionalnych do Kielc odjeżdża ze Skarżyska-Kamiennej siedem minut przed przyjazdem pociągu Kolei Mazowieckich z Radomia, przez co na następne połączenie trzeba czekać prawie godzinę. A wszystko to w pełni zgodnie z rozkładem jazdy.

Niedawno podobne problemy częściowo udało się rozwiązać, eliminując konieczność przesiadek na jednym z ciągów na styku województw mazowieckiego i lubelskiego. Od połowy grudnia 2015 r. trasę trzech dziennie pociągów Przewozów Regionalnych relacji Terespol – Łuków wydłużono tak, że wjeżdżają one w głąb województwa mazowieckiego – do Siedlca. Bezpośrednie połączenia w tej relacji zostały wprowadzone z inicjatywy samorządu województwa lubelskiego.

Eliminacja przesiadek

– *Wprowadzenie pociągów z Terespoli do Siedlec nastąpiło na wniosek mieszkańców. Wychodząc naprzeciw ich oczekiwaniom, samorząd lubelski porozumiał się z władzami Mazowsza w sprawie utworzenia bezpośrednich połączeń* – wyjaśnia Michał Stilger z Przewozów Regionalnych. – *Dzięki*

wyeliminowaniu przesiadek w Łukowie mogliśmy ułatwić dojazd z okolic Terespoli i Białej Podlaskiej w kierunku Siedlec i Warszawy.

W efekcie odcinek Łuków – Siedlce jest więc od niedawna obsługiwany wspólnie przez Koleje Mazowieckie i lubelski oddział spółki Przewozy Regionalne.

– *Całość finansowania połączeń Terespol – Siedlce realizowanych przez Przewozy Regionalne odbywa się z budżetu województwa lubelskiego* – informuje Beata Górka z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego, która jednak dodaje, że jak na razie nie należy się spodziewać uruchomienia kolejnych pociągów wjeżdżających z Lubelszczyzny na teren województwa mazowieckiego, które bezpośrednio połączyłyby na przykład Lublin z Radomiem czy Dęblin z Siedlcami. – *Ze względu na ograniczone możliwości finansowe nie przewidujemy zwiększania pracy na odcinkach położonych poza obszarem województwa lubelskiego.*

Sytuacje graniczne

Drugim ciągiem, na którym Koleje Mazowieckie prowadzą wspólną obsługę wraz ze spółką Przewozy Regionalne, jest linia Siedlce – Czeremcha przekraczająca granicę województw mazowieckiego i podlaskiego mostem na Bugu niedaleko Siemiatycz. Kooperacja dwóch przewoźników trwa tu już od 2007 r. To na tej linii sieć połączeń regionalnych Kolei Mazowieckich sięga najgłębiej w sąsiednie województwo – podlaska Czeremcha leży 35 km za granicą województwa mazowieckiego.

Na pozostałych ciągach Koleje Mazowieckie docierają tylko do pierwszej ►

► większej stacji za granicą województwa, wjeżdżając zwykle co najwyżej kilka kilometrów w głąb sąsiednich regionów.

Nawet tej zasady nie dochowano jednak na drugiej linii na styku województw mazowieckiego i podlaskiego: magistrali Warszawa – Białystok. Na tej trasie pociągi Kolei Mazowieckich z kierunku Warszawy docierają tylko do stacji Małkinia, leżącej aż 20 km przed granicą z województwem podlaskim.

Co więcej, analogiczna sytuacja ma miejsce na Podlasiu: pociągi spółki Przewozy Regionalne z kierunku Białegostoku kończą bieg w Szepietowie, położonym nieco ponad 20 km przed granicą z województwem mazowieckim. W efekcie na linii Warszawa – Białystok, na styku regionów, istnieje 40-kilometrowa wyrwa całkowicie pozbawiona ruchu pociągów regionalnych oraz obsługi lokalnych stacji i przystanków.

