

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony historii i teraźniejszości

**Kolej we wszystkich powiatach
i miastach liczących
powyżej 10 tysięcy
mieszkańców.**

**Czy to najszybciej
porzucona obietnica
wyborcza?**



POLITYCZNA REAKTYWACJA

POŁĄCZENIA

Sekret rosnącej frekwencji PKP Intercity

68 milionów – tyle podróży pociągami spółki PKP Intercity zrealizowali pasażerowie w 2023 r. To wzrost o 15% względem 2022 r., w którym podróźni odbyli 59 mln przejazdów.

PKP Intercity kroczy ku celowi, który został postawiony w strategii rozwoju spółki. Dokument ten określa, że w 2030 r. pociągami spółki ma zostać zrealizowanych 88 mln podróży. To dość skromne zamierzenie – do jego osiągnięcia wystarczy bowiem, że przewoźnik będzie poprawiał swój wynik o niespełna 4% rocznie, znacznie tym samym zmniejszając dynamikę wzrostu.

Wynik za 2023 r. jest o prawie 40% lepszy niż w 2019 r., kiedy to pasażerowie odbyli z PKP Intercity 49 mln podróży. Od tego czasu PKP Intercity objęło swoją siecią szereg miast wcześniej pozbawionych połączeń dalekobieżnych: Nysę, Dzierżoniów, Świdnicę, Płock, Sierpc, Brodnicę, Grudziądz, Kwidzyn, Hajnówkę czy Bielsk Podlaski. Miasta te obsługiwane są jednak tylko jednym, dwoma połączeniami dziennie. Ze strategii PKP Intercity wynika, że do 2030 r. pociągi dalekobieżne dotrą również do Łomży, Ostrołki, Mielca, Olecka, Kościerzyny i Kartuz.

Rozbudowując sieć połączeń o nowe linie, nie zawsze dba się o to, aby równocześnie odpowiadać na rosnący popyt i rozwijać ofertę na już istniejących trasach. Z Olsztyna do Warszawy w 2019 r. kursowało osiem pociągów PKP Intercity dziennie. Obecnie jest ich tyle samo.

Na części tras oferta PKP Intercity wciąż nie osiąga poziomu określonego w planie transportowym Ministerstwa Infrastruktury, które dotuje połączenia dalekobieżne (w 2023 r. kwotą 1,8 mld zł). Na przykład z Olsztyna przez Elbląg do Trójmiasta powinno kursować 8-11 pociągów PKP Intercity na dobę, a jeździ ich pięć. Z Wrocławia w kierunku Łodzi powinno wyruszać 8-11 pociągów, a jest ich sześć.

Ostatnio przewoźnik zaczął skupiać się na celowaniu w szczytowy popyt. Od grudnia 2023 r. na trasach Lublin – Warszawa, Białystok – Warszawa i Przemyśl – Rzeszów – Kraków pojawiły się pociągi, które kursują tylko w niedzielne wieczory, a więc w czasie największego zainteresowania na dojazdy do dużych aglomeracji.

Jednym z sekretów rosnących przewozów PKP Intercity są podróżujący na krótsze odległości, których przewoźnik – stosując taryfę dynamiczną – przyciąga atrakcyjnymi cenami biletów. Na przykład na trasie Warszawa – Żyrardów standardowa cena biletu PKP Intercity to 17 zł, ale łatwo dostępne są bilety w cenach promocyjnych od 7 zł do 14,45 zł. Przejazd Kolejami Mazowieckimi z Warszawy do Żyrardowa kosztuje 17,90 zł.

Praktykę oferowania biletów znacznie tańszych niż u przewoźników regionalnych spółka PKP Intercity stosuje na wielu odcinkach (np. Tarnów – Kraków, Katowice – Gliwice czy Strzelce Opolskie – Opole). Od jesieni 2022 r. bilety PKP Intercity są dostępne na internetowej platformie Koleo, która pokazuje ceny u różnych przewoźników. Gdy więc pasażer chce przez Koleo kupić bilet Kolei Wielkopolskich z Poznania do Gniezna za 20,20 zł, ale widzi, że za podróż z PKP Intercity zapłaci 10,45 zł, to decyduje się na przewoźnika dalekobieżnego.

Podbierając pasażerów przewoźnikom regionalnym, PKP Intercity zmniejsza w swoich pociągach dostępność miejsc dla osób chcących odbyć dalszą podróż. Jest to o tyle dotkliwie, że na dużą część połączeń spółka nie sprzedaje biletów, gdy zajęte są wszystkie miejsca siedzące – nawet jeśli pełne obłożenie występuje tylko na fragmencie trasy. W tej sytuacji skuszenie jednego pasażera biletami z Łochowa do Warszawy za 13,20 zł, drugiego biletami z Warszawy do Żyrardowa za 14,45 zł i trzeciego biletami z Twardogóry do Wrocławia za 14 zł może uniemożliwić podróż osobie chcącej pojechać z Białegostoku do Wrocławia, która zapłaciłaby za bilet 85 zł (promocyjne bilety na długie trasy są znacznie trudniej dostępne niż na krótkie odcinki). Przychód PKP Intercity z przewiezienia jednego pasażera byłby większy, ale za to nie można by do statystyki dopisać trzech pasażerów.

Na niektórych trasach miejscówki kończą się już kilka dni przed podróżą – odsyła to pasażerów do konkurencji autobusowej, skłania do skorzystania z samochodu albo wręcz uniemożliwia odbycie podróży.

„W 2030 r. PKP Intercity będzie uruchamiać około dwa razy więcej pociągów niż obecnie” – zapowiada spółka na swojej stronie internetowej. Bez sukcesywnego zwiększania liczby połączeń, a więc zapewniania podaży nadążającej za rosnącym popytem, trend wzrostowy liczby przewożonych pasażerów może przestać być już tak imponujący jak w ostatnich latach. ●

MOBILNOŚĆ

Przystanek Warszawa

W grudniu 2023 r. otwarto przystanek Warszawa Grochów. To już dziesiąty przystanek kolejowy zbudowany w stolicy w XXI wieku. Z nowego peronu mieszkańcy północnej części dzielnicy Grochów mogą dojechać pociągiem do centrum Warszawy w 13 min.



MODERNIZACJE

Po modernizacji wolniej niż przed

Modernizacja na magistrali Warszawa – Poznań miała trwać dwa lata. W czerwcu 2017 r., gdy przystępowano do prac, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zapowiedziała, że zakończą się one do czerwca 2019 r.

Finalnie realizacja robót wydłużyła się o ponad cztery lata. I wciąż nie udało się osiągnąć czasu jazdy atrakcyjniejszego niż przed modernizacją. W pierwszej połowie 2017 r. najszybsze pociągi jechały z Warszawy Centralnej do Poznania Głównego 2 godz. 26 min. Teraz najkrótszy czas jazdy – osiągnięty przez połączenia Berlin-Warszawa-Express – wynosi 2 godz. 30 min.

Spółka PKP PLK zapowiada, że podróże jeszcze nieco się skrócą, gdyż nie wszędzie przebudowana infrastruktura przeszła certyfikację, warunkującą podniesienie prędkości. – Po zakończeniu procesu certyfikacji na wszystkich odcinkach czas przejazdu najszybszych pociągów na trasie Warszawa – Poznań przewidywany jest na 2 godz. 23 min. – mówi Radosław Śledziński z PKP PLK, informując, że na odcinku Sochaczew – Żychlin już rozpoczęto procedurę certyfikacyjną, a aby było to możliwe na odcinku Żychlin – Barłogi, najpierw musi tu zostać uruchomiony nowy system sterowania ruchem. – Między Barłogami a Swarzędzem zakończono już wszystkie prace i uzyskano wymagane pozwolenia dla docelowej prędkości.

Na tej gotowej już części linii znajduje się odcinek, na którym obowiązuje prędkość maksymalna 120 km/h, choć przed modernizacją pociągi pokonywały go z prędkością 160 km/h. Chodzi o krótki, bo liczący 2,3 km, fragment od wjazdu na stację Barłogi do mostu nad Rgilewką. – Projekt nie objął przebudowy układu torowego na stacji Barłogi oraz mostu – przyznaje Śledziński, dodając, że zapewnienie prędkości przed modernizacją nie jest brane pod uwagę. – Zmodernizowana w latach 90. stacja oraz wymienione mostownice w ramach przeprowadzonego w 2014 r. remontu mostu zapewniają płynny i bezpieczny ruch pociągów z prędkością 120 km/h. Utrzymanie obowiązującej obecnie prędkości na niewielkim odcinku nie wpływa istotnie na czas przejazdu.

Nie został ponadto rozwiązany problem łuku w rejonie stacji Koło, na którym pociągi – tak jak przed modernizacją – muszą zwalniać z 160 km/h, by 700-metrowy odcinek pokonać z prędkością ograniczoną do 100 km/h. ●

RUCH

Paradoks na łącznicy

Przejazd z Krakowa do Zakopanego nie wymaga już żadnej zmiany kierunku jazdy. Do wybudowanych w 2017 r. łącznic, które wyeliminowały konieczność zajeżdżania na stacje Kraków Płaszów i Sucha Beskidzka, dołączyła otwarta w grudniu 2023 r. łącznica, dzięki której przestało być też konieczne zajeżdżanie na stację Chabówka.

