

# Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

## Rzeki pieniędzy

**Dokąd popłyną fundusze unijne,  
których nie zdoła wydać kolej?**





• Pociąg TLK „Jeziork” relacji Olsztyn – Poznań mija semafor automatycznego posterunku odstępowego Lednogóra.

## INFRASTRUKTURA

### Tędy może przejechać więcej pociągów

W kwietniu 2017 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe otworzyła nowy posterunek odstępowy między stacjami Zduńska Wola i Sieradz. To odcinek, którego przepustowość była na wyczerpaniu. Możliwość zwiększenia ruchu ograniczało to, że ze stacji Zduńska Wola można było wyprowadzić pociąg dopiero wtedy, gdy jadący przed nim skład dotarł do leżącej 17 km dalej stacji Sieradz (na liniach niewyposażonych w samoczynną blokadę liniową na torze między kolejnymi stacjami lub innymi posterunkami ruchowymi może znajdować się tylko jeden pociąg). Teraz ze Zduńskiej Woli pociąg może wyruszyć już wówczas, gdy jadący przed nim skład minie nowoutworzony posterunek odstępowy Męka, położony 11 km za Zduńską Wolą i 6 km przed Sieradzem.

O zwiększenie przepustowości odcinka Zduńska Wola – Sieradz, właśnie poprzez stworzenie posterunku odstępowego, już w 2012 r. wnioskował Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych w raporcie „Wąskie gardła na polskiej sieci kolejowej”. Na wyczerpującą się pojemności linii między Zduńską Wolą a Sieradzem zwracał też uwagę Urząd Transportu Kolejowego w „Analizie odcinków sieci kolejowej o ograniczonej przepustowości” z czerwca 2016 r.

Już od ponad roku więcej pociągów mieści się na linii Poznań – Inowrocław, na której w pierwszym kwartale 2016 r. trzy najdłuższe szlaki między stacjami podzielono posterunkami odstepowymi Lednogóra, Mnichówko i Jankowo Dolne. – *Dzięki nim zwiększono przepustowość o około 50%* – mówi Karol Jakubowski z PKP PLK. Przykładowo posterunek Lednogóra podzielił 14-kilometrowy szlak między stacjami Pobiedziska i Pierzyska na dwa odstępy o długości 7 km. Umożliwiło to znaczne skrócenie odbiegów między kolejnymi pociągami.

Powstające w ostatnim czasie posterunki odstepowe działają automatycznie – nie wymagają pracowników obsługi na miejscu, są zdalnie nadzorowane z pobliskich stacji. Koszt stworzenia jednego bezobsługowego posterunku odstepowego na linii dwutorowej wynosi 2-3 mln zł. – *Budowa nowych posterunków odstepowych realizowana jest obecnie również na linii Kraków – Oświęcim na szlakach Podbory Skawińskie – Brzeźnica oraz Brzeźnica – Spytkowice* – informuje Karol Jakubowski.

Jednocześnie w części miejsc spółka PKP PLK automatycznymi posterunkami odstepowymi zastępuje punkty pomagające obsługi. Na ten rok zaplanowano zautomatyzowanie posterunku odstepowego Ruda Wielka, zlokalizowanego między stacjami Rożki i Jastrząb na linii Radom – Skarżysko-Kamienna. Wcześniej na bezobsługowe przebudowane zostały posterunki odstepowe Sadowiec na Magistrali Węglowej między stacjami Działoszyn i Chorzew-Siemkowice, Stary Kisielin na „Nadodrzańce” między Zieloną Górą i Niedoradzem oraz Podlesie na linii Kielce – Częstochowa między stacjami Koniecpol i Julianka. •



• Już w barwach polskiego przewoźnika SKPL Cargo. Czeski wagon motorowy typu 810 na stacji Pleszew Miasto.

## TABOR

### „Motoraki” jadą w Polskę

Przewoźnik SKPL Cargo zainaugurował eksploatację taboru sprowadzonego w styczniu 2017 r. z Czech – pierwszy z czterech wagonów motorowych serii 810 po uzyskaniu barw polskiej spółki od 18 marca do 30 kwietnia 2017 r. woził pasażerów na trasie Pleszew Miasto – Pleszew, łączącej centrum miasta z położoną poza jego granicami stacją na linii Poznań – Ostrów Wielkopolski. Liczącą 3,5 km linią pleszewską standardowo kursują wąskotorowe wagony motorowe MBxd2, ale dzięki torowi trzyszynowemu (splot rozstawów 750 mm i 1435 mm), możliwe było skierowanie na nią normalnotorowego wagonu typu 810, nazywanego „motorakiem”.

Wkrótce sprowadzone z Czech wagony trafią na linie w innych częściach kraju: – *Obecnie przygotowujemy się do obsługi połączeń wakacyjnych Bytów – Lipusz i Węgorzewo – Kętrzyn* – informuje Albert Mikołajczyk z SKPL Cargo. I dodaje, że prowadzone są rozmowy w sprawie wykorzystania wagonów typu 810 do reaktywacji połączeń pasażerskich na liniach Tarnów – Dąbrowa Tarnowska, Jelenia Góra – Lwówek Śląski i Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek. – *Rozważamy też możliwość realizacji innych tego typu połączeń. Wszystko jednak zależy od zainteresowania lokalnych samorządów i ewentualnego budżetu przewidzianego na finansowanie takiego przedsięwzięcia* – mówi Mikołajczyk. •

## POŁĄCZENIA

### Powolna kolej miejska

Władze Warszawy ogłosiły plany rozwoju sieci Szybkiej Kolei Miejskiej: w 2021 r. pociągi stołecznego przewoźnika mają dotrzeć do Piaseczna, a w 2025 r. do Ożarowa Mazowieckiego.

Przypomnijmy, że w listopadzie 2006 r., tuż przed zdobyciem władzy w stolicy, Hanna Gronkiewicz-Waltz deklarowała, że w ciągu swojej pierwszej kadencji sieć SKM, wówczas kursującej jedynie na trasie Pruszków – Warszawa Wola Grzybowska, rozszerzy o Józefów, Otwock, Sulejówkę, Legionowo oraz właśnie Ożarów Mazowiecki i Piaseczno. O ile w przypadku pierwszych czterech miast Hannie Gronkiewicz-Waltz udało się zrealizować wyborczą obietnicę, o tyle Ożarów Mazowiecki i Piaseczno do dziś nie doczekały się pociągów SKM.

Kolejna deklaracja złożona została w październiku 2007 r. w stworzonym przez Szybką Kolej Miejską „Planie rozwoju spółki na lata 2007-2027”. Według tego dokumentu, pociągi SKM miały dotrzeć do Ożarowa Mazowieckiego i Błonia oraz do Piaseczna najpóźniej w 2012 r. Plan rozwoju zakładał ponadto, że do 2015 r. obsługą SKM objęte zostaną wszystkie linie wylotowe z Warszawy.

Co stało się z tamtymi planami, spyaliśmy w Szybkiej Kolei Miejskiej. – *Informuję, że dokument o nazwie „Plan rozwoju spółki na lata 2007-2027” nie był przyjęty przez zarząd SKM i nie był realizowany* – powiedziała Magdalena Lerczak z SKM. •

Ruch na głównej magistrali łączącej centrum i zachód Polski zostanie wstrzymany 11 czerwca 2017 r. PKP Polskie Linie Kolejowe przystępują do realizacji przedsięwzięcia „Prace na linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa – Poznań. Pozostałe roboty – odcinek Sochaczew – Swarzędz”.

## Modernizacja do modernizacji

Prace mają objąć fragmenty linii pominięte podczas modernizacji zrealizowanej w latach 90. Wtedy przede wszystkim nie tknięto największych stacji: Łowicz Główny, Kutno, Koło i Konin. W efekcie na przykład w Kutnie układ torowy i rodzaj rozjazdów wymusza przejazd przez całą stację z prędkością 40 km/h (dotyczy to także tych pociągów, które w Kutnie nie mają postoju). Ponadto po poprzedniej modernizacji, oprócz długich odcinków nieprzebudowanego toru na drewnianych podkładach, pozostały także punkty jak ciasny łuk przy stacji Koło (jego pokonanie wymaga zmniejszenia prędkości z 160 km/h do 100 km/h), esowanie toru przy przystanku Leonów czy rozjazdy na stacji Podstolice, które na pociągach odbijających do Wrześni – czyli na znaczącej większości przejeżdżających składów – wymuszają zwolnienie ze 120-160 km/h do 40 km/h. Tego typu fragmenty i punkty zostaną przebudowane w celu zapewnienia stabilnej prędkości pociągów 160 km/h.

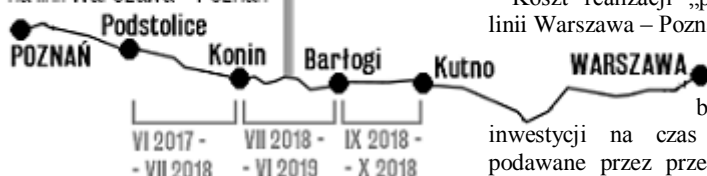
Ponadto w ramach modernizacji klasyczne urządzenia sterowania ruchem kolejowym zastąpi system komputerowy – powstaną centra sterowania w Łowiczu, Kutnie i Koninie, skąd zdalnie obsługiwane będą stacje na kilkudziesięciokilometrowych odcinkach. Taki system funkcjonuje już od dłuższego czasu między Warszawą Gołębki a Sochaczewem (sterowanie z Błonia) i między Poznaniem a Swarzędzem (sterowanie z Poznania). Na tych odcinkach wciąż są problemy z systemem – do ostatnich dużych awarii doszło w grudniu 2016 r. (dwa dni paraliżu węzła poznańskiego po wgrzaniu aktualizacji oprogramowania) oraz w maju 2016 r. (trwający dobę chaos w kursowaniu pociągów na zachodnim wylocie z Warszawy po uszkodzeniu kilkunastu komputerów w trakcie burzy). Mniejsze usterki zdarzają się nawet kilkadziesiąt razy rocznie.

## Zagubiony objazd

Modernizacja modernizacji linii Warszawa – Poznań spowoduje, że ciąg ten przez dwa lata będzie nieprzejezdny. Do czerwca 2019 r. pociągi dalekobieżne będą kierowane na objazdy. Składy kursujące z kierunku Łodzi dotrą do Poznania przez Zduńską Wolę, Sieradz, Kalisz i Jarocin. Problem w tym, że

## Modernizacja bez pociągów

Gatunkowe wyłączenia ruchu na linii Warszawa – Poznań



# Postmodernizacja

Linia z Warszawy do Poznania będzie nieprzejezdna przez dwa lata



• Po zrealizowanej w latach 90. modernizacji magistrali Warszawa – Poznań pozostały fragmenty wymagające przebudowy. Esowanie toru przy przystanku Leonów.

w 2018 r. na tej trasie objazdowej, między Łodzią a Zduńską Wolą, również zacznie się remont powodujący ograniczenia w ruchu.

Składy łączące Warszawę z Poznaniem, Szczecinem, Zieloną Górą i Berlinem będą przed Barłogami zjeżdżać na Magistralę Węglową, którą dotrą do węzła w Inowrocławiu, by stąd skierować się do Poznania przez Gniezno.

We wrześniu 2016 r. spółka PKP PLK poinformowała w materiale dla prasy, że trasa objazdowa z Warszawy do Poznania przez Magistralę Węglową i Gniezno będzie pod względem czasu jazdy „dłuższa od obecnej o około 30 min.”. W kolejnej informacji PKP PLK ze stycznia 2017 r. podano, że „czas podróży zmieni się o około 40 min.”. A w międzyczasie – w październiku 2016 r. – wiceminister infrastruktury i budownictwa Andrzej Bittel w odpowiedzi na interpelację posła Krzysztofa Brejzy poinformował, że w dobie objazdów „czas przejazdu najszybszych pociągów pasażerskich na trasie Warszawa – Poznań wyniesie około 3 godz. 15 min.”, co oznacza już około 50-minutowe wydłużenie czasu podróży (najszybsze pociągi dziś jadą z Warszawy do Poznania w 2 godz. 26 min.).

Pociągi regionalne zostaną zastąpione autobusami. Jak już zapowiedziały Koleje Wielkopolskie, przejazd autobusu z Wrześni do Konina zajmie 116 min. Obecnie pociągi osobowe pokonują ten odcinek w 42-54 min.

## Naprawienie tych miejsc

Koszt realizacji „pozostałych robót” na linii Warszawa – Poznań to ponad 2,2 mld zł. Wciąż jednak nie wiadomo, jaki będzie wpływ tej inwestycji na czas podróży. Albowiem podawane przez przedstawicieli PKP PLK

dane na temat planowanego skrócenia czasu jazdy wzajemnie się wykluczają, podważając tym samym rzetelność etapu przygotowania inwestycji.

W sierpniu 2016 r. Włodzimierz Żmuda, członek zarządu PKP PLK ds. jakości i ryzyka operacyjnego, poinformował w piśmie do Centrum Zrównoważonego Transportu, że po modernizacji oszczędności czasów jazdy na odcinku Warszawa – Poznań wyniosą średnio 11 min. dla pociągów ExpressInterCity i 44,5 min. dla pociągów TLK i InterCity. Inne liczby podała Małgorzata Nazarewicz, wicedyrektor biura zarządu PKP PLK, która w grudniu 2016 r., w odpowiedzi na jeden z wniosków o dostęp do informacji publicznej, napisała, że efektem prac będzie oszczędność czasu jazdy na trasie Warszawa – Poznań wynosząca 8,5 min. dla pociągów ExpressInterCity i 33,5 min. dla pociągów TLK i InterCity.

Z kolei rzecznik prasowy PKP PLK Mirosław Siemieniec w październiku 2016 r. na stronie spółki zamieścił następującą informację: „Istotne efekty prac to między innymi skrócenie czasu przejazdu: w relacji Poznań – Warszawa o około 15 min. z 2 godz. 35 min. do około 2 godz. 20 min.”. Według kolejnej informacji rzecznika, zamieszczonej na stronie spółki w połowie marca 2017 r., w efekcie modernizacji magistrali Warszawa – Poznań „pociągi regionalne i dalekobieżne pojadą szybciej od kilkunastu do kilkudziesięciu minut”.

Wszystkie te deklaracje rozbroił jednak członek zarządu PKP PLK ds. realizacji inwestycji Arnold Bresch, który 17 marca 2017 r. na antenie telewizji TVN24 stwierdził: – *Naszym celem nie jest skrócenie przejazdu, tylko naprawienie tych miejsc, które w tej chwili wymagają naprawy.*

KAROL TRAMMER

Mija dziesięć miesięcy, od kiedy do więzienia trafił maszynista pociągu, który 12 sierpnia 2011 r. wykołoił się na stacji Baby. Maszynistę – uznanego jedynym winnym katastrofy, w której zginęły dwie osoby, a 80 zostało rannych – skazano na trzy lata i trzy miesiące pozbawienia wolności.

Według Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, a następnie prokuratury i sądów, pociąg TLK relacji Warszawa – Katowice wypadł z szyn po wjechaniu na stację Baby z prędkością 116 km/h, zamiast wymaganej 40 km/h, z powodu niezastosowania się przez maszynistę do wskazań semaforów. Pociąg powinien zwolnić, ponieważ na wjeździe do Bab miała nastąpić zmiana toru z przejechaniem na bok przez dwa rozjazdy.

Maszynista twierdzi natomiast, że na kolejnych semaforach – na ostatnim odstępowym przed Babami i wjazdowym na stację – otrzymał sygnały informujące o tym, że wymagająca ograniczenia prędkości zmiana toru nastąpi dopiero przy wyjeździe z Bab. Wjeżdżając na stację zobaczył jednak, że już pierwszy rozjazd ustawiony jest na bok. Wtedy włączył nagle hamowanie, lecz było już zbyt późno i za moment poczuł, że pociąg wypada z szyn.

## Mówił coś o semaforze

Po katastrofie wielokrotnie przywoływano treść przeprowadzonej tuż po wykołoiniu rozmowy przez radiotelefon między maszynistą a dyżurnym ruchu stacji Baby:

– *Baby, zgłoś się dla pociągu 14101.*

– *Slucham, Baby.*

– *Wykolejenie. Bardzo, bardzo, bardzo tragiczne.*

– *Niech pan powtórzy.*

– *Wykolejenie, wykolejenie pociągu!*

– *Dlaczego?*

– *W rozjazd wjechałem z za dużą szybkością, coś z semafora nie przyuważyłem.*

W raporcie powypadkowym Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych rozmowa ta została przywołana aż siedmiokrotnie. W nieco dłuższym fragmencie, jakiacytowany został w opinii przygotowanej przez Instytut Kolejnictwa na zlecenie Prokuratury Okręgowej w Piotrkowie Trybunalskim, dodatkowo znalazły się następujące słowa:

– *Na wjeździe jestem.*

– *Proszę?*

– *Na wjeździe jestem, wykolejony w rowie, na nasypie. Proszę czynności zwołać, prawdopodobnie karetki też.*

W obydwu dokumentach słowa „w rozjazd wjechałem z za dużą szybkością, coś z semafora nie przyuważyłem”, które maszynista wypowiedział w pierwszych sekundach po wykołoiniu, uznane zostały za wyjaśnienie przyczyn całej katastrofy.

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do pełniejszego, czterominutowego zapisu z rejestratora rozmów przez radiotelefon stacji Baby – został on sporządzony dzień po katastrofie przez Komendę Miejską Policji w Piotrkowie Trybunalskim. W tym materiale wypowiedź maszynisty brzmi inaczej niż w raporcie PKBWK i opinii Instytutu Kolejnictwa: – *W rozjazd wjechałem z za*

# Inny pociąg

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” ustalił nowe fakty na temat katastrofy kolejowej na stacji Baby

*dużą szybkością i mnie przed semaforem chyba nie przelączyło.*

Zarówno stenogram policji, jak i raport PKBWK oraz opinia Instytutu Kolejnictwa zostały włączone w akta sprawy. Sąd dysponował więc dokumentami, które tę samą wypowiedź maszynisty cytowały z istotnymi różnicami. Ponadto w aktach sądowych znalazł się protokół Prokuratury Okręgowej w Piotrkowie Trybunalskim z przesłuchania dyżurnego ruchu stacji Baby, który dwa tygodnie po katastrofie zeznał jako świadek, że nie jest pewien co maszynista mówił mu przez radiotelefon: – *Zapytałem, dlaczego się wykołoił. On odpowiedział, że za szybko wjechał w rozjazdy i że przegapił semafor. Mam pewność co do wypowiedzi, że za szybko wjechał w rozjazdy, a co do semafora: to było coś o semaforze, lecz dziś nie mam pewności, jaka wynika z zapisu mi odczytanego. Mówił coś o semaforze.*

Sąd podczas procesu nie podjął próby wyjaśnienia tych rozbieżności.

## Żeby tam nie miał problemu dyżurny

W raporcie Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz opinii Instytutu Kolejnictwa zapis rozmów przez radiotelefon zawsze jest cytowany dopiero od momentu zgłoszenia się maszynisty do dyżurnego ruchu stacji Baby w celu poinformowania o tym, że doszło do wykolejenia.

Tymczasem 57 sekund wcześniej z głośnika radiotelefonu na nastawni w Babach padły następujące słowa pracownika innej stacji (prawdopodobnie dyżurnego ruchu z Piotrkowa Trybunalskiego) skierowane do maszynisty pociągu zbliżającego się właśnie do Bab z drugiego kierunku: – *W miarę możliwości wolno jechać trzeba, żeby tam zatrzymać te „plany”, bo „plan” jest ode mnie 16.17, dlatego że pan tam będzie krzyżował pośpiesznego 14101, no i tam żeby te kibice nie powysiadali w tych Babach. Zrozumiał pan? Żeby tam później na stacji nie miał problemu dyżurny.*

Dyżurny ruchu z Bab usłyszawszy te słowa w swoim radiotelefonie – było to w momencie gdy pociąg TLK z Warszawy do

Katowice był tuż jego przed stacją – otrzymał informację, że z drugiego kierunku do stacji nadjeżdża nieplanowy pociąg wiozący kibiców. 12 sierpnia 2011 r. o godz. 20.30 w stolicy rozpoczął się bowiem mecz Legii Warszawa z Górnikiem Zabrze, na który kibice zabrzańskiego klubu jechali wynajętym składem specjalnym.

W raporcie PKBWK oraz opinii Instytutu Kolejnictwa kwestia pociągu z kibicami jest pomijana. W opinii sporządzonej przez instytut jest jedynie mowa o tym, że dyżurny ruchu „przyjmował w stację inny pociąg, jadący w kierunku Warszawy”. Sprawa „innego pociągu” jest jednak dość istotna.

## Sprawdzałem, czy plomby są

Od maja 2011 r. trwał remont mostu na rzece Wolbórze – z tego powodu na 16-kilometrowym szlaku między stacjami Rokiciny i Baby pociągi w dwóch kierunkach jeździły jednym torem.

W związku z tym pociąg z kibicami jadącymi do Warszawy nie mógł przejechać przez stację Baby dopóki z tymczasowo jednotorowego odcinka Rokiciny – Baby nie zjadą planowe pociągi: pociąg TLK relacji Warszawa – Katowice oraz jadący za nim skład towarowy. To oznaczało, że dyżurny ruchu z Bab zmuszony był zatrzymać na swojej stacji nieplanowy pociąg z kibicami. Standardowo takie postoje zabezpiecza policja. Tym razem – ze względu na to, że postój ten nie był wcześniej przewidziany – nie zadbano o zapewnienie sił policji.

Dyżurny ruchu miał do wyboru zatrzymanie pociągu z kibicami albo pod semaforem wjazdowym od Piotrkowa Trybunalskiego, albo pod semaforem wjazdowym na szlak do Rokicin. Pierwsze miejsce oznaczało postój pociągu z kibicami w centrum miejscowości, w pobliżu peronów oraz nastawni. Drugie miejsce zapewniało postój na drugiej głowicy stacji leżącej wśród pól i oddalony od zabudowań (warunkiem było jednak przejechanie pociągu TLK relacji Warszawa – Katowice z lewego na prawy tor już w chwili wjazdu na stację).

Środowisko maszynistów – nie wierząc ▶



► w to, że ich kolega mógł po prostu zignorować wskazania dwóch semaforów – uważa, że mogło dojść do usterki urządzeń sterowania ruchem kolejowym lub też do sytuacji, w której dyżurny ruchu rozwiązał ułożoną już dla pociągu TLK relacji Warszawa – Katowice drogę przebiegu przez stację Baby po to, by dla pociągu z kibicami zapewnić postój w bezpieczniejszym miejscu.

Dyżurny ruchu od początku odrzucał tę wersję. Tak zeznawał podczas przesłuchania w prokuraturze: – *Możliwość zmiany utrwalonej drogi przebiegu technicznie jest możliwa tylko w sytuacji zerwania plomby i rozwiązania przyciskiem drogi przebiegu, przez co automatycznie wygasza się każdy jeden semafor, którego ten przebieg dotyczy. W tym przypadku na pewno tak nie zrobiłem. Takie zerwanie plomby i zmiana drogi przebiegu to nic nielegalnego. Po zdarzeniu plomby były nienaruszone i nie zrobiłem nic przy plombach. Wszystkie było sprawdzone przy udziale prokuratora i komisji kolejowej.*

W ramach tego samego przesłuchania dyżurny ruchu przyznał jednak, że wkrótce po wypadku zajął się sprawdzaniem plomb: – *Sprawdzałem czy plomby są i czy się trzymają. Wszystkie było w porządku. Nie mogę sobie pozwolić na niedokładne sprawdzanie.*

Za hipotezą środowiska maszynistów przemawia to, że w czasie zamknięcia jednego toru w związku z remontem mostu na Wolbórcę pociągi najczęściej wjeżdżały z powrotem na prawy tor nie na wjeździe na stację Baby, lecz na wyjeździe. Opinia Instytutu Kolejnictwa: „Zazwyczaj preferowany jest wariant ze zmianą toru na głowicy wyjazdowej (czyli inaczej niż miało to miejsce na stacji Baby w przypadku pociągu, który uległ wykolejeniu). Wybór zmiany toru na głowicy wyjazdowej umożliwia bowiem krótszy czas przejazdu pociągu. (...) O ile sytuacja ruchowa na to pozwala, częściej stosowany jest ten wariant przejazdu pociągu zmieniającego tor przez stację, w którym zmiana toru następuje na głowicy wyjazdowej.” Potwierdzali to maszyniści regularnie prowadzący pociągi kursujące przez Baby. Tak jeden z nich zeznał w prokuraturze: – *W okresie remontu zdecydowanie częściej zmieniłem tor przy nastawni, czyli za semaforem wyjazdowym.*

Wątpliwości dodatkowo nie rozwiewa to, że zamieszczone w raporcie PKBWK dwa zdjęcia pulpitu nastawczego w nastawni w Babach – według podpisu, wykonane „bezpośrednio po zaistnieniu poważnego wypadku” – przedstawiają różne układy jego ustawienia.

## Zwrotniczy, którego nie było

Wpływ na pracę dyżurnego ruchu, zwłaszcza w obliczu zbliżania się do Bab pociągu podwyższonego ryzyka, mogło mieć to, że obsada stacji nie była wystarczająca.

W czasie remontu mostu na Wolbórcę obowiązywał przyjeżdżający przez Zakład Linii Kolejowych w Łodzi tymczasowy regulamin prowadzenia ruchu pociągów między Rokicinami i Babami.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych w raporcie z badania katastrofy w Babach stwierdziła: „Organizacja pracy w miejscu i w czasie wypadku odbywała się zgodnie z opracowanym »Regulaminem tymczasowym prowadzenia ruchu pociągów na czas przebudowy mostu w km 122,817 linii kolejowej nr 1 Warszawa Centralna – Katowice, szlak Rokiciny – Baby«”.

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do treści tego regulaminu – jeden z jego punktów brzmi: „Sekcja Eksploatacji PKP PLK w Piotrkowie Trybunalskim zabezpieczy całodobową obsadę zwrotniczego w stacji Baby”. Zadaniem dodatkowego pracownika miało być wspomaganie dyżurnego ruchu w okresie znacznego zwiększenia liczby czynności ruchowych w Babach ze względu na to, że pociągi zjeżdżając z odcinka tymczasowo jednorozowego musiały na tej stacji przejeżdżać z toru lewego na tor prawy.

Okazuje się jednak, że – przynajmniej w dniu katastrofy – na stacji Baby nie pracował zwrotniczy. Taka informacja wynika między innymi z raportu PKBWK – choć wskazuje on, że praca stacji była zorganizowana zgodnie z regulaminem tymczasowym, to jednocześnie w dziale „Wskazanie personelu kolejowego, podwykonawców biorących udział w wypadku lub incydencie oraz innych stron i świadków” wymienia jedynie maszynistę, kierownika pociągu, konduktora i dyżurnego ruchu.

## Nie ma żadnej jazdy!

Niedługo po wykolejeniu do dyżurnego ruchu stacji Baby zadzwonił z Warszawy dyspozytor odcinkowy z Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK. Choć właśnie doszło do katastrofy i na kompletnie zniszczonej infrastrukturze stacji trwała akcja ratunkowa oraz prowadzone były czynności prokuratury i policji, to pracownik dyspozytury z Warszawy przede wszystkim dopytywał dyżurnego ruchu o możliwość przepuszczenia przez stację pociągu z kibicami w celu doprowadzenia go do następnej stacji Rokiciny i następnie dalej do Warszawy:

– *Ten 41104 to są dwie jednostki?*

– *Nie wiem.*

– *Ale to... bo stoi pod wjazdem.*

– *Pod wjazdem go trzymam. Na razie nie, nie widziałem, nie widziałem.*

– *No jest przerwa w ruchu. Więc nie pojedzie dalej, nie?*

– *No.*

– *Bo to wygląda, że jest... yyy...*

– *Może trzeba będzie go cofnąć*

*do Piotrkowa.*

– *A niech pan powie, bo czy on na samym wjeździe? Czy już zjechał do tego? Czy to jest...*

– *To co?*

– *Że nie da się przejechać tam na tę dwójkę już?*

– *No ale którym pociągiem?*

– *No nie, w ogóle, jakimś. Tego, no z dwójki,*

*bo on wjeżdżał na jednijkę. To jest... Ktoś musi określić... Ale... Jak... Jak to wygląda?*

*Nie wie pan, czy będzie można jechać?*

– *Ale gdzie? Do Rokicin?*

– *No, no.*

– *A skąd! Nie ma żadnej jazdy!*

– *Nie ma żadnej jazdy, ani tego?*

– *A skąd!*

## Prowokacja na nastawni

Gdy od najbardziej tragicznego dnia w historii stacji Baby minęły trzy miesiące, doszło do zaskakującego zdarzenia. Przed południem 29 listopada 2011 r. – gdy służbę w Babach pełnił ten sam dyżurny ruchu, który obsługiwał urządzenia sterowania ruchem w momencie sierpniowej katastrofy – na nastawni przybył zastępca naczelnika ds. inżynierii ruchu z Sekcji Eksploatacji PKP PLK w Piotrkowie Trybunalskim. Zjawił się on w towarzystwie społecznego inspektora pracy oraz specjalistki ds. bezpieczeństwa i higieny pracy. Poinformowali oni dyżurnego ruchu, że celem ich wizyty jest przedstawienie mu materiałów dotyczących katastrofy z 12 sierpnia 2011 r.

Trzyosobowa delegacja z sekcji eksploatacji przyszła do dyżurnego ruchu w czasie pełnienia przez niego obowiązków służbowych. Dyżurny ruchu, chcąc zapoznać się z materiałami, przekazał pełnienie obowiązków na nastawni przybyłemu zastępcy naczelnika ds. inżynierii ruchu (czyli przełożonemu wszystkich dyżurnych ruchu pracujących na obszarze działania danej sekcji eksploatacji PKP PLK). Przełożony przez ponad godzinę zastępował dyżurnego ruchu przy pulpicie nastawczym, za pomocą którego steruje się ruchem pociągów na stacji i przyległych szlakach. Po zapoznaniu się z materiałami dyżurny ruchu przejął pulpit od zastępcy naczelnika sekcji.

Wkrótce policja otrzymała powiadomienie, że na stacji Baby dyżurny ruchu przekazał stanowisko przy urządzeniach sterowania ruchem kolejowym osobie bez uprawnień i są świadkowie całej sytuacji. Okazało się bowiem, że zastępca naczelnika sekcji ds. inżynierii ruchu nie posiadał autoryzacji do pracy na stacji Baby.

Do sądu trafił wniosek o ukaranie dyżurnego ruchu za to, że do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego dopuścił osobę nie posiadającą wymaganych uprawnień, co stanowi złamanie przepisów karnych ustawy o transporcie kolejowym.

W czerwcu 2012 r. zapadł wyrok – Sąd Rejonowy w Piotrkowie Trybunalskim uznał dyżurnego ruchu winnym, ale wymierzył mu jedynie karę nagany. „Pracownicy, choć na podstawie ogólnych zasad prawa pracy nie mają obowiązku wykonywania poleceń sprzecznych z prawem, to ze względu na autorytet pracodawcy, obawę przed konsekwencjami takie polecenia akceptują” – czytamy w uzasadnieniu wyroku pierwszej instancji, który w październiku 2012 r. został podtrzymany przez piotrkowski sąd okręgowy.

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe, nie czekając na zakończenie procesu sądowego, pozbyła się dyżurnego ruchu. 27 grudnia 2011 r. – czyli cztery i pół miesiąca po katastrofie na stacji Baby – rozwiązano z nim umowę o pracę bez okresu wypowiedzenia.

KAROL TRAMMER



# Rzeki pieniędzy

Dokąd popłyną fundusze unijne, których nie zdoła wydać kolej?

Gdy wiceminister rozwoju Witold Słowik udzielał na przełomie lutego i marca 2017 r. wywiadu miesięcznikowi „Rynek Kolejowy” na temat szans na pełne wykorzystanie funduszy unijnych na infrastrukturę kolejową w ramach unijnej perspektywy finansowej na lata 2014-2020, uciekał się do zaklęć: – *Żeby coś w ogóle mogło się udać, trzeba wierzyć, że jest to możliwe.*

W Ministerstwie Rozwoju wiara w kolej topnieje jednak z miesiąca na miesiąc. W połowie kwietnia 2017 r. wiceminister Jerzy Kwieciński – najważniejszy w rządzie człowiek od programów unijnych – ujawnił podczas konferencji prasowej, że coraz poważniej myśli się o planie awaryjnym, zakładającym przesunięcie na inne przedsięwzięcia części funduszy zarezerwowanych na modernizację linii kolejowych.

## Nie ma szans

Kwieciński o konieczności stworzenia planu B przekonał się po sprawdzeniu skuteczności wykorzystywania funduszy przez odpowiadającą za modernizację sieci kolejowej spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe: – *Mam małą wiarę, że wszystko pójdzie dobrze. Z takim tempem nie ma szans na to, że wykorzystamy wszystkie pieniądze. Zwłaszcza że wiele prac zostało zaplanowanych na ostatnie lata perspektywy, a doświadczenie z poprzednich lat jest takie, że żadnego z projektów nie udaje się ukończyć w terminie.*

Nieuchronnie nadciągającym problemom w wykorzystaniu całości funduszy zarezerwowanych na infrastrukturę kolejową coraz baczniej przygląda się Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Resort ten powstał w listopadzie 2015 r. po wyborach wygranych przez Prawo i Sprawiedliwość. Szefem ministerstwa jest Marek Gróbarczyk, który dla tego stanowiska porzucił znacznie bardziej lukratywną funkcję posła do Parlamentu Europejskiego.

Kierowany przez Gróbarczyka resort po nieco ponad pół roku funkcjonowania doprowadził do przyjęcia przez radę ministrów „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do 2030 roku”. Dokument został przyjęty 14 czerwca 2016 r.

Następnie MGMiZŚ sprawnie przeprowadziło procedurę przystąpienia Polski do konwencji AGN („Europejskie porozumienie o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym”). Sprawę załatwiono w ciągu czterech miesięcy: 28 października 2016 r. uchwałę o przystąpieniu do konwencji podpisała premier Beata Szydło, 14 grudnia 2016 r. sejm jednogłośnie przyjął stosowną ustawę, którą następnie 11 stycznia 2017 r. również jednogłośnie i bez poprawek

zaakceptował senat i 6 marca 2017 r. akt ratyfikacji konwencji AGN został podpisany przez prezydenta Andrzeja Dudę.

– *Dzisiaj transportu wodnego w Polsce w zasadzie nie ma – mówił prezydent po ratyfikowaniu konwencji. – Transport rzeczny jest tańszy niż transport drogowy, a przede wszystkim nieporównywalnie bardziej ekologiczny, jest transportem przyszłości. To wielkie zadanie, które wiąże się z wielkimi inwestycjami.*

## Nieodwracalne zobowiązanie

Polska wraz z przyjęciem konwencji AGN zobowiązała się, że główne ciągi rzeczne dostosuje do parametrów przynajmniej IV klasy żeglowności – głębokość, promienie zakoli czy prześwity pod mostami umożliwiające ruch statków o ładowności 1000-1500 ton. Obecnie Wisła na przeważającej długości spełnia parametry klasy Ib (dla statków o ładowności 180 ton), natomiast Odra głównie parametry klasy II (dla statków o ładowności 500 ton) i klasy III (dla statków o ładowności 700 ton).

Przyjęcie konwencji AGN wymusza dostosowanie do parametrów IV klasy żeglowności Wisły, Odry, Bugu oraz Drogi Wodnej Wisła-Odra (składają się na nią Brda, Kanał Bydgoski, Noteć i Warta). Koncepcja resortu gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej zakłada dostosowanie Odry oraz Wisły między Oświęcimiem a Krakowem od razu do wyższej klasy Va, a także wykopanie Kanału Śląskiego, który połączy Wisłę w Oświęcimiu z Odrą w pobliżu Kuźni Raciborskiej.

Według wstępnych wyliczeń MGMiZŚ, realizacja powyższych planów ma kosztować co najmniej 76,8 mld zł. Pieniądze te miałyby zostać wydane na pogłębienie i regulację rzek, stworzenie stopni wodnych, budowę nowych śluz i wydłużenie istniejących, jak i na złagodzenie zakoli rzecznych, co w języku specjalistów od gospodarki wodnej nazywa się „przebudową niewymiarowych łuków”.

– *Już żaden inny rząd w przyszłości nie będzie mógł odstąpić od realizacji tych inwestycji. Przyjmujemy na siebie nieodwracalne zobowiązanie realizacji tego przedsięwzięcia, niezwykle istotnego dla gospodarki naszego kraju, determinującego jego rozwój – mówił Marek Gróbarczyk po ratyfikowaniu konwencji AGN przez prezydenta.*

## Zidentyfikowano potencjalne źródła

W „Założeniach do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do 2030 roku” wskazano, że tylko do 2020 r. na główne szlaki wodne należy przeznaczyć 8,9 mld zł.

Największym problemem szerokich planów rozwoju sieci dróg wodnych jest brak funduszy. Jak czytamy w założeniach,



• *„Doświadczenie jest takie, że żadnego z projektów nie udaje się ukończyć w terminie” – mówi o inwestycjach kolejowych wiceminister rozwoju Jerzy Kwieciński. I coraz poważniej myśli o planie B.*



• *Problemom kolei coraz baczniej przygląda się minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk.*

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej „zidentyfikowało potencjalne źródła finansowania przedsięwzięć”. Wśród nich wymieniono fundusze Unii Europejskiej: Fundusz Spójności, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego czy instrument „Łącząc Europę” (CEF).

Tyle że środki te generalnie zostały już rozdysponowane. Jeśli chodzi o transport wodny, to – według planów sporządzonych jeszcze przed przystąpieniem Polski do konwencji AGN – unijne pieniądze mają trafić przede wszystkim do portów morskich. Gro środków z funduszy unijnych wesprzeć ma infrastrukturę kolejową. Krajowy Program Kolejowy na lata 2016-2023 przewiduje przedsięwzięcia modernizacyjne o łącznej wartości 66 mld zł, – z czego źródłem 56 mld zł są właśnie fundusze unijne. Jeśli jednak dojdzie do opóźnień w realizacji programu inwestycyjnego przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe, Unia Europejska nie przekaze środków w zaplanowanej wysokości – w tej sytuacji ►

► sposobem na zachowanie tych pieniędzy przez Polskę będzie przesunięcie ich na inne przedsięwzięcia.

## Z gałęzi na gałąź

Ministerstwo Rozwoju nie podjęło jeszcze decyzji, na co zostaną przeznaczone unijne pieniądze, których nie będzie w stanie wykorzystać spółka PKP PLK. Wśród ekspertów od programów unijnych coraz częściej mówi się, że po tą część funduszy chce sięgnąć Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Zgodnie ze scenariuszem tego resortu, niewykorzystane przez kolej pieniądze miałyby wspomóc realizację pierwszego etapu dostosowywania rzek do wymogów konwencji AGN, czego koszt oszacowano na – przypomnijmy – blisko 9 mld zł. Czy jednak wizja przesunięcia „kolejowych” funduszy na inną gałąź transportu jest w ogóle realna?

Cofnijmy się do przełomu 2010 i 2011 r., gdy stało się jasne, że spółce PKP PLK nie uda się wykorzystać całości funduszy przyznanych w ramach poprzedniej unijnej perspektywy finansowej 2007-2013. Odpowiadająca wówczas za wykorzystanie unijnych dotacji minister rozwoju regionalnego Elżbieta Bienkowska dążyła do tego, by pieniądze z opóźnionych modernizacji linii kolejowych przeznaczyć na rozbudowę infrastruktury drogowej. Komisja Europejska nie zgodziła się jednak na przerzucenie wsparcia poza sektor transportu przyjaznego środowisku. Ostatecznie więc z pieniędzy unijnych, które pierwotnie były zarezerwowane na modernizację sieci kolejowej, dofinansowano zakupy pociągów i inwestycje w miejski transport szynowy.

Jednocześnie część funduszy udało się zatrzymać przy infrastrukturze kolejowej. Bruksela przystała bowiem na propozycję zgłoszoną na początku 2011 r. przez ówczesnego wiceministra infrastruktury Andrzeja Massela, by wsparcie z dużych modernizacji bez szans na terminowe zakończenie przesunąć na – finansowane wcześniej tylko z budżetu państwa – rewitalizację linii kolejowych (oszczędne modernizacje możliwe do szybkiego przygotowania i krótkiej realizacji dzięki ograniczonemu zakresowi wymiany infrastruktury, jednak istotnie wpływające na poprawę prędkości pociągów i przepustowości linii).

## Ekologiczny korytarz kontra natura

Unijni urzędnicy, którzy kilka lat temu byli niechętni wobec przesuwania „kolejowych” funduszy na drogi, w kwestii dróg wodnych mogą być bardziej otwarci na rozmowy. Zwłaszcza że w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej od początku nie zapomina się o cytowaniu w opracowaniach „Białej Księgi Transportu” Komisji Europejskiej. A w dokumencie tym – przedstawiającym wizję systemu transportowego w Europie – żegluga śródlądowa jest obok kolei wskazywana jako pożądana alternatywa dla transportu po drogach: „Do 2030 r. 30% drogowego transportu towarów na odległość powyżej



• Duża część mostów nie spełnia wymagań podpisanej przez Polskę konwencji AGN dotyczących prześwitu i rozpiętości na potrzeby żeglugi. Most kolejowy w Szczecinie.

300 km należy przenieść na inne środki transportu: kolej lub transport wodny, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50% tego typu transportu. Ułatwi to rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych. Aby osiągnąć ten cel, musimy rozbudować stosowną infrastrukturę”.

Tamą dla realizacji planów MGMIŻS może być jednak to, że doliny polskich rzek wskazanych w konwencji AGN to obszary objęte unijnym programem Natura 2000, który na celu ma zachowanie cennych gatunków i siedlisk przyrodniczych. Tymczasem podniesienie klas żeglowności wymagać będzie regulacji rzek, łagodzenia ich zakoli czy budowy stopni wodnych. Tworzenie „ekologicznych korytarzy transportowych” przekształci polskie rzeki w plac budowy nieodwracalnie zmieniający ich naturalny charakter, unikatowy w skali całej Europy. Pytanie, jak do tej sprzeczności ostatecznie podejrze Komisja Europejska.

## Kolej rozwija żeglugę

Powodzenie planów przesunięcia części funduszy unijnych z infrastruktury kolejowej na drogi wodne może zapewnić finansowanie dla pierwszych inwestycji na potrzeby masowej żeglugi śródlądowej. One mogą stać się stopą w drzwi, uzasadniając finansowanie kolejnych przedsięwzięć, które wcale nie ograniczą się tylko do udrażniania rzek i kanałów czy budowy portów.

Kryteriów stawianych w konwencji AGN nie spełniają na przykład dziesiątki polskich mostów. Przeprawy nad rzekami o klasie żeglowności IV i Va muszą bowiem zapewniać prześwit między przęsłem a lustrem wody nie mniejszy niż 5,25 m (wartość wylicza się dla wysokiej wody żeglownej, czyli najwyższego stanu wody dopuszczającego żeglugę).

Spśród przerzuconych nad Odrą mostów kolejowych zbyt niskie są te w Opolu (prześwit 3,84 m), w Głogowie (prześwit 3,90 m), koło Czerwieńska na linii do Zbąszynka (prześwit 4,39 m) i na linii do Szczecina (prześwit 3,79 m) oraz graniczny most w Kostrzynie (prześwit 3,67 m). Kryteriów dla klas IV i Va nie spełnia

również szereg mostów drogowych. Jedyne w przypadku Odry wstępne analizy wykazały konieczność przebudowy kilkudziesięciu mostów – poinformował dr inż. Andrzej Kreft z Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie podczas konferencji, która w lutym 2017 r. odbyła się w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Na Drodze Wodnej Wisła-Odra za niskie są trzy mosty kolejowe w Bydgoszczy – na Brdzie na linii w kierunku Torunia (prześwit 3,26 m) i na Magistrali Węglowej (prześwit 5,15 m) oraz na Kanale Bydgoskim na linii do Piły (prześwit 4,70 m). Kryteriów IV klasy żeglowności nie spełnia też most w Drawskim Młynie (prześwit 3,40 m), którym linia kolejowa Poznań – Szczecin przekracza Noteć. Z kolei na Wiśle zbyt niskie w są dwie przeprawy kolejowe: most na odcinku Spytkowice – Alwernia o prześwicie 4,60 m i most drogowo-kolejowy koło Tarnobrzega o prześwicie 4,50 m.

Co więcej, w przypadku części mostów prześwity mogą zmniejszyć się poniżej wymaganych wartości wskutek zbudowania stopni spiętrzających wodę. Z kolei szereg mostów cechuje się rozpiętością między filarami uniemożliwiającą przeprowadzenie szlaku żeglugowego o szerokości wymaganej dla klasy IV (40 m) lub klasy Va (50 m) – problem dotyczy między innymi mostu kolejowego na Wiśle między stacjami Kraków Główny i Kraków Płaszów.

Tak oto przyjęta dwa miesiące temu przez Polskę „wodna” konwencja AGN może zmusić kolej do zbudowania wielu mostów od nowa czy, w najlepszym wypadku, do ich skomplikowanej przebudowy.

Czy cała gra w żeglugę śródlądową jest warta świeczki? Dr Przemysław Nawrocki z organizacji ekologicznej WWF stwierdził na łamach „Gazety Wyborczej”: – Z wyliczeń Romana Żurka, profesora Instytutu Ochrony Przyrody PAN, wynika, że częściowe przeniesienie transportu kontenerów z polskich dróg na polskie rzeki ograniczy emisję CO<sub>2</sub> ledwie o 1,5%. Sensowniejsze byłoby przeniesienie tirów na tory.

KAROL TRAMMER

W grudniu 2016 r. Koleje Mazowieckie wycofały bezpośrednie pociągi łączące powiaty sierpecki i płoński z Warszawą. Z Sierpca do Warszawy Gdańskiej pociągi te wyruszały o godz. 7.35 i 17.59. Ze stolicy na północno-zachodnie Mazowsze pociągi wyruszały o godz. 14.41 i 19.39. Na linii Sierpc – Nasielsk były to pociągi cieszące się największą popularnością.

## Kumulacja potoków

Najwyższa frekwencja występowała w pociągach relacji Sierpc – Warszawa Gdańska w niedziele wieczorem, gdy kumulowały się potoki podróżnych wracających do Warszawy do pracy czy na uczelnię po weekendzie spędzonym w domu rodzinnym oraz osób wracających z działek i wypadów rowerowych.

Według informacji przekazanych nam przez Koleje Mazowieckie, na linii Nasielsk – Sierpc największa wymiana pasażerów notowana jest w Sierpcu, Zawidzu Kościelnym, Raciążu i Płońsku. Dodatkowo w lecie rośnie znaczenie przystanków Wkra i Ciekosyn, obsługujących tereny działek nad Wkrą – w ostatnich sezonach miały tu nawet miejsce problemy ze zmieszczeniem wszystkich pasażerów i rowerów.

Według własnych pomiarów frekwencji dwumiesięcznika „Z Biegiem Szyn”, od końca 2010 r. – gdy wprowadzono bezpośrednie połączenia Sierpca z Warszawą – potoki w tych pociągach sukcesywnie rosły, z czasem coraz bardziej przekraczając liczbę miejsc siedzących w obsługujących tę linię jednoczłonowych autobusów szynowych VT627 (64 miejsca siedzące) oraz SA135 (70 miejsc siedzących).

## Trafić w pociąg

Rekompensatą za wycofane bezpośrednie połączenia Sierpca i Warszawy ma być wydłużenie relacji pociągów dotychczas kursujących między Sierpcem i Nasielskiem (stacja węzłowa na linii Warszawa – Działdowo). Od grudnia 2016 r. relację większości pociągów wydłużono przez Modlin do Nowego Dworu Mazowieckiego. Celem Kolei Mazowieckich było zapewnienie na tych stacjach skomunikowań z przyspieszonymi pociągami lotniskowymi kursującymi między Modlinem a stacją

# Czas na przesiadkę?

Północno-zachodnie Mazowsze bez bezpośrednich pociągów do stolicy



• Baboszewo na linii Sierpc – Nasielsk. Już bez pociągów do stolicy województwa.

Warszawa Lotnisko Chopina przez główne stołeczne dworce: Warszawę Wschodnią, Warszawę Centralną i Warszawę Zachodnią. – *Staramy się o zapewnienie dogodnych przesiadek* – podkreśla Jolanta Maliszewska z Kolei Mazowieckich.

Przesiadki możliwe są w ramach jednego peronu – tyle że w Modlinie tylko przy podróży do Warszawy, natomiast w Nowym Dworze Mazowieckim przy podróży w obu kierunkach. Problem w tym, że szynobusy z Sierpca nie zawsze idealnie trafiają na pociągi lotniskowe – wówczas czas na przesiadkę z około 10 min. wydłuża się do około pół godziny. W takich sytuacjach są co prawda zapewnione krótsze skomunikowania z pociągami do Warszawy Gdańskiej. To jednak oznacza, że pasażerem z linii Sierpc – Nasielsk w zależności od pory dnia oferowane są skomunikowania z pociągami jadącymi albo do Warszawy Gdańskiej, albo do Warszawy Wschodniej, Warszawy Centralnej i Warszawy Zachodniej. Analogiczny problem występuje przy podróżach z Warszawy w kierunku Sierpca.

– *Optymalnie byłoby, gdyby wszystkie pociągi do i z Sierpca miały skomunikowanie z pociągami lotniskowymi, co jest niestety niemożliwe z uwagi na stan infrastruktury kolejowej na linii Sierpc – Nasielsk* – tłumaczy Maliszewska.

## Problemy na linii

Na jednotorowej linii Sierpc – Nasielsk dla szynobusów obowiązuje

prędkość 60 km/h z kilkoma ograniczeniami do 20-50 km/h, głównie punktowymi na mostach czy przejazdach. Jest też jeden dłuższy odcinek prędkości zmniejszonej do 50 km/h na około półtorakilometrowym wyjeździe z Nasielska – pokrywa się on dokładnie z fragmentem linii zarządzanym przez Zakład Linii Kolejowych w Warszawie. Wraz z przejechaniem punktu, od którego za tor odpowiada Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy, pociąg symbolicznie przyspiesza do 60 km/h.

Obok małej prędkości elastyczne kształtowanie rozkładu jazdy utrudnia to, że na 88-kilometrowej linii między Sierpcem a Nasielskiem pociągi mogą mijać się jedynie w Płońsku i Raciążu. To skutek decyzji jeszcze z lat 90. o przekształceniu stacji Zawidz, Baboszewo i Wkra w przystanki.

## Najistotniejszy kierunek

Jak zastąpienie bezpośrednich pociągów łączących Sierpc z Warszawą połączeniami wymagającymi mniej lub bardziej zgranej przesiadki wpłynęło na frekwencję? – *Jeszcze nie przeprowadzaliśmy takich badań* – mówi Jolanta Maliszewska. I mimo to dodaje, że obecny kształt oferty przewozowej jest już raczej uznawany za docelowy: – *Obecnie nie planujemy zmieniać tego rozwiązania w kolejnym rozkładzie jazdy.*

W miejscowościach leżących na linii Sierpc – Nasielsk za najważniejszą potrzebę uważa się wygodne dojazdy do stolicy. Podkreśla to wójt gminy Baboszewo Tomasz Sobiecki: – *Najistotniejszym kierunkiem dla mieszkańców gminy jest Warszawa. Chodzi o dojazdy związane z pracą, nauką i sprawami administracyjnymi – zarówno w cyklach dziennych, jak i radszych, zwykle co tydzień. Najważniejsze jest więc zapewnienie nawet niewielkiej liczby połączeń bezpośrednio z ►*

## Przesiadki po mazowiecku

### Skomunikowania na stacji Modlin

przyjazd z Sierpca	odjazd do Warszawy	
5.38	5.46	> Warszawa Gdańska
	6.22	> Warszawa Centralna
7.09	7.22	> Warszawa Centralna
	7.43	> Warszawa Gdańska
9.54	10.02	> Warszawa Gdańska
	10.22	> Warszawa Centralna
12.50	13.07	> Warszawa Gdańska
	13.22	> Warszawa Centralna
20.14	20.22	> Warszawa Centralna
	21.01	> Warszawa Gdańska





► *Warszawę. Niestety nie przypominam sobie, aby czy to Koleje Mazowieckie, czy to Samorząd Województwa Mazowieckiego konsultowały z gminą plany zmian w ofercie przewozowej.*

### Podejście bezpośrednie

– *Bezpośrednie połączenia ze stolicą województwa są kluczowym warunkiem wzrostu znaczenia kolei – podkreśla Tomasz Sobeki.*

Takie efekty widoczne są w województwie zachodniopomorskim, gdzie zapewnienie dojazdu do stolicy regionu bez konieczności przesiadania się jest podstawowym założeniem kształtowania sieci połączeń kolejowych. Na Pomorzu Zachodnim wszystkie stolice powiatów leżące na liniach czynnych w ruchu pasażerskim (to 16 spośród ogółem 19 miast powiatowych) dysponują bezpośrednimi połączeniami ze Szczecinem. Wdrażanie tej filozofii rozpoczęto w 2005 r.

– *Wcześniej uruchamiano pociągi kursujące w nieatrakcyjnych relacjach, jak na przykład Kołobrzeg – Goleniów albo Szczecinek – Runowo Pomorskie, gdzie aby kontynuować podróż, należało się przesiąść na inny pociąg, o ile taki w ogóle był przewidziany – mówi Radosław Soćko z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego. – Stało to w sprzeczności z oczekiwaniami mieszkańców regionu, dla których jednym z czynników decydujących o wyborze środka transportu jest możliwość bezpośredniego dojazdu, nie patrząc na kolejowe węzły, na których łączą się linie o różnych parametrach technicznych. W efekcie liczba osób korzystających z pociągów regionalnych drastycznie spadała, a systematycznie rósł udział w przewozach, przewoźników autobusowych i mikrobusowych, oferujących kursy w pełnych relacjach.*

Na linii z Kołobrzegu przez Trzebiatów, Gryfice, Płoty i Nowogard do Goleniowa relacje wszystkich pociągów wydłużono do Szczecina Głównego, dodatkowo przy tym zwiększając liczbę połączeń. Na bezpośrednich połączeniach ze stolicą województwa oparto ofertę przewozową również na innych niezelektryfikowanych ciągach: Szczecinek – Złocieniec – Drawsko Pomorskie – Runowo Pomorskie oraz Piła – Wałcz – Kalisz Pomorski – Stargard. Autobusy szynowe po dotarciu do stacji węzłowych z liniami zelektryfikowanymi jadą dalej do Szczecina.

– *Liczba podróżnych w pociągach na wymienionych trasach wzrosła kilkukrotnie, a szynobusy serii SA103 i SA109 z czasem okazały się zbyt mało pojemne, by obsługiwać te relacje – mówi Radosław Soćko.*

### Przesiadka na kolej

W celu zaferowania pasażerom bezpośrednich połączeń ze stolicą regionu w województwie zachodniopomorskim zostały wprowadzone pociągi o dość długich jak na ruch regionalny relacjach: takich jak 170-kilometrowa trasa Szczecin – Szczecinek czy licząca aż 240 km trasa Szczecin – Słupsk, na



• *Taka była rekwencja w bezpośrednim pociągu z Sierpca do Warszawy.*



• *Na Pomorzu Zachodnim wszystkie miasta powiatowe położone na liniach kolejowych czynnych w ruchu pasażerskim dysponują bezpośrednimi połączeniami ze stolicą regionu. Pociąg ze Szczecina Głównego na stacji w Wałczu.*

której leży Sławno – najbardziej oddalone od Szczecina miasto powiatowe Pomorza Zachodniego.

Podobne tendencje widoczne są także w innych regionach. Od grudnia 2013 r. kursują pociągi Kolei Dolnośląskich bezpośrednio łączące Wrocław ze Świdnicą. Wcześniej przez lata podróże z tego miasta do stolicy województwa wiązały się z koniecznością przesiadki w Jaworzynie Śląskiej, przez co mieszkańcy Świdnicy przy dojazdach do Wrocławia niezbyt chętnie korzystali z kolei. We wrześniu 2014 r. relacje pociągów Wrocław Główny – Świdnica wydłużono do stacji Dzierżoniów Śląski. Wcześniej licząca 60 tys. mieszkańców Świdnica i 35-tysięczny Dzierżoniów były największymi miastami

województwa dolnośląskiego, które leżąc przy liniach czynnych w ruchu pasażerskim, nie dysponowały bezpośrednimi pociągami do Wrocławia.

Codziennie na trasie Dzierżoniów – Świdnica – Wrocław kursują cztery pary bezpośrednich pociągów (między Jaworzyną Śląską a Wrocławiem pociągi kursują jako przyspieszone, stając tylko na ważniejszych stacjach). W innych porach wciąż możliwe są podróże połączeniami z przesiadką w Jaworzynie Śląskiej. Wśród efektów wprowadzenia bezpośrednich połączeń z Dzierżoniowa i Świdnicy do Wrocławia jest też wzrost liczby pasażerów korzystających w tych relacjach z połączeń przesiadkowych.

KAROL TRAMMER

## WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

### Zburzono dworzec

Drogę Żelazną Nadwiślańską, mającą 517 km, wybudowano w trzy lata – między 1874 a 1877 r. (Dla porównania: Centralną Magistralę Kolejową o długości 224 km sto lat później budowano sześć lat). Tory między Otwockiem a Pilawą są odcinkiem Drogi Nadwiślańskiej, który pozostał jednotorowy. Wkrótce zacznie się budowa drugiego toru, co zmieni krajobraz przytorowy. Lecz zmiany zdarzały się i wcześniej. Na przykład kilkanaście lat temu w Zabieżkach zburzono piękny dworzec, a jego zdjęcie jest dziś niełatwo znaleźć. Ale Przechodzień nie raz przechodził tędy i wygląd dworca odtworzył tu z pamięci.



## OD BAŁTYKU PO TATRY

### „Wierzyca”

Bydgoszcz Główna  
– Gdynia Chylonia

Na południowy wschód od liczącej 329 m n.p.m. góry Wierzyca – najwyższego szczytu województwa pomorskiego – swoje źródła ma rzeka o nazwie Wierzyca. Ortografia ma tu duże znaczenie: o ile bowiem nazwa góry Wierzyca ma związek ze słowem „wieża”, o tyle nazwa rzeki Wierzyca pochodzi od słowa „ver” (wilgoć) – w języku Wenedów, między I i IV wiekiem zamieszkujących ziemie nad Bałtykiem, Wierzyca nazywała się Verissa. Wierzyca, mocno meandrując, zasilając po drodze turbiny kilku elektrowni wodnych, przepływa między innymi przez przedmieścia Kościerzyny, Starą Kiszewę, Starogard Gdański oraz Pelplin. Właśnie w Pelplinie mostem nad Wierzycą przejeżdża pociąg „Wierzyca”. Kilkanaście kilometrów dalej – w słynącym z zamku krzyżackiego mieście Gniew – Wierzyca uchodzi do Wisły.

## WSIAŚĆ DO POCIĄGU BYLE JAKIEGO

*Na wszystkie smutki - niedziela na Głównym*

*Na oddech krótki - niedziela na Głównym*

*Na sytkość uczuć i brak przyjaciela*

*Niedziela na Głównym, na Głównym niedziela*

Wojciech Młynarski „Niedziela na Głównym”

słowa: Wojciech Młynarski, 1967

## POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Z Wadźdy do Baszszaru jechałem starą kolejką wąskotorową przez wysokie płaskowyże. Tego ranka, kiedy wsiadałem do pociągu, szalała śnieżycą; przez cały dzień do rozpadającego się drewnianego wagonu, w którym byłem sam jako jedyny pasażer pierwszej klasy, nawiewało śniegu spod kół. Gdy pociąg się zatrzymał, poszedłem zobaczyć wagony innych klas, oddzielone od mojego ciągiem towarowych. Oznakowane były napisem IV<sup>E</sup> CLASSE, wewnątrz miały biegnące wzdłuż ławki; w jednym z nich grupa Marokańczyków rozpalila na podłodze ognisko i siedziała wokół w niego w kucki, ogrzewając sobie dłonie. Oczywiście podłoga także się zapaliła, więc nie minęło wiele czasu, a pociąg zatrzymał się, by konduktor i strażak mogli ugasić płomień, co zrobili, głośno wyrzekając na miejscowych.”

Paul Bowles\*, „Bez ustanku. Autobiografia”

\*1910-1999. Amerykański pisarz, kompozytor i podróżnik pochodzący z nowojorskiej dzielnicy Queens. Jako nastolatek wyruszył w podróż do Paryża, nikomu nie mówiąc o swoich planach. Po wojnie przeprowadził się z Nowego Jorku do Tangeru w Maroku.

# 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.