

# Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu



## STACJA NA ŚLEPO

### Odbudowa stacji Warszawa Główna

## LOGISTYKA

### Jedwabny szlak urywa się w Małaszewiczach

Przesyłki pocztowe z Chin pokonują koleją tysiące kilometrów. Od razu po wjeździe do Polski są przeladowywane na ciężarówkę

Przewóz poczty staje się jednym z filarów Nowego Jedwabnego Szlaku, czyli idei wzrostu znaczenia kolei w transporcie ładunków między Chinami a Europą. Największa chińska firma sprzedaży wysyłkowej Alibaba, która produkty do odbiorców w Europie dostarcza pocztą, zamierza wykorzystać pociągi do dalszej ekspansji na rynku europejskim – informuje Ośrodek Studiów Wschodnich w raporcie „Kolejowy Jedwabny Szlak”.

Według danych Światowego Związku Pocztowego (UPU), przesyłki między Europą a Chinami stanowią już ponad połowę wymiany pocztowej między Europą a resztą świata. W maju 2016 r. chińskim miastem Chongqing 25 przedsiębiorstw pocztowych z Azji i Europy zawarło pod auspicjami UPU deklarację, w której kolej została wskazana jako najlepszy środek do przewozu poczty między dwoma kontynentami. Poczta Polska jest jednym z sygnatariuszy deklaracji z Chongqing.

Kolej jest znacznie tańsza niż transport lotniczy i dużo szybsza od transportu morskiego. Według danych Ośrodka Studiów Wschodnich, przewóz jednego kontenera z Chin do Polski koleją kosztuje 5 tys. dolarów i zajmuje 15 dni. Dla porównania przetransportowanie kontenera samolotem kosztuje 37 tys. dolarów i zajmuje od pięciu do dziewięciu dni, zaś przewóz statkiem kosztuje 4,5 tys. dolarów, ale trwa aż 43-50 dni.

We wrześniu 2017 r., w ślad za deklaracją z Chongqing, poczty z Polski i Chin podpisały porozumienie o współpracy w zakresie przemieszczania przesyłek. Kontenery z listami i paczkami docierają z Chin przez Kazachstan, Rosję i Białoruś. Ładunek pocztowy pokonuje koleją trasę liczącą ponad 5 tys. km, jednakże natychmiast po wjeździe do Polski – na stacji Małaszewicze koło Terespolu – kontenery przeladowywane są z wagonów szerokotorowych nie na wagony normalnotorowe, lecz na ciężarówkę. Tiry przewożą przesyłki do węzłów ekspedycyjno-rozdzielczych Poczty Polskiej w Warszawie i Lublinie, gdzie następuje sortowanie na strumienie do adresatów w Polsce oraz do odbiorców w innych państwach. Również dalszy transport realizowany jest ciężarówkami. – *Przesyłki dostarczane przez pocztę chińską do Polski dostarczamy dalej własnym transportem do Niemiec, Hiszpanii czy Holandii* – mówi prezes Poczty Polskiej Przemysław Sypniewski. ●

## INFRASTRUKTURA

### Pozdrowienia z doliny bez pociągów

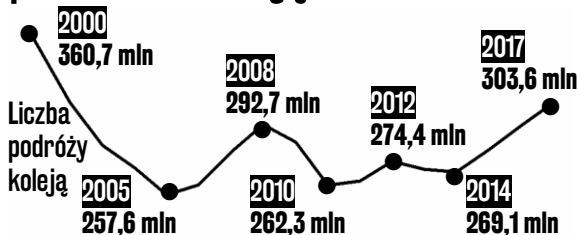
Do Ministerstwa Infrastruktury nadchodzą setki pociągów z gminy Wleń, leżącej na linii kolejowej Jelenia Góra – Lwówek Śląski – Zebrzydowa. Zasypanie ministerstwa pocztówkami to protest przeciwko degradacji tej jednej z najpiękniejszych linii w Polsce. Specjalne widokówki w 10-tysięcznym nakładzie zostały wydane przez władze gminy Wleń, a następnie za pośrednictwem sołtysów rozprowadzone mieszkańcom.

W grudniu 2016 r. z biegnącej doliną Bobru linii wycofane zostały pociągi pasażerskie. Koleje Dolnośląskie zrezygnowały z obsługi tej 61-kilometrowej trasy z powodu drastycznie długiego czasu jazdy pociągów. W ostatnich latach spółka PKP Polskie Linie Kolejowe wciąż obniżała prędkość obowiązującą na linii: w 2010 r. z 50 km/h do 30 km/h, a w 2014 r. z 30 km/h do 20 km/h. Następnie w połowie 2016 r. na trzech odcinkach o łącznej długości 13,5 km ograniczono prędkość do 10 km/h. – *Przez fatalną prędkość nie sposób tu stworzyć dobrej oferty dla pasażerów. Taka prędkość jest nie do zaakceptowania dla codziennych dojazdów do pracy i szkoły* – tłumaczył prezes Kolei Dolnośląskich Piotr Rachwański.

Przebiegająca przez Wleń linia kolejowa, mimo złego stanu, nie została objęta Krajowym Programem Kolejowym wskazującym planowane do 2023 r. inwestycje na sieci zarządzanej przez spółkę PKP PLK. Jednocześnie resort infrastruktury nie zgodził się na przekazanie linii samorządowi województwa dolnośląskiego „ze względu na jej niezbędność do prowadzenia statutowej działalności przez PKP PLK”. ●

## MOBILNOŚĆ

### Koniec wzrostu przewozów koleją?



Ostatnie cztery lata były na polskiej kolei okresem stabilnego wzrostu przewozów pasażerskich. Od 2014 r., w którym koleją zrealizowano 269,1 mln podróży, przewozy rokrocznie rosły o około 4%. W 2017 r. pasażerowie odbyli 303,6 mln przejazdów pociągami. Wszystko jednak wskazuje na to, że – po czterech latach sukcesywnego wzrostu – rok 2018 będzie gorszy od poprzedniego.

Negatywny trend wyłania się z opublikowanych przez Urząd Transportu Kolejowego statystyk przewozowych za pierwsze miesiące bieżącego roku. W styczniu, lutym i marcu 2018 r. koleją zrealizowano w sumie 72,2 mln podróży. Dla porównania, liczba przejazdów koleją w pierwszym kwartale w 2017 r. wyniosła 75,7 mln. Ponadto miesięczne wyniki za luty i marzec 2018 r. są gorsze od wyników uzyskanych w tych miesiącach nie tylko w 2017 r., ale także i w 2016 r.

