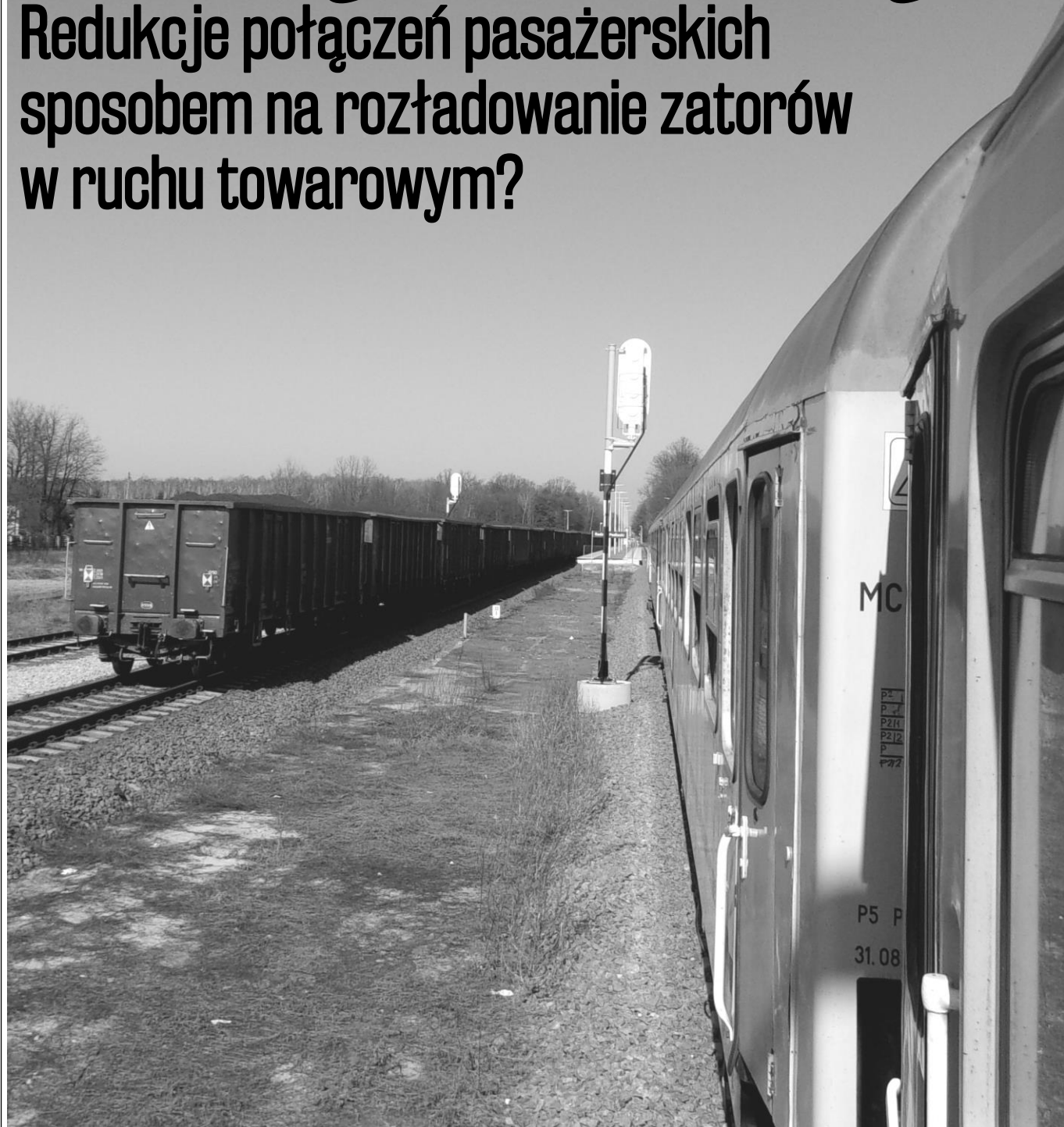


Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

PASAZEROWIE MAJĄ ZNIKNAĆ

Redukcje połączeń pasażerskich
sposobem na rozładowanie zatorów
w ruchu towarowym?



POŁĄCZENIA

Fatalny ekspres „Fregata”

Bardzo słaby rozkład jazdy pociągu ExpressInterCity „Fregata”, łączącego w wakacyjne weekendy Kołobrzeg i Kraków. Odcinek z Kołobrzegu do Warszawy skład pokonuje w 7 godz. 29 min., czyli w czasie osiąganym przez pociągi TLK, którym przejazd z Kołobrzegu do Warszawy zajmuje od 7 godz. 33 min. do 7 godz. 38 min.

Długi czas jazdy „Fregaty” swoje źródło ma na biegnącej wzdłuż Bałtyku jednotorowej linii łączącej Szczecin z Trójmiastem: na 154-kilometrowym odcinku Koszalin – Wejherowo ekspres zgodnie z rozkładem jazdy kilka razy przepuszcza składy niższych kategorii.

Na stacji Skibno podczas 10-minutowego postoju technicznego „Fregata” puszcza jadący z naprzeciwka pociąg TLK „Ustronie” relacji Kraków – Kołobrzeg. W Słupsku „Fregata” stoi 12 min., przepuszczając jadący w drugim kierunku skład TLK „Żuławy” relacji Olštyn – Szczecin. Następnie „Fregata” ma aż 20-minutowy postój techniczny w Darnicy, by przepuścić dwa składy jadące z przeciwnika: pociąg Przewozów Regionalnych z Gdyni do Słupska i pociąg „Słoneczny” Kolei Mazowieckich z Warszawy do Ustki. Kolejny postój techniczny wypada w Strzebielinie Morskiej – tu „Fregata” stoi 7 min., żeby przepuścić pociąg TLK „Delfin” z Warszawy do Łeby.

Ponadto od Koszalina do Słupska „Fregata” została wytrasowana tuż za pociągami TLK „Korsarz” relacji Kraków – Ustka, przez co postoje ekspresu w Koszalinie i Sławnie, zamiast standardowej minuty, trwają 3 min. Wynika to z konieczności zachowania odbiegu, czyli odstępu między kolejnymi pociągami. Z uwagi na odbiegi „Fregata” ma również dwa postoje techniczne na wjeździe do Trójmiasta: 7-minutowy w Wejherowie i 2-minutowy w Redzie.

