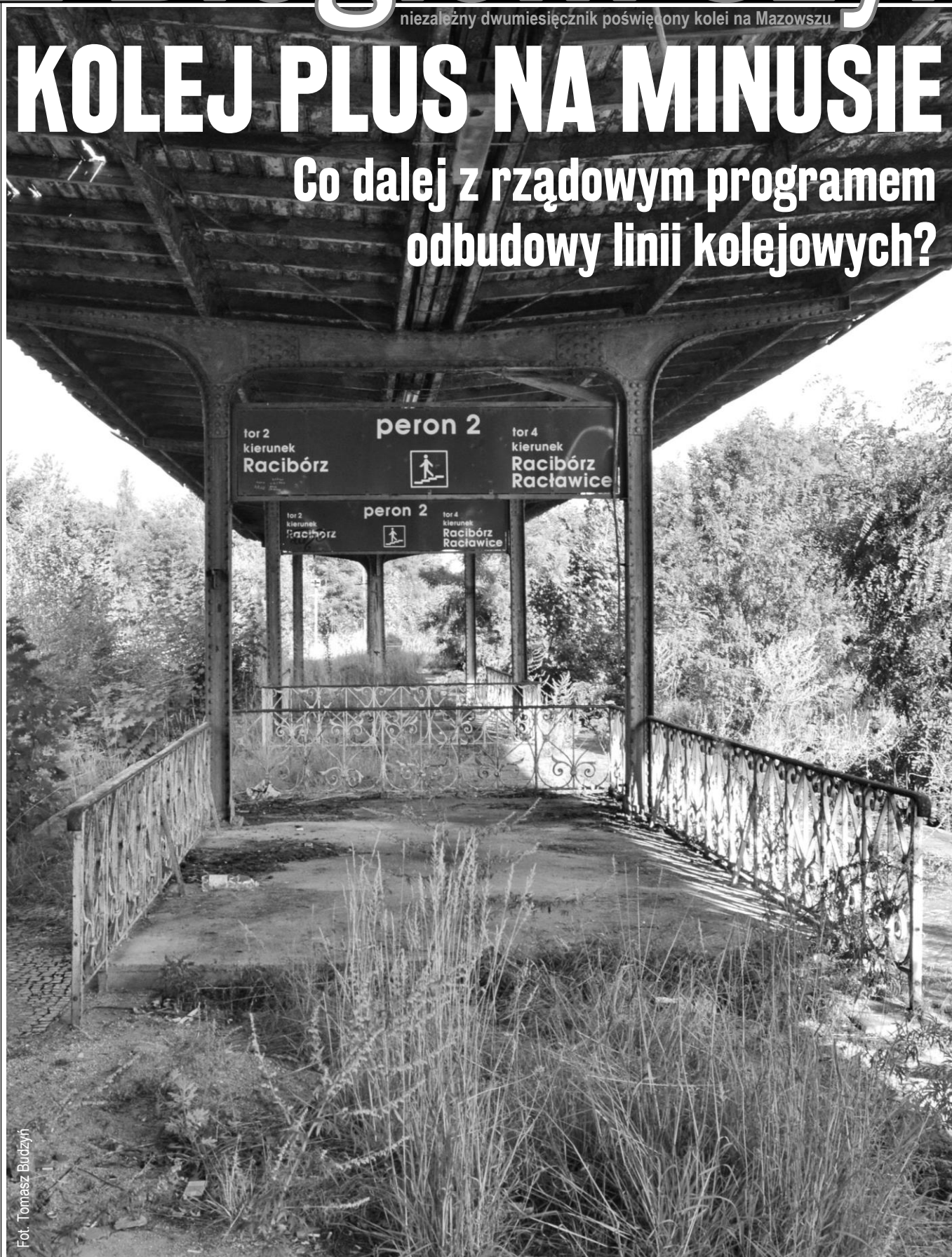


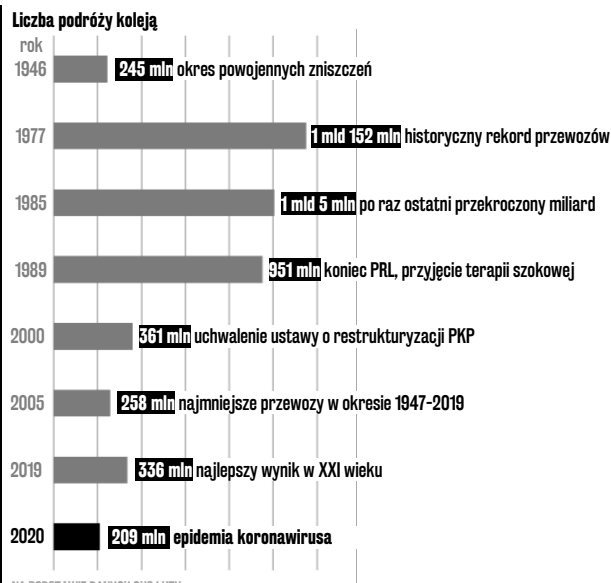
Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

KOLEJ PLUS NA MINUSIE

Co dalej z rządowym programem odbudowy linii kolejowych?





NA PODSTAWIE DANYCH GUS I UTK

Spadek liczby podróży pociągami wybranych przewoźników

2019	8,8 mln	48,9 mln	88,9 mln	14,1 mln	62,1 mln	22 mln	6 mln
2020	4,6 mln	26,7 mln	55,8 mln	9,2 mln	41,8 mln	14,9 mln	4,6 mln
	-48%	-45%	-37%	-35%	-33%	-32%	-23%

MOBILNOŚĆ

2020: najgorszy rok dla polskiej kolei

W 2020 r. pasażerowie odbyli polską koleją 209,2 mln podróży – podał Urząd Transportu Kolejowego. To najgorszy wynik od końca II wojny światowej.

Choć pierwsze dwa miesiące 2020 r. zwiastowały, że będziemy mieli do czynienia z kolejnym rokiem rosnących przewozów, to wprowadzenie w marcu stanu epidemii koronawirusa brutalnie przerwało trwający od 2014 r. trend wzrostowy. Szok wywołany nastaniem epidemii najbardziej był widoczny w kwietniu 2020 r., gdy pasażerowie zrealizowali zaledwie 6,1 mln podróży koleją, a więc o ponad trzy czwarte mniej niż w kwietniu 2019 r. (26,5 mln podróży).

Spiralę odpływu pasażerów rozkręciły zdalne zajęcia w szkołach i na uczelniach oraz polecenie pracownikom biurowym, aby swoje obowiązki wykonywali z domu. W reakcji na spadek liczby podróżujących przewoźnicy decydowali się na zawieszenie znaczącej części połączeń, przez co z dojazdów koleją musiało zrezygnować wiele osób zatrudnionych w handlu, usługach i przemyśle, nie mających możliwości przejścia na pracę zdalną.

Spadek przewozów pogłębiły wprowadzone przez rząd limity liczby pasażerów w pociągach. Spółka PKP Intercity sprzedaje bilety tylko na 50% miejsc siedzących w danym składzie. Po przekroczeniu limitu drużyny konдукtorskie nie wpuszczają chętnych na przejazd, także tych chcących wsiąść na stacji bez kasy biletowej. Podróżni, którzy znajdą się na pokładzie pociągu bez rezerwacji miejsca, traktowani są jak gapowicze. Tak burzy się zaufanie do kolei wśród tych pasażerów, których nie przestraszyły wygłaszane przez polityków opinie jakoby podróżowanie transportem publicznym wiązało się z bardzo dużym ryzykiem zakażenia. ●

POŁĄCZENIA

Poszukiwany dworzec, poszukiwana stacja

W związku z przebudową stacji Warszawa Zachodnia w marcu 2021 r. wprowadzono zmiany w ruchu pociągów na terenie stolicy. Duża część połączeń dalekobieżnych zaczęła omijać dworzec Warszawa Centralna.

Niektóre pociągi PKP Intercity skierowano na stację Warszawa Gdańska, przy czym dla większości z nich jest to jedyny postój w stolicy. Z kolei część pociągów zatrzymuje się tylko na stacji Warszawa Wschodnia. Ponadto kilka pociągów PKP Intercity zamiast przez Warszawę Centralną kursuje przez przystanek Warszawa Śródmieście.

Po 24 latach od zamknięcia została uruchomiona stacja Warszawa Główna, na którą skierowano dotychczas kursujące linią średnicową pociągi Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej i Polregio łączące Warszawę z Łodzią (na Warszawę Główną trafiły także niektóre połączenia Kolei Mazowieckich).

Podróżnym w tym trudnym czasie niestety nie przychodzi z pomocą prowadzony przez PKP Polskie Linie Kolejowe serwis Portal Pasażera, obejmujący stronę internetową i aplikację mobilną, które informują o rozkładzie jazdy pociągów.

Gdy w wyszukiwarce połączeń Portalu Pasażera wpiszemy którąś z najważniejszych stacji w Warszawie, otrzymamy następujący komunikat: „W związku ze zmianą od dnia 14 marca 2021 r. organizacji ruchu pociągów na Warszawskim Węźle Kolejowym, liczba pociągów na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia jest ograniczona. Proponujemy wyszukać także połączenia do/ze stacji Warszawa Gdańska i Warszawa Główna”.

Problemem Portalu Pasażera jest brak możliwości wpisania samej nazwy miasta, tak by pokazane zostały wszystkie połączenia niezależnie od stacji, przez które przejeżdżają. ●

MODERNIZACJE

Na linii Warszawa – Radom bardzo powoli do przodu

Z dniem 8 lutego 2021 r. na modernizowanej linii z Warszawy do Radomia powrócił ruch pociągów na zamknięty od 2019 r. 18-kilometrowy odcinek Warka – Dobieszyn, który został w tym czasie rozbudowany z linii jednotorowej do ciągu dwutorowego (w miejscu mijanek Grabów nad Pilicą i Strzyżyna powstały przystanki osobowe).

Pociągi nie otrzymały postojów na nowym przystanku Warka Miasto. Jego budowa nadal trwa. – *Przystanek planowany jest do uruchomienia na przełomie 2021 i 2022 r.* – mówi Karol Jakubowski ze spółki PKP PLK.

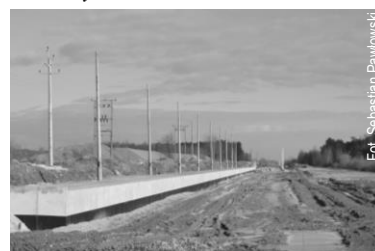
Przez pierwszy miesiąc pociągi między Warką a Dobieszynem jeździły w dwóch kierunkach jednym torem. Ruch po dwóch torach wprowadzono w połowie marca 2021 r. Na razie na stacji Dobieszyn służbę pełni dyżurny ruchu, ale po zakończeniu prac stacja ma być obsługiwana zdalnie z lokalnego centrum sterowania w Radomiu.

Przerwa w kursowaniu pociągów między Warką a Radomiem miała trwać rok. W maju 2019 r., wkrótce po rozpoczęciu prac, wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel zapowiadał, że pociągi powrócą na cały odcinek Warka – Radom do połowy 2020 r. Jak ostatnio zadeklarowała na swojej stronie internetowej spółka PKP PLK, powrót pociągów na 28-kilometrowy odcinek od Dobieszyna do Radomia ma nastąpić w czerwcu 2021 r. Wciąż jednak na wlocie linii do Radomia nie rozpoczęło się układanie torów. Aktualnie trwają prace ziemne związane z poszerzaniem nasypów i przekopów pod rozbudowę linii do dwóch torów. Prowadzona jest też budowa wiaduktów nad linią oraz nowych przystanków kolejowych na terenie Radomia.

Wciąż na żadnym fragmencie linii Warszawa – Radom nie wprowadzono docelowej prędkości 160 km/h. Na odcinku Warszawa Okęcie – Czachówek Południowy obowiązuje prędkość maksymalna 120 km/h, a na odcinku Czachówek Południowy – Dobieszyn 100 km/h. ●



● W lutym 2021 r. pociągi na linii Warszawa – Radom dotarły do stacji Dobieszyn.



● Stan prac na wlocie do Radomia, początek marca 2021 r. Budowa przystanku Radom Stara Wola.

Fot. Sebastian Pawłowski



● *Baciuty na magistrali Warszawa – Białystok.*

MODERNIZACJE

Bezblędna stacja Baciuty?

W ramach modernizacji realizowanej na magistrali Warszawa – Białystok przystanek osobowy Baciuty zostanie przebudowany w stację. – *Obecnie na odcinku od Łap do Białegostoku nie ma żadnej stacji* – mówi Tomasz Łotowski ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. – *Nowoprojektowana stacja w Baciutach usprawni ruch, umożliwiając wyprzedzanie się pociągów różnych kategorii.*

Dotychczas modernizacje najważniejszych linii kolejowych wiązały się z degradowaniem dużej części stacji do roli przystanków osobowych – czego skutkiem są ograniczenia przepustowości w wyniku zmniejszenia liczby punktów dających możliwość przepuszczania szybszych pociągów przez pociągi wolniejsze. W ramach zbliżającej się ku końcowi modernizacji magistrali łączącej Katowice z Krakowem przystankami stały się stacje Jaworzno Ciężkowice, Dulowa, Rudawa oraz posterunek Balin. Wyprzedzanie wolniejszych składów niedawno przestało być również możliwe w Garwolinie, Łaskarzewie, Klementowicach i Sadurkach na ciągu Warszawa – Lublin.

W Baciutach po rozbudowie będą dwa tory główne oraz dwa tory dodatkowe o długości 750 metrów, umożliwiające postój długich składów towarowych w celu przepuszczania pociągów pasażerskich. Czterotorowy układ stacji Baciuty pozwoli na dokonywanie operacji wyprzedzania się pociągów jednocześnie dla dwóch kierunków.

Dotąd w ramach inwestycji modernizacyjnych nagminnie stosowano trzytorowe układy stacji. Taki mało wydolny układ z jednym torem dodatkowym otrzymały między innymi Modlin, Konopki, Redaki na linii Warszawa – Gdańsk, Sulejówkę Miłosna na linii Warszawa – Siedlce, Mosina na linii Poznań – Wrocław czy Kłaj między Krakowem a Tarnowem.

Stacja Baciuty ma ponadto uszereżować się błędnie, jaki popełniono przy modernizacji takich stacji jak Nowy Dwór Mazowiecki, Howo, Mleczewo czy Oborniki Śląskie, gdzie przy torach dodatkowych nie powstały perony, co wywołuje komplikacje w sytuacji konieczności przepuszczenia składu dalekobieżnego przez pociąg lokalny. – *Na stacji Baciuty każdy tor będzie miał dostęp do krawędzi peronowej* – zapewnia Łotowski.

Nowa stacja Baciuty ma być obsługiwana zdalnie z lokalnego centrum sterowania w Białymstoku, które będzie zarządzać ruchem na magistrali na odcinku w granicach województwa podlaskiego.

Decyzję o rozszerzeniu zakresu modernizacji podlaskiego odcinka linii Warszawa – Białystok o budowę stacji w Baciutach spółka PKP PLK podjęła na początku 2019 r., jednocześnie wycofując się z zamiaru zdegradowania stacji Racibory do roli przystanku. – *Zakończenie modernizacji planowane jest na 2023 r.* – mówi Tomasz Łotowski. ●

POLITYKA

Kowalski oszedł, jego ludzie zostali

W lutym 2021 r. polityk Solidarnej Polski Janusz Kowalski został odwołany ze stanowiska wiceministra aktywów państwowych. Powodem dymisji był fakt, że Kowalski otwarcie krytykował działania rządu dotyczące współpracy z Unią Europejską oraz w sprawie transformacji energetycznej. Można powiedzieć, że jego dymisja miała charakter kroczący. Już pod koniec października 2020 r. liczbę państwowych spółek nadzorowanych przez Kowalskiego zmniejszono z 18 do trzech – już wtedy stracił on wpływ na spółki Grupy PKP.

Choć Kowalski nie jest już wiceministrem, to nadal we władzach spółek Grupy PKP zasiadają jego bliscy współpracownicy. Członkiem zarządu PKP jest Rafał Zgorzelski, w radzie nadzorczej PKP zasiada Filip Ostrowski, w radzie PKP Cargo Izabela Wojtyczka, a w radzie PKP Cargo Connect Jakub Bella. ●

INFRASTRUKTURA

Na Centralnej Magistrali Kolejowej kolejnych stacji nie będzie?

Nie ustają starania na rzecz budowy na Centralnej Magistrali Kolejowej stacji pasażerskiej umożliwiającej szybki dojazd do Warszawy z powiatu rawskiego na północnym wschodzie województwa łódzkiego. Do oddalonej o 70 km stolicy pociągiem jechałoby się stąd około 40 min., czyli nawet dwa razy szybciej niż samochodem drogą ekspresową S8.

Ostatnio postulat pojawił się podczas konsultacji „Programu budowy/modernizacji przystanków kolejowych na lata 2020-2025”: potrzeba powstania na Centralnej Magistrali Kolejowej stacji pasażerskiej w powiecie rawskim została zgłoszona przez samorząd województwa łódzkiego. – *Propozycja budowy nowego przystanku kolejowego została zgłoszona na skutek postulatów,*

które wpływały od samorządów lokalnych: powiatu rawskiego, miasta Rawa Mazowiecka oraz gmin Biała Rawska i Cielądz – mówi Magdalena Kamińska z kancelarii marszałka województwa łódzkiego. Ministerstwo Infrastruktury nie przychyliło się jednak do tego wniosku, argumentując, że „Centralna Magistrala Kolejowa jest przebudowywana do prędkości 250km/h, co wyklucza lokalizację peronów przy torach szlakowych”.

Rzeczywiście problemem powiatu rawskiego jest to, że w jego granicach nie ma na Centralnej Magistrali Kolejowej żadnej stacji technicznej, na której można by – tak jak w przypadku stacji Opoczno Południe i Włoszczowa Północ – zbudować perony przy torach dodatkowych.

Rada powiatu rawskiego w stanowisku przyjętym w listopadzie 2019 r. zaproponowała, aby do roli stacji umożliwiającej zatrzymanie pociągów został rozbudowany posterunek Biała Rawska, obecnie pozwalający tylko na przejazd między torami. „Powstanie stacji kolejowej przyczyniłoby się do zapobiegania stałym migracjom zarobkowym i wyludnianiu się regionu” – czytamy w stanowisku, które zostało poparte przez wszystkich wójtów i burmistrzów z powiatu rawskiego, a następnie przesłane do premiera Mateusza Morawieckiego, Ministerstwa Infrastruktury i spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

Powstanie stacji pasażerskiej w Białej Rawskiej poprawiłoby dostęp do sieci połączeń kolejowych także dla mieszkańców części województwa mazowieckiego: z Błędowa na zachodzie powiatu grójeckiego do najbliższej stacji w Warce jest 40 km, podczas gdy odległość do Białej Rawskiej to 15 km.

– *Tematem budowy przystanku kolejowego w Białej Rawskiej zajmuję się od kilku lat* – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyń” Dariusz Klimczak, poseł Polskiego Stronnictwa Ludowego z Rawy Mazowieckiej. – *Już dwukrotnie składałem poprawki do budżetu zapewniające finansowanie inwestycji, niestety nie zostały one poparcia większości rządzącej i ziemia rawska pozostaje wykluczona z połączeń kolejowych. Zmiana tego stanu rzeczy jest jednym z głównych celów mojej działalności parlamentarnej.* ●



● *Przebieg Centralnej Magistrali Kolejowej przez powiat rawski.*



● *Posterunek Biała Rawska.*

Samorządy po cichu wycofują się z udziału w rządowym programie uzupełniania lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej Kolej Plus.

Czas płynie

Do końca lutego 2021 r. – zgodnie z harmonogramem przedstawionym przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe – samorządy miały zlecić opracowanie wstępnych studiów planistyczno-prognostycznych dla zgłoszonych przez siebie koncepcji. Choć termin przekazania spółce PKP PLK gotowych studiów mija dopiero za ponad pół roku, to wymagany zakres tych dokumentów jest na tyle obszerny, że czas prac nad nimi trzeba liczyć w miesiącach. – *Ze wstępnych informacji pozyskanych z rynku wynika, że czas realizacji przedmiotu zamówienia wynosi od 6 do 12 miesięcy* – mówi Marta Milewska z samorządu województwa mazowieckiego, który już wycofał z Kolei Plus dwie z czterech zgłoszonych przez siebie koncepcji.

Samorządowcom oznajmiono, że każda koncepcja, dla której wstępne studium nie zostanie przekazane do 25 listopada 2021 r., odpadnie z programu.

Na początku marca 2021 r. spółka PKP PLK poinformowała, że dla 15 przedsięwzięć samorządy ogłosiły przetargi na opracowanie wstępnych studiów, ale tylko jeden samorząd podpisał umowę na wykonanie dokumentu: Urząd Miasta w Kozienicach za 1,7 mln zł zlecił firmie BBF opracowanie wstępnego studium budowy nowej linii kolejowej Kozienice – Warka, mimo że jego koszt okazał się znacznie większy niż kwota zarezerwowana na ten cel. Kozienicki magistrat liczył bowiem, że wszystko zmieści się w kwocie 900 tys. zł.

Jednak nie wszystkie samorządy są gotowe przeznaczyć na Kolej Plus każde pieniądze. Tym bardziej, że wśród samorządowców program wzbudza kolejne wątpliwości.

Drożejące koncepcje

Gdy 26 sierpnia 2020 r. upłynął termin zgłoszeń do programu Kolej Plus, spółka PKP PLK poinformowała, że samorządy złożyły 96 wniosków na łączną kwotę 25,5 mld zł.