Z łącznicami wiąże się paradoks, że z jednej strony – eliminując zmianę kierunku jazdy – usprawniają one prowadzenie ruchu, lecz z drugiej strony mogą obniżyć przepustowość. Dla pociągów, które omijają stację Chabówka nową łącznicą, zwiększyła się bowiem odległość między punktami umożliwiającymi mijanie się ze składami jadącymi z naprzeciwka. Z Chabówki do najbliższego takiego punktu w kierunku Krakowa – mijanki Skawa – jest 6,5 km, a do najbliższej w stronę Zakopanego stacji Raba Wyżna jest 5,5 km.

Tymczasem odległość ze Skawy do Raby Wyżnej przy jeździe łącznicą to 10 km. Na całej trasie z Krakowa do Zakopanego jest to najdłuższy odcinek między miejscami, w których mogą mijać się pociągi – ekspres „Tatry” pokonuje go w 14 min. Na ciągu Kraków – Zakopane czas jazdy między kolejnymi punktami umożliwiającymi mijanie się pociągów wynosi średnio 7 min. i nigdzie poza odcinkiem Skawa – Raba Wyżna nie przekracza 10 min.

W pobliżu łącznic spinających linie jednotorowe – aby zniwelować problem pogarszającej się przepustowości – budowane są mijanki. Przed rozpoczęciem budowy łącznicy w Suchej Beskidzkiej stworzono mijankę Zembrzyce Nowe. Jej główne zadanie to zastąpienie stacji Skawce, która zniknęła wraz ze zmianą przebiegu linii Kraków – Zakopane związaną z powstaniem sztucznego Jeziora Mucharskiego, ale zembrzycka mijanka zwiększa też elastyczność prowadzenia ruchu w rejonie łącznicy omijającej stację Sucha Beskidzka. Stworzenie nowej mijanki towarzyszyło także budowie łącznicy, dzięki której pociągi łączące Bielsko-Białą z Krakowem od czerwca 2023 r. przestały zajeżdżać na stację Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – już nie zmieniają tu kierunku jazdy, ale jednocześnie omijają miejsce, w którym mogły przepuszczać inne pociągi. Dlatego w połowie drogi między stacjami Wadowice i Leńcze zbudowano mijankę Barwałd Średni.

Podobne rozwiązanie nie towarzyszyło budowie chabowskiej łącznicy. – *PKP Polskie Linie Kolejowe nie planują budowy mijanki w rejonie łącznicy w Chabówce – oznajmia Dorota Szalacha z PKP PLK. – Lokalizacja ta nie została zidentyfikowana jako wąskie gardło.*

Część pociągów wytrasowanych łącznicą otrzymała dłuższe postoje wymuszone oczekiwaniem aż inne składy opuszczą szlaki przyległe do łącznicy. Pociąg InterCity „Podhalanin” relacji Zakopane – Szczecin stoi 5 min. przed wjazdem na łącznicę, a sprinter Kolei Śląskich „Ornak” z Zakopanego do Katowic ma 7 min. postój. Postoje te nie tylko wydłużają czas zajęcia odcinka między stacjami Skawa i Raba Wyżna, ale przy tym pożerają minuty, które pociągi te zyskały dzięki temu, że nie zmieniają już kierunku jazdy w Chabówce. ●



● Lokalizacja punktów mijania się pociągów w rejonie Chabówki.

TABOR

Szynobusy, gdzie jesteście?



● Szynobus VT627-101, pod który w sierpniu 2023 r. wjechała ciężarówka, wciąż nie został naprawiony.

Koleje Mazowieckie nie radzą sobie z obsługą linii niezelektryfikowanych. Na najcięższą próbę przewoźnik wystawia pasażerów z reaktywowanej w czerwcu 2023 r. linii Ostrołęka – Chorzele. Tylko w okresie 1-14 grudnia 2023 r. odwołano na niej 52 kursy pociągów. Następnie z dniem 15 grudnia 2023 r. wprowadzono rozkład jazdy z góry wskazujący pociągi zastępowane autobusami. Ten specjalny rozkład jazdy, który ma obowiązywać do odwołania, zmniejsza zapotrzebowanie na szynobusy do obsługi linii Ostrołęka – Chorzele z dwóch do jednego. Przejazd autobusem zastępczym trwa jednak prawie godzinę dłużej niż podróż pociągiem. Ponadto 2 stycznia 2024 r. doszło do sytuacji, że autobusami zastąpiono także dwa połączenia, które według specjalnego rozkładu jazdy są obsługiwane pociągiem, natomiast 3 stycznia odwołano 13 z 16 pociągów na linii Ostrołęka – Chorzele. Zakłócenia występują też na innych trasach obsługiwanych taborem spalinowym. Na linii Siedlce – Czeremcha na przełomie listopada i grudnia 2023 r. oraz na początku stycznia 2024 r. pociągi były odwoływane co kilka dni. Z kolei w Boże Narodzenie i w pierwszych dniach 2024 r. w sumie kilkanaście pociągów nie wyjechało na trasę Sierpc – Płock – Kutno. W drugiej połowie grudnia 2023 r. miało miejsce 12 przypadków odwołania połączeń z Nasielska do Sierpca – przykładowo od 18 do 22 grudnia na tej trasie przez pięć dni zamiast wieczornego pociągu jechał autobus. Dotkliwe jest to, że w kilku miejscowościach miejsca zatrzymywania się autobusów zastępczych są oddalone od przystanków kolejowych – na przykład w Ciekusynie 1 km od peronu, zaś w Dalanówku aż 2 km. Grozi to zostawieniem pasażerów na lodzie. Z początkiem 2024 r. problemy na linii Nasielsk – Sierpc nasiliły się i od 6 stycznia również na tej trasie wprowadzono specjalny rozkład jazdy, według którego autobusy zastępują dziewięć z 14 planowych połączeń.

– *Problemy mają charakter okresowy i wynikają między innymi z planowych napraw oraz zdarzeń losowych – tłumaczy Donata Nowakowska z Kolei Mazowieckich. Przewoźnik do niezakłóconej realizacji przewozów na liniach niezelektryfikowanych potrzebuje 10 szynobusów, a obecnie, w zależności od dnia, dysponuje siedmioma-dziewięcioma pojazdami mogącymi wyruszyć w trasę. Wciąż nie został naprawiony szynobus VT627-101, pod który w sierpniu 2023 r. w Dalanówku na linii Nasielsk – Sierpc wjechała ciężarówka. Przetarg na naprawę szynobusu przeprowadzono dopiero w grudniu 2023 r. – pojazd ma odzyskać sprawność w połowie 2024 r. Trudna sytuacja wynika również z tego, że planowe przeglądy od dłuższego czasu nie odbywają się w przewidzianych terminach. W 2022 r. Koleje Mazowieckie dwukrotnie unieważniły przetargi na naprawy rewizyjne czterech szynobusów VT627 – spółka planowała wydanie na ten cel 4,2 mln zł, a składane oferty opiewały na kwoty od 6 mln do 7,7 mln zł. Z kolei latem 2023 r. unieważniono zamówienie na naprawę szynobusu 222M-002 – zaofertowane ceny wyniosły od 4,4 mln zł do 5,9 mln zł, podczas gdy Koleje Mazowieckie zakładały, że koszt zlecenia zmieści się w kwocie 2,7 mln zł.*

Mając na uwadze te problemy, podczas prac nad rozkładem jazdy, który wszedł w życie w grudniu 2023 r., rozważano podzielenie relacji pociągów kursujących na trasie Sierpc – Płock – Kutno. Szynobusy miały jeździć tylko między Sierpcem a Płockiem, zaś odcinek z Płocka do Kutna obsługiwać miały elektryczne składy EN57. Dla pasażerów przejeżdżających przez Płock oznaczałoby to konieczność przesiadek, ale wycofanie szynobusów z zelektryfikowanego odcinka Płock – Kutno zmniejszyłoby zapotrzebowanie na tabor spalinowy. Ostatecznie jednak nie zdecydowano się na to rozwiązanie.

Teraz Koleje Mazowieckie widzą rozwiązanie problemów w wypożyczeniu taboru. – *Planujemy dzierżawić dwa szynobusy od podmiotu zewnętrznego – informuje Donata Nowakowska. ●*

„W ramach walki z wykluczeniem transportowym będziemy odtwarzać lokalne połączenia kolejowe i autobusowe, by pociąg dojeżdżał do każdego powiatu” – obiecała w swoim programie wyborczym Lewica, zaś Polska 2050 zapowiedziała: „Doprowadzimy kolej do wszystkich miejscowości powyżej 10 tys. mieszkańców”.