Efekt jest taki, że na odcinku Koszalin – Gdynia ExpressInterCity „Fregata”, osiągając czas jazdy 3 godz. 6 min., jest najwolniejszym z pociągów. Wszystkimi pozostałymi składami pokonanie tego odcinka zajmuje od 1 godz. 43 min. do 2 godz. 34 min.

Z czego wynika fatalne wytrasowanie „Fregaty”? Choć, zgodnie z zasadami spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, najwyższym priorytetem podczas konstrukcji rozkładu jazdy cieszą się pociągi ekspresowe, to jednak nadrzędnie traktowane jest pierwszeństwo w przydzielaniu tras pociągów, które mają przewidzianą większą liczbę dni kursowania. Celem tej zasady – zapisanej w rozporządzeniu ministra infrastruktury w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej – jest uniknięcie sytuacji, w których codziennie kursujące pociągi miałyby zapisane w rozkładzie jazdy postoje na przepuszczenie pociągów kursujących przez niewielką część roku. Paradoks „Fregaty” polega więc na tym, że jest to jednocześnie pociąg ekspresowy i pociąg z małą liczbą dni kursowania: jeździ w soboty z Krakowa do Kołobrzegu, a w niedziele z Kołobrzegu do Krakowa. ●

LUDZIE

Wiceprezesie, pojedź koleją

Telewizja internetowa TVC z Celestynowa na swojej stronie internetowej (www.tvcl.pl) rzuciła wyzwanie Dariuszowi Grajdzie, wiceprezesowi Kolei Mazowieckich, by w swoich podróżach do pracy zamienił samochód na pociąg. Dariusz Grajda mieszka bowiem nieopodal stacji kolejowej w Celestynowie, a swój gabinet ma w siedzibie Kolei Mazowieckich zlokalizowanej na dworcu Warszawa Wschodnia. Podróż pociągiem na 35-kilometrowej trasie z Celestynowa do Warszawy Wschodniej zajmuje około 50 min.

Jak czytamy o Grajdzie na stronie internetowej lokalnej telewizji TVC, „bardzo często zachęca on do korzystania z transportu publicznego, choć bardzo rzadko można go tam spotkać”. Wyzwanie polega na tym, aby wiceprezes Kolei Mazowieckich przez jeden tydzień codziennie przy przejazdach do i z pracy korzystał z usług przewoźnika, w którego zarządzie zasiada. Telewizja TVC czeka na potwierdzenie podjęcia wyzwania w postaci codziennie przesyłanych przez Dariusza Grajdę zdjęć, na których będzie fotografował się z pasażerami pociągów Kolei Mazowieckich. ●



● Budowa nowych peronów na od lat nieużywanym przystanku Zaręby Kościelne na magistrali Warszawa – Białystok.

POŁĄCZENIA

Przystanki-widma ożyją?

Kompleksowa modernizacja magistrali Warszawa – Białystok realizowana jest obecnie na 39-kilometrowym odcinku Sadowne Węgrowskie – Małkinia – Czyżew. Efektem prac będzie podniesienie prędkości ze 120 km/h do 160 km/h oraz poprawa płynności ruchu dzięki zastąpieniu jednotorowego mostu przez Bug przeprawą dwutorową. Prace na tym etapie obejmują też między innymi budowę nowych peronów na przystankach Zaręby Kościelne, Kietlanka i Szulborze-Koty.

To przystanki-widma, które przestały być wykorzystywane w 2009 r. wraz z likwidacją ruchu regionalnego na styku Mazowsza i Podlasia. Wszystkie pociągi Kolei Mazowieckich z kierunku Warszawy kończą bieg na stacji Małkinia, leżącej prawie 20 km przed granicą województw. Dalszym odcinkiem kursują tylko pociągi spółki PKP Intercity, które przez lokalne przystanki przejeżdżają bez postojów.

Na położonych między Małkinią a Czyżewem przystankach Zaręby Kościelne, Kietlanka i Szulborze-Koty powstają po dwa perony o długości 200 metrów, zapewniającej możliwość zatrzymywania się składów zestawionych nawet z trzech jednostek EN57. – *Zakończenie robót na odcinku Sadowne Węgrowskie – Czyżew planowane jest na koniec 2019 r.* – informuje Karol Jakubowski ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

Czy przystanki-widma leżące na północno-wschodnim skraju województwa mazowieckiego będą wykorzystywane? Władze regionu deklarują, że modernizacja stanowi impuls do przywrócenia połączeń obsługujących gminy Zaręby Kościelne i Szulborze Wielkie: – *Połączenia na odcinku Małkinia – Czyżew zostaną zaplanowane do uruchomienia z chwilą zakończenia prac. Zakłada się kursowanie co najmniej pięciu par pociągów: w relacjach Warszawa Wileńska – Czyżew lub Małkinia – Czyżew* – zapowiada Marta Milewska, rzeczniczka prasowa Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego. – *Oferta ostatecznie będzie zależna od możliwości finansowych, porozumienia z województwem podlaskim dotyczącego przewozów na styku województw, zdolności organizacyjnych i technicznych Kolei Mazowieckich oraz faktycznych potrzeb podróżnych.*

Dla mieszkańców rejonu Zaręby Kościelne i Szulborze Wielkie najważniejsze jest zapewnienie bezpośrednich połączeń z Warszawą. – *Mieszkańcy jeżdżą do Warszawy nie tylko do pracy czy na uczelnie, ale między innymi też do lekarzy* – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyń” Waldemar Chojnowski, wiceprzewodniczący rady gminy Zaręby Kościelne. – *Choć naszą gminę przecina ważna linia kolejowa, to ludzie muszą prosić rodzinę lub sąsiadów o podwiezienie samochodem do Małkini, skąd wyruszają pociągi Kolei Mazowieckich do Warszawy.* ●

20 czerwca 2018 r. do spółki PKP Polskie Linie Kolejowe wpłynęły oferty w przetargu na projekt i wykonanie modernizacji Magistrali Węglowej na odcinku od stacji Nakło Śląskie do posterunku odgałęźnego Kalina. Na przedsięwzięcie spółka PKP PLK zarezerwowała w swoim budżecie kwotę 420,8 mln zł. Do przetargu zgłosiło się pięć firm – wszystkie zaoferowały wykonanie kontraktu za ceny ponad dwukrotnie wyższe od kwoty przewidzianej w kosztorysie. Najtańsza oferta, złożona przez spółkę ZUE, opiewała na 953,9 mln zł, a najdroższa – firmy Trakcja PRKiI – na ponad 1,1 mld zł.

25 czerwca 2018 r. spółka PKP PLK zawiadomiła oferentów o unieważnieniu ogłoszonego pod koniec 2017 r. przetargu: „Oferta z najniższą ceną przewyższa kwotę, którą zamawiający zamierza przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia, a zamawiający nie może zwiększyć tej kwoty”.

Gonitwa za cenami

Tak samo skończył się bliźniaczy przetarg na projekt i realizację modernizacji Magistrali Węglowej na odcinku Chorzów Batory – Nakło Śląskie. Kosztorys spółki PKP PLK przewidywał, że przedsięwzięcie zamknie się w kwocie 792,5 mln zł, podczas gdy ceny zaoferowane przez firmy startujące w przetargu wahały się od 1,3 mld zł do 1,5 mld zł. Takie sytuacje stają się już plagą.

14 czerwca 2018 r. unieważniony został przetarg na modernizację odcinka Ozorków – Łęczycza, której celem miało być zwiększenie prędkości z 70 km/h do 120 km/h. Do przetargu stanęło siedem firm – najtańsza oferta przewidywała wykonanie zlecenia za 159,4 mln zł, najdroższa za 205,6 mln zł. Problem w tym, że spółka PKP PLK zaplanowała przeznaczyć na tę modernizację kwotę nie większą niż 148,8 mln zł.

18 czerwca 2018 r. unieważniono przetarg na zaprojektowanie i budowę mijanki Majdan Królewski na linii Rzeszów – Tarnobrzeg. Spółka PKP PLK zarezerwowała na to przedsięwzięcie 19,1 mln zł, gdy tymczasem wszystkich siedem złożonych ofert opiewało na kwoty od 20,3 mln zł do 24 mln zł. To już drugie podejście do budowy tej mijanki. W poprzednim przetargu – anulowanym w listopadzie 2017 r. – wszystkie złożone oferty również przekroczyły kwotę zaplanowaną w kosztorysie. Tyle że niespełna rok spółka PKP PLK zaplanowała wydanie kwoty nie przekraczającej 8,6 mln zł, a startujące firmy zaoferowały ceny wynoszące od 17,4 mln zł do 18,7 mln zł. Konsorcjum firm Intop Tarnobrzeg i ZIK, które stanęło do obydwu edycji przetargu, za pierwszym razem zaoferowało cenę 18,7 mln zł, a za drugim już 22,7 mln zł. To wszystko pokazuje, że gonitwa za rosnącymi cenami rozkręca się, dotykając także mniejszych przedsięwzięć.

Również już od roku nie udaje się wyłonić wykonawcy projektu i odbudowy mijanki Łaziska Górne Brada w celu zwiększenia przepustowości linii Katowice – Rybnik. Pierwszy przetarg anulowano we wrześniu 2017 r. z powodu cen przekraczających kosztorys. 25 czerwca 2018 r. wpłynęły oferty w na nowo rozpisany przetarg. I

Nie projektuj i nie buduj

Plaga odwołanych przetargów na modernizacje linii kolejowych



• *Co dalej z modernizacjami linii kolejowych? Ceny z kosztorysów spółki PKP PLK rozjeżdżają się z cenami oferowanymi przez firmy stające do przetargów.*

znów to samo: spółka PKP PLK zamierzała wydać na te prace 24,6 mln zł, podczas gdy ceny zaproponowane przez osiem potencjalnych wykonawców wyniosły od 29,2 mln zł do aż 46,9 mln zł.

Modernizacje w kłinczu

Zdaniem Stanisława Biega z Centrum Zrównoważonego Transportu, fakt, że ceny oferowane przez firmy startujące w przetargach już nawet ponad dwukrotnie przewyższają kwoty określone w kosztorysach spółki PKP PLK, to skutek powrotu do modernizowania sieci kolejowej w oparciu o kontrakty obejmujące naraz projekt i budowę. – *W formule „projektuj i buduj” wykonawcy najpierw muszą opracować projekt i dopiero potem, przy większych modernizacjach nawet po dwóch latach, przystępują do realizacji prac budowlanych. Jeżeli w międzyczasie dojdzie do dużego skoku cen materiałów, może to dla zdobywcy kontraktu skończyć się upadłością. Firmy stające do przetargów zabezpieczają się więc wliczaniem w oferowaną cenę ryzyka znaczącego wzrostu cen szyn, rozjazdów, podkładów czy tuczni – mówi Biega. I dodaje, że oddzielne zlecenie sporządzania projektów i oddzielne organizowanie przetargów na realizację prac budowlanych może być obecnie jedynym wyjściem z nowego kłinczu dotykającego przetargi na modernizacje linii kolejowych.*

Dodatkowy czynnik ryzyka

W kłinczu znalazła się również linia łącząca Olsztyn z Braniewem – 2 lipca 2018 r. unieważniony został przetarg na

zaprojektowanie i wykonanie jej modernizacji. Przedsięwzięcie miało obejmować likwidację tradycyjnych urządzeń sterowania ruchem i zastąpienie ich systemem komputerowym z lokalnym centrum sterowania, zdalnie zarządzającym ruchem pociągów na całej linii. Spółka PKP PLK zarezerwowała na ten kontrakt kwotę 276,2 mln zł, tymczasem ceny zaoferowane przez pięciu startujących wykonawców wyniosły od 372,8 mln zł do 563,1 mln zł.

– *Gdy kontrakt obejmuje budowę lokalnego centrum sterowania, jest to dla wykonawców dodatkowy czynnik ryzyka. Firmy zajmujące się modernizacjami linii kolejowych są w zakresie systemów opartych na lokalnych centrach sterowania zdane na duopol dwóch światowych koncernów – podkreśla Stanisław Biega.*

Budowę lokalnych centrów sterowania zaplanowano w zakresie dwóch przedsięwzięć modernizacyjnych na liniach obsługujących porty w Trójmieście. 2 lipca 2018 r. wpłynęły oferty na zaprojektowanie i wykonanie modernizacji ciągu z Pruszcza Gdańskiego do stacji Gdańsk Port Północny i Gdańsk Kanał Kaszubski. Zaproponowane ceny – wahały się od 848,7 mln zł do 1 mld zł – rozjechały się z kosztorysem spółki PKP PLK opiewającym na 547,7 mln zł. Kilka dni wcześniej, 28 czerwca 2018 r. wpłynęły oferty na projekt i realizację kompleksowej przebudowy stacji Gdynia Port. Na realizację tego zadania spółka PKP PLK zarezerwowała w swoim budżecie 1,1 mld zł, a firmy stające do przetargu zaoferowały ceny wynoszące od 1,8 mld zł do 2 mld zł.

KAROL TRAMMER

Gdy w marcu 2017 r. wstrzymany został ruch na linii obwodowej na odcinku Warszawa Gdańska – Warszawa Zachodnia, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zapewniała na swojej stronie internetowej, że „pociągi pomiędzy Warszawą Gdańską a Warszawą Zachodnią wrócą na nowe tory za 12 miesięcy”.

Pod koniec 2017 r. zapowiedziano jednak, że otwarcie linii zostanie przesunięte na połowę 2018 r. Następnie w czerwcu 2018 r. spółka PKP PLK oznajmiła, że „zgodnie z deklaracjami wykonawcy, prace zakończą się w połowie sierpnia”. Tymczasem według niedawno zaktualizowanych zapisów „Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych”, całkowita przerwa w ruchu między Warszawą Gdańską a Warszawą Zachodnią potrwa do 1 października 2018 r.

Wymówka w schronie

Objęty modernizacją odcinek linii obwodowej – od Warszawy Zachodniej do miejsca zbiegu z ciągiem towarowym z Warszawy Gołębki – liczy tylko 3,9 km. Skąd więc tak duże problemy z wyrobieniem się w zaplanowanym aż na rok okresie prowadzenia robót, i to przy całkowitym wstrzymaniu ruchu pociągów?

„Na przesunięcie terminu realizacji prac wpłynęły między innymi decyzje konserwatora zabytków dotyczące pozostawienia przewidzianych wcześniej do rozbiórki schronów bojowych i odkopanie niezidentyfikowanych wcześniej obiektów militarnych” – tłumaczy spółka PKP PLK. Chodzi o niemieckie schrony Ringstand 58c – w 2015 r. służby konserwatorskie zezwoliły na ich rozbiórkę, by następnie w sierpniu 2017 r., już po rozpoczęciu robót, jednak objąć je ochroną. Mimo to wkrótce potem Karol Jakubowski z PKP PLK uspokajał na łamach „Gazety Wyborczej”, że sprawa schronów nie opóźni prac: – *Modernizacja całej linii obwodowej zostanie zakończona zgodnie z planem w marcu 2018 r.*

Problem schronów – choć dotknął tylko trzech punktów przy linii obwodowej – szybko zaczął być używany jako wymówka dla opóźnienia wszystkich prac realizowanych na całym odcinku Warszawa Gdańska – Warszawa Zachodnia przez konsorcjum firm Budimex, Strabag i ZUE.

Rozjechane terminy

Jest już jasne, że w okresie całkowicie wstrzymanego ruchu pociągów – mimo jego wydłużenia z 12 do 19 miesięcy – nie uda się wykonać całości zapowiadanych prac.

O ile w lutym 2017 r. – na miesiąc przed zamknięciem kolei obwodowej – spółka PKP PLK informowała w komunikacie prasowym, że „w 2018 r. na kolejowej mapie Warszawy będą dwa nowe przystanki: w okolicy ul. Obozowej i Warszawa Powązki”, o tyle z informacji prasowej PKP PLK z czerwca 2018 r. dowiadujemy się, że „prowadzone są prace projektowe nowego przystanku Warszawa Powązki. Budowa nowego obiektu rozpocznie się na początku 2019 r.”.

Jak widać, termin prac modernizacyjnych między Warszawą Gdańską a Warszawą Zachodnią rozjechał się z terminem budowy na tym odcinku nowego przystanku. Według

Bilans zamknięć

Opóźnione modernizacje linii kolejowych w węzle warszawskim.

Wstrzymanie ruchu pociągów nie zapewniło sprawnej realizacji prac



• Modernizacja warszawskiej linii obwodowej miała zakończyć się w marcu 2018 r. Stan prac w drugiej połowie czerwca 2018 r., odcinek Warszawa Młynów – Warszawa Koło.

obecnych planów, jesienią 2018 r. ma zostać przywrócony ruch, a następnie przez 2019 r. będzie prowadzona budowa przystanku Warszawa Powązki: peronów, kładki nad torami i infrastruktury towarzyszącej.

Spółka PKP PLK zaplanowała już, że w przyszłym roku – od 19 czerwca do 14 grudnia 2019 r. – między Warszawą Gdańską a Warszawą Zachodnią pociągi będą kursowały jednym torem ze względu na konieczność przeprowadzenia zaległych prac, z którymi wykonawcy nie uporać się w czasie wydłużonego o pół roku okresu wstrzymania ruchu. Oznacza to, że modernizacja, która pierwotnie miała zająć rok, zakończy się po prawie trzech latach. O ile nie pojawią się kolejne opóźnienia.

Konieczne przesunięcie

Właściwie pewny jest już poślizg w pracach modernizacyjnych na linii Warszawa – Grodzisk Mazowiecki, którą całkowicie zamknięto dla pociągów na okres od 3 września 2017 r. do 3 września 2018 r. Jak rok temu przekonywała spółka PKP Polskie Linie Kolejowe, „całkowite zamknięcie ruchu na tym odcinku na okres 12 miesięcy znacznie przyspieszy prowadzone prace budowlane i skróci czas modernizacji”.

W połowie czerwca 2018 r. portal „Rynek Kolejowy” poinformował, że wykonująca prace firma Intercor wystąpiła o przedłużenie okresu wstrzymania ruchu. – *Na podstawie postępu prac w połowie lipca określony będzie czas uzyskania przejeźności linii Warszawa – Grodzisk Mazowiecki: zgodnie z planem we wrześniu lub będzie konieczne przesunięcie tego terminu* – potwierdził

pojawienie się problemów Karol Jakubowski z PKP PLK. – *Wykonawca został zobowiązany do intensyfikacji prac.*

Mała intensywność prac – świadcząca o słabym nadzorze spółki PKP PLK nad wykonawcą – od początku była problemem modernizacji linii z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego: zwykle w soboty i niedziele na całym liczącym 23 km odcinku nie było ani jednego robotnika, a w dni robocze prace realizowano jedynie punktowo.

Przedstawiciele spółki PKP PLK odpowiedzialnością za decyzję o całkowitym wstrzymaniu ruchu już próbują dzielić się z samorządami: – *Zamykanie linii kolejowych nie robimy sami z siebie. Zamknięcie linii między Warszawą a Grodziskiem było konsultowane z samorządami. Samorządy powiedziały: chcemy zrobić to szybciej* – powiedział w Radiu dla Ciebie Mirosław Siemieniec, rzecznik prasowy PKP PLK.

Linie Warszawa – Grodzisk Mazowiecki i Warszawa Gdańska – Warszawa Zachodnia to nie pierwsze linie w węzle warszawskim, które – mimo zupełnego wstrzymania ruchu – zostały dotknięte dużymi opóźnieniami w pracach modernizacyjnych. Przypomnijmy, że na linii Warszawa Rembertów – Zielonka na czas modernizacji ruch miał być wstrzymany od 7 stycznia do 31 grudnia 2014 r., a ostatecznie pociągi wróciły na tory dopiero 1 sierpnia 2016 r.

W 2020 r. ma się rozpocząć przebudowa linii średnicowej łączącej stacje Warszawa Wschodnia i Warszawa Zachodnia. Spółka PKP PLK rozważa realizację tej modernizacji przy całkowitym wstrzymaniu ruchu.

KAROL TRAMMER

Problem z dostawami kruszyw na budowy dróg i roboty kolejowe będzie się nasilał” – ostrzega w piśmie do ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka prezes Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa Barbara Dzieciuchowicz. – „Sytuacja będzie bardzo trudna i zagrazi terminowej realizacji zadań zarówno z »Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023«, jak i z »Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku«”.

Izba – skupiająca 145 firm zajmujących się budownictwem drogowym oraz wydobyciem surowców mineralnych – alarmuje o coraz większych zakłóceniach w ruchu pociągów przewożących kruszywa na budowy dróg i modernizację linii kolejowych.

Na granicy przepustowości

Problemy kumulują się na Dolnym Śląsku, będącym głównym obszarem wydobycia surowców mineralnych. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa wysunęła kontrowersyjną propozycję, aby w tym regionie zredukować liczbę pociągów pasażerskich na liniach, którymi kursują składy wywożące urobek z kamieniołomów: „Przyczyną wpływającą na sposób znaczący na ograniczenie przepustowości linii, w szczególności linii Wałbrzych – Kłodzko i Kłodzko – Wrocław, są przewozy pasażerskie realizowane przez Koleje Dolnośląskie” – czytamy w piśmie izby do resortu infrastruktury.

W rzeczywistości przyczyną problemów nie jest ruch pasażerski, a niewydolność sieci kolejowej. Na obsługującej kamieniołomy gabra i melafiru 51-kilometrowej linii Wałbrzych – Kłodzko są dwa jednotorowe wąskie gardła: Wałbrzych Główny – Głuszyca (o długości 8 km) i Ludwikowice Kłodzkie – Nowa Ruda (o długości 7 km). „Na linii konieczna jest pełna rewitalizacja i przywrócenie dwutorowej przejeźdźności” – postulował w 2012 r. Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych w raporcie „Wąskie gardła na polskiej sieci kolejowej”. Mała przepustowość linii Wałbrzych – Kłodzko wynika też z ograniczeń prędkości do nawet 30-40 km/h oraz zdegradowania w latach 90. stacji Jedlina-Zdrój, Bartnica i Gorzuchów Kłodzki do roli przystanków.

Problemy z pomieszczeniem pociągów towarowych i pasażerskich występują też na jednotorowej linii Legnica – Jaworzyna Śląska, obsługującej rejon wydobycia granitu we Wzgórzach Strzegomskich. Raport ZNPK sześć lat temu wskazywał, że linia ta „obsługuje kopalnie kruszyw o bardzo dużym wolumenie produkcji i funkcjonuje na granicy przepustowości”.

Linie nie przywrócone do życia

„Niedofinansowana, zdezastrowana i zaniedbana przez ostatnie lata infrastruktura kolejowa Dolnego Śląska nie jest w stanie sprostać zadaniom przewozowym” – alarmowało już w 2009 r. „Studium wydobycia i transportu surowców skalnych na Dolnym Śląsku”. Dokument postulował rewitalizację kilku linii zamkniętych w latach 90. Odtworzenie linii Piława Górna – Kobierzyce i Strzelin – Łagiewniki

Pasażerowie mają zniknąć



Redukcję połączeń pasażerskich sposobem na rozładowanie zatorów w ruchu towarowym?

• Składy z drewnem i kruszywem czekają aż z jednotorowego wąskiego gardła między stacjami Wałbrzych Główny i Głuszyca zjedzie autobus szynowy Kolei Dolnośląskich.

Dzierżoniowskie zapewniłoby alternatywne trasy wywozu granitu z Wzgórz Strzeleńskich i Wzgórz Gilowskich, odcinając przy tym ciąg Kłodzko – Wrocław z liczącym 35 km jednotorowym wąskim gardłem między Kamieńcem Żąbkowickim a Strzelinem. Z kolei za sprawą odtworzenia linii Strzegom – Malczyce powstałby dodatkowy ciąg wywozu urobku z kamieniołomów granitu we Wzgórzach Strzegomskich. Choć od opracowania studium wkrótce minie 10 lat, żadna z powyższych linii nie została przywrócona do życia.

Wagonów brak

Na pomysł redukcji połączeń pasażerskich w celu udroźnienia ruchu towarowego dostawcy kruszyw nie wpadli jako pierwsi. Pod koniec 2017 r. – w okresie szczytu przewozów węgla – spółka PKP Cargo chciała przeformować wstrzymanie ruchu pociągów pasażerskich na jednotorowej linii Lublin – Łuków, którą poprowadzony jest objazd dla zamkniętej na czas modernizacji magistrali Lublin – Warszawa. Chodziło o zniwelowanie zakłóceń na wydłużonych objazdach trasach przewozu węgla z kopalni Bogdanka do elektrowni Koźnice i Ostrołęka. Finalnie ruch pasażerski nie został całkowicie wstrzymany, jednakże od marca 2018 r. kursowanie pociągu TLK „Staszec” relacji Lublin – Warszawa ograniczone jest do dwóch dni w tygodniu, dzięki czemu zapewniono w porze dziennej dodatkowy czas na torach dla składów z węglem.

Ostatecznie skutki rozładowywania zatorów w transporcie węgla najbardziej jednak uderzyły w branżę kruszyw. Spółka PKP Cargo – borykająca się z problemem wydłużonych obiegów taboru z uwagi na objazdy modernizowanych linii – zaczęła z całej sieci kolejowej zbierać węglarki w celu nadrobienia opóźnień w dostawach dla elektrowni. Na potrzeby przewozów z kopalń do elektrowni ściągnięto dużą część

węglarek, którymi wcześniej przewożono kruszywa (węglarki to wagony uniwersalne służące nie tylko do przewozu węgla). I w efekcie już jesienią 2017 r. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa alarmowała, że na tory ładunkowe przy kamieniołomach podstawianych jest jedynie 30-40% potrzebnych wagonów, dodając, iż „zdarzają się coraz częstsze sytuacje, że mimo potwierdzeń ze strony PKP Cargo, wagony nie są podstawiane w ogóle”. Problem wciąż jest aktualny: „Nadal odnotowujemy niski poziom podstawień wagonów” – czytamy w piśmie izby do ministra infrastruktury z maja 2018 r.

Kwestia czasu

Wielomiesięczne zamknięcia linii kolejowych na czas ich modernizacji uderzyły w branżę budowlaną w jeszcze jeden sposób. Całkowite wstrzymanie ruchu pociągów oznacza, że w niektórych częściach kraju brak jest możliwości sprawnego dostarczenia kruszyw na potrzeby rozbudowy sieci drogowej.

Problemem tym dotknięta jest między innymi budowa drogi ekspresowej S17 Warszawa – Lublin w związku z tym, że jednocześnie zamknięto biegnącą równolegle magistralę kolejową. W efekcie kruszywa muszą być dowożone pociągami do Warszawy, gdzie następuje przeładunek na ciężarówkę, co – jak zwraca uwagę izba – „spowodowało, iż Warszawa jest praktycznie zablokowana zarówno dla dostaw adresowanych do Warszawy, jak i dla dostaw tranzytowych przez Warszawę”.

Wkrótce problemy na własnej skórze poczuje spółka PKP Polskie Linie Kolejowe. Jak bowiem ostrzega Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa, „kwestią czasu jest moment, w którym zaczną brakować kruszyw na niektórych projektach kolejowych”.

KAROL TRAMMER

Krytyczna infrastruktura

Po mundialu wzrosło zagrożenie militarną aktywnością Rosji. Od kilku lat NATO wskazuje, że celem Putina może stać się Suwalszczyzna. – Czy Polacy byłiby w stanie zebrać kilka dywizji i przetransportować w wybrany rejon – pytał dwa lata temu brytyjski generał Richard Shirreff



• Baza armii amerykańskiej w Vilsack w Niemczech. Załadunek transporterów Stryker przed wyruszeniem do Polski w związku z misją wzmocnienia obrony wschodniej flanki NATO.

Fot. William Tanner

Finałowy mecz piłkarskich mistrzostw świata zostanie rozegrany 15 lipca 2018 r. na moskiewskim stadionie Łużniki. Wśród ekspertów zajmujących się bezpieczeństwem międzynarodowym mówi się, że mundial był zabezpieczeniem przed wzniesieniem przez Rosję konfliktów międzynarodowych. Po zakończeniu rozgrywek militarna aktywność państwa Putina może wzrosnąć – należy więc brać pod uwagę, że wkrótce ze strony Rosji dojdzie do działań zbrojnych, podobnych do tych z 2008 r. wobec Gruzji czy tych przeciwko Ukrainie rozpoczętych w kwietniu 2014 r., a więc nieco ponad miesiąc po zakończeniu igrzysk olimpijskich w Soczi.

Gdyby tym razem celem działań Rosji miałyby być NATO, najpoważniejszym punktem zapalnym byłaby Suwalszczyzna – ostrzeżenie to sformułował już jesienią 2015 r. podczas waszyngtońskiej konferencji CEPA gen. Ben Hodges, w latach 2014-2017 dowódca armii amerykańskiej na terenie Europy.

Margines ryzyka

Od kilku lat w języku strategów NATO funkcjonuje termin „Suwałki Gap”, czyli przesmyk suwalski. Określenie to odnosi się do 70-kilometrowego styku Polski i Litwy, położonego między Białorusią a obwodem kaliningradzkim, stanowiącym silnie zmilitaryzowaną eksklawę Rosji.

Wojska Rosji i Białorusi już w 2013 r. w ramach manewrów „Zapad” („Zachód”) ćwiczyły inwazję na Polskę i państwa bałtyckie. Podczas kolejnych ćwiczeń „Zapad” w 2017 r. sprawdzono zdolności mobilizacyjne, powołując do służby 100 tys. rezerwistów z zachodniej Rosji – informują dr Rafał Kopeć i dr Przemysław Mazur w publikacji „Odstraszanie militarne w XXI wieku. Polska – NATO – Rosja”.

Zrealizowanie scenariuszy z ćwiczeń i zajęcie przez Rosję przesmyku suwalskiego oznaczałoby przerwanie jedynej lądowej połączenia między państwami bałtyckimi a

pozostałym obszarem NATO. – *Mimo niedawnych działań modernizacyjnych, Rosja nie ma możliwości, by działając na Ukrainie, w tym samym czasie przeprowadzić akcje zbrojne wymierzone w państwa bałtyckie. Myślę, że Rosja osiągnie taką zdolność za trzy lub cztery lata* – powiedział gen. Hodges w marcu 2015 r. Rok później gościem telewizji TVN24 był brytyjski wojskowy gen. Richard Shirreff, w latach 2010-2014 zastępca naczelnego dowódcy połączonych sił zbrojnych NATO w Europie. Stwierdził on wówczas: – *To, co widzieliśmy w wykonaniu prezydenta Putina szczególnie od aneksji Krymu w 2014 r., przedstawia bardzo niebezpieczną dynamikę, która być może doprowadzi do starcia Rosji z NATO. Jeśli NATO i cały Zachód podniosą odstraszanie do odpowiedniego poziomu, to wtedy margines ryzyka może zostać zmniejszony.*

Struktury odstraszania

Po wkroczeniu w lutym 2014 r. rosyjskich żołnierzy na terytorium Ukrainy zaczęto w krajach NATO przygotowywać siły zbrojne na ewentualność kolejnych ataków ze strony państwa Putina. – *W czasie zimnej wojny istniało pojęcie „przesmyk Fulda”* – mówił jesienią 2015 r. prezydent Estonii Thomas Hendrik Ilves. – *To miejsce w Niemczech, przez które – zgodnie z przewidywaniami planistów – miały przejść rosyjskie czołgi, aby przekroczyć Ren i zaatakować Zachód. Całość planowania NATO oparta była na obronie tego przesmyku. Dziś taką rolę pełni miasto Suwałki.*

W połowie 2016 r. niemiecki dziennik „Die Welt” napisał, że „w przypadku ataku Rosji, przesmyk suwalski będzie piętą achillesową NATO”. Zmiana w postrzeganiu Rosji nastąpiła bowiem nagle – najlepiej pokazuje to sprawa 14. Suwalskiego Dywizjonu Artylerii Przeciwpancernej: w 2011 r. Ministerstwo Obrony Narodowej podjęło decyzję o jego wygaszeniu w ciągu pięciu lat, tłumacząc to brakiem militarnego

uzasadnienia dla istnienia tej jednostki. Dopiero po agresji Rosji na Ukrainę wycofano się z decyzji o likwidacji suwalskiego dywizjonu i zarządzono jego rozbudowę, jako że ma on stanowić element pierwszej linii obrony przed rosyjskim atakiem z obwodu kaliningradzkiego lub z terytorium Białorusi.

W drugiej linii znajdują się wojska amerykańskie, które od kwietnia 2017 r. stacjonują w Orzyszu i Bemowie Piskim, położonych około 100 km od przesmyku suwalskiego. W dalekim odwodzie – mającym chronić przed zniszczeniem w wyniku uderzenia bezpośredniego z terytorium obwodu kaliningradzkiego – wojska amerykańskie w 2017 r. umiejscowiono także w Skwierzynie i Żaganianiu w województwie lubuskim oraz w Świętoszowie i Bolesławcu na Dolnym Śląsku. – *Zastanawiałem się czy NATO, przebudzone agresją rosyjską na Ukrainie, zdola wytworzyć struktury odstraszania, zanim Rosja uruchomi swoją akcję. Dzisiaj wiemy, że odpowiedź na tak postawione pytanie jest pozytywna* – powiedział w maju 2018 r. „Gościowi Niedzielnemu” prof. Przemysław Żurawski vel Grajewski z Uniwersytetu Łódzkiego.

Struktury militarne odstraszania to nie tylko siły zbrojne, ale również infrastruktura zapewniająca możliwość sprawnego przemieszczenia wojsk. Gdyby zaszła konieczność szybkiego przetransportowania wojsk w rejon przesmyku suwalskiego, kolejnie byłyby w stanie podołać temu zadaniu.

Ewentualność konfliktu

Kolejowy dystans z miejsca stacjonowania wojsk amerykańskich w Orzyszu do leżącej pośrodku przesmyku suwalskiego stacji kolejowej Trakiszki na granicy polsko-litewskiej wynosi 103 km. Pokonanie tej relacji wymaga aż trzykrotnego zmieniania kierunku jazdy: w Ełku, Olecku i Suwałkach.

Jedna z tych trzech czasochłonnych zmian kierunku nie byłaby konieczna, gdyby tylko ►

► nie rozebrano 1,3-kilometrowej łącznicy Łęgówek – Lesk, która umożliwiała przejazd z Elku do Suwałk z pominięciem stacji Olecko. Demontaż tej nieużywanej łącznicy został zlecony przez PKP S.A. na początku 2016 r., a więc kilka miesięcy po tym, jak gen. Ben Hodges ujawnił, że NATO uznaje Suwalszczyznę za rejon strategiczny w przypadku ewentualnego konfliktu z Rosją.

Jednocześnie dodajmy, że w Olecku zlikwidowana jest jedna z dwóch nastawni, przez co obecnie na północnej głowicy stacji możliwe jest jedynie ręczne przestawianie rozjazdów. W celu wykonania tych czynności – koniecznych przy każdym przejeździe pociągu przez Olecko – pracownik zachowanej południowej nastawni musi przemieścić się na oddalony o 800 metrów drugi koniec stacji.

Z Olecka na północ wybiega linia do Gołdapi – miasta położonego w rejonie zachodniego krańca przesmyku suwalskiego. Oficjalnie spółka PKP Polskie Linie Kolejowe informuje, że z linii tej można skorzystać po wystąpieniu z pisemnym wnioskiem rozpatrywanym w ciągu pięciu dni. W rzeczywistości cała 38-kilometrowa linia Olecko – Gołdap jest zupełnie nieprzejezdna: na pełnym ubytków torze rosną drzewa i krzewy.

Stan agonalny

Linia Olecko – Gołdap do 2007 r. oraz łącznica Łęgówek – Lesk do 2004 r. figurowały w „Wykazie linii kolejowych, które ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych mają znaczenie państwowe”. Rola tego dokumentu – stanowiącego rozporządzenie rady ministrów – od zawsze postawiona jest na głowie. Wykaz powinien być uznawany przez spółkę PKP PLK za wytyczną rządu, które linie należy utrzymywać w należyтым stanie technicznym. W praktyce jednak wykaz jest po prostu co około trzy lata „uaktualniany” poprzez wykreślenie z niego kolejnych linii, które przez spółkę PKP PLK brakiem utrzymania i remontów zostały doprowadzone do stanu agonalnego.

W wykazie linii kolejowych o znaczeniu państwowym wciąż figurują obydwa ciągi prowadzące na Suwalszczyznę: biegnący z zachodu Elk – Olecko – Suwałki oraz biegnący z południa Białystok – Sokółka – Suwałki. Wcale nie oznacza to jednak, że te jednotorowe linie te zapewniają potencjalną możliwość niezakłóconego dowozu wojska w rejon przesmyku suwalskiego.

Jednotorowy ciąg z Elku do Suwałk – poza wspomnianymi problemami z przejazdem przez Olecko – na 21-kilometrowym odcinku między Cimochem a stacją Papiernia zapewnia maksymalną prędkość wynoszącą tylko 30 km/h. Ponadto cały ciąg Elk – Suwałki cechuje się bardzo małą przepustowością w wyniku zamknięcia w latach 90. stacji Kijewo i Raczek. Co jednak zaskakujące, w „Wykazie posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych” spółki PKP PLK Raczek wciąż figurują jako czynna stacja.

Z kolei przepustowość linii Sokółka – Suwałki znacząco ograniczono już w XXI wieku, gdy spółka PKP PLK zlikwidowała



• Tyle zostało z łącznicy Łęgówek – Lesk, która pozwalała szybciej dotrzeć z Elku do Suwałk. Rozbiórka torów została zlecona przez PKP S.A. kilka miesięcy po ujawnieniu przez NATO, że Suwalszczyznę uznano za rejon strategiczny w przypadku ewentualnego konfliktu z Rosją..



• Ślad po torze dodatkowym na zlikwidowanej mijance Szczepki na linii Sokółka – Suwałki.

mijankę Szczepki. W efekcie między Augustowem a węzłem suwalskim powstał liczący aż 25 km szlak bez możliwości minięcia się pociągów. Budynek nieczynnej nastawni w Szczepkach został rozebrany niespełna rok temu.

Najgorszy scenariusz

Ani publiczne określenie w 2015 r. przez generację NATO przesmyku suwalskiego mianem rejonu strategicznego dla obronności, ani rozmieszczenie w pierwszej połowie 2017 r. wojsk amerykańskich w kilku punktach Polski nie poskutkowało odtworzeniem, rozbudową czy poprawą parametrów ciągów kolejowych istotnych z punktu widzenia tych potrzeb. Wręcz przeciwnie, kilka miesięcy po ulokowaniu w styczniu 2017 r. wojsk amerykańskich w Żaganii z rządowego wykazu linii kolejowych znaczenia państwowego wykreślono linię Żagań – Nowa Sól. Wkrótce potem Ministerstwo Infrastruktury zaakceptowało starania spółki PKP PLK na

rzecz likwidacji tej nieużywanej linii, która z Żagania wybiega akurat na północny wschód.

– Nie tylko Polska, ale wszystkie kraje sojusznice muszą zacząć myśleć o swoich armiach inaczej niż dotychczas. Warto się zastanowić, czy sojusznicy są zdolni do szybkiej mobilizacji i do przesunięcia naprawdę dużych sił – pytał dwa lata temu na antenie telewizji TVN24 gen. Richard Shirreff. – Czy Polacy byliby w stanie zebrać kilka dywizji, liczących w sumie od 50 do 80 tys. żołnierzy w gotowości bojowej, poradzić sobie z tym logistycznie i przetransportować w wybrany rejon? Rosjanie już to potrafią. Żeby utrzymać pokój, trzeba być przygotowanym na najgorszy scenariusz.

Jak na razie przede wszystkim dał o sobie znać problem fatalnej logistyki ruchu wojsk. Objawił się on incydem z 19 września 2017 r., gdy podczas przejazdu przez stację Kowalewo Pomorskie pociągu ze sprzętem armii amerykańskiej jeden z przewożonych czołgów uderzył w wiatę peronową.

KAROL TRAMMER

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Jest jeszcze

Przy Dworcu Zachodnim w Warszawie jest jeszcze wybrukowany kocimi łbami peron. Przy nim wagony mieszkalne robotników kolejowych. Wśród krzaków schron Bahnschutzu II wojny światowej, dzisiaj – schronisko dla bezdomnych. Tu, zbierających węgiel, który spadł z wagonów, mordował w czasach okupacji funkcjonariusz Bahnschutzu „Panienska” – Karl Schmalz, a nieopodal – na wartowni, której już nie ma, „Panienska” zginął z rąk Armii Krajowej.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Wydmy”

Bohumín – Hel/Łeba

Pociąg „Wydmy” od dnia zakończenia roku szkolnego po ostatni dzień wakacji łączy Górny Śląsk z nadbałtyckimi kurortami. Swój bieg zaczyna już w czeskiej części Śląska – w przygranicznym mieście Bohumín. Następnie przez cały wieczór 12-wagonowy skład – robiąc ślalom przez Wodzisław Śląski, Rybnik, Tychy, Katowice, Chorzów, Bytom i Tarnowskie Góry – zbiera ślązaków chcących dotrzeć nad morze. Potem pociąg rusza w noc. Rano „Wydmy” meldują się w Trójmieście, gdzie w Gdyni dzielą się na dwie części. Połowa składu jedzie do Helu przez Władysławowo, Chałupy, Jastarnię i Juratę. Gdy pociąg wjedzie na Półwysep Helski – by precyzyjnie się między morzem a zatoką największym początkowym odcinkiem półwyspu – można spojrzeć na wydmy wprost z okien pociągu. A po upragnionym końcu długiej całonocnej podróży pobiec przez nie, by przywitać się z morzem. Druga połowa składu z Gdyni kieruje się do Łeby, niedaleko której – na mierzei między Morzem Bałtyckim a jeziorem Łebsko – znajdują się ruchome wydmy leżące na terenie Słowińskiego Parku Narodowego. Te najsłynniejsze nadbałtyckie wydmy wysokie są na kilkadziesiąt metrów, lecz ich wysokość, położenie i ukształtowanie wciąż zmieniają się przez wiejące wiatry.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Ceny Kolorowych Kart pozwalają na szybki zwrot poniesionych kosztów. Jeżeli na przykład wybierzesz kwartalną kartę imienną na przejazdy w 1. klasie, wystarczy, że zdecydujesz się na podróż pociągiem trzy razy w tygodniu, aby już po ośmiu tygodniach podróżować bezpłatnie!”

Źródło:

miesięcznik „W podróż. Magazyn pokładowy PKP Intercity”
Wydawca: SKIVAK

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Przyjmował i wysyłał depesze ze zwykłą mechaniczną bezmyślnością, zapisywał do dzienników czas przyścia i odchodzenia pociągów. Wydawał polecenia Karasiowi, ile wagonów ma podstawić pod rampę do naładowania, i chwilami tylko wdychał, wpatrując się w omglony, szary, jesienny poranek, i w szeregi błyszczących od rosy, brązowych wagonów, które Karas manewrował po linii; słuchał gwizdanki parowozu, stuków sztosujących buforów, świergotu wróbli pod magazynem. Dobrze mu teraz było, bo myśleć nie potrzebował, bo to życie dookoła, pokratkowane na godziny, wymierzone, czynne, w którym szedł ze służby na odpoczynek, z odpoczynku na służbę, trzymało go silnie swoją otoczką przepisów i obowiązków”

Władysław Stanisław Reymont*, „Fermenty”

*pisarz, żył w latach 1867-1925, laureat literackiej Nagrody Nobla za epopeję „Chłopi”, w latach 1888-1893 pracował jako kolejarz na Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej