

Przeładki po mazowiecku | Radio-Stop nie wiadomo skąd
Sprytne dwa tory | Falstart Mazobiletu | Sto wąskich gardet

Nr 5 (126)

WRZESIEŃ-PAŹDZIERNIK 2023

ISSN 1896-4079 www.zbs.net.pl

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

Kulisy ostatnich wypadków na kolei



Fot. Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku

BEZPIECZENSTWO

Radio-Stop nie wiadomo skąd

Późnym wieczorem 25 sierpnia 2023 r. w rejonie Szczecina nieustannie nadawany był sygnał Radio-Stop, który zdalnie zatrzymuje pociągi. Jednocześnie z kolejowych radiotelefonów popłynął hymn Rosji. Wkrótce media zaczęły donosić o kolejnych przypadkach emitowania sygnału przez osoby niepowołane.

Od razu pojawiły się głosy, że to rosyjskie działania destabilizujące. – *Co do tego nie mam najmniejszych wątpliwości* – powiedział Polskiej Agencji Prasowej Zbigniew Hoffmann, sekretarz Komitetu Rady Ministrów do spraw Bezpieczeństwa Narodowego i spraw Obronnych. – *Jeżeli ktoś zna, a ja – może powiem trochę nieskromnie – od dłuższego czasu zajmuję się tym i dość intensywnie staram się studiować działania dezinformacyjne czy dezintegracyjne ze strony Kremla, to wiem, że to jest jeden z elementów pewnej strategii, którą realizują nie od wczoraj.*

Aż tak dobitny nie był w swoich wypowiedziach zastępca koordynatora służb specjalnych Stanisław Żaryn: – *Oczywiście można powiedzieć, że destabilizowaniem państwa polskiego Rosja w tej chwili jest zainteresowana, ale to za mało, żeby uznać, że ta seria kolejowych incydentów wynika wprost z działań rosyjskich. Takich informacji na ten moment nie mamy.*

Jak dotąd aresztowano dwie osoby pod zarzutem bezprawnego nadawania sygnałów Radio-Stop – jedna z nich to policjant z wydziału techniki operacyjnej podlaskiej komendy Policji (po otrzymaniu zarzutów funkcjonariusz został wydalony ze służby). Już po złapaniu tych ludzi i zabezpieczeniu ich krótkofalówek odnotowano kolejne przypadki zatrzymywania pociągów drogą radiową przez osoby niepowołane.

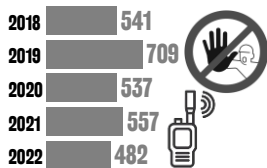
Nieuprawnione nadawanie sygnału Radio-Stop jest plagą od lat. Urząd Transportu Kolejowego w corocznych „Sprawozdaniach ze stanu bezpieczeństwa kolejowego” klasyfikuje je wśród występów chuligańskich – obok dewastowania taboru, obrzucania pociągów kamieniami czy układania przeszkód na torach. UTK w ostatnich latach notował rocznie około pół tysiąca przypadków bezprawnego wyemitowania sygnału Radio-Stop. W sprawozdaniu za 2018 r. urząd zwracał uwagę na „relatywnie nieskomplikowany charakter sygnału, co oznacza łatwość nadawania go przez osoby nieuprawnione”, wskazując, że część z nich to członkowie grup okradających składy towarowe: „Pociągi zatrzymywane w sposób nieuprawniony bywają także przez np. złodziei kruszyw i paliw” (w raportach za kolejne lata ten wątek nie był już podejmowany).

Statystyki przedstawia również Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, wyszczególniając sygnały Radio-Stop nadane przez pracowników kolei (uzasadnione i nieuzasadnione) oraz wyemitowane przez nieustalonych nadawców. Najnowszy dostępny raport PKBWK podaje, że w 2021 r. Radio-Stop został użyty 706 razy – z czego w 460 przypadkach nie udało się ustalić jego nadawców.

Najwyższa Izba Kontroli w opublikowanym w 2018 r. raporcie „Bezpieczeństwo przewozów kolejowych” informowała, że od początku 2012 r. do połowy 2017 r. użycie sygnału radio-stop zapobiegło 58 wypadkom kolejowym, ale jednocześnie zwracała uwagę, że w tym samym czasie spółka PKP Polskie Linie Kolejowe odnotowała 1873 przypadki nieuprawnionego nadania sygnału. „Skala nieuprawnionego użycia tego sygnału wzrastała rokrocznie, a działania spółki ograniczały się do rejestracji takich przypadków i prowadzenia postępowań w celu wykrycia sprawców. Skuteczność podejmowanych w tym zakresie działań przez Straż Ochrony Kolei była niska” – czytamy w raporcie NIK sprzed pięciu lat.

Decyzja o wdrażeniu systemu Radio-Stop zapadła po katastrofie pod Otlóczynem, gdzie w sierpniu 1980 r. skład towarowy wyruszył bez zezwolenia na szlak, którym z naprzeciwka nadjeżdżał pociąg pasażerski. W pełni świadomi niebezpieczeństwa dyżurni ruchu nie mieli żadnej możliwości zatrzymania jadących na siebie pociągów. W katastrofie zginęło 67 osób. ●

Nieuprawnione nadania sygnału RADIO-STOP



Dane ze „Sprawozdań ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego” Urzędu Transportu Kolejowego



● Konferencja z okazji wprowadzenia Mazobiletu, sierpień 2023 r.

TARYFA

Falstart Mazobiletu

„Weekendowe podróże po Mazowszu i Warszawie z jednym biletem już możliwe!” – tak oto samorząd województwa ogłosił wprowadzenie z początkiem sierpnia 2023 r. Mazobiletu. Jest on ważny od 19:00 w piątek do 8:00 w poniedziałek i kosztuje 49 zł (dla jednej osoby) lub 99 zł (dla grupy od dwóch do pięciu osób). Uprawnia do przejazdów Kolejami Mazowieckimi, Warszawską Koleją Dojazdową oraz Warszawskim Transportem Publicznym (tramwajami, metrem, koleją miejską i autobusami – również poza granicami Warszawy).

Mazobilet nie objął transportu publicznego w innych miastach województwa. Samorząd województwa tłumaczy to tempem, w jakim została przygotowana oferta: – *Od powstania idei do wprowadzenia Mazobiletu do sprzedaży minęły zaledwie dwa miesiące. To bardzo krótki czas dla tego typu przedsięwzięć* – mówi Marta Milewska z kancelarii marszałka województwa.

Mazobilet sprzedawany jest tylko przez Koleje Mazowieckie: w kasach, biletomatach i przez internet (bilet nie jest dostępny u drużyn konduktorskich). Biletu nie da się więc kupić w sieciach sprzedaży Warszawskiej Kolei Dojazdowej i Warszawskiego Transportu Publicznego.

Przyjęto następujący sposób rozliczeń: za honorowanie Mazobiletu stołeczny Zarząd Transportu Miejskiego otrzymuje 1 zł za każdy sprzedany przez Koleje Mazowieckie bilet jednoosobowy oraz 2 zł za bilet grupowy.

Gdy ogłoszono stworzenie Mazobiletu, zapowiedziano, że będzie on dostępny do końca października 2023 r. Urzędnicy nieoficjalnie przyznają, że chodziło o wpisanie się z nowym biletem w kampanię wyborczą. Czy więc rzeczywiście został on wprowadzony tylko na trzy miesiące? – *Mazobilet jest projektem pilotażowym* – odpowiada Milewska. – *Warunkiem przedłużenia ważności oferty lub wprowadzenia jej na stałe do taryfy Kolei Mazowieckich będą wyniki sprzedaży oraz opinie podróżnych związane z funkcjonowaniem Mazobiletu.*

Jeśli Mazobilet zostanie na dłużej, to być może uda się rozszerzyć obszar jego honorowania, czego dotąd nie załatwiono z powodu pośpiechu przy wprowadzaniu oferty. – *Na etapie prac zakładano możliwość włączenia w ofertę transportu publicznego w Płocku, Siedlcach, Ciechanowie i Radomiu* – mówi Milewska. – *Przygotowywane są zapytania do prezydentów miast dotyczące honorowania Mazobiletu. Dotyczy to również okresu po 30 października 2023 r. w przypadku wydłużenia ważności oferty.*

Jak widać, plany ograniczają się do byłych miast wojewódzkich (poza Ostrołęką, gdzie komunikacja jest darmowa) i nie obejmują ani komunikacji miejskiej w takich miastach jak Żyrardów czy Sochaczew, ani Grodzkich Przewozów Autobusowych, obsługujących powiaty grodziski, przyski i warszawski zachodni.