Topniejące obietnice

Jaka jest różnica w kolejowych obietnicach wyborczych Lewicy i Polski 2050 pokazuje powiat myśliborski, którego skrajem biegnie linia Zielona Góra – Szczecin, a kursującą nią pociągi zatrzymują się w jego granicach na stacjach Namyślin i Boleszkowice. Wychodząc od postulatu Lewicy, można uznać, że w odniesieniu do powiatu myśliborskiego nie są już potrzebne żadne działania, gdyż jest on obsługiwany koleją. Tymczasem według Polski 2050 działania są jak najbardziej wskazane, bo każde z miast w powiecie – Myślibórz, Dębno i Barlinek – liczy ponad 10 tys. mieszkańców i wszystkie w latach 90. zostały odcięte od połączeń pasażerskich.

Przez Dębno biegnie czynna w ruchu towarowym linia Barnówko – Kostrzyn nad Odrą, którą wywożona jest wydobywana w tym rejonie ropa naftowa. Linia w ostatnich latach przeszła remont, a więc przywrócenie połączeń pasażerskich jest możliwe nawet w nieodległej perspektywie. Reaktywacja kolei w Myśliborzu i Barlinku to dużo większe wyzwanie – linia, która biegła przez te miasta, została zdemonstrowana. Co więcej, w Myśliborzu i Barlinku śladem torów zostały poprowadzone obwodnice drogowe, a w dodatku ciągłość pasa kolejowego między tymi miastami przerwano drogą ekspresową S3. Aby zrealizować obietnicę Polski 2050, należałoby doprowadzić nie do rewitalizacji linii kolejowej, lecz jej budowy od nowa.

Odwrotnie różnica w obietnicach wyborczych przedstawia się w przypadku takich miast powiatowych jak Lipsko, Zwoleń i Żuromin w województwie mazowieckim czy Brzozów na Podkarpaciu. Miasta te liczą mniej niż 10 tys. mieszkańców, a więc w myśl zapowiedzi Polski 2050 nie trzeba tu doprowadzać kolei. Tymczasem zgodnie z programem Lewicy należy to zrobić, bo przecież ugrupowanie zapowiedziało, że będzie działać, „by pociąg dojeżdżał do każdego powiatu”. A w lipskim, zwoleńskim, żuromińskim i brzozowskim kolei nie ma. Ale też nigdy jej nie było – konieczna byłaby więc budowa nowych linii.

Analizowanie tych różnic może nie ma już sensu, bo podczas przekuwania programów wyborczych w umowę koalicyjną obietnice stopniały do ogólnikowego zapisu: „Koalicja aktywnie wesprze proces przywracania połączeń autobusowych i rozwijania sieci kolejowej, aby zatrzymać i odwrócić negatywne trendy w tym zakresie”.

O kolei niewiele

W wyniku uzgodnień między partiami tworzącymi nową koalicję stanowisko ministra infrastruktury przypadło Dariuszowi Klimczakowi z Polskiego Stronnictwa Ludowego. Tak się składa, że jest to partia,

Polityczna reaktywacja

Lewica i Polska 2050 przed wyborami zapowiedziały doprowadzenie kolei do wszystkich powiatów oraz miast liczących powyżej 10 tysięcy mieszkańców. Czy to najszybciej porzucona obietnica wyborcza?



• Stacja w 13-tysięcznym Żninie. Pociągi pasażerskie przestały tu docierać w 2011 r.

kąta rozwojowi sieci kolejowej poświęciła szczególną uwagę w programie wyborczym. Na jego 48 stronach kwestia ta pojawia się tylko raz – przy okazji zapewnienia o odblokowaniu funduszy unijnych Krajowego Planu Odbudowy: „To nie są wirtualne pieniądze, a środki, z których można sfinansować inwestycje drogowe i kolejowe”.

O priorytetach Ministerstwa Infrastruktury pod kierownictwem PSL świadczą aktualności zamieszczane na stronie internetowej resortu. Najczęściej poruszanym tematem są spotkania Dariusza Klimczaka z protestującymi na granicy polsko-ukraińskiej przewoźnikami drogowymi. To rzeczywiście pożar, którego konieczność gaszenia powitała Klimczaka w drzwiach ministerstwa. Poza tym strona resortu informuje o przedłużeniu „na wniosek ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka” obowiązywania w 2024 r. wprowadzonych przez rząd Prawa i Sprawiedliwości bezpłatnych przejazdów autostradą A1 na prywatnym odcinku Toruń – Gdańsk. Opublikowano też informacje o dotacjach dla samorządów na remonty dróg i budowę mostów drogowych oraz dofinansowaniu dla Generalnej Dyrekcji

Dróg Krajowych i Autostrad na nowe obwodnice. Od 13 grudnia 2023 r., gdy Klimczak objął Ministerstwo Infrastruktury, co najmniej do 10 stycznia 2024 r. na stronie resortu ani razu nie poruszono tematu kolei.

Zmiana komunikacyjna

To wszystko nie znaczy jednak, że Polskie Stronnictwo Ludowe w kampanii wyborczej omijało tematy związane z koleją.

Już w lutym 2023 r. prezes ludowców na konferencji przed dworcem kolejowym w Olsztynie przekonywał, że zaspokajanie codziennych potrzeb transportowych jest ważniejsze od wielkich przedsięwzięć: – *Nie Centralny Port Komunikacyjny pod Warszawą jako najważniejsza inwestycja, tylko to, żeby dzieciaki do szkoły mogły dojechać łatwo, bezpiecznie i tanio, a ludzie do pracy – mówił Władysław Kosiniak-Kamysz, krytykując przy tym PiS: – Ich interesują wille dla swoich, a nas interesuje program mieszkaniowy, który w połączeniu z walką z wykluczeniem komunikacyjnym zmieni oblicze demograficzne Polski, uratuje Polskę. Bez tego nie mamy szans. Warmia i Mazury są wykluczone.*

– *Żeby zahamować eksodus ludności, żeby poprawić demografię, potrzebna jest zmiana komunikacyjna – podkreślał szef PSL. – Jak popatrzymy na spis ludności w województwie warmińsko-mazurskim, to tak jakby od ostatniego spisu, od którego minęło 10 lat, ubyło jedno ważne miasto, miasto Elk, bo brakuje 70 tys. osób. O 30% zmniejszyła się populacja młodych na Warmii i Mazurach.*

Kosiniak-Kamysz zasadnie powiązał wpływ słabej dostępności transportowej na wyludnianie się miast i powiatów, ale ►



• Nowy minister infrastruktury: Dariusz Klimczak z Polskiego Stronnictwa Ludowego.

► jednocześnie zgrabnie pominął fakt, że Warmią i Mazurami od ponad 20 lat współrządzi Polskie Stronnictwo Ludowe, a w latach 2014-2023 polityk tej partii, Gustaw Brzezich, był marszałkiem województwa (w wyborach w październiku 2023 r. uzyskał on mandat senatora).

Oczkiem w głowie marszałka Gustawa Brzezina był działający od 2016 r. port lotniczy Olsztyn-Mazury w Szymanach pod Szczytnem. Koszt jego budowy wyniósł 205 mln zł, od początku działalności co roku przynosi on stratę (za 2022 r. wyniosła ona 17,8 mln zł). Dodatkowo samorząd dopłaca liniom lotniczym, by latały do Szyman. Jako że połączeń lotniczych nie można dotować, odbywa się to poprzez zlecenie promocji. Na przykład w 2020 r. linie LOT otrzymały 2,7 mln zł za pomalowanie jednego ze swoich samolotów w barwy Warmii i Mazur.

Mówienie przez Kosiniaka-Kamysza o Centralnym Porcie Komunikacyjnym było dość obłudne – na Warmii i Mazurach koalicja Polskiego Stronnictwa Ludowego i Platformy Obywatelskiej pompuje miliony w regionalne lotnisko, a jednocześnie oferta kolejowa jest bardzo skromna. Na przykład z Olsztyna przez Szczytno i Pisz do Elku jeżdżą tylko trzy pociągi na dobę – pierwszy dociera do Elku na 12:00. W soboty z Działdowa odjeżdżają tylko dwa na dobę pociągi Polregio – o 5:50 do Olsztyna, o 5:55 do Hawy i na tym koniec. Umowa, którą samorząd Warmii i Mazur zawarł z Polregio na lata 2021-2026, nie przewiduje bowiem rozwijania oferty przewozowej. W efekcie dodanie połączeń na jednej trasie wiąże się z zabraniami ich z innej trasy.

Thumaczy się to brakiem środków: – *Nikt nie uchyla się przed uruchamianiem połączeń, problem jest po prostu z ich finansowaniem. To jest kwestia niestety pieniędzy, a nie złej woli* – mówiła w 2022 r. dyrektor Iwona Paluch z departamentu infrastruktury samorządu Warmii i Mazur.

Kolej powinna być

Władysławowi Kosiniakowi-Kamyszowi na olsztyńskiej konferencji towarzyszył Szymon Hołownia. Liderzy PSL i Polski 2050 informowali bowiem o zacieśniającej się współpracy swoich ugrupowań.