Duże pogorszenie wyników odnotowali dwaj przewoźnicy działający w województwie mazowieckim. Koleje Mazowieckie straciły ponad 10% pasażerów – w styczniu, lutym i marcu 2018 r. pociągami tej spółki zrealizowano 14,5 mln podróży, podczas gdy w pierwszym kwartale 2017 r. było ich 16,5 mln. Z przejazdów warszawską Szybką Koleją Miejską zrezygnował aż co trzeci pasażer: 3,9 mln przejazdów od stycznia do marca 2018 r. wobec 6,1 mln przejazdów w pierwszym kwartale 2017 r. Tąpnięcie wyników Kolei Mazowieckich i Szybkiej Kolei Miejskiej to przede wszystkim skutek decyzji o prowadzeniu modernizacji na linii Warszawa – Grodzisk Mazowiecki przy całkowite wstrzymaniu ruchu pociągów. Przed przystąpieniem do prac modernizacyjnych we wrześniu 2017 r. linia grodziska była jednym z najsilniej wykorzystywanych odcinków na polskiej sieci kolejowej.

Na wstrzymaniu ruchu na linii Warszawa – Grodzisk Mazowiecki korzysta Warszawska Kolej Dojazdowa, której tory bieżą równolegle do modernizowanego ciągu. W pierwszych trzech miesiącach 2018 r. pasażerowie odbyli 2,2 mln przejazdów pociągami WKD. Wynik za pierwszy kwartał 2017 r. to 1,8 mln podróży. Ponad 20-procentowy wzrost przewozów to nie tylko efekt przeniesienia się do pociągów WKD części pasażerów z linii grodziskiej. Wciąż procentuje również znaczące zwiększenie liczby połączeń WKD pod koniec 2016 r.

Oprócz Warszawskiej Kolei Dojazdowej wzrost przewozów odnotowały też PKP Intercity, Koleje Śląskie, Koleje Dolnośląskie, Koleje Wielkopolskie oraz Łódzka Kolej Aglomeracyjna. W pierwszym kwartale 2018 r. łączna liczba podróży pociągami tych przewoźników była o 2,7 mln większa niż w pierwszym kwartale 2017 r. Spadek liczby przejazdów – odnotowany przez spółki Koleje Mazowieckie, Szybka Kolej Miejska w Warszawie, Arriva, Koleje Małopolskie, Przewozy Regionalne i PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście – sięgnął tymczasem aż 6,2 mln. ●

Koleje Mazowieckie przewoźnikiem autobusowym – to koncepcja Krzysztofa Strzałkowskiego (PO), przewodniczącego komisji rozwoju gospodarczego, infrastruktury i przeciwdziałania bezrobociu Sejmiku Województwa Mazowieckiego. W połowie kwietnia 2018 r. komisja skierowała do marszałka Adama Struzika (PSL) wniosek o przygotowanie analizy możliwości rozszerzenia działalności spółki kolejowej należącej do samorządu województwa o przewozy autobusowe. Ma to być rozwiązanie problemu znikających PKS-ów.

## Fale cięć

Należące do grupy Mobilis przedsiębiorstwa PKS z Ciechanowa, Ostrołki i Mińska Mazowieckiego poinformowały na początku 2018 r. – osiem lat po prywatyzacji – że swoją działalność będą prowadzić tylko do końca bieżącego roku szkolnego. Aktualnie trzej przewoźnicy wyprzedają autobusy oraz wygaszają ofertę: w kwietniu wykreślili z rozkładów jazdy w sumie 106 kursów, z początkiem maja w ramach kolejnej fali cięć zniknęło 57 kursów. Ale związają się nie tylko sprywatyzowane firmy. Pod koniec kwietnia 2018 r. PKS Garwolin oznajmił, że planuje likwidację około 70 kursów. Zaledwie dwa miesiące wcześniej ta należąca do powiatu garwolińskiego spółka wycięła 25 kursów.

– W tych najtrudniej położonych miejscach, które zupełnie zostały odcięte od komunikacji publicznej, trzeba zaoferować mieszkańcom ofertę przewozową, by mogli dostać się do miejscowości, z której już można zaoferować inne przewozy – mówił w Radiu dla Ciebie Krzysztof Strzałkowski. Jak czytamy we wniosku jego komisji, chodzi o „podjęcie przez Koleje Mazowieckie działalności przewozowej polegającej na zastąpieniu likwidowanych połączeń PKS na Mazowszu przez dowozy pasażerów do najbliższej stacji kolejowej obsługiwanej przez połączenia Kolei Mazowieckich”.

## Nie wydaje się możliwe

Propozycja komisji infrastruktury sejmiku, aby Koleje Mazowieckie zajęły się uruchamianiem dowozowych linii autobusowych, nie wzbudziła entuzjazmu w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego: – Zaangażowanie w ten problem spółki Koleje Mazowieckie dziś nie wydaje się możliwe – informowała media rzeczniczka prasowa urzędu Marta Milewska. – Po pierwsze do wykonywania przewozów drogowych potrzebna jest licencja, której Koleje Mazowieckie nie posiadają, co jest oczywiste, gdyż są spółką kolejową, a nie autobusową. Zadaniem głównym spółki jest wykonywanie przewozów kolejowych. Po drugie, niezbędny jest też odpowiedni tabor autobusowy, którego Koleje Mazowieckie dzisiaj również nie posiadają. Niemniej jednak temat jest przedmiotem analiz.

Wcześniej, podczas marcowej sesji sejmiku województwa, od odpowiedzialności za połączenia autobusowe odzignął się marszałek Adam Struzik: – Kwestia transportu samochodowego, czyli autobusów bądź busów, to jest kwestia samorządów na

# Autobusem do pociągu

Czy Koleje Mazowieckie zastąpią znikające połączenia PKS?