Wciąż jednak otwarte pozostaje pytanie, czy Mazobilet w ogóle stanie się pierwszym krokiem do tego, aby integracja taryfowa Kolei Mazowieckich z transportem lokalnym wreszcie zaczęła rozlewać się z aglomeracji warszawskiej na resztę województwa mazowieckiego. ●



• Pociąg Szybkiej Kolei Miejskiej relacji Piaseczno – Zegrze Południowe na przystanku Wieliszew Centrum.

POŁĄCZENIA

Kolej miejska co cztery godziny

Choć od reaktywacji ruchu pociągów nad Zalew Zegrzyński minęły tylko niespełna trzy miesiące, to już doszło na tej trasie do cięć w rozkładzie jazdy.

Z początkiem września 2023 r. liczba połączeń w weekendy została zredukowana z 12 do zaledwie czterech dziennie. W efekcie w soboty i niedziele pociągi wyruszają z Zegrza Południowego tylko o 7:26, 11:26, 15:15 i 19:11, a większość kursów Szybkiej Kolei Miejskiej „zegrzyńskiej” linii S4 realizowana jest na skróconej trasie Legionowo – Warszawa – Piaseczno.

Wójt gminy Wieliszew Paweł Kownacki tłumaczy, że miejscowych samorządów nie stać na dotowanie większej liczby połączeń. Zwraca przy tym uwagę, że Zegrze Południowe leży w granicach sąsiedniej gminy Nieporęt, a ta woli kierować dofinansowanie na linię S3, która kursuje w relacji Warszawa Lotnisko Chopina – Radzymin i przejeżdża przez samo miasteczko Nieporęt. Zawierając porozumienia z Warszawą, okoliczne samorządy zobowiązały się do pokrywania części kosztów funkcjonowania linii podmiejskich – w tym Szybkiej Kolei Miejskiej. Częstotliwość jej kursowania jest więc zależna od wysokości dofinansowania przekazywanego przez podwarszawskie gminy.

W dni robocze pociągi linii S4 kursują nad Zalew Zegrzyński tak jak dotychczas raz na godzinę. Choć przypomnijmy, że w 2019 r. – gdy przystępowano do rewitalizacji linii – Tomasz Kunert z warszawskiego ZTM zapowiadał: – *Planujemy obsługę linii do Zegrza z częstotliwością co 30 min., z możliwością przejścia na cykl 60-minutowy w godzinach i dniach mniejszego zainteresowania.* •

MOBILNOŚĆ

Tu autobus czeka na pociąg

Związek Powiatowo-Gminny Grodzkie Przewozy Autobusowe zgrał w rejonie Błonia swoje linie z pociągami.

Skomunikowania zostały zapewnione w Płochocinie, gdzie godziny odjazdów i przyjazdów autobusów linii 14 (Płochocin – Łązniew – Błonie) dopasowano do rozkładu jazdy Kolei Mazowieckich. Na przystanek Płochocin PKP/Kolejowa autobusy przyjeżdżają 7 min. przed odjazdem pociągu w kierunku Warszawy.

Z Płochocina autobusy odjeżdżają 10 min. po przyjeździe pociągu z Warszawy – wprowadzono przy tym zasadę, że jeśli pociąg jest opóźniony, to autobus czeka na jego przyjazd.

Z pociągami zostały skomunikowane też linie 11 (Błonie – Wola Łuszczeńska) i 12 (Błonie – Cholewy). Skomunikowania autobusów tych linii przy dworcu w Błoniu – wraz z ewentualnym czekaniem na spóźnione pociągi – zapewniono tylko w weekendy, kiedy to zarówno pociągów, jak i autobusów jeździ mniej.

Problemem utrudniającym koordynowanie autobusów z pociągami są wprowadzane do dwa-trzy miesiące korekty kolejowego rozkładu jazdy. Jak jednak informują Grodzkie Przewozy Autobusowe, „rozkład jazdy linii 11 i 12 w soboty, niedziele i święta będzie systematycznie modyfikowany i dopasowywany do kolejnych edycji rozkładu jazdy kolei, podobnie jak rozkład jazdy linii 14”. •



• Skomunikowania GPA z koleją zapewniono w Błoniu i Płochocinie.

ŁUDZIE

Naprawdę wyjątkowe kompetencje Marii Wasiak

W lipcu 2023 r. stanowisko sekretarza Warszawy objęła Maria Wasiak. W dotychczasowej karierze była ona między innymi ministrem infrastruktury i rozwoju w rządzie Ewy Kopacz, a w latach 2004-2014 zasiadała w zarządzie PKP (przetrwiała tam rządy Sojuszu Lewicy Demokratycznej, Prawa i Sprawiedliwości, a następnie Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego). W latach 2001-2002, po podziale Polskich Kolei Państwowych, była pierwszym prezesem spółki PKP Przewozy Regionalne. Stwierdziła wówczas: – *Usiłujemy namówić samorządy do zaniechania przewozów na liniach, gdzie są mierne wyniki ekonomiczne. Ale samorządy są pod tym względem bardzo odporne, gdyż działa tam siła przyzwyczajenia.*

W 2000 r., gdy Maria Wasiak zaczęła pracować w Grupie PKP, pociągami w Polsce pasażerowie odbyli 360,7 mln podróży. Gdy odchodziła w 2014 r., roczna liczba podróży wyniosła 269,1 mln.

Prezydent Warszawy nieco zdystansował się od decyzji o powołaniu Marii Wasiak, wskazując, że jest to werdykt komisji rekrutacyjnej, w której pracach nie brał udziału, ale jednocześnie stwierdził, że nowa miejska sekretarz ma bardzo rozległe kompetencje: – *I to nie tylko w kwestiach dotyczących infrastruktury – stwierdził Rafał Trzaskowski. – Te kompetencje są naprawdę wyjątkowe.*

W stołecznym ratuszu Maria Wasiak nadzoruje biura: informatyki, prawne, gospodarki odpadami oraz architektury i planowania przestrzennego. •

POŁĄCZENIA

Koziółek łączy

Z początkiem września 2023 r. rozpoczął kursowanie pociąg PKP Intercity „Koziółek” – połączył on Lublin z Poznaniem trasą przez Radom, Tomaszów Mazowiecki, Łódź, Sieradz i Kalisz. To powrót po kilkunastu latach – do 2007 r. tą trasą jeździł pociąg „Wieniawski”, który zniknął w ramach trendu ograniczania oferty połączeń dalekobieżnych kursujących nie przez Warszawę.

„Koziółek” stworzył możliwość dojazdu bez przesiadek z Radomia do Wielkopolski (w tym dwóch największych miast tego województwa: Poznania i Kalisza). Nowy pociąg zapewnił też mieszkańcom Radomia codzienne połączenie z Łodzią. Między tymi miastami – choć leżą zaledwie 130 km od siebie – w dni robocze dotychczas nie kursował bezpośredni pociąg (takie połączenie tylko w soboty i niedziele zapewnia Łódzka Kolej Aglomeracyjna). Nowy pociąg zapewnił poza tym dojazd do Lublina z pogranicza województw łódzkiego i mazowieckiego (Tomaszów Mazowiecki, Drzewica, Przysucha).