– *Mówimy dawno: kolej w każdym mieście powyżej 10 tys. mieszkańców – podkreślał Hołownia. – Jesteśmy w województwie warmińsko-mazurskim, gdzie jest statystycznie najwięcej w Polsce miast powyżej 10 tys. mieszkańców bez kolei: Lubawa, Biskupiec i inne miasta, w których ta kolej powinna być.*

W województwie warmińsko-mazurskim jest osiem miast liczących co najmniej 10 tys. mieszkańców, do których nie da się dojechać koleją. Największe to ponad 20-tysięczne Bartoszyce i Mrągowo oraz 16-tysięczne Olecko. W sumie w tych ośmiu miastach mieszka 117 tys. osób (do tej ósemki nie wliczamy Giżycka i Kętrzyna, które z uwagi na przebudowę linii kolejowej obsługiwane są autobusami zastępczymi).

Akces Warmii i Mazur do rządowego programu Kolej Plus miał prowadzić do reaktywacji połączeń do Mrągowo, a

skończył się blamażem. Choć samorząd województwa wydał 858 tys. zł na studium rewitalizacji ciągu Olsztyn – Biskupiec – Mrągowo – Mikołajki – Orzysz – Elk, to nie złożył wymaganych dokumentów i na własne życzenie odpadł z programu.

Połączeń nie ma też na linii Elk – Olecko, mimo że jej stan umożliwia kursowanie pociągów pasażerskich z prędkością 80 km/h. A cztery lata temu prezes PSL Władysław Kosiniak-Kamysz w czasie kampanii przed wyborami parlamentarnymi w 2019 r. powiedział: – *Trzeba puścić pociągi wszędzie tam, gdzie jest to możliwe.*

Jak widać, słowa te do dziś nie dotarły na Warmię i Mazury. Z drugiej strony jest województwo wielkopolskie, gdzie wicemarszałkiem zajmującym się koleją jest polityk PSL Wojciech Jankowiak. We współpracy z samorządami lokalnymi doprowadził on do uczestnictwa w programie Kolej Plus na dużą skalę. Jeśli każde z przedsięwzięć z tego regionu uda się zrealizować, połączenia wrócą do Gostynia, Śremu, Międzychodu, Czarnkowa i Turku, a więc wszystkich wielkopolskich miast powiatowych, do których dziś nie docierają pociągi.

Oferta homeopatyczna

Ugrupowania tworzące rząd Donalda Tuska zapisały, że wspierają proces rozwijania sieci kolejowej, „aby zatrzymać i odwrócić negatywne trendy w tym zakresie”, mimo że w ciągu ostatnich pięciu lat pociągi wróciły do takich liczących powyżej 10 tys. mieszkańców miast jak Bielawa, Gubin, Krosno Odrzańskie, Wschowa, Końskie, a także Mielec i Lubin, które były jednymi z największych polskich miast pozbawionych połączeń kolejowych. Pociągi wróciły też do mniejszych, kilkutysięcznych ośrodków: Chocianowa, Sobótki, Świeradowa-Zdroju, Mirska, Stąporkowa, Siewierza, Poręby, Chorzel czy Ustrzyk Dolnych.

Szereg miast i powiatów czeka na efekty wprowadzonego przez rząd PiS programu Kolej Plus. Tyle że jego realizacja potrwa do 2029 r. Przy pełnej realizacji Kolei Plus połączenia uzyskają 22 miasta liczące więcej niż 10 tys. mieszkańców.

Obecnie bez połączeń kolejowych jest 75 takich miast, a także 41 powiatów. Do tego należałoby doliczyć powiaty i miasta, do których docierają połączenia kolejowe, ale oferta jest homeopatyczna. Jak w Knurowie, który leży w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, na linii kolejowej łączącej Gliwice z Rybnikiem. Zamiast jednak mieć atrakcyjne połączenia aglomeracyjne, 36-tysięczny Knurów obsługiwany jest zaledwie dwoma sobotnio-niedzielnymi pociągami Kolei Śląskich (Gliwice – Wisła Głębcze i Gliwice – Żywiec). Kolejny przykład to 25-tysięczny Biłgoraj, przez który kursuje wyłącznie pociąg PKP Intercity relacji Hrubieszów – Zamość – Kraków – Wrocław, a połączeń regionalnych kompletnie brak.

Pierwszym krokiem aktywnego wsparcia procesu rozwijania sieci kolejowej, o którym mowa w umowie koalicyjnej, mogłoby więc być motywowanie samorządów województw do wprowadzenia regularnych połączeń tam,

gdzie infrastruktura już dziś na to pozwala bez konieczności rewitalizowania linii kolejowych czy budowania nowych.

Nie za wszelką cenę

Na stanowisko wiceministra infrastruktury odpowiedzialnego za kolej powołany został pod koniec grudnia 2023 r. Piotr Malepszak. Choć jest cenionym specjalistą zajmującym się koleją, to nic nie zapowiada, aby podjął się roli strażnika obietnic doprowadzenia połączeń do wszystkich miast liczących więcej niż 10 tys. mieszkańców i wszystkich powiatów. – *Nie jestem zwolennikiem kolei za wszelką cenę. Uważam, że środki transportu zbiorowego powinny się wzajemnie uzupełniać. Zatem tam, gdzie spodziewany jest potok pasażerów na dobowym poziomie 400-500 osób, a nawet 1 tys., gdy fizycznie obok potencjalnej linii kolejowej idzie droga krajowa lub wojewódzka, to trzeba przede wszystkim zapewnić w pierwszej kolejności sprawny transport autobusowy. To on dowoziłby pasażerów do linii kolejowej z dużą liczbą pociągów* – mówił w 2022 r. „Gazecie Wyborczej” Piotr Malepszak. Do realizacji obietnic wyborczych Polski 2050 i Lewicy nic go nie zobowiązuje, gdyż nie jest nominatem tych partii.

Szef Polski 2050 Szymon Hołownia, już jako marszałek sejmu, pod koniec listopada 2023 r. spotkał się z licealistami w Krakowie. Spytano go tam o wykluczenie transportowe.

– *To jest bardzo ważny problem, bo jak nie ma transportu, to nie ma życia, bo nie ma wolności. Jak nie ma transportu, to człowiek nie może uczyć się czy pracować tam gdzie chce, tylko musi pracować i uczyć się tam gdzie musi* – odpowiedział przewodniczący Polski 2050, podkreślając, że kluczową rolę musi odgrywać kolej. – *Nasze ugrupowanie jest w to bardzo wkręcone. Chcemy dać do tego ministerstwa, gdzie jest transport, człowieka, który jest wręcz obsesjonatem transportu publicznego i mam nadzieję, że tego przypilnuje.*

Na początku stycznia 2024 r. Polska 2050 poinformowała, że jej rządowa reprezentacja jest już w komplecie. Z 23 nominatów tej partii, którzy objęli stanowiska ministrów i wiceministrów, nikt jednak nie trafił do Ministerstwa Infrastruktury (dla porównania w resorcie klimatu i środowiska z Polski 2050 jest minister i dwóch wiceministrów). Swojego człowieka w resorcie infrastruktury ma za to Lewica – wiceministrem został Przemysław Koperski, lecz powierzono mu sprawy lotnictwa i budżetu ministerstwa.

Nie bez znaczenia jest również to, że obietnice zapewnienia połączeń kolejowych we wszystkich powiatach oraz miastach liczących co najmniej 10 tys. mieszkańców zostały złożone przez Lewicę i Polskę 2050 w kampanii przed wyborami parlamentarnymi, a kluczowa w tej kwestii jest rola samorządów wojewódzkich, bo przecież to one decydują o regionalnych przewozach kolejowych.

Wybory samorządowe mają odbyć się już wiosną 2024 r. Jakie czekają nas kolejne kolejowe obietnice wyborcze?

„Inwestycyjny cel numer jeden mojej pracy parlamentarnej na rzecz powiatu rawskiego to wybudowanie przystanku na Centralnej Magistrali Kolejowej” – oznajmił Dariusz Klimczak z Polskiego Stronnictwa Ludowego, gdy cztery lata temu debiutował jako poseł.

Jest magistrala, nie ma połączeń

Dariusz Klimczak pochodzi z Kaliszek koło Rawy Mazowieckiej. Przez środek powiatu rawskiego przebiega Centralna Magistrala Kolejowa – mimo to jest on jednym z kilkudziesięciu polskich powiatów pozbawionych połączeń kolejowych. Przez leżący na wschodzie województwa łódzkiego powiat pociągi przemykają bez zatrzymania.

Próby zmiany tej sytuacji Dariusz Klimczak podejmował od samego początku pracy w parlamencie. W grudniu 2019 r., a więc już po swoim drugim sejmowym posiedzeniu, Klimczak wystosował do Ministerstwa Infrastruktury interpelację postulującą wybudowanie na Centralnej Magistrali Kolejowej stacji pasażerskiej w powiecie rawskim. Resort nie zapalał entuzjazmem do tej koncepcji i zaznaczył, że nie jest ona przewidziana w planach rozbudowy infrastruktury kolejowej: „CMK jest linią magistralną o najwyższych parametrach technicznych w kraju. W aktualnych planach rozwojowych zakłada się, że ruch pasażerski na CMK będzie prowadzony z prędkością 250 km/h bez zatrzymania na stacjach pośrednich” – odpisał wiceminister infrastruktury w rządzie Prawa i Sprawiedliwości Andrzej Bittel. – „Budowa dodatkowych przystanków może okazać się zatem nieuzasadniona z perspektywy organizacji ruchu, jak i z ekonomicznego punktu widzenia”.