Fot. DB/Kai Neuhold

• Autobus pod banderą kolei niemieckich Deutsche Bahn przed stacją kolejową w Wolfach w Badenii-Wirtembergii. Kolejowa spółka DB Regio eksploatuje prawie 13 tys. autobusów.

poziomie powiatowym lub gminnym. Samorząd województwa odpowiada w całości za przewozy kolejowe.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, samorząd wojewódzki odpowiada za organizowanie nie tylko połączeń kolejowych, ale też linii autobusowych między powiatami. Wiele ze znikających obecnie połączeń PKS to właśnie kursy przekraczające granice powiatów: Warszawa – Węgrów, Pułtusk – Nasielsk, Płońsk – Pułtusk, Ciechanów – Dzierzgowo, Ostrołęka – Różan, Ciechanów – Przasnysz, Ostrołęka – Maków Mazowiecki czy Ciechanów – Maków Mazowiecki.

## Dogęszenie sieci

Powiaty przasnyski i makowski – leżące na obszarze likwidowanych PKS-ów z Ciechanowa oraz Ostrołki – to jedne z tych powiatów, do których kolej nie dociera. Z Przasnysza do najbliższej stacji kolejowej jest 27 km, z Makowa Mazowieckiego – 32 km. W województwie mazowieckim dostępu do kolei nie mają również powiaty żuromiński, sokołowski, zwolenński i lipski.

Pod względem gęstości sieci kolejowej województwo mazowieckie charakteryzuje się jednym z najsłabszych wyników w kraju: 4,8 km linii na 100 km<sup>2</sup> (gorzej jest tylko na Warmii i Mazurach, Lubelszczyźnie oraz Podlasiu). Spośród 87 miast województwa mazowieckiego aż 43 leżą poza siecią połączeń kolejowych.

Zgodnie z ideą komisji infrastruktury sejmiku, dogęszenie sieci Kolei Mazowieckich liniami autobusowymi byłoby nie tylko lekarstwem dla obszarów dotkniętych problemem związania się PKS-ów, ale też zapoczątkowałoby tworzenie

regionalnej sieci transportu publicznego, w ramach której linie autobusowe byłyby przedłużeniem połączeń kolejowych: z zsynchronizowanymi rozkładami jazdy, dogodnymi przesiadkami i jedną taryfą biletową. Kolejom Mazowieckim, jako własnej spółce, samorząd województwa mógłby zlecać wykonywanie przewozów autobusowych bez przetargu.

## Więcej życia

Otwarcie się Kolei Mazowieckich na mieszkańców miejscowości oddalonych od linii kolejowych byłoby przyjęciem sprawdzonego w Europie rozwiązania.

W Niemczech największym graczem na rynku przewozów autobusowych jest kolej Deutsche Bahn: w strukturze jej spółki-córki DB Regio działa 40 przewoźników autobusowych – eksploatują oni prawie 13 tys. autobusów, które w 2016 r. przewiozły 633 mln pasażerów.

W Austrii za przewozy autobusowe poza aglomeracjami tradycyjnie odpowiadała poczta, która jednak na początku XXI wieku wycofała się z tego segmentu działalności. Wówczas obsługę lokalnych połączeń autobusowych przejęła kolej, tworząc w tym celu spółkę ÖBB Postbus – dziś eksploatuje ona 2,3 tys. autobusów na 900 liniach w całym kraju i jest największą austriacką firmą autobusową.

We Francji największym przewoźnikiem autobusowym jest grupa Keolis, będąca operatorem 70 sieci połączeń lokalnych od Lotaryngii po Pireneje. Większościowym akcjonariuszem grupy Keolis są koleje francuskie SNCF. Grupa Keolis reklamuje się hasłem „Więcej połączeń, więcej życia”.

KAROL TRAMMER

14 grudnia 1996 r. o godz. 23.47 na czołowy dworzec Warszawa Główna przyjechał pociąg z Warki. Było to ostatnie rozkładowe połączenie, które dotarło na tę, stanowiącą ślepe zakończenie torów, stację na zachodnich rogatkach centrum stolicy. Następnego dnia pociągi regionalne z kierunku Skarżyska-Kamiennej, Radomia, Warki i Czachówka zaczęły wjeżdżać na linię średnicową. Dzięki temu pasażerowie z regionu radomskiego, rejonu doliny dolnej Pilicy oraz południowej części aglomeracji stołecznej po dziś dzień mają możliwość bezpośredniego dotarcia koleją nie tylko do ścisłego centrum Warszawy, ale także do prawobrzeżnej części miasta.

## Nowa stara stacja

Po ponad 20 latach od wyłączenia stacji Warszawa Główna spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zarządziła jej odbudowę – w połowie marca 2018 r. zlecono firmie Trakcja PRKiI zaprojektowanie i realizację wartej 81 mln zł inwestycji obejmującej odtworzenie układu torowego, nastawni, systemu sterowania ruchem kolejowym, dwóch peronów dwukrawędziowych oraz budowę kładki dla pieszych z windami. Otwarcie nowej starej stacji czołowej ma nastąpić w drugiej połowie 2019 r.

Pierwszym zadaniem reaktywowanej stacji Warszawa Główna ma być obsługa ruchu kolejowego podczas planowanych prac modernizacyjnych na linii średnicowej łączącej stacje Warszawa Zachodnia i Warszawa Wschodnia. Stacja Warszawa Główna ma być jednak używana także po 2023 r., na kiedy przewidywane jest zakończenie remontu „średnicy”.

– *Warszawa Główna, po przebudowie i włączeniu do systemu komunikacji aglomeracji warszawskiej, ułatwi dojazd do centrum miasta* – powiedział po zleceniu odtworzenia stacji Ireneusz Merchel, prezes PKP PLK. W centrali spółki zapytaliśmy o docelową koncepcję obsługi węzła warszawskiego wskazując, które pociągi, zamiast wjeżdżać na zmodernizowaną linię średnicową, będą trafiać na stację czołową. – *Stacja Warszawa Główna będzie mogła obsługiwać pociągi ze strony zachodniej, na przykład z Łodzi, Radomia, Kielc* – odparł nie wchodząc w szczegóły Karol Jakubowski z PKP PLK.

