

# Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

## **PORZUCONA MODERNIZACJA**

**KONCERN ASTALDI ZERWAŁ KONTRAKT  
NA PRZEBUDOWĘ MAGISTRALI**

**WARSZAWA – LUBLIN**

**PODWYKONAWCY  
BEZ PIENIĘDZY**

**ROK OPÓŹNIENIA  
W REALIZACJI  
PRAC**

**NIEPRZEJEZDNA  
LINIA KOLEJOWA**





• *Pociąg Kolei Mazowieckich z Radomia dotarł do Drzewicy, pierwszej stacji na terenie województwa łódzkiego, i skończył bieg.*

## PRAWO

### Na styk województw wjeżdża bubel prawny

Ministerstwo Infrastruktury zapowiedziało zmianę przepisów mającą na celu rozwiązanie problemu pociągów regionalnych, których relacje urywają się na granicach województw. – *Chcemy, aby organizator przewozów w danym województwie musiał doprowadzić połączenie do stacji węzłowej, a nie najbliższej stacji po drugiej stronie granicy tego województwa* – zapowiedział wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel w TVP Info.

Pod względem urywających się relacji pociągów najbardziej charakterystycznym ciągiem na polskiej sieci kolejowej jest linia Radom – Tomaszów Mazowiecki. Kursujące z Radomia pociągi Kolei Mazowieckich kończą bieg tuż po przekroczeniu granicy województwa łódzkiego: na stacji zlokalizowanej w liczącej 4 tys. mieszkańców Drzewicy. Na dalszym odcinku – od Drzewicy do Tomaszowa Mazowieckiego – ruch pociągów regionalnych nie funkcjonuje. Pociągi Kolei Mazowieckich nie docierają do 64-tysięcznego Tomaszowa Mazowieckiego, w którym rozpoczynają bieg składy Przewozów Regionalnych do Łodzi, oraz zatrzymują się pociągi PKP Intercity łączące Kraków z Poznaniem, Szczecinem i Trójmiastem.

Jak czytamy na stronie internetowej ministerstwa, „zmiana umożliwi organizowanie przez samorządy województw przewozów w głąb sąsiedniego województwa – do miasta o większej liczbie ludności, generującego większe potoki pasażerów niż najbliższa stacja za granicą województwa – bez konieczności zawarcia odrębnego porozumienia między województwami”.

Powyższa informacja wydaje się zwiastować rozwiązanie problemu luki w obsłudze ciągu Radom – Tomaszów Mazowiecki. Problem w tym, że – jak dalej informuje strona resortu infrastruktury – „projekt zakłada umożliwienie wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym do miasta usytuowanego w sąsiednim województwie, nie dalej niż 30 km od granicy województwa”.

Wprowadzenie 30-kilometrowego limitu odległości, na którą można będzie wjechać na teren sąsiedniego województwa, uniemożliwi wykorzystanie znowelizowanych przepisów do wydłużenia do Tomaszowa Mazowieckiego relacji pociągów Kolei Mazowieckich kursujących obecnie między Radomiem a Drzewicą. Odległość od granicy województw mazowieckiego i łódzkiego do Tomaszowa Mazowieckiego wynosi bowiem 38 km. Nawiasem mówiąc, limit – na jakim poziomie nie byłby określony – może uniemożliwiać uzyskanie efektów, które przyświecają zapowiedzianej zmianie przepisów.

KAROL TRAMMER

## PRAWO

### Maszynista na wolności

Po 857 dniach spędzonych w więzieniu na wolność wyszedł maszynista uznany przez sądy za jedyne winnego spowodowania katastrofy kolejowej, do której doszło 12 sierpnia 2011 r. na stacji Baby. Dzięki warunkowemu przedterminowemu zwolnieniu, maszynista – skazany na trzy lata i trzy miesiące pozbawienia wolności – opuścił więzienie 10 miesięcy przed końcem zasądzonego okresu odsiadywania kary. Na łamach „Z Biegiem Szyn” opublikowaliśmy kilka tekstów o wątpliwościach, jakie do dziś jeszcze budzi proces sądowy maszynisty: „Nagłe hamowanie” (nr 74), „System niewinny” (nr 85) i „Inny pociąg” (nr 89). ●

## MOBILNOŚĆ

### Dużo pasażerów na małej stacji



• *Pasażerowie wysypują się z pociągu relacji Warszawa – Radom na położonej wśród lasów stacji Dobieszyn.*

Fenomen leżącej na linii Warszawa – Radom stacji Dobieszyn: liczba pasażerów korzystających z tej leżącej pośród Puszczy Stromieckiej stacji jest większa niż szeregu stacji zlokalizowanych w znacznie większych miejscowościach.

Jak podają statystyki Urzędu Transportu Kolejowego – bazujące na przekazywanych przez przewoźników danych o sprzedaży biletów – z obsługiwanej przez Koleje Mazowieckie stacji Dobieszyn korzysta od 500 do 999 pasażerów dziennie. – *Jest to stacja, na której notujemy przepływ podróźnych wyróżniający się spośród innych stacji pomiędzy Warką a Radomiem* – mówi Donata Nowakowska, rzeczniczka prasowa Kolei Mazowieckich. Co więcej, Dobieszyn może pochwalić się większą wymianą pasażerską (sumą wsiadających i wysiadających) niż takie stacje i przystanki na sieci połączeń Kolei Mazowieckich jak Mława Miasto, Ostrołęka, Płock, Sierpc, Wyszki czy Legionowo Przystanek (wymiana na poziomie 100-499 osób na dobę). – *Liczba korzystających ze stacji Dobieszyn decyduje o zasadności zatrzymywania się na niej nie tylko pociągów osobowych, ale także przyspieszonych* – mówi Nowakowska.