Pod koniec listopada 2020 r. – po trwającym trzy miesiące etapie pierwszej selekcji – ogłoszono, że z programu odpadło 17 koncepcji, które nie spełniały kryteriów.

Z programu wykluczono między innymi wnioski dotyczące budowy w Ilawie dwóch wiaduktów... drogowych nad linią kolejową Warszawa – Trójmiasto.

Opadła zgłoszona przez samorząd województwa lubuskiego koncepcja rewitalizacji linii do Strzelec Krajeńskich. Z programu Kolej Plus mają być bowiem finansowane przedsięwzięcia zapewniające uzyskanie lub usprawnienie połączeń do miejscowości liczących więcej niż 10 tys. mieszkańców, a według ostatnich danych GUS, w Strzelcach Krajeńskich mieszka już tylko 9916 osób. Z tego samego powodu do programu nie załapało się liczące 9341 mieszkańców Wysokie Mazowieckie, które zgłosiło koncepcję doprowadzenia do miasta

Kolej Plus na minusie

Go dalej z rządowym programem odbudowy linii kolejowych?



Fot. Tomasz Budzyń

• *Samorząd województwa lubuskiego koszt rewitalizacji 17-kilometrowej linii do Lubuska oszacował na 72 mln zł. Spółka PKP PLK zwiększyła tę kwotę do 124 mln zł.*

linii kolejowej od Szepietowa na magistrali Warszawa – Białystok.

– *Do drugiego etapu programu Kolej Plus zakwalifikowało się 79 projektów o wartości ponad 30 mld zł* – ostatecznie poinformował prezes PKP PLK Ireneusz Merchel, po raz pierwszy zaskakując samorządowców. Jak to możliwe, że w wyniku pierwszej selekcji liczba przedsięwzięć zmniejszyła się z 96 do 79, a jednocześnie ich wartość zwiększyła się z 25,5 mld zł do 30,6 mld zł?

Windowanie kosztów

Dokonane przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe „skorygowanie” kosztorysów przedstawionych przez samorządy mocno odczuła pomorska gmina Kępice. Zgłaszając do programu Kolej Plus rewitalizację nieczynnej 48-kilometrowej linii Korzybie – Bytów, gmina oszacowała koszt tego przedsięwzięcia na 150 mln zł, lecz przez PKP PLK został on podwyższony aż do 674 mln zł.

Wśród urzędników samorządowych odpowiedzialnych za transport pojawiły się głosy, że celem tego windowania kosztów może być odstraszenie samorządów dążących do odnowy linii, na których spółka PKP PLK już dawno postawiła krzyżyk.

Wśród ośmiu koncepcji zgłoszonych do Kolei Plus przez samorząd województwa lubuskiego znalazła się rewitalizacja liczącego 17 km odcinka od stacji Bieniów na linii Zielona Góra – Żary do Lubuska, dzięki czemu to 14-tysięczne miasto mogłoby wrócić na mapę połączeń kolejowych. Problem w tym, że samorząd oszacował koszt przywrócenia tego odcinka do życia na 72 mln zł, a spółka PKP PLK zwiększyła tę kwotę do 124 mln zł.

Studium zaskoczenia

Władze Serocka zgłosiły do programu koncepcję budowy nowej 70-kilometrowej linii, która miałaby połączyć aglomerację warszawską z Serockiem, Pułtuskim,

Makowem Mazowieckim i Przasnyszem, czyli ogromną połączy województwa mazowieckiego położoną z dala od sieci kolejowej (z Makowa Mazowieckiego i Przasnysza do najbliższych stacji kolejowych jest ponad 30 km).

Z władzami Serocka w działaniach na rzecz powstania nowego ciągu współpracuje 17 samorządów, których plan zakłada budowę zelektryfikowanej linii jednotorowej z mijankami. – *Pierwotnie szacowany przez nas koszt tej linii wynosił około 1,7 mld zł. Po szacunkach PKP PLK koszt zwiększono do 2,7 mld zł. Zakładamy, że kwoty te pozwolą urealnić wstępne studium planistyczno-prognostyczne* – mówił w połowie grudnia 2020 r. Jakub Szymański z Urzędu Miasta i Gminy w Serocku. Przetarg na opracowanie studium został ogłoszony 24 grudnia 2020 r. Władze Serocka zaplanowały wydanie na studium 100 tys. zł, tymczasem ceny czterech złożonych ofert wahają się od 1,1 mln zł do 2,7 mln zł.

Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka, które skupia samorządy z regionu Bielska-Białej, zgłosiło do programu Kolej Plus rewitalizację linii wybiegającej z Bielska-Białej w kierunku Cieszyzna, na której ruch pasażerski został zlikwidowany w 2009 r. Na wstępne studium Aglomeracja Beskidzka zarezerwowała 750 tys. zł, ale złożone oferty opiewają na kwoty od 1,2 mln zł do 2,2 mln zł. Samorządy nie spodziewały się aż tak wysokich kosztów sporządzenia wstępnych studiów planistyczno-prognostycznych.

– *Zakres opracowań oraz badań niezbędnych do ich wykonania został określony przez PKP PLK i jest on bardzo wymagający oraz szczegółowy* – powiedziała portalowi „Rynek Infrastruktury” Renata Mordak, dyrektor pionu transport w firmie doradczo-projektowej Multiconsult.

Część samorządów już zdecydowała się unieważnić ogłoszone przetargi. Zrobił to na przykład Urząd Gminy i Miasta Grójec, który na wstępne studium budowy nowej linii z ►

► Warszawy zarezerwował 500 tys. zł, lecz ceny złożonych ofert wyniosły od 1,1 mln zł do 3,4 mln zł.

Problem skarbników

Harmonogram Kolei Plus źle wpisał się w kalendarz budżetowy samorządów. Lista koncepcji, które przeszły do drugiego etapu programu, została ogłoszona przez spółkę PKP PLK 24 listopada 2020 r. A zgodnie z ustawą o finansach publicznych, do 15 listopada skarbnicy przedstawiają projekt budżetu na kolejny rok. Następnie w grudniu rady miast, gmin, powiatów oraz sejmiki województw zwołują sesje, na których uchwalają budżety. Tak więc skarbnicy, opracowując projekty budżetów na 2021 r., nie wiedzieli, czy mają odkładać pieniądze na wstępne studia planistyczno-prognostyczne Kolei Plus.

Opracowanie studiów to pierwsze koszty, które samorządy muszą ponieść w związku z uczestnictwem w programie Kolei Plus. Przy czym wydanie pieniędzy na studium wcale nie gwarantuje samorządowcom, że to akurat zgłoszone przez nich koncepcje zostaną wybrane do realizacji.

Albowiem dopiero w oparciu o sporządzone wstępne studia prognostyczno-planistyczne spółka PKP PLK ma na przełomie 2021 i 2022 r. stworzyć listę przedsięwzięć wybranych do realizacji. Następnie w lutym 2022 r. listę zatwierdzić ma Ministerstwo Infrastruktury.

Weź kredyt

Na początku czerwca 2020 r. – zaledwie nieco ponad tydzień po otwarciu naboru wniosków do Kolei Plus – w Ministerstwie Infrastruktury powstało sprawozdanie z przygotowań do wdrażania programu. W dokumencie tym stwierdzono, że wydatki związane z udziałem w programie mogą być dla samorządów trudne do udźwignięcia: „Konieczność zapewnienia przez nie wkładu własnego w wysokości 15% kosztów kwalifikowanych inwestycji może stanowić zbyt duże obciążenie finansowe dla ich budżetów”. Jako rozwiązanie wskazano korzystanie przez samorządy z obligacji i kredytów lub grupowe pokrywanie kosztów przez samorządy różnego szczebla.

Na to drugie rozwiązanie zdecydował się samorząd województwa wielkopolskiego, który do programu złożył pięć koncepcji. W Wielkopolsce już na etapie finansowania wstępnych studiów planistyczno-prognostycznych przyjęto zasadę, że połowę ich kosztów pokryje samorząd województwa, a drugą połowę wspólnie pokryją powiaty i gminy, przez które biegą linie zgłoszone do programu. Problem tylko w tym, że samorządy lokalne zaczęły się wyłamywać z sojuszy mających finansować wstępne studia.

Pod koniec lutego 2021 r. radni gminy Chrzypsko Wielkie – wbrew stanowisku wójta i przy rocznym budżecie 20,8 mln zł – zagłosowali przeciw dołożeniu 74 tys. zł do wstępnego studium rewitalizacji linii z Szamotuł do Międzychodu, dzięki której na mapę połączeń kolejowych wrócić ma powiat międzychodzki. To jeden z trzech powiatów województwa wielkopolskiego, do których



● Stacja Głubczyce na linii Racibórz – Raclawice Śląskie zgłoszonej do rewitalizacji w ramach programu Kolei Plus. Samorządy alarmują jednak, że nie stać ich na wkład własny.

nie da się dojechać pociągiem. Z pięciu linii zbiegających się w Międzychodzie pociągi pasażerskie zniknęły w ciągu zaledwie 12 lat: od 1987 r. do 1999 r.

Poza siecią kolejową leży powiat turecki. Jeden z wniosków złożonych do programu Kolei Plus przez samorząd województwa wielkopolskiego dotyczy budowy nowej linii kolejowej Konin – Turek. Z inicjatywy wyłamały się już jednak władze Konina, zwracając uwagę, że po dokonanych przez rząd zmianach w podatku PIT spadły wpływy fiskalne: „Sytuacja finansowa jest na tyle trudna, że budżet miasta nie udźwignie dodatkowych wydatków” – napisał do władz województwa wielkopolskiego prezydent Konina Piotr Korytkowski, a radni miejscy nie wyrazili zgody na dołożenie się do wstępnego studium budowy linii.

Kolei PiS?

Na biegnącej na pograniczu województw śląskiego i opolskiego linii Racibórz – Baborów – Głubczyce – Raclawice Śląskie pociągi pasażerskie przestały kursować 3 kwietnia 2000 r., kiedy to za prezesury Krzysztofa Celińskiego PKP jednego dnia zlikwidowały połączenia na 1028 km sieci kolejowej. Rewitalizację 53-kilometrowej linii zgłosił do programu Kolei Plus samorząd województwa opolskiego – koszt przywrócenia jej do życia oszacowano na 375 mln zł. Samorządy lokalne alarmują, że nie będą w stanie złożyć się na 15% wkładu własnego, mającego wynieść 56 mln zł. – *Nie ma szans byśmy znaleźli w naszym budżecie takie pieniądze* – powiedział „Nowej Trybunie Opolskiej” burmistrz Baborowa Tomasz Krupa, a burmistrz Głogówka Piotr Bujak oznajmił: – *Jeśli nie będzie dopiętego finansowania inwestycji, to na pewno nie dolożymy się też do dokumentacji, która trafi na półkę.*

Tam, gdzie Prawo i Sprawiedliwość nie ma mocnej pozycji, słychać obawy, że z programem Kolei Plus będzie tak jak z Rządowym Funduszem Inwestycji Lokalnych i wybrane zostaną koncepcje zgłoszone przez samorządy, w których rządzi PiS.