## Raczej nie będziemy korzystać

Przewoźnicy wcale nie rwą się do tego, by w przyszłości swoje pociągi kierować na stację Warszawa Główna. – *Zarządca infrastruktury zapowiada, że przebudowa warszawskiej linii średnicowej zakończy się w 2023 r. Jest więc za wcześnie, aby mówić o organizacji ruchu pociągów* – mówi Marta Ziemska z PKP Intercity, a Kamil Mięgała ze stołecznej Szybkiej Kolei Miejskiej dodaje, że zarządca infrastruktury nie prosił o przedstawienie opinii na temat planów odbudowy stacji: – *Spółka PKP PLK nie zwracała się do nas z taką prośbą.*

Łódzka Kolej Aglomeracyjna swoimi weekendowymi pociągami chce wjeżdżać do ścisłego centrum Warszawy: – *Po zakończeniu prac na linii średnicowej nie*

# Stacja na ślepo

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe odbuduje czołową stację Warszawa Główna. Ale przewoźnicy już mówią, że nie będą chcieli z niej korzystać



• *Zarośnięty obszar nieczynnej stacji Warszawa Główna i dawny budynek dworcowy.*

*planujemy kończenia i rozpoczynania biegu pociągów na stacji Warszawa Główna* – mówi Marta Markowska z ŁKA.

– *Skierowanie pociągów na stację Warszawa Główna po remoncie linii średnicowej będzie uwarunkowane jej przepustowością: jeśli nie będzie problemu z pomieszczeniem pociągów na „średnicy”, to raczej nie będziemy korzystać z Warszawy Główny* – mówi Donata Nowakowska z Kolei Mazowieckich. W spółce widać jednak pewne niezdecydowanie w ocenie decyzji o odtworzeniu czołowej stacji. – *Jeśli mamy nadal zwiększać liczbę podróży do Warszawy, to od strony zachodniej bardzo dobrym rozwiązaniem będzie przywrócenie do użyteczności stacji Warszawa Główna* – stwierdził członek zarządu Kolei Mazowieckich Dariusz Grajda na odbywającej się w lutym 2018 r. konferencji „Infrastruktura Polska i Budownictwo”. – *Metro, tramwaje i inne środki komunikacji miejskiej zapewniają bardzo dobre możliwości dojazdu spod stacji czołowej w inne rejony Warszawy.*

Tak naprawdę stacja metra znajduje się prawie kilometr od dworca Warszawa Główna, a najbliższe przystanki tramwajowe i autobusowe zlokalizowane są wokół nieprzyjaznego niezmotoryzowanym Placu Zawiszy (przejścia przez wielopasmowe arterie przy krótkich cyklach świateł dla pieszych, rozrzucone linii komunikacyjnych jadących w tych samych kierunkach między różnymi przystankami, brak na wysokości dworca Warszawa Główna zebr do przystanków tramwajowych).

## Czołowy problem

Decyzja o odbudowie stacji Warszawa Główna została podjęta na przekór

europejskiemu trendowi ograniczania roli dworców czołowych.

W 2015 r. w Wiedniu ukończono budowę przelotowego dworca Hauptbahnhof. Na nowym dworcu głównym skupiono cały ruch dalekobieżny obsługujący stolicę Austrii, który wcześniej rozbity był między leżące w różnych częściach miasta dworce czołowe Westbahnhof i Südbahnhof. W 2017 r. uruchomiono podziemną linię średnicową w Lipsku: City-Tunnel połączył czołowe dworce Hauptbahnhof i Bayerischer Bahnhof. Tunelem pod centrum Lipska skierowano wszystkie sześć linii kolei podmiejskiej S-Bahn Mitteldeutschland, co pasażerom z różnych kierunków umożliwiło bezpośredni dojazd do najważniejszych punktów miasta – nowe stacje powstały pod głównymi lipskimi placami: Rynkiem i Placem Wilhelma Leuschnera. W 2007 r. zakończono przebudowę węzła kolejowego w Antwerpii, polegającą na stworzeniu biegnącej pod ziemią linii średnicowej wraz z przekształceniem czołowego dworca centralnego w wielopoziomą stację przelotową.

Skutkiem idącej w odwrotnym kierunku rozbudowy warszawskiego węzła kolejowego będzie odebranie części podróży możliwości bezpośredniego dotarcia koleją do ścisłego centrum stolicy, skomplikowanie podróży pasażerom przesiadającym się w Warszawie oraz rozbitcie odjazdów pociągów wyruszających z Warszawy w niektórych kierunkach między stacje leżące w różnych punktach miasta.

Co więcej, wygląda na to, że do kierowania pociągów na stację Warszawa Główna spółka PKP Polskie Linie Kolejowe będzie musiała przewoźników zmuszać.

KAROL TRAMMER

# Modernizacja w połowie

Remont linii Radom – Tomaszów Mazowiecki prowadzony jest tylko na jednym torze. Znajdujący się w złym stanie drugi tor doczeka się remontu najwcześniej za pięć lat. Będą problemy z płynnością ruchu pociągów

Aktualnie wymieniany jest tor na liczącym 14 km szlaku między stacjami Przysucha i Drzewica. Na pozostałej części linii już można odczuć efekty remontu: czas podróży na odcinku Radom – Przysucha skrócił się do 33 min. To o 15 min. mniej niż przed przystąpieniem do prac oraz o 22 min. mniej niż w 2007 r., gdy Koleje Mazowieckie reaktywowały połączenia między Radomiem a Drzewicą.

Po wyremontowanym torze pociągi mogą jeździć ze stabilną prędkością 120 km/h – przed remontem obowiązywała na nim prędkość maksymalna 100 km/h z licznymi punktowymi i odcinkowymi ograniczeniami do 40-60 km/h. Poprawa parametrów dotyczy jednak tylko jednego toru. Na drugim torze, który nie został objęty pracami, prędkość maksymalna wynosi 60 km/h.

## Tor dobry, tor słaby

Aby dochowywać nowych atrakcyjnych czasów jazdy, pociągi Kolei Mazowieckich w obydwu kierunkach kursują tym samym torem. Jest to zresztą zgodne z przyjętym przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe nowym sposobem prowadzenia ruchu po remoncie linii Radom – Tomaszów Mazowiecki: na liczącym 47 km odcinku między Wolanowem w węźle radomskim a Radzicami przy skrzyżowaniu z Centralną Magistralą Kolejową pociągi pasażerskie mają w dwóch kierunkach kursować torem zapewniającym większą prędkość. Natomiast tor, który nie przeszedł remontu, ma być przeznaczony dla ruchu towarowego

„Analizy wskazują, iż parametry linii uzyskane w wyniku prowadzonych prac będą wystarczające” – zapewnił wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel w odpowiedzi na interpelację radomskiego posła Prawa i Sprawiedliwości Andrzeja Kosztowniaka.