Wraz uruchomieniem pociągu „Koziółek” nastąpił powrót połączeń dalekobieżnych powiatu przysuskiego. Na stacji Przysucha w latach 2019-2021 zatrzymywały się pociągi PKP Intercity, dla których biegła tędy trasa objazdowa. – *Liczba pasażerów korzystających ze stacji Przysucha w okresie przejściowym, wynikającym z prac modernizacyjnych na linii Warszawa – Radom, była zadowolająca – przyznawała dwa lata temu Katarzyna Grzduk z PKP Intercity, dodając na pocieszenie: – Planujemy, by stację Przysucha obsługiwały pociągi na linii komunikacyjnej Lublin – Radom – Łódź – Poznań – Szczecin w częstotliwości co cztery godziny.*

Jak na razie ta linia komunikacyjna jest krótsza niż zapowiadano, gdyż nie biegnie aż do Szczecina, i obsługiwana jest tylko raz dziennie. •

Gdy na półmetku wakacji prezydent Andrzej Duda zarządził, że wybory parlamentarne odbędą się 15 października 2023 r., już w najlepsze trwał wyścig polityków w prezentowaniu pomysłów na kolej i transport autobusowy.

Na wzór niemiecki

Lewica już w czerwcu 2023 r. zapowiedziała ustanowienie dotacji z budżetu państwa, którą powiaty i gminy będą musiały przeznaczać na transport zbiorowy. Miałyby ona działać inaczej niż rządowy Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, który jest dobrowolny i przez to część samorządów albo w ogóle nie występuje o wsparcie, albo nadal nie zapewnia kursów w weekendy czy wieczorami. – *Wprowadzimy minimalne standardy dotyczące transportu, bo życie nie kończy się o 15:30* – mówiła posłanka Paulina Matysiak na konwencji Lewicy.

Politycy obiecują też przyjęcie rozwiązań podobnych do tych z Węgier, gdzie za 18,9 tys. forintów (220 zł) można kupić ogólnokrajowy bilet miesięczny na autobusy regionalne i wszystkie pociągi, czy z Niemiec, gdzie za 49 euro miesięcznie można na terenie całego kraju korzystać z transportu miejskiego i regionalnego. – *Chcemy skorzystać ze wzoru niemieckiego i wprowadzić bilet abonamentowy za 59 zł na wszystkie połączenia gminne, lokalne, regionalne i miejskie* – oznajmił lider partii Razem Adrian Zandberg na odbywającym się 22 lipca 2023 r. spotkaniu w Giżycku.

Kolej w każdym powiecie

– *Doprowadzimy tanie i szybkie pociągi do każdego miasta powiatowego* – zapewnił kilka dni później lider Polski 2050 Szymon Hołownia oraz przypomniał o złożonej w styczniu 2023 r. obietnicy wprowadzenia biletu miesięcznego, który za 150 zł uprawniałby do przejazdów po całej Polsce nie tylko komunikacją miejską i regionalną, ale również pociągami dalekobieżnymi.

Choć w ostatnich latach na mapę połączeń kolejowych powróciły Końskie, Wschowa czy Mielec, to wciąż nie da się dojechać do 81 spośród 335 miast powiatowych. Powrót pociągów do szeregu stolic powiatów zakłada rządowy program Kolej Plus. Jest on mocno rozciągnięty w czasie, więc efekty w postaci uruchomienia konkretnych połączeń znacznie przynosić dopiero za kilka lat – po kolejnych wyborach parlamentarnych. Posłowie Prawa i Sprawiedliwości jednak już dziś pojawiają się w swoich okręgach wyborczych na konferencjach prasowych na temat programu. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe działa z klucza partyjnego i nie informuje o tych wydarzeniach parlamentarzystów opozycji.

Autobusem i pociągiem za darmo

Rewitalizację linii kolejowych niezależnie od programu Kolej Plus realizują rządzący w województwie dolnośląskim Bezpartyjni Samorządowcy. W tym regionie pociągi pasażerskie wróciły już między innymi do Lubina, Bielawy, Sobótki i Chocianowa. Samorządowe ugrupowanie zamierza swoich kandydatów wprowadzić do sejmu i senatu, ale wyborców chce przekonać czym innym

Bilet do sejmu

Transport publiczny stał się jednym z najważniejszych tematów kampanii wyborczej



• Na kogo swój głos oddadzą pasażerowie?

niż przywracanie kolei do życia. – *Jednym z naszych najważniejszych postulatów jest bezpłatna komunikacja miejska, czyli autobusy, trolejbusy i tramwaje, oraz komunikacja regionalna: lokalne pociągi i autobusy* – oznajmił na konwencji Bezpartyjnych Samorządowców Krystian Kinastowski, prezydent Kalisza, gdzie przejazdy autobusami są darmowe dla posiadaczy karty mieszkańca, przysługującej zameldowanym i płacącym podatki w tym mieście. Ponadto przywołano całkowicie bezpłatną komunikację w Bełchatowie, Lubinie i powiecie lubińskim, gdzie u władzy też są Bezpartyjni Samorządowcy. Szacują oni, że zapewnienie darmowych przejazdów pociągami regionalnymi w całym kraju kosztowałoby około 2 mld zł rocznie.

Odblokowanie kolei

Na spotkaniach z wyborcami kwestie związane z transportem porusza również lider Platformy Obywatelskiej, który pewny wygranej już zapowiedział zmiany na kolei: – *Do pierwszych naszych decyzji będzie należało odblokowanie tego, co gdzieś się zakorkowało w PKP PLK* – mówił Donald Tusk w Kartuzach o nieczynnych liniach na Kaszubach: – *Ciągle czekamy na możliwość połączenia między Kartuzami i Sierakowicami, Kościerzyną i Bytowem.*

Dzięki dotacji samorządu województwa pomorskiego dla PKP PLK powstała niezbędna do przywrócenia obu linii dokumentacja, która ostatecznie ma jednak trafić na półkę, bo ich rewitalizacji rząd nie uwzględnił w planach inwestycyjnych do 2030 r. – *Od jesieni ktoś inny będzie podejmował te decyzje i je podejmie* – dodał Tusk. W Lidzbarku Warmińskim mówił tak:

– *Z wykluczenia komunikacyjnego zrobili slogan. Gdy zdobywali osiem lat temu władzę, deklarowali, że będą naprawiać sytuację, jeśli chodzi o linie autobusowe. Po tych latach w województwie warmińsko-mazurskim możemy mówić o zapaści autobusowej komunikacji zbiorowej* – szef Platformy Obywatelskiej przemilczał przy tym, że to jego partia jest z Polskim Stronnictwem Ludowym w koalicji rządzącej Warmią i Mazurami, a wicemarszałkiem odpowiedzialnym za infrastrukturę i transport jest Marcin Kuchciński z PO.

Darmowe autostrady to nie to

Politycy opozycji próbują oprzeć swoją kampanię na rozbudzonych przez Prawo i Sprawiedliwość nadziejach na ogólnopolski renesans kolei i autobusów lokalnych, które jednak po dwóch kadencjach rządów tej partii nadal w wielu miejscach kraju nie zostały spełnione.

Dodatkowo nie najlepiej w oczekiwania społeczne wpisala się decyzja rządu PiS o zniesieniu z początkiem lipca 2023 r. opłat za przejazdy państwowymi autostradami. W sondażu zamówionym przez dziennik „Rzeczpospolita” owszem ponad połowa ankietowanych opowiedziała się za polityką transportową uwzględniającą potrzeby zarówno kierowców samochodów, jak i pasażerów transportu publicznego, lecz tylko 7% odpowiedziało, że rząd powinien skupiać się na wspieraniu poruszających się samochodami. A według 34% respondentów priorytetem rządzących powinien być transport publiczny oraz zapewnianie warunków do uruchamiania nowych połączeń kolejowych i autobusowych.

KAROL TRAMMER

– Mam nadzieję, że tego typu dzień nie powtórzy się już nigdy – powiedział wiceprezes spółki PKP Polskie Linie Kolejowe Mirosław Skubiszyński na konferencji prasowej zwołanej późnym popołudniem w czwartek 24 sierpnia 2023 r. Dzień ten źle się zaczął już z samego rana: o 4:59 pociąg PKP Intercity „Zamenhof” z Białegostoku do Warszawy wykołoił się na rozjeździe, gdy opuszczał stację początkową.

Sygnał, którego miało nie być

Stacja Białystok przechodzi obecnie modernizację. Jak ustalili dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”, w nocy poprzedzającej wykołoienie prowadzone były na rozjeździe prace z zakresu automatyki – do 4:20 trwała przerwa w ruchu i pierwszym pociągiem, który wyruszył z Białegostoku po jej zakończeniu, był właśnie „Zamenhof”. Dowiadujemy się też, że już wcześniej występowały problemy z tym rozjazdem – w ostatnich miesiącach kilkakrotnie dochodziło do sytuacji, że nastawniczy musiał na miejscu sprawdzać ustawienie zwrotnicy.

Wyjazd pociągu „Zamenhof” ze stacji Białystok odbył się na podstawie podanego na semaforze sygnału zastępczego, a więc z pominięciem urządzeń zabezpieczających. Ze względu na trwającą modernizację wyjazdy z Białegostoku w stronę Warszawy na sygnał zastępczy już kilka miesięcy wcześniej stały się standardem. A przypomnijmy, że w 2012 r. – po katastrofie pod Szczekocinami, gdzie pociągi zderzyły się po otrzymaniu sygnałów zastępczych – spółka PKP PLK obwieściła, że „na wszystkich nowych inwestycjach tymczasowa organizacja ruchu będzie się odbywać bez stosowania jazd na sygnał zastępczy”.

Do wykołoienia w Białymstoku doszło w tak niefortunnym miejscu, że zablokowany został wyjazd nie tylko w stronę Warszawy, ale także Olsztyna i Siedlec, co na kilka godzin odcięło węzeł białostocki.

Zderzenie i wykołoienie

Zanim udało się udrożnić ruch w Białymstoku i zniwelować zakłócenia, które rozlały się już na resztę kraju, doszło do wypadku w kolejnym ważnym punkcie sieci.

O 12:10 w Skierniewicach nadjeżdżający z Warszawy pociąg Kolei Mazowieckich zderzył się ze składem PKP Cargo relacji Nidzica – Sitkówka-Nowiny. Wjeżdżały one od strony Żyrardowa równolegle – pociąg Kolei Mazowieckich torem pierwszym, a skład towarowy torem drugim.

Jadący z 30-minutowym opóźnieniem pociąg Kolei Mazowieckich miał, według informacji przedstawionych przez PKP PLK, zatrzymać się pod semaforem jazdowym, aby przepuścić skład PKP Cargo – to on na stację Skierniewice wjechać miał pierwszy, przecinając tor, po którym nadjeżdżał pociąg osobowy. – Najprawdopodobniej maszynista pociągu Kolei Mazowieckich pominął wskazujący sygnał „stój” semafor jazdowy przy torze nr 1 i kontynuował jazdę – powiedział Skubiszyński i dodał, że skład ten minął semafor z prędkością 100 km/h. – Maszynista pociągu PKP Cargo wcisnął Radio-Stop.

Prawo serii

Jednego dnia doszło do kilku wykołoien w różnych częściach Polski. Ujawniamy okoliczności ostatnich zdarzeń na polskiej kolei



• Lokomotywa PKP Cargo wykołoiena wskutek zderzenia z pociągiem Kolei Mazowieckich. Skierniewice, 24 sierpnia 2023 r.

Nie udało się zatrzymać pociągów przed rozjazdem, na którym przecinały się ich drogi przebiegu – prowadząca skład towarowy lokomotywa ET41 uderzyła w bok elektrycznego zespołu trakcyjnego Kolei Mazowieckich i wykołoiła się.

Wkrótce potem nadeszła wiadomość ze stacji Poznań Starołęka, że o 12:57 z szyn wypadło osiem wagonów składu towarowego PKP Cargo. W czwartek 24 sierpnia miało ponadto miejsce wykołoienie lokomotywy przewoźnika Freightliner na stacji Zamość Bortatycze.

Burza w Zgierz

Niespełna tydzień przed feralnym czwartkiem doszło do wypadku na stacji Zgierz. 19 sierpnia 2023 r. wykołoił się tu pociąg PKP Intercity „Chemik” relacji Płock – Katowice.

Wszystko zaczęło się od burzy, która poprzedniego dnia przeszła przez województwo łódzkie. – Wskutek wyładowań atmosferycznych, potężnej burzy urządzenia komputerowe uległy pewnym uszkodzeniom – oznajmił wiceprezes PKP PLK. – Mimo zabezpieczeń przepięciowych, zostały uszkodzone.

Lokalne Centrum Sterowania w Zgierzu – które od końca 2021 r. zdalnie zarządza ruchem na odcinku z Łęczycy do Łodzi Żabiańca – około 14:40 utraciło kontrolę nad urządzeniami stacyjnymi i liniowymi. W efekcie ruch w rejonie Zgierza był przez kilka godzin wstrzymany, a następnie zaczął odbywać się w sposób prowizoryczny, o czym Mirosław Skubiszyński powiedział na konferencji prasowej: – Wdrożone zostały zasady prowadzenia ruchu przy pomocy personelu na gruncie – przy pomocy zwrotnicznych. Dyżurny ruchu został

wyposażony we wsparcie przełożonych – we wsparcie zawiadowcy.

W tych warunkach odbywał się przejazd „Chemika”: jego droga przebiegu nie była ustawiona w systemie sterowania i odbywała się na podstawie sygnału zastępczego. Na stacji Zgierz pociąg błędnie skierowano w stronę mijanki Łódź Marysin, a więc na linię prowadzącą do stacji Łódź Widzew, podczas gdy trasa „Chemika” wiedzie przez Łódź Żabieniec i Łódź Kaliską. Przez to pociąg musiał cofać. I wtedy doszło do wykołoienia.

– Mimo różnych doniesień medialnych, absolutnie – podkreślam: absolutnie – nie doszło tam do skierowania pociągu w kierunku linii w sposób niewyznaczony w rozkładzie jazdy – zaprzeczył wiceprezes PKP PLK. Tyle że o błędnym wyprawieniu pociągu mówi meldunek widniejący w Systemie Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej spółki PKP PLK: „Podczas cofania mylnie skierowanego pociągu w kierunku Łódź Marysin nr 14100/1 (PKP INTERCITY Spółka Akcyjna) relacji Płock – Katowice na stacji Zgierz wykołoił się trzeci wagon za lokomotywą” [pisownia oryginalna].

– To zdarzenie jest przedmiotem analiz i badania – dodał Mirosław Skubiszyński, aby następnie od razu zasugerować, że za cały ciąg zdarzeń, który zapoczątkowała awaria systemu komputerowego, odpowiedzialny jest szeregowy pracownik: – W tej chwili czynności komisji kolejowej dotyczące stacji Zgierz bardzo mocno przyglądają się prawidłowości postępowania zwrotniczego. I ten wątek będziemy bardzo mocno badać.

Pociągiem „Chemik” podróżowało 126 osób – nikomu nic się nie stało. Nikt też nie zginął, ani nie został ranny w serii wykołoien, która miała miejsce 24 sierpnia 2023 r.

KAROL TRAMMER

Przesiadki po mazowiecku

Samorząd województwa mazowieckiego zapowiedział w oficjalnym dokumencie, że będzie działał na rzecz eliminowania przesiadek i rozwijał połączenia bezpośrednie. W rzeczywistości nic z tego nie będzie

Pasażerowie nie lubią przesiadek. W polskich warunkach często bowiem wiążą się one z koniecznością zakupu biletów na różne spółki, skomunikowaniami znikającymi przy kolejnych korektach rozkładu jazdy, nie zawsze czekającymi na siebie pociągami oraz koniecznością biegania po kładkach czy przez przejścia podziemne.

„Regionalny plan transportowy województwa mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku” wśród planowanych działań mających na celu poprawę oferty przewozowej Kolei Mazowieckich wymienia zwiększenie częstotliwości, poprawę punktualności oraz właśnie minimalizowanie konieczności przesiadek. Dokument – uchwalony przez zarząd województwa wiosną 2022 r. – został opracowany w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego przez Departament Nieruchomości i Infrastruktury. Ta jednostka – odpowiadając równocześnie za organizację połączeń kolejowych – ma bezpośredni wpływ na to, w jakich relacjach kursują pociągi Kolei Mazowieckich i na jakich trasach zapewniane są bezpośrednie podróże. Ale na razie departament, który stworzył regionalny plan transportowy, robi wszystko, by nie zrealizować zapisów, które sam zawarł w tym dokumencie.

Gorsza oferta

Problem kłopotliwych przesiadek na sieci Kolei Mazowieckich regularnie zgłaszają radni sejmiku województwa.

Wojciech Zabłocki z sejmikowego klubu Prawa i Sprawiedliwości w interpelacji z czerwca 2022 r. zwracał uwagę, że „w dzień roboczy są tylko trzy pociągi bezpośrednie z Wyszkowa do Warszawy i tylko dwa bezpośrednie z Warszawy do Wyszkowa. Pozostałe połączenia są pośrednie z przesiadką w Tłuszczu”, dodając, że „jest to przykład tego, że Koleje Mazowieckie dostosowują ofertę do obiegów taboru, a nie do potrzeb przewozowych”.

Już w 2019 r. postulował scalenia połączeń Ostrołęka – Wyszków – Tłuszcz i Tłuszcz – Warszawa Wileńska w jedną relację przedstawiło stołeczne stowarzyszenie Miasto Jest Nasze. „Na całej trasie Warszawa – Wyszków kierowcy mogą korzystać z drogi ekspresowej S8. Natomiast oferta kolei jest gorsza niż 30 lat temu” – alarmował ruch miejski, przypominając, że pod koniec lat 80. z Warszawy do Wyszkowa kursowało na dobę 11 bezpośrednich pociągów (część z nich jechała dalej do Ostrołęki). W szczycie popołudniowym odjeżdżały one ze stacji Warszawa Wileńska o 14:00, 14:40, 15:40, 16:20, 17:20, 18:20, a ostatni wieczorny pociąg wyruszał o 23:20.

Dziś przeszkodą dla zwiększenia liczby bezpośrednich połączeń okazuje się być



• Przesiadka w Małkini: pasażerowie, którzy przyjechali pociągiem z Czyżewa, przechodzą do pociągu, który zawiezie ich dalej w kierunku Warszawy Wileńskiej.

nowoczesny tabor. Z 61 nowo zakupionych składów ER160 Flirt Kolei Mazowieckich 16 sztuk zostało przypisanych do obsługi relacji Warszawa – Wołomin Słoneczna – Tłuszcz i nie mogą one kursować na innych trasach, jeśli przewoźnik nie uzyska zgody Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Jak przy tym informuje samorząd województwa, infrastruktura peronowa na stacji Wyszków oraz przystankach Rybienko i Lucynów i tak nie jest dostosowana do zespołów ER160.

Jednak nie wszystkie pociągi kursujące w relacji Warszawa Wileńska – Tłuszcz obsługiwane są nowymi składami. Wciąż na tej trasie obsługę dużej części połączeń zapewniają zmodernizowane zespoły EN57AL, które bez przeszkód formalnych czy technicznych mogłyby kursować w wydłużonej relacji w kierunku Wyszkowa i Ostrołęki – zresztą to właśnie składy EN57AL w podwójnym zestawieniu obsługują nieliczne połączenia bezpośrednie z Ostrołęki i Wyszkowa do Warszawy.

Byłe nie z przesiadką

Wszystko zaczyna coraz bardziej wyglądać na wynajdywanie kolejnych powodów, aby nie oprzeć obsługi linii Ostrołęka – Wyszków – Tłuszcz na pociągach kursujących bezpośrednio do i z Warszawy.

Wcześniej Koleje Mazowieckie niechęć do scalenia relacji pociągów Ostrołęka – Tłuszcz i Tłuszcz – Warszawa tłumaczyły tym, że między Ostrołęką a Tłuszczem jest mniej pasażerów, natomiast między Tłuszczem a Warszawą znacznie więcej, przez co pociągi na tych odcinkach wymagają innej pojemności. Przewoźnik nie chciał przy tym dostrzec, że na linii Ostrołęka – Wyszków – Tłuszcz nieliczne pociągi jadące wprost do

Warszawy przyciągają więcej pasażerów niż te, które kończą bieg w Tłuszczu.

W 2017 r. serwis internetowy Stacja Wyszków przeprowadził z 335 mieszkańcami Wyszkowa i okolic ankietę dotyczącą oczekiwań odnośnie połączeń kolejowych. 86% osób wskazało, że najbardziej od podróży koleją do stolicy odpycha ich konieczność przesiadania się w Tłuszczu. Natomiast ruch Miasto Jest Nasze w 2019 r. zaznaczał, że „pasażerowie skazani są na uciążliwe przesiadki w Tłuszczu, gdzie w codziennych podróżach muszą biegać między składami zatrzymującymi się przy różnych peronach”.

W międzyczasie zajęto się poprawą wygody przesiadek w Tłuszczu – dziś już odbywają się one przeważnie w ramach jednego peronu. – Koleje Mazowieckie przy tworzeniu rozkładów jazdy dbają o odpowiednie skomunikowania dla podróźników. Zależy nam, żeby były one jak najdogodniejsze. Natomiast kwestia ustalania konkretnych krawędzi peronowych przy przesiadkach jest w gestii spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Niestety z uwagi na uwarunkowania ruchowe nie zawsze możliwe są skomunikowania przy tym samym peronie – mówi rzeczniczka prasowa Kolei Mazowieckich Donata Nowakowska i dodaje, że przedmiotem szczegółowych ustaleń z PKP PLK były skomunikowania właśnie w Tłuszczu, a także na stacji Małkinia, gdzie pasażerowie Kolei Mazowieckich muszą przesiadać się między pociągami relacji Warszawa – Małkinia i Małkinia – Czyżew.

Jedna granica, dwie przesiadki

Obsługę odcinka z Małkini w stronę ►

► województwa podlaskiego Koleje Mazowieckie rozpoczęły w grudniu 2020 r. Najpierw pociągi kursowały do Szulborza Wielkiego, czyli ostatniego przystanku przed granicą województw. Pasażerowie jadący w tym kierunku musieli przesiadać się w Małkini. Radny Koalicji Obywatelskiej Bartosz Wiśniakowski pisał w interpelacji: „Zmuszanie podróżnych do przesiadki na stacji Małkinia w celu kontynuacji przejazdu o trzy przystanki dalej, jest w mojej ocenie skrajnie nieefektywnym modelem planowania oferty przewozowej”.

Argument trafił do mazowieckich kolejarzy, bo w grudniu 2021 r. wszystkie pociągi zaczęły kursować jako bezpośrednie, dodatkowo we wrześniu 2022 r. wydłużono ich relacje do Czyżewa, czyli pierwszej stacji na terenie województwa podlaskiego. Jednak już w grudniu 2022 r. wrócono do dzielenia połączeń na osobne relacje Warszawa – Małkinia i Małkinia – Czyżew.

Od przełomu 2023 i 2024 r. oferta na styku województw mazowieckiego i podlaskiego ma zacząć funkcjonować w docelowym kształcie. Pociągi podlaskiego Polregio będą kursować tylko w relacji Białystok – Czyżew (obecnie część z nich dociera do Małkini), a pociągi Kolei Mazowieckich będą jeździć od Czyżewa do Małkini, tak jak obecnie. Z przedstawionego projektu rozkładu jazdy, który wejdzie w życie w grudniu 2023 r., wynika, że Koleje Mazowieckie nadal będą opierać obsługę odcinka Małkinia – Czyżew nie na bezpośrednich połączeniach z i do Warszawy, lecz na oddzielnych pociągach kursujących tylko tym krótkim odcinkiem. W tej sytuacji podróżujący między Mazowszem a Podlasiem będą musieli przesiadać się dwa razy: i w Małkini, i w Czyżewie.

Optymalnego rozwiązania nie będzie

Zmuszanie pasażerów do przesiadek na granicy województwa mazowieckiego kłóci się z regionalnym planem transportowym. Stwierdza on bowiem: „Ważna jest wspólna oferta na stykach województw. Duże znaczenie w odbiorze i korzystaniu z pasażerskiego transportu kolejowego mają przesiadki na pierwszej stacji za granicą województwa. W takich przypadkach optymalnym rozwiązaniem jest podpisanie porozumień z organizatorem przewozów na terenie sąsiedniego województwa i wykonywanie przewozów na dłuższych trasach na zasadzie wymienności”.

