

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

KIERUNEK:

BOOM

**PLAN WARSZAWSKIEJ KOLEI DOJAZDOWEJ:
więcej wydajności, więcej połączeń, więcej pasażerów**



BEZPIECZEŃSTWO

Sposób na dzikie przejścia

Na polskiej sieci kolejowej jest ponad 2,6 tys. przejść przez tory poza oficjalnie wyznaczonymi miejscami. To tak zwane dzikie przejścia – ich katalogowaniem zajmują się zakłady linii kolejowych na podstawie wskazań swoich pracowników liniowych oraz zgłoszeń od innych podmiotów, przede wszystkim od przewoźników kolejowych. Dzikie przejścia można zgłaszać również przez stronę internetową kampanii „Bezpieczny przejazd” – tą drogą wpłynęły w bieżącym roku 23 zgłoszenia.

– *Nasi pracownicy na bieżąco nadzorują linie i oznakowują miejsca, gdzie przechodzenie w miejscach nieuprawnionych jest nagminne* – mówi Joanna Kubiak ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

2650 dzikich przejść zostało oznakowanych tablicami informującymi o zakazie przechodzenia przez tory, 16 przejść zagrodzono. – *Zarówno oznakowania, jak i wygrodzenia są ciągle dewastowane, musimy je regularnie uzupełniać* – mówi Joanna Kubiak. I dodaje: – *Osoby zatrzymane na nielegalnym przechodzeniu przez tory narażają się na mandat lub sprawę w sądzie.*

Wykazy dzikich przejść są bowiem przekazywane przez zakłady linii kolejowych do Straży Ochrony Kolei w celu kierowania w te miejsca patroli. W 2015 r. sokiści przeprowadzili ponad 29 tys. interwencji w miejscach niedozwolonego przekraczania torów. Ponadto przed przechodzeniem przez tory w dzikich miejscach sokiści przestrzegają podczas pogadanek z dziećmi w szkołach podstawowych i przedszkolach.

Spółka PKP PLK, spośród ponad 2,6 tys. stwierdzonych dzikich przejść, zaledwie dwa zabezpieczyła, wyposażyła w twardą nawierzchnię i w efekcie zalegalizowała: jedno w pobliżu przystanku Augustów Port, drugie w Ćmielowie, na wniosek urzędu miasta.

– *Aktywność PKP PLK powinna być kierowana właśnie na legalizację przejść* – uważa Marcin Jackowski ze stowarzyszenia Zielone Mazowsze. W wielu miejscach skorzystanie z legalnego przejścia w drodze do szkoły czy na zakupy wymaga nadłożenia nawet kilku kilometrów. W praktyce mieszkańcy są więc skazani na przekraczanie torów w dzikich punktach, które – mimo ustawienia tablicy ostrzegawczej – w dalszym ciągu nie zapewniają bezpiecznych warunków. – *Dzikie przejścia nie są przystosowane do ruchu pieszkiego. Można potknąć się o szynę, przewrócić na nierównym podtorzu, nierzadko widoczność jest ograniczona przez roślinność. Odpowiedzialność za te problemy jest przez PKP PLK przerzucana na innych* – mówi Jackowski.

Jak informują statystyki biura bezpieczeństwa w centrali PKP PLK, od stycznia do maja 2016 r. doszło do 101 wypadków na przejściach przez tory w miejscach niedozwolonych – w zdarzeniach tych zginęło 71 osób. Dane te mogą być zawyżone. Nieoficjalnie dowiadujemy się bowiem, że jako śmierć w wyniku nieprawidłowego przechodzenia przez tory bywają klasyfikowane samobójstwa. ●



2650 nielegalnych przejść przez tory spółka PKP PLK ostoniła tablicami ostrzegawczymi. Równocześnie prowadzona jest kampania plakatowa.



LUdzie

Kariery „bankomatów” na nowych torach

Wywodzący się z bankowości wieloletni współpracownik prof. Leszka Balcerowicza Jakub Karnowski – który od kwietnia 2012 r. do listopada 2015 r. był prezesem zarządu PKP – niedawno związał się z branżą metalurgiczną.

W połowie czerwca 2016 r. Jakub Karnowski został prezesem spółki Luma Investment, która zarządza przedsiębiorstwami należącymi do biznesmena Radosława Miśkiewicza: zakładami hutniczymi Re Alloys w Łaziskach Górnych, odlewnią żeliwa w Kutnie, odlewnią detali motoryzacyjnych Saga w Teresinie oraz firmą doradczą Property 5.

Przyjście byłego szefa PKP do Luma Investment oznaczało wymianę kierownictwa tej spółki – osoby dotychczas zasiadające w zarządzie ustąpiły miejsca współpracownikom ściągniętych przez Karnowskiego: Piotrowi Ciżkowiczowi i Adamowi Purwinowi, którzy także wcześniej pracowali w bankowości, a następnie na kolei.

W latach 2012-2015 Ciżkowicz był członkiem zarządu PKP, Purwin w tym czasie zajmował różne stanowiska w Grupie PKP – był dyrektorem zarządzającym ds. nadzoru właścicielskiego i prywatyzacji w centrali PKP, członkiem zarządu PKP Cargo ds. finansowych, a następnie prezesem PKP Cargo. Do spółki Luma Investment trafiła z Karnowskim również Katarzyna Mazurkiewicz, która wcześniej pełniła funkcję rzecznika prasowego Grupy PKP.

Przed objęciem w 2012 r. funkcji szefa PKP Jakub Karnowski był prezesem spółki PKO Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych. Ściągnięcie Karnowskiego do PKP przez ówczesnego ministra transportu Sławomira Nowaka z Platformy Obywatelskiej zapoczątkowało na kolei ponad trzyletnią erę „bankomatów”. Tak kolejarze ochrzcili menedżerów przychodzących na kolej z sektora bankowego, którzy dodatkowo w swoich CV zwykle mogli pochwalić się współpracą z Leszkiem Balcerowiczem. Pod koniec 2015 r., po zwycięstwie wyborczym Prawa i Sprawiedliwości, rozpoczęły się dymisje „bankomatów” – którzy jednak po rozstaniu z koleją wcale nie wrócili do instytucji finansowych.