Obecnie ruch pasażerski to pięć par pociągów Kolei Mazowieckich kursujących między Radomiem a leżącą na granicy województw mazowieckiego i łódzkiego stacją Drzewica, uzupełnianych przez dwie pary jeżdżące w krótszej relacji między Radomiem a Przysuchą. Rozkład jazdy jest tak ułożony, że na całym 53-kilometrowym od Radomia po Drzewicę pociągi Kolei Mazowieckich nie mijają się. Dzięki temu przy planowym kursowaniu nie ma problemu z ruchem w dwóch kierunkach po jednym zmodernizowanym torze. Na linii Radom – Tomaszów Mazowiecki należy jednak spodziewać się wzrostu ruchu.

## Więcej pociągów

W latach 2019-2020 linią Radom – Tomaszów Mazowiecki ma prowadzić ciąg objazdowy w związku z modernizacją linii z Radomia do Warszawy: pociągi z Radomia



• Pociąg Kolei Mazowieckich relacji Radom – Drzewica wjeżdża na przystanek w Wieniawie. Skład EN57AKM porusza się lewostronnie wyremontowanym torem, na którym obowiązuje prędkość maksymalna 120 km/h. Na sąsiednim torze pociągi nie mogą przekraczać 60 km/h.

skierują się przez Przysuchę i Drzewicę do Radzic, gdzie wjadą na Centralną Magistralę Kolejową i nią dotrą do Warszawy.

Poprawa parametrów linii kolejowych zwykle skłania przewoźników do uruchamiania nowych połączeń. Najbardziej oczekiwana jest reaktywacja bezpośrednich pociągów łączących Radom z Łodzią, które zlikwidowano pod koniec 2013 r. Obecnie, w wyniku już zrealizowanych prac, możliwy do uzyskania jest czas przejazdu dla pociągu regionalnego relacji Radom – Łódź Fabryczna wynoszący około 2 godz. 15 min. (tyle mniej więcej zajmuje jazda samochodem). W 2011 r. – jeszcze przed zamknięciem dworca Łódź Fabryczna do przebudowy oraz tuż przed likwidacją bezpośrednich pociągów łączących Radom z Łodzią – czas jazdy wynosił 3 godz. 14 min. – *Planujemy zlecenie opracowania, w ramach którego przeprowadzona zostanie analiza możliwości uruchomienia połączeń kolejowych Łódź – Drzewica – Radom* – informuje Joanna Błęwska z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego. Z kolei spółka PKP Intercity na grudzień 2020 r. zapowiedziała uruchomienie pociągów kursujących z dwugodzinną częstotliwością na trasie Lublin – Radom – Tomaszów Mazowiecki – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Opole – Wrocław.

## Nie planuje się

Koncepcję obsługi zwiększającego się ruchu w sytuacji dobrych parametrów tylko jednego z dwóch torów przedstawił wiceminister Bittel: „Ruch pasażerski prowadzony po zmodernizowanym torze

dwukierunkowo z prędkością do 120 km/h z wykorzystaniem istniejących stacji jako mijanek”.

Gdy więc w przyszłym roku na linii Radom – Tomaszów Mazowiecki w związku z objazdami zwiększy się ruch, efekty skróconych czasów jazdy zaczną być pozerane przez postoje w oczekiwaniu na minięcie się pociągów. Wąskim gardłem może okazać się przede wszystkim odcinek między stacjami Wolanów i Przysucha – na całym tym 24-kilometrowym szlaku nie ma możliwości przepuszczania się pociągów. To skutek zdegradowania położonej między Wolanowem a Przysuchą stacji Wieniawa – w 1998 r. przekształcono ją w przystanek, demontując wszystkie rozjazdy między torami oraz tory dodatkowe.

Linia kolejowa Radom – Tomaszów Mazowiecki ponadto nie jest wyposażona w samoczynną blokadę liniową (system, dzięki któremu torom między kolejnymi stacjami może poruszać się jednocześnie kilka pociągów jadących w tym samym kierunku). Przy braku blokady samoczynnej nie można wyprawić pociągu ze stacji, dopóki jadący przed nim skład nie osiągnie kolejnej stacji. Przykładowo więc ze stacji Przysucha można ruszyć dopiero wówczas, gdy poprzedni pociąg osiągnie leżącą aż 24 km dalej stację Wolanów.

Na remont drugiego toru i zwiększenie przepustowości całego ciągu nie ma co liczyć. Wiceminister infrastruktury nie pozostawia złudzeń: „Do 2023 r. nie planuje się prowadzenia dodatkowych prac inwestycyjnych na linii kolejowej Radom – Tomaszów Mazowiecki”.

KAROL TRAMMER

# Spóźniony pociąg na wschód

Marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik – starając się o dostęp do funduszy dla najuboższych regionów Unii Europejskiej – przyznaje się do porażki swojej polityki

– Mazowsze jest jednym z najdynamiczniej rozwijających się regionów w Unii Europejskiej, tym nie mniej jesteśmy województwem bardzo zróżnicowanym – powiedział marszałek Adam Struzik (PSL) w czasie swojej wizyty w Siedlcach w lutym 2018 r. – Głównym miejscem kreowania dochodów jest Warszawa i dziewięć otaczających ją powiatów. Pozostała część województwa ma stopień rozwoju oraz wskaźniki gospodarcze i społeczne jak Polska wschodnia. Mazowsze to dwa regiony w jednym.

## Najbiedniejsze regiony unii

Adam Struzik, zwracając uwagę na nierówności w rządzonej przez siebie regionie, chce uzasadnić potrzebę objęcia województwa mazowieckiego dodatkowym programem unijnym: Programem Operacyjnym Polska Wschodnia stworzonym w 2007 r. specjalnie dla województw lubelskiego, podkarpackiego, podlaskiego, świętokrzyskiego i warmińsko-mazurskiego, które po dokonaniu w 2004 r. rozszerzeniu Unii Europejskiej o 10 państw były najuboższymi regionami w całej wspólnotce.

– Mieszkańcy subregionu siedleckiego, ostrołęckiego czy radomskiego powinni mieć takie same szanse na dodatkowe fundusze jak mieszkańcy województwa podlaskiego czy świętokrzyskiego – przekonywał Struzik po skierowaniu na początku 2018 r. wniosku do Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju, by w unijnej perspektywie finansowej obejmującej lata 2021-2027, województwo mazowieckie mogło korzystać z funduszy dla wschodniej Polski. Jak bowiem zwracają uwagę władze województwa mazowieckiego, wskaźnik produktu krajowego brutto w przeliczeniu na jednego mieszkańca – decydujący o wielkości wsparcia z Unii Europejskiej – w aglomeracji warszawskiej osiąga 148% średniej unijnej, podczas gdy na pozostałym obszarze regionu wynosi tylko 60%.

## Strategiczna porażka

Adam Struzik – który województwem mazowieckim rządzi już 17 lat – podnosząc problem rozwarstwienia w regionie, *de facto* krytykuje swoją dotychczasową politykę, która zamiast niwelować różnice, w wielu kwestiach jeszcze je pogłębiła.

– Kilkanaście lat „polityki spójności” w województwie mazowieckim to spektakularna porażka – ocenia prof. Radomir Jasiński z Radomskiego Towarzystwa Naukowego. – Dysproporcje rozwojowe pomiędzy aglomeracją warszawską a resztą województwa wciąż szybko narastają.

Główny Urząd Statystyczny w 2015 r. opublikował raport „Zróżnicowanie poziomu rozwoju gmin i powiatów województwa



• Nowy przebieg drogi wojewódzkiej 627 od Kosowa Lackiego do Małkini Górnej wytyczono po nieczynnym odcinku linii kolejowej Siedlce – Ostrołęka, bezpowrotnie uniemożliwiając odtworzenie tego połączenia. Miejsce dawnego przystanku kolejowego Wólka-Okrąglik.

mazowieckiego”. Pokazano w nim, że od 2007 do 2013 r. pomiędzy najuboższymi i najzamożniejszymi częściami regionu zwiększyły się rozpiętości pod względem wpływów podatkowych, wynagrodzeń, dochodów gmin czy bezrobocia. Dzieje się tak, choć – o czym przypomina raport GUS – „w kolejnych strategiach samorząd województwa mazowieckiego podkreśla znaczenie niwelowania dysproporcji wewnątrzregionalnych jako jednego z najważniejszych celów rozwojowych”.

Skalę skrajności w województwie mazowieckim obnaża to, że w jego granicach leżą zarówno Warszawa i powiat warszawski zachodni, gdzie stopa bezrobocia wynosi 2%, jak i powiat szydłowiecki z najwyższą w Polsce 26-procentową stopą bezrobocia.

– Wschodnie podregiony województwa – ciechanowski, ostrołęcki, siedlecki, radomski – w świetle wysokości PKB na mieszkańca wpisują się w stawkę podregionów wschodniej Polski. Należy więc oczekiwać ich wpisania do programu Polski Wschodniej. Wnioskowano o to już od chwili powołania programu – niestety ani kolejne rządy, ani samorząd województwa przez lata nie wykazywały zainteresowania problemem – mówi Radomir Jasiński. – Zastanawiające jest to, że marszałek Struzik zainteresowanie tym posunięciem wyraził przed kamerami akurat teraz, w przededniu wyborów samorządowych.

## Program, którego nie znamy

W urzędzie marszałkowskim zapytaliśmy, jakie projekty kolejowe zaplanowano do realizacji, jeśli powiodą się starania na rzecz

objęcia województwa mazowieckiego dodatkowym programem unijnym.

– W ramach zmodyfikowanego Programu Operacyjnego Polska Wschodnia Kolej Mazowieckie mogłyby rozważać realizację projektów związanych z zakupem szynobusów, zakupem biletomatów na perony i dworce kolejowe czy zakupem kas mobilnych – odpowiedziała rzeczniczka prasowa urzędu Marta Milewska. – Te propozycje projektowe mogłyby zostać sfinansowane w ramach osi priorytetowej „Nowoczesna infrastruktura kolejowa”

Powyższe słowa pokazują, że urzędnicy marszałka Struzika nie znają programu, z którego wkrótce chcieliby zacząć korzystać. Mianowicie w Programie Operacyjnym Polska Wschodnia nie ma osi priorytetowej „Nowoczesna infrastruktura kolejowa”. Istnieje owszem oś „Nowoczesna infrastruktura transportowa”, ale ona odnosi się do inwestycji w komunikację miejską i sieć drogową. Realizacja projektów kolejowych przewidziana jest natomiast w ramach osi priorytetowej „Ponadregionalna infrastruktura kolejowa”, ale jak wyraźnie wskazano w obowiązującym dokumencie Programu Operacyjnego Polska Wschodnia, w zakresie kolei „nie będą współfinansowane działania polegające na zakupie taboru kolejowego”, lecz „wspierane będą inwestycje w infrastrukturę liniową: rewitalizacja, rehabilitacja lub modernizacja drogi kolejowej. Ponadto w przypadku wybranych projektów przewidziana jest budowa lub przebudowa sieci trakcyjnej”.

Koncepcja przeznaczenia funduszy pochodzących z Programu Operacyjnego ►

► Polska Wschodnia na zakup szynobusów oraz automatów biletowych i przenośnych kas dla konduktorów obrazuje nie tylko brak profesjonalizmu mazowieckich urzędników, ale i wciąż silną niechęć władz regionu do inwestycji w poprawę stanu linii kolejowych.

## Słabość powiązań

Przypomnijmy, że samorząd województwa mazowieckiego możliwość finansowania inwestycji w infrastrukturę kolejową wpisał do Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2014–2020 dopiero po interwencji Komisji Europejskiej. Mazowiecki program regionalny – z 16 dokumentów przygotowanych przez polskie województwa na unijną perspektywę finansową 2014-2020 – był bowiem jedynym, który nie przewidywał możliwości modernizacji linii kolejowych, lecz jedynie inwestycje w tabor.

Bruksela w 2014 r. nakazując urzędnikom Struzika korektę programu, przypomniała im, że zakupy taboru do połączeń regionalnych mają wtedy sens, jeśli idą w parze z przedsięwzięciami na rzecz poprawy stanu technicznego regionalnych linii kolejowych.

To właśnie inwestycje w infrastrukturę kolejową – czego nie chcą dostrzec urzędnicy samorządu województwa mazowieckiego – są obecnie jednym z filarów polityki dla wschodniej Polski: „Słabość powiązań transportu kolejowego utrudnia dyfuzję czynników rozwoju, ogranicza możliwości rozwoju współpracy gospodarczej wewnątrz makroregionu oraz przyczynia się do marginalizacji gospodarczej względem całego kraju” – czytamy w dokumencie Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020. – „Działania ukierunkowane na wzmocnienie wewnętrznych i uzupełnienie zewnętrznych połączeń kolejowych Polski Wschodniej będą miały istotne przełożenie na poprawę dostępności transportowej”.

Obecnie – dzięki funduszom przyznanim w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 – realizowane są takie przedsięwzięcia jak elektryfikacja linii z Lublina do Stalowej Woli, modernizacja linii ze Szczytna do Elku czy odtworzenie przejezdności torów z Bielska Podlaskiego do Hajnówki w celu reaktywacji bezpośrednich pociągów łączących Białystok z rejonem Puszczy Białowieskiej.

## Anty-kolejowy projekt kluczowy

Samorząd województwa mazowieckiego – mając w planach zakupy szynobusów, automatów biletowych i przenośnych kas dla konduktorów – rozmija się z priorytetami Programu Operacyjnego Polska Wschodnia, który w zakresie kolei za cel stawia „zwiększoną dostępność Polski Wschodniej w zakresie infrastruktury kolejowej”.

Dodajmy, że skutkiem dotychczasowych działań władz województwa mazowieckiego było zmniejszenie i tak małej gęstości sieci kolejowej na wschodzie Polski. Między Kosowem Lackim a Małkinią zdemontowany został nieczynny 16-kilometrowy fragment linii kolejowej Siedlce – Ostrołęka wraz z mostem kolejowo-drogowym na Bugu. A wszystko po to, by śladem torów wytyczyć

## Kolej na wschód

**Jak szybko poprawić dostępność transportową wschodniej części województwa mazowieckiego. Propozycje dwumiesięcznika „Z Biegiem Szyn”:**

• **Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej Małkinia - Ostrow Mazowiecka**  
Wykonanie prac modernizacyjnych na 20-kilometrowym odcinku umożliwiłoby wydłużenie relacji pociągów Warszawa Wileńska - Małkinia do Ostrowi Mazowieckiej. Licząca 23 tys. mieszkańców Ostrow Mazowiecka to największe w województwie mazowieckim miasto powiatowe pozbawione pociągów pasażerskich. Połączenia pasażerskie wycofano z Ostrowi Mazowieckiej w 1993 r. - od tego czasu przez miasto kursują tylko składy towarowe. Nieużywany przystanek kolejowy Ostrow Mazowiecka Miasto znajduje się 1,5 km Placu Księżnej Anny Mazowieckiej, który stanowi główny punkt miasta. Z kolei stacja Ostrow Mazowiecka znajduje się na północno-wschodnich obrzeżach miasta przy węźle drogi ekspresowej S8 z drogami wojewódzkimi 627 i 677, co stwarza dobre warunki do stworzenia parkingu przesiadkowego.

• **Rewitalizacja linii kolejowej Siedlce - Sokołów Podlaski - Kosów Lacki**  
Realizacja prac, które umożliwiłyby reaktywację pociągów pasażerskich obsługujących powiat sokołowski. Jest to jeden z powiatów, które całkowicie utraciły dostęp do kolei. Przywrócenie połączeń zapewniłoby poprawę warunków dojazdu do Siedlec, zapewniając przy tym możliwość przesiadki w tym mieście na pociągi w kierunku Warszawy. Elementem modernizacji powinno być zbliżenie stacji do gminnej miejscowości Suchozębry oraz budowa nowego przystanku na północnym zachodzie Siedlec.

• **Budowa nowych przystanków kolejowych w Radomiu i okolicach**  
Sieć przystanków kolejowych na terenie Radomia jest zbyt mała w stosunku do wielkości miasta. Oprócz przewidzianej w ramach modernizacji linii do Warszawy budowy dwóch przystanków w rejonie osiedla Gotębiów, niezbędne jest powstanie przystanków przy ul. Żeromskiego, na Zakowicach oraz w rejonie osiedla Południe. Ponadto na linii Radom - Dęblin wskazana jest budowa przystanku przy miejscowości gminnej Sieciechów.

nowy przebieg drogi wojewódzkiej 627 – był to jeden z kluczowych projektów Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2007-2013. W efekcie jego realizacji zniweczono szanse na przywrócenie zlikwidowanego w 1993 r. połączenia kolejowego między dwoma największymi miastami leżącymi na wschodzie województwa mazowieckiego.

Przeforsowany przez władze Mazowsza demontaż fragmentu biegnącej wzdłuż granicy województw mazowieckiego i podlaskiego linii Siedlce – Ostrołęka spowodował istotne obniżenie spójności sieci kolejowej na wschodzie Polski. Po pierwsze przerwano jedyny biegnący południkowo korytarz kolejowy położony w pasie ciągnącym się od rogatki aglomeracji warszawskiej po Białostoczczyznę, po drugie zdemontowano jedną z czterech kolejowych przepraw przez Bug, po trzecie zlikwidowano najdogodniejszy ciąg łączący magistrale Białystok – Warszawa i Terespol – Warszawa.

Od momentu powstania w 1999 r. dużego województwa mazowieckiego we wschodniej jego części zlikwidowano ruch pociągów regionalnych na ogółem 152 km linii kolejowych. Dziś władze regionu wśród argumentów za objęciem województwa mazowieckiego Programem Operacyjnym Polska Wschodnia wymieniają to, że subregiony radomski, ostrołęcki i siedlecki „cechują się najniższym poziomem dostępu mieszkańców do dóbr i usług, niższą dostępnością transportową oraz wysokim odsetkiem bezrobotnych”.

Szukające jest to, że zajmujący się rozwojem regionalnym urzędnicy samorządu województwa mazowieckiego myślą o walce z powyższymi problemami poprzez zakup przenośnych kas dla konduktorów i stawianie automatów biletowych. Budzi to wątpliwości o to, czy fundusze przyznane województwu

mazowieckiemu z programu dla wschodniej Polski zostaną efektywnie wykorzystane.

## Najtrudniejsze obszary

Czy objęcie województwa mazowieckiego Programem Operacyjnym Polska Wschodnia ma w ogóle szanse powodzenia?

Po Brexicie unijny budżet zmniejszy się o składkę Wielkiej Brytanii, a ponadto w Brukseli coraz częściej mówi się o przesunięciu części funduszy z Europy Środkowej w rejon Morza Śródziemnego. To będzie oznaczało nie tylko zmniejszenie ogólnej puli euro dla naszego kraju, ale i mniejsze pole do zmian. Na drodze do rozszerzenia programu Polska Wschodnia może też stanąć polityka: przynajmniej do jesiennych wyborów samorządowych władzę w województwie mazowieckim będzie sprawowała koalicja Polskiego Stronnictwa Ludowego i Platformy Obywatelskiej, a tymczasem oficjalny wniosek do Komisji Europejskiej musi skierować rząd Prawa i Sprawiedliwości, który w dodatku przez unijnych polityków darzony jest ograniczonym zaufaniem.

Rząd jak na razie nie przesądza sprawy: – *Jesteśmy dopiero na początku etapu konstruowania zasad wsparcia w ramach polityki spójności w kolejnym okresie programowania – kwestia kształtu i zakresu programów w nowej perspektywie finansowej nie jest jeszcze znana* – mówi Kamila Jeleń z Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju. – *Należy jednak podkreślić, że „Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju” wprowadziła nowy paradygmat polityki regionalnej, przenosząc akcenty na wsparcie obszarów o najtrudniejszych warunkach rozwojowych. Architektura programów operacyjnych w nadchodzącej perspektywie finansowej będzie silnie uwzględniać potrzebę wsparcia takich obszarów.*

KAROL TRAMMER

## WYCIĘZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

### Kochać lotnisko

Kto dla kochania Ojczyzny potrzebuje czegoś konkretnego, np. ulubionej wioski, rzeki, lasu, równiny albo gór, ten czasem staje w obliczu trudnej próby. Mój znajomy Ojczyznę czuł najlepiej we wsiach swojego dzieciństwa Łuka, Bołtryki i Garbary złożonych z domów z drewna. W którymś momencie wioski zniknęły – zalane wodą zbiornika Siemianówka. Czy wówczas miał zakochać się w zalewie? Ja, myśląc o wym. kraju, mam przed oczyma Holandię Baranowską, gdzie powstać ma lotnisko gigant, znosząc z powierzchni Ziemi wszystko w rejonie wsi Holendry Baranowskie. Czy wtedy, aby pozostać patriotą, będę zmuszony kochać lotnisko?



Holendry  
Baranowskie

## OD BAŁTYKU PO TATRY

### „Telemann”

#### Forst (Lausitz) – Wrocław Główny

Pociąg Kolei Dolnośląskich „Telemann” kursuje z leżącego tuż przy granicy z Polską niemieckiego miasta Forst do Wrocławia. „Telemann” kursuje przez Żary, gdzie w latach 1704-1708 jako nadworny muzyk i kapelmistrz przebywał Georg Philipp Telemann – niemiecki kompozytor barokowy. Uważa się go za najbardziej płodnego kompozytora wszechczasów – napisał ponad 3000 utworów. Telemann jest samoukiem – nie skończył żadnej szkoły muzycznej, lecz studiował prawo w Lipsku. Obecność Telemanna w Żarach upamiętniona jest pomnikiem w formie ławki, na której siedzi kompozytor, trzymając w ręku skrzypce. Pobyt na żarskim dworze niemiecki kompozytor wykorzystał do podróży na wschód: do Pszczyny oraz Krakowa i Warszawy. Podczas tej podróży poznał polską muzykę ludową – nawiązania do niej obecne są w utworach Telemanna. Jeden z cykli niemieckiego muzyka nosi tytuł „Partie polonaise”, czyli „Koncerty polskie”. W Polsce imię Georga Philippa Telemanna nosi nie tylko pociąg, ale także odbywający się co roku w Poznaniu międzynarodowy konkurs skrzypcowy.

## POD DOBRĄ PRASĄ

„Spółka KM od początku swej działalności dużą wagę przykładła do poprawy warunków pracy pracowników na stanowiskach pracy. Realizuje to poprzez wyznaczanie zadań określonych w Biznes Planach na dany rok”

Źródło:

Miesięcznik „Moja Kolej”  
Wydawca: Koleje Mazowieckie

## POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Esenc! - zawołał Brtko psa i razem wyszli z podwórka. W pobliżu zagwizdał pociąg. (...) Coś go zdumiało, choć mijający go ludzie nic nie spostrzegli. I pies spojrzał na swego pana. Brtko sprawdził czas na zegarku, niepewny, czy się myli. Kręcił głową, nie mogąc zrozumieć. Przez te lata, co mieszka w pobliżu dworca, nie zdarzyło się, żeby o tej godzinie opuszczono szlaban. Pociąg. Jadący poza rozkładem pociąg specjalny przemknął z łoskotem i z taką szaleńczą szybkością, jakby maszynista bał się, że spotka go kara, jeśli nie dojedzie na drugi koniec świata przed zachodem słońca. Brtko i pies cofnęli się o kilka kroków. Spod kół walił się kurz i łoskot, eszelon wojskowy zasłonił widok na główną ulicę po drugiej stronie torów. Nawet Esenc dał wyraz niezadowoleniu. Brtko w tak straszliwym grzmocie nie słyszał jego szczeku, widział tylko, jak gniewnie go z siebie wyrzuca. Rozdrażniło go to jeszcze bardziej. W ułamkowych zbliżeniach migały przed nim wagony załadowane działami i żołnierzami w płamistych pelerynach. W oddalającym się dudnieniu zniknął wreszcie i tylny wagon hamulcowy. A im dwóm od razu zrobiło się lżej, słońce wychyło spoza tumanów kurzu”

Ladislav Grosman\*, „Sklep przy głównej ulicy”  
(przełożyła Cecylia Dmochowska)

\*słowacki prozaik i publicysta żydowskiego pochodzenia, żył w latach 1921-1981