Samorząd województwa mazowieckiego nie jest w stanie wypracować takiego optymalnego rozwiązania chociażby z samorządem województwa łódzkiego, aby zapewnić codzienne bezpośrednie połączenia na trasie Radom – Łódź. Podróżujący Kolejami Mazowieckimi z Radomia muszą przesiadać się w Drzewicy, by stąd w stronę Łodzi kontynuować podróż Łódzką Koleją Aglomeracyjną. Problem w tym, że nie wszystkie pociągi są skomunikowane, w niektórych przypadkach czas na przesiadkę sięga aż 50-55 min., a przy dokonywanych co dwa-trzy miesiące korektach rozkładu jazdy skomunikowania pojawiają się i znikają. To wszystko powoduje, że pasażerom trudno na tej trasie zaufać kolei. A przewoźnik rozkłada



• Drzewica na pograniczu województw: pasażerowie pociągu Kolei Mazowieckich z Radomia czekają na kontynuowanie podróży w stronę Łodzi pociągiem Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej.

ręce nad niezadowalającą frekwencją, dodatkowo uznając, że jest to argument przeciwko poprawie oferty: – *Nie zakładamy uruchomienia połączenia Radomia z Łodzią, bo są tam niewielkie potoki pasażerskie – oznajmił wiosną 2023 r. członek zarządu Kolei Mazowieckich Dariusz Grajda.*

Samorząd województwa mazowieckiego od dłuższego czasu informuje o rozmowach prowadzonych z sąsiadami. – *Ewentualna poprawa oferty przewozowej na stykach województw uzależniona jest od woli i wspólnych uzgodnień. Obecnie trwają rozmowy z województwami łódzkim i warmińsko-mazurskim w sprawie stworzenia wspólnej oferty na stykach – informuje Marta Milewska z kancelarii marszałka województwa mazowieckiego. – Nie jest znany termin zakończenia rozmów oraz ewentualnych dalszych decyzji.*

Znana jest już decyzja o sposobie obsługi trasy Ostrołęka – Chorzele – Szczytno – Olsztyn na styku z województwem warmińsko-mazurskim. Reaktywowane w czerwcu 2023 r. pociągi Kolei Mazowieckich z Ostrołęki do Chorzel nadal będą kursować tylko w tej relacji, a warmińsko-mazurskie Polregio uruchomi od grudnia 2023 r. pociągi w relacji Olsztyn – Chorzele. Część połączeń Kolei Mazowieckich i Polregio ma być ze sobą skomunikowana w Chorzelach.

Będzie to więc kolejny ciąg, na którym nie uda się wprowadzić wskazywanego przez „Regionalny plan transportowy województwa mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku” rozwiązania w postaci wspólnej obsługi przez dwóch przewoźników. Zamiast pociągów Kolei Mazowieckich i Polregio wymiennie kursujących na całej trasie Ostrołęka – Olsztyn, pasażerowie otrzymają niepewne przesiadki na granicy województw.

Portal straszenia pasażera

Prowadzona przez PKP Polskie Linie Kolejowe wyszukiwarka rozkładu jazdy dostępna w aplikacji i na stronie internetowej Portal Pasażera próbuje straszyć podróżnych połączeniami, które zawierają w sobie kilkuminutowe przesiadki, i wyświetla taki komunikat: „Przesiadka ma bardzo krótki

czas, który może być niewystarczający! Należy pamiętać, że w niektórych przypadkach czas na dojsie do peronu przesiadkowego może być dłuższy niż wybrany minimalny czas na przesiadkę”.

Komunikat ten podawany jest nawet wtedy, gdy jednocześnie widnieje informacja o tym, że pociąg będzie czekał na pasażerów z opóźnionego pociągu, a skomunikowanie – tak jak na stacjach Tuszczy i Małkini – odbywa się przy jednym peronie, a więc przejście z jednego do drugiego pociągu zajmuje kilkanaście sekund.

Ponadto Portal Pasażera nie zawsze podaje podróżnym najdogodniejsze stacje na przesiadkę, wskazując na przykład, że z pociągów relacji Warszawa Lotnisko Chopina – Warszawa Centralna – Modlin do szynobusów w kierunku Płońska i Sierpca należy przesiąść się na stacji Modlin, choć wymaga to przejścia z peronu drugiego na peron pierwszy wysoką kładką. Tymczasem przesiadka między tymi pociągami w Nowym Dworze Mazowieckim, a więc stacją wcześniej, odbywa się w ramach jednego peronu.

Nie jest możliwe

W samorządzie województwa pytamy, kiedy regionalny plan transportowy zacznie być wdrażany i standardem staną się połączenia bezpośrednie w takich relacjach jak Warszawa – Wyszaków – Ostrołęka, Warszawa – Czyżew czy w głąb sąsiednich województw. Okazuje się, że przeszkodą jest przebudowa węzła warszawskiego: – *Prace modernizacyjne na stacji Warszawa Zachodnia i na linii średnicowej powodują, że rozkład jazdy pociągów Kolei Mazowieckich wymuszony jest wprowadzaniem przez PKP PLK ograniczeniami. Pociągi kursują w skróconych relacjach, są kierowane na zmienione trasy, a rozkład jazdy pociągów ulega licznym zmianom – odpowiada Marta Milewska. – Obecnie i w perspektywie kilku najbliższych lat nie jest możliwe planowanie modyfikacji oferty przewozowej Kolei Mazowieckich w celu zapewnienia połączeń bezpośrednich.*

„Z BIEGIEM SZYN”: Półtora roku temu w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe powstał raport na temat wąskich gardel. Wskazał on wiele miejsc pogarszających przepustowość sieci kolejowej, także na odcinkach niedawno zmodernizowanych. Co już zrobiono w celu wyeliminowania problemów ukazanych w raporcie?

IRENEUSZ MERCHEL: O tym, że mamy problemy z przepustowością, mówiło się od dłuższego czasu. Moją decyzją został powołany zespół mający przeanalizować całą sieć kolejową pod tym kątem. W raporcie, który powstał w 2022 r., zdefiniowaliśmy 783 wąskie gardła. Część z nich istniała właściwie od zawsze, część to skutek tendencji zwijania kolei w latach 90., przejawiającej się chociażby w likwidowaniu mijanek. Trzeba też powiedzieć, że dużo wąskich gardel powstało od lat 90. w wyniku realizacji modernizacji. Oszacowaliśmy, że takich poinwestycyjnych wąskich gardel jest dokładnie 247.

– Diagnoza jest już znana, ale jakie na jej podstawie podjęto decyzje, aby sytuacja jak najszybciej zaczęła ulegać poprawie?

– Najpierw jednoznacznie postanowiliśmy, że przy opracowywaniu dokumentacji studialnych czy projektowych nie ma prawa zapaść decyzja o likwidacji jakiegokolwiek mijanki czy zdegradowaniu stacji do roli przystanku osobowego. Chodzi nie tylko o naprawę dawnych błędów, ale bardzo ważne było dla mnie też zatrzymanie większego procesu. Gdy w 2016 r. zaczęliśmy realizację wcześniej zaplanowanych inwestycji z nowej perspektywy unijnej, nagle okazywało się, że w ramach tych zadań planuje się degradację stacji. Jak zaczęło to do mnie docierać, powiedziałem: stop. Niestety nie wszystko udało się uratować – zwłaszcza w tych przypadkach, gdy były już podpisane umowy z wykonawcami. Choć na przykład w trakcie modernizacji na linii Olsztyn – Działdowo podjęliśmy decyzję o dobudowaniu mijanki Kozłowo. Gdyby nie powstała, pociągi nie byłyby w stanie mijać się na 24-kilometrowym odcinku między Nidzicą a Działdowem.

– Jaki jest plan usuwania wąskich gardel?

– Opracowaliśmy harmonogram oraz określiliśmy priorytety usuwania wąskich gardel. W nowym „Krajowym Programie Kolejowym do 2030 r.” na ten cel została zaplanowana kwota 5,8 mld zł. Starczy nam to na zrealizowanie zadań w ponad 50 lokalizacjach. Wąskimi gardłami będziemy też zajmować się w ramach przedsięwzięć modernizacyjnych. Zakładamy więc, że w ciągu najbliższych sześciu, siedmiu lat wyeliminujemy około 100 wąskich gardel – tych najbardziej uciążliwych, wymagających działania w pierwszej kolejności.