Dariusz Klimczak nie dawał za wygraną. W marcu 2021 r. zwrócił się do Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, aby budowę stacji pasażerskiej w powiecie rawskim uwzględnić w Krajowym Planie Odbudowy. Równocześnie w czasie sejmowych obrad nad budżetem państwa zgłaszał poprawki mające zapewnić fundusze na zbudowanie nowej stacji. Poprawki budżetowe zgłaszane przez posłów opozycji były jednak przez PiS rytualnie odrzucane. Klimczak, jako poseł opozycji, wciąż więc odbijał się od ściany.

Wpływ ministra

Teraz poseł Dariusz Klimczak – po objęciu w grudniu 2023 r. funkcji ministra infrastruktury – uzyskał znacznie większy wpływ na to, czy „inwestycyjny cel numer jeden na rzecz powiatu rawskiego” zostanie zrealizowany i na Centralnej Magistrali Kolejowej powstanie trzecia stacja pasażerska.

Pozostałe dwie cieszą się rosnącą popularnością. Z danych Urzędu Transportu Kolejowego wynika, że od 2017 do 2022 r. dobowo liczba korzystających ze stacji Opczno Południe wzrosła z 300-499 do 700-999, zaś na stacji Włoszczowa Północ

40 minut ministra

Czy nowy minister infrastruktury doprowadzi do wybudowania na Centralnej Magistrali Kolejowej stacji pasażerskiej Biała Rawska?



• Jadący Centralną Magistralą Kolejową pociąg PKP Intercity mija miejsce postulowane przez władze powiatu rawskiego lokalizacji stacji pasażerskiej koło Białej Rawskiej.

odnotowano wzrost z 200-299 do 500-699 pasażerów dziennie. 183-kilometrową trasę Włoszczowa Północ – Warszawa Centralna najszybsze pociągi pokonują w mniej niż półtorej godziny. Nieosiągalny samochodem czas podróży przyciąga mieszkańców nie tylko z najbliższej okolicy.

Tak samo może być w przypadku stacji na terenie powiatu rawskiego – jej powstanie umożliwi szybki dojazd do oddalonej o 70 km Warszawy. Rada powiatu w przyjętym w 2019 r. stanowisku podkreśliła, że pozwoli to mieszkańcom pracować w Warszawie bez konieczności wyprowadzki: „Powstanie stacji kolejowej, skomunikowanej ze stolicą, przyczyniłoby się do zapobiegania stałym migracjom zarobkowym, a co za tym idzie wyludniania się regionu”.

W stanowisku tym – popartym przez wszystkie gminy powiatu – wskazano, że stacja pasażerska powinna powstać na obrzeżach liczącej 3 tys. mieszkańców Białej Rawskiej: przy wiadukcie, którym bieżąca z Rawy Mazowieckiej droga wojewódzka 725 przechodzi nad torami Centralnej Magistrali Kolejowej.

Pomyślny klimat polityczny dla stworzenia stacji zapewnia to, że okolice Rawy Mazowieckiej są bastionem ludowców. Ugrupowanie ministra Dariusza Klimczaka ma większość w radzie powiatu, a funkcję starosty od 25 lat pełni działacz PSL Józef Matysiak, mieszkający w Annosławiu – 3 km od proponowanej lokalizacji peronów.

Ekspresowo do Warszawy

Techniczną przeszkodę stanowi to, że w granicach powiatu rawskiego nie ma na Centralnej Magistrali Kolejowej żadnej stacji

technicznej, która – tak jak miało to miejsce na stacjach Włoszczowa Północ i Opczno Południe – mogłaby zostać przebudowana w stację pasażerską poprzez budowę peronów przy już istniejących torach dodatkowych.

Tę kwestię trzy lata temu podniosło Ministerstwo Infrastruktury, gdy koncepcja budowy peronów koło Białej Rawskiej została zgłoszona przez władze województwa łódzkiego do „Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025”. Resort odparł, że „linia CMK jest przebudowywana do prędkości 250km/h, co wyklucza lokalizację peronów przy torach szlakowych”.

W Austrii i Niemczech istnieją perony przy torach, którymi składy ekspresowe przemykają z prędkością 230 km/h. Na peronach stoją barierki, które pasażerowie mogą przekroczyć dopiero po zatrzymaniu się pociągu regionalnego.

Obsługa stacji Biała Rawska mogłaby się odbywać tak jak w Opcznie i Włoszczowie, a więc poprzez wprowadzenie postojów dla części pociągów dalekobieżnych. Rozważyć można również uruchomienie na Centralnej Magistrali Kolejowej szybkich połączeń regionalnych. W Niemczech pociągi *RegionalExpress* relacji Monachium – Norymberga kursują co 1-2 godz. linią dużych prędkości, obsługując zlokalizowane na niej stacje w kilkudziesięciu gminach Kinding i Allersberg.

Podobnie mieszkańcom wschodniej części województwa łódzkiego szybki dojazd do aglomeracji warszawskiej mogłaby zapewnić Łódzka Kolej Aglomeracyjna, uruchamiając pociągi Opczno Południe – Biała Rawska – Grodzisk Mazowiecki – Warszawa.

Podróż pociągiem z Białej Rawskiej do centrum Warszawy trwałaby około 40 min.

KAROL TRAMMER



• Po raz pierwszy o koncepcji budowy stacji pasażerskiej w powiecie rawskim pisaliśmy w 2020 r.

– Jestem państwowcem, który chce rozwijać system transportowy, ale skrupulatnie oceniając, w co i ile naszych pieniędzy wkładamy – mówił w sierpniu 2023 r. portalowi Money.pl Piotr Malepszak. Pod koniec grudnia 2023 r. został on powołany przez premiera Donalda Tuska na stanowisko wiceministra infrastruktury ds. kolei

Propozycja do odrzucenia

44-letni Piotr Malepszak jest absolwentem Technikum Kolejowego w Poznaniu oraz warszawskiej Szkoły Głównej Handlowej, gdzie obronił pracę magisterską dotyczącą ekonomiki kolei dużych prędkości.

W latach 2008-2016 pracował w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe, w której był między innymi pełnomocnikiem zarządu ds. rewitalizacji linii kolejowych i dyrektorem biura dróg kolejowych.

Rola Malepszaka w PKP PLK zwiększyła się, gdy w latach 2012-2015 – jeszcze w okresie poprzednich rządów Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego – spółkami kolejowymi kierowali menadżerowie związani z prof. Leszkiem Balcerowiczem, nazywani „Bankomatami”. Po pierwszym zachyśnięciu się swoimi możliwościami zorientowali się oni, że kolej jest skomplikowaną materią i zaczęli sięgać po osoby z kolejowym doświadczeniem.

Gdy jednak po wygranych przez Prawo i Sprawiedliwość wyborach w 2015 r., zaczęły się zmiany personalne, to na pracowników, którzy zostali awansowani przez „Bankomatów”, patrzono nieufnie. Gdy w marcu 2016 r. prezesem PKP PLK został Ireneusz Merchel, Malepszak otrzymał propozycję przejścia z funkcji dyrektora na stanowisko niższego szczebla. Wtedy podjął decyzję o odejściu ze spółki.

Realna poprawa

Przez osiem lat pracy w PKP PLK Piotr Malepszak skupiał się na przedsięwzięciach dających szybkie efekty. Przed Euro 2012 zaproponował oszczędny program prac, który w kilkanaście miesięcy zapewnił skrócenie podróży z Poznania do Gdańska o dwie godziny. Był zaangażowany w zaplanowanie prac na odcinku z Włoszczowy do Opola, co pozwoliło osiągnąć rekordowy czas jazdy z Warszawy do Wrocławia. Doprowadził także do wydzwignięcia linii Wrocław – Jelenia Góra z agonicznego stanu technicznego.

Po odejściu z PKP PLK Malepszak pełnił w latach 2017-2018 funkcję członka zarządu Kolei Dolnośląskich i z tej pozycji nadal starał się wpływać na decyzje dotyczące linii kolejowych. Udało mu się na przykład przekonać spółkę PKP PLK do tego, aby mijanka na odcinku Legnica – Jawor została zlokalizowana w punkcie zapewniającym największą poprawę przepustowości.

Efektywność inwestycji w infrastrukturę kolejową to dla Malepszaka najważniejsze zagadnienie. – Nie chodzi o to, by wydawać publiczne pieniądze, ale by wydawać je na realną poprawę funkcjonowania transportu – mówił portalowi Money.pl.