Na Pomorzu zapal samorządów ostudziło zwiększenie przez spółkę PKP PLK przewidywanych kosztów rewitalizacji linii Bytów – Korzybie z 150 mln zł do 674 mln zł. Oznacza to bowiem zwiększenie 15-procentowego wkładu własnego samorządów z około 20 mln zł do ponad 100 mln zł. Władze powiatu bytowskiego uznały już, że miejscowych samorządów nie będzie na to stać: – *Uważamy, że rząd, przy takim wykluczeniu komunikacyjnym, jakie dotyczy powiatu bytowskiego, nie powinien żądać od samorządów tak wysokich kwot* – stwierdził starosta bytowski Leszek Waszkiewicz, jednocześnie oznajmiając, iż wycofuje się z zamiaru współfinansowania wstępnego studium planistyczno-prognostycznego.

Rozgrzane samorządy

– *Poprzez liczne obietnice rozgrzano do czerwoności oczekiwania samorządów, którym się wydaje, że są w stanie finansowo udźwignąć inwestycje kolejowe, nawet jeśli ich wkład własny ma wynieść tylko 15%* – powiedziała „Rynkowi Infrastruktury” Renata Mordak z firmy Multiconsult Polska, zaznaczając, że spółka PKP PLK dąży do tego, by w ramach Kolei Plus były realizowane przedsięwzięcia wymagające dużych nakładów. – *Proponowane założenia techniczne nowych linii mają wyśrubowane parametry, czyli mają być projektowane pod najcięższe i najszybsze pociągi.*

W tej sytuacji wkład własny znacznie przekracza poziom, którego spodziewali się samorządowcy. A przecież zwykle nie rwą się oni do tego, aby dofinansowywać cudzy majątek, a wręcz są przyzwyczajeni do korzystania z rządowych dotacji. O ile z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg samorządy otrzymują dotacje na remonty własnej sieci drogowej, o tyle przystępując do programu Kolei Plus, będą musiały dopłacić miliony do inwestycji w infrastrukturę kolejową będącą w gestii rządowej spółki PKP PLK. I co więcej, zapłacić za naprawienie jej błędów: likwidacje linii, doprowadzenie wielu odcinków do stanu śmierci technicznej czy ►

► modernizacje, które dla lokalnych linii okazywały się być gwoździem do trumny.

Zapłaćmy za błędy

Zgłoszona przez samorząd województwa wielkopolskiego rewitalizacja linii Czempin – Śrem, wyceniona na 313 mln zł, będzie musiała objąć także naprawę błędów popełnionych podczas przeprowadzonych w ostatnich latach prac modernizacyjnych na magistrali Poznań – Wrocław. W wyniku zrealizowanej w ramach tego przedsięwzięcia przebudowy stacji Czempin pociąg jadący z Poznania do Śremu musiałby pokonać aż 13 km lewym torem, a następnie nie miałby się gdzie zatrzymać w Czempiniu, gdyż peron przy torze stacyjnym wybiegającym na nieczynną linię do Śremu został rozebrany.

Z kolei podczas zrealizowanych w latach 2018-2019 prac modernizacyjnych na linii Słupsk – Szczecinek zdegradowano stację Korzybie do roli przystanku osobowego, przy okazji odcinając wlot nieczynnej linii z Bytowa – jej tor został urwany kilkadziesiąt metrów przed zmodernizowaną linią.

Samorządy, wnosząc tylko niewinnie brzmiące 15% wkładu własnego, w praktyce będą musiały zapłacić spółce PKP PLK za odtworzenie infrastruktury, którą niedawno ta sama spółka – często wbrew lokalnym głosom – swoimi decyzjami zdegradowała.

Ograniczone zaufanie samorządów do PKP PLK wynika też z dotychczasowych doświadczeń z współpracy z tą spółką. Samorządy gminne i powiatowe wielokrotnie sparzyły się na powolności i oporności PKP PLK, gdy lokalne inwestycje wymagały uzgodnień z tą spółką. Z kolei samorządy wojewódzkie, realizując wraz z PKP PLK inwestycje w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych, zaskakiwane są rosnącymi kosztami i muszą stawać przed następującym wyborem: albo rezygnacja z części zaplanowanych przedsięwzięć, albo zwiększenie dofinansowania.

Konkretne decyzje

– *Niestety obecnie obowiązujący w PKP PLK paradygmat wydawania pieniędzy dał o sobie znać również przy programie Kolej Plus. Tymczasem żeby przekonać samorządowców do współpracy, spółka musi zadbać o to, aby przedsięwzięcia były tanie i dopasowane zakresem prac do potrzeb tych w większości lokalnych linii* – mówi Piotr Malepszak, który w latach 2008-2016 pracował w PKP PLK, między innymi jako pełnomocnik zarządu ds. rewitalizacji linii kolejowych. – *Przed wszystkim konieczne jest wykorzystywanie materiałów starożytecznych, czyli szyn, rozjazdów czy podkładów, które wymieniono na modernizowanych magistralach, a które znajdują w dobrym stanie, zwłaszcza jak na potrzeby linii lokalnych. Takie działania były licznie prowadzone do 2016 r., a teraz są sporadyczne. To są materiały, po których pociągi na lokalnych liniach mogą jeździć 80-100 kmh przez następne 30 lat, a większe prędkości nie są na takich liniach potrzebne.*

Co prawda, ten sposób na obniżenie kosztów został już wskazany w sprawozdaniu Ministerstwa Infrastruktury z przygotowań



• *Stacja Borzytuchom w powiecie bytowskim. Władze tego powiatu wycofały się z sojuszu samorządów na rzecz sfinansowania wstępnego studium rewitalizacji linii Bytów – Korzybie.*

do realizacji programu Kolej Plus: „Zachęte dla jednostek samorządu terytorialnego będzie stanowiło możliwość wykorzystania materiałów starożytecznych”.

Malepszak zaznacza, że potrzebne są jednak konkretne decyzje: – *Należy stworzyć bazy materiałów starożytecznych i już gromadzić w nich przydatne elementy z obecnie prowadzonych modernizacji, tak by w momencie rozpoczęcia prac w ramach Kolej Plus te materiały były do dyspozycji. Ostatnie lata to drastyczne zmniejszenie stosowania materiałów starożytecznych. Nadające się do ponownego wykorzystania szyny są sprzedawane jako złom, a dobre betonowe podkłady gruzowane.*

Ponadto Piotr Malepszak wskazuje, że w przypadku linii, które mają być obsługiwane szynobusami, należy unikać budowania standardowych 200-metrowych peronów. – *Przepisy pozwalają na stosowanie peronów 85-metrowych, ale przy okazji programu Kolej Plus warto zastanowić się nad możliwością stosowania jeszcze krótszych peronów, uwzględniając fakt, że najdłuższe szynobusy trzyczłonowe nie liczą więcej niż 60 metrów.*

Malepszak jest ponadto sceptyczny wobec budowania w ramach programu Kolej Plus nowych linii. – *Trzy takie inwestycje jak Kraków – Myślenice, Konin – Turek czy Zegrze – Serock – Przasnysz wyczerpałyby całe fundusze przeznaczone na realizację programu. Chodzi o realne koszty budowy, a nie wstępne koszty, które w przypadku niektórych projektów jak Konin – Turek zostały mocno zaniżone.*

Koszt budowy nowej 40-kilometrowej linii Konin – Turek został oszacowany przez PKP PLK na 550 mln zł, gdy tymczasem rewitalizację istniejącej 48-kilometrowej linii z Bytowa do Korzybia wyceniono na, przypomnijmy, 674 mln zł.

Bunt samorządów

Choć ostateczny wybór przedsięwzięć do realizacji ma zostać dokonany dopiero na przełomie 2021 i 2022 r. w oparciu o złożone wstępne studia planistyczno-prognostyczne, to samorządowcy zostali zaskoczeni tym, że w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe już

pod koniec 2020 r. powstała lista rekomendowanych koncepcji.

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do tej wewnętrznej klasyfikacji PKP PLK – koncepcje zgłoszone przez samorządy dzieli ona na rekomendowane, do analizy oraz nierekomendowane.

Przedsięwzięć rekomendowanych jest 21 i mieszczą się one w wynoszącym 6,6 mld zł budżecie programu. Co istotne, klasyfikacja PKP PLK nie respektuje listy 21 koncepcji z załącznika do rządowej uchwały o Kolei Plus, który wskazuje przedsięwzięcia mające otrzymać finansowanie w pierwszej kolejności.

Na przykład rewitalizacja linii Chełm – Włodawa w uchwale rządowej jest na liście priorytetów, a w wewnętrznej klasyfikacji PKP PLK jest koncepcją do analizy. Budowa linii Kraków – Myślenice, będąca jednym z priorytetów rządowej uchwały, w wewnętrznej klasyfikacji PKP PLK jest koncepcją nierekomendowaną. Nawiasem mówiąc, to właśnie w Myślenicach w maju 2020 r. prezes PKP PLK Ireneusz Merchel i minister infrastruktury Andrzej Adamczyk zainaugurowali program Kolej Plus, ogłaszając otwarcie naboru wniosków.

Stworzenie przez spółkę PKP PLK wstępnej klasyfikacji zdeorientowało samorządowców – zaczęli oni mieć wątpliwości, czy warto wydawać pieniądze na studia planistyczno-prognostyczne dla koncepcji, które nie otrzymały rekomendacji.

Największy bunt samorządów wzniciła sprawa zabezpieczeń wkładu własnego. Jeszcze w listopadzie 2020 r. spółka PKP PLK utrzymywała, że chce mieć te weksle przed dokonaniem wyboru przedsięwzięć do realizacji. Samorządy – wciąż nie mając pewności zakwalifikowania się do Kolei Plus – musiałyby więc zablokować swoje wydatki inwestycyjne. Dopiero w marcu 2021 r. spółka PKP PLK złagodziła stanowisko: przed wyborem koncepcji oczekiwane będą jedynie wstępne deklaracje. – *Kolej Plus pokazała, że w PKP PLK nikt nie rozumie samorządowych realiów* – mówi nam osoba zaangażowana w przygotowanie jednej z koncepcji do programu.

„Z BIEGIEM SZYN”: Sierpc jest czterokierunkowym węzłem kolejowym, jednak w ruchu pasażerskim funkcjonują tylko dwie linie: do Płocka i Nasielska. Na wbiegających do województwa kujawsko-pomorskiego liniach do Torunia i Brodnicy nie ma ruchu pasażerskiego. Sierpc – mimo położenia w centrum Polski – znalazł się na peryferiach sieci kolejowej. **JAROSŁAW PERZYŃSKI:** Sierpc to nigdy nie były peryferie, był tu potężny węzeł kolejowy, w którym pracowało ponad tysiąc osób. Niestety nasze miasto poprzez działania PKP zostało dotknięte likwidacjami połączeń i brakiem inwestycji w infrastrukturę kolejową, przez co nie wykorzystujemy naszego dobrego położenia.

– **Ostatnia likwidacja miała miejsce w marcu 2020 r., gdy wycofano pociągi z linii Sierpc – Toruń.**

– Likwidację wytłumaczono tym, że w czasie epidemii studenci nie jeżdżą i połączenie stało się nieopłacalne. Problem w tym, że rozkład jazdy był dopasowany co najwyżej do potrzeb studentów dojeżdżających do Torunia. Nie brano nawet pod uwagę uczniów, osób starszych dojeżdżających do lekarzy specjalistów czy osób pracujących. Nie można liczyć tylko na jedną grupę pasażerów, bo wtedy rzeczywiście może się to nie opłacać.

– **Na początku lutego 2021 r. w sprawie linii Sierpc – Toruń do marszałka Kujaw i Pomorza została wystosowana petycja samorządów lokalnych z imponującą liczbą podpisów wójtów, burmistrzów, prezydentów i starostów z całego rejonu rozciągającego się od Płocka po Toruń.**

– Sukcesem będzie nie liczba podpisów, ale duża liczba połączeń. Przede wszystkim jednak powinniśmy przestać mówić tylko o linii Sierpc – Toruń, lecz uznać ją za część ciągu z Płocka przez Sierpc do Torunia. Atrakcyjne połączenia bez przesady przyciągną więcej pasażerów, co będzie oznaczać poprawę wyników ekonomicznych.

– **Połączeń na trasie z Płocka do Torunia nie uda się uruchomić bez porozumienia się samorządów dwóch województw.**

– Mamy dobre relacje z marszałkiem województwa mazowieckiego Adamem Struzikiem, pod którego banderą kursują pociągi między Płockiem a Sierpcem. Zadeklarował chęć rozmów, jeśli wyjdzie sygnał od władz województwa kujawsko-pomorskiego, że połączenia mogłyby wrócić.

– **Ministerstwo Infrastruktury i spółka PKP Intercity zapowiadają uruchomienie pociągu relacji Katowice – Łódź – Płock – Trójmiasto, który ma jeździć przez Sierpc.**

– Użył pan słowa „uruchomienie”, a ja powiedziałbym „przywrócenie”, bo przecież pociągi dalekobieżne kiedyś kursowały przez Sierpc: połączenia Warszawa – Kołobrzeg i Łódź – Gdynia cieszyły się bardzo dużą popularnością, zwłaszcza w lecie. Planowane połączenie przebiec ma przez kilka miast, które obecnie są wykluczone z siatki połączeń dalekobieżnych – nie tylko Sierpc, ale też Rypin, Brodnicę czy Grudziądz.

– **Połączenie Katowice – Trójmiasto przyniesie po dwóch dekadach**

„Sierpc to nie peryferie”

Rozmowa z burmistrzem Sierpca **JAROSŁAWEM PERZYŃSKIM**



• „Wyraziliśmy chęć zakupu dworca” – mówi burmistrz Sierpca Jarosław Perzyński.

przywrócenie ruchu pasażerskiego na linii z Sierpca przez Rypin do Brodnicy.

– Uzależnione jest to od remontu i zwiększenia prędkości na odcinku z Sierpca w kierunku Rypina. Mówi się o grudniu 2021 r. Mam już trochę doświadczeń w kontaktach z PKP, więc nie jestem aż tak optymistyczny, ale jeśli nastąpi to w 2022 r., i tak będzie ogromny sukces. Rozmowy o tym połączeniu zapoczątkowane zostały pod koniec 2019 r.

– **Jedno połączenie PKP Intercity to nie za mało dla linii Sierpc – Rypin – Brodnica?**

– Tak jak na linii do Torunia nie możemy myśleć wyłącznie o studentach, tak w przypadku linii do Brodnicy musimy myśleć o różnych segmentach ruchu. Poprawa stanu linii otworzy nowe możliwości nie tylko dla połączeń pasażerskich, ale także dla kolei towarowej. Myślę tu na przykład o rozwoju usług intermodalnych – ze względu na lokalizację w Sierpcu firm transportowych, plany budowy obwodnicy i potencjał dużego terenu stacji kolejowej.

– **Czy na wylocie z Sierpca w kierunku Brodnicy powstanie nowy przystanek Sierpc Skansen? Linia przebiega przecież tuż przy Muzeum Wsi Mazowieckiej.**

– O tym przystanku trzeba myśleć jako o

elementie większej całości – nawet wiata czy budynek musi nawiązywać do skansenu, choćby do dworca kolei wąskotorowej, która była w Sierpcu przed wojną. Pociągi Kolei Mazowieckich dojeżdżające do Sierpca mogłyby docierać przystanek dalej. Przed pandemią padł rekord: w ciągu jednego roku skansen obejrzało około 100 tys. osób. Odwiedzających skansen warto zachęcić do zmiany środka transportu.

– **Podróżnych w Sierpcu wita piękny, ale nieczynny i zniszczony budynek dworca. Nie został on objęty przez PKP programem inwestycji dworcowych. Czy miasto nie chce przejąć sierpeckiego dworca, by samemu o niego zadbać?**

– Już na początku mojej kadencji, w 2015 r., rozpocząłem rozmowy z PKP. Poprosiliśmy o wystawienie dworca na sprzedaż. Był inwestor zainteresowany aranżacją dworca w sposób satysfakcjonujący również nas. Ostatecznie nie stanął do przetargu, gdyż w specyfikacji budynku było kilka służebności, które powodowały, że kupujący ten budynek nie mógłby w pełni nim dysponować. Ponadto PKP chciały sprzedać dworzec po obrysie budynku, przez co nawet rusztowanie w czasie remontu stałoby już na działce PKP. Wiosną 2020 r. został podpisany dokument, w którym wyraziliśmy chęć zakupu dworca, jednak pod pewnymi warunkami: czyli z pasem dookoła budynku i bez służebności, żebyśmy mogli dysponować budynkiem według naszych potrzeb, nie będąc od kogokolwiek uzależnionym. W listopadzie 2020 r. przyszło pismo od PKP, zgodne z wiosennymi ustaleniami. Teraz czekamy na wydzielenie gruntu, by móc przejść do pertraktacji dotyczących ceny. Następnie chcielibyśmy pozyskać inwestora, który w budynku stworzyłby restaurację i hotel.

ROZMAWIĄŁ KAROL TRAMMER



JAROSŁAW PERZYŃSKI urodził się w 1979 r. w Sierpcu. Jest ekonomistą. W 2014 r. wybrany burmistrzem Sierpca. Reelekcję w 2018 r. uzyskał w pierwszej turze, zdobywając 65% głosów. Nie należy do żadnej partii politycznej.

Elektryfikację ponad 500 km linii zakłada Krajowy Program Kolejowy do 2023 r. Staje się już jednak jasne, że spółce PKP Polskie Linie Kolejowe nie uda się tych planów zrealizować nawet w połowie.

Najkrótsza trasa

Od 2015 r., gdy rząd przyjął Krajowy Program Kolejowy, zdołano zelektryfikować tylko dwa ciągi: Węglińiec – Zgorzelec (27 km) oraz Lublin – Stalowa Wola (95 km).

W styczniu 2021 r. spółka PKP PLK poinformowała, że na 66-kilometrowej linii Ocice – Kolbuszowa – Rzeszów rozwieszono już sieć trakcyjną. Umożliwi to skierowanie pociągów elektrycznych najkrótszą trasą z Warszawy do Rzeszowa: przez Radom, Ostrowiec Świętokrzyski, Sandomierz i Tarnobrzeg – jest ona krótsza o 130 km od trasy przez Kraków oraz o 50 km od trasy przez Lublin.

Spodziewając się, że po elektryfikacji na jednotorowej linii Ocice – Rzeszów wzrośnie ruch, spółka PKP PLK już w 2019 r. odbudowała mijankę Majdan Królewski, eliminując tym samym 24-kilometrowe wąskie gardło. Kolejne mijanki mają powstać w Widelce i Zaczerniu.

Choć zasadnicze prace elektryfikacyjne już zrealizowano, to pociągi elektryczne mają wjechać na linię Ocice – Rzeszów dopiero na przełomie 2021 i 2022 r. Nie są bowiem gotowe wszystkie podstacje trakcyjne, czyli obiekty, w których prąd zmienny dostarczany z elektrowni przetwarzany jest w prąd stały i wysyłany do sieci trakcyjnej.

– Na odcinku Ocice – Rzeszów zakończyliśmy budowę trzech nowych podstacji trakcyjnych Chmielów, Nowa Dęba, Cmolas. Obecnie prowadzimy prace budowlano-montażowe na dwóch kolejnych obiektach: podstacjach Widelka i Rzeszów – informuje Maja Kurpiewska z biura relacji zewnętrznych spółki PKP Energetyka. – Aby umożliwić przewozy z wykorzystaniem trakcji elektrycznej, niezbędne jest zakończenie budowy i uruchomienie wszystkich podstacji trakcyjnych zasilających daną linię. Zgodnie z podpisaną umową przyłączeniową, realizacja ostatniej podstacji Rzeszów powinna mieć miejsce z końcem bieżącego roku.

Odpowiednie wyprzedzenie

Zbigniew Szafrąński, który był między innymi członkiem zarządu PKP Energetyka i prezesem PKP PLK, uważa, że same prace elektryfikacyjne na linii kolejowej to kwestia znacznie mniej skomplikowana niż podłączenie nowej sieci trakcyjnej do systemu energetycznego.

– Sama sieć trakcyjna mieści się w istniejącym pasie linii kolejowej, a wprowadzenie technologii fundamentowania słupów za pomocą pali znacznie skróciło czas realizacji prac – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Szafrąński. – Wybudowanie podstacji trakcyjnych i podłączenie ich do układu energetycznego jest nie tylko znacznie trudniejsze pod względem formalnym, ale stanowi wręcz główny problem opóźniający uruchamianie przewozów trakcją elektryczną.

Spadek napięcia

Topnieją elektryfikacyjne plany spółki PKP Polskie Linie Kolejowe



• Symbol przerwanej linii elektryfikacyjnej lat 80. nieopodal stacji Korsze. Tu w 1990 r. zatrzymała się elektryfikacja ciągu biegnącego z Olsztyna w kierunku Białegostoku. Jest już jasne, że na załatanie tej luki poczekamy co najmniej jeszcze kilka lat.

Po pierwsze podstacje trakcyjne z reguły nie mieszczą się w pasie kolejowym, a po drugie do podstacji należy doprowadzić linię średniego lub wysokiego napięcia od najbliższego punktu zasilania jednego z krajowych concernów energetycznych. – To wszystko wiąże się z koniecznością zakupu gruntów. A mogą one być prywatne, mogą nie mieć uregulowanego tytułu prawnego albo mogą leżeć na terenach leśnych czy obszarach Natura 2000 – mówi Szafrąński. – Co więcej, dołączenie kolejowej podstacji trakcyjnej do punktu zasilania może wymagać jego rozbudowy. Pojawia się więc pytanie, czy umowa przyłączeniowa z concernem energetycznym została zawarta z odpowiednim wyprzedzeniem.

Umowy z trudnościami

Z ponadrocznym opóźnieniem rozpoczęto w grudniu 2020 r. ruch trakcją elektryczną na linii Lublin – Stalowa Wola.

Na początku 2018 r. PKP Polskie Linie Kolejowe informowały, że inwestycja potrwa do 2019 r. Jeszcze w lutym 2019 r. Karol Jakubowski z PKP PLK mówił portalowi „Rynek Kolejowy”: – PKP Energetyka zobowiązała się wykonać niezbędne przyłączenia do grudnia 2019 r.

Ostatecznie spółce PKP Energetyka dopiero w połowie 2019 r. udało się uzgodnić projekty zlecone zewnętrznym firmom oraz uzyskać pozwolenia na budowę podstacji zasilających linię Lublin – Stalowa Wola.

Do tego dochodzi problem formalny będący skutkiem prywatyzacji spółki PKP Energetyka, w efekcie której w gestii funduszu inwestycyjnego CVC Capital Partners znalazła się infrastruktura kolejowa doprowadzająca prąd do sieci trakcyjnej:

podstacje, kabiny sekcyjne i kable-zasilacze. Komplikuje to kwestię finansowania inwestycji elektryfikacyjnych przez Unię Europejską.

– PKP Energetyka nie jest bezpośrednim beneficjentem w ramach unijnych projektów infrastrukturalnych – mówi Zbigniew Przybysz z Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej. – PKP Energetyka uczestniczy jednak w realizacji przyłączy energetycznych dla zasilania trakcyjnego w ramach projektów kolejowych realizowanych przez PKP PLK. Te prace są prowadzone na podstawie stosownych umów.

Jak wskazało Centrum Unijnych Projektów Transportowych, uzgadnianie umów przyłączeniowych należy do głównych trudności pojawiających się podczas realizacji inwestycji infrastrukturalnych.

Minimalistyczna elektryfikacja

Od grudnia 2019 r. ruch trakcją elektryczną odbywa się na 27-kilometrowej linii Węglińiec – Zgorzelec. Dzięki temu podróżujący z Wrocławia do Zgorzelca nie muszą już przesiadać się w Węglińcu do szynobusów i całą trasę pokonują bez przesiadki składami elektrycznymi.

Problem w tym, że elektryfikacja została przeprowadzona minimalistycznie: na stacji Zgorzelec sieć trakcyjną rozwieszono tylko nad dwoma torami – bez zapewnienia zelektryfikowanych torów odstawczych. Skutek jest taki, że elektryczne zespoły trakcyjne Kolei Dolnośląskich odstawiane są na torze głównym, zaś skład PKP Intercity po skończeniu biegu w Zgorzelcu musi zjeżdżać na noc do Węglińca, skąd nad ranem jest z powrotem podsyłany do Zgorzelca.

Obecnie spółka PKP PLK planuje prace ►

► uzupełniające: elektryfikację kolejnych dwóch torów na stacji Zgorzelec oraz powieszenie sieci trakcyjnej nad przejściem rozjazdowym między torami w rejonie przystanku Zgorzelec Miasto. – *Prace planowane są na drugą połowę 2021 r.* – informuje Bohdan Ząbek z PKP PLK.

Pierwotnie zakładano, że wraz z elektryfikacją linii Węgliniec – Zgorzelec zostanie wykonana elektryfikacja linii Lubań Śląski – Zgorzelec, dzięki czemu dojazd trakcją elektryczną do Zgorzelca miał stać się możliwy nie tylko z kierunku Węglińca, ale również od strony Jeleniej Góry. Ostatecznie jednak elektryfikację drugiego odcinka odłożono o kilka lat.

Wycofano się też z planów elektryfikacji odcinka Tomaszów Mazowiecki – Opoczno, dlatego w celu jego obsługi Łódzka Kolej Aglomeracyjna planuje kupić składy elektryczno-spalinowe.

Trudne tereny

Ważne wskazuje na to, że co najmniej jeszcze kilka lat trzeba będzie poczekać na elektryfikację odcinka Korsze – Elk, który jest symbolem porzucenia programu elektryfikacji realizowanego w latach 80.

Ten odcinek to fragment ciągu Olsztyn – Białystok, którego elektryfikację prowadzono od dwóch stron. Do końca 1990 r. zdołano zelektryfikować odcinki od Białegostoku do Elku oraz od Olsztyna do Korsza. Po środku ciągu, w Krainie Wielkich Jezior Mazurskich, pozostała niezelektryfikowana luka o długości 99 km.

– *Mazury to trudne tereny do elektryfikacji. Sieć energetyczna jest tam rzadka, linie zasilające są długie, co wiąże się z ryzykiem sporych spadków napięcia w punktach zasilania* – mówi Zbigniew Szafranski. – *W kwestii domknięcia elektryfikacji ciągu Olsztyn – Białystok, mniejszym problemem było więc samo wywieszenie sieci trakcyjnej, a znacznie większym podłączenie jej do systemu energetycznego. Sytuacja uległa poprawie dopiero po zbudowaniu w 2015 r. mostu energetycznego Litwa – Polska.*

W uchwalonym w 2015 r. Krajowym Programie Kolejowym zaplanowano powrót do elektryfikacji ciągu łączącego Olsztyn z Białymstokiem. Budowa sieci trakcyjnej na odcinku Korsze – Elk początkowo znalazła się na liście przedsięwzięć rezerwowych, lecz wraz z dokonaną w 2016 r. aktualizacją programu trafiła na listę podstawową. Do dziś jednak nie rozpoczęto prac.

Co więcej, spółka PKP PLK zaczęła rozbijać modernizację i elektryfikację odcinka Korsze – Elk na mniejsze zadania. Jak na razie w czerwcu 2020 r. ogłoszono przetarg na prace na odcinku z Elku do Giżycka, w zakres których ma wejść przygotowanie fundamentów pod słupy trakcyjne na 30-kilometrowym fragmencie Elk – Wydminy. Wykonanie reszty prac elektryfikacyjnych jest uzależnione od możliwości finansowych PKP PLK. Otwarcie ofert miało miejsce w sierpniu 2020 r., następnie w listopadzie 2020 r. została przeprowadzona uzupełniająca aukcja elektroniczna. Nadal jednak nie zawarto

umowy z wykonawcą. Z kolei przetarg na wykonanie prac między Giżyckiem a Korszami spółka PKP PLK planuje ogłosić dopiero pod koniec 2021 r.

Innym symbolem przerwanego programu wielkiej elektryfikacji lat 80. jest 58-kilometrowy odcinek Piła – Krzyż, którego zelektryfikowanie miało stanowić kolejny krok po uruchomieniu w 1989 r. przewozów trakcją elektryczną na odcinku z Bydgoszcz – Piła. Elektryfikacja brakującego ogniwa na trasie łączącej Bydgoszcz ze Szczecinem także znalazła się w Krajowym Programie Kolejowym, ale ostatecznie nie wyszła nawet poza listę rezerwową.

Ilość nie sża w jakość

Obecne działania wypadają błado w porównaniu z boomem elektryfikacji lat 80., który co roku obejmował ponad 400 km linii.

W 1980 r. zelektryfikowane było 28% sieci kolejowej, a pociągi elektryczne nie docierały do wielu dużych miast, jak Toruń, Białystok, Zielona Góra, Olsztyn, i ośrodków przemysłowych jak Zagłębie Miedziowe. Wciąż nie były zelektryfikowane nawet takie ciągi jak Magistrała Nadodrzańska czy linia Warszawa – Trójmiasto. W 1989 r. sieć kolejowa była już zelektryfikowana w 45%. W 1985 r. – przekazując do eksploatacji sieć trakcyjną na 600 km linii – Polska osiągnęła europejski rekord elektryfikowania kolei.

– *Tempo z lat 80. jest nie do powtórzenia. Co więcej, dziś takiego tempa wcale nie potrzebujemy* – mówi Zbigniew Szafranski, w latach 1983-1990 młody inżynier w Oddziale Zasilania Elektroenergetycznego PKP w Łodzi.

Szafranski przekonuje, że w latach 80. ilość nie sża w jakość: – *Jakość materiałów była fatalna. Konstrukcjami wsporczykami sieci trakcyjnej zastaniano semafony, a słupy stawiano bez przebudowy wąskich peronów. Na przykład w 1984 r. na linii Kutno – Plock uruchomiono przewozy trakcją elektryczną, mimo że z dwóch podstacji zbudowana była tylko jedna, która z dwóch linii zasilających czynną miała zaledwie jedną. Maszyniści byli uczuleni, że muszą delikatnie ruszać i nie mogą odjeżdżać jednocześnie z mijanek.*

Nie ma szans

Poza listę przedsięwzięć rezerwowych Krajowego Programu Kolejowego nie wyszła elektryfikacja 121-kilometrowego ciągu Głogów – Leszno – Krotoszyn, dzięki czemu można by stworzyć alternatywę dla mocno obciążonego ruchem towarowym odcinka od granicy polsko-niemieckiej do Poznania. – *Część składów towarowych, zamiast jechać od Rzepina do Poznania, kierowałyby się Magistrałą Nadodrzańską do Głogowa, skąd przez Leszno docierałaby do centrum kraju* – mówi Zbigniew Szafranski.

Podobne założenia są podstawą koncepcji elektryfikacji linii Bydgoszcz – Kościerzyna – Gdańsk Osowa – Gdynia, na którą część ruchu towarowego do i z trójmiejskich portów można by przenieść z magistrali Bydgoszcz – Tczew – Gdańsk. Elektryfikacja alternatywnego ciągu łączącego Bydgoszcz z Trójmiastem znalazła się w Krajowym Programie Kolejowym. I choć jest na liście



• Prowadzony lokomotywą spalinową SU4210 pociąg PKP Intercity na zelektryfikowanej linii Kłodzko - Wrocław.

Spalinowy zakaz Miętka

Szef Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych Leszek Miętka domaga się wprowadzenia ograniczeń w kursowaniu pociągów spalinowych po liniach zelektryfikowanych. Pismo z tym postulatem Miętka wystąpił do Ministerstwa Infrastruktury w styczniu 2021 r.

Oficjalnie Miętkowi chodzi o „kwestie klimatyczne, zielony ład i ograniczenie emisji gazów cieplarnianych”, lecz w rzeczywistości spełnienie postulatów Miętka przede wszystkim utrudniłoby prowadzenie działalności przewoźnikom towarowym spoza Grupy PKP. Albowiem konkurencyjne wobec PKP podmioty w większym stopniu wykorzystują spalinowoz. Zwiększa to ich efektywność eksploatacyjną za sprawą unikania zmian lokomotyw przy obsłudze tras biegnących liniami zarówno niezelektryfikowanymi, jak i zelektryfikowanymi. Eliminuje to też konieczność utrzymywania oddzielnych lokomotyw do obsługi bocznic bez sieci trakcyjnej.