Andrzej Filip Wojciechowski wkrótce po zakończeniu kariery w Grupie PKP został prezesem firmy meblarskiej Black Red White. Wojciechowski przyszedł na kolej wraz z Karnowskim z PKO TFI – w latach 2012-2015 był dyrektorem zarządzającym ds. strategii i organizacji w centrali PKP, wiceprezesem i następnie od kwietnia do grudnia 2015 r. prezesem spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

W dalszym ciągu z koleją związany jest Remigiusz Paszkiewicz, który prezesem PKP PLK był od kwietnia 2012 r. do kwietnia 2015 r. Paszkiewicz z początkiem czerwca 2016 r. został powołany na wiceszefa kolei ukraińskich Ukrzaliznyca ds. infrastruktury. – *Decyzja władz Ukrainy jest kolejnym wyrazem uznania dla zmian przeprowadzonych w Polsce, także w obszarze modernizacji i restrukturyzacji kolei* – ocenił swoje mianowanie Paszkiewicz. Dołączył on do Wojciecha Balczuna, byłego prezesa PKP Cargo, któremu rząd Ukrainy w ramach polityki sięgania po zagraniczne kadry powierzył w kwietniu 2016 r. misję zreformowania tamtejszej kolei.

Remigiusz Paszkiewicz przed przyjściem w 2012 r. do PKP PLK sprawował kierownicze funkcje w spółkach koncernu Orlen. Wcześniej współpracował z Leszkiem Balcerowiczem w Narodowym Banku Polskim oraz w Ministerstwie Finansów. Obecnie Balcerowicz jest doradcą prezydenta Ukrainy Petra Poroszenki. ●

To miał być świetny sposób na oszczędności: wraz z przekształceniem stacji w przystanek znikają koszty związane z konserwacją urządzeń sterowania ruchem oraz utrzymaniem rozjazdów, torów dodatkowych i nastawni. Każda stacja przekształcona w przystanek to ponadto obcięcie przynajmniej czterech etatów dyżurnych ruchu.

Polityka likwidacji „zbędnych” posterunków ruchu jest prowadzona na polskiej kolei konsekwentnie od ponad dwóch dekad: gdy po zmianie rozkładu jazdy okazywało się, że planowo na danej stacji nie mijają się pociągi, wówczas zapadała decyzja o jej przekształceniu w przystanek. W ten sposób zdegradowano setki stacji w całej Polsce. Dziś za te oszczędności przychodzi płacić wysoką cenę.

Stacje uznane za zbędne

Na liniach jednotorowych – w wyniku przekształceń „zbędnych” stacji w przystanki – powstały nawet kilkudziesięciokilometrowe odcinki bez możliwości minięcia się pociągów. Trudno w tej sytuacji mówić o wąskich gardłach – to już całe wąskie przełyki na sieci zarządzanej przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe.

Jeden z najdłuższych wąskich przełyków powstał na linii Olsztyn – Ełk, na której – po zdegradowaniu stacji Ruciane-Nida – nie ma żadnego punktu umożliwiającego minięcie się pociągów na 57-kilometrowym odcinku między stacjami Szczytno i Pisz. Wjazd jednego pociągu na ten szlak na przynajmniej 75 min. blokuje go dla innych składów.

Pociągi nigdzie nie mogą mijać się na liczącym 43 km odcinku między Opolem a Kluczborkiem. To efekt tego, że leżąca w połowie drogi stacja Jelowa została uznana za zbędną i przekształcona w przystanek. Z kolei po zdegradowaniu stacji Grodków Śląski, a wcześniej także stacji Lipowa Śląska i Chróścina Nyska, żadnej możliwości minięcia się pociągów nie ma już na całej 47-kilometrowej linii Brzeg – Nysa.

Znikająca przepustowość

Wieloletnia polityka przekształcania „zbędnych” stacji w przystanki doprowadziła do problemów z płynnością ruchu na polskiej kolei. To jeden z wniosków „Analizy odcinków sieci kolejowej o ograniczonej przepustowości” stworzonej przez Urząd Transportu Kolejowego w czerwcu 2016 r.

„Na problem ograniczonej przepustowości najbardziej narażone są odcinki sieci kolejowej, na których pociągi poruszają się po jednym torze w obu kierunkach” – czytamy w analizie UTK. – „W Polsce często likwidowane były miejsca, w których pociągi mogą się mijać, co dodatkowo zmniejsza przepustowość odcinków jednotorowych”.

Dokument opracowano po zebraniu od przewoźników pasażerskich i towarowych informacji o tym, gdzie na sieci kolejowej borykają się najpoważniejszymi problemami z przepustowością. Wśród wskazań linia Olsztyn – Działdowo, składająca się na ciąg łączący stolicę województwa warmińsko-mazurskiego z Warszawą. Jak czytamy w analizie UTK, „na tej jednotorowej linii problem z przepustowością wynika z małej

- Przekształcona w przystanek stacja Tleń na jednotorowej linii Laskowice Pomorskie – Czersk. Widoczny ślad po torze dodatkowym, który umożliwiał mijanie się pociągów.



Wąskie przełyki

Problemy z płynnością ruchu na wielu odcinkach sieci kolejowej. To skutki polityki likwidacji „zbędnych” posterunków ruchowych

liczby stacji umożliwiających mijanie się pociągów”. W ciągu minionych dziesięciu lat spółka PKP PLK zlikwidowała między Olsztynem i Działdowem dwa takie punkty: Waplewo oraz Komorniki.

Modernizacja na gorsze

Przewoźnicy zwracają uwagę na trudności w zaspokojeniu potrzeb przewozowych na ciągu łączącym Legnicę z Żaganiem i Żarami. W 2014 r., po degradacji stacji Modła, powstał na tej linii 24-kilometrowy wąski przełyk między Rokitkami i Leszmem Górnym.

Również w 2014 r. zapadła decyzja o przekształceniu w przystanek stacji Lotyń, położonej na jednotorowej linii Poznań – Kołobrzeg. Dziś przewoźnicy wskazują, że skutkiem są utrudnienia przy konstruowaniu rozkładu jazdy dla tego ciągu. Degradację stacji ograniczają też możliwości bieżącej zmiany miejsca mijania się pociągów w przypadku wystąpienia opóźnień.

Gdy dwa lata temu stacja Lotyń została uznana za zbędną, urzędnicy samorządu województwa zachodniopomorskiego w oficjalnym wystąpieniu określili to kolejnym już dyskusyjnym działaniem spółki PKP PLK po degradacji w 2011 r. stacji Sycewice na jednotorowym ciągu Trójmiasto – Szczecin.

Przewoźnicy wskazują, że problemy występują także na liniach, które niedawno przeszły modernizację. Mowa między innymi o ciągu Piła – Szczecin z liczącym aż 44 km wąskim przełykiem między Wałczem i Kaliszem Pomorskim. Zrealizowane w latach 2010-2012 prace modernizacyjne nie objęły bowiem odtworzenia stacji pośredniej

Tuczno Krajeńskie. Z kolei w węźle łódzkim w ramach modernizacji... zlikwidowano wszystkie mijanki na jednotorowej linii Łódź Widzew – Zgierz.

Zemsta niepotrzebnych stacji

Spółki towarowe alarmują, że wskutek likwidacji mijanki Raczycze na ciągu Kielce – Staszów powstał 26-kilometrowy odcinek, na którym nie ma możliwości minięcia się składów. Utrudnia to kursowanie pociągów z węglem i biomasą do elektrowni Połaniec.

W 2009 r. do roli przystanków zostały zdegradowane stacje Dalekie i Gierwaty, co mocno obniżyło przepustowość linii Tuszcz. – Ostrołęka. Zemściło się to utrudnieniami w wyznaczaniu objazdów dla składów towarowych w czasie modernizacji linii Warszawa – Białystok. Stacja Gierwaty po czterech latach od degradacji została więc odtworzona i dziś znów mijają się tu pociągi. Podobnych przypadków jest jednak niewiele. W 2015 r. spółka PKP PLK przywróciła dawną rolę zdegradowanym wcześniej stacjom Gregorowce (linia Białystok – Czeremcha) oraz Wilkołaz (linia Lublin – Stalowa Wola Rozwadów)

Odtworzenie „zbędnych” posterunków, które jednak okazują się potrzebne, wymaga dużych nakładów. Jeśli bowiem urządzeń z degradowanych posterunków nie zabrano, by uzupełnić braki na czynnych stacjach, to porzucono je na pastwę wandalii i złodziei.

Według szacunków Andrzeja Jezierskiego podanych w biuletynie „Na rozjazdach”, odbudowa jednej stacji kosztuje przeciętnie tyle, ile jej utrzymanie przez dziesięć lat.

KAROL TRAMMER

MODERNIZACJE
 MODERNIZACJE

15 miesięcy bez kolei

PKP Polskie Linie Kolejowe szykują paraliż aglomeracji warszawskiej

Linia kolejowa łącząca Warszawę z Grodziskiem Mazowieckim to jeden z najbardziej obciążonych odcinków na polskiej sieci kolejowej. Nitką dla pociągów podmiejskich między Warszawą a Pruszkowem i Grodziskiem każdego dnia kursują 192 składy Kolei Mazowieckich i Szybkiej Kolei Miejskiej. W 2017 r. ma się rozpocząć modernizacja tego ciągu. – *Prace planujemy rozpocząć w pierwszym kwartale przyszłego roku* – mówi Karol Jakubowski ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

Prapremiera zawieszania

Spółka zarządzająca infrastrukturą kolejową 21 czerwca 2016 r. ogłosiła, że modernizację będzie prowadzić przy wyłączonym ruchu pociągów. – *Wariant całościowego zamknięcia linii zakłada prowadzenie prac w ciągu 21 miesięcy, przy czym samo zamknięcie trwałoby 15 miesięcy* – mówi Jakubowski.

Wielomiesięczne zawieszanie kursowania pociągów na czas prowadzenia prac modernizacyjnych to nowy trend na polskiej kolei. Został on zapoczątkowany podczas przebudowy linii z Warszawy do Białegostoku – była ona nieprzejezdna przez ponad rok: od października 2014 r. do grudnia 2015 r. Nagła decyzja o całkowitym wstrzymaniu ruchu była w tym przypadku tłumaczona koniecznością nadrobienia opóźnień w pracach modernizacyjnych.

Okazuje się jednak, że sytuacja z ciągu Warszawa – Białystok stanowiła prapremierę generalnej zmiany sposobu realizacji dużych inwestycji na polskiej sieci kolejowej. Obecnie spółka PKP PLK już na etapie przygotowań do kilku modernizacji przewiduje, że prace będą prowadzone przy całkowicie wstrzymanym ruchu. Ta metoda jest zakładana dla przedsięwzięć, które w 2017 r. mają rozpocząć się na liniach Warszawa – Lublin i Warszawa – Poznań. Spółka PKP PLK rozpoczęła jednocześnie sondowanie takiego rozwiązania w związku z planowaną na kolejne lata modernizacji trasy Poznań – Szczecin.

Tor jeden czy zero?

Przedstawiciele spółki PKP Polskie Linie Kolejowe podkreślają, że decyzja o zawieszeniu ruchu między Warszawą a Grodziskiem Mazowieckim uzyskała poparcie innych podmiotów. Karol Jakubowski: – *Przewoźnicy oraz prawie wszystkie samorządy opowiadają się za przeprowadzeniem modernizacji przy całościowym zamknięciu linii*.

Władze miast leżących na linii oraz spółki realizujące przewozy skusiła wizja skrócenia czasu trwania modernizacji o rok. Albowiem, zgodnie z danymi zaprezentowanymi przez PKP PLK, prace prowadzone przy utrzymanym kursowaniu pociągów po jednym torze miałyby trwać 33 miesiące.

Całkowite wstrzymanie ruchu pociągów ma tymczasem pozwolić na wykonanie pełnego



• *Pelen pasażerów peron w Milanówku na trasie Grodzisk Mazowiecki – Warszawa, która przez ponad rok będzie pozbawiona pociągów.*

zakresu modernizacji w czasie krótszym o rok – w 21 miesięcy. Przy tym wariantcie, oprócz 15-miesięcznej przebudowy przy wstrzymanym ruchu, harmonogram przewiduje dodatkowo cztery miesiące prac przygotowawczych i dwa robót końcowych.

– *Nie wyrażamy zgody na ten scenariusz, zdecydowanie opowiadając się za utrzymaniem na czas remontu ograniczonego ruchu kolejowego po jednym torze* – podkreśla Grzegorz Szuplewski, burmistrz Piastowa. To jedyne miasto leżące na tej linii, którego władze wątpią w terminy podawane przez spółkę PKP PLK. – *Nie mam zaufania do deklaracji składanych przez kolejarzy i ich planów. Na dziś są one bardzo chaotyczne. Wcale nie wynika z tego, że jak się zgodzimy na zamknięcie całkowite torów, to prace potrwać 15 miesięcy* – tak Szuplewski uzasadniał swoje stanowisko w rozmowie z pruszkowskim portalem internetowym wpr24.pl.

Ściśle tajna komunikacja zastępcza

Burmistrz Piastowa uważa ponadto, że zapewnienie komunikacji zastępczej dla linii kolejowej o tak dużym natężeniu ruchu problemem będzie niemożliwe: – *Nie ma realnej możliwości zorganizowania skutecznej formy autobusowej komunikacji zastępczej*.

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do stworzonych w Kolejach Mazowieckich założeń transportu zastępczego. Autobusy mają nie wjeżdżać do centrum Warszawy – będą docierać tylko do dworca Warszawa Zachodnia. Czas jazdy z Grodziska Mazowieckiego ma wynosić 70-72 min. Dla porównania, pociągom pokonanie tego odcinka zajmuje 32-34 min.

Zwolennikom całkowitego wstrzymania ruchu pociągów zależało na tym, aby powyższe informacje nie dotarły do opinii publicznej w czasie ważenia się losów tego, jaki zostanie wybrany wariant modernizacji. W połowie maja 2016 r. w siedzibie PKP PLK odbyły się dwa spotkania, na których omawiano założenia komunikacji zastępczej. W notatce z tych spotkań znalazł się następujący zapis: „Wspólnie ustalono nie udostępniać materiałów ze spotkań podmiotom zewnętrznym”.

Wybór aglomeracji

Obecnie pociągi Kolei Mazowieckich na odcinku między Grodziskiem a Warszawą wożą średnio 33 tys. pasażerów dziennie. Do tego dochodzą kolejne tysiące osób korzystających z Szybkiej Kolei Miejskiej.

Nieatrakcyjna zastępcza komunikacja autobusowa spowoduje, że wiele ludzi, którzy teraz korzystają z kolei, przesiądzie się do samochodów. A przecież już dziś Alejami Jerozolimskimi od południowego zachodu wjeżdża do Warszawy prawie 17 tys. samochodów dziennie (dane Generalnego Pomiaru Ruchu 2015). Autobusy zastępcze – wiozące pasażerów niemających możliwości przesiadki na auto – utkną w korkach razem z samochodami.

Tysiącom osób, które każdego dnia dojeżdżają do pracy i szkół w Warszawie, przyjdzie borykać się z utrudnieniami co najmniej do połowy w 2018 r. Jako że będzie to rok wyborów samorządowych, prezydenci i burmistrzowie, którzy ochoczo przystali na forsowaną przez PKP PLK modernizację w wariantcie bez ruchu pociągów, mogą gorzko pożałować swojej decyzji.

KAROL TRAMMER

W Świerżach Górnych koło Kozienic jest wytwarzane 8% polskiej energii elektrycznej: elektrownia Kozienice – na którą składa się 10 bloków energetycznych o łącznej mocy 2905 megawatów – to największa w Polsce elektrownia opalana węglem kamiennym. Węgiel do elektrowni Kozienice dostarczany jest przede wszystkim z kopalni Bogdanka w lubelskim zagłębiu węglowym.

Koncern energetyczny Enea, w ramach którego działa elektrownia, co roku ogłasza przetarg na przewozy węgla na trasie między stacją Jaszczów, na którą kopalnia Bogdanka podstawia załadowane wagony, a stacją Świerże Górne przy elektrowni Kozienice.

Wczoraj 7,87, dziś 10,70

– To jeden z ważniejszych kontraktów węglowych – mówi Michał Wyciślik z biura prasowego spółki PKP Cargo, której po raz kolejny udało się wygrać przetarg na obsługę elektrowni Kozienice. Nowy kontrakt obejmuje okres od czerwca 2016 r. do sierpnia 2017 r. – w tym czasie PKP Cargo przewiezie z Bogdanki do Kozienic ogółem 5,05 mln ton węgla. O skali tego zlecenia świadczy fakt, że w ubiegłym roku PKP Cargo dla wszystkich swoich klientów przewiozło 57,8 mln ton węgla kamiennego.

Za dowóz w sumie ponad 5 mln ton czarnego złota z Bogdanki do Kozienic koncern Enea zapłaci spółce PKP Cargo 54 mln zł. Oznacza to, że w ramach nowego kontraktu koszt przewozu jednej tony węgla wynosi 10,70 zł. Tymczasem w ramach poprzedniego zlecenia – obejmującego drugie półrocze 2015 r. i pierwsze półrocze 2016 r. – za przewiezienie jednej tony węgla Enea płaciła spółce PKP Cargo 7,87 zł.

Modernizacyjne zamknięcie

Niemal z dnia na dzień nastąpił wzrost stawki o ponad jedną trzecią. – *W przyjętym planie finansowym na rok 2016 zakładaliśmy wzrost stawek transportu węgla, jednak na poziomie niższym niż oferty złożone przez przewoźników i rozstrzygnięte w przetargu* – mówi Marcin Kujawiak z koncernu Enea.

Na wzrost kosztów obsługi kluczowej polskiej elektrowni przez PKP Cargo wpłynęła decyzja innej spółki kolejowej. Chodzi o PKP Polskie Linie Kolejowe i coraz skuteczniej forsowane przez tę spółkę rozwiązanie, by modernizację linii kolejowych prowadzić przy całkowicie wstrzymanym ruchu pociągów.

W „Sieciovym harmonogramie zamknięć torowych” spółka PKP PLK zapowiedziała, że z początkiem kwietnia 2017 r. – w związku z przystąpieniem do kompleksowej modernizacji magistrali łączącej Warszawę z Lublinem – na co najmniej kilkanaście miesięcy nastąpi całkowite wyłączenie ruchu kolejowego na liczącym 52 km odcinku między stacjami Lublin i Puławy Azoty. Właśnie tędy biegnie trasa pociągów z Bogdanki do Kozienic.

Dziś 128, jutro 408

Pociągi pasażerskie i towarowe obecnie przejeżdżające odcinkiem między Lublinem a Puławami zostaną skierowane na objazdy. Dla pociągów z Bogdanki do Kozienic brane

Czarne złoto objazdem

Koszt dowozu węgla do elektrowni Kozienice wzrósł o ponad jedną trzecią. Takie są koszty całkowitego wstrzymywania ruchu pociągów na modernizowanych liniach kolejowych



• Elektrownia Kozienice w Świerżach Górnych. Pociągi dowożące węgiel kamienny do tej kluczowej polskiej elektrowni ugrzęzną na objazdach liczących setki kilometrów.

są pod uwagę trzy ciągi, które mogłyby zastąpić obecną 128-kilometrową trasę:

- przez Lublin, Łuków, Dęblin (232 km);
- przez Lublin, Stalową Wolę Rozwadów, Skarżysko-Kamienną, Radom (358 km);
- przez Rejowiec, Zwierzyniec, Stalową Wolę Rozwadów, Skarżysko-Kamienną, Radom (408 km).

Dziś całą relację pokonuje się lokomotywami elektrycznymi, podczas gdy objazdy obejmują ciągi niez elektryfikowane oraz podatne na problemy z przepustowością linie jednotorowe. Przykładowo na najkrótszą z alternatywnych tras składa się jednotorowy odcinek Lublin – Łuków, który jednocześnie ma służyć jako objazd dla pociągów PKP Intercity łączących Lublin z Warszawą.

– *Wydłużenie trasy, zwykle oprócz wzrostu kosztów dostępu do infrastruktury, najczęściej wiąże się z wydłużonym czasem przejazdu, a to oznacza większe zużycie zasobów, co przekłada się wprost na wzrost kosztów taboru i pracy* – mówi Katarzyna Marciniak z DB Cargo Polska, przewoźnika, który starał się o kontrakt na transport węgla z Bogdanki do Kozienic ze stawką 14,64 zł za przewóz jednej tony. Rok wcześniej oferował stawkę 12,04 zł. – *Możliwość poniesienia dodatkowych kosztów związanych z zamknięciami torowymi to istotne ryzyko dla przewoźników kolejowych i jego wielkość powinna zostać uwzględniona* – podkreśla Katarzyna Marciniak.

Logistyka na objeździe

Do elektrowni Kozienice dziennie dociera nawet siedem składów z Bogdanki – każdy przywozi 2400 ton węgla. W drugiej połowie

przyszłego roku elektrownia Kozienice uruchomi jedenasty blok energetyczny o gigantycznej mocy 1075 megawatów. To zwiększy skalę dostaw węgla w ramach kolejnego kontraktu, którego realizacja rozpocznie się na przełomie sierpnia i września 2017 r. Odcinek Lublin – Puławy Azoty w dalszym ciągu będzie zamknięty dla pociągów, przez co również te zwiększone dostawy trafią na ciągi objazdowe.

– *Logistyka dostaw węgla ma istotny wpływ na wyniki spółki. Każdy dodatkowy koszt może mieć wpływ na rentowność spółki i na konkurencyjność produkcji* – nie ukrywa Marcin Kujawiak z Enei.

Inwestycje kosztem klienta

Od kwietnia 2017 r. na trasy objazdowe trafią pociągi wożące węgiel z kopalni Bogdanka nie tylko do Kozienic, ale między innymi też do kombinatu Grupy Azoty w Puławach, elektrowni koncernu Energa w Ostrołęce czy warszawskich elektrociepłowni PGNiG Termika. Przez objazdy będą też brnęły składy obsługujące cementownie w Chełmie i Rejowcu Fabrycznym.

– *Niektórzy argumentują, że przy pełnym zamknięciu drogi kolejowej inwestycje będą prowadzone szybko, ale trzeba zrobić rachunek ciążony i wyliczyć wszystkie straty związane z taką sytuacją, również te po stronie przewoźników towarowych, i dopiero wtedy taką decyzję podjąć* – mówi Maciej Libiszewski, prezes PKP Cargo. – *Zależy nam na tym, żeby linie kolejowe zostały w jak największym stopniu zmodernizowane, ale nie nadmiernym kosztem naszych klientów.*

KAROL TRAMMER

– Napięcie 600 voltów było zbyt słabe na wprowadzenie kolejnych połączeń – mówi Jolanta Dałek, członek zarządu Warszawskiej Kolei Dojazdowej.

Pod napięciem 600 voltów, typowym dla sieci tramwajowych, kolejka kursująca między Warszawą a Grodziskiem Mazowieckim i Milanówkiem funkcjonowała od swojego powstania w 1927 r. Po 89 latach – w nocy z 27 na 28 maja 2016 r. – WKD przełączyła się na standardowe dla kolei w Polsce napięcie 3000 voltów.

Napięcie rośnie

Przełączenie napięcia było zwieńczeniem trwającego od 2012 r. procesu obejmującego dobudowę i modernizację linii zasilających, unowocześnienie dyspozycji zasilania, a także przebudowę podstacji trakcyjnych.

Podstacje trakcyjne to obiekty, gdzie płynący z elektrowni prąd zmienny jest przetwarzany w wykorzystywany przez pociągi prąd stały i następnie przesyłany do sieci trakcyjnej. – Zmiana napięcia wiązała się z ograniczeniem liczby podstacji trakcyjnych – mówi Krzysztof Kulesza, rzecznik prasowy Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Przed przełączeniem sieć trakcyjna WKD zasilana była z siedmiu podstacji, teraz wystarczają trzy takie obiekty: w Grodzisku Mazowieckim, Pruszkowie i Warszawie.

Z dużym wyprzedzeniem przystąpiono też do kompletowania taboru dostosowanego do wyższego napięcia. Już w 2009 r. spółka WKD ogłaszając przetarg na dostawę 14 elektrycznych zespołów trakcyjnych, zawarła w specyfikacji zamówienia warunek, by składy te były dwusystemowe. W efekcie w latach 2011-2012 bydgoska Pesa dostarczyła pociągi serii EN97 mogące działać pod napięciem zarówno 600, jak i 3000 voltów.

W 2014 r. przeprowadzono przebudowę eksploatowanego od 2004 r. zespołu EN95, która objęła przystosowanie składu do zasilania również wyższym napięciem.

Ponadto pod koniec 2013 r. WKD ogłosiła przetarg na dostawę sześciu składów



• Jolanta Dalek z zarządu WKD: teraz możemy wprowadzić dużo więcej pociągów.

Kierunek: boom

Warszawska Kolej Dojazdowa pracuje nad nową ofertą przewozową. Od grudnia 2016 r. ma być więcej połączeń. I dużo więcej pasażerów



• 27 maja 2016 r., koniec kursowania składów EN94 oraz ostatnie chwile funkcjonowania Warszawskiej Kolei Dojazdowej przed zmianą napięcia z 600 na 3000 voltów.

zasilanych już tylko napięciem 3000 voltów. Kontrakt zdobyły zakłady Newag z Nowego Sącza. Eksploatację pierwszych trzech zespołów trakcyjnych serii EN100 rozpoczęto w pierwszych dniach po przełączeniu napięcia.

Większe przyspieszenie

Ostatni z sześciu zamówionych składów EN100 ma zostać dostarczony najpóźniej w sierpniu 2016 r. – wówczas nastąpi finał procesu całkowitej wymiany taboru Warszawskiej Kolei Dojazdowej. – Po dostarczeniu wszystkich składów nasz tabor będzie składać się z 21 pojazdów – mówi prezes WKD Grzegorz Dymecki

Równoległe do zapoczątkowanych w 2004 r. zakupów nowego taboru stopniowo wycofywano z eksploatacji zespoły trakcyjne EN94, które wozily pasażerów od 1972 r. Wyprodukowane we wrocławskim Pafawagu składy EN94 zakończyły swoją 44-letnią służbę 27 maja 2016 r. – pracowały aż do ostatniego dnia przed przełączeniem napięcia z 600 na 3000 voltów.

Składy EN95, EN97 i EN100 wprowadzają nową jakość podróżowania: wszystkie są niskopodłogowe, klimatyzowane, posiadają miejsca dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich oraz są wyposażone w miejsca do przewozu rowerów. Nowe pociągi charakteryzują się też lepszymi niż zespoły EN94 parametrami ruchowymi: większą prędkością maksymalną, spokojniejszym biegiem i większym przyspieszeniem.

Ostatnie rozszerzenie

Zwiększenie napięcia zasilania trakcyjnego oznacza, że na całej sieci Warszawskiej Kolei Dojazdowej może jednocześnie znajdować

się więcej składów. Tym samym zniknęła najpoważniejsza bariera blokująca zwiększanie liczby połączeń.

Ostatnie rozszerzenie oferty przewozowej WKD miało miejsce w grudniu 2013 r. Wówczas liczbę składów kierowanych do obsługi ruchu w dzień roboczy zwiększono z 10 do 11 – umożliwiło to dogęszenie rozkładu jazdy w sumie 12 nowymi połączeniami w porze międzyszczytowej, w szczycie popołudniowym, a także wieczorem.

Po uatrakcyjnieniu oferty nastąpił wyraźny wzrost liczby pasażerów: o ile w 2013 r. WKD przewiozła 7,4 mln osób, to w 2014 r. – po wprowadzeniu nowych połączeń – już 7,9 mln.

Zwiększenie liczby połączeń pod koniec 2013 r. praktycznie wyczerpało możliwości uatrakcyjniania oferty przewozowej – napięcie zasilania 600 voltów uniemożliwiało bowiem skierowanie do ruchu kolejnych składów.

Trendy w rozkładzie

Dokonana zmiana napięcia i zbliżająca się finalizacja procesu wymiany taboru otwierają drogę do rozszerzenia oferty Warszawskiej Kolei Dojazdowej.

– Teraz możemy wprowadzić dużo więcej pociągów – mówi Jolanta Dalek i dodaje, że aktualnie trwają prace nad rozkładem jazdy, który wejdzie w życie w grudniu 2016 r. Rozważane są dwa warianty jego rozbudowy. Pierwszy opiera się na częstotliwości kursowania pociągów między Warszawą a Komorowem w godzinach szczytu co 7,5 min. Założeniem drugiego wariantu jest nieco mniejsza częstotliwość 10-minutowa, ale za to na dłuższym odcinku między Warszawą a Podkową Leśną. Celem ►

► każdego z wariantów jest – oprócz zwiększenia liczby połączeń – poprawa regularności kursowania pociągów. Dotychczasowy rozkład jazdy charakteryzuje się bowiem wahaniami częstotliwości.

Na przykład w porze masowych dojazdów do Warszawy, między godz. 7.00 a godz. 8.00, luki między przyjazdami pociągów do stacji Warszawa Śródmieście WKD wahają się od 7 min. do 15 min. Podobnie sytuacja wygląda z wyjazdami pociągów z Warszawy w szczycie popołudniowym. Z kolei w porze międzyszczytowej pociągi odjeżdżają czasem co 15 min., a czasem co 30 min.

Podczas prac nad nowym kształtem oferty przewozowej brane są pod uwagę takie trendy jak wydłużanie się popołudniowego szczytu przewozów na godziny wieczorne i wzrost liczby podróżujących w porze międzyszczytowej. Poza tym widoczne jest rosnące zainteresowanie podróżami pociągami WKD w granicach Warszawy – coraz ważniejszymi generatorami ruchu są centra handlowe i kompleksy biurowe w pobliżu przystanków Reduta Ordonia, Aleje Jerozolimskie i Raków, a także słabo skomunikowane liniami autobusowymi osiedla Salomea oraz Opacz Wielka.

Kłęska urodzaju

Bez wątpienia najważniejszym trendem jest jednak wciąż rosnąca liczba ludności na terenach, przez które przebiega linia Warszawskiej Kolei Dojazdowej. W powiecie pruszkowskim liczba mieszkańców od 2005 r. wzrosła z 145 tys. do 161 tys. mieszkańców. W tym samym czasie liczba ludności powiatu grodziskiego wzrosła z 78 tys. do 91 tys.

– *Urbanizacja tych terenów cały czas postępuje* – mówi burmistrz Grodziska Mazowieckiego Grzegorz Benedyckiński, który jednocześnie sprawuje funkcję przedstawiciela samorządów lokalnych w radzie nadzorczej WKD. – *Co roku tylko w mojej gminie około tysiąc osób podejmuje decyzję o budowie domu czy zamieszaniu. I ci ludzie w dużej części korzystają z tej kolei.*

Połączenie WKD jest ważnym atutem przyciągającym nowych mieszkańców do miast-ogrodów rozciągających się na południowy zachód od Warszawy, jednakże w obliczu ograniczeń technicznych zaspokajanie rosnącego popytu na dojazdy do stolicy zaczęło być coraz trudniejsze.

Wąskie gardło

Rozwiązaniem problemu kłęski urodzaju stało się podwyższenie napięcia zasilania, dające możliwość nawet trzypięciominutowej częstotliwości kursowania pociągów na odcinku między Warszawą a Podkova Leśną Główną, gdzie dwutorowa linia rozdziela się na jednotorowe szlaki do Milanówka Grudowa i Grodziska Mazowieckiego Radońskiej.

Przeszkodą dla wprowadzenia trzypięciominutowych odstępów między pociągami jest jednak układ torowy stacji Warszawa Śródmieście WKD, gdzie jednocześnie mogą znajdować się tylko dwa pociągi przy peronie (oraz dodatkowo jeden skład na torze odstawczym). Stąd aktualnie



• *Warszawska Kolej Dojazdowa dokonała pełnej wymiany swojego parku taborowego. Najnowszy zespół trakcyjny EN100 z Newagu oraz skład EN97 z Pesy.*

przygotowywana rozbudowa oferty przewozowej wychodzi od częstotliwości kursowania wynoszącej 7,5 min.

Kierownictwo Warszawskiej Kolei Dojazdowej deklaruje jednak, że zmiany wchodzące w życie w grudniu 2016 r. będą jedynie pierwszym etapem rozszerzenia oferty przewozowej. W związku z tym zmiana układu stacji Warszawa Śródmieście WKD w nieodległej perspektywie stanie się koniecznością.

Tym bardziej, że na dalszych odcinkach linii WKD planowane są kolejne inwestycje zwiększające przepustowość. W 2017 r. położony na rogatkach stolicy przystanek Michałowice ma zostać przebudowany w stację z możliwością kończenia relacji pociągów – wówczas mogłyby zostać uruchomione połączenia zasilające dla odcinka w granicach Warszawy. Na następne lata rozważane jest przez WKD przystąpienie do budowy drugiego toru między stacjami Podkova Leśna Główna i Grodzisk Mazowiecki Radońska.

Szczęśliwa frankowiczka

Aktualnie na stacjach i przystankach Warszawskiej Kolei Dojazdowej prowadzona jest instalacja elektronicznych tablic, które będą informować o godzinach odjazdów i sytuacji ruchowej. System informacji pasażerskiej, który ma być gotowy do listopada 2016 r., jest współfinansowany przez Szwajcarię w ramach bezzwrotnej pomocy dla nowych państw członkowskich Unii Europejskiej.

Początkowo wsparcie dla WKD pochodzące z Funduszu Szwajcarskiego miało być przeznaczone jedynie na budowę wyświetlaczy informacji pasażerskiej i monitoringu oraz na zakup sześciu zespołów trakcyjnych EN100. Jednakże oszczędności osiągnięte przy powyższych przetargach – a przede wszystkim wzrost kursu franka szwajcarskiego – uwalniły dodatkowe środki.

W efekcie dofinansowywany przez Szwajcarię plan inwestycyjny rozszerzono o dodatkowe przedsięwzięcia: remont toru na odcinku Warszawa Śródmieście WKD – Komorów (realizacja w lipcu i sierpniu 2016 r.), przebudowę do 2021 r. małej architektury na wszystkich stacjach i przystankach oraz montaż sygnalizacji przy ośmiu przejazdach kolejowych, na których występuje problem ograniczonej widoczności.

Dzięki automatycznej sygnalizacji przejazdowej – która zostanie zainstalowana do końca 2016 r. – wyeliminowane zostaną punktowe ograniczenia prędkości do 20 km/h, co wpłynie na skrócenie czasu jazdy pociągów WKD.

Wydajniejsza Kolej Dojazdowa

Warszawska Kolej Dojazdowa w 2007 r. opuściła Grupę PKP i stała się własnością samorządu województwa mazowieckiego oraz sześciu gmin leżących na trasie kolejki (Brwinów, Grodzisk Mazowiecki, Milanówek, Michałowice, Podkova Leśna i Pruszków).

Charakterystyczną cechą spółki WKD jest to, że – działając na wydzielonej lokalnej sieci kolejowej – pełni ona jednocześnie funkcję zarządcy infrastruktury i przewoźnika. Ułatwia to nie tylko bieżące zarządzanie, ale również prowadzenie procesu inwestycyjnego przynoszącego całościowy efekt. Celem realizowanych przez WKD przedsięwzięć modernizacyjnych – od zmiany napięcia, przez całkowitą wymianę taboru, po poprawę stanu infrastruktury – jest przede wszystkim zwiększenie wydajności. Bez tego nie byłoby możliwe uruchomienie nowych połączeń i w efekcie przyciągnięcie nowych pasażerów.

I wszystko wskazuje na to, że dla Warszawskiej Kolei Dojazdowej przyszły rok będzie wejściem w czas przewozowego boomu.

KAROL TRAMMER

WYCIEZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Chwalił ekrany

Wsiadał w Grodzisku. Brał taksówkę. Jechał do Radziejowic. Oglądał obrazy Chełmońskiego. W taksówce zakrywał oczy. – Te krajobrazy – mówił – znam Z Chełmońskiego. Nie chcę ich widzieć zgwalcanych przez nowoczesność. Ja rozmawiałem z nim w pociągu. Chwalił ekrany wzdłuż szos i linii kolejowych. Był przekonany, że są po to, aby oszczędzić ludziom widoków niegdyś pięknych, a dziś zbrzydzonych.

OD BAŁTYKU PO TATRY

• kolejowa księga imion

„Bolek i Lolek”

Kraków Płaszów

– Bielsko-Biała Główna

Pociąg Regio „Bolek i Lolek” kursuje z Krakowa do Bielska-Białej. Swoją nazwę nosi na cześć dwóch braci – bohaterów filmów animowanych stworzonych w 1962 r. przez Władysława Nehrebeckiego w Studiu Filmów Rysunkowych w Bielsku-Białej. W sumie powstały ponad 183 filmy o Bolku i Lolku: kilkunastominutowe odcinki, filmy pełnometrażowe, a także filmy edukacyjne, uczące dzieci bezpieczeństwa na drodze czy ostrożności z ogniem. Filmy o Bolku i Lolku emitowane były na całym świecie. W Polsce, w 1997 r. w plebiscycie Telewizji Polskiej i „Gazety Wyborczej” filmy o przygodach Bolka i Lolka zajęły pierwsze miejsce w plebiscycie „Dobranocka wszech czasów”. W 2011 r. powstał w Bielsku-Białej pomnik dwóch braci – Lolek stoi przy globusie, na którym Bolek wskazuje Bielsko-Białą. „Bolek i Lolek” to nie tylko nazwa pociągu Regio, ale też przydomek dwuczłonowej lokomotywy elektrycznej ET41 do ciężkich pociągów towarowych.

WSIAŚĆ DO POCIĄGU BYLE JAKIEGO

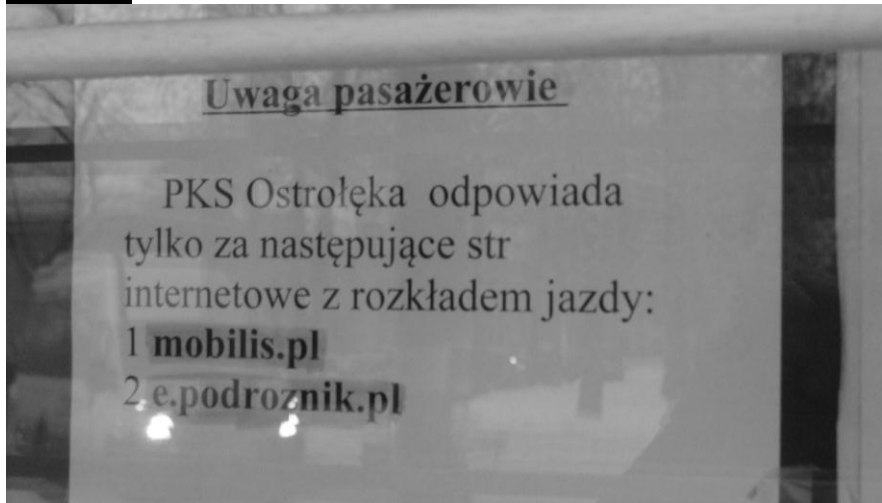
• kolejne piosenki

*Z Krakowa do Jeleniej osobowy się toczy
a ona miała takie piękne duże niebieskie oczy
niebieską koszulkę i niebieską spódniczkę
i w ogóle wszystko miała śliczne*

Püdelsi, „Konduktorka PKP”

słowa: Maciej Maleńczuk, Piotr Dariusz Adamczyk, Andrzej Bieniasz,
album: „Wolność słowa”, 2003

WIDOCZNIE



POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

• wybór: Olga i Marcin Rudzińscy

„Wszędzie powtarzano hasło »Najlepsi na zachód«. Nie wiem, czy byłem tym najlepszym, ale pociągało mnie owo »Nieznane«, które miało się stać moim nowym domem. Wiedziałem tylko jedno, że tam mam zacząć moje życie od nowa. Na nowej ziemi mam być jednym z korzeni, które mają w nią wrosnąć. Mocno i głęboko. Po naradzie z żoną podjąłem decyzję wyjazdu, na razie sam. Po pożegnaniu rodziny wsiadłem w pociąg. I tak trafiłem do Zielonej Góry. (...) Na dworcu kolejowym ruch. Masa ludzi z tobołami. Poznałem pierwszych szabrowników. Wywozili, co się dało, od pościeli do maszyn, motocykli i rowerów. Za ogrodzeniem stali milicjanci. Patrzyli obojętnie na tłoczących się do pociągu towarowego ludzi z tobołami. Podszedłem do jednego z nich ze słowami: jak to towarzyszu, wy nie reagujecie na ten rabunek? Mruknął: – Starczy i dla nas”.

Piotr Kłuciński*, „Korzenie tej ziemi”
(w zbiorze wspomnień „Mój dom nad Odrą)

* pochodził z Brwinowa koło Warszawy, w sierpniu 1945 r. trafił do Zielonej Góry, gdzie został pracownikiem Zielonogórskiego Przedsiębiorstwa Budowlanego