Stacja Dobieszyn położona jest w powiecie białobrzeskim, na wschodzie gminy Stromieć, w lesie pomiędzy wsiami Dobieszyn, Podlesie Małe i Podlesie Duże. – *Stacja Dobieszyn stanowi ważny punkt komunikacyjny gminy Stromieć – służy nie tylko najbliższym miejscowościom, ale także miejscowościom bardziej oddalonym od stacji* – mówi Jacek Trelka z Urzędu Gminy Stromieć. Mieszkańcy najbliższych wsi docierają do stacji pieszo ścieżkami przez las. Charakterystycznym widokiem na stacji Dobieszyn są też dziesiątki przypiętych rowerów. Ponadto przy stacji przebiega droga krajowa 48, umożliwiająca dogodny dojazd samochodem z centrum gminy Stromieć oraz z gminy Głowaczów położonej w sąsiednim powiecie kozienickim – część dojeżdżających zostawia auta przy stacji, część jest podwożona przez bliskich.

– *Zdecydowana większość pasażerów korzystających ze stacji Dobieszyn podróżuje na podstawie biletów miesięcznych. Najwięcej pasażerów wsiadających na stacji Dobieszyn podróżuje do Warszawy* – informuje rzeczniczka Kolei Mazowieckich. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, oddalona ponad 70 km Warszawa jest głównym celem dojazdów do pracy z gminy Stromieć: spośród wszystkich mieszkańców gminy pracujących poza jej granicami, 70% zatrudnionych jest w Warszawie. ●



• Spółka PKP PLK zamierza rozebrać wszystkie perony między Pilawą a Łukowem.

#### MODERNIZACJE

## Modernizacja pożre perony na pograniczu województw

Podczas modernizacji linii Skierniewice – Łuków zlikwidowane zostaną perony na wszystkich dziewięciu stacjach i przystankach leżących między Pilawą a Łukowem. Na przekraczającym granicę województw mazowieckiego i lubelskiego odcinku Pilawa – Łuków pociągi pasażerskie przestały kursować w 2008 r. (bezpośrednie połączenia z Warszawą funkcjonowały do 2003 r.). Modernizację odcinka spółka PKP Polskie Linie Kolejowe planuje pod kątem ruchu towarowego.

Wkrótce rozpocznie się tworzenie projektu przebudowy linii Skierniewice – Łuków. Zgodnie z zamówieniem Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK, w odniesieniu do 61-kilometrowego odcinka Pilawa – Łuków projekt przewidywać ma rozbiorczą wszystkich peronów. Prace na linii są planowane na lata 2022-2025. – *Założenia inwestycji były konsultowane z samorządami wojewódzkimi. Nie wykazały one zainteresowania uruchomieniem połączeń pasażerskich – tłumaczy Magdalena Janus ze spółki PKP PLK.*

„Program rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego w województwie mazowieckim” z listopada 2015 r. wskazywał, że obsługa połączeń na trasie Łuków – Pilawa – Warszawa „byłaby konkurencyjna w stosunku do transportu drogowego”. Przy tym, według danych Głównego Urzędu Statystycznego, Warszawa to najważniejszy kierunek dojazdów do pracy z przeciętą linią Pilawa – Łuków gmin Parysów, Borowie i Stoczek Łukowski.

– *Możliwość prowadzenia przewozów pasażerskich na odcinku Pilawa – Łuków na obecną chwilę nie jest rozważana – mówi Marta Milewska z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego. – W przypadku deklaracji samorządu województwa lubelskiego dotyczącej reaktywacji połączeń kolejowych, możliwa wydaje się współpraca w zakresie obsługi połączeń na tej trasie.*

Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w piśmie do PKP PLK poinformował, że „wykaz przewidzianych do obsługi tras kolejowych zamieszczony w »Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim« nie zawiera odcinka Łuków – Pilawa”, dodając jednak, że „nie można wykluczyć, że po zakończeniu prac modernizacyjnych, skutkujących podniesieniem parametrów technicznych i zwiększeniem przepustowości, możliwość przywrócenia połączeń będzie okresowo badana w ramach ewaluacji planu transportowego”.

– *Założenia modernizacji linii przewidują rezerwę terenu, która – jeśli zapadną decyzje o wznowieniu ruchu pociągów pasażerskich – umożliwi w przyszłości odbudowanie przystanków – przekonuje Magdalena Janus. •*

#### KOMUNIKACJA ZASTĘPCZA

## Jak w Dęblinie pociągi pasażerskie ustąpiły składom towarowym

Od początku września 2018 r. na linii Radom – Dęblin pociągi Kolei Mazowieckich kursują tylko między Radomiem a Bąkowcem. Na dalszym odcinku – od Bąkowca do Dębina – pasażerowie przewożeni są autobusami zastępczymi. W ten sposób linia będzie obsługiwana co najmniej do połowