

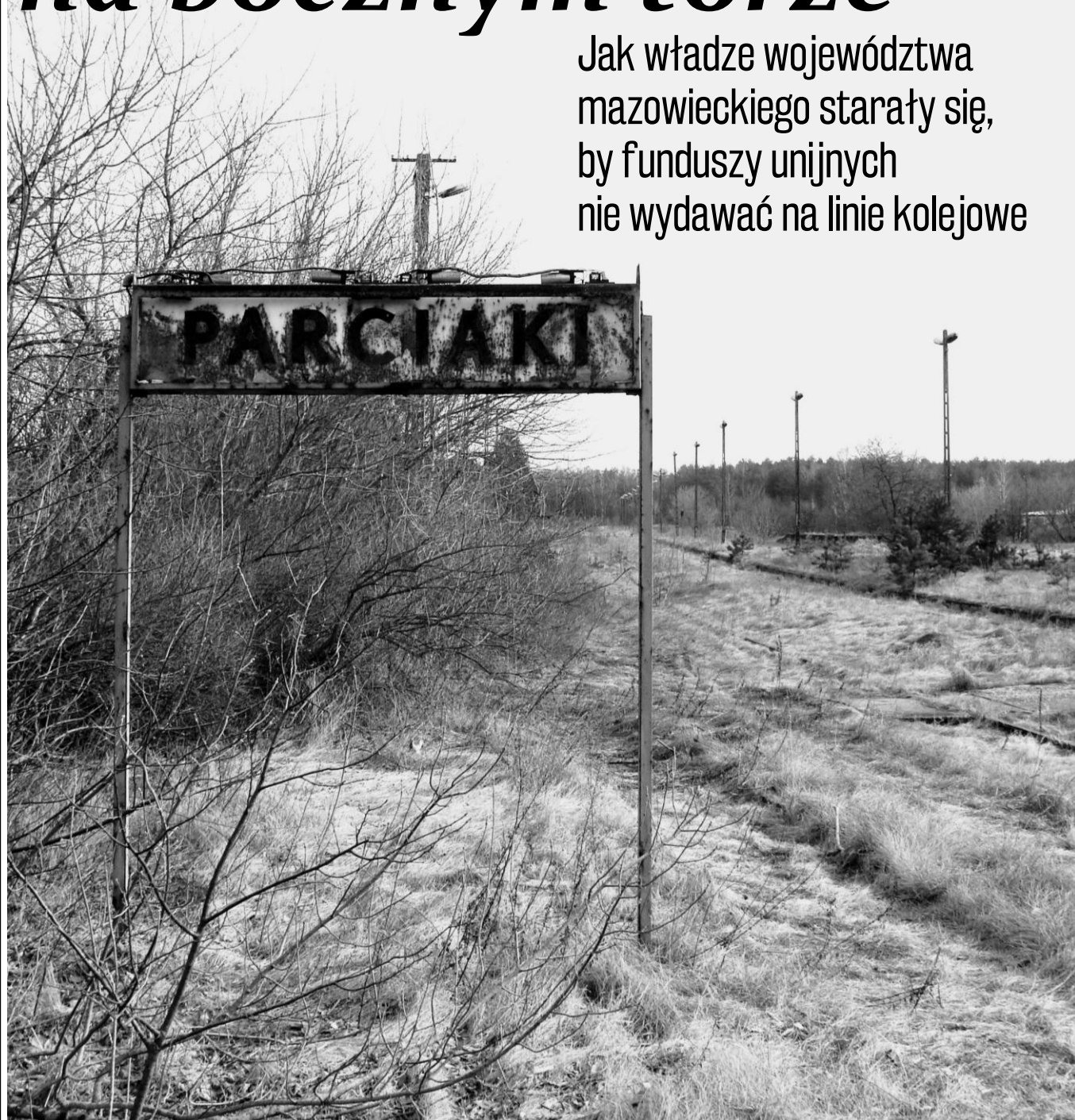
# Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

# €uro

## *na bocznym torze*

Jak władze województwa mazowieckiego starały się, by funduszy unijnych nie wydawać na linie kolejowe



## KORUPCJA

## PKP, Światowe Dni Młodzieży i CBA

W piątek 3 marca 2017 r. prokuratura postawiła wszystkim czterem osobom zasiadającym w zarządzie PKP zarzuty niegospodarności i nieumyślnego wyrządzenia szkody spółce. Dzień wcześniej Centralne Biuro Antykorupcyjne zatrzymało w związku z tą sprawą pięć innych osób – między innymi dwóch pracowników centrali PKP.

Ostatnie zdarzenia mają związek ze śledztwem, które CBA prowadzi pod nadzorem Prokuratury Okręgowej w Warszawie. Dotyczy ono wyrządzenia PKP znacznej szkody majątkowej w wyniku zawarcia w maju 2016 r. umowy ze spółką Sensus-Group na „realizację przedsięwzięć profilaktycznych w zakresie zagrożeń terroryzmem bombowym”. Umowa została zawarta w związku z odbywającymi się od 27 do 31 lipca 2016 r. Światowymi Dniami Młodzieży. Chodziło o opracowanie procedur, planów ewakuacji oraz przeszkolenie pracowników. Wartą 1,9 mln zł umowę z Sensus-Group zawarto z pominięciem procedur przetargowych.

Przedstawiciele PKP zawarli umowę ze spółką nie posiadającą siedziby, lecz korzystającą z usług wirtualnego biura (czyli firmy używającej swój adres innym firmom). Szukających kontaktu ze spółką Sensus-Group poprzez jej witrynę internetową witają słowa: „Nie szukaj z nami kontaktu. My znajdziemy ciebie”. Jak informuje strona spółki, „oferta grupy Sensus składa się z podstawowych czterech obszarów kompetencji: bezpieczeństwo; zasoby ludzkie; doradztwo strategiczne (w tym międzynarodowe); szkolenia, warsztaty, gry decyzyjne”. Chcąc zapoznać się z doświadczeniem spółki Sensus-Group, trafimy na napis: „W tym miejscu będziemy umieszczali kolejne referencje firmy oraz jej stałych podwykonawców”.

Umowę w imieniu PKP podpisali prezes Mirosław Pawłowski i członek zarządu Cecylia Lachor. Wcześniej zarząd PKP podjął uchwałę o wyrażeniu zgody na zawarcie umowy. W związku z tym prezesowi i trzem członkom zarządu PKP grozi do trzech lat pozbawienia wolności.

W pierwszych godzinach po przedstawieniu prokuratorskich zarzutów wszystkim osobom zasiadającym w zarządzie PKP minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk podjął decyzję o ich odwołaniu z pełnionych funkcji.

Odwołany prezes PKP Mirosław Pawłowski wraz z dwójkiem członków zarządu Cecylią Lachor i Markiem Michalskim rozesłali do mediów wspólne stanowisko. Czytamy w nim: „Podjęte przez Zarząd Spółki działania prewencyjne przyczyniły się do zapewnienia bezpieczeństwa w trakcie Światowych Dni Młodzieży. Informujemy, że wszystkie działania, podejmowane przez Zarząd PKP S.A. w powyższym zakresie, dokonywane były z zachowaniem najwyższej staranności, zapewniając bezpieczeństwo pielgrzymów i podróżnych w trakcie wspomnianego wydarzenia, zwłaszcza w kontekście niekwestionowanego zagrożenia atakami terrorystycznymi. Podkreślamy, że Zarząd PKP S.A. od początku całej sprawy zachował się profesjonalnie i zgodnie z prawem”.

Kilkadziesiąt minut wcześniej oddzielne oświadczenie opublikowała czwarta z osób odwołanych z zarządu PKP, Michał Beim: „Jako Członek Zarządu już w czerwcu 2016 r. zleciłem działania kontrolne w sprawie podpisanej przez Prezesa i innego Członka Zarządu umowy ze spółką Sensus Group dotyczącej zabezpieczenia pirotechnicznego Światowych Dni Młodzieży. Przekazane Ministerstwu przeze mnie w dniu 1 lipca 2016 r. wyniki kontroli stanowiły podstawę m. in. działań organów ścigania”.

Jak wynika z komunikatu ministerstwa, sprawę umowy między PKP a Sensus-Group minister Andrzej Adamczyk skierował do CBA 5 lipca 2016 r., natomiast w sierpniu 2016 r. polecił wstrzymanie wypłat spółce Sensus-Group (wypłacono 30% wartości umowy).

Tego samego dnia, gdy prezes i członkowie zarządu PKP usłyszeli zarzuty prokuratorskie oraz stracili stanowiska, minister Adamczyk ogłosił powołanie nowego szefa PKP. Został nim Krzysztof Mamiński, który od marca 2016 r. kierował Przewozami Regionalnymi, a wcześniej był między innymi członkiem zarządu PKP, prezesem kolejowego przedsiębiorstwa turystyczno-wypoczynkowego Natura-Tour oraz szefem Związku Pracodawców Kolejowych. Do 1998 r. był działaczem kolejarskiej „Solidarności”. Mamiński to trzeci prezes PKP w okresie 16 miesięcy rządów ministra Andrzeja Adamczyka. ●

## BEZPIECZENSTWO

## Jak Pendolino ominęło rekomendację komisji wypadkowej

W żadnym z 20 składów *Pendolino* nie ma kamer rejestrujących obraz przed pociągiem. Co oznacza, że spółka PKP Intercity nie zrealizowała rekomendacji Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych z listopada 2011 r., w której zalecono przewoźnikom instalację kamer czołowych.

Rekomendacja komisji wypadkowej – odnosząca się do wszystkich eksploatowanych oraz nowobudowanych pojazdów trakcyjnych – jest pokłosiem katastrofy kolejowej w Babach z 12 sierpnia 2011 r. i wątpliwości czy sygnały wyświetlane tam na semaforach były prawidłowe.

Zastosowanie się do rekomendacji PKBWK polecił przewoźnikom Urząd Transportu Kolejowego pismem z grudnia 2011 r.: „Wdrożenie zaleceń należy traktować jako działanie na rzecz bezpieczeństwa wymagające realizacji bez zbędnej zwłoki”.

Do idei montażu kamer czołowych krytycznie odniosła się skupiająca część przewoźników kolejowych Izba Gospodarcza Transportu Lądowego, czemu wyraz dała w oficjalnym stanowisku ze stycznia 2012 r.: „Kamery wykorzystywane do rejestracji obrazu przed jadącym pojazdem mogą jedynie stanowić źródło informacji o przebiegu zdarzenia kolejowego, natomiast w żaden sposób nie zapobiegną jego powstaniu”. Izba zwracała przy tym uwagę na brak wymogu instalacji kamer w ustawach, rozporządzeniach oraz unijnych Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności. Sami przewoźnicy nieoficjalnie przyznawali, że problemem są dla nich przede wszystkim duże koszty przedsięwzięcia. Mimo to w lipcu 2014 r. spółka PKP Intercity – jako pierwszy z dużych przewoźników – poinformowała o finalizacji procesu instalowania kamer na swoich pociągach.

Dziś, po ponad dwóch latach stosowania kamer czołowych przez PKP Intercity, rzecznik prasowy spółki Cezary Nowak mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyń”: – *System rejestruje obraz przed pociągiem wraz z parametrami ruchu pojazdu. Nagrania są przechowywane przez trzy lata i wykorzystywane między innymi na wniosek policji, prokuratury, sądów czy komisji kolejowych oraz jako materiały do szkoleń.*

Kamer czołowych nie zainstalowano w pociągach serii ED250 zwanych *Pendolino*, ponieważ spółka PKP Intercity nie umieściła takiego wymogu w umowie z koncernem Alstom zawartej w maju 2011 r. – było to pół roku przed wydaniem rekomendacji PKBWK i UTK. W czego konsekwencji w październiku 2014 r. – choć wówczas mijały już trzy lata od wydania rekomendacji – przewoźnik rozpoczął odbiór składów *Pendolino* bez kamer rejestrujących obraz przed pociągiem.

Jak się nieoficjalnie dowiadujemy, umowa między przewoźnikiem a producentem jest tak skonstruowana, że na etapie produkcji, ale także serwisowania taboru przez producenta w okresie do 2031 r. zmiany w wyposażeniu składów *Pendolino* zależą od dobrej woli koncernu Alstom. Rzecznik prasowy PKP Intercity: – *W obecnej chwili PKP Intercity nie prowadzi działań zmierzających do zamontowania kamer rejestrujących obraz z kabiny maszynisty w pociągach Pendolino.* ●

# Mazowsze wysiada

Podczas gdy w Polsce umocnił się trend wzrostu przewozów pasażerskich koleją, w województwie mazowieckim przewoźnicy stracili podróżnych

W skali całego kraju liczba podróży pociągami wzrosła z 280,3 mln w 2015 r. do 292,4 mln w 2016 r. Tymczasem przewoźnicy z województwa mazowieckiego – Koleje Mazowieckie, Szybka Kolej Miejska w Warszawie i Warszawska Kolej Dojazdowa – odnotowali spadek przewozów: łączna liczba podróży zmniejszyła się z 96,2 mln w 2015 r. do 91,6 mln w 2016 r.

## Spadek po raz pierwszy

Pasażerowie Kolei Mazowieckich w 2016 r. odbyli 60,9 mln podróży. To o 2,3 mln mniej niż 2015 r. – *Spadek przewozów miał miejsce pierwszy raz od 12 lat funkcjonowania spółki. Wciąż jesteśmy drugim przewoźnikiem w kraju pod względem liczby przewożonych podróżnych* – podkreśla Jolanta Maliszewska z Kolei Mazowieckich.

Pierwszy w historii tej spółki odwrót od dotychczasowego rokrocznie osiąganego wzrostu przewozów jest jednak czymś więcej niż chwilowym wahnięciem – wynik przewozowy Kolei Mazowieckich za 2016 r. zapikował poniżej poziomu osiągniętego przed trzema laty.

Swoją pierwszy spadek przewozów Koleje Mazowieckie tłumaczą remontami prowadzonymi przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe. – *Na nasz wynik przłożyły się utrudnienia wynikające z prac remontowo-modernizacyjnych* – mówi Maliszewska. – *Najdotkliwiej odczuli je nasi pasażerowie na linii Warszawa – Radom i to jej dotyczy największy odpływ podróżnych.*

Tę linię, łączącą dwa największe miasta województwa mazowieckiego, dotknęły dwa problemy skutkujące wydłużeniem czasu podróży. Na odcinku Warszawa Służewiec – Czachówek Południowy wystąpiły duże utrudnienia w związku z realizacją prac modernizacyjnych. Natomiast odcinek między Czachówkiem a Radomiem – oczekujący odkładanej od już ponad dekady modernizacji – objęty jest ograniczeniami prędkości z uwagi na zły stan toru. W efekcie w ubiegłym roku rozkładowy czas przejazdu 103-kilometrowej relacji z Radomia do Warszawy Śródmieście w przypadku jednego z pociągów sięgnął aż 2 godz. 57 min.

## Niezadowolony pasażer odchodzi

– *Między Radomiem a Warszawą możemy obserwować skutki coraz dłuższego czasu*

*jazdy koleją, a jednocześnie dokonanej rozbudowy dróg wlotowych do Warszawy* – mówi prof. Anna Mężyk z Wydziału Transportu i Elektrotechniki Uniwersytetu Technologiczno-Humanistycznego w Radomiu. – *Mamy obecnie rynek pasażera, co oznacza, że jeśli pasażer nie jest zadowolony z oferty kolei, to po prostu przesiada się na inne środki transportu: autobus, bus lub własny samochód. Ostatnie spadki przewozów koleją wcale więc nie wynikają z tego, że ludzie w ogóle przestali dojeżdżać, lecz z tego, że przenieśli się na inne środki transportu.*

Odpływ pasażerów Szybkiej Kolei Miejskiej widoczny jest w zmniejszeniu liczby podróży z poziomu 25,3 mln w 2015 r. do 23,8 mln w 2016 r. Zdaniem Magdaleny Lerczak z SKM, spadek – który dotknął przede wszystkim dwóch z czterech linii obsługiwanych przez przewoźnika – wynika z dwóch czynników: – *Rozszerzenie oferty*

*Kolei Mazowieckich o dodatkowe połączenia w godzinach szczytu z i do stacji Warszawa Rembertów odcięło oblegane pociągi linii S2. W przypadku linii S9 kluczowe znaczenie miały ograniczenia w ruchu pociągów w związku z remontami na szlaku Warszawa Gdańska – Warszawa Praga, które w 2015 r. miały miejsce dopiero od połowy roku, a w 2016 r. przez cały rok.*

## Utrudnienia na całej linii

Remonty wskazywane są jako przyczyna odpływu pasażerów również przez Warszawską Kolej Dojazdową, która przez rok straciła 10% pasażerów: w 2015 r. liczba podróży wyniosła 7,7 mln, a w 2016 r. już tylko 6,9 mln.

O ile w przypadku Kolei Mazowieckich i SKM utrudnienia wynikające z remontów dotknęły tylko części sieci połączeń tych przewoźników, o tyle dla WKD – działającej na jednym rozwidlającym się ciągu z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego i Milanówka – oznaczało to dezorganizację praktycznie całego ruchu przez dużą część zeszłego roku. – *Od czerwca do listopada 2016 r. trwały prace remontowe, które wymusiły wprowadzenie ograniczeń w ofercie przewozowej, w tym zastąpienie części pociągów autobusami zastępczymi* – mówi Krzysztof Kulesza z WKD, który jednak ocenia, że odnotowany spadek nie jest początkiem dłuższego, niekorzystnego trendu. – *11 grudnia 2016 r. rozpoczęliśmy sukcesywnie zwiększanie oferty przewozowej, w czym upatrujemy szansy na znaczącą poprawę zainteresowania pasażerów.*

Rzeczywiście, choć dla WKD rok 2016 całociświ był wyraźnie słabszy od roku 2015, to już w samym grudniu 2016 r. – po zakończeniu najpoważniejszych prac remontowych i wraz ze zwiększeniem liczby połączeń – liczba pasażerów WKD była większa niż w grudniu 2015 r.

– *Rozwijanie oferty przewozowej jest podstawowym warunkiem wzrostu liczby pasażerów* – podkreśla Stanisław Biega z Centrum Zrównoważonego Transportu.

## Chaotyczny rozkład jazdy

– *Jeśli przyczyną spadku przewozów w województwie mazowieckim są remonty, to dramatyczna sytuacja dopiero przed nami* – mówi Biega i wylicza plany remontowe na najbliższe lata: linia otwocka, linia siedlecka oraz przede wszystkim linia grodziska, co do której spółka PKP PLK podjęła decyzję o realizacji prac przy całkowicie wstrzymanym ruchu pociągów. – *Utrudnienia na liniach dowozowych do Warszawy będą znacznie*



większe od tych, z którymi mieliśmy do czynienia w ubiegłym roku.

Na liniach kolejowych prowadzących do stolicy – nawet gdy nie są przeprowadzane na nich remonty – daleko do regularności kursowania z lat 80. i początku lat 90. Wówczas na czterech najbardziej obleganych liniach – tuszczkańskiej, mińskiej, otwockiej i grodziskiej – pociągi podmiejskie jeździły w godzinach szczytu równo co 10 min. Obecnie rozkłady jazdy są znacznie bardziej chaotyczne: przerwy między kolejnymi pociągami wynoszą raz 12 min., raz 18 min., raz 8 min., raz 9 min., a raz 19 min.

– *Bardzo poważnym czynnikiem, na który przewoźnicy kolejowi nie mają wpływu, jest polityka preferująca ruch samochodowy. Przejawia się ona w poszerzaniu dróg wlotowych do Warszawy czy w ustawowych limitach opłat za parkowanie. Efektem tej polityki jest bardzo duży wzrost ruchu na drogach. Pokazały to chociażby pomiary ruchu na warszawskich mostach, na których liczba samochodów zaledwie w ciągu roku wzrosła o około jedną dziesiątą* – mówi Stanisław Biega, dodając, że mieszkańcy aglomeracji warszawskiej samochód zaczynają uznawać za środek transportu pewniejszy od kolei, która nawet co kilka tygodni zmienia godziny kursowania pociągów, a mimo to i tak nie potrafi zapewnić punktualności.

Prof. Anna Mężyk podkreśla jednak, że jakość poruszania się samochodem nie będzie nieustannie się poprawiać: – *Na nowych i rozbudowanych drogach wzrastać będzie zatłoczenie, problemy z parkowaniem będą się nasilać. Kolej ma więc potencjalną przewagę. Musi tylko umieć ją wykorzystywać – skracać czasy jazdy po remontach i modernizacjach linii, ale także oferować większy dobowy zasięg kursowania pociągów oraz większą częstotliwość.*

KAROL TRAMMER

Rozpoczęły się przygotowania do realizacji inwestycji na sieci kolejowej, dla których możliwość dofinansowania została uwzględniona w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Mazowieckiego 2014-2020. Nie byłoby to możliwe, gdyby ponad dwa lata temu Komisja Europejska nie upomniała władz Mazowsza, że infrastruktura to nie tylko drogi, ale także tory.

Marszałkowi województwa Adamowi Struzikowi marzyła się bowiem powtórka z poprzedniej unijnej perspektywy finansowej, podczas której z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2007-2013 na modernizację linii kolejowych nie poszło ani jedno euro. Będąc w dyspozycji województwa mazowieckiego fundusze unijne przeznaczone na transport zostały wydane głównie na rozbudowę dróg i uruchomienie portu lotniczego Modlin. Przedsięwzięcia kolejowe ograniczono wyłącznie do zakupów i remontów taboru dla przewoźników należących do samorządu województwa: Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej.

## Po kołędzie u marszałków

W poprzedniej unijnej „siedmiolatce” województwo mazowieckie było jednym z pięciu regionów, które w swoich programach operacyjnych nie stworzyły możliwości finansowania modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych.

– W 2006 r., kiedy rozpocząłem swoją „kolędę” po marszałkach, wielu z nich z dużym sceptycyzmem odnosiło się do tego, żeby pieniądze będące w dyspozycji marszałków inwestować w tory kolejowe, które w dodatku nie są ich własnością – mówił na łamach dwutygodnika „Wolna Droga” Zbigniew Szafrąński, który ponad dziesięć lat temu, będąc wiceprezesa spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, objechał stolice województw i namawiał marszałków, aby do swoich programów regionalnych na lata 2007-2013 wpisali możliwość modernizacji i rewitalizacji infrastruktury kolejowej – z myślą o liniach znaczenia regionalnego, będących bez szans na dofinansowanie w ramach programów wyższego szczebla.

Szafrąnskiemu podczas *tournee* przed dziesięć laty nie udało się przekonać władz województw mazowieckiego, a także opolskiego, podlaskiego, śląskiego oraz świętokrzyskiego. Samorządy te w swoich regionalnych programach operacyjnych nie uwzględniły inwestycji w linie kolejowe, choć spółka PKP PLK zapewniała, że jest w stanie zapewnić wkład własny na sfinansowanie przedsięwzięć i nie oczekuje pieniędzy z budżetów województw, a jedynie prosi o skierowanie na inwestycje kolejowe części z przypisanych polskim regionom funduszy unijnych.

– Powodem niechęci samorządów po części mogła być obawa przed trudną współpracą ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe przy przygotowaniu i realizacji inwestycji – uważa Krzysztof Rytel, prezes Centrum Zrównoważonego Transportu. – Ta obawa pokazała różnice nie tylko w priorytetach marszałków województw, ale

# Euro na bocznym torze

Władze Mazowsza do końca starały się, by będących w ich dyspozycji funduszy unijnych nie przeznaczać na modernizację sieci kolejowej



• Nowy pociąg na krzywych torach – symbol dotychczasowej polityki władz Mazowsza dla linii znaczenia regionalnego. Pociąg relacji Sierpc – Nasielsk zbliża się do przystanku Ciekosyn.

także w mentalności regionalnych polityków i urzędników – gdzie za transport i fundusze unijne odpowiadają ludzie ambitni, a gdzie osoby chcące w spokoju odliczać dni do emerytury.

## Projekt kluczowy: demontaż torów

Na terenie pięciu województw, wskutek braku kolejowych ambicji, linie znaczenia regionalnego na prawie dekadę wpadły w lukę inwestycyjną: nie zostały uwzględnione w regionalnych programach operacyjnych, a jednocześnie, jako ciągi boczne, nie kwalifikowały się do projektów modernizacyjnych w ramach dedykowanego większym inwestycjom Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko zarządzanego ze szczebla krajowego.

Symbolem priorytetów transportowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2007-2013 był jeden z jego kluczowych projektów: „Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej 627” – w ramach tego przedsięwzięcia między Kosowem Lackim a Małknią zdemontowano nieużywane tory, by ich śladem poprowadzić drogę, jednocześnie niwecząc szansę na odtworzenie połączenia kolejowego z Siedlec do Ostrołęki.

W regionach, które – inaczej niż województwo mazowieckie – zdecydowały się wpisać do swoich programów operacyjnych na lata 2007-2013 możliwość modernizacji infrastruktury kolejowej, zrealizowano w sumie 26 przedsięwzięć na liniach znaczenia regionalnego. Na przykład w Wielkopolsce na linii Poznań – Wągrowiec podniesiono prędkość z 60 km/h do 120

km/h, na terenie województwa łódzkiego zbudowano osiem nowych przystanków kolejowych, na Pomorzu Zachodnim i Lubelszczyźnie sfinansowano remonty nieczynnych linii w celu reaktywacji połączeń, natomiast w województwie lubuskim zbudowano całkowicie nowy odcinek sieci kolejowej: łącznie skracającą podróż z Zielonej Góry do Gorzowa Wielkopolskiego i Poznań.

## Oporne województwo

Efekty inwestycji kolejowych zrealizowanych w ramach 11 z 16 regionalnych programów operacyjnych na lata 2007-2013 przekonały niemal wszystkie dotychczas oporne samorządy, by jednak w kolejnej „siedmiolatce” podobną możliwość stworzyć także u siebie. Województwa opolskie, podlaskie, śląskie oraz świętokrzyskie na etapie sporządzania nowych edycji swoich programów regionalnych, obejmujących perspektywę 2014-2020, uwzględniły inwestycje w infrastrukturę kolejową.

Jedynym opornym regionem pozostało Mazowsze. Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2014-2020 – spośród 16 tego typu dokumentów złożonych przez polskie regiony do zatwierdzenia przez Komisję Europejską – był jedynym, który nadal nie stwarzał możliwości realizacji projektów modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych.

Władze województwa mazowieckiego nie wzięły pod uwagę między innymi stanowiska 24 organizacji pozarządowych, które w czerwcu 2013 r. zaapelowały o to, by w ►

► tym regionie podczas perspektywy unijnej 2014-2020 projekty z zakresu infrastruktury transportowej już nie ograniczały się tylko do sieci drogowej: „System transportowy musi zostać zrównoważony inwestycjami w kolej, głównie w modernizację szlaków kolejowych – pisały organizacje na etapie konsultacji dokumentu na lata 2014-2020. – „Regionalny program operacyjny powinien skupiać się na zapewnieniu finansowania projektów kolejowych o mniejszym znaczeniu, które nie mają szans na dofinansowanie środkami Unii Europejskiej z poziomu krajowego”.

## Zadziwienie w Brukseli

Ignorowanie w programie regionalnym potrzeb inwestycyjnych na liniach kolejowych wydawało się władzom województwa mazowieckiego o tyle kuszące, że przez region przebiegają główne linie objęte planami modernizacyjnymi w ramach ogólnokrajowego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko czy Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). W związku z tym opinia publiczna – tak jak w poprzednich latach – nie będzie mogła powiedzieć, że na terenie województwa nie są realizowane inwestycje na sieci kolejowej.

Uwadze urzędników Komisji Europejskiej nie umknęło jednak to, że planowane duże modernizacje skupią się na głównych magistralach zbiegających się w Warszawie oraz na odcinkach na terenie aglomeracji stołecznej, a w tym samym czasie linie znaczenia regionalnego w innych częściach województwa jako pozbawione planów na kolejną unijną „siedmiolatkę” pogrążyć się w luce inwestycyjnej.

W tej sytuacji Bruksela nie zaakceptowała Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2014-2020, jedyne dokumentu z Polski, który w nowej unijnej perspektywie finansowej przewidywał tylko zakupy taboru kolejowego przy jednoczesnym braku możliwości inwestycji w infrastrukturę kolejową. W ekspresowym tempie rozszerzono zakres programu. – *Zapis o modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych został wprowadzony w grudniu 2014 r., na etapie*



• *Pociągi nie jeżdżą tędy od 16 lat: stacja Jastrząbka na linii Ostrołęka – Szczytno. Odtworzenie tego ciągu poprawi spójność sieci kolejowej we wschodniej części Polski.*

negocjacji z Komisją Europejską – przyznaje Marta Milewska, rzeczniczka prasowa Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego.

Jak dowiadujemy się od jednego z urzędników Komisji Europejskiej, władzom województwa mazowieckiego trzeba było przypominać takie oczywistości jak to, że zakupy taboru do połączeń regionalnych mają uzasadnienie, o ile jednocześnie realizowane są przedsięwzięcia na rzecz poprawy stanu technicznego linii kolejowych znaczenia regionalnego. Zadziwienie w Brukseli wywołały całkowicie sprzeczne z priorytetami unijnej polityki transportowej tłumaczenia władz Mazowsza, że nieuwzględnienie potrzeb modernizacji sieci kolejowej wynikało z chęci skoncentrowania się na rozwoju infrastruktury drogowej.

## Pośpieszna rehabilitacja

„Planowane są do realizacji następujące typy projektów: budowa, modernizacja, rehabilitacja i rewitalizacja linii kolejowych o znaczeniu regionalnym” – gdy tylko program regionalny województwa mazowieckiego został na przełomie 2014 i 2015 r. wzbogacony o te słowa, pośpiesznie przystąpiono do wyboru konkretnych linii, które skorzystają na nowym zapisie. – 25 lutego 2015 r. został podpisany list intencyjny pomiędzy województwem mazowieckim a spółką PKP PLK, w którym wskazano listę inwestycji przewidzianych do realizacji w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2014-2020 – informuje Marta Milewska.

Samorząd województwa i spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zaplanowały budowę łącznika między stacją Modlin a pobliskim

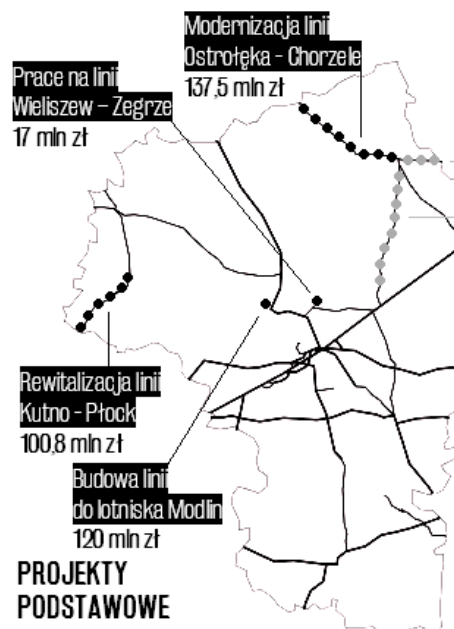
portem lotniczym, remont linii Płock – Kutno, a także odtworzenie dwóch zlikwidowanych ciągów: nieczynnej od 1992 r. linii prowadzącej nad Zalew Zegrzyński oraz zamkniętej w 2001 r. linii z Ostrołęki do Chorzele, dalej wbiegającej na teren województwa warmińsko-mazurskiego w kierunku Szczytna i Olsztyna.

– *Odtworzenie połączenia kolejowego między Ostrołęką i Olsztynem to ważny krok do poprawy spójności sieci kolejowej we wschodniej części Polski. Wybór tej linii to dobra decyzja – mówi Krzysztof Rytel, który jednocześnie krytycznie ocenia objęcie akurat regionalnym programem operacyjnym prac na linii Kutno – Płock: – To strategiczny ciąg łączący jeden z większych węzłów kolejowych w kraju z zakładami Orlen, w związku z czym jego modernizację należało zakwalifikować jako inwestycję znaczenia ogólnokrajowego i nie powinna być realizowana w ramach programu regionalnego. Tym bardziej, że jednocześnie nie załapała się do niego na przykład linia Nasielsk – Sierpc, której charakter jest stricte regionalny, a która znajduje się w nienajlepszym stanie i wymaga rewitalizacji.*

Zgodnie z listem intencyjnym z lutego 2015 r., ustalenie zakresu prac na poszczególnych liniach leży w gestii spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. – *Docelowe parametry techniczno-eksploatacyjne linii kolejowych, układ i rozmieszczenie posterunków ruchu, zastosowane rozwiązania techniczne analizowane są i rekomendowane na etapie studium wykonalności – mówi Joanna Kubiak z zespołu prasowego PKP PLK, która informuje, że od kilku miesięcy powstają już studia wykonalności dla linii Płock – Kutno, Ostrołęka – Chorzele i dla linii do lotniska Modlin.*

Na Mazowszu odnowa linii kolejowych znaczenia regionalnego znajduje się na etapie, który w większości województw miał miejsce mniej więcej dziesięć lat temu.

KAROL TRAMMER





To one uratowały lokalną koleją w Czechach: wagony motorowe typu 810. Cztery takie pociągi właśnie sprowadzono do Polski

## Wielkie małe pociągi

• Obsługiwany wagonem motorowym typu 810 pociąg relacji Litomyšl – Vysoké Mýto Město po dotarciu do celu.

Czeskie miasteczko Doudleby nad Orlicí, na stacji na chwilę przystaje przyspieszony pociąg z Pardubic do Letohradu. Z wagonów wysypują się pasażerowie. Część z nich szybkim krokiem przechodzi do stojącego przy sąsiednim peronie wagonu motorowego. Na przesiadkę są tylko cztery minuty.

Wszyscy podróżni zdążyli się przesiąść, z megafonu pada zapowiedź, że motorowy pociąg osobowy do stacji Rokytnice v Orlických Horách jest gotowy do odjazdu. Liczący 55 miejsc do siedzenia pociąg rusza, by zaraz odbić od ważniejszej linii i wjechać w dolinę rzeki Zdobnice. Po kilku minutach zatrzymuje się w liczącym 4,5 tys. mieszkańców mieście Vamberk. Tu wysiada kilkanaście osób, a kilku nowych pasażerów się dosiada. Potem pociąg pnie się w górę doliny rzeki Zdobnice, co parę minut zatrzymując się na małych przystankach, leżących na skraju kolejnych mijanych wsi: Peklo nad Zdobnicí, Rybná nad Zdobnicí, Slatina nad Zdobnicí i Pěčín. Wysiadają po trzy, cztery osoby. Po nieco ponad pół godziny jazdy pociąg osiąga Rokytnice v Orlických Horách, gdzie wysiada grupka pasażerów. Tu, w tym liczącym 2 tys. mieszkańców mieście, kończą się tory. 20-kilometrową linię Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických Horách od rana do wieczora przemierza po siedem połączeń w każdym kierunku. W Polsce takich linii dawno już nie ma.

### Linie na uboczu

Zajączkowo Lubawskie – Lubawa, Sątopy-Samulewo – Reszel, Strzebiń – Woźniki Śląskie, Fosowskie – Dobrodzień czy Kamieniec Żąbkowicki – Złoty Stok. Takie kilku-, kilkunastokilometrowe linie – łączące ważniejsze ciągi z położonymi względem nich na uboczu miastami – przestały u nas funkcjonować na przełomie lat 80. i 90.

Gwoździem do ich trumny był brak odpowiedniego taboru. Standardowo pociągi obsługujące te dowozowe linie zestawiane były z ciężkich lokomotyw (zazwyczaj parowozu Ty2 lub lokomotywy spalinowej SP42) i jednego, dwóch wagonów. Składy te były bardzo paliwożerne i wymagały kilku osób obsługi (drużyny konduktorskiej, maszynisty, pomocnika maszynisty i w przypadku parowozów jeszcze palacza).

Tak lokalne linie dogorywały w cieniu wielkiej inwestycji, jaką w Polsce lat 70. i 80. była elektryfikacja kolei. Gdy w 1988 r. Polskie Koleje Państwowe chwaliły się zelektryfikowaniem 10 tys. km linii kolejowych, zaczęła się masowa likwidacja dochodzących do nich połączeń lokalnych.

Tymczasem w Czechosłowacji – gdzie zelektryfikowano właściwie tylko najważniejsze magistrale – pod koniec lat 80. były już wyraźnie odczuwane efekty decyzji podjętej kilkanaście lat wcześniej: w 1975 r. – po dwuletniej testowej eksploatacji dwóch prototypów – przystąpiono do seryjnej produkcji małych wagonów spalinowych do obsługi linii lokalnych z prędkością maksymalną 80 km/h. Do 1982 r. zakłady Vagónka Studénka wyprodukowały na potrzeby całej Czechosłowacji 678 wagonów motorowych typu 810 (początkowo oznaczonych symbolem M.152). Po podziale kraju 551 pojazdów tego typu przypadło Czechom, stając się najliczniejszą serią taboru trakcyjnego w tym kraju.

### Autobus na torach

Nazywane „motorakami” wagony typu 810 wyposażono w silnik oraz automatyczną skrzynię biegów znane z autobusów Karosa ŠM 11, które od połowy lat 60. produkowano do obsługi komunikacji w czechosłowackich miastach. „Układ napędowy stosowany w Karosach ŠM 11 był łatwo dostępny, miał

odpowiedni stosunek masy do osiągnięć oraz był sprawdzony w praktyce” – pisał Zbyněk Zlinský w portalu Vlaky.net.

Zakłady Vagónka równolegle do wagonów motorowych wyprodukowały 912 wagonów doczepnych. Dzięki temu 55-miejscowe wagony motorowe typu 810 – po dołączeniu wagonów doczepnych – mogą być kierowane do obsługi kursów szczytowych oraz całych linii cechujących się większymi potokami podróżnych. „Motorak” wraz z jednym wagonem doczepnym oferują 117 miejsc siedzących, a razem z dwoma wagonami doczepnymi – 179 miejsc siedzących.

„Motoraki” odegrały swoją rolę również w... ruchu towarowym. Jeszcze do przełomu XX i XXI wieku na liniach lokalnych zdarzało się, że do wagonów motorowych typu 810 dołączano jeden, dwa wagony towarowe, formując w ten sposób mieszany pociąg osobowo-towarowy, który ze stacji na ważniejszej linii przywoził do miasteczka nie tylko pasażerów, ale przy okazji też węgiel, drewno czy nawozy sztuczne.

### Pociąg zmieniającej się kolei

Po Aksamitnej Rewolucji 1989 r. małe wagony motorowe typu 810 okazały się całkiem dobrze dopasowywać do zmieniających się realiów ekonomicznych funkcjonowania typowo lokalnej kolei.

W 1991 r. na liniach kolejowych obsługiwanych „motorakami”, za sprawą ich krótkiej drogi hamowania, możliwe było wprowadzenie pierwszych przystanków na żądanie. Dziś na czeskiej kolei rozwiązaniem tym objętych jest kilkadziesiąt punktów z mniejszą wymianą pasażerów. Przystanki na żądanie są w rozkładach jazdy oznaczone symbolem „x” – oznacza on, że maszynista może nie zatrzymać pociągu, jeśli na peronie w widocznym miejscu nie znajduje się żaden człowiek, a w pociągu nikt nie zgłosił ►

► chęci wysiadania – drużynie konduktorskiej lub przyciskiem po odtworzeniu stosownego komunikatu z głośników. Dzięki przystankom na żądanie udało się poprawić ekonomikę jazdy, jednocześnie nie odcinając od połączeń mieszkańców mniejszych wsi.

W 1994 r. obsługiwane „motorakami” linie lokalne zaczęto obejmować nowym sposobem odprawy podróżnych (samoobsłuźny způsob odbavení cestujících): na trasach z mniejszymi potokami podróżnych pociągi kursują bez drużyny konduktorskiej. – *Chodzi o ocalenie połączeń na bocznych liniach – wycofanie obsługi konduktorskiej wyraźnie zmniejsza koszty ich funkcjonowania* – mówił gazecie „Dnes” Petr Šťáhlavský, rzecznik prasowy spółki České Dráhy.

Przy tym sposobie odprawy pasażerowie nie mający biletu zobowiązani są wejść do pociągu pierwszymi drzwiami, by za przejazd zapłacić maszyniście (normalnie w Czechach podróżni wsiadający na przystanku bez kasy biletowej mogą wejść do pociągu dowolnymi drzwiami i zająć miejsce – dotarcie do pasażera w celu sprzedaży biletu jest obowiązkiem drużyny konduktorskiej). Wprowadzenie takiego sposobu odprawy pasażerów było możliwe ze względu na to, że w „motorakach” drzwi zewnętrzne zamykane są automatycznie przez maszynistę, który cały krótki pociąg widzi w lusterku bocznym.

## Duża flota małych pociągów

Wadą wagonów typu 810 – w obliczu rosnącej popularności turystyki rowerowej – był brak miejsca na rowery. W latach 1998-2002 České Dráhy przebudowały więc 104 wagony doczepne, w których część siedzeń zastąpiono uchwytami i stojakami na rowery.

W 2005 r. przystąpiono do większej przebudowy wagonów motorowych typu 810 i wagonów doczepnych – na ich bazie w zakładach Pars Nova Šumperk do 2012 r. powstało 238 dwu- i trzyczłonowych składów Regionova, które charakteryzują się nowym układem napędowym oraz niskopodłogową częścią z przedziałem dla rowerów, wózków dziecięcych i wózków inwalidzkich. Eksploatację „motoraków” w nowym wcieleniu zaplanowano na 15-20 lat.

Równocześnie České Dráhy zaczęły rozglądać się za nowoczesnym następcą dla wagonów typu 810. Pierwszy przetarg na dostawę małego taboru do obsługi linii lokalnych wygrał Stadler – koncern w latach 2011-2013 dostarczył 33 jednoczłonowe pociągi Regio Shuttle. Z części linii wyparty one „motoraki”, wyraźnie poprawiając komfort jazdy – nowe czteroosowe pociągi cechują się spokojniejszym biegiem niż dwuosowe wagony typu 810. Pociągi Regio Shuttle są ponadto znacznie od nich cichsze i osiągają prędkość maksymalną 120 km/h. Na części linii kończy się czas „motoraków”, uznawanych wręcz za jeden z symboli Czech.

To właśnie dzięki dużej flocie małych wagonów motorowych typu 810 czeska kolej do dziś nie zatraciła ogólnokrajowego charakteru – problem likwidacji połączeń ograniczył się do pojedynczych krótkich odcinków. České Dráhy – w przeciwieństwie



● W Czechach przetrwały boczne linie do mniejszych miast leżących poza głównymi ciągami. Wieczór na stacji Suchdol nad Odrou, obsługiwane wagonami motorowymi typu 810 pociągi do stacji Budišov nad Budišovkou i Fulnek.



● „Motoraki” już w Polsce. Jeden z czterech wagonów motorowych typu 810 ścigniętych z Czech przez spółkę SKPL Cargo w bazie przewoźnika na stacji Pleszew Miasto.

do polskiej kolei – nie wycofały się z obsługi segmentu połączeń typowo lokalnych.

## „Motoraki” po polsku

Dziś dla kilku zapomnianych linii kolejowych w Polsce to właśnie czeskie „motoraki” mogą stworzyć nowe szanse. W styczniu 2017 r. cztery wagony motorowe typu 810 zostały sprowadzone do naszego kraju przez spółkę SKPL Cargo. Ten działający od 2002 r. prywatny przewoźnik zajmuje się głównie przewozami towarowymi, ale obsługuje też ruch pasażerski: wakacyjny na liniach Lipusz – Bytów i Kętrzyn – Węgorzewo oraz codzienny na trasie Pleszew Miasto – Pleszew, łączącej centrum miasta z położoną poza miastem stacją na linii Poznań – Ostrów Wielkopolski.

– Cztery wagony typu 810, które w Czechach praktycznie do końca wykorzystywano w ruchu planowym, zakupiliśmy z myślą o obsłudze naszych linii turystycznych, z możliwością rozszerzenia oferty do przewozów całorocznych. Chcielibyśmy, aby pierwszy wagon wyjechał

na trasę już w okolicach weekendu majowego – mówi Albert Mikołajczyk z SKPL Cargo.

Przewoźnik prowadzi ponadto ustalenia z małopolskimi samorządami odnośnie reaktywacji ruchu pasażerskiego na linii Tarnów – Dąbrowa Tarnowska – Szczucin, nieczynnej od pamiętnego 3 kwietnia 2000 r., kiedy to jednego dnia zlikwidowano ruch pasażerski na 1028 km linii kolejowych w całej Polsce.

Sprowadzone z Czech wagony motorowe otrzymały już świadectwo Urzędu Transportu Kolejowego dopuszczające je do eksploatacji, ale jedynie na liniach organizacyjnie wydzielonych z normalnej sieci kolejowej. Uzyskanie pełnej homologacji wymagałoby dostosowania wagonów do Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności. – *Proces ten byłby zbyt kosztowny. Poza tym pojazdy mają służyć stopniowej odbudowie potoków na wygaszonych lata temu liniach kolejowych* – wyjaśnia Mikołajczyk. – *Nie zamierzamy być niczyją konkurencją, a jedynie uzupełniać ofertę większych przewoźników.*

KAROL TRAMMER

## WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

### Możliwości

Są teraz duże możliwości urozmaicenia sobie podróży kolejowych. Wsiadasz na przykład do pociągu Warszawa – Radom, by jechać na południe. Na stacji Grabów wysiadasz. Idziesz 17 kilometrów na wschód aż ujrzysz Wisłę. Przekraczasz ją promem Latków – Ostrów. Następnie znowu idziesz na wschód jakieś 16 kilometrów – do Łaskarzewa. Tu wsiadasz w pociąg, aby jak nigdy nie kontynuować swą podróż na południe.



## OD BAŁTYKU PO TATRY

### „Ina”

#### Szczecin Główny – Słupsk

„Ina – rzeka, prawy dopływ hafu rzeki Odry, płynie z pld.-wsch. od Norenberga, pomija Starogród i Goleńów” – tak w 1882 r. pisał „Słownik geograficzny Królestwa Polskiego” o jednej z rzek płynących przez niemieckie wówczas Pomorze. W 1945 r. rzeka znalazła się w granicach Polski – od 1949 r. nosi „spolszczoną” nazwę Ina. Co ciekawe, od wydania słownika zmieniły się też polskie nazwy pomorskich miast: Goleńów to dziś Goleniów, Norenberg to Insko, a Starogród to Stargard. W okolicach Insko znajdują się źródła Iny, a niedaleko Goleniowa – w pobliżu osady Inoujście – Ina uchodzi do Odry. Natomiast Stargard to największe miasto leżące w biegu Iny – w tym mieście Ina łączy się z Małą Iną płynącą z okolic Pelczyc. Ponadto w Stargardzie, niedaleko za ujściem Małej Iny, nad Iną przerzucony jest most kolejowy. Tym właśnie mostem Inę pokonuje pociąg „Ina” kursujący między Szczecinem a Słupskiem.

## WSIAŚĆ DO POCIĄGU BYLE JAKIEGO

*Niektórzy nie chcą wiedzieć,  
zamiast leżeć stanąć można w pionie  
A ci co mają chęci, ich szansa tonie  
Stworzeni, żeby żyć w ognie  
Gryząc kromkę chleba gdzieś w wagonie  
Popadając w agonie  
Pogoda dla bogaczy nie jest po ich stronie  
Ale nie wszyscy, nie każdy tutaj wystygł  
Chociaż gaża statysty nie wystarczy na żywot zajebisty*

**Liber, „Skarby”**

**słowa:** Marcin "Liber" Piotrowski i Dominik "Doniu" Grabowski,  
**album:** „Bógmacher”, 2004

## POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Długo zapewniał mnie o swoich absolutnie uczciwych zamiarach i tak dwudziestego dziewiątego grudnia 1985 roku wsiadłam do pociągu jadącego do Rugii. Oczywiście, w trakcie tej blisko dwunastogodzinnej podróży nie myślałam jeszcze o ślubie, jednak w takt monotonnego stukotu kół w mojej głowie tłukły się wciąż te same słowa: „Byle dalej – jak najdalej!”. Nawet jeśli ten wyjazd po prostu pierwszą lepszą okazją, jaka mi się trafiła, i tak stanowił dla mnie szansę. Szansę na nowe życie.”

**Katrin Behr\***

### „Rozdzielone. Dzień, w którym NRD zabrała mi matkę”

\*Urodzona w 1967 r. w Gerze. W 1972 r. jej matka została zatrzymana przez Stasi, a Katrin trafiła do domu dziecka, a potem do adopcji do rodziny oddanej reżimowi. W 2007 r. założyła Stowarzyszenie „Pomoc dla ofiar przymusowych adopcji w NRD”. Książkę „Rozdzielone. Dzień, w którym NRD zabrała mi matkę” napisała we współpracy z Peterem Hartlem.

# 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 3,00 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.