W wyrwie tej znalazły się mazowieckie gminy Zaręby Kościelne i Szulborze Wielkie – na ich terenie leży stacja Zaręby Kościelne oraz przystanki Kietlanka i Szulborze-Koty. Obydwie gminy są całkowicie odcięte od połączeń kolejowych: pociągi regionalne zostały zlikwidowane w lutym 2009 r., a składy dalekobieżne przejeżdżają przez teren tych gmin bez zatrzymania.

– *Spoleczność lokalna wciąż wykazuje zainteresowanie sprawą wprowadzenia pociągów* – podkreśla Józef Rostkowski, wójt gminy Zaręby Kościelne. Mieszkańcy i przedstawiciele lokalnych władz regularnie występują z wnioskami o przywrócenie połączeń kolejowych. W jednym z pism skierowanych do władz województwa mazowieckiego radny gminy Zaręby Kościelne Waldemar Chojnowski pisał: „Czujemy się tak jak byśmy zostali odcięci od świata, zapomniani przez Boga i ludzi. Uważamy, że zasadniczy problem tkwi w położeniu gmin na pograniczu województw mazowieckiego i podlaskiego”.

Tak, ale kiedyś

W 2013 r. o dwóch mazowieckich gminach pozbawionych połączeń przypomniała sobie centrala PKP S.A. i zaproponowała... rozbiórkę peronów na odcinku między Małkinią a granicą województw. Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do pisma z tą propozycją, które do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego przesłał departament spraw systemowych centrali PKP S.A.: „Jeśli nie uwzględnicie Państwo w planach województwa obsługi pociągami relacji Małkinia – Czyżew, wówczas zasadnym jest rozważenie likwidacji nieużywanych aktualnie peronów (Zaręby Kościelne, Kietlanka, Szulborze-Koty)”.

Jaka była reakcja samorządu województwa mazowieckiego? – *W odpowiedzi na wystąpienie PKP S.A. dotyczące przyszłości przewozów kolejowych na odcinku Małkinia – Czyżew, zarząd województwa wyraził negatywną opinię dotyczącą fizycznej likwidacji przystanków Zaręby Kościelne, Kietlanka i Szulborze-Koty. Ponadto władze województwa wyraziły zainteresowanie realizacją przewozów na odcinku Małkinia –*



• „Czujemy się odcięci od świata, zapomniani przez Boga i ludzi“. Pozbawiona połączeń kolejowych Kietlanka tuż przy granicy województw mazowieckiego i podlaskiego.

Czyżew – mówi Marta Milewska, rzeczniczka Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego.

Choć władze Mazowsza ogólnie deklarują chęć wydłużenia do Czyżewa części pociągów docierających obecnie tylko do Małkini, to nie wskazują ani ile połączeń miałyby obsługiwać ten odcinek, ani nawet kiedy miałyby nastąpić te reaktywacje.

Najpierw najczęściej przywoływanym kontrargumentem dla przywrócenia połączeń była wróżona niska frekwencja. Obecnie władze województwa zaczęły stawiać nowy warunek, który oznacza odsunięcie momentu przywrócenia pociągów o kolejnych kilka lat: – *Potencjał miejscowości położonych pomiędzy Małkinią a granicą województwa będzie ponownie przeanalizowany po zakończeniu modernizacji linii kolejowej Warszawa – Białystok* – zapowiada Marta Milewska. Prace modernizacyjne na magistrali łączącej stolicę województwa mazowieckiego i podlaskiego, wedle optymistycznych scenariuszy, mają zakończyć się w 2020 r.

Pociągiem w próżnię

W ostatnim czasie powstała kolejna na sieci połączeń kolejowych wyrwa na styku regionów. Tym razem w środku Polski – pociągi Kolei Mazowieckich z kierunku Radomia docierają do Drzewicy, pierwszej stacji położonej w województwie łódzkim. I tam trafiają w próżnię. Wszystko przez to, że w grudniu 2015 r. doszło do likwidacji ruchu pociągów na położonym po łódzkiej stronie dalszym odcinku Drzewica – Tomaszów Mazowiecki.

W wyniku tej decyzji władz województwa łódzkiego nie tylko pogorszyła się dostępność komunikacyjna obszarów położonych przy granicy regionów, ale jednocześnie przestała istnieć możliwość podróży pociągiem z Radomia do Łodzi. Dziś najkrótsza droga kolejaj między tymi miastami wiedzie obecnie przez Warszawę, z koniecznością przesiadki i nadłożenia prawie 100 km.

Nawet na funkcjonujących trasach między sąsiednimi regionami oferta przewozowa bywa zaledwie symboliczna. Jest to szczególnie widoczne na jedynym czynnym ciągu pokonującym granicę województw mazowieckiego i kujawsko-pomorskiego: relacja Sierpc – Toruń jest obsługiwana zaledwie jednym połączeniem na dobę (uruchamia je spółka Arriva realizująca przewozy regionalne w województwie kujawsko-pomorskim).

Na marginesie oferty

Od 1999 r. – a więc od momentu powstania 16 dużych województw, z biegiem lat zyskujących coraz szersze kompetencje w zakresie organizowania kolei regionalnej – ruch pociągów pasażerskich został zlikwidowany na pięciu ciągach przekraczających granice województwa mazowieckiego z sąsiednimi regionami. Mowa o liniach Ostrołęka – Szczytno (województwo warmińsko-mazurskie), Ostrołęka – Łapy (podlaskie), Pilawa – Łuków (lubelskie), Mszczonów – Skierniewice (łódzkie) i Sierpc – Brodnica (kujawsko-pomorskie).

– *Granice województw stanowią zaskakująco poważną barierę dla organizatorów przewozów kolejowych. Przebieg granic często jest wykorzystywany jako pretekst do skracania, ograniczania czy wręcz likwidacji połączeń. poszczególne Urzędy marszałkowskie wąsko patrzą na obsługę swojego obszaru, traktując połączenie z sąsiednim regionem jako margines oferty. Tym bardziej, że prawo w żaden sposób nie obliguje do współpracy* – mówi dr Jakub Majewski, prezes fundacji Pro Kolej. I dodaje: – *Unia Europejska od wielu lat stara się zbudować wspólny system kolejowy, tak zwany Single European Area, likwidując bariery pomiędzy poszczególnymi krajami. A w tym samym czasie w Polsce problem granic województw dzielących sieć kolejową pokazuje, że idziemy w odwrotnym kierunku.*

Karol Trammer

Metro co pół godziny

Tylko jeden na stu warszawiaków każdego dnia porusza się po mieście koleją

Gdy w październiku 2005 r. warszawska Szybka Kolej Miejska inaugurowała swoją działalność, przedstawiano to jako początek tworzenia w Warszawie kolejowego metra – na wzór niemieckich systemów S-Bahn czy będącej krwiobiegiem aglomeracji paryskiej kolei RER. Przez dziesięć lat sieć warszawskiej SKM rozrosła się do ponad 100 km długości. Cztery linie miejskiej spółki kolejowej obsługują dziś Warszawę oraz siedem podstołecznych miast i gmin.

Po pierwszej dekadzie rozwijania Szybkiej Kolei Miejskiej władze Warszawy w ramach badania Barometr Warszawski spytały mieszkańców, jak często przemieszczają się koleją po mieście. 71% ankietowanych odpowiedziało, że wcale. A zaledwie 1% badanych zadeklarował, że po Warszawie każdego dnia porusza się pociągami.

S-Bahn po polsku

Na wciąż niewielką rolę kolei miejskiej wskazują też statystyki Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie: w 2015 r. SKM przewiozła 25 mln pasażerów, tymczasem z metra w ubiegłym roku skorzystały 224 mln pasażerów, z tramwajów – 272 mln, natomiast z autobusów – 574 mln.

Warszawie ciągle daleko do Berlina, gdzie koleją S-Bahn odbywa się jedna trzecia przejazdów transportem zbiorowym. W 2014 r. berlińska kolej S-Bahn na swojej 327-kilometrowej sieci przewiozła 414 mln pasażerów – to więcej niż cała kolej w Polsce (w 2014 r. wszyscy polscy przewoźnicy kolejowi mieli 269 mln pasażerów).

W Hamburgu, liczącym podobnie jak Warszawa niespełna 1,8 mln mieszkańców, z pociągów S-Bahn na sieci o długości 144 km skorzystały w 2014 r. 266 mln pasażerów. W niemal trzykrotnie mniejszym od Warszawy Stuttgarcie kolej S-Bahn przewiozła 121 mln osób. To ukazuje potencjał tkwiący w miejskim wykorzystaniu kolei.

Szybciej niż taksówka

W Warszawie potencjał kolejowego metra widoczny jest głównie w czasach przejazdu. Z leżącego przy południowo-zachodniej granicy Warszawy osiedla Niedźwiadek do centrum miasta pociągiem linii S1 jedzie się 19 min. – dwa razy szybciej niż autobusem przyspieszonym. Z Rembertowa do Śródmieścia linią S2 jedzie się kwadrans. Z przystanku kolejowego Warszawa Toruńska na obrzeżach Bródna, jednego z największych stołecznych osiedli, linią S3 można dojechać do centrum w 17 min. Szybciej trudno przejechać nawet taksówką.

Problem w tym, że kolej i miasto w zbyt wielu częściach Warszawy wciąż są od siebie odwrócone. Dobrze widać to z pociągów linii S3, które po ruszeniu z dworca Warszawa Wschodnia mijają dwa osiedla i duże centrum handlowe, przejeżdżając nad Aleją



• Pociąg Szybkiej Kolei Miejskiej rusza z przystanku Warszawa Toruńska na obrzeżach osiedla Bródno. Do centrum Warszawy dojedzie w zaledwie 17 minut.

Solidarności, jedną z najważniejszych warszawskich arterii, następnie nad Rondem Żaba, wziętem tramwajów i autobusów. Ale zatrzymują się dopiero po pokonaniu prawie 6 km – na ukrytej wśród magazynów i bocznic stacji Warszawa Praga.

Otwieranie kolei na miasto

W 2007 r. stołeczny Zarząd Transportu Miejskiego, myśląc o przyszłości dopiero wtedy raczkującej Szybkiej Kolei Miejskiej, zwrócił się do spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, by w ramach wówczas zbliżającej się wówczas modernizacji linii Warszawa – Gdańsk zostały zbudowane nowe przystanki między stacjami Warszawa Wschodnia i Warszawa Praga: nad Al. Solidarności i nad Rondem Żaba. W PKP PLK wnioski te zignorowano. To zablokowało powrót do koncepcji otwierania na miasto linii obwodowej: podkowy łączącej Warszawę Wschodnią z Warszawą Zachodnią przez Warszawę Gdańską. Realizację tej idei zaczęto w latach 1986-1989 zbudowaniem przystanków Zoo, Koło i Kasprzaka.

Do dogęszczania postojów, na razie na innych ciągach niż linia obwodowa, wrócono w 2008 r., od kiedy w Warszawie otwarto już pięć przystanków: Aleje Jerozolimskie, Żwirki i Wigury, Lotnisko Chopina, Zacisze-Wilno oraz Ursus-Niedźwiadek.

Od co najmniej kilkunastu lat jedynie się mówi o potrzebie budowy przystanków na dwutorowej linii od Warszawy Gdańskiej przez Bemowo, Jelonki, Gołąbki do Pruszkowa. Bez nich z biegnącego przez rozbudowujące się osiedla ciągu nadal będą korzystać jedynie składy towarowe. Spółce PKP PLK wcale jednak nie spieszy się do przystosowania tej linii do potrzeb kolei miejskiej – tory biegnące przez zachodnią Warszawę kolejarze nadal wolą widzieć jako trasę dedykowaną składom towarowym

przejeżdżającym przez stolicę oraz jako objazd dla pociągów dalekobieżnych podczas remontów w węźle warszawskim.

Nie wpaść w lukę

Warszawski ZTM od kilku lat dąży do skierowania potoków pasażerskich na kolej. W ramach tych działań przyspieszone linie autobusowe z dzielnic Rembertów i Wesoła przestały docierać do ścisłego centrum Warszawy. W zamian z różnych części tych dzielnic zaczęły kursować autobusy do stacji obsługiwanych przez SKM. To polityka od lat stosowana przy uruchamianiu kolejnych odcinków metra.

Pasażerowie dowożeni do kursującego co kilka minut metra zwykle szybko przekonują się, że warto pojechać z przesiadką, ale za to znacznie szybciej. Pasażerowie kierowani do pociągów mogą tymczasem trafić na dłuższą lukę między połączeniami – częstotliwość linii SKM daleka jest od standardów transportu miejskiego: poszczególne linie kursują tylko raz lub dwa razy na godzinę.

Powozem, po trasach obsługiwanych przez SKM kursują też pociągi Kolei Mazowieckich, co z jednej strony uzupełnia ofertę, ale z drugiej... ogranicza możliwości rozwoju oferty SKM. Dla miejskiego przewoźnika nie zawsze starcza miejsca na torach. Widać to na przecinającej centrum Warszawy linii średnicowej. Część pociągów SKM kursuje nitką podmiejską, zatrzymując się na przystankach Ochota, Śródmieście, Powiśle i Stadion. Reszta pociągów kursuje nitką dalekobieżną, przez co pomija powyższe przystanki i w sercu stolicy zatrzymuje się tylko na dworcu Warszawa Centralna. Dopóki pasażer, chcący skorzystać z SKM, będzie musiał biegać różnymi dworcami, dopóty nie potraktuje kolejowego metra poważnie.

Karol Trammer

Czas na tramwaj

Nowe inwestycje tramwajowe.
Następne przystanki:
Radom? Płock?

• Ulica Traugutta w Radomiu.
Kiedy pojedą nią tramwaje?



• Przebieg linii proponowany przez Radomskie Towarzystwo Naukowe.

W grudniu 2015 r. rozpoczęły kursowanie tramwaje w Olsztynie. To pierwsza w Polsce nowa sieć od 1959 r., kiedy to uruchomiono tramwaje w Częstochowie.

Nowa sieć tramwajowa w stolicy województwa warmińsko-mazurskiego liczy 11 km – składa się na nią główny ciąg łączący dworzec główny, centrum miasta z największymi osiedlami Nagórki i Jaroty, a także dwie odnogi: na Stare Miasto oraz na uniwersytet. Do Olsztyna tramwaj wrócił po 50 latach – poprzednio tramwaje kursowały tu w latach 1907-1965, lecz na zupełnie innych trasach niż dziś.

Pobudzić miasto

Czy na tramwajowej mapie zaczną pojawiać się kolejne miasta? Coraz głośniej o tramwaju mówi się w Radomiu. Według koncepcji Radomskiego Towarzystwa Naukowego, linia tramwajowa powinna bieć przez miasto na osi północ-południe: od największego radomskiego szpitala na Józefowie, przez osiedle Michałów, główny kampus Uniwersytetu Technologiczno-Humanistycznego, komendę policji, Śródmieście (tu przy urzędzie miejskim krzyżując się z deptakiem na ul. Żeromskiego), dalej przez dworzec kolejowy, największe radomskie osiedle Ustronie i następnie na osiedle Prędocinek.

Proponowany przebieg pokrywa się z najważniejszymi odcinkami magistralnych linii autobusowych 7 i 9. – *Doświadczenia miast europejskich pokazują, iż wprowadzenie tramwaju skutkuje kilkudziesięcioprocentowym wzrostem wykorzystania transportu publicznego na danej trasie* – mówi dr Łukasz Zaborowski, sekretarz zarządu Radomskiego Towarzystwa Naukowego. – *To przekłada się na pobudzenie życia społeczno-gospodarczego w śródmieściu. Użytkownik transportu publicznego jest bowiem naturalnym „klientem” tradycyjnego miasta, podczas gdy zmotoryzowany – hipermarketów.*

Transport egalitarny

Tramwaj w Radomiu to dziś przede wszystkim wizja środowisk naukowych i

organizacji społecznych. Wzór dla nich stanowi Francja, gdzie w wielu miastach powstają nowe sieci tramwajowe. Tylko od 2000 r. zbudowano je w 17 z nich – większość to ośrodki mniejsze od liczącego 217 tys. mieszkańców Radomia.