Piotr Malepszak jako wiceminister odpowiada nie tylko za infrastrukturę, ale też za kursujące po niej pociągi. Resort pełni

Kolej Malepszaka

Polityka już nieraz wpływała na karierę Piotra Malepszaka. Teraz to on może wpłynąć na politykę



• Piotr Malepszak na odbudowanej mijance Przybyłowice między Legnicą a Jaworem.

bowiem funkcję organizatora połączeń międzywojewódzkich – Malepszak będzie więc musiał zmierzyć się choćby z tym, że na wielu trasach liczba pociągów PKP Intercity nie osiąga poziomu określonego w planie transportowym Ministerstwa Infrastruktury.

Po co to robimy

W 2018 r. Piotr Malepszak trafił do powstającej wówczas spółki Centralny Port Komunikacyjny – objął funkcję członka zarządu odpowiedzialnego za przygotowanie budowy szprych kolejowych mających prowadzić do mega-lotniska. Choć przez prawie rok pełnił nawet obowiązki prezesa, to ostatecznie w 2020 r. zrezygnował z pracy w CPK. Tłem odejścia Malepszaka były spory z Patrykiem Wildem, który choć nie był pracownikiem tej spółki, to – jako autor koncepcji lotniska z biegnącymi do niego z całej Polski liniami kolejowymi oraz członek zespołu doradczego pełnomocnika rządu ds. CPK – z tylnego siedzenia strzegł swojego dziecka, z niechęcią reagując na propozycje zmian w koncepcji.

Malepszak, będąc już poza CPK, nie szczędził krytyki dla tego przedsięwzięcia: – Projekt idzie w stronę wydawania pieniędzy i budowania dla leczenia kompleksów, bez myślenia biznesowego, po co to robimy – mówił portalowi Money.pl latem 2023 r.

Gdańskie pełnomocnictwo

W marcu 2021 r. prezydent Gdańska Aleksandra Dulcikiewicz powołała Malepszaka na stanowisko swojego pełnomocnika ds. kolejowych, powierzając mu współpracę ze spółkami kolejowymi w kwestii planowania, przygotowania i realizacji inwestycji.

Kluczowym zadaniem Piotra Malepszaka w Gdańsku było koordynowanie z ramienia władz miasta przygotowań do inwestycji w postaci nowej linii kolejowej, dzięki której trasa Szybkiej Kolei Miejskiej ma zostać wydłużona od stacji Gdańsk Śródmieście do leżących na południowym zachodzie miasta osiedli Orunia Górna, Ujeścisko i Łostowice.

Za przedsięwzięcie, wspólnie z Gdańskiem i samorządem województwa pomorskiego, odpowiada Pomorska Kolej Metropolitalna – spółka, która w latach 2013-2015 zbudowała linię Gdańsk Wrzeszcz – Rębiechowo.

W listopadzie 2023 r. zawarto umowę, w myśl której Gdańsk dokapitalizuje Pomorską Kolej Metropolitalną kwotą 28 mln zł. Dzięki temu spółka mogła w grudniu 2023 r. ogłosić przetarg na zaprojektowanie linii i uzyskanie decyzji, które pozwolą rozpocząć budowę. Ogłoszenie tego przetargu miało miejsce tydzień przed przejściem Piotra Malepszaka do Ministerstwa Infrastruktury.

Dopominanie się o kolej

Trwająca dwa i pół roku współpraca z prezydentką Gdańska Aleksandrą Dulcikiewicz – którą Donald Tusk nazywa „moją panią prezydent”, zaś ona określa go „wybitnym gdańszczaninem” – pozwoliła Malepszakowi politycznie odpokutować pracę w zarządzie Centralnego Portu Komunikacyjnego. Podczas prowadzonych na łonie nowej koalicji ustaleń personalnych okazało się bowiem, że są osoby kręcące nosem na fakt, że wiceministrem w rządzie Donalda Tuska ma zostać człowiek, który wcześniej był związany z „pisowskim CPK”. Temat Centralnego Portu Komunikacyjnego Tusk poruszył w swoim exposé: – Przyszłość CPK rozstrzygnie się w sposób transparentny – oznajmił. Nie kryjąc jednak dużej rezerwy do tego przedsięwzięcia, mówił też o „dziwnych sytuacjach, jakie towarzyszą od samego początku tego projektu”. O zamierzeniach dotyczących samej kolei w exposé Tuska nie padło ani jedno słowo.

Choć z punktu widzenia branży kolejowej stanowisko wiceministra infrastruktury ds. kolei jest uważane za kluczowe, to w ramach rządu nie jest traktowane jako szczególnie istotne. Główną rolą wiceministra jest więc dopominanie się o sprawę kolei. Skuteczność zależy więc nie tylko od jego doświadczenia i wiedzy, ale również od pozycji politycznej.

KAROL TRAMMER

Tabor kolejowy produkowany przez fabrykę Newag z Nowego Sącza zwykle chwalony jest przez przewoźników za niezawodność. Jak wynika ze statystyk Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, sprawność eksploatowanych przez tego przewoźnika pociągów Impuls utrzymuje się na poziomie 99-100%. Umowy zawierane przez ŁKA są tak konstruowane, że utrzymaniem taboru zajmują się jego producenci. Kontrakt na 14 dostarczonych w latach 2018-2019 składów Impuls obejmuje ich serwisowanie przez Newag przez 12 lat.

Hakerzy na pomoc

Sprawy komplikują się, gdy przewoźnicy wysyłają składy wyprodukowane przez Newag na przeglądy do innych podmiotów. Przekonały się o tym Koleje Dolnośląskie, które we wrześniu 2021 r. zleciły przeprowadzenie przeglądów okresowych 11 pociągów Impuls firmie Serwis Pojazdów Szynowych. Zaoferowała ona wykonanie zadania za 22,4 mln zł, podczas gdy Newag wycenił je na 25,2 mln zł. Zarówno Newag, jak i SPS mają międzynarodowy certyfikat standardów utrzymania taboru IRIS – *International Railway Industry Standard*.

Wiosną 2022 r., w czasie wykonywania przeglądu w SPS okazało się, że składów, które przeszły serwis, nie da się uruchomić. Ponieważ pracownicy warsztatu nie mogli sobie z tym poradzić, firma SPS poprosiła o pomoc hakerów z grupy Dragon Sector: Michał Kowalczyk, Sergiusz Bazański i Jakub Stępniewicz przez dwa miesiące prześwietlali oprogramowanie składów Impuls. Wyniki badania po raz pierwszy publicznie przedstawił 5 grudnia 2023 r. na odbywającej się w Warszawie konferencji Oh My H@ck. Tego samego dnia artykuły na ten temat zostały opublikowane przez Onet oraz zajmujący się bezpieczeństwem cyfrowym portal Zaufana Trzecia Strona.

Włączanie i wyłączenie awarii

Specjaliści z Dragon Sector wykryli, że w systemie komputerowym składów Impuls znalazł się kod, który unieruchamia pociągi, jeśli znajdują się w określonych lokalizacjach. Te lokalizacje to warsztaty konkurencyjnych dla Newagu firm: hale Serwisu Pojazdów Szynowych w Inowrocławiu i Bydgoszczy, zakłady koncernu Pesa w Bydgoszczy i Mińsku Mazowieckim oraz dawne zakłady Fablok w Chrzanowie, gdzie siedzibę ma oferująca przeglądy taboru firma Transtrain.

– Jesteśmy pewni, że to było celowe działanie ze strony Newagu. Odkryliśmy ingerencje producenta w oprogramowanie, które prowadziły do wymuszonych usterek – mówił Onetowi Michał Kowalczyk z Dragon Sector. – Gdy w branży rozniosła się informacja, że SPS ma kogoś, kto znalazł rozwiązanie tych problemów, zaczęły do nas sphywać zlecenia od kolejnych spółek kolejowych z Polski używających Impulsów.

Hakerzy sprawdzili oprogramowanie w sumie 29 pociągów i – jak informuje Zaufana Trzecia Strona – „tylko w pięciu nie znaleźli żadnych niespodzianek wykraczających poza oficjalną instrukcję obsługi”.

Sprawdzali tabor Newagu eksploatowany między innymi przez Koleje Mazowieckie i

Pluskwa od Newagu

– Odkryliśmy ingerencje w oprogramowanie, które prowadziły do wymuszonych usterek – mówią hakerzy o pociągach produkcji Newagu

Polregio. Na konferencji Oh My H@ck mówili o użytowanym przez lubuski zakład Polregio składzie Impuls, w którym system został tak zaprogramowany, aby dwukrotnie w każdym roku – od 21 do 30 listopada oraz od 21 do 31 grudnia – unieruchamiać pociąg, wykazując awarię sprzężarki. I rzeczywiście: 21 grudnia 2023 r. Onet doniósł, że lubuski Impuls przestał działać, a na początku 2024 r. portal Rynek Kolejowy poinformował, że 1 stycznia pociąg odzyskał sprawność. Dyrektor lubuskiego Polregio Krzysztof Pawlak potwierdził Onetowi, że wcześniej usterka wystąpiła 21 listopada 2023 r.

Hakerzy wykryli również kody blokujące pociąg, gdy jego przebieg osiągnie 1 mln km, gdy nie będzie jeździł przez co najmniej 10 dni lub gdy dojdzie do wymiany określonych części. Odkryli też możliwość anulowania blokady poprzez naciśnięcie w określonej kolejności przycisków w kabinie maszynisty. Co ciekawe, potem – po dokonanej przez Newag aktualizacji oprogramowania – funkcja wyłączania awarii zniknęła.

Spiskowa teoria

„Nasze oprogramowanie jest czyste. Nie wprowadzaliśmy, nie wprowadzamy i nie będziemy wprowadzać w oprogramowanie naszych pociągów żadnych rozwiązań, które prowadzą do celowych awarii. To pomówienie ze strony naszej konkurencji” – czytamy w oświadczeniu wydanym przez Newag nazajutrz po hakerskiej konferencji. Prezes koncernu Zbigniew Konieczek dodał: – *Nieprawdą jest, że wywołyaliśmy usterki naszych pociągów, by rzekomo przejąć zlecenia na ich naprawę. To oszczerstwo. Firma serwisująca tabor dla Kolei Dolnośląskich nie potrafiła wywiązać się ze zlecenia serwisu pociągów naszej produkcji i aby uniknąć kar umownych stworzyła tę spiskową teorię na potrzeby mediów.*

Specjaliści z grupy Dragon Sector swoim wystąpieniem na konferencji Oh My H@ck i wypowiedziami dla mediów rzucili światło na sprawę, która tliła się od 2022 r. To wtedy wystąpił kłopot z uruchomieniem pociągów przechodzących przegląd w firmie SPS. Choć wówczas nie ujawniono, że do rozwiązania sprawy zaangażowano hakerów, to w branży kolejowej pojawiły się nie tylko informacje o zagadkowych usterek składów Impuls, ale też plotki, że przyczyną mogą być pułapki zaszyte w oprogramowaniu.

Faktem było to, że gdy składy trafiały do Newagu, to usterki dość szybko zniknęły, lecz koncern odmawiał udzielenia przewoźnikom informacji, jaki był ich powód.

W obliczu pojawiających się pogłoszek Newag w lipcu 2022 r. wydał oświadczenie, w którym alarmował, że miało miejsce „dokonanie dezintegracji systemów” w trzech składach wyprodukowanych przez

koncern. „Analizy powyższych przypadków potwierdziły, że przyczyny niesprawności nie leżą po stronie Newagu, a są wynikiem czynności podejmowanych przez podmioty wykonujące usługi utrzymaniowe bądź użytkowników” – pisał producent Impulsów. – „Nie zamierzamy akceptować prób przerzucania na nas odpowiedzialności za działania lub zaniechania podmiotów trzecich”.

W najwyższym stopniu

W połowie 2022 r. Urząd Transportu Kolejowego zapewnił, że jest gotowy zająć się wyjaśnieniem problemu. – *Sprawa będzie przez prezesa UTK monitorowana i w razie konieczności podejmowane będą kolejne działania, tak by w jak najwyższym stopniu zachowane było bezpieczeństwo systemu kolejowego* – zapewnił w wypowiedzi dla Kolejowego Portalu rzecznik prasowy urzędu Tomasz Frankowski.

Gdy więc półtora roku później hakerzy z Dragon Sector publicznie rozbroili bombę z opóźnionym zapłonem, magazyn „Z Biegiem Szyn” zwrócił się do Urzędu Transportu Kolejowego z prośbą o informacje na temat dotychczasowych działań w całej sprawie.

Urzednicy potwierdzili, że wpłynęło do nich zgłoszenie firmy SPS o problemach ujawnionych podczas przeglądu. – *Prezes UTK w oparciu o to zgłoszenie wystąpił o stanowisko do producenta pociągów. Newag jednoznacznie zaprzeczył, aby instalował w swoich pojazdach oprogramowanie, o którym mowa w zgłoszeniu* – mówi Dominik Lebda z UTK, zaznaczając, że SPS nie przekazał raportu hakerów. – *Nie uzyskano dowodów, które świadczyłyby o niezgodności pojazdów z wymaganiami ustawy o transporcie kolejowym, które mogłyby powodować zagrożenia bezpieczeństwa systemu kolei.*

Lebda zasugerował, że Urząd Transportu Kolejowego nie jest właściwą instytucją do zajmowania się sprawą. – *W ocenie prezesa UTK ograniczenia możliwości serwisowania w niektórych podmiotach oferujących tego rodzaju usługi mogą być rozpatrywane w kategoriach naruszeń przepisów dotyczących uczciwej konkurencji* – mówi przedstawiciel UTK. – *Co do potencjalnego naruszenia integralności oprogramowania systemu sterowania pociągami, działania te mogą nosić oznaki incydentu cyberbezpieczeństwa. W sektorze kolejowym organy właściwe w tej sprawie – w myśl ustawy o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa – to Ministerstwo Infrastruktury lub Zespół Reagowania na Incydenty Bezpieczeństwa Komputerowego NASK.*

Sprawą zajmuje się prokuratura, Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

KAROL TRAMMER

W wielu miejscach Polski jedyną możliwością przedostania się na drugą stronę rzeki dają mosty kolejowe. Po większości z nich piesi nie mogą chodzić, ale – aby nie nadkładać wielu kilometrów – robią to.

Nie jest możliwe

Zapewnienia pieszym legalnej możliwości korzystania z mostu kolejowego domaga się społeczność Lisewa Malborskiego. Ta licząca 1,2 tys. mieszkańców miejscowość leży w powiecie malborskim, ale do Malborka jest stąd 18 km, zaś do centrum Tczewa 1,5 km. Lisewo Malborskie i Tczew leżą na dwóch brzegach Wisły – remont spinającego je zabytkowego mostu drogowego zaczął się w 2015 r., lecz w 2019 r. prace wstrzymano i obecnie przeprawa urywa się nad rzeką.

W tej sytuacji, aby dojść z Lisewa do Tczewa, trzeba pokonać 10 km przez Most Knybawski, którym Wisłę przekracza droga krajowa 22. Można też nielegalnie przejść mostem kolejowym – znajduje się na nim chodnik służbowy, lecz korzystający z niego narażają się na mandaty.

Petycję postulującą udostępnienie pieszym tczewskiego mostu kolejowego podpisało od listopada 2023 r. 1,5 tys. osób. Wiosną 2023 r. interpelację złożyła posłanka Małgorzata Chmiel. Ministerstwo Infrastruktury odparło, że „nie jest możliwe uruchomienie przejścia pieszego i rowerowego na moście kolejowym w Tczewie, gdyż warunki stawiane dla ciągów pieszo-rowerowych użytku publicznego są odmienne od warunków określonych dla kolejowych obiektów inżynierskich przeznaczonych wyłącznie do użytku służbowego”. Resort dodał, że „uwarunkowania konstrukcyjne wykluczają adaptację i dostosowanie przedmiotowego mostu do potrzeb użytku publicznego”.

Pociągi, piesi i rowerzyści

W 2023 r. ciąg pieszy udało się zapewnić w Ostrołęce na nowym moście kolejowym na Narwi, który w ramach rewitalizacji linii Ostrołęka – Chorzele zastąpił starą przeprawę. Ogólnodostępny chodnik powstał na wniosek ostrołęckiego ratusza.

W Warszawie aktywiści z inicjatywy Rowerowy Średnicowy apelują, aby w ramach planowanej przebudowy linii średnicowej uwzględnić stworzenie kładki pieszo-rowerowej, która biegłaby estakadą i mostem między przystankami kolejowymi Warszawa Stadion i Warszawa Powiśle.

Od czerwca 2023 r. piesi i rowerzyści mogą przekraczać Wisłę mostem kolejowym w Krakowie. W ramach rozbudowy odcinka Kraków Główny – Kraków Płaszów z dwóch do czterech torów zastąpiono stary most kolejowy trzema biegnącymi obok siebie konstrukcjami: mostem dwutorowym oraz dwoma mostami jednotorowymi – na jednym z nich powstała droga rowerowa i kładka dla pieszych. Krakowski magistrat w 2020 r. zawarł umowę ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe i zapewnił finansowanie infrastruktury pieszo-rowerowej na moście. Na ten cel miasto przeznaczyło 73,2 mln zł.

W Toruniu od dłuższego czasu mówi się o udostępnieniu mostu kolejowego przez Wisłę pieszym i rowerzystom. Porozumienie

Mosty dla ludzi

Zakazy i mandaty nie wyeliminują dzikiego korzystania z mostów kolejowych przez pieszych



• Most kolejowy w Nieporęcie.

między ratuszem a PKP PLK i PKP zawarto w 2018 r. – *Dzięki współpracy miasta i spółek kolejowych uzyskamy nowoczesną infrastrukturę, szybsze, bezpieczniejsze połączenia oraz trakt pieszo-rowerowy w sąsiedztwie starówki, który pełnić będzie także funkcję tarasu widokowego na toruński zespół staromiejski* – mówił pięć lat temu prezydent Torunia Michał Zaleski.

– *Obecnie trwa opracowywanie projektów budowlanych, pozyskano decyzję środowiskową i decyzję ustalającą lokalizację inwestycji* – informuje Malwina Jeżewska z Urzędu Miasta Torunia, lecz dodaje: – *Realizacja kładki uzależniona jest od pozyskania środków zewnętrznych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027.*

Nie za darmo

– *Na wniosek samorządu, głównie podczas modernizacji lub budowy mostów, PKP Polskie Linie Kolejowe analizują możliwość budowy ciągu pieszo-rowerowego* – mówi Karol Jakubowski z PKP PLK, nie kryjąc, że spółka oczekuje od samorządów zapewnienia funduszy. – *Za ciągi piesze i rowerowe odpowiada samorząd, który posiada ku temu też niezbędne środki prawne i finansowe.*

O ile większe miasta są w stanie pozwolić sobie na wydanie sporych pieniędzy, o tyle dla małych gmin mogą być to kwoty nierealne. A to poza dużymi miastami rzadko kiedy blisko mostu kolejowego znajduje się ogólnodostępna przeprawa. Na przykład most Centralnej Magistrali Kolejowej między gminami Poświętne i Rzeczycza jest jedynym na liczącym 22 km fragmencie Pilicy między Mysiakowcem a Nowym Miastem nad Pilicą.

Poza miastami rzeki często są granicami gmin, ale i województw, przez co próba zdobycia funduszy wiąże się dodatkowo z koniecznością ponadlokalnej współpracy.

Znajdujący się na granicy województw mazowieckiego i podlaskiego most kolejowy

linii Siedlce – Hajnówka to jedyna przeprawa na liczącym ponad 30 km odcinku Bugu od granicy z Białorusią do mostu drogi krajowej 19, który zresztą jest nieprzyjazny pieszym.

Na 30-kilometrowym odcinku Wisły od Połańca do Tarnobrzega jedyną przeprawą to most Linii Hutniczej Szerokotorowej – jest na nim szeroka kładka techniczna, ale piesi mają zakaz korzystania z niej. Oprócz informujących o tym tablic są też kamery oraz megafony, z których osoby zbliżające się do przeprawy słyszą dyscyplinujące komunikaty. Odległość ze świętokrzyskiego Matiaszowa do leżących po drugiej stronie Wisły podkarpackich Zadusznik – gdy idzie się mostem kolejowym – to 3 km. Legalną drogą przez most drogowy koło Połańca trzeba pokonać 24 km.

Most nie służy

W 2021 r., akurat gdy PKP Polskie Linie Kolejowe szykowały przebudowę mostu nad Kanałem Żerańskim w podwarszawskim Nieporęcie, mieszkańcy postulowali, aby w ramach prac dobudować kładkę dla pieszych. Skróciłaby ona dojeżdżenie do przystanku kolejowego Nieporęt i centrum miejscowości z leżącego na drugim brzegu kanału osiedla Nowolipie. Mieszkańcy przyznali w petycji, że nieporęcki most wykorzystywany jest przez pieszych jako dzika przeprawa: „Wykonanie nowego obiektu wraz z kładką umożliwiłoby legalne i bezpieczne przejście z jednego brzegu na drugi, likwidując niebezpieczeństwo utraty życia i zdrowia w wyniku potrącenia przez pociąg”.

W ślad za petycją nieporęcki radny Konrad Szostek zwrócił się do spółki PKP PLK, aby uwzględniła prośby mieszkańców. Jednakże zrealizowane w 2022 r. prace – choć polegały na rozbiórce starego mostu i budowie nowego – nie objęły stworzenia kładki. Jak oznajmił Zakład Linii Kolejowych w Warszawie, zapewnienia komunikacji pieszej na moście nie zakładano w projekcie. „Most kolejowy nie służy do przeprawy pieszych” – oznajmił zastępca dyrektora zakładu Piotr Sawczuk. – „Ponadto informujemy, że po zakończeniu robót teren zostanie dodatkowo oznakowany zakazem wejścia”.

Zakaz nie chroni

Zakazy egzekwuje Straż Ochrony Kolei – na mandaty narażają się osoby, które mosty pokonują zarówno torami, jak i chodnikami służbowymi. – *Miejsca narażone łamaniem przepisów porządkowych na obszarze kolejowym są w stałym zainteresowaniu* – zapewnia Monika Komaszewska z Komendy Głównej SOK. – *Stale przeciwdziałamy problemowi przebywania osób postronnych na obszarze kolejowym.*

Mandaty i tablice z zakazami nie wyeliminują dzikiego korzystania z mostów kolejowych. Zwłaszcza gdy najbliższa przeprawa pozwalająca legalnie przekroczyć rzekę oddalona jest o kilka czy kilkanaście kilometrów. Dlatego tworzenie na mostach ogólnodostępnych kładek dla pieszych i rowerzystów to najskuteczniejszy sposób na wyeliminowanie groźnych sytuacji, a tym samym na poprawę bezpieczeństwa na kolei.

KAROL TRAMMER

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Obowiązywał

Z daleka jest widoczny obelisk na cmentarzu z I wojny światowej przy torach Ostrów Mazowiecka – Ostrołęka, na północ od dawnej stacji Gucin, i niedaleko rzeki Orz.

Ten cmentarz, jak i inne z I wojny pokazują, że obowiązywał jeszcze wtedy kodeks rycerski, nakazujący między innymi poległym nieprzyjaciółom wyprawić godny pochówek z honorami wojskowymi. Swoich i wrogów grzebano obok siebie, opatrując ich nagrobki napisami pełnymi szacunku. Czegoś takiego nie znajdziemy w okresie II wojny czy wobec tzw. Żołnierzy Wyklętych, zakopywanych po kryjomu w nieoznaczonych dołach.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Pięć Stawów”

Kraków Główny – Zakopane

Nazwa jednego z pociągów kursujących między Krakowem a Zakopanem pochodzi od Doliny Pięciu Stawów Polskich. W dolinie tej znajdują się: Przedni Staw Polski, Mały Staw Polski, Wielki Staw Polski, Czarny Staw Polski i Zadni Staw Polski. W Dolinie Pięciu Stawów Polskich jest jeszcze szósty staw – niewielkie Wole Oko. Z nich wszystkich najniżej leży Przedni Staw, który znajduje się na wysokości 1668 m n.p.m. Nad jego brzegiem stoi najwyższe zlokalizowane schronisko górskie w Polsce. Najwyższej – 1890 m n.p.m. – położony jest Zadni Staw. Według aktualnych pomiarów, Wielki Staw Polski jest największym tatrzańskim jeziorem – jego powierzchnia jest jednak bardzo zbliżona do Morskiego Oka, więc w wielu źródłach to ono wskazywane jest jako większy akwen. Bez wątplenia natomiast Wielki Staw Polski, którego głębokość sięga 79 metrów, jest najgłębszym jeziorem w całych Tatrach. Wielki Staw to przy tym trzecie pod względem głębokości jeziorem w Polsce – po Hańczy na Suwalszczyźnie i Drawsku na Pomorzu Zachodnim. Jak w przewodniku po Tatrach, podaje Józef Nyka, kiedyś na dolinę mówiono Pięciostawy, a późniejsza długa nazwa powstała dla odróżnienia od znajdującej się po słowackiej stronie Tatr Doliny Pięciu Stawów Spiskich.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Chcemy, aby pasażerowie, którzy z różnych powodów nie decydują się na zdalny zakup biletów, w niedalekiej przyszłości mogli je nabyć w kioskach, hotelach, sklepach spożywczych czy na stacjach benzynowych. Brak kasy biletowej PKP w najbliższej miejscowości nie będzie już stanowić problemu”

Źródło: miesięcznik „W Podróż. Z PKP Intercity narodowym przewoźnikiem kolejowym”
Wydawca: Time4

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Bronowice Małe leżą za szynami, które ręka budowniczych żelaznej Kolei Krakowsko-Górnośląskiej rzuciła w tym miejscu w 1847 roku w poprzek gościńca i pól uprawianych przez chłopów. Ruch pociągów, początkowo czterech dziennie, stanie się odtąd charakterystycznym elementem i dźwiękiem wsi. Z czasem pociągi otrzymają lokalne nazwy, bo przecież specyfiką tego miejsca jest nadawać wszystkiemu własne brzmienie. Pociągi osobowe w języku bronowickim to *personki*, a towarowe w spolszczonym niemieckim to *śnelcugi*. Po przekroczeniu torów linii Kraków – Mysłowice zbliżamy się do centrum wioski. Oto wierzby. Mówi się, że w ich gałęziach mieszkają diabły. Nieco dalej na niewielkim wzniesieniu między lipami stoi figura Matki Boskiej przykryta blaszonym daszkiem. Stąd drogi rozchodzą się w kilku kierunkach: do sąsiednich Bronowic Wielkich i w stronę mostu kolejowego”

Monika Śliwińska*, „Panny z »Wesela«”
*urodzona w 1978 r. dziennikarka i redaktorka, autorka książek „Muzy Młodej Polski” i „Dopóki starczy życia”

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), Koleo (ul. Francuska 11A). **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 5,20 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysyłać czasopismo, oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.