„Obserwując działania firm kolejowych, które realizują i chcą rozszerzać swoją działalność nie bacząc na skutki klimatyczne, jedynym rozwiązaniem pozostaje wdrożenie ograniczeń prawnych zakazujących w pewnym zakresie prowadzenia przewozów trakcją spalinową na liniach zelektryfikowanych” – napisał Miętka do wiceministra Andrzeja Bittela. Proponowane ograniczenia uderzyłyby jednak także w Grupę PKP.

Na przykład pociąg TLK „Sudety” spółki PKP Intercity prowadzony jest lokomotywą spalinową na całej trasie, choć jej większa część biegnie liniami zelektryfikowanymi.

Wdrożenie postulatu szefa związku maszynistów ostatecznie utrudniłoby więc życie wszystkim przewoźnikom kolejowym, w efekcie pogorsząc ich konkurencyjność wobec transportu drogowego.

podstawowej, to już wiadomo, że przedsięwzięcie – obejmujące w sumie 190 km linii – nie zostanie zrealizowane do 2023 r. I to mimo faktu, że w rejonie Trójmiasta wiąże się ono z planami Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, będącej obecnie na etapie wyboru wykonawcy, który do 2023 r. ma zelektryfikować linię Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Osowa / Rębiechowo. Dopiero zelektryfikowanie obydwu ciągów pozwoli na przejazd składów elektrycznych z Trójmiasta na Kaszuby.

KAROL TRAMMER

Łukasz Górnicki – jeden z najwierniejszych współpracowników byłego prezesa PKP Jakuba Karnowskiego – od kilku miesięcy w Urzędzie m. st. Warszawy nadzoruje miejskie spółki. Górnicki to jeden z „bankomatów”, jak nazywano współpracowników Leszka Balcerowicza, którzy od wiosny 2012 r. do przełomu 2015 i 2016 r. zarządzili Grupą PKP.

Człowiek Karnowskiego

Łukasz Górnicki zna się z Jakubem Karnowskim jeszcze z IV Liceum Ogólnokształcącego im. Stanisława Staszica w Sosnowcu, do którego uczęszczali na przełomie lat 80. i 90. Po maturze ich drogi się rozeszły: Górnicki pojechał na studia do Krakowa, a Karnowski dostał się do Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie.

Na SGH Jakub Karnowski poznał prof. Leszka Balcerowicza, który obejmując w 1997 r. stanowisko ministra finansów, mianował wtedy 23-letniego Karnowskiego szefem gabinetu politycznego. W 1999 r. do Ministerstwa Finansów został ściągnięty Łukasz Górnicki, by przez rok wspierać się ze stanowiska referendarza do funkcji wicedyrektora.

W 2001 r. Balcerowicz został prezesem Narodowego Banku Polskiego. Wraz z nim do banku centralnego przeszli Karnowski i Górnicki. W NBP Górnicki został do końca sześciolatniej kadencji Balcerowicza, zaś Karnowski w 2004 r. wyjechał do Stanów Zjednoczonych, by objąć funkcję dyrektora w Banku Światowym w Waszyngtonie.

Po powrocie do kraju, w 2008 r., Jakub Karnowski został prezesem Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych PKO, dokąd w 2009 r. ściągnął Łukasza Górnickiego.

W 2012 r. Karnowski porzucił branżę finansową, by zostać prezesem PKP. W ślad za nim na kolej trafiły dziesiątki menadżerów i ekonomistów związanych z Leszkiem Balcerowiczem – nieoficjalnie mówiło się, że to zapłata za powstrzymanie się przez niego z krytyką Platformy Obywatelskiej za „skok na otwarte fundusze emerytalne”.

Wraz z Karnowskim w PKP pojawił się Górnicki: został dyrektorem departamentu zarządu i strategii w centrali PKP oraz zasiadł w radach nadzorczych spółek PKP Cargo i PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa. W 2014 r. Łukasz Górnicki przeszedł na stanowisko prezesa PKP LHS.

Ład korporacyjny w ratuszu

Gdy jesienią 2015 r. wybory wygrało Prawo i Sprawiedliwość, odsuwając od władzy Platformę, „bankomaty” zaczęły ewakuować się z Grupy PKP.

Łukasz Górnicki w 2016 r. trafił do Urzędu m. st. Warszawy, gdzie objął funkcję wicedyrektora biura funduszy europejskich i polityki rozwoju. W 2020 r. – po czterech latach pracy w ratuszu – Górnicki został dyrektorem biura nadzoru właścicielskiego, wkrótce potem doprowadzając do zmiany jego nazwy na biuro ładu korporacyjnego.

Nowa posada Górnickiego otworzyła mu nowe możliwości związane z tym, że biuro nadzorujące miejskie spółki ma znaczący wpływ na obsadę kierowniczych stanowisk w miejskich przedsiębiorstwach. Sam Górnicki

Prywatyzacja stolicy

Kolejarze Balcerowicza robią desant na warszawski ratusz



• Dyrektor biura ładu korporacyjnego Urzędu m. st. Warszawy Łukasz Górnicki, szefowa biura marketingu miasta Katarzyna Mazurkiewicz oraz nowy członek zarządu Szybkiej Kolei Miejskiej Paweł Lisiewicz.

jest szefem rad nadzorczych Tramwajów Warszawskich i Miejskiego Przedsiębiorstwa Oczyszczania.

Członkiem zarządu MPO jest Michał Hamryszak, który w latach 2012-2016 był prezesem spółki TK Telekom i przygotował tego telekomunikacyjnego operatora Grupy PKP do prywatyzacji: w 2015 r. kolejową telefonię „bankomaty” sprzedały Netii.

Pod koniec 2020 r. Górnicki do biura ładu korporacyjnego Urzędu m. st. Warszawy ściągnął, na posadę wicedyrektora, Mateusza Sławińskiego, z którym w latach 2012-2016 pracował w PKP LHS oraz w departamencie zarządu i strategii centrali PKP.

W lutym 2021 r. do Urzędu m. st. Warszawy trafiła kolejna osoba, która blisko współpracowała z Jakubem Karnowskim: dyrektorką biura marketingu miasta została Katarzyna Mazurkiewicz, która w latach 2013-2016 była w centrali PKP wiceszefową departamentu komunikacji i public relations oraz rzeczniką prasową.

Po odejściu z Grupy PKP Mazurkiewicz i Karnowski razem trafili do concernu Luma Holding – to zarejestrowana na Malcie spółka, do której należy między innymi Huta Łaziska czy Odlewnia Kutno. Właścicielem holdingu Luma jest Radosław Miśkiewicz, kolega Karnowskiego i Górnickiego z liceum w Sosnowcu.

Po kilku miesiącach spędzonych w Lumie Katarzyna Mazurkiewicz przeszła do grupy Kulczyk Investments, by objąć tam funkcję szefowej komunikacji korporacyjnej.

Kolejarz Balcerowicza i Komorowskiego

Od listopada 2020 r. rzeczniką prasową i pełnomocnikiem zarządu ds. komunikacji w Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie jest Zuzanna Szopowska-Konop. W czasie rządów „bankomatów” w Grupie PKP Szopowska odpowiadała za kontakty z mediami w spółce PKP Intercity.

W styczniu 2021 r. członkiem zarządu Szybkiej Kolei Miejskiej został Paweł Lisiewicz, który w latach 2010-2015 był szefem gabinetu prezydenta Bronisława Komorowskiego. Będąc prezydenckim

urzędnikiem, Lisiewicz zgubił szyfrowany telefon działający w sieci łączności rządowej. – *To nieszczęśliwa sytuacja, ale nie ma potrzeby jej wyolbrzymiać* – mówił potem dziennikowi „Fakt”.

Przed przyjściem do stołecznej SKM Paweł Lisiewicz pracował w Forum Obywatelskiego Rozwoju, fundacji założonej przez Leszka Balcerowicza, która promuje wolny rynek i prywatyzację. Na stronie internetowej FOR można przeczytać, „własność prywatna lepiej służy rozwojowi gospodarczemu niż własność państwa”.

Prywatyzacyjny pociąg

Forum Obywatelskiego Rozwoju w 2017 r. zorganizowało „Konferencję z okazji 70. jubileuszu urodzin Leszka Balcerowicza” – podczas debaty „Zagadnienia konferencji z perspektywy uczniów Leszka Balcerowicza” Jakub Karnowski wyznał, że za swój największy sukces uważa prywatyzację kolei linowej na Kasprowy Wierch.

W 2013 r. Polskie Koleje Linowe zostały sprzedane za 215 mln zł funduszowi inwestycyjnemu Mid Europa Partners (od którego za rządów PiS koleje linowe odkupił za 417 mln zł rządowy Polski Fundusz Rozwoju). PKL to tylko jedna ze spółek Grupy PKP, którą sprywatyzowano w okresie rządów „bankomatów”. W 2013 r. na Giełdę Papierów Wartościowych wprowadzono PKP Cargo – w prywatne ręce trafiło dwie trzecie akcji przewoźnika. W 2015 r. funduszowi inwestycyjnemu CVC Capital Partners za 1,4 mld zł sprzedano spółkę PKP Energetyka, prywatyzując monopol na dostarczanie energii elektrycznej do sieci trakcyjnej. W opublikowanym na stronie FOR bilansie rządów „bankomatów” w Grupie PKP czytamy, że „prywatyzacja spółek pozwoliła wyeliminować wiele nieprawidłowości i drobnych lub większych szwindli”.

Czy do Warszawy – gdzie jak dotąd jedyną dużą prywatyzacją była sprzedaż w 2011 r. Stołecznej Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej – właśnie wjeżdża prywatyzacyjny pociąg?

KAROL TRAMMER

W grudniu 2020 r. wraz z reaktywacją połączeń na linii Hajnówka – Bielsk Podlaski otwarty został nowy przystanek Mikłasze. Na tablicach informacyjnych ustawionych na nowym peronie zabrakło napisu „Мікласы”.

Mniejszość w większości

Nazwa przystanku w języku białoruskim nie pojawiła się, mimo że Mikłasze leżą w gminie Orla, ujętej w państwowym rejestrze gmin, na których obszarze używane są nazwy w języku mniejszości. W granicach gminy Orla, na linii Białystok – Czeremcha, leży również stacja Gregorowce. Tu też nie ma tablicy z nazwą białoruską: „Рыгоруцы”.

– *Urząd Gminy Orla nie zwracał się do PKP o wprowadzenie na przystanku Mikłasze i stacji Gregorowce tablic z dwujęzycznymi nazwami i nie planuje wystosować takiego wniosku* – ucina temat Leon Pawluczuk, wójt gminy Orla, gdzie w spisie powszechnym w 2011 r. narodowość białoruska została zadeklarowana przez 56% mieszkańców.

W leżącej na drugim końcu województwa podlaskiego gminie Puńsk 76% mieszkańców zadeklarowało narodowość litewską. Mimo to na tutejszej stacji kolejowej próżno szukać napisu „Trakiškės”. – *Nie zwracaliśmy się z wnioskiem o wprowadzenie na stacji Trakiszki tablic z dwujęzyczną nazwą. W przyszłości nie wykluczamy takiej opcji* – mówi wójt gminy Puńsk Witold Liszkowski.

Między innymi pieniądze

– *O umieszczenie tablic z nazwami stacji lub przystanków w języku mniejszości narodowych mogą występować władze gmin wpisanych do rejestru gmin, na których obszarze używane są nazwy w języku mniejszości* – mówi Tomasz Łotowski ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

Rejestr obejmuje 62 gminy zamieszkałe przez mniejszości narodowe i etniczne, wskazując, gdzie obok polskich nazw miejscowości należy używać nazw po białorusku, kaszubsku, litewsku, łemkowsku lub niemiecku. O ile na drogach dwujęzyczne tablice stoją, o tyle gminy nie rwą się do występowania o ustawienie takich tablic na peronach kolejowych.

Tylko w miejscowościach, w których według rejestru należy stosować dodatkowe nazwy kaszubskie, jest 38 przystanków i stacji kolejowych – nigdzie jednak polskim tablicom nie towarzyszą kaszubskie.

Problemem są między innymi pieniądze. – *Wszelkie koszty zamieszczenia na peronach tablic z tłumaczeniem nazwy stacji lub przystanku na język obcy ponosi wnioskująca gmina* – mówi Łotowski, choć ustawa o mniejszościach narodowych i etnicznych jasno mówi, że „koszty związane z wymianą tablic informacyjnych, wynikającą z ustalenia dodatkowej nazwy miejscowości w języku mniejszości, ponosi budżet państwa”.

Zła wola

Jedyny samorząd, który doprowadził do ustawienia dwujęzycznych tablic nie tylko na szosach, ale też na peronach kolejowych, to gmina Chrzastowice na Opolszczyźnie. W spisie powszechnym narodowość niemiecką zadeklarowało 8% ludności województwa

Tablice w mniejszości

Kto walczy z dwujęzycznymi nazwami stacji i przystanków kolejowych



• *Na przystanku kolejowym Mikłasze brakuje nazwy w języku białoruskim. Na drugim planie widoczna dwujęzyczna tablica na drodze.*

opolskiego, a w rejestrze dwujęzycznych nazw jest 28 gmin z tego regionu.

Jesienią 2012 r. pasażerów na peronach w podopolskiej gminie zaczęły witać tablice „Chrzastowice / Chronstau”, „Dębska Kuźnia / Dembiohammer” oraz „Suchy Bór Opolski / Derschau”. Gmina uzyskała na ten cel rządową dotację, lecz sama musiała zlecić wykonanie i zająć się umieszczeniem tablic – PKP PLK tylko wydały na to zgodę.

Jednak wiosną 2014 r. podczas remontu linii Opole – Częstochowa spółka PKP PLK zdjęła polsko-niemieckie tablice i nie chciała ustawić ich z powrotem po zakończeniu prac. Ostatecznie, po licznych interwencjach władz gminy, dwujęzyczne tablice w grudniu 2015 r. wróciły do Chrzastowic i Dębskiej Kuźni, ale już nie do Suchego Boru.

Jak tłumaczy PKP PLK, nazwa przystanku Suchy Bór Opolski różni się od nazwy wsi, a według dokumentu spółki „Wytyczne dotyczące nazewnictwa stacji pasażerskich” dwujęzyczną tablicę można ustawić tylko wtedy, gdy nazwa przystanku lub stacji jest identyczna z urzędową nazwą miejscowości. Trudno nie wyczuć złej woli, gdy na polskiej sieci kolejowej nie ma innego Suchego Boru i doprecyzowanie nazwy przystanku słowem „Opolski” nie jest konieczne.

Temat upolityczniany

– *Problemy gminy Chrzastowice nie zostały bez echa wśród samorządowców. Inni zostali mocno zniechęceni do podjęcia tematu* – wyjaśnia przewodniczący sejmiku województwa opolskiego Rafał Bartek z Mniejszości Niemieckiej, który jednocześnie przewodniczy Towarzystwu Społeczno-Kulturalnemu Niemców na Śląsku Opolskim. – *Temat jest upolityczniany i wóldarze gmin podchodzą do niego z dużymi obawami.*

Gdy w 2012 r. władze Chrzastowic starały się o dwujęzyczne tablice na peronach, pod urzędem gminy odbył się protest działaczy Prawa i Sprawiedliwości. W lutym 2021 r. przeciwko dwujęzycznym nazwom stacji i przystanków kolejowych wystąpił opolski poseł Solidarnej Polski Janusz Kowalski, twierdząc, że polsko-niemieckie tablice w Chrzastowicach i Dębskiej Kuźni zostały „zamontowane samowolnie i bezprawnie” oraz stanowią „niebezpieczny precedens”.

Jesteśmy uznani

To, od czego niektórych w Polsce bolą oczy, w Europie na terenach zamieszkałych przez mniejszości jest standardem.

W Niemczech na południowym wschodzie pasażerów kolei witają tablice niemiecko-serbołużyckie, a na północy niemiecko-fryzjijskie. Na południu Słowacji na 54 stacjach obok tablic słowackich wiszą tablice z nazwami po węgiersku. We Włoszech w Południowym Tyrolu włoskim nazwom stacji towarzyszą nazwy w języku niemieckim.

Na północnym wschodzie Czech 15 stacji i przystanków kolejowych ma nazwy czesko-polskie. Na zamieszkanym przez mniejszość polską Zaolziu podróźnych witają tablice „Trinec (Trzyniec)”, „Hrádek (Gródek)” czy – we wsi, z której pochodzi piosenkarka Ewa Farna – „Vendryně (Wędrynia)”. W Czechach to zarządca infrastruktury kolejowej finansuje dwujęzyczne tablice. Gdy w 2008 r. na Zaolziu stanęły pierwsze takie tablice, ówczesny prezes Polskiego Związku Kulturalno-Oświatowego w Republice Czeskiej Zygmont Stopa nie krył radości: – *Polskie napisy to dokument naszej bytności na tej ziemi. Potwierdzenie tego, że jesteśmy uznani za autochtonów.*

KAROL TRAMMER

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Znikanie jest regułą

„Krajobraz wsi nieubłagane zmienia się. Znikają pastuszkowie, dawne budynki oraz sprzęty.” „Na całym obszarze Polski gwałtownie zniknęła większość tradycyjnych budynków.” Tego rodzaju zdania znajdują się zazwyczaj na początku książek o kulturze materialnej wsi. Zdumiewa więc wieś Zapady (10 km od stacji kolejowej w Skierniewicach, a 4 km – od przystanku kolejowego Dąbrowice Skierniewickie). Choć w całej okolicy „poznikały” kiedyś powszechne spichlerzyki na ziarno – drewniane i foremne, to tu w Zapadach pozostały przy każdym domu. Przy tym mieszkańcy nie są mniej współcześni niż ich sąsiedzi z okolicy. Czemu akurat tu spichlerze nie zniknęły, gdy ich znikanie, „nieubłagane i gwałtowne”, jest regułą?



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Biebrza”

Gdynia Główna – Białystok

Nad Biebrzą – choć od jej źródeł przy granicy z Białorusią do ujścia do Narwi w okolicach miasteczka Wizna są 164 kilometry – przerzucone zostały tylko dwa mosty kolejowe. Jednym rzekę pokonuje, nieopodal przystanku Ostrowie Biebrzańskie, linia Sokółka – Suwałki. Drugim mostem – który znajduje się między miejscowościami Osowiec i Osowiec-Twierdza – przez Biebrzę przechodzi linia łącząca Białystok z Elkiem. I właśnie tym mostem każdego dnia przekracza Biebrzę pociąg TLK „Biebrza”, który kursuje z Gdyni przez Gdańsk, Elbląg, Olsztyn, Elk do Białegostoku. Pociąg „Biebrza” zatrzymuje się w Osowcu-Twierdzy, gdzie – oprócz stacji kolejowej Osowiec oraz carskiej twierdzy z końca XIX wieku – znajduje się również siedziba Biebrzańskiego Parku Narodowego. Utworzony w 1993 r. park, licząc prawie 600 km² powierzchni, jest największym w Polsce parkiem narodowym. Warto przy tym podkreślić, że jest też najdłuższym parkiem narodowym, gdyż jego obszar rozciąga się niemalże od źródła do ujścia Biebrzy, obejmując przy tym leżące w dolinie rzeki bagna, torfowiska i szuwały. Dolina Biebrzy to jedna z największych ostoi dzikiej przyrody w Europie. O dzikości Biebrzy świadczy nawet jej nazwa, która pochodzi od słowa „Bebras”, które kiedyś w języku Bałtów, a także po dziś dzień w języku litewskim oznacza bobra.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Intencją Zarządu PKP TELKOL sp. z o.o. jest rozwój firmy, poszerzenie zakresu jej działalności, a w przyszłości zwiększanie zatrudnienia”

Źródło: „Telkol Ekspres”

Wydawca: PKP TELKOL sp. z o.o.

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„ – Stać! Kontrola graniczna, dokumenty do kontroli! Wsiadający z pociągów w podmińskim miasteczku Zasław podróżni unoszą ze zdumieniem brwi, kiedy słyszą słowa kierowane do nich przez mężczyznę w mundurze sowieckiego pogranicznika. Ihar Melnikau jest rekonstruktor i doktorem historii od lat badającym dzieje polsko-sowieckiego pogranicza na Białorusi i autorem między innymi albumów *Granica koło Zastawia. 1921-1941* oraz *Granica przebiegała pod Mińskiem. 1921-1941*. – Rok 1941 może zaskakiwać, ale Sowieci po zajęciu wschodniej Polski na mocy paktu Ribbentrop-Mołotow w obawie przed niekontrolowanym przepływem ludności postanowili utrzymać przedwojenny kordon i do jego przekroczenia konieczne było posiadanie pozwolenia wydanego przez NKWD. Co roku organizują tutaj małą rekonstrukcję historyczną, żeby przypomnieć Białorusinom o tym zaginionym pograniczu. Mało kto w Mińsku, a nawet w Zaslawiu zdaje sobie sprawę, że pod ich oknami sowiecka Białoruś spotykała się kiedyś z II Rzeczpospolitą – mówi, przechodząc na następny peron, ścigany wzrokiem przez zaskoczonych niecodziennym widowiskiem pasażerów”

Tomasz Grzywaczewski*,

„Wymazana granica. Śladami II Rzeczypospolitej”

*urodzony w 1986 r. reporter, pisarz, analityk specjalizujący się w sprawach Europy Środkowo-Wschodniej

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 (webmaster). 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.