Na przykład w 2013 r. uruchomiono tramwaje w 135-tysięcznym Tours, od 2012 r. sieć tramwajowa działa w liczącym 139 tys. mieszkańców mieście Brest, a w 2011 r. miejska komunikacja szynowa zaczęła funkcjonować w Reims. Tu linia tramwajowa biegnie przez całe miasto z północy na południowy zachód – aż do zlokalizowanego na przedmieściach dworca Champagne na linii TGV łączącej Paryż ze Strasburgiem. Z tramwajów w 183-tysięcznym Reims korzysta ponad 40 tys. pasażerów dziennie.

W 2011 r. komunikację tramwajową uruchomiono też w 150-tysięcznym Angers. Jako wicemer miasta odpowiadała za to Bernadette Caillard-Humeau, która w styczniu 2016 r. odwiedziła Radom, by przekonywać, że inwestycja w tramwaj to odnowa miasta. – *Poprawiliśmy jakość przestrzeni publicznej i centrum jest dużo bardziej przyjazne dla pieszych* – mówiła radomskiej „Gazecie Wyborczej”. – *To, co jest rewolucją, to egalitarność tramwaju, jest dostępny dla wszystkich. Matka może wjechać z wózkiem, bez problemu wsiadając niepełnosprawni.*

Polityka (anty)tramwajowa

Obecnie największą przeszkodą na radomskiej drodze do tramwaju są polskie regulacje korzystania z funduszy unijnych. Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego w ogóle nie przewiduje wsparcia dla budowy linii tramwajowych, natomiast krajowy Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko w zakresie inwestycji tramwajowych jest ograniczony do miast wojewódzkich. Odcina to chociażby możliwość renesansu miejskiej komunikacji szynowej w Bielsku-Białej, Inowrocławiu, Jeleniej Górze, Legnicy czy Wałbrzychu. W tych miastach komunikację tramwajową zlikwidowano na przełomie lat 60. i 70. XX wieku.

Prezydent Radomia

Radosław Witkowski uważa tramwaj za ważny czynnik rozwoju miast, lecz zaznacza, że w Radomiu do tworzenia komunikacji tramwajowej można będzie przystąpić dopiero po pojawieniu się możliwości zewnętrznego dofinansowania inwestycji: – *W chwili obecnej musielibyśmy jej koszt, sięgający kilkuset milionów złotych, w całości pokryć z własnego budżetu. Nie stać nas na to.*

Dr Łukasz Zaborowski: – *Postawa unikania tematu tramwaju pod pretekstem niedostępności środków jest rozczarowująca. Trudno bowiem przechodzić do porządku dziennego nad faktem, że Radom, miasto ponad dwustutysięczne, w ogóle nie ma możliwości ubiegania się o wsparcie unijne na tego rodzaju inwestycję – świetnie przecież wpisującą się w unijną politykę wspierania transportu niskoemisyjnego.*

W obliczu braku dostępu do unijnych funduszy już kilka lat temu stanął Płock. Tu w listopadzie 2010 r., na finiszu kampanii przed wyborami samorządowym, spółka Inwestycje Miejskie ogłosiła przetarg na projekt i budowę 10-kilometrowej linii tramwajowej z największego osiedla Podolszyce przez centrum do szpitala w zachodniej części miasta. Przetarg objął też budowę zajezdni i zakup 10 tramwajów.

Wybory w 2010 r. przyniosły zmianę na stanowisku prezydenta Płocka – Mirosława Milewskiego zastąpił Andrzej Nowakowski. Zmianie uległo też podejście do tramwaju. Już w połowie stycznia 2011 r. płockie Inwestycje Miejskie wycofały się z ogłoszonego przetargu – nowe władze miasta zrezygnowały bowiem z emisji obligacji, z których miały pochodzić fundusze na budowę linii tramwajowej.

Jednak w sierpniu 2014 r., gdy zbliżały się kolejne wybory samorządowe, prezydent Nowakowski zapowiedział, że jeśli pojawi się możliwość dostępu do zewnętrznych funduszy, wówczas wizję stworzenia w Płocku komunikacji tramwajowej będzie należało traktować poważnie.

Karol Trammer

WYCIEZKI OSOBISTE

- pisze Przechodzień

Za mało dla Zygmunta

Kiedys istniały, na przykład Piaseczno Przeladunkowe, specjalne stacje na styku linii normalnotorowej z wąskotorową. Tam duże wagony z towarem wjeżdżały na wagony małe. Potem przez pola sunął pociąg wąskotorowy złożony z małych wagonów wiozących duże. Było to bardzo widowiskowe, ale za mało widowiskowe dla Zygmunta. On marzył, aby utworzyć sieć kolejową złożoną z trzech czy czterech rodzajów torów o różnej szerokości. Wówczas przez pola jechałby pociąg wąskotorowy złożony z wagonów wiozących wagon większy, na którym byłby jeszcze większy, a na tym jeszcze większy, a na nim jeszcze większy.

WSIAŚĆ DO POCIĄGU BYLE JAKIEGO

- kolejne piosenki

*Odjechałaś tym pociągiem tak daleko
Tak daleko, gdzie się kończy prawie ziemia
Tam gdzie niebo z każdą chwilą coraz niżej, gdzie wiatr
Tak daleko, gdzie niczego prawie nie ma, o nie*

Skaldowie, „Na wszystkich dworcach świata”

słowa: Leszek Aleksander Moczulski, album: „Ty”, 1970

OD BAŁTYKU PO TATRY

- kolejowa księga imion

„Łuczniczka” Warszawa Wschodnia – Bydgoszcz Główna

Jeden z pociągów InterCity kursujących między Warszawą a Bydgoszczą swoją nazwę nosi od Łuczniczki – rzeźby stojącej w bydgoskim Parku Kochanowskiego. Odsłoniętą w 1910 r. rzeźbę stworzył berliński artysta prof. Ferdinand Lepcke. Licząca 175 cm wzrostu łuczniczka z czasem stała się jednym z największych symboli Bydgoszczy. W mieście leżącym u ujścia Brdy do Wisły nazwę „Łuczniczka” noszą między innymi klub siatkarski, hala widowiskowo-sportowa, korporacja taksówkowa czy restauracja. Po ponad 100 latach powstała w Bydgoszczy druga rzeźba łuczniczki – odsłonięto ją w kwietniu 2013 r. przed budynkiem opery. Nova Łuczniczka przedstawiona jest w rozluźnionej pozycji tuż po oddaniu strzału – inaczej niż jej starsza o 103 lata siostra, która została uwieczniona w momencie napinania łuku przed wypuszczeniem strzały.

WIDOCZNI



POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

- wybór: Olga i Marcin Rudziński

„Luty.

W pierwszym tygodniu Jaś i Jacek jadą kibicować na międzynarodowe zawody narciarskie do Zakopanego. Jaś do staje sto złotych. Jacek o siedemnaście więcej.

Pociąg odjeżdża o 6.25 rano. (»Trzeba będzie wstać o 5-ej – okropność«).

»Furaż na drogę« dla chłopców kosztuje Zochę cztery złote, tragarz – półtora. Kawa w bufecie kolejowym dla całej trójki – 2,20 zł. Stryjeńska odprowadza synów do pociągu. Musi więc jeszcze kupić peronówkę. Płaci trzydzieści groszy.”

Angelika Kuźniak*

„Stryjeńska. Diabli nadal!”

* kulturoznawczymi po uniwersytecie we Frankfurcie nad Odrą autorka powieści reporterskich między innymi o Ewie Demarczyk, cygańskiej poetce Papuszy czy o malarce Zofii Stryjeńskiej

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.

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 2,40 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przesyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.