

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

MODERNIZOWANIE, BEZ KOŃCA



Linie kolejowe, które niedawno przeszły modernizację, mają być przebudowywane od nowa

TABOR

PKP Intercity ściąga wagony z zagranicy

Z 2114 wagonów należących do PKP Intercity obecnie już tylko 1230 jest sprawnych i wykorzystywanych w ruchu. Coraz większe braki taborowe przewoźnik musi łączyć z innymi krajami.

W połowie grudnia 2019 r. po polskiej sieci zaczął jeździć tabor ze Słowacji: Żelazniczna Spoločnosť nocnym pociągiem TLK „Rozewie” relacji Żilina – Gdynia przysyła wagony, które po dotarciu do stacji docelowej rozpoczynają obsługę krajowych połączeń TLK. Wagony z miejscami do siedzenia przechodzą na pociągi „Lednica” do Poznania i „Bachus” do Zielonej Góry, a kuszетка jest włączana w skład pociągu „Karpaty” do Zakopanego. Po Polsce jeżdżą w sumie 24 wagony ze Słowacji.



● Słowacka kuszетка w składzie pociągu PKP Intercity z Gdyni do Zakopanego.

Z taboru z Czech spółka PKP Intercity korzysta już od 2015 r., rokrocznie wypożyczając na wakacje 30-60 wagonów do obsługi pociągów jeżdżących do nadmorskich kurortów. Pod koniec 2019 r. współpracę ze spółką České Dráhy rozszerzono jednak na cały rok. Liczący pięć wagonów skład wjeżdża o Polski jako pociąg TLK „Galicja” relacji Ostrava – Przemyśl, by następnie obsługiwać pociągi TLK „Łukasiewicz” na trasie Przemyśl – Kraków i TLK „Pułaski” na trasie Kraków – Poznań. Obieg tego składu na polskiej sieci trwa trzy dni. Ponadto, z powodu zbyt małej liczby lokomotyw odpowiednich do obsługi pociągów dalekobieżnych na liniach niezelektryfikowanych, PKP Intercity od 2014 r. wypożycza z Czech spalinowozowy serii 754.

Państwowa spółka nie chce ujawnić kosztów wynajmu wagonów z Czech i Słowacji: – *Szczegóły dotyczące rozliczeń stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa* – ucina Katarzyna Grzduk z PKP Intercity. ●

POLITYKA

„Transport ponad podziałami”

Rozmowa z posłanką Lewicy **PAULINĄ MATYSIAK**, przewodniczącą parlamentarnego zespołu ds. walki z wykluczeniem transportowym



Karol Trammer: Spośród partii tworzących koalicję Lewicy, to partia Razem najgłośniej mówiła o problemie wykluczenia transportowego. Jednak nikt z partii Razem nie wszedł w skład sejmowej komisji infrastruktury.

Paulina Matysiak: Komisji jest zdecydowanie więcej niż parlamentarzystów i parlamentarzystek z Razem. Jest nas tylko sześcioro, a pracować można w dwóch komisjach, wyjątkowo w trzech. Stwierdził, że to nasza pierwsza kadencja i nie będziemy bić się o trzecie komisje. Ja wybrałam komisję kultury i środków przekazu oraz łączności z Polakami za granicą, które pasują do mojego doświadczenia zawodowego. Sprawy transportu są jednak dla mnie ważne – stąd decyzja o powołaniu parlamentarnego zespołu ds. walki z wykluczeniem transportowym. Duża część polityków, która od dawna porusza się autem czy rządową limuzyną, po prostu nie ma pojęcia o tych problemach.

– **A pani czym się porusza?**

– Przez trzy lata każdego dnia dojeżdżałam pociągiem do pracy na liczącej 110 km na trasie Toruń – Kutno. Nie mam prawa jazdy i na własnej skórze doświadczam ciągłych zmian oraz absurdów w rozkładzie jazdy, braku koordynacji godzin przyjazdów autobusów z godzinami odjazdów pociągów czy wręcz braku możliwości dojazdu do niektórych gmin.

– **Zespoły parlamentarne nie cieszą się najlepszą sławą.**

Jest zespół ds. nordic walking, były w poprzednich kadencjach zespoły, które nigdy się nie zebrały.

– Czy zespół naprawdę działa zależy od osób, które do niego należą, oraz od osoby, która przewodzi zespołowi. Nie zamierzam odbębnić spotkań zespołu. Mam jednak świadomość, że będąc w opozycji nie jesteśmy w stanie wnieść projektu ustawy i go przegłosować, ale możemy głośno mówić o niedociągnięciach, niezłatwionych problemach czy działaniach, które się nie sprawdzają.

– **W zespole jest dziewięć osób – osiem z Lewicy i jedna z Koalicji Obywatelskiej. Nie udało się przełamać zjawiska małej różnorodności partyjnej zespołów parlamentarnych?**

– Transport, tak jak ochrona zdrowia, to temat, nad którym powinniśmy w sejmie pracować ponad podziałami. Lista członków jest oczywiście otwarta – do pracy w zespole zachęcam posłów i posłanki niezależnie od sztytu partyjnego.

– **A może nie ma potrzeby istnienia w parlamencie zespołu zajmującego się walką z wykluczeniem transportowym? Przecież Prawo i Sprawiedliwość już od jakiegoś czasu odmienia tę kwestię przez wszystkie przypadki.**

– To jeszcze nie oznacza, że rząd PiS ma pakiet najlepszych rozwiązań. I wcale nie mówię, że ja znam najlepsze rozwiązania problemu mnóstwa naszych rodaków, którzy nie mogą korzystać ze swojego prawa do przemieszania. My chcemy rozmawiać, dyskutować oraz wskazywać recepty. Ostatnie cztery lata pokazały, że konsultacje nie są czymś, co strona rządząca lubi najbardziej. Tymczasem temat transportu musi być konsultowany z fachowcami, samorządami, organizacjami pozarządowymi, ale także z mieszkańcami. Jako zespół chcemy organizować spotkania z ekspertami, a efekty ustaleń przedstawiać na konferencjach prasowych i podczas prac sejmowych. Widzę też możliwość połączenia sił z wojewódzkimi zespołami parlamentarnymi, by razem stworzyć mapy problemów transportowych w konkretnych regionach. ●

RUCH

Niezapomniany objazd

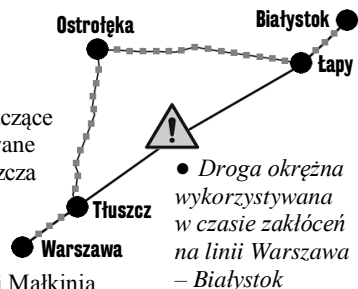
Kolejny raz pociągi PKP Intercity łączące Warszawę z Białymstokiem skierowane zostały objazdem biegnącym z Tłuszcza do Ostrołki i dalej linią Ostrołka – Łapy, która w ruchu pasażerskim nie jest wykorzystywana od 2000 r.

5 grudnia 2019 r. między stacjami Małkinia i Czyżew doszło do rozerwania się składu towarowego, przez co w godz. 16.50-22.00 linia Warszawa – Białystok była zablokowana. W tej sytuacji pociągi InterCity „Podlasiak” relacji Warszawa – Suwałki i TLK „Hańcza” relacji Suwałki – Kraków wysłano trasą objazdową przez Ostrołkę. – *Decyzje o kierowaniu pociągów drogą okrężną są podejmowane wspólnie przez spółki PKP Intercity i PKP Polskie Linie Kolejowe* – mówi Katarzyna Grzduk, rzecznik prasowy PKP Intercity.

Na niezelektryfikowanym fragmencie objazdu między Ostrołką a Łapami pociąg prowadziła lokomotywa spalinowa serii 754, która stacjonuje w Białymstoku i na co dzień obsługuje pociągi na trasach do Suwałk i Olsztyna. Z uwagi na brak znajomości trasy objazdowej przez maszynistów PKP Intercity, przejazdy odbyły się w asyście pracownika spółki PKP PLK.

Kierowanie pociągów drogą okrężną jest możliwe dzięki temu, że w latach 2017-2018 z myślą o ruchu towarowym wykonano remont linii Ostrołka – Łapy, która wcześniej była nieprzejezdna, a obecnie możliwe jest kursowanie nią pociągów z prędkością 60-120 km/h.

