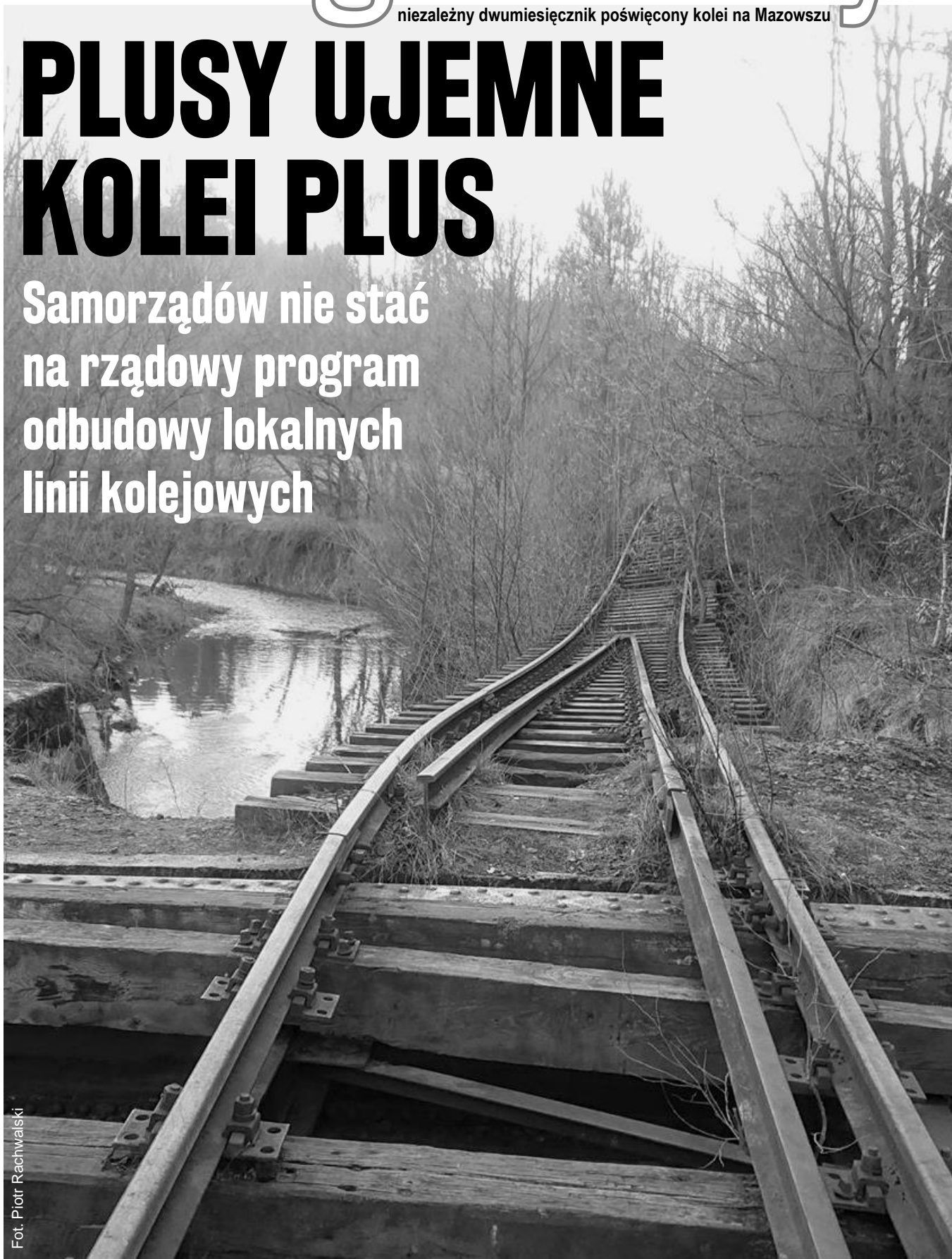


Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

PLUSY UJEMNE KOLEI PLUS

Samorządów nie stać
na rządowy program
odbudowy lokalnych
linii kolejowych



MODERNIZACJE

Inwestycje bez pozwolenia

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe ma problemy z rozliczeniem części prac wykonanych w ramach modernizacji linii Warszawa – Radom.

Jak dowiedział się dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”, do sfinansowania w ramach unijnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko nie zostały zakwalifikowane wydatki w łącznej kwocie sięgającej 60 mln zł.

Problemy dotyczą prac o wartości 21,1 mln zł, wykonanych przez konsorcjum Strabag na odcinku Czachówek Południowy – Warka od lutego 2018 r. do maja 2019 r., oraz prac o wartości 38,5 mln zł, które zostały zrealizowane przez konsorcjum Swietelsky Rail między Warką a Radomiem w okresie od stycznia do sierpnia 2019 r.

Problemy z rozliczeniami wynikają z tego, że niektóre prace budowlane zostały wykonane bez uzyskania pozwolenia na budowę. Przeprowadzono je jedynie w oparciu o zgłoszenie robót. Spółka PKP PLK próbowała się bronić, że przepisy są w tej kwestii nieprecyzyjne. Tymczasem ustawa prawo budowlane bardzo jasno wskazuje w art. 29., że „pozwolenia na budowę wymagają przedsięwzięcia, które wymagają przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko”. Modernizacja linii Warszawa – Radom jest takim właśnie przedsięwzięciem.

Decyzja środowiskowa dla odcinka Czachówek Południowy – Radom została wydana w marcu 2017 r. Wydanie tej decyzji przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Warszawie zostało poprzedzone przeprowadzeniem oceny oddziaływania na środowisko.

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe postanowiła ratować sytuację, występując o pozwolenia na budowę dla prac, które zostały już wykonane na podstawie zgłoszenia robót. ●



● Modernizowana linia z Warszawy do Radomia. Rejon przystanku Krężel.



● Nowy przystanek Warka Miasto ma zostać otwarty w 2021 r.

MODERNIZACJE

Kolej jednak zbliży się do Warki

Zakres modernizacji linii Warszawa – Radom został rozszerzony o budowę nowego przystanku kolejowego Warka Miasto. – W kwietniu 2020 r. zapewniono finansowanie inwestycji – informuje Karol Jakubowski ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, która zawarła stosowny aneks do umowy z wykonawcą prac. – Budowa nowego przystanku to odpowiedź na rosnące potrzeby komunikacyjne mieszkańców.

Nowy przystanek powstanie w odległości 750 m od Placu Stefana Czarnieckiego, centralnego punktu liczącego 12 tys. mieszkańców Warki. Istniejąca stacja Warka zlokalizowana jest na północno-zachodnich peryferiach miasta – 1,7 km od centrum. Burmistrz Warki Dariusz Gizka mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn”, że próby o budowę przystanku były kierowane do PKP PLK od 2017 r.: – Wykonanie dodatkowego przystanku osobowego w centrum miasta ułatwi codzienne podróże do pracy i szkoły. Poprawi również dostępność do centrum miasta licznie przybywającym turystom.

Przystanek Warka Miasto powstanie w pobliżu doliny Pilicy, w zasięgu krótkiego spaceru do przystani kajakowych. Nowy przystanek ponadto ułatwi dostęp do kolei mieszkańcom zachodniej części gminy Warka – perony powstaną przy przecięciu linii kolejowej z drogą wojewódzką 731, dzięki czemu dotarcie do pociągu samochodem nie będzie już wymagało przejazdu przez centrum miasta.

Czy władze Warki planują budowę w rejonie nowego przystanku infrastruktury towarzyszącej: parkingu, chodników czy stojaków rowerowych? – Budowa infrastruktury będzie rozważana po zakończeniu prac związanych z modernizacją linii kolejowej – mówi burmistrz Gizka.

W ramach trwającej już od kilkunastu lat modernizacji 100-kilometrowej linii Warszawa – Radom wcześniej planowano zwiększenie liczby przystanków jedynie na terenie Warszawy i Radomia. W 2008 r. zbudowane zostały przystanki Warszawa Żwirki i Wigury oraz Warszawa Aleje Jerozolimskie. W Radomiu powstaną natomiast przystanki Radom Stara Wola, Radom Północny, Radom Gołębiów oraz Radom Wschodni.

Przystanek Warka Miasto ma zacząć działać w 2021 r. Według komunikatu spółki PKP PLK z połowy kwietnia 2020 r., zakończenie prac modernizacyjnych między Warką a Radomiem – obejmujących dobudowę drugiego toru na tym odcinku – planowane jest na drugą połowę przyszłego roku. ●

RUCH

Epidemia zamkniętych stacji

Z dniem 8 maja 2020 r. zawieszono zostało funkcjonowanie stacji Gierwaty na jednotorowej linii Thuszcz – Ostrołęka. Nastawnia z powodu braku obsady ma być zamknięta przez około miesiąc – w tym czasie pociągi nie będą mogły się tu mijać.

W czasie epidemii koronawirusa spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe dotknęły problemy kadrowe wywołane przypadkami kwarantanny, zwolnieniami lekarskimi czy korzystaniem przez pracowników ze zwolnień na opiekę nad dziećmi w czasie zamknięcia szkół i przedszkoli. Problem nieobecności stał się na tyle duży, że niemożliwe stało się funkcjonowanie części stacji czy posterunków odgałęźnych.

Z powodu braku obsady doszło do czasowego zamknięcia stacji Raclawice Śląskie i Otmuchów (linia Kędzierzyn-Koźle – Kamieniec Żąbkowicki) oraz stacji Dobrzeń Wielki (linia Opole – Jelcz-Laskowice – Wrocław). Na stacjach tych zwrotnice zostały ustawione wyłącznie do przejazdu torami głównymi na wprost, czyniąc niemożliwym dokonywanie jakichkolwiek czynności ruchowych (przepuszczanie się pociągów, przejazd na drugi tor, manewry itp.). Skutkiem zamknięcia stacji jest też konieczność wydłużenia odbiegów między kolejnymi pociągami jadącymi w tym samym kierunku (na szlaku pomiędzy funkcjonującymi stacjami może znajdować się jeden skład). Przykładowo wskutek zamknięcia stacji w Raclawicach Śląskich dwa szlaki długości 9 km i 13 km zostały scalone w jeden 22-kilometrowy szlak między czynnymi stacjami Głogówek i Prudnik. Ponadto, zgodnie z „Instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów”, przy przejeździe przez czasowo zamkniętą stację należy ograniczyć prędkość pociągu do 40 km/h.

Od 8 do 15 kwietnia 2020 r. na linii Poznań – Piła bez obsługi pozostał posterunek odgałęźny Suchy Las, przez co ruch na 10-kilometrowym odcinku między Poznaniem a Złotnikami musiał być prowadzony w dwóch kierunkach jednym torem, a obsługiwany z Suchego Lasu przejazd kolejowy przy przystanku Poznań Strzeszyn nie działał: przez tydzień szlabany nie były zamykane, a pociągi musiały przekraczać przejazd z prędkością 20 km/h.

W węzle szczecińskim zawieszono funkcjonowanie stacji Stobno Szczecińskie. Pojawiły się też ograniczenia w porze nocnej: od wieczora do rana zawieszane jest działanie nastawni na północno-zachodniej głowicy stacji Szczecin Gumieńce, posterunek obsługujący most zwodzony nad Regalicą w wlocie Magistrali Nadodrzańskiej funkcjonuje tylko na wezwanie telefoniczne, a obsada nastawni zarządzającej ruchem na stacji Szczecin Główny i dobiegających do niej szlakach została zmniejszona do jednej osoby. ●

REAKTYWACJE

Koronawirus odsunął reaktywację

Drzewica, leżąca w województwie łódzkim tuż przy granicy z województwem mazowieckim, poczeka dłużej na powrót połączeń kolejowych z Łodzią. Ruch pociągów z Drzewicy w kierunku Łodzi został zlikwidowany w grudniu 2015 r. Od tego czasu do Drzewicy docierają jedynie pociągi Kolei Mazowieckich z kierunku Radomia.

Do reaktywacji ruchu na łódzkim odcinku linii miało dojść w czerwcu 2020 r. Jednakże pod koniec kwietnia 2020 r. do magistratu w Drzewicy nadeszło pismo z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego, w którym dyrektor departamentu infrastruktury Grzegorz Jastrzębowski oznajmił: „Mając na względzie priorytetowe zaangażowanie środków budżetu województwa łódzkiego do działań związanych z przeciwdziałaniem rozprzestrzenianiu się koronawirusa, informuję, że uruchomienie kolejowych przewozów pasażerskich na linii Łódź – Drzewica zostaje odsunięte w czasie do grudnia 2020 r.”.

Dobrze byłoby, gdyby półroczne opóźnienie reaktywacji zostało wykorzystane do wypracowania rozwiązania w postaci wspólnej obsługi całego ciągu przez dwóch przewoźników: tak by pociągi Kolei Mazowieckich oraz Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej wymiennie kursowały w pełnej relacji Radom – Łódź Fabryczna, w efekcie eliminując konieczność przesiadek na stacji Drzewica. ●

PROJEKTY

Likwidują, znaczy będą odbudowywać

Choć Józefin jest przecięty linią Siedlce – Warszawa, to nie ma w tej miejscowości przystanku kolejowego. To właśnie w Józefinie 7 maja 2020 r. prezydent Andrzej Duda i minister infrastruktury Andrzej Adamczyk ogłosili program przewidujący budowę nowych przystanków na sieci kolejowej.

Dla województwa mazowieckiego, poza przystankiem Józefin, zapowiedziano budowę peronów w Rokitnie koło Błonia oraz na osiedlu Kawęczyn w Warszawie, a także w kilku miejscowościach w rejonie Radomia: Kosów, Dąbrówka Zabłotnia, Wrzosów, Januszno i Garbatka Długa.

Mapa planowanych przystanków została stworzona przez Ministerstwo Infrastruktury i PKP Polskie Linie Kolejowe. Znalazł się na niej między innymi przystanek Karwica Mazurska, który został zlikwidowany w 2019 r. w ramach modernizacji linii Szczytno – Elk.

W planach jest też budowa przystanku w Patrzykowie koło Konina, w miejscu, gdzie do 1998 r. istniała stacja, którą mimo protestów mieszkańców zlikwidowano podczas modernizacji linii Warszawa – Poznań. Do budowy przystanku Patrzyków nie wykorzystano kolejnej modernizacji realizowanej na tym ciągu w latach 2017-2020.

Wśród inwestycji ogłoszonych przez prezydenta znalazła się budowa stacji Szczekociny na łączniku między Centralną Magistralą Kolejową a Krakowem. Stacja w liczących 3,5 tys. mieszkańców Szczekocinach została zlikwidowana w 2012 r. Jeszcze w marcu 2020 r. rzecznik prasowy PKP PLK Mirosław Siemieniec poinformował dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”, że nie ma planów budowy nowej stacji w Szczekocinach.

Na liście inwestycji jest też przystanek Suchowolce, mimo że PKP PLK przewidziały jego likwidację w ramach planowanej modernizacji linii Bielsk Podlaski – Czeremcha. Istnienie przystanku Suchowolce zostało przedłużone z powodu wyczerpania się funduszy na inwestycje kolejowe w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Podlaskiego 2014-2020. ●

PRZEWOZY TOWAROWE

Nowa moc mijanki

Na jednotorowej linii biegnącej do Elektrowni Kozienice od grudnia 2019 r. funkcjonuje mijanka Janików. Powstała ona w miejscu zamkniętej 12 lat wcześniej stacji. – *Celem odbudowy było zwiększenie przepustowości linii oraz zapewnienie płynnych dostaw ładunków do elektrowni* – mówi Karol Jakubowski ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

Od 2007 r., po zamknięciu stacji Janików, przestało być możliwe mijanie się pociągów na 23-kilometrowym odcinku Sieciechów – Świerże Górne. Problem zrobił się palący pod koniec 2017 r., gdy w Elektrowni Kozienice uruchomiono nowy blok energetyczny. Zwiększył on moc elektrowni z 2941 do 4016 megawatów, jednocześnie zwiększając zapotrzebowanie na dostawy węgla.

Należąca do koncernu Enea Elektrownia Kozienice to największa w Polsce elektrownia opalana węglem kamiennym – jest on dowożony koleją z Górnego Śląska oraz kopalni Bogdanka na Lubelszczyźnie. – *Do elektrowni dociera od kilku do kilkunastu składów dziennie* – mówi Justyna Tkaczyk-Kurek z Enei, dodając, że pociągami wożony jest nie tylko węgiel. – *Transport kolejowy wykorzystujemy w możliwie najszerszym zakresie. Koleją dostarczane są surowce potrzebne do pracy bloków jak mączka kamienia wapiennego, a wywożone popioły czy gips powstający w instalacjach odsiarczania.*

Odbudowa mijanki Janików kosztowała 12,9 mln zł – prace zostały wykonane przez należące do PKP PLK Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej Kraków. Nowa mijanka jest zdalnie sterowana przez dyżurnego ruchu ze stacji Świerże Górne. ●



● Mijanka Janików na linii do Elektrowni Kozienice.



LUDZIE

Nie żyje Krzysztof Bańkowski

13 kwietnia 2020 r. w wieku 34 lat zmarł w Berlinie Krzysztof Bańkowski – szanowany planista transportu publicznego, odznaczający się analitycznym umysłem, znakomitą pamięcią, ogromną spostrzegawczością oraz szczegółową wiedzą na bardzo wiele tematów.

Od 2008 do 2014 r. Bańkowski pracował w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego, gdzie zajmował się planowaniem sieci połączeń kolejowych.

W latach 2014-2016 był dyrektorem biura rozkładu jazdy w PKP Intercity. Przewoźnik zawdzięcza mu przełamanie pięcioletniego trendu spadających przewozów. Od 2014 r. do 2016 r. liczba pasażerów spółki wzrosła z 25,5 mln do 38,5 mln, co rozpoczęło stabilny wzrost wyników spółki. Mimo tego sukcesu, PKP Intercity rozstało się z Bańkowskim.

Od 2017 r. Krzysztof Bańkowski pracował w berlińskiej siedzibie firmy Flixbus, gdzie odpowiadał za planowanie sieci połączeń autobusowych w Polsce i Europie Wschodniej. ●



● Krzysztof Bańkowski 1985-2020.

Z ogromnym smutkiem
przyjeliśmy wiadomość o śmierci

Krzysztofa Bańkowskiego

naszego Kolegi, wspaniałego Człowieka
i wyjątkowego twórcy rozkładów jazdy

Krzysiu – na zawsze pozostaniesz w naszej pamięci!

kołeczki i koledzy z Urzędu Marszałkowskiego
Województwa Dolnośląskiego, PKP Intercity i Flixbus

14 marca 2020 r. rząd ogłosił stan zagrożenia epidemią koronawirusa. Już dwa dni później Orlen zapowiedział rozpoczęcie kampanii reklamowej „Tanie tankowanie”. Gdy 24 marca rząd zakazał przemieszczania się, z wyjątkiem dojazdów do pracy i na zakupy, na ulicach wisiały już plakaty, a w mediach emitowane były spoty z kierowcą Formuły 1 Robertem Kubicą namawiającym do tankowania aut na stacjach Orlenu.

Zamiast komunikacji zbiorowej

Prezes Orlenu Daniel Obajtek nawet nie ukrywa, że epidemię oraz spadek światowych cen ropy postanowił wykorzystać do walki z transportem publicznym: – *Podjęliśmy decyzję o zmniejszeniu cen paliw, tak aby Polacy, którzy muszą w tym trudnym czasie przemieszczać się, korzystali z własnych samochodów zamiast komunikacji zbiorowej* – oznajmił 16 marca 2020 r., a biuro prasowe concernu dodało w komunikacie: „W obecnej sytuacji związanej z rozprzestrzenianiem się koronawirusa część społeczeństwa ze względów sanitarnych korzysta z własnych aut w miejsce komunikacji zbiorowej”.

Tego samego dnia komunikat w podobnym tonie popłynął z ust ministra infrastruktury: – *Niech ci, którzy muszą jechać do pracy, niekoniecznie korzystają z komunikacji publicznej* – stwierdził Andrzej Adamczyk i skierował apel do władz miast: – *Warto, aby samorządy rozważyły zawieszenie w najbliższym czasie poboru opłat w płatnych strefach parkowania.*

Z pobierania opłat zrezygnowały między innymi Kraków, Częstochowa, Gdynia, Opole, Tychy czy Bolesławiec. W województwie mazowieckim parkowanie stało się bezpłatne w Ciechanowie, Mińsku Mazowieckim, Ostrołęce, Piasecznie, Płocku, Radomiu, Sochaczewie i w Grodzisku Mazowieckim, gdzie władze poinformowały, że „decyzja ma na celu usprawnić poruszanie się mieszkańców w mieście indywidualnymi środkami transportu, a tym samym przełożyć się na poprawę bezpieczeństwa poprzez zmniejszenie ryzyka rozprzestrzeniania się patogenu wśród lokalnej społeczności”.

O rezygnację z podróży transportem zbiorowym apelowały nawet takie instytucje jak Lasy Państwowe czy Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, które opublikowało komunikat: „Unikaj komunikacji publicznej, do sklepu najlepiej udać się pieszo lub własnym samochodem”.

Przesłanie, że przejazd transportem publicznym są niebezpieczne dla zdrowia, wzmacniały doniesienia o medialne o tym, że wśród śmiertelnych ofiar wirusa znaleźli się dwaj kierowcy PKS: z Jeleniej Góry i Grójca. Media nagłośniły też dwa przypadki zakażeń z Warszawy: u maszynisty Szybkiej Kolei Miejskiej i kierowcy Miejskich Zakładów Autobusowych. Wyraźniej o zawodzie osób zakażonych informowano tylko w przypadku polityków i pracowników służby zdrowia.

25 marca 2020 r. rząd wprowadził zasadę, że w pociągach, tramwajach i autobusach zajęta może być maksymalnie połowa miejsc siedzących. Szkopuł w tym, że w wielu rejonach Polski transport publiczny już wówczas nie funkcjonował.

Transport w zamrożeniu

Jak komunikacja publiczna została zaatakowana koronawirusem



• Plakat kampanii reklamowej „Tanie tankowanie”, prowadzonej przez Orlen w czasie epidemii koronawirusa. W tle pociąg Kolei Mazowieckich relacji Warszawa – Siedlce.

Nie dotyczy samochodów

Jako że ogromna większość kursów PKS realizowana jest tylko w dni nauki szkolnej, z dniem 12 marca 2020 r. – czyli od momentu odwołania zajęć w szkołach – do tysięcy miejscowości przestały docierać autobusy. Niektórzy przewoźnicy – między innymi PKS-y z Biłgoraja, Jeleniej Góry, Kamienia Pomorskiego, Kłodzka, Nysy i Tarnobrzega – w ogóle zaprzestali działalności przewozowej po ogłoszeniu epidemii. W Bartoszycach, Bolesławcu, Działdowie, Mławie czy Wałczu całkowicie zawieszono komunikację miejską. Od 1 kwietnia przez ponad miesiąc zakazane było działanie rowerów miejskich, zwykle będących uzupełnieniem transportu publicznego w 85 miastach i gminach. Żadne obostrzenia nie objęły *carsharingu* (sieci samochodów wypożyczanych na godziny).

Spółki kolejowe, notując ogromny spadek liczby pasażerów, odwołały setki połączeń. Pociągi Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej zaczęły przez cały tydzień kursować według weekendowego rozkładu jazdy. Setki połączeń odwołali wszyscy przewoźnicy kolejowi: zarówno regionalni, jak i PKP Intercity. Ruch pociągów zupełnie zamarł na liniach Toruń – Sierpc, Słupsk – Ustka, Sławno – Darłowo, Wierzychucin – Laskowice Pomorskie, Czersk – Laskowice Pomorskie i Czersk – Wierzychucin.

W wielu miejscach samochód stał się jedynym sposobem na dotarcie do pracy – nawet dla osób bez auta. W czasie epidemii nie przestały przecież działać sklepy, poczty, służby komunalne czy zakłady produkcyjne. W dobie rozprzestrzeniania się wirusa nasiliło się więc zjawisko, gdy osoby mieszkające w różnych domach i pracujące w innych firmach zaczęły dogadywać się i

wspólnie dojeżdżać samochodami – nawet po pięć osób siedzących przez kilkadziesiąt minut w jednym aucie. Z punktu widzenia ryzyka epidemicznego to gorsze niż podróż autobusem lub pociągiem, ale na stronach internetowych rządu zachęcająco wskazano: „Ważne! Ograniczenie nie dotyczy samochodów osobowych”.

Dystansowanie się

Od połowy kwietnia Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej i Polski Związek Pracodawców Transportu Publicznego prosiły rząd o poluzowanie limitów liczby pasażerów, zwracając uwagę na ich kuriozalność: bus z ciasno wstawionymi fotelami może wieźć 16 osób, a przestronny wagon tramwaju 105N tylko 8-9 pasażerów. Słabo zapełnione pojazdy muszą zostawiać osoby chętne na przejazd, przez co limity – wprowadzone jeszcze przed obowiązkiem noszenia maseczek – nadwyrężają zaufanie do transportu publicznego.

Argumenty długo nie trafiały do premiera: – *W zatłoczonych tramwajach, autobusach, w metrze w Warszawie mogłoby dojść do bardzo gwałtownego rozprzestrzeniania się koronawirusa* – oznajmił 21 kwietnia Mateusz Morawiecki, zapowiadając kurs na nową normalność: – *Obostrzenia dotyczące korzystania z komunikacji publicznej nie powinny być luzowane, ponieważ dystansowanie społeczne jest bardzo ważne – pozwoli nam w maju stopniowo odmrażać gospodarkę.*

Kwestię urealnienia limitów rząd zajął się dopiero w maju – po wydaniu decyzji o otwarciu hoteli i centrów handlowych. Jak widać, transport publiczny ma w nową normalność wjeżdżać z opóźnieniem.

KAROL TRAMMER

Marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik ogłosił pod koniec kwietnia 2020 r., że na walkę z koronawirusem chce przeznaczyć część funduszy unijnych z Regionalnego Programu Operacyjnego 2014-2020: – *Pieniądze chcemy przesunąć z inwestycji kolejowych, które nie są niestety zakontraktowane, bo PKP Polskie Linie Kolejowe nie zdołały złożyć wniosku o płatność w dwóch dużych projektach.*

Fazować, czyli przedłużyć

Decyzja ta uderza w powstanie połączenia kolejowego do terminalu lotniska Modlin oraz rewitalizację linii Ostrołęka – Szczytno na jej nieczynnym od 2001 r. odcinku w granicach województwa mazowieckiego: między Ostrołęką a Chorzelami.

Adam Struzik zapewnia, że przesunięcie funduszy nie oznacza rezygnacji z inwestycji: – *Chcemy te projekty fazować, czyli przedłużyć je: zacząć w tej perspektywie finansowej na lata 2014-2020, natomiast kontynuować je w nowej perspektywie, czyli w nowym budżecie unijnym 2021-2027.*

O ile jednak projekt linii na lotnisko Modlin wciąż nie wyszedł z etapu planistycznego, o tyle na 56-kilometrowej odcinku Ostrołęka – Chorzele trwają już prace w terenie. Pod koniec 2019 r. zaczęło się zwożenie materiałów budowlanych i rozbiórka starej infrastruktury. Jak informuje PKP PLK, zdemontowano 40 km toru oraz zakupiono 70% materiałów: podkładów, szyn i tuczni. „PKP Polskie Linie Kolejowe są zdeterminowane, by realizować projekt” – zapewniła spółka, deklarując, iż obecne stadium prac pozwala na zakończenie rewitalizacji do połowy 2022 r. (inwestycje z unijnej perspektywy finansowej 2014-2020 mogą być realizowane do 2023 r.).

Nie odstępimy

Umowę na rewitalizację odcinka Ostrołęka – Chorzele spółka PKP PLK zawarła w lipcu 2019 r. Wykonawcą kontraktu jest Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe.

Po stronie władz województwa od dłuższego czasu rosło niezadowolenie ze słabego tempa przygotowań i rosnących kosztów przedsięwzięć PKP PLK, przewidzianych do finansowania w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego.

Lista inwestycji z zakresu infrastruktury kolejowej została ustalona przez PKP PLK i samorząd województwa już w 2015 r. Objęła ona budowę połączenia do lotniska Modlin, rewitalizację linii Ostrołęka – Chorzele i Wieliszew – Zegrze oraz modernizację linii Kutno – Płock. Pierwszy przetarg, obejmujący właśnie rewitalizację odcinka z Ostrołęki do Chorzel, spółka PKP PLK ogłosiła dopiero w październiku 2018 r. (choć jeszcze w lutym 2018 r. wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel zapewniał, że do przetargu zostanie ogłoszony przed końcem pierwszego kwartału 2018 r.).

Jednym z problemów, który wydłużył proces inwestycyjny, są rosnące koszty modernizacji linii kolejowych. Mimo to na konwencji marszałków województwa odbywającym się w styczniu 2018 r. w Opolu spółka PKP PLK zakomunikowała: „Nie



• Stadium prac na odcinku Ostrołęka – Chorzele w momencie ogłoszenia w kwietniu 2020 r. decyzji o przesunięciu funduszy z tego przedsięwzięcia na walkę z epidemią. Stacja Jastrząbka.

odstąpimy od jakości i uzyskania efektów technicznych dla doraźnej realizacji”. W praktyce oznaczało to rezygnację z części przedsięwzięć (tak z listy wypadła modernizacja linii z Kutna do Płocka, gdzie mieszka marszałek Struzik). W przypadku pozostałych inwestycji PKP PLK obstawały przy realizowaniu ich w pełnym zakresie. Inna sprawa, że akurat mazowiecki samorząd skupiał się tylko na kwestii procedur, nawet nie próbując wpływać na kształt regionalnych inwestycji realizowanych przez PKP PLK.

W przypadku rewitalizacji odcinka Ostrołęka – Chorzele nie zrezygnowano choćby z budowy komputerowego lokalnego centrum sterowania w Ostrołęce i w zamian podłączenia tego odcinka do znajdującego się na drugim końcu linii centrum sterowania w Szczytnie, które działa od 2017 r.

Spółka PKP PLK początkowo zakładała, że rewitalizacja odcinka z Ostrołęki do Chorzel pochłonie 137,5 mln zł, następnie kwotę zwiększono do 236 mln zł, a ostatecznie zawarty kontrakt opiewa na 387 mln zł.

Inne priorytety

Na problemy z kolejowymi inwestycjami z programu regionalnego niestety się zanosilo. – *Zarząd województwa kilkakrotnie na wniosek PKP PLK podejmował decyzję o zwiększeniu kwot dofinansowania. Podjął również decyzję o uelastycznieniu wymagań w zakresie dokumentacji wniosków o dofinansowanie i wprowadzeniu uproszczeń procesów prowadzących do zawarcia umów o dofinansowanie dla projektów kolejowych – mówiła jesienią 2019 r. Marta Milewska z samorządu województwa. – Biorąc pod uwagę aktualny stan przygotowania projektów, należy stwierdzić, że ich realizacja i możliwość dofinansowania w ramach programu jest zagrożona. Dlatego samorząd rozpatruje potencjalną możliwość przeniesienia alokacji zabezpieczonej na projekty kolejowe na inne priorytety.*

Mimo zagrożenia wiszącego nad inwestycjami spółka PKP PLK do dziś nie złożyła w samorządzie województwa

wniosku o dofinansowania rewitalizacji, zleconej wykonawcy już w połowie 2019 r.

Władze regionu utwierdziły się więc w swojej niechęci do wydawania funduszy unijnych na inwestycje z zakresu infrastruktury kolejowej. Marszałek Struzik zawsze przekonany był tylko do inwestycji kolejowych w postaci zakupu pociągów dla podlegających mu Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej.

Dopiero pod koniec 2014 r. do Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2014-2020 – pod naciskiem Komisji Europejskiej – samorząd zmuszony był dodać zapis o modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych.

Entuzjazmu władz województwa dla inwestycji w infrastrukturę kolejową nie zwiększało polityczne zaangażowanie Grupy PKP. Na uroczyste podpisanie umowy z wykonawcą rewitalizacji linii do Chorzel, zorganizowane w lipcu 2019 r. na stacji w Ostrołęce, spółka PKP PLK licznie zaprosiła lokalnych samorządowców z PiS, ale zapomniała o zaproszeniu przedstawicieli władz województwa, którzy poza tym, że należą do PSL i PO, to jednak decydują o podziale funduszy unijnych w regionie. Takie miękkie gesty wpływają na twarde decyzje – podejmowane na przykład w obliczu konieczności znalezienia funduszy na pokrycie nieprzewidzianych wydatków.

Na początku maja 2020 r. marszałek Struzik oświadczył, że decyzję o fazowaniu podjął wraz z Ministerstwem Infrastruktury i PKP PLK: – *Spotkaliśmy się z prezesem PLK i z sekretarzem stanu, panem Bittellem. Ustaliliśmy, że wystąpimy i do Komisji Europejskiej, i do naszego rządu, do pani minister funduszy i polityki regionalnej, o to, żeby fazować te projekty.*

Informacja została zdementowana przez PKP PLK: „Nieprawdą jest, że były ustalenia dotyczące fazowania projektu”. Dodajmy, że fazowanie wcale nie gwarantuje uzyskania funduszy na kontynuację przedsięwzięcia w programie regionalnym na lata 2021-2027.

KAROL TRAMMER

Jeszcze w maju 2020 r. ma wreszcie rozpocząć się nabór wniosków do programu Kolej Plus. Programu, który rodził się w bólach przez ponad półtora roku.

Minister infrastruktury w rządzie Prawa i Sprawiedliwości Andrzej Adamczyk już jesienią 2018 r. zaprezentował mapę sieci kolejowej z dorysowanymi kreskami do niektórych polskich miast nieposiadających połączeń i oznajmił: – *Od 1989 r. zlikwidowano wiele tysięcy kilometrów linii kolejowych. Najwyższy czas ten zły proces odwrócić. Dzisiaj ogłaszamy program Kolej Plus. Odbudujemy zniszczone i zbudujemy nowe linie kolejowe.*

Przy realizacji programu Kolej Plus mogą wystąpić znacznie większe bóle od tych, które pojawiły się podczas jego tworzenia.

Program wyborczy

Do ogłoszenia programu Kolej Plus przez premiera Mateusza Morawieckiego i ministra Andrzeja Adamczyka doszło na peronie przystanku Jasienica Mazowiecka w dniu 17 października 2018 r.: – *To przełomowy moment, punkt zwrotny, od którego możemy powiedzieć, że będziemy odtwarzali połączenia kolejowe –* mówił Morawiecki, a stojący obok niego Adamczyk zapewniał, że realizacja programu rozpocznie się lada dzień: – *Przygotowaliśmy projekty ustaw, przygotowaliśmy zmiany w ustawach dzisiaj istniejących. Ten program ma realny kształt, ten program jest realnie przygotowany do tego, żeby wdrażać go jak najszybciej.*

Szybko jednak okazało się, że zapewnienia o gotowym do wdrażania programie Kolej Plus były tylko propagandowym zabiegiem na potrzeby kampanii przed wyborami samorządowymi rozpiętymi na 21 października 2018 r. Program ogłoszono cztery dni przed wyborami, a dopiero potem nieśpiesznie zabrano się za jego tworzenie.

W styczniu 2019 r. na zorganizowanym w Warszawie przez Grupę PKP Kongresie Rozwoju Kolei – gdy od ogłoszenia programu Kolej Plus minęły już trzy miesiące – minister Andrzej Adamczyk oznajmił, że trwają prace nad stosownymi przepisami: – *Przygotowywany jest projekt ustawy o programie Kolej Plus, który niebawem trafi do konsultacji społecznych.*

Po upływie kolejnych trzech miesięcy, w kwietniu 2019 r., dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” zapytał w Ministerstwie Infrastruktury, kiedy wreszcie program Kolej Plus ujrzy światło dzienne. – *Trwają prace nad programem –* oznajmił rzecznik resortu Szymon Huptyś. – *Wprowadzenie programu związane jest z koniecznością przeprowadzenia niezbędnych zmian w prawie. Przyjęcie i wdrożenie tego programu musi być poprzedzone uzgodnieniem z zainteresowanymi resortami i podmiotami.*

Każdy program wieloletni musi zostać przyjęty ustawą sejmiku lub uchwałą rady ministrów. I choć pod koniec września 2019 r. program Kolej Plus nadal nie przybrał takiej postaci, nie przeszkodziło to premierowi wykorzystać programu na potrzeby trwającej wówczas kampanii przed wyborami parlamentarnymi: – *Będzie*

Plusy ujemne Kolei Plus

PKP PLK chce w ramach rządowego programu odbudowy linii lokalnych realizować drogie i czasochłonne projekty. Samorządów na to nie stać



• „Co najmniej 20 miast średniej wielkości otrzyma połączenia kolejowe” – obiecał prezydent Andrzej Duda, podpisując na stacji w Końskich ustawę dotyczącą programu Kolej Plus.

budowana kolej – kolej tutaj z Turku. 600 mln zł na to przeznaczymy – oznajmił Mateusz Morawiecki mieszkańcom tego wielkopolskiego miasta, leżącego po środku jednej z większych białych plam na polskiej sieci połączeń kolejowych. Premier nie zająknął się przy tym, że program Kolej Plus wciąż jeszcze nie został przyjęty i cała koncepcja budowy linii kolejowej Konin – Turek sprowadza się jedynie do kreski narysowanej na mapie.

Obietnice plus

Uchwałę wprowadzającą Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus rada ministrów przyjęła dopiero 3 grudnia 2019 r. Oznacza to, że od ogłoszenia programu do jego faktycznego ustanowienia upłynął ponad rok. Następnie 9 stycznia 2020 r. sejm

uchwalił nowelizację ustawy o transporcie kolejowym określającą możliwości finansowania programu Kolej Plus.

Ustawę o zmianie ustawy prezydent Andrzej Duda podpisał 4 marca 2020 r. Do złożenia podpisu doszło nie w Pałacu Prezydenckim w Warszawie, lecz na uśpionej stacji kolejowej w Końskich, z której ostatni pociąg pasażerski odjechał w 2009 r. – *Dzięki tej ustawie przywrócimy do życia tę linię kolejową i ten dworzec, który znajduje się przed nami, a którego okna dzisiaj zabite są blachą –* obiecywał na koneckim peronie prezydent. – *Co najmniej 20 miast średniej wielkości, powyżej 10 tys. mieszkańców, otrzyma swoje połączenia kolejowe, których do tej pory nie miały.*

Chcąc wykorzystać program Kolej Plus w swojej kampanii wyborczej, Andrzej Duda złożył obietnice trudne do spełnienia. Nawet uwzględniając to, że rząd wydłużył czas realizacji programu o kilka lat. O ile bowiem przy ogłoszeniu programu zapowiedziano, że zostanie on wykonany do końca 2023 r., o tyle w momencie jego ustanowienia okazało się, że okres realizacji rozciągnięto aż do końca 2028 r.

Wskaźniki zapisane w rządowej uchwale określają, że cel programu Kolej Plus zostanie uznany za osiągnięty, jeśli do końca 2023 r. dostęp do transportu kolejowego uzyska jeden samorząd, a do końca 2028 r. pięć samorządów.

Fundusze na realizację przedsięwzięć w ramach programu Kolej Plus mają pochodzić z dokapitalizowania spółki PKP PLK przez skarb państwa – kwota 5,6 mld zł ma być przekazywana w transzach przez siedem lat: od 2021 do 2027 r. Jak jednak wynika z uchwały przyjętej przez rząd, do ►



• *Palcem po mapie: stworzona przez spółkę PKP PLK mapa priorytetowych przedsięwzięć programu Kolej Plus.*

► 2023 r. spółka PKP PLK otrzymała zaledwie 2,5% kwoty przeznaczonej na program Kolej Plus. Większe transze zaczną być przekazywane przez skarb państwa dopiero od 2024 r., a więc tak się składa, że po zakończeniu obecnie trwających kadencji parlamentu, rządu i samorządów. Zgodnie bowiem z kalendarzem wyborczym, jesienią 2023 r. mają odbyć się zarówno wybory parlamentarne, jak i samorządowe. Program Kolej Plus ma więc rozkręcić się dopiero za kilka lat – po przetarasowaniach na różnych szczeblach władzy: od parlamentu i rządu po województwa, powiaty i gminy.

Bajki premiera i legendy prezydenta

Rozpoczęcie inwestycji w ramach programu Kolej Plus zależy od samorządów. To one mają zgłaszać linie do budowy czy rewitalizacji. Selekcji dokona spółka PKP Polskie Linie Kolejowe.

Pierwszeństwo będzie miało 21 koncepcji przedstawionych na dołączonej do programu Kolej Plus mapce stworzonej w PKP PLK. Jak jednak wskazuje Ministerstwo Infrastruktury, stanowi ona katalog otwarty: samorządy z jednej strony wcale nie muszą ubiegać się o dofinansowanie przedsięwzięć, które znalazły się na mapce, a z drugiej strony mogą starać się o dofinansowanie inwestycji spoza mapki. A zatem – co otwarcie przyznał wiceminister infrastruktury ds. kolei Andrzej Bittel w marcu 2020 r. – „do czasu zakończenia procedury naboru wniosków i podpisania stosownych umów w zakresie realizacji projektów pomiędzy PKP PLK a jednostkami samorządu terytorialnego nie jest możliwe wskazanie, jakie inwestycje i w jakim terminie będą realizowane w ramach programu Kolej Plus”.

Oznacza to, że deklaracje zarówno prezydenta Dudy z Końskich („Przywrócimy tu do życia tę linię kolejową”), jak i premiera Morawieckiego z Turku („Będzie budowana kolej”) można włożyć między bajki i legendy, gdyż wszystko zależy od tego, czy miejscowe samorządy w ogóle zechcą zgłosić się do programu Kolej Plus.

W programie mogą uczestniczyć samorządy wszystkich szczebli: województwa, powiaty i gminy. Jest jeden warunek: muszą wyłożyć wkład własny w wysokości 15% wartości inwestycji.

(Na)przeciw samorządom

Od udziału w programie Kolej Plus samorządowców mogą odstraszyć kosmiczne koszty. Na przykład rewitalizacja odnogi o długości 6,5 km, biegnącej od magistrali Bydgoszcz – Trójmiasto do Świecia, została wyceniona przez PKP PLK na 300 mln zł (samorząd musiałby więc wyłożyć wkład własny w wysokości 45 mln zł).

Dla porównania, wykonana w 2019 r. rewitalizacja 6-kilometrowej linii z Dzierżoniowa do Bielawy kosztowała 14,6 mln zł. Ciąg ten został odbudowany jednak nie przez PKP PLK, lecz przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei – instytucję zarządzającą drogami wojewódzkimi i liniami kolejowymi przejętymi od PKP. Nieczynną linię z Dzierżoniowa do Bielawy samorząd województwa dolnośląskiego przejął w



Fot. Piotr Rachwański

• *Podmyty podczas powodzi w 1997 r. tor na linii Jerzmanice-Zdrój – Lwówek Śląski, która została wytypowana do odbudowy w programie Kolej Plus. Rewitalizacja tego odcinka wcale jednak nie będzie możliwa w ramach ustanowionego przez rząd programu.*

grudniu 2018 r., następnie od marca do października 2019 r. zostały wykonane prace rewitalizacyjne i od 15 grudnia 2019 r. odbywa się ruch pociągów. – *Z punktu widzenia prawa budowlanego inwestycja była prowadzona na zgłoszenie, co oznacza, że Dolnośląska Służba Dróg i Kolei mogła potraktować ją jako remont. To w znaczącym stopniu uproszcza i przyspiesza cały proces – mówi szef DSDiK Leszek Loch. – Przed rozpoczęciem inwestycji dokonano jedynie inwentaryzacji drzewostanu oraz samej infrastruktury kolejowej.*

Nawiasem mówiąc, przywrócenie do życia linii Dzierżoniów – Bielawa trwało krócej niż napisanie przez urzędników Ministerstwa Infrastruktury 17-stronnicowego programu Kolej Plus.

Dużym tempem realizacji inwestycji raczej nie zaskoczy nas też spółka PKP PLK, która ma mieć monopol na fundusze z programu. Uchwała rady ministrów jasno bowiem stwierdza, że „wykonawcą programu jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe”. Samorządowi zarządcy infrastruktury – tacy jak Pomorska Kolej Metropolitalna czy właśnie Dolnośląska Służba Dróg i Kolei – nie będą więc mogli uzyskać z programu Kolej Plus ani grosza. A jeszcze we wrześniu 2019 r. wiceminister Bittel stwierdził w rozmowie z Portalem Samorządowym, że Kolej Plus to wyjście naprzeciw inicjatywom samorządów: – *Mieliśmy sporo zgłoszeń o chęci odtworzenia linii kolejowych i przywrócenia na nich ruchu pociągów, choćby z województwa dolnośląskiego.*

Samorząd województwa dolnośląskiego jako jedyny polski region realizuje strategię przejmowania od PKP nieczynnych linii i ich rewitalizacji. Oprócz linii Dzierżoniów – Bielawa, DSDiK przywróciła już do życia trasy Wrocław – Trzebnica oraz Szklarska Poręba – Harrachov. W listopadzie 2019 r. dolnośląski samorząd przejął kolejnych sześć zamkniętych tras o łącznej długości 110 km: Wałbrzych – Szczawno-Zdrój – Boguszów-Gorce, Bielawa – Srebrna Góra, Rokitki –

Chojnów, Kobierzyce – Niemcza – Piława Górna, Łagiewniki – Kondratowice i Jerzmanice-Zdrój – Lwówek Śląski.

Choć Dolnośląska Służba Dróg i Kolei nie może być beneficjentem programu Kolej Plus, to wśród 21 ciągów wytypowanych do odbudowy w ramach programu znalazł się 24-kilometrowy odcinek Jerzmanice-Zdrój – Lwówek Śląski, który został przejęty przez samorząd województwa dolnośląskiego z zamiarem reaktywacji połączeń na trasie Legnica – Złotoryja – Jerzmanice-Zdrój – Lwówek Śląski – Wleń – Jelenia Góra. Inny nieczynny fragment tego ciągu, 33-kilometrowy odcinek z Lwówka Śląskiego do Jeleniej Góry, nie tylko nie znalazł się na liście 21 priorytetów Kolei Plus, ale w ogóle nie jest objęty planami inwestycyjnymi. Tymczasem jako ciąg będący w gestii PKP PLK mógłby liczyć na fundusze z programu Kolej Plus, a lokalne samorządy od lat domagają się jego renowacji.

Droga plus, kolej minus

W otwartym katalogu programu Kolej Plus wymienione zostało odtworzenie odcinka odłożonej na linii Opole – Kędzierzyn-Koźle stacji Gogolin do Krapkowic, 16-tysięcznego miasta powiatowego bez połączeń kolejowych od 1991 r. Liczący 6 km odcinek Gogolin – Krapkowice stał się nieprzejezdny w 1997 r., kiedy to powódź uszkodziła most kolejowy przez Odrę. W 2004 r. wydana została decyzja o likwidacji linii, a następnie w latach 2006-2007 zdemontowano tory. Odbudowa tego fragmentu umożliwiłaby nie tylko uruchomienie połączeń pasażerskich między Opolem a Krapkowicami, ale także odtworzenie ciągu Gogolin – Krapkowice – Prudnik i w efekcie poprawę spójności sieci kolejowej na Opolszczyźnie. Problem w tym, że nieprzejezdny od 1997 r. most kolejowy na Odrze właśnie jest przebudowywany na przeprawę drogową: rozpoczęte jesienią 2019 r. prace budowlane mają skończyć się wiosną 2021 r. Wcześniej, we wrześniu 2018 r., otwarto obwodnicę gogolińskiego osiedla ►

► Karłubiec, którą zbudowano po śladzie linii Gogolin – Krapkowice. Kolejnym etapem tej inwestycji ma być poprowadzenie drogi z Gogolina do Krapkowic nieczynnym tunelem kolejowym pod autostradą A4.

Z problemem braku pasa terenu zderzy się też ujęta w programie Kolej Plus koncepcja rewitalizacji ciągu Małkinia – Kosów Lacki – Sokołów Podlaski. Od dekady kolejne fragmenty tej nieczynnej linii kolejowej są bowiem demontowane w celu skierowania drogi wojewódzkiej 627 nowym, prostszym przebiegiem. Najpierw rozebrany został most kolejowo-drogowy koło Małkini – w 2010 r. zbudowano w jego miejscu nową przeprawę drogową, demontując przy tym infrastrukturę kolejową po obydwu stronach Bugu w celu poprowadzenia dróg dojazdowych. Następnie w 2015 r. otwarto 12-kilometrowy odcinek drogi biegnący śladem torów do Kosowa Lackiego. Obecnie trwa opracowywanie projektu budowy drogi na dalszym, 20-kilometrowym odcinku linii kolejowej do Sokołowa Podlaskiego. Zawarte w programie Kolej Plus odtworzenie ciągu Małkinia – Sokołów Podlaski będzie więc wymagać wybudowania linii kolejowej w całościowym nowym przebiegu. Decyzję o likwidacji torów z Małkini do Sokołowa Podlaskiego – z myślą o rozbudowie sieci drogowej – wydało w 2004 r. Ministerstwo Infrastruktury na wniosek PKP PLK.

Bogate obawy

Na liście priorytetów programu Kolej Plus dla województwa mazowieckiego, oprócz

DLA „Z BIEGIEM SZYN”:

Program zmiany myślenia

dr MICHAŁ BEIM

Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu;
ekspert Instytutu Sobieskiego ds. transportu,
w latach 2016-2017 członek zarządu PKP

Największą zaletą programu Kolej Plus jest zmiana myślenia o lokalnych liniach. Przez trzy dekady władze centralne prezentowały jedynie pomysły „optymalizacji” tras. Dotyczyło to też rządów PiS. Mój głos sprzeciwu w zarządzie PKP wobec rozbiórki linii kolejowych generalnie nie spotykał się ze zrozumieniem rady nadzorczej czy ministerstwa. Ogłoszenie programu przed wyborami samorządowymi było więc zaskoczeniem. Zaprezentowane trasy nie były ani konsultowane, ani poddane szczegółowym analizom. W konsekwencji znalazły się wśród nich relacje oczekiwane przez społeczności lokalne (Poznań - Śrem), jak i zaskakujące (Konin - Turek). Realnie program ma ruszyć po 2023 r. Jest więc czas na wybór priorytetów, współpracę z samorządami, konsultacje społeczne i opracowanie dokumentacji. Ryzykiem są koszty i wysokość wkładu własnego samorządów. Wadą jest brak wsparcia dla niezależnych zarządców, jak Dolnośląska Służba Dróg i Kolei. Czas pokaże więc na ile jest to radykalny zwrot w polityce transportowej, a na ile błyskotliwy zabieg marketingu politycznego.



• W programie Kolej Plus znalazła się koncepcja odtworzenia linii kolejowej Sokołów Podlaski – Małkinia. Problem w tym, że jej śladem została już poprowadzona droga wojewódzka.

koncepcji odtworzenia ciągu Małkinia – Sokołów Podlaski, znalazły się modernizację linii Siedlce – Sokołów Podlaski (wyceniona na 160 mln zł) i odcinka Małkinia – Ostrów Mazowiecka (wyceniona na 250 mln zł). Obie te linie od likwidacji połączeń pasażerskich w 1993 r. są wykorzystywane tylko w ruchu towarowym. Ponadto spółka PKP PLK wpisała do programu Kolej Plus szacowaną na 415 mln zł rozbudowę odcinka towarowego łączącego linię Warszawa – Piaseczno z Konstancinem-Jeziorną w celu doprowadzenia do tego miasta połączeń pasażerskich.

Czy władze województwa mazowieckiego są zainteresowane udziałem w programie? – *Na obecną chwilę nie ma planów dotyczących wystąpienia o fundusze i realizację wraz z PKP PLK projektów w ramach programu Kolej Plus* – mówi Marta Milewska z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, dodając, że obawy dotyczą przede wszystkim kwestii finansowych i wynikają z doświadczeń we współpracy z PKP PLK przy rewitalizacjach linii Ostrołęka – Chorzele i Wieliszew – Zegrze w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego: – *Koszty okazały się dwu-, trzykrotnie wyższe niż pierwotnie zakładano.*

Sceptyczne jest nie tylko najbogatsze województwo w Polsce, ale między innymi również województwo kujawsko-pomorskie: jego władze przynajmniej na razie wstrzymują się z decyzją o uwzględnieniu w wieloletniej prognozie finansowej funduszy koniecznych na wkład własny do programu Kolej Plus. „Jego zakres finansowy i zadaniowy jest bardzo odległy od realnych możliwości” – stwierdził kujawsko-pomorski marszałek Piotr Całbecki.

Udźwignąć Kolej Plus

Problemem jest to, że spółka PKP Polskie Linie Kolejowe – przy akceptacji rządu – chce realizować w ramach programu Kolej Plus przedsięwzięcia o bardzo szerokim zakresie, wymagającym nie tylko kilku lat na

przygotowanie i realizację prac, ale także bardzo dużych wydatków. Przykładowo zaproponowana w programie modernizacja 23-kilometrowego odcinka Czerwieńsk – Krosno Odrzańskie, na którym odbywa się ruch towarowy, a szynobusy mogłyby już dziś osiągać prędkość maksymalną 100 km/h, została wyceniona przez PKP PLK na aż 300 mln zł. Koszt rewitalizacji 20-kilometrowego odcinka z Czempinia do Śremu oszacowano na 350 mln zł.

Gdy w grę wejdą takie kilkusetmilionowe sumy, to niewinnie brzmiący 15-procentowy wkład własny samorządów będzie musiał sięgnąć kilkudziesięciu milionów złotych. Dla dużej części samorządów, zwłaszcza powiatów i gmin, jest to kwota bardzo trudna do udźwignięcia. Tym bardziej w dobie kłopotów finansowych wywołanych przez epidemię koronawirusa.

Program Kolej Plus trafiłby w możliwości finansowe samorządów, gdyby inwestycje skupiały się na przywracaniu dawnych parametrów na liniach nieczynnych i poprawie stanu linii funkcjonujących obecnie tylko w ruchu towarowym – poprzez zapewnienie prędkości 80-120 km/h i bez rozdymania zakresu przedsięwzięć o takie kosztowne elementy jak komputerowe centra sterowania ruchem kolejowym. Pozwoliłoby to osiągnąć zasadniczy cel programu – czyli reaktywację połączeń pasażerskich do możliwie dużej liczby miast – za mniejsze pieniądze, a także w znacznie krótszym czasie.

Entuzjazmu samorządów dla Kolei Plus nie budzi harmonogram finansowania programu, zgodnie z którym szerszy strumień funduszy popłynie dopiero po 2023 r. To rozmija się z prozaiczną potrzebą lokalnych polityków, jaką jest wydawanie pieniędzy na takie inwestycje, które pozwalają na przecięcie wstęgi nie później niż podczas kampanii przed najbliższymi wyborami samorządowymi. A one, przypomnijmy, odbędą się w 2023 r.

KAROL TRAMMER

• *Linia Płock – Ciechanów – Ostrołęka to jedna z linii, którą chciałaby wybudować spółka PKP PLK.*



Nierealna magistrala?

Rządowe spółki zaczynają konkurować na plany rozbudowy sieci kolejowej

PKP Polskie Linie Kolejowe przymierzają się do wydania 50 mln zł na przygotowania do budowy linii Ostrołęka – Ciechanów – Płock. – *Prace przygotowawcze zaplanowano wstępnie na lata 2021-2027. Obejmują one wykonanie studium wykonalności oraz przygotowanie dokumentacji projektowej* – mówi Karol Jakubowski z centrali PKP PLK. – *Ewentualne przystąpienie do realizacji prac budowlanych planowane jest po 2028 r.*

Czy zbudowanie linii o długości co najmniej 130 km jest w ogóle realne?

Najbielsza plama

– *Zdecydowanie linia taka powinna powstać* – uważa Michał Litwin ze Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych. – *Przyczyni się ona do poprawy spójności terenów na północ od Warszawy.*

Często bowiem zapomina się, że województwo mazowieckie jest regionem cechującym się małą gęstością sieci kolejowej: ze wskaźnikiem 4,8 km linii na 100 km² województwo mazowieckie wyprzedza tylko Warmię i Mazury, Podlasie i Lubelszczyznę. Jedną z najbielszych plam to północne Mazowsze, gdzie z dala od kolei leży szereg miast powiatowych: Pułtusk, Żuromin, Maków Mazowiecki i Przasnysz.

Z liczącego 17 tys. mieszkańców Przasnysza do najbliższej stacji kolejowej jest aż 27 km. Według zamierzeń PKP PLK, nowa linia miałaby przebiec przez to miasto, umożliwiając stworzenie połączeń Ostrołęka – Przasnysz – Ciechanów – Warszawa.

Michał Litwin zwraca uwagę również na ponadregionalny potencjał linii Ostrołęka – Ciechanów – Płock, tkwiący w możliwości skierowania nią na przykład połączeń z Białogostokiem do Poznania: – *Mówimy o włączeniu w logiczny system kolejowy dużych ośrodków regionalnych i subregionalnych, kilkudziesięciotysięcznych miast, byłych stolic województw. Oczywiście linia dałaby również możliwość odciążenia Warszawy w ruchu towarowym, także tranzytowym w relacji Litwa – Niemcy.*

Kwestie do określenia

Geograf transportu dr Szymon Komusiński podkreśla, że planowanie nowej linii powinno uwzględniać włączenie tego ciągu w istniejące korytarze, takie jak wybiegające

z Ostrołęki na zachód tory linii do Szczytna czy bocznica z cukrowni Głinojeck do Raciąża. – *To powinno pozwolić na obsługę możliwie największej liczby znaczących miejscowości na trasie przy równoczesnym maksymalnym jej skróceniu i ograniczeniu do minimum liczby obiektów inżynierskich* – mówi Komusiński, dodając, że nowy ciąg powinien przejść korytarzami istniejących linii również przez Ciechanów i Raciąż, co zapewni ograniczenie konfliktów przestrzennych na najgęściej zabudowanych obszarach. Dodatkowo układ węzłów z istniejącymi liniami należy zaplanować tak, by obsługa najważniejszych relacji (między innymi Ostrołęka – Przasnysz – Warszawa czy Trójmiasto – Płock) była możliwa bez konieczności zmiany kierunku jazdy.

Karol Jakubowski z PKP PLK zaznacza, że określenie choćby wstępnych założeń odnośnie planowanej linii jest dopiero przed nami: – *Kwestie dotyczące parametrów linii i jej przebiegu zostaną określone w ramach studium wykonalności.*

Spinacze i zamierzenia

Linia Ostrołęka – Płock to nie jedyna nowa linia, która znalazła się w „Zamierzeniach inwestycyjnych w perspektywie 2021-2027”. Dokument spółki PKP PLK zawiera także koncepcje budowy linii Kraków – Olkusz, Przemysł – Zagórz, Dobrze Miasto – Lidzbark Warmiński – Bartoszyce czy Szastarka – Janów Lubelski – Biłgoraj. W zamierzeniach PKP PLK dla Mazowsza ponadto znalazły się: łącznica z Żyrardowa do Mszczonowa, linia Modlin – Płock, *by-pass* z Legionowa do Nasielska, zbliżenie magistrali Warszawa – Lublin do Garwolina oraz doprowadzenie kolei do centrum Ostrołęki. – *Zauważalny jest zwrot w postaci odejścia od planów likwidacyjnych na rzecz planów rozbudowy* – mówi Komusiński.

Sieć zarządzana przez PKP PLK od powstania tej spółki w 2001 r. skróciła się z 21,2 tys. km do 18,7 tys. km. Skąd więc w tej spółce przestawienie wajchy na myślenie o budowie nowych linii?

– *Na pewno wiele się zmieniło w momencie ogłoszenia koncepcji komponentu kolejowego przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny* – mówi Michał Litwin. Spółka CPK ma zająć się nie tylko budową nowego lotniska, ale też

realizacją inwestycji kolejowych: szprychy i spinacze mają zatrzeć białe plamy na sieci kolejowej, rozciągające się głównie na pograniczach dawnych zaborów.

Szybko wytworzyła się konkurencja między CPK a spółką PKP PLK na plany rozbudowy sieci kolejowej. Rywalizacja ta chwilami staje się dość zażarta. Gdy spółka CPK ogłosiła plan stworzenia szprychy łączącej centralną Polskę ze wschodnią częścią województwa małopolskiego poprzez budowę spinacza Busko-Zdrój – Dąbrowa Tarnowska, to wkrótce potem w PKP PLK powstał zamiar stworzenia równoległego połączenia z zachodnią częścią województwa podkarpackiego poprzez budowę odcinków Połaniec – Mielec i Dębica – Jasło.

Docelowa wizja

– *To świetna wiadomość, że można wreszcie konkurować na programy rozwoju kolei* – cieszy się Michał Litwin, zwracając jednak uwagę, że w tej sytuacji potrzebna jest docelowa wizja sieci kolejowej. – *To postulat do czynników politycznych, aby przygotować taką wizję na wzór docelowej wizji sieci dróg ekspresowych i autostrad.*

Stworzenie docelowej wizji jest tym bardziej potrzebne, że czas skoordynować plany wypływające z CPK i PKP PLK.

Zdaniem Szymona Komusińskiego, plany rozwojowe – zwłaszcza w obliczu recesji związanej z epidemią – powinny obejmować przede wszystkim jednak infrastrukturę istniejącą, w tym linie nieczynne: – *W moim przekonaniu powinny one wyrażać się przede wszystkim w modernizacji czynnych linii i intensyfikacji ruchu na nich oraz reaktywacji tras zamkniętych dla ruchu pasażerskiego na przestrzeni minionego trzydziestolecia. Budowa nowych linii – oczywiście poza odcinkami aglomeracyjnymi, dodatkowymi parami torów, łącznicami – winna w moim przekonaniu być uwarunkowana istnieniem silnych powiązań gwarantujących regularne potoki pasażerskie i dużą skalę przewozów towarowych.*

Zaangażowanie się w zbyt wiele przedsięwzięć oznacza wydanie dużych pieniędzy na prace przygotowawcze i wyczerpanie funduszy na budowę nawet większości z zaplanowanych linii.

KAROL TRAMMER

WYCIĘZKI OSOBISTE

- pisze Przechodzień

Zapomniał się

Niekiedy komunista, nie-karierowicz, lecz komunista autentyczny, zapomniał się i mówił: „Nie daj Boże” lub „Jak Bóg da”, zapominając, że jest zaciekłym ateistą, a czasem nawet katem duchownych i ich wiernych. Tak w chwilach, gdy zapomni się o zaszczepieniu nową wiarą, która rzekomo tworzy Nowego Adama i Nowy Raj dla niego, pojawia się zawsze ten sam Stary Adam. Podobnie świat podziwiający postęp, rzeczy najnowsze, a nie stare, nowe systemy, starsze wykpiwający jako ciemnogród czy zacofanie, zapomniał się o tyle, że jako symbol kolejnictwa ciągle umieszcza parowóz – już prastary, a nie lokomotywy nowoczesne albo pociągi typu TGV lub Shinkansen.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Niemcewicz”

Terespol – Warszawa Zachodnia

Julian Ursyn Niemcewicz przyszedł na świat w 1758 roku w Skokach na Polesiu. Wieś ta leży w Białorusi, na przedmieściach Brześcia. Także na przedmieściach Brześcia, po polskiej stronie Bugu, leży Terespol. W mieście tym swój bieg rozpoczyna pociąg „Niemcewicz”. Celem pociągu jest Warszawa, której jedna z dzielnic nazywa się Ursynów. Nazwa tej dzielnicy pochodzi od pałacowej posiadłości, którą w 1822 roku kupił Niemcewicz i – od starego przydomka swojego rodu – nazwał ją Ursynów. Pałac przechodził z rąk do rąk, dziś należy do Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego. Przed pałacem, obecnie nazywanym rektorskim, rośnie orzech „Drzewo Niemcewicza”. Julian Ursyn Niemcewicz był ogrodnikiem, poetą, powieściopisarzem, publicystą, tłumaczem, wolnomularzem, politykiem oraz członkiem Komisji Edukacji Narodowej, od której – tak się składa – nazwę nosi główna ulica dzielnicy Ursynów. Po Powstaniu Listopadowym Julian Ursyn Niemcewicz wyjechał do Anglii, a następnie do Francji, gdzie zmarł w 1841 roku i został pochowany na cmentarzu w podparyskim Montmorency.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Na czas modernizacji opracowywany jest specjalny rozkład jazdy uwzględniający maksymalne wykorzystanie jednego toru dla pociągów dalekobieżnych, regionalnych i aglomeracyjnych. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. cały czas ściśle współpracują z przewoźnikami w celu jak najlepszego wykorzystania posiadanych możliwości eksploatacyjnych”

Źródło: „Infrator. Magazyn pracowników PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.”

Wydawca: Biuro Komunikacji i Promocji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Gdy przybyli na dworzec w Kijowie, nie mieli gdzie się podziać. Stała na peronie z plecakiem i dwójką synów. Byli bez kurtek, pieniędzy, planów. Konduktor stacyjny skierował ją do biura. Nadia powiedziała urzędniczce za biurkiem, że przybyli z Prypeci. Ta, wydawało się, wiedziała już o katastrofie, choć nie mówiono o niej jeszcze w środkach masowego przekazu. – Zapytała, gdzie chcemy jechać – wspominała Nadia. – Miałam siostrę w Moskwie, to było jedyne miejsce, gdzie znałam kogoś, kto by nas przyjął. Wypisała nam bilety. Nadia stała się częścią wzbierającej rzeki ludzi spływających do Moskwy w poszukiwaniu pomocy”

Kate Brown*, „Czarnobyl. Instrukcje przetrwania”
(tłumaczenie Tomasz S. Gałązka)

* urodziła się w 1950 r., profesor historii na Wydziale Nauki Technologii i Socjologii Massachusetts Institute of Technology

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.