– Które wąskie gardła są najpilniejsze do wyeliminowania?

– Należy zaznaczyć, że mamy do czynienia z różnego rodzaju wąskimi gardłami. Niektóre wymagają zmodyfikowania już trwających inwestycji. Przykładem jest modernizacja odcinka Ełk – Giżycko, którą już rozszerzyliśmy o budowę mijanek Woszczelce i Siedliska. Trzeba patrzeć perspektywnie

„Sto wąskich gardel”

„Nie ma prawa zapaść decyzja o likwidacji jakiegokolwiek mijanki czy zdegradowaniu stacji do roli przystanku” – mówi prezes spółki PKP Polskie Linie Kolejowe **IRENEUSZ MERCHEL**



• Prace przy odbudowie stacji Sadurki, realizowane wkrótce po jej zlikwidowaniu w ramach modernizacji magistrali Warszawa – Lublin.

– ruch na tym odcinku wzrośnie, bo przecież nie wszystkie pociągi, które przyjadą linią Rail Baltica z krajów bałtyckich, będą jechać z Ełku do Białegostoku i Warszawy, lecz część będzie kierować się do Olsztyna i Poznania. Są też takie przykłady jak jednotorowa łącznica, którą pociągi zjeżdżają z Centralnej Magistrali Kolejowej w kierunku Krakowa. Istnieje tu konieczność dobudowy drugiego toru. Chcemy, żeby ten projekt realizowany był wkrótce, ale jeszcze konieczne jest przygotowanie dokumentacji. Zamiar jest taki, żeby za dwa, trzy lata rozpocząć prace budowlane. Są również takie przypadki jak most na Nadodrzańce, który znajduje się w złym stanie: jeden tor na nim jest nieczynny i pociągi na odcinku Księginice – Brzeg Dolny muszą w dwóch kierunkach jeździć jednym torem. Remont mostu chcemy zacząć jak najszybciej. Koszt będzie duży, grubo ponad 100 mln zł, ale ze względu na duży ruch pasażerski i towarowy na trasie Wrocław – Głogów – Zielona Góra jest to bardzo poważne wąskie gardło.

– Most ten jest uszkodzony od powodzi w 1997 r. Czy eliminowaniu takich zaszłości



IRENEUSZ MERCHEL jest prezesem spółki PKP Polskie Linie Kolejowe od 2016 r. W latach 1998-2016 kierował Zakładem Linii Kolejowych w Olsztynie. Pracę na kolei rozpoczął w 1970 r.



Istnienie wewnętrznego raportu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe na temat wąskich gardel i problemów z przepustowością - występujących także na świeżo zmodernizowanych liniach - zostało ujawnione przez dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” w 2022 r.

nie miał służyć uchwalony przez rząd w 2018 r. program „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 r.”? Co zatem dał spółce PKP PLK ten wart ponad 20 mld zł program?

– Zanim program utrzymaniowy został przyjęty, spółka musiała co roku występować o dofinansowanie z budżetu państwa. Nie było stabilizacji. Program przede wszystkim więc zapewnił wieloletnie finansowanie utrzymania infrastruktury kolejowej. Jednak oczywiste jest, że w ciągu pięciu lat nie da się nadrobić czterdziestoletnich zaległości.

– No właśnie, na sieci kolejowej wciąż są miejsca, które wyglądają tak jakby program utrzymania nie było. Choćby odcinek Kluczbork – Oleśnica, na którym w rejonie Namysłowa na jednym torze jest ograniczenie prędkości do 20 km/h i pociągi pasażerskie w dwóch kierunkach kursują drugim torem, zapewniającym prędkość 50 km/h.

– Chcę uspokoić, że ten program się nie kończy. Obecnie finalizowane są prace nad kolejną jego edycją na lata 2024-2028. Dlatego jestem spokojny, że otrzymamy środki finansowe na kolejne lata. Daje to nie tylko bezpieczeństwo i stabilizację finansowania, ale zakłada także jego systematyczny wzrost w każdym roku. To o tyle istotne, że zmodernizowane linie kosztują więcej – im nowocześniejsze urządzenia budujemy i im większa jest zapewniona prędkość maksymalna, tym bardziej kosztowne staje się utrzymanie.

ROZMAWIAŁ KAROL TRAMMER

Sprytne dwa tory

Mijanki dynamiczne umożliwiają mijanie się pociągów bez postoju. W Polsce do tego rozwiązania wciąż podchodzi się z rezerwą

Polska sieć kolejowa wzbogaciła się o nowy odcinek dwutorowy. Powstał on w ramach wykonanej w latach 2020-2022 modernizacji odcinka Toruń Wschodni – Chełmża na linii w kierunku Grudziądza. Wykorzystano fakt, że na odcinku 2,5 km równoległe do niej wybiega ze stacji Toruń Wschodni linia do bazy paliwowej w Zamku Bierzgowskim. W miejscu, gdzie te obydwie jednotorowe linie się rozchodzą, zbudowano między nimi rozjazd (posterunek Toruń Mokre, zdalnie sterowany z Torunia Wschodniego). W ramach prac tor linii towarowej również został wyremontowany: na odcinku Toruń Wschodni – Toruń Mokre podniesiono na nim prędkość z 30 km/h do 100-120 km/h. Stworzony w ten sposób dwutorowy odcinek zwiększył elastyczność prowadzenia ruchu: pociąg w stronę Grudziądza może ruszyć z Torunia Wschodniego bez czekania aż do tej stacji dotrze skład z naprzeciówka. Pociągi mogą minąć się w trakcie jazdy.

Mijanki niedynamiczne

Zapewnienie możliwości mijania się pociągów w trakcie jazdy rozważane było przy okazji zrealizowanej w latach 2018-2021 modernizacji jednotorowej linii Działdowo – Olsztyn. Równoległe do niej wybiega ze stacji Nidzica nieczynna linia do Wielbarka. Zakładano, że jej fragment biegnący wzdłuż linii olsztyńskiej przejdzie remont i elektryfikację, a w miejscu, gdzie linie się rozchodzą, przewidywano rozjazdy między nimi. Tym sposobem powstałby dwutorowy fragment o długości 2,5 km, na którym pociągi łączące Warszawę, Działdowo i Olsztyn miały mijać się jadąc, a więc bez konieczności dłuższych postojów na przepuszczanie się na stacji Nidzica. Jednak ostatecznie zrezygnowano ze stworzenia mijanki dynamicznej (tak określa się odcinki, na których pociągi mijają się podczas jazdy). Zamiast tego zapadła decyzja o odbudowie zlikwidowanej w 1994 r. klasycznej mijanki Kozłowo między Działdowem a Nidzicą.

Stworzenie mijanki dynamicznej było już dekadę temu brane pod uwagę w czasie prac studialnych dotyczących linii Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń. Zamysł był taki, aby dwutorowy odcinek o długości 5,5 km powstał między stacjami Milówka i Rajcza.

Dynamiczna zagranica

Jak działają mijanki dynamiczne można zobaczyć za polską granicą. Na linii Berlin –



• Pociąg relacji Toruń Główny – Grudziądz zjeżdża z nowego odcinka dwutorowego, który powstał poprzez połączenie dwóch równoległe wybiegających z Torunia linii jednotorowych.

Strausberg – Kostrzyn istnieją dwa odcinki mijankowe: Strausberg – Rehfelde o długości 3 km i Trebnitz – Seelow-Gusow o długości 10 km. Rozkład jazdy jest tak ułożony, że pociągi mijają się na tych dwutorowych fragmentach linii, dzięki czemu na żadnej stacji pośredniej nie mają dłuższych postojów na przepuszczanie się.

W Niemczech mijanki dynamiczne funkcjonują też między innymi na kolejach miejskich S-Bahn w Hamburgu i Berlinie czy na linii z Lipska do Chemnitz: kursujące nią regionalne ekspresy mijają się w połowie tego ciągu – na 6-kilometrowym odcinku dwutorowym między stacjami Geithain i Narsdorf. Licząca 5 km długości mijanka dynamiczna znajduje się też w połowie jednotorowej linii łączącej dwa największe miasta landu Szlezwik-Holsztyn: Kilonię i Lubekę. Wkrótce koło Kremmen na linii Berlin – Neuruppin ma rozpocząć się budowa dwutorowego fragmentu o długości 6 km, co wpisuje się w plan podwojenia częstotliwości kursowania pociągów na tej trasie.

W Słowacji na 230-kilometrowej linii z Koszyc do Zwolenia istnieje osiem odcinków mijankowych o długości od 3 do 15 km.

Podejście do mijania się

W Polsce z dużą rezerwą podchodzi się do mijanek dynamicznych: – *Ich wprowadzenie jako rozwiązania systemowego miałoby uzasadnienie dopiero w przypadku opracowania stałego cyklicznego rozkładu jazdy pociągów obejmującego całą sieć kolejową* – mówi Przemysław Zieliński ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. – *W obecnym podejściu do tworzenia rozkładu jazdy mijanie się pociągów wypada w różnych miejscach, co nie pozwoliłoby na wykorzystanie w pełni tego rozwiązania.*

Tymczasem z deklaracji składanych przez prezesa PKP PLK wynika, że spółka ta chciałaby, aby pociągi – tak jak w innych krajach Europy – kursowały w równych taktach co 30, 60 czy 120 minut. – *Naszym celem jest wprowadzenie cyklicznego rozkładu jazdy. Ma to zwiększyć atrakcyjność kolei dla pasażerów* – oznajmił Ireneusz

Merchel na zorganizowanej przez PKP PLK w maju 2023 r. konferencji „Kolej – transport przyszłości”. – *Wierzymy, że stałe godziny odjazdów w każdej relacji będą stanowić o jakości oferty skierowanej do pasażerów.*

Ewentualna przepustowość

W PKP PLK bez większego przekonania podchodzi się nie tylko do mijanek dynamicznych, ale też do usprawnień podobnych do tego z Torunia, czyli poprawy przepustowości węzłów poprzez niewielkie modyfikacje układów torowych.

Ostatnio pojawiła się koncepcja odbudowy na terenie węzła w Jeleniej Górze posterunku odgałęźnego Dębowa Góra. Funkcjonował on do 1993 r. w miejscu, gdzie rozchodzą się jednotorowe linie do Lubania i Szklarskiej Poręby – od stacji Jelenia Góra biegną one wzdłuż siebie przez 3,5 km.

O zamiarze odbudowy posterunku Dębowa Góra spółka PKP PLK poinformowała w odpowiedzi na zapytanie wrocławskiej organizacji Akcja Miasto o planowane inwestycje na Dolnym Śląsku. W piśmie PKP PLK koszt odbudowy oszacowano na 32 mln zł. Okazuje się jednak, że na razie jest to tylko luźno rzucony pomysł: – *Odbudowa posterunku Dębowa Góra nie jest ujęta w programach inwestycyjnych. Nie oznacza to, że prace nie będą realizowane w dalszej części perspektywy finansowej na lata 2021-2027. Będzie to zależne od możliwości zapewnienia finansowania* – powiedział magazynowi „Z Biegiem Szyn” Przemysław Zieliński. – *Ewentualna odbudowa posterunku zwiększyłaby przepustowość oraz możliwości prowadzenia ruchu na obszarze węzła w Jeleniej Górze.*

Przekształcenie dwóch równoległych odcinków jednotorowych w szlak dwutorowy pozwoliłoby wyeliminować dłuższe postoje pociągów Kolei Dolnośląskich relacji Wrocław – Szklarska Poręba, które na stacji Jelenia Góra muszą oczekiwać na składy jadące w przeciwnym kierunku. Pytanie tylko, czy odbudowa posterunku odgałęźnego Dębowa Góra w ogóle zostanie zrealizowana.

KAROL TRAMMER

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Zmieniając

Kiedy na łące koło rzeki ujrzysz z daleka rzeźbę, to spodziewasz się figury św. Jana Nepomucena, postawionego, by chronił przed powodzią. Ale nad Rawką, w rejonie, gdzie ją zasila dopływ Białka, nie stoi Nepomucen, lecz blok granitu dla Marii Grzegorzewskiej. W pobliżu bowiem jest wieś Wołucza, gdzie Grzegorzewska ujrzała świat. Była założycielką polskiej pedagogiki specjalnej i instytucji, gdzie tego nauczano. Stworzyła Państwowy Instytut Pedagogiki Specjalnej, któremu z czasem zmieniono nazwę na Państwowe Studium Pedagogiki Specjalnej. Także i Studium nie ostało się, bo je nazwano Wyższą Szkołą Pedagogiki Specjalnej, zaś Szkołę przemianowano na Akademię Pedagogiki Specjalnej. Jedni coś autentycznie tworzą, inni zmieniają dziełu nazwę, być może wierząc, iż również oni są twórcami – godnymi chwały.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Słowiniec”

Warszawa Centralna – Gdynia Główna

Pociąg „Słowiniec” kursuje z Warszawy do Trójmiasta. Kończy bieg w Gdyni, tak jakby obawiał się zapuścić na Wybrzeże Słowińskie. Tu nad jeziorami Gardno i Łebsko żyli Słowińcy, zwani też Kaszubami Nadlebskimi. Zajmowali się połowem ryb, w większości byli luteranami i mówili po niemiecku. Gdy po II wojnie światowej Pomorze Środkowe znalazło się w granicach Polski, licząca dwa tysiące osób społeczność Słowińców zaczęła być zmuszana do emigracji. Kaszubi Nadlebscy, którzy nie chcieli opuścić swoich ziem, byli szykanowani. Jak wspominał działacz kaszubski Tadeusz Bolduan w „Studiach Kaszubsko-Słowińskich”, kilka osób, które sprowadziło się na Wybrzeże Słowińskie z głębi Polski, regularnie napadało na Słowińców i ich domy, co skłaniało kolejnych rdzennych mieszkańców do wyjazdu z Polski do Niemiec. Nękańcy Słowińców rzezimieszkowie byli członkami Ochotniczej Rezerwy Milicji Obywatelskiej i wszystko odbywało się z poparciem miejscowego posterunku MO oraz władz powiatowych. O dramacie Słowińców Tadeusz Bolduan alarmował na łamach prasy i w listach do władz w Warszawie. Jego apele nie przyniosły rozwiązania problemu nękania niewielkiej społeczności. W latach 70. XX wieku Wybrzeże Słowińskie opuściła ostatnia grupa Kaszubów Nadlebskich.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Kolej to świetny wybór – dla każdego. Także dlatego, że z promocji PKP Intercity mogą skorzystać różne grupy pasażerów”.

Źródło: miesięcznik „W Podróż. Z PKP Intercity narodowym przewoźnikiem kolejowym”

Wydawca: Time4

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„W EuroCity, w czeskim wagonie gastronomicznym, można zjeść knedle domowej roboty, serwowane przez innego Pavla – Pavla Peterkę. Pan Peterka, podobnie jak Pavel Židlík, jest prawdziwą legendą torów. Obaj, rzecz jasna, się znają i spotykają czasem w wagonie restauracyjnym, by napić się piwa.

Jeśli spytać Pavla, maszynistę, o miejsce na jego trasie, które rzeczywiście darzy miłością, śmiejąc się, udziela zupełnie nieromantycznej odpowiedzi:

– Elektrownia w Mielniku. Po prostu чудо. Ogromna fabryka prądu, mój Wezuwiusz, który widać zresztą z pociągu w drodze do Neapolu. Wypuszczane w powietrze chmury dymu za każdym razem wyglądają inaczej, światło też odgrywa tu niemalą rolę. I wiatr. Człowiek czuje się jak podczas spektaklu w teatrze. Zawsze czekam, aż elektrownia mnie czymś zaskoczy.

Pod Mielnikiem Weltawa uchodzi do Łaby. Krajobraz się otwiera, pociąg przyspiesza do stu sześćdziesięciu kilometrów na godzinę”

Jaroslav Rudiš*, „Stacja Europa Centralna”
(tłumaczenie Małgorzata Gralińska)

*urodzony w 1972 r. w Turnovie czeski pisarz i scenarzysta, pisze sztuki teatralne, zbiera stare rozkłady jazdy i mapy kolejowe

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.