W 2019 r. pociągi PKP Intercity już kilkakrotnie były kierowane na wymagający nadłożenia 46 km objazd przez Ostrołkę. Miało to miejsce po wypadkach skutkujących kilkugodzinnym wstrzymaniem ruchu na linii Warszawa – Białystok: 27 sierpnia po uderzeniu jadącego pociągu przez koparkę pracującą na torach w Prostyni, 30 sierpnia po wbiegnięciu człowieka pod pociąg w Urzłach oraz 9 września po wejściu dwóch osób pod pociąg w Czyżewie. ●



● Droga okrężna wykorzystywana w czasie zakłóceń na linii Warszawa – Białystok



- *Stacja Tuchorza po redukcji układu torowego: przerwany tor dodatkowy, który umożliwiał mijanie się pociągów.*

W połowie listopada 2019 r. wielkopolska stacja Tuchorza, leżąca na jednotorowej linii Wolsztyn – Zbąszyń, została zdegradowana do roli przystanku osobowego. Przy okazji niedawno zrealizowanej automatyzacji miejscowego przejazdu kolejowego zubożono układ torowy, który dawał możliwość mijania się pociągów: zdemontowano rozjazd na północnej głowicy stacji oraz kilkusetmetrowy fragment toru dodatkowego.

– *Decyzja o zamknięciu stacji Tuchorza została podjęta już wiele lat temu – tłumaczy Radosław Śledziński ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Degradacja zaczęła się w 2007 r. od zamknięcia nastawni wykonawczej na południowej głowicy stacji, czego skutkiem było wydłużenie czasu potrzebnego na operację mijania się pociągów.*

W 2016 r. Urząd Transportu Kolejowego w „Analizie odcinków sieci kolejowej o ograniczonej przepustowości” zwracał uwagę, że linie jednotorowe są najbardziej narażone na problemy z płynnością ruchu: „Wraz z postępującym niedoinwestowaniem infrastruktury kolejowej w Polsce często likwidowane były miejsca, w których pociągi mogą się mijać, co dodatkowo zmniejsza przepustowość odcinków jednotorowych”.

– *Po likwidacji linii z Wolsztyna do Sulechowa i Nowej Soli degradacja stacji Tuchorza to kolejny kamyk do ogródka obniżania znaczenia i możliwości węzła wolsztyńskiego – mówi Bartłomiej Pomianowski, autor emitowanego na antenie TVP 3 Poznań programu „Pociąg do Wielkopolski”. Pomianowski zwraca uwagę, że pogorszona przepustowość może zemścić się w przypadku zakłóceń na sieci kolejowej: – Jeżeli na zachodnim wylocie magistrali E20 z Poznania doszłoby do zablokowania ruchu, to wówczas biegnący przez Tuchorzę ciąg Poznań – Wolsztyn – Zbąszyń staje się naturalną i praktycznie jedyną trasą objazdową.*

Skutkiem degradacji stacji Tuchorza jest tymczasem nie tylko pogorszenie możliwości mijania się pociągów, ale także wydłużenie odbiegów na linii Wolsztyn – Zbąszyń: konieczne odstępstwa między pociągami jadącymi w tym samym kierunku zwiększyły się z 10 min. do około 20 min. Powodem przekształcenia stacji Tuchorza w przystanek osobowy jest obecnie niewielki ruch między Wolsztynem a Zbąszyniem: trasą tą kursują zaledwie po trzy w każdym kierunku pociągi pasażerskie Kolei Wielkopolskich oraz nieliczne składy towarowe. Dostosowawcza redukcja majątku, czyli prowadzona głównie na przełomie XX i XXI wieku polityka dopasowywania parametrów sieci kolejowej do małego ruchu, obecnie mści się ograniczeniem możliwości zwiększania liczby połączeń. – *Na kolej trzeba patrzeć w jak najszerzej perspektywie czasowej, a nie tylko tu i teraz – mówi Bartłomiej Pomianowski. – Niestety wiele decyzji podejmowanych jest w nieprzemysłany sposób. Zamknąć linię czy zdegradować stację można bardzo szybko, ale przywrócić je do kolejowego życia jest bardzo trudno.*

Degradacja stacji Tuchorza to pierwszy taki przypadek na ciągach jednotorowych od 2014 r., kiedy do roli przystanków zdegradowano stację Lotyń na linii Poznań – Kołobrzeg oraz stację Modła na linii Legnica – Żagań. W analizie UTK z 2016 r. przewoźnicy wskazali, że obydwie te degradacje utrudniły prowadzenie ruchu kolejowego. ●

POŁĄCZENIA

Dalekobieżnym z Wołomina i Grodziska

Grodzisk Mazowiecki i Wołomin trafiły na mapę połączeń dalekobieżnych: od 15 grudnia 2019 r. z Grodziska można bez przesiadki dojechać pociągiem PKP Intercity do Krakowa i Wrocławia, a z Wołomina do Białegostoku, Krakowa, Łodzi, Poznania czy Wrocławia.

Liczący 37 tys. mieszkańców Wołomin to największe miasto na linii między Warszawą a Białymstokiem – mimo to podczas wykonanej w latach 2015-2017 przebudowy stacji nie uwzględniono potrzeby postojów pociągów dalekobieżnych. Perony powstały tylko przy torach podmiejskich i przy jednym torze dalekobieżnym, biegnącym w stronę Warszawy. W tej sytuacji pociąg jadący do Białegostoku, aby znaleźć się przy krawędzi peronowej, musi pokonać 3,5 km torem w kierunku Warszawy (rozjazdy znajdują się na granicy Kobyłki i Wołomina oraz w rejonie przystanku Wołomin Słoneczna). To oznacza, że w Wołominie nie mogą zatrzymać się dwa pociągi dalekobieżne jednocześnie. Ponadto peron w Wołominie o długości 200 metrów jest zbyt krótki dla składów liczących więcej niż siedem wagonów. Mimo powyższych trudności udało się wprowadzić w Wołominie postoje większości pociągów PKP Intercity kursujących przez miasto.

O wprowadzenie zatrzymań pociągów dalekobieżnych w Grodzisku Mazowieckim wniosowały lokalne władze. Z ponad stu pociągów TLK i InterCity przejeżdżających przez to miasto postoje otrzymały jednak tylko cztery i to wyłącznie przed godz. 6.00 i po godz. 22.00. – *Ze względu na niekorzystny układ stacji postoje wyznaczono tak, by nie skutkowały utrudnieniami w ruchu: wybrane zostały pory, w których liczba innych pociągów jest najmniejsza – mówi Katarzyna Grzduk ze spółki PKP Intercity i przekonuje, że ograniczenie postojów do wczesnego rana i późnego wieczora ma swoje uzasadnienie: – W skrajnych godzinach przejazd pociągami regionalnym do innej stacji, na której zatrzymują się pociągi PKP Intercity, jest mniej dogodny.*

Bardzo mała liczba postojów pociągów dalekobieżnych może jednak nie zaspokoić potrzeb zamieszkiwanego przez 31,5 tys. osób Grodziska Mazowieckiego, któremu przez ostatnią dekadę przybyło 3,5 tys. mieszkańców i w którym swoje siedziby zlokalizowało kilka dużych firm. ●

REGION

Nowa nazwa w Nowej Suchej

Leżący między Sochaczewem a Łowiczem przystanek Leonów 15 grudnia 2019 r. zmienił nazwę na Nowa Sucha. O zmianę nazwy funkcjonującej od 1926 r. wniosowały miejscowe władze. – *Nazwa przystanku Leonów sugerowała, że pasażer, który wysiada w tym miejscu, znajduje się w miejscowości Leonów. Tymczasem do Leonowa są około 4 km – wyjaśnia Maciej Mońka, wójt gminy Nowa Sucha. Przystanek znajduje się w Nowej Suchej, tuż przy urzędzie gminnym.*

Kwestię nadawania i zmieniania nazw regulują „Wytyczne dotyczące nazewnictwa stacji pasażerskich”. Ta instrukcja spółki PKP Polskie Linie Kolejowe mówi, że jeżeli w danej miejscowości znajduje się jedna stacja lub jeden przystanek, to nazwa powinna brzmieć dokładnie tak samo jak nazwa tej miejscowości (z zastrzeżeniem, że nazwy punktów na sieci kolejowej nie mogą się powtarzać). Wpisując się w tę zasadę, rada gminy Nowa Sucha w połowie 2018 r. przyjęła uchwałę, która stała się podstawą skierowanego do PKP PLK wniosku o dokonanie zmiany nazwy przystanku.

– *Ważny jest również efekt promocyjny – podkreśla wójt Mońka. – Nazwa Nowa Sucha od tej pory funkcjonuje we wszystkich rozkładach jazdy pociągów i internetowych wyszukiwarkach połączeń kolejowych, przez co nasza gmina jest bardziej rozpoznawalna.* ●

Modernizowanie bez końca

Linie kolejowe, które niedawno przeszły modernizację, mają być przebudowywane od nowa

Półtora roku od ogłoszenia pierwszego przetargu na modernizację odcinka z Czyżewa do Białegostoku spółka PKP Polskie Linie Kolejowe wreszcie wyłoniła wykonawcę. Przebudowę 71-kilometrowego fragmentu magistrali Warszawa – Białystok ma za aż 4,1 mld zł zrealizować przedsiębiorstwo Intercor z Zawiercia wraz z chińskimi firmami Stecol i Sinohydro. Umowa z tym konsorcjum ma zostać zawarta do końca pierwszego kwartału 2020 r.

– *Roboty torowe na odcinku Czyżew – Białystok zaplanowane są na lata 2020-2023* – mówi rzecznik prasowy Ministerstwa Infrastruktury Szymon Huputyś.

Leżący w granicach województwa podlaskiego odcinek z Czyżewa do Białegostoku to ostatnia część korytarza Warszawa – Białystok, która pozostała do zmodernizowania. Gdy jednak front robót będzie zbliżać się do Białegostoku, od strony Warszawy modernizacja będzie rozpoczynać się od nowa. Takie są zamiary spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

Modernizacja modernizacji

W listopadzie 2019 r. Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK zleciło opracowanie studium wykonalności modernizacji magistrali Warszawa – Białystok na odcinku w granicach województwa mazowieckiego. Poznańska firma BBF za stworzenie dokumentacji przedprojektowej do połowy 2021 r. zainkasuje 3,8 mln zł.

Studium ma uwzględnić szereg przedsięwzięć wstępnie zaplanowanych przez PKP PLK. Przede wszystkim chodzi o rozbudowę dwutorowego odcinka Wołomin – Tuszcz do linii czterotorowej. Oprócz tego zakłada się przebudowę niemal wszystkich stacji leżących między Warszawą a granicą województwa mazowieckiego:

- Zielonka – przebudowa głowicy stacji, na której zbiegają linie z Warszawy Wileńskiej i Warszawy Rembertowa oraz modyfikacja układu peronów.
- Wołomin – budowa dodatkowego peronu i wydłużenie peronu wyspowego z 200 do 400 metrów.
- Tuszcz – budowa dodatkowych torów dla składów towarowych oraz stworzenie dwutorowych wyprowadzeń linii w kierunku Ostrołęki i Legionowa.
- Łochów – wydłużenie peronów z 200 do 400 metrów oraz budowa torów dla składów towarowych.
- Małkinia – budowa dodatkowych torów dla składów towarowych oraz stworzenie dwutorowego włączenia linii z Ostrowi Mazowieckiej.

Ponadto planowana jest przebudowa przystanku osobowego Szewnica w stację, dzięki czemu w połowie 21-kilometrowego odcinka Tuszcz – Łochów powstałby punkt umożliwiający pociągom dalekobieżnym



• *Przystanek Jasienica Mazowiecka między Wołominem a Tuszczem. Na tym odcinku – którego modernizację wykonano w latach 2014-2017 – spółka PKP Polskie Linie Kolejowe „zidentyfikowała niedogodności” i myśli o jego kolejnej przebudowie.*

wyprzedzanie pociągów Kolei Mazowieckich i składów towarowych.

Zidentyfikowane niedogodności

Ze sporządzonej we wrześniu 2019 r. specyfikacji istotnych warunków zamówienia na studium dowiadujemy się, że spółka PKP Polskie Linie Kolejowe przeprowadziła analizę ruchu między Warszawą a Czyżewem i „zidentyfikowała niedogodności”. Chodzi głównie o niewystarczającą przepustowość 15-kilometrowego szlaku Wołomin Słoneczna – Tuszcz: ruch dalekobieżny, regionalny i towarowy kumuluje się tu na jednej parze torów bez żadnego punktu umożliwiającego przepuszczanie się pociągów. Ponadto zidentyfikowano między innymi niedopasowanie układu torowego węzła w Tuszczu do obecnych i prognozowanych potrzeb przewozowych oraz zbyt małą liczbę punktów zapewniających możliwość wyprzedzania pociągów na odcinku od Tuszczu po Czyżew.

Co zaskakujące, powyższe niedogodności zostały zidentyfikowane na tych częściach magistrali Warszawa – Białystok, które albo w ostatnich latach zostały zmodernizowane, albo na których prace właśnie dobiegają końca. Na odcinku Sadowne Węgrowskie – Małkinia – Czyżew zakończenie robót planowane jest na połowę 2020 r. Modernizacja odcinka od stacji Warszawa Rembertów przez Zielonkę, Wołomin, Tuszcz, Łochów do stacji Sadowne Węgrowskie skończyła się w połowie 2017 r. Na tym, zmodernizowanym w latach 2014-

2017, odcinku magistrali Warszawa – Białystok wciąż jednak jeszcze nie zostały osiągnięte efekty wykonanych prac. Choć zasadniczym ich celem było wprowadzenie prędkości 160 km/h, to wciąż pociągi kursują tędy z prędkością maksymalną 120-130 km/h (a na większości odcinka Warszawa Rembertów – Zielonka tylko 80-100 km/h).

Czekając na efekty

– *Linia od stacji Warszawa Rembertów do stacji Sadowne Węgrowskie została przygotowana do prędkości 160 km/h – zapewnia Karol Jakubowski z PKP PLK, po czym dodaje: – Wprowadzenie tej prędkości jest uzależnione od uzyskania zezwoleń Urzędu Transportu Kolejowego na dopuszczenie do eksploatacji całej zmodernizowanej infrastruktury. Na odcinku Wołomin Słoneczna – Sadowne Węgrowskie wprowadzenie prędkości 160 km/h uzależnione jest także od wybudowania podstacji trakcyjnych Dobczyn, Szewnica i Sadowne Węgrowskie, których uruchomienie planowane jest w grudniu 2021 r.*

Jak dowiadujemy się w centrali spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, wprowadzenie prędkości 160 km/h na odcinku między Warszawą a Wołominem planowane jest do połowy 2020 r., natomiast na dalszym, aż 50-kilometrowym odcinku z Wołomina do Sadownego dopiero na początku 2022 r., a więc aż cztery i pół roku po zakończeniu prac budowlanych na tej części magistrali.

Wiele wskazuje na to, że moment planowanego wprowadzenia prędkości 160 km/h zbiegnie się z początkiem utrudnień, ►

► jakie wywoła kolejna przebudowa magistrali. Spółka PKP PLK zapowiedziała już bowiem, że w kolejnej perspektywie finansowej Unii Europejskiej – obejmującej lata 2021-2027 – zamierza zrealizować przebudowę odcinka z Wołomina Słonecznej do Tuszczu z ciągu dwutorowego w ciąg czterotorowy.

Powyższe przedsięwzięcie będzie wiązać się z koniecznością dużej przebudowy układu torowego na wschodzie Wołomina, gdzie otwarty w 2017 r. odcinek czterotorowy Zielonka – Wołomin Słoneczna zbiega się w linię dwutorową. W celu zapewnienia wlotu czterech torów będzie musiała zostać również przebudowana zachodnia głowica stacji w Tuszczu. Konieczna będzie też dokuczliwa przebudowa przystanków Zagościńcic, Dobczyn, Klembów i Jasienica Mazowiecka: perony wyspowe na tych przystankach podczas modernizacji zakończonej w 2017 r. zastąpiono peronami bocznymi, które teraz będą musiały zostać rozebrane i od nowa zbudowane w nowych miejscach w celu zapewnienia terenu pod kolejne dwa tory. Konieczne będzie również wybudowanie nowych mostów na rzekach Czarnej, Rządzy i Cienkiej, które obecnie dwutorowa linia kolejowa przekracza między Wołominem a Tuszczem. Cztery torów nie pomieści pod sobą istniejący wiadukt linii kolejowej Tuszcz – Pilawa, pełniący funkcję wschodniej obwodnicy Warszawy dla ruchu towarowego.

Brak możliwości

Kolejna linia kolejowa, na której spółka PKP PLK zidentyfikowała niedogodności, to ciąg z Warszawy przez Piaseczno do Czachówka Południowego: na odcinku tym występuje problem niewystarczającej przepustowości, który skutkuje brakiem możliwości stworzenia rozkładu jazdy zgodnie z wnioskami zarówno przewoźników pasażerskich, jak i towarowych.

To kolejny przypadek wystąpienia problemów na niedawno zmodernizowanej linii. Magistrala Warszawa – Radom na wylotowym ze stolicy odcinku od stacji Warszawa Okęcie przez Piaseczno do stacji Czachówek Południowy przeszła modernizację w latach 2015-2017. Do dziś jednak nie wprowadzono tu zakładanej prędkości 160 km/h – pociągi na tym odcinku nie mogą przekraczać prędkości 100 km/h. Wcześniej, w latach 2007-2008, został zmodernizowany odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie.

Obecnie spółka PKP Polskie Linie Kolejowe przymierza się do ponownej przebudowy tych odcinków – w planach jest przede wszystkim budowa dodatkowej pary torów na odcinku od przystanku Warszawa Aleje Jeruzolimskie do Piaseczna (lub w wariantcie rozszerzonym aż do Czachówka Południowego). Na początku 2020 r. wybrano najkorzystniejszą ofertę w przetargu na studium wykonalności tej inwestycji: za 3,5 mln zł ma je opracować firma BBF – ta sama, która tworzy studium ponownej modernizacji zmodernizowanych już odcinków magistrali z Warszawy do Białegostoku.



• Październik 2016 r., stacja Piaseczno w czasie modernizacji. Czy wkrótce piaseczyńska stacja będzie przebudowywana po raz drugi?

Modernizowanie i dostosowywanie

Przekształcenie odcinka Warszawa Aleje Jeruzolimskie – Piaseczno w ciąg czterotorowy wymusi szeroko zakrojoną przebudowę infrastruktury kolejowej: poszerzenie wykopu kolejowego na granicy warszawskich dzielnic Ochota, Włochy i Mokotów, zmianę lokalizacji peronów na wszystkich przystankach, budowę dodatkowego wiaduktu nad drogą ekspresową S2 czy przebudowę układu torów i peronów na stacjach Warszawa Okęcie i Piaseczno oraz na przystanku Warszawa Służewiec z funkcjonującym od 2012 r. odgałęzieniem do stacji Warszawa Lotnisko Chopina.

Dobudowa dwóch torów na wylocie linii radomskiej z Warszawy oznaczać będzie także konieczność przebudowy szeregu wiaduktów na terenie stolicy: między innymi ul. Grójeckiej z linią tramwajową, ul. Żwirki i Wigury, ul. Marynarskiej z pobliskim węzłem drogowym oraz wiaduktu Warszawskiej Kolei Dojazdowej przy przystanku Warszawa Aleje Jeruzolimskie.

Mającą na celu „dostosowanie infrastruktury do prognozowanych wielkości przewozów pasażerskich i towarowych” budowa dwóch dodatkowych torów na 18-kilometrowym odcinku Warszawa Aleje Jeruzolimskie – Piaseczno jest planowana na lata 2021-2027.

Na 2021 r. planowane jest zakończenie modernizacji magistrali łączącej Warszawę z Radomiem. Obecnie prowadzone prace między Czachówkiem Południowym a Radomiem obejmują przebudowę odcinka Warka – Radom z ciągu jednotorowego w ciąg dwutorowy. Teraz okazuje się jednak, że zrealizowanie tej przebudowy wcale nie zakończy wieloletnich utrudnień na linii łączącej dwa największe miasta województwa mazowieckiego, gdyż według aktualnych zamiarów spółki PKP PLK na wylocie z Warszawy ma rozpocząć się modernizacja modernizacji.

Dodajmy, że na rozbudowywanym do ciągu dwutorowego 47-kilometrowym odcinku Radom – Warka powstaje tylko jeden punkt, który będzie umożliwiał pociągom dalekobieżnym i przyspieszonym wyprzedzanie wolniejszych pociągów regionalnych i towarowych. Jedyną stacją między Radomiem a Warką będzie Dobieszyn – to oznacza, że na liczącym aż 28 km odcinku od Radomia do Dobieszyna nie będzie żadnej możliwości przepuszczania się pociągów. Można więc spodziewać się, że wkrótce po zakończeniu modernizacji spółka PKP PLK także tu zidentyfikuje niedogodności i ogłosi potrzebę zwiększenia przepustowości poprzez przebudowę któregoś z przystanków w stację. Tym bardziej, że zmodernizowana infrastruktura kolejowa zwykle skłania przewoźników do zwiększania liczby połączeń.

Potrzeba zmiany układu

Wśród przedsięwzięć, których realizację spółka PKP PLK przewiduje w latach 2021-2027, znalazła się przebudowa stacji Warszawa Włochy, tak aby pociągi Kolei Mazowieckich i Szybkiej Kolei Miejskiej w kierunku centrum Warszawy odjeżdżały z tego samego peronu. Najlepszym momentem na wykonanie tej potrzebnej inwestycji, która ułatwiłaby życie mieszkańcom warszawskich Włochów, była niedawno zrealizowana kompleksowa modernizacja linii Grodzisk Mazowiecki – Warszawa, wiążąca się z całkowitym wstrzymaniem ruchu pociągów od września 2017 r. do września 2018 r.

Przypomnijmy, że potrzebę zmiany układu stacji Warszawa Włochy wskazano we „Wstępnym studium wykonalności modernizacji i rozbudowy warszawskiego węzła kolejowego”, opracowanym przez Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa (obecnie Instytut Kolejnictwa). Dokument ten powstał na zamówienie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe w 2007 r., a więc dziesięć lat przed realizacją tej modernizacji.

KAROL TRAMMER

Mieszkańcy północnej Lubelszczyzny z dnia na dzień utracili większość połączeń kolejowych. Do połowy grudnia 2019 r. przez Lubartów, Parczew i Radzyń Podlaski kursowało dziennie siedem-osiem pociągów z Lublina do Warszawy, z których część jechała dalej w kierunku Poznania, Torunia, Bydgoszczy, Kołobrzegu czy Szczecina. Od 15 grudnia 2019 r. na trasie biegnącej przez powiaty lubartowski, parczewski i radzyński spółka PKP Intercity zostawiła tylko dwa pociągi relacji Lublin – Warszawa.

Osiem do dwóch

Biegnąca przez północną Lubelszczyznę linia Lublin – Łuków to fragment objazdu, którym skierowano pociągi spółki PKP Intercity w czerwcu 2017 r., gdy na modernizowanej magistrali Warszawa – Lublin został wstrzymany ruch.

15 grudnia 2019 r. pociągi łączące Lublin z Warszawą wróciły na tradycyjną trasę biegnącą przez Puławę, Dęblin i Pilawę.

Pociągi PKP Intercity przez dwa i pół roku kursując objazdem, zdobyły rzesze pasażerów z Lubartowa, Parczewa, Radzyna Podlaskiego i ich okolic. Jeżdżące co dwie-trzy godziny połączenia wpisały się bowiem w silne powiązania północnej Lubelszczyzny ze stolicą – jak pokazują dane Głównego Urzędu Statystycznego, mieszkańcy powiatu radzyńskiego jako miejsce pracy częściej wybierają Warszawę niż Lublin. Do połowy grudnia 2019 r. pociągi w kierunku Warszawy odjeżdżały ze stacji Radzyń Podlaski o godz. 5.35, 8.44, 10.22, 12.18, 14.08, 17.18, 18.22 (w piątki i niedziele) i 20.32. Obecnie wyruszają już tylko dwa razy na dobę: o godz. 8.41 i 17.40.

Efekt objazdowy

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do materiałów z prac spółki PKP Intercity nad ofertą przewozową planowaną do wprowadzenia po przywróceniu ruchu na magistrali z Lublina do Warszawy. Z dokumentów tych wynika, że jeszcze na początku 2018 r. przewoźnik – widząc wystąpienie dużego popytu w miejscowościach leżących na ciągu objazdowym – planował, że na trasie przez Lubartów, Parczew i Radzyń Podlaski pozostawi po cztery pociągi w każdym kierunku. Zamierzenia te w połowie 2018 r. stopniały do trzech połączeń. Ostatecznie wdrożony w grudniu 2019 r. rozkład jazdy – ograniczony do zaledwie dwóch pociągów w każdym kierunku – zniweczył możliwość wykorzystania efektu objazdowego: dużego zainteresowania podróżami koleją, które zrodziło się po skierowaniu sporej liczby pociągów przez rejony, które albo nie dysponowały dotychczas połączeniami dalekobieżnymi (powiaty lubartowski i parczewski), albo od lat w ogóle nie były obsługiwane koleją (powiat radzyński).

Objazd na trasie z Lublina do Warszawy przyniósł też między innymi efekt w postaci pojawienia się dużej liczby podróżujących koleją w relacji Siedlce – Lublin. Przed wytyczeniem objazdu w 2017 r. nie istniała możliwość bezpośredniego przejazdu pociągiem między tymi istotnymi ośrodkami

Kolej pojawia się i znika

W miastach leżących na trasach objazdowych spółka PKP Intercity zdobywa nowych pasażerów. Ale porzuca ich po zakończeniu objazdów



• W miastach na ciągach objazdowych bardzo szybko powstaje popyt na podróże koleją. Pociąg relacji Lublin – Warszawa na stacji w Lubartowie, czerwiec 2017 r.

wschodniej Polski. Tymczasem po zakończeniu objazdów i znaczącej redukcji oferty pierwszy pociąg z Warszawy przez Siedlce dociera do Lublina dopiero na godz. 13.36.

Inwestycje na dwa i pół roku

Mała liczba połączeń pozostawionych na ciągu przez ponad dwa lata służącym za objazd to również zaprzepaszczenie efektów rozbudowy infrastruktury kolejowej, która została przystosowana do kursowania dużej liczby pociągów. Przed skierowaniem objazdu jednotorową linią Lublin – Łuków spółka PKP Polskie Linie Kolejowe wykonała bowiem szeroko zakrojone prace, dzięki którym nie tylko wprowadzono prędkość maksymalną 100-120 km/h, ale również – dzięki odbudowie stacji Bezwola i Radzyń Podlaski oraz budowie mijanki Brzeźnica Bychawska – zapewniono dużą przepustowość.

Wraz z zakończeniem objazdów kończy się efektywne wykorzystanie przygotowanej infrastruktury, której okres żywotności jest przecież znacznie dłuższy niż dwa i pół roku.

Świadomość oferty

Pociągi wycofywane są z ciągów objazdowych zwykle po około dwóch latach ich funkcjonowania, a więc akurat w momencie, gdy atrakcyjna oferta oparta na dużej liczbie połączeń na dobre zakorzeniła się w świadomości pasażerów.

Gdy od czerwca 2017 r. do czerwca 2019 r. wstrzymany był ruch na wielkopolskim odcinku magistrali Poznań – Warszawa, pociągi kursowały objazdem przez Gniezno i Magistralę Węglową. 70-tysięczne Gniezno –

wcześniej jedno z największych polskich miast bez bezpośrednich połączeń ze stolicą – dysponowało w tym czasie aż 13 dziennie pociągami do Warszawy. Część z tych pociągów otrzymała też postoje na stacjach Inowrocław Rąbinek, Piotrków Kujawski i Babiak, leżących na pozbawionym ruchu pasażerskiego odcinku Magistrali Węglowej.

Dziś – po powrocie pociągów łączących Warszawę z Poznaniem na tradycyjną trasę – miejscowości leżące na objeździe zostały z tylko jednym na dobę połączeniem do Warszawy. Spółka PKP Intercity pozostawiła pociąg TLK „Warta” relacji Poznań – Warszawa: z Gniezna odjeżdża o godz. 7.19 i do Warszawy dociera na godz. 10.52, w drogę powrotną wyrusza ze stolicy o godz. 16.51 i w Gnieźnie zatrzymuje się o godz. 20.50.

Zaprzepaszczone objazdy

Spółka PKP Intercity zapowiedziała już, że w lipcu 2020 r. na mapę połączeń dalekobieżnych trafią miasta południowych Mazur: Szczytno, Ruciane-Nida, Pisz i Biała Piska uzyskają bezpośrednie pociągi do Trójmiasta, Szczecina czy Białegostoku. Przez dotychczas pomijane powiaty szczyński i piski pociągi spółki PKP Intercity zostaną skierowane na czas zaplanowanych przez PKP PLK prac modernizacyjnych i elektryfikacyjnych na północno-mazurskiej linii Korsze – Kętrzyn – Giżycko – Elk, których realizacja spowoduje przerwanie przejeźdźności tego ciągu.

Efekt objazdowy z pewnością wystąpi też w rejonie Szczytna, Rucianego-Nidy, Pisz. Czy również tutaj zostanie zaprzepaszczone?

KAROL TRAMMER

Zwijanie obietnic

Andrzej Adamczyk miał w rządzie nie przetrwać roku, a przetrwał całą kadencję i zaczyna kolejną

Niewielu jest już w rządzie ministrów, którzy, tak jak szef resortu infrastruktury Andrzej Adamczyk, pełnią swoją funkcję nieprzerwanie od objęcia władzy przez Prawo i Sprawiedliwość w listopadzie 2015 r. Jest to o tyle zaskakujące, że pogłoski o dymisji Adamczyka zaczęły się pojawiać nim minął rok jego urzędowania w Ministerstwie Infrastruktury. W sierpniu 2016 r. „Gazeta Krakowska” napisała, że powodem dymisji Adamczyka mają być problemy z realizacją programu inwestycyjnego na kolei.

Dymisja, której nie było

W lipcu 2017 r. Radio Zet, powołując się na źródła w PiS, doniosło, że Adamczyka przekreślił już sam Jarosław Kaczyński. W październiku 2017 r. Bogdan Rymanowski na antenie TVN24 spytał Adamczyka, czy czuje, że do jego głowy zbliża się gilotyna.

W połowie października 2019 r. – tuż po ostatnich wyborach parlamentarnych – tym razem dymisję zapowiedział zwykle dobrze poinformowany w kręgach rządowych „Nasz Dziennik”: Adamczyka zastąpić miał Marcin Horała, poseł PiS z Gdyni, który wykazał się sprawnością jako przewodniczący sejmowej komisji śledczej ds. wyludzeń podatku VAT.

Ostatecznie minister Adamczyk obronił swoje stanowisko, a Horała musiał zadowolić się funkcją wiceministra infrastruktury i pełnomocnika rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego. Taki podział stanowisk rozpoczął kadrowe domino: dotychczasowy wiceminister odpowiedzialny za projekt gilotyniska Mikołaj Wild został prezesem spółki CPK, natomiast dotąd pełniący obowiązki szefa tego podmiotu Piotr Malepszak wrócił na stanowisko wiceprezesa.

Stuprocentowe zaufanie

Jak twierdzi dziennik „Rzeczpospolita”, Adamczyk trwa na stanowisku ministra infrastruktury dzięki poparciu byłej premier Beaty Szydło. Gdy w marcu 2017 r. wypłynęła sprawa korupcji w zarządzie PKP, ówczesna rzeczniczka rządu Elżbieta Witek szybko zamknęła temat dymisji Adamczyka: – Premier Beata Szydło ma stuprocentowe zaufanie do ministra Adamczyka.

Znaczenie Adamczyka zawsze było dla Beaty Szydło miernikiem jej wpływów. Paradoksalnie po tym, gdy pod koniec 2017 r. Szydło została odwołana ze stanowiska premiera, pozycja Adamczyka się wzmacniła – ma to pokazać, że w Prawie i Sprawiedliwości frakcja byłej premier nadal coś znaczy. Skuteczność Adamczyka jest w tej sytuacji kwestią drugorzędą.

Przed wyborami w 2015 r. Szydło jeszcze jako posłanka opozycji jeździła po Polsce i przed ruderami dworców obiecywała, że rządy PiS przyniosą reaktywację połączeń kolejowych. W leżącym na Magistrali



• Andrzej Adamczyk trwa w rządzie PiS dzięki poparciu byłej premier Beaty Szydło.

Węglowej Kłobucku – który utracił pociągi pasażerskie w 2013 r. – Szydło zapewniała, że jeśli do władzy dojdzie PiS, to tutejszy dworzec ożyje: – Wierzę w to głęboko, że niedługo z pociągu, który się na nim zatrzyma, wysiądą zadowolone dzieci wracające do domów z wakacji.

Przez cztery lata rządów PiS ta wizja tylko się oddaliła. Nadzorowana przez Adamczyka spółka PKP Polskie Linie Kolejowe w 2019 r. zleciła przebudowę Magistrali Węglowej pod kątem potrzeb ruchu towarowego. W jej ramach na 55-kilometrowym odcinku między stacjami Chorzew-Siemkowice i Herby Nowe mają zostać zlikwidowane wszystkie perony – między innymi w Kłobucku, co uniemożliwi powrót tego miasta na mapę połączeń kolejowych.

Oni zwijali, my rozwijamy

Andrzej Adamczyk ma problem z dotrzymaniem obietnic złożonych nie tylko przez Beatę Szydło, ale i przez samego siebie. – Polska kolej ma się rozwijać, dlatego spółka PKP PLK nie będzie podejmowała działań prowadzących do likwidacji linii kolejowych – oznajmił w lutym 2016 r. Nieco ponad rok później rozpoczęto procedurę likwidacji linii Wolsztyn – Nowa Sól – Żagań, wskutek czego w 2018 r. linia została zdemontowana. Za rządów PiS wykonano też szereg decyzji likwidacyjnych podjętych przez poprzednie rządy i rozebrano linie Kowalewo Pomorskie – Golub-Dobrzyń – Brodnica, Świebodzin – Sulechów czy Legnica – Ścinawa. Wcale nie przeszkodziło to Adamczykowi powiedzieć: – Nasi poprzednicy likwidowali szlaki kolejowe, zwijali je. My kolej rozwijamy.

Słowa te padły w październiku 2018 r., gdy minister ogłaszał program Kolej Plus, mający na celu rewitalizację linii kolejowych do miast, które zostały pozbawione połączeń. Samo stworzenie uchwały ustanawiającej program zajęło resortowi Adamczyka ponad rok – rada ministrów przyjęła ją dopiero w grudniu 2019 r.

Wziąć odpowiedzialność

Za powolne wdrażanie innego programu – Mieszkanie Plus – Andrzej Adamczyk został

publicznie skrytykowany przez Jarosława Kaczyńskiego: – To nasz super-ważny, najważniejszy obok 500 Plus program społeczny. Tu są zgrzyty, jakby to szło i w pewnym momencie się zatrzymało – mówił prezes PiS w połowie 2017 r. na kongresie partii w Przysusze. Kilka miesięcy później, w styczniu 2018 r., sprawy mieszkalnictwa oraz budownictwa odebrano Adamczykowi i przekazano do resortu rozwoju.

Andrzej Adamczyk znacznie szybciej niż z programami Mieszkanie Plus i Kolej Plus poradził sobie z programem nazywanym PKS Plus. Pod koniec lutego 2019 r. prezes PiS zapowiedział reaktywację linii autobusowych zlikwidowanych w ciągu ostatnich kilkunastu lat. I już w maju 2019 r. sejm przyjął stworzoną w Ministerstwie Infrastruktury ustawę o Funduszu Rozwoju Połączeń Autobusowych, a w sierpniu 2019 r. przeprowadzono nabór wniosków o dotacje na uruchomienie linii autobusowych. Rząd przygotował do rozdysponowania 300 mln zł, lecz samorządy złożyły wnioski łącznie opiewające na jedynie niespełna 18 mln zł.

W cieniu prac nad programem PKS Plus, w maju 2019 r. całą swoją sieć połączeń skasował nadzorowany przez Ministerstwo Infrastruktury PKS Gniezno. W tym czasie w Warszawie Adamczyk jak gdyby nigdy nic mówił do dziennikarzy: – Państwo musi wziąć odpowiedzialność za walkę z wykluczeniem komunikacyjnym.

W październiku 2019 r. w stan likwidacji został postawiony kolejny państwowy, podlegający ministrowi Adamczykowi przewoźnik autobusowy: PKS Częstochowa.

Dwa plus

Andrzej Adamczyk nie zdołał pomyślnie zakończyć dramatu podwykonawców, którzy nie dostali zapłaty za prace zrealizowane na rzecz konserwacji budujących drogi szybkiego ruchu. W maju 2016 r. podczas wystąpienia w sejmie Adamczyk rozwinął z mównicy pięciometrową listę nierozliczonych prac z lat 2008-2015, czyli czasu rządów Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego. O naprawieniu tych krzywd Adamczyk dużo mówił na początku rządów PiS. We wrześniu 2019 r. podwykonawcy w liście otwartym zaalarmowali premiera Mateusza Morawieckiego, że Adamczyk zaczął ich unikać, a problemy wciąż nie zostały rozwiązane: „Takiego przejawu, niekompetencji, buty i braku szacunku dla własnych obywateli polscy przedsiębiorcy nie doświadczali nawet za rządów PO-PSL”.

Klub Jagielloński w „Rankingu polityk publicznych 2015-2019” pierwszą kadencję PiS nazwał straconym czasem dla transportu i infrastruktury, a rządowi za politykę transportową wystawił ocenę 2+: „Mimo stosunkowo dobrych diagnoz zastanych problemów, niemal wszystkie działania mające na celu ich rozwiązanie okazały się nieskuteczne”.

Najsukcesyjniej Andrzejowi Adamczykowi wychodzi trwanie w ministerstwie. Właśnie udało mu się pobić rekord – po 1989 r. żaden z ministrów odpowiedzialnych za transport nie urzędował dłużej niż on.

KAROL TRAMMER

1 stycznia 2020 r. minęło 15 lat od rozpoczęcia działalności przez Koleje Mazowieckie. W materiale rozesłanym mediom spółka chwali się, że „pojawienie się na torach nowego przewoźnika oznaczało pozytywną zmianę w pasażerskim transporcie kolejowym na Mazowszu”. Jedną z pozytywnych zmian było odwrócenie trendu ograniczania sieci połączeń: niemal do samego końca funkcjonowania na Mazowszu spółki PKP Przewozy Regionalne, a wcześniej niepodzielonych jeszcze na spółki Polskich Kolei Państwowych, z kolejnych linii w województwie znikaly pociągi. Jednym z elementów renesansu kolei, o którym tak lubiła mówić pierwsza prezes Kolei Mazowieckich Halina Sekita, było przywracanie połączeń. Od ostatniej reaktywacji dokonanej przez mazowieckiego przewoźnika minęło jednak już ponad 10 lat.

Wszędzie tam, gdzie to możliwe

Kolei Mazowieckich pociąg do reaktywacji zatrzymał się w czerwcu 2009 r. po dojechaniu do Góry Kalwarii. Wcześniej, w 2007 r., połączenia wróciły na trasy Płock – Sierpc oraz Radom – Przysucha – Drzewica. Pierwszą reaktywacją przeprowadzoną pod banderą Kolei Mazowieckich był powrót pociągów na linię Nasielsk – Płońsk – Raciąż – Sierpc w czerwcu 2006 r. Wszystkie reaktywacje miały miejsce w czasach, gdy Kolejami Mazowieckimi kierowała Halina Sekita. Na początku działalności spółki zadbała ona między innymi o zapewnienie spółce taboru niezbędnego do reaktywacji ruchu na nieelektryfikowanych liniach Nasielsk – Sierpc i Płock – Sierpc: sprowadzonych z Niemiec używanych szynobusów VT627 i VT628.

Pierwsze lata funkcjonowania Kolei Mazowieckich dały nadzieję, że odbudowa mocno przerzedzonej na przełomie XX i XXI wieku sieci połączeń będzie – obok zakupów taboru – znakiem firmowym samorządu województwa mazowieckiego i stworzonej w tym regionie spółki kolejowej.

Na przełomie 2019 i 2020 r. minęło nie tylko 15 lat od rozpoczęcia działalności przez Koleje Mazowieckie, ale również aż 18 lat od objęcia przez Adama Struzika funkcji marszałka województwa mazowieckiego.



Pociąg do reaktywacji

Od ostatniej reaktywacji połączeń dokonanej przez Koleje Mazowieckie minęło 10 lat. Tymczasem kolejne miasta i powiaty chcą powrotu kolei



• Przystanek Ostrów Mazowiecka Miasto na linii Malkinia – Ostrołęka, pozbawionej ruchu pasażerskiego w 1993 r. Ostrów Mazowiecka to największe w województwie mazowieckim miasto powiatowe, do którego nie da dojechać się pociągiem.

Polityk Polskiego Stronnictwa Ludowego często wskazuje Koleje Mazowieckie jako jeden z głównych sukcesów swoich rządów w największym polskim regionie. Tak mówił, gdy spółka w 2018 r. zawarła kontrakt z firmą Stadler na dostawę 71 elektrycznych zespołów trakcyjnych Flirt: – *Rozwój Kolei Mazowieckich ma strategiczne znaczenie, jeśli chodzi o rozwój całego Mazowsza. Jesteśmy regionem policentrycznym, dlatego dobre skomunikowanie w obszarze metropolitalnym, jak i na granicach województwa ma niezwykle istotne znaczenie.*

Choć Adam Struzik mówi, że Koleje Mazowieckie są czynnikiem rozwoju całego województwa, to w kolejnych częściach regionu niewykorzystywane przez spółkę tory coraz bardziej rzucają się w oczy mieszkańcom oraz lokalnych władz. Tym bardziej, że przywracanie ruchu kolejowego ma być znakiem firmowym województwa, w których rządzi PSL – tak wynika ze słów szefa partii Władysława Kosiniaka-Kamysza.

Jesienią 2019 r. oznajmił on, że należy reaktywować połączenia na liniach pozbawionych pociągów pasażerskich: – *Trzeba puścić pociągi wszędzie tam, gdzie jest to możliwe.*

Tymczasem samorząd województwa mazowieckiego – na czele którego już od prawie dwóch dekad stoi jeden z czołowych działaczy PSL – od ponad 10 lat nie przywrócił do życia żadnego połączenia kolejowego.

Czas reaktywacji

Na prymusa w reaktywacjach wyrosło województwo dolnośląskie.

W tym regionie tylko w 2019 r. ruch przywrócono na ponad 90 km linii – pociągami znów da się dojechać do Milicza, Lubina czy Bielawy.

W czerwcu 2019 r. połączenia kolejowe wróciły do liczącego 73 tys. mieszkańców Lubina, który od wycofania pociągów w 2010 r. był drugim co do wielkości polskim miastem pozbawionym połączeń kolejowych (pierwszą lokatę na tej niechlubnej liście od 2001 r. zajmuje 90-tysięczne Jastrzębie-Zdrój w województwie śląskim). Najpierw reaktywowano połączenia na linii Legnica – Lubin, następnie w grudniu 2019 r. przywrócono ruch na dalszym odcinku z Lubina w kierunku Głogowa. W efekcie trzy największe ośrodki Zagłębia Miedziowego – Legnica, Lubin i Głogów – znów są skomunikowane koleją. Reaktywację ruchu na tym ciągu poprzedziła modernizacja, którą w latach 2017-2019 zrealizowała spółka PKP Polskie Linie Kolejowe, mając na celu wprowadzenie prędkości 120 km/h i poprawę przepustowości tej linii, ważnej nie tylko z punktu widzenia przewozów pasażerskich, ale także transportu towarów.

Pod koniec 2019 r. pociągi wróciły również do liczącej 30 tys. mieszkańców Bielawy. W grudniu 2018 r. samorząd województwa dolnośląskiego przejął od PKP nieczynną linię biegnącą do tego miasta z pobliskiego Dzierżoniowa. W styczniu 2019 r. Dolnośląska Służba Dróg i Kolei – instytucja zarządzająca drogami wojewódzkimi oraz przejętymi przez samorząd liniami kolejowymi – ogłosiła przetarg na rewitalizację 6-kilometrowej linii Dzierżoniów – Bielawa. Prace remontowe trwały od marca do października 2019 r. ►

► Na mapę połączeń kolejowych Bielawa wróciła 15 grudnia 2019 r.: z miasta położonego pod Górami Sowimi wyrusza 11 pociągów dziennie, z których większość zapewnia bezpośrednie połączenie z Wrocławiem. Do Bielawy pociągi wróciły po aż 42 latach – miasto zostało bowiem pozbawione połączeń kolejowych w 1977 r.

Również w grudniu 2019 r. pociągi wróciły na trasę Głogów – Wschowa – Leszno. Ta 45-kilometrowa linia – biegnąca przez województwa dolnośląskie, lubuskie i wielkopolskie – była pozbawiona połączeń od 2011 r. Gdy samorządy wreszcie porozumiały się w kwestii wspólnego finansowania przewozów, spółka PKP PLK przeprowadziła szybki remont fragmentów linii znajdujących w tym staniu.

Możliwość podjęcia działań

Urzednicy samorządu województwa mazowieckiego zapewniają, że także w tym regionie pociąg do reaktywacji jeszcze się rozpędzi. Jak informuje Marta Milewska, rzeczniczka prasowa marszałka województwa, w planach samorządu jest reaktywacja połączeń na trasach Małkinia – Czyżew, Ostrołęka – Chorzele oraz Pilawa – Góra Kalwaria – Czachówek – Mszczonów – Skierniewice (obecnie jest ona wykorzystywana w ruchu pasażerskim tylko na krótkim odcinku od węzła Czachówek do Góry Kalwarii przez pociągi łączące to miasto z Warszawą).

Powrót pociągów na te ciągi samorząd uzależnia od ich zmodernizowania przez PKP PLK. Modernizacja linii Skierniewice – Pilawa planowana jest na lata 2022-2025. Finansowana z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego rewalizacja linii Ostrołęka – Chorzele już się rozpoczęła. Trasa ma być przejezdna w 2022 r. – *Założenia oferty uwzględniające liczbę uruchamianych pociągów, ich relacje i możliwości skomunikowań zostaną sformułowane przed zakończeniem prac remontowych* – mówi Milewska.

W przyjętym w listopadzie 2014 r. uchwałą sejmiku wojewódzkiego „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa mazowieckiego” lista zamierzeń w zakresie wznawiania przewozów jest nieco dłuższa i obejmuje także takie linie jak Siedlce – Sokołów Podlaski czy Ostrołęka – Małkinia. W kwestii reaktywacji połączeń dokument ten używa jednak jakże niezobowiązującego zakłęcia, że samorząd „przewiduje możliwość podjęcia działań”.

Prawie pięć lat po uchwaleniu planu transportowego z wnioskiem o podjęcie działań zwróciły się do samorządu województwa mazowieckiego władze powiatów ostrowskiego i ostrołęckiego. Ich starostowie w połowie 2019 r. skierowali pismo do marszałka Adama Struzika, w którym domagają się uruchomienia połączeń na linii Ostrołęka – Małkinia: pociągi pasażerskie przestały nią kursować w 1993 r. i od tego czasu jest wykorzystywana tylko przez składy towarowe. Na linii Ostrołęka – Małkinia leży licząca 23 tys. mieszkańców Ostrów Mazowiecka. To największe w



• *Dolny Śląsk stał się liderem reaktywacji połączeń kolejowych. W 2019 r. pociągi wróciły między innymi do Lubina, Milicza i po aż 42 latach do Bielawy. Pociąg Kolei Dolnośląskich „Kalenica” do Wrocławia przed odjazdem z Bielawy Zachodniej.*

województwie mazowieckim miasto powiatowe, do którego nie da się dojechać pociągiem. Marta Milewska z samorządu województwa: – *W sprawie linii Ostrołęka – Małkinia została wysłana do spółki PKP PLK prośba o przekazanie informacji dotyczących czasu, w jakim zarządca infrastruktury kolejowej, uwzględniając kwestie formalno-prawne, byłby w stanie przygotować infrastrukturę liniową i punktową do obsługi pasażerskich połączeń kolejowych.*

Linii Ostrołęka – Małkinia znajduje się w nienajlepszym stanie technicznym: dla składów towarowych obowiązuje na niej prędkość 60 km/h, która dla szynobusów mogłaby zostać podwyższona bez konieczności przeprowadzania generalnego remontu. Ważnym atutem linii z punktu widzenia ruchu pasażerskiego jest dobre położenie zarówno przystanku Ostrów Mazowiecka Miasto (1,5 km od centrum), jak i stacji Ostrów Mazowiecka (w pobliżu węzła drogi ekspresowej S8 z drogami wojewódzkimi 627 i 677). Atutem tej nieelektryfikowanej linii jest ponadto bliskość Łuszcza, gdzie stacjonują wszystkie szynobusy Kolei Mazowieckich.

Czekając na kolej

Na powrót kolei liczą również Kozienice. – *Miasto Kozienice, położone w odległości około 90 km od Warszawy, pozostaje bez połączenia kolejowego. To często jest hamulcem rozwojowym dla wielu przedsięwzięć. Stworzenie połączenia kolejowego, bardzo pozytywnie wpłynie na rozwój Kozienic* – mówi burmistrz tego 18-tysięcznego miasta Piotr Kozłowski. Jego wizja nie opiera się jednak na istniejących liniach, lecz na nierealistycznej koncepcji budowy nowej linii kolejowej, która miałaby połączyć miasto z magistralą Warszawa – Radom. Tymczasem wzdłuż zachodniej granicy Kozienic biegną wykorzystywane w ruchu towarowym tory łączące linię Radom – Dęblin z elektrownią w Świerżach Górnych. W podkozienickim Janikowie od tego ciągu

odbija nieczynna dwukilometrowa odnoga do centrum Kozienic – pociągi pasażerskie przestały nią kursować w 1969 r. Odtworzenie tej odnogi umożliwiłoby uruchomienie pociągów zarówno do Radomia przez Pionki, jak i do Warszawy przez Dęblin, Pilawę i Otwock. Z Kozienic do Radomia pociągi przyspieszone mogłyby dotrzeć w około 40 min., a do Warszawy w około 1 godz. 40 min.

Przywrócenia pociągów od lat nie mogą się doprosić mieszkańcy gmin Zaręby Kościelne i Szulborze Wielkie, które choć leżą na magistrali Warszawa – Białystok, to od 2009 r. pozbawione są połączeń. Przez świeżo zmodernizowane przystanki przemijają bez postojów pociągi PKP Intercity, a składy Kolei Mazowieckich z Warszawy kończą bieg w Małkini – 20 km przed granicą województwa mazowieckiego. Już od dekady samorząd wstrzymuje się z podjęciem decyzji o wydłużeniu relacji części pociągów przez Zaręby Kościelne i Szulborze Wielkie do Czyżewa, pierwszej stacji na terenie województwa podlaskiego. Wymówką są kolejne etapy modernizacji magistrali Warszawa – Białystok, która ma potrwać do 2023 r. – *Reaktywację połączeń na odcinku Małkinia – Czyżew zakłada się po zakończeniu modernizacji stacji Czyżew, gdy możliwa będzie tu niezakłócona zmiana czola składu pociągu* – mówi Marta Milewska. I dodaje, że na przeszkodzie przywracania połączeń stoją też pieniądze: – *Dodatkowe połączenia to dodatkowe koszty, na pokrycie których konieczne jest zabezpieczenie środków w budżecie województwa.*

Gdy rzeczniczka marszałka Adama Struzika wypowiadała powyższe słowa, on sam po posiedzeniu sejmiku w połowie grudnia 2019 r. chwalił się przyjęciem rekordowo wysokiego budżetu regionu na 2020 r. – *To najlepszy budżet w 21-letniej historii województwa mazowieckiego. Ten budżet tylko potwierdza, że sytuacja finansowa Mazowsza jest stabilna.*

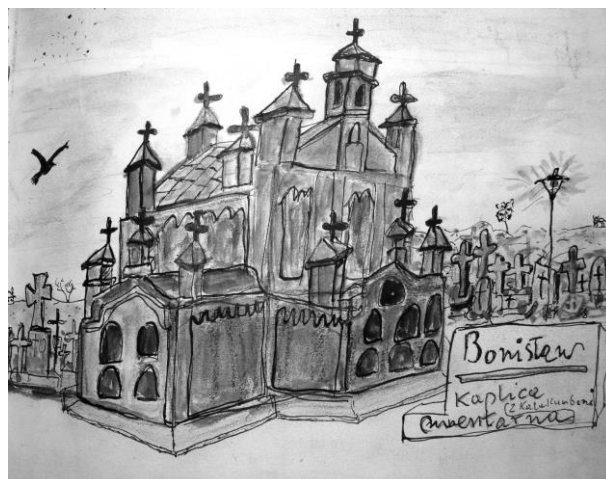
KAROL TRAMMER

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Podobno mówi

Przed laty nieformalna grupa wędrowniczo-turystyczna uświadomiła sobie, że Polska to nie tylko Wawel, Tatry czy też Sopot. By poznać także nieznaną szerzej miejscę Ojczyzny, gdzie diabeł podobno mówi dobranoć, wdrożono następującą procedurę. Kolejno każdy losował linię kolejową i stację na tej linii (albo przystanek), jechał tam, penetrował okolicę, a po powrocie referował, co odkrył. Na koszty wszyscy się składali. Już nie pamiętam większości odkryć, ale pamiętam jedno. Kolega wylosował relację Kutno – Sierpc z przystankiem Gozdowo. Ze 4 km od torów, we wsi Bronisław, zobaczył na cmentarzu kaplicę, którą uznał za podobną do budowanej od stu lat i wciąż nieukończonej Sagrada Familia w Barcelonie. Z poczty w Gozdowie przysłał telegram – „W Polsce Sagrada już gotowa” – którego nie rozumieliśmy.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Skora”

Wrocław Główny – Zgorzelec

Pociąg Kolei Dolnośląskich „Skora” relacji Wrocław Główny – Zgorzelec dokładnie w połowie swojej trasy pokonuje niewielki most. Przepływająca pod tym mostem rzeka to Skora. Źródło Skory znajduje się na Wzgórzach Sądeckich na Pogórzu Kaczawskim.

Skora ma 45 kilometrów długości – nieopodal Miłkovic uchodzi do Czarnej Wody, która z kolei po kilku kilometrach od miejsca wpływu Skory wpada do Kaczawy. Do 1945 r. Skora nazywała się Schnelle Deichsel, czyli szybki dyszel.

Skorę, choć nie jest długą rzeką, można podzielić na dwie części: najpierw jest rzeką o charakterze górskim, a potem, już na Równinie Legnickiej, rzeką nizinną. I zapewne niemiecka nazwa Skory wzięła się od jej rwących wód w górnym biegu.

Skora ceniona jest przez wędkarzy, a coraz częściej także przez kajakarzy. Skora płynie przez kilka większych miejscowości:

Proboszczów, Pielgrzymkę czy Zagrodno.

Ale na całym biegu Skory znajduje się tylko jedno miasto – Chojnów. I właśnie na przedmieściach Chojnowa pociąg „Skora” przejeżdża mostem nad Skorą.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Prezes PKP SA Krzysztof Mamiński podkreślił, że digitalizacja i wdrażanie nowych rozwiązań cyfrowych nie jest wyłącznie domeną młodych i początkujących firm”

Źródło: miesięcznik „W podróż z PKP Intercity – narodowym przewoźnikiem kolejowym”

Wydawca: Skivak

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Kiedy Landau czekał na dworcu w Drohobyczu na lokalny pociąg do Borysławia, przeżył, jak się wydaje, drugą niespodziankę: tak zwany »szlak naftowy« był chyba jedynym w szeroko rozgałęzionej sieci kolejowej austriackich prowincji koronnych, na którym pociągi kursowały według »wyznaniowego rozkładu jazdy«: w czasie szabatu, od piątkowego do sobotniego wieczoru, kiedy to wierzącym Żydom nie wolno było podróżować, ruch osobowy wstrzymywano z braku pasażerów”

Martin Pollack*, „Po Galicji”,
przełożył Andrzej Kopacki

* urodził się w 1944 r. w Bad Hall, austriacki pisarz, dziennikarz i tłumacz, studiował slawistykę na Uniwersytecie Wiedeńskim i Uniwersytecie Warszawskim, pracował w niemieckim tygodniku „Der Spiegel”, laureat Nagrody im. Karla Dedeciusa dla najlepszego niemieckiego tłumacza literatury polskiej

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 4,40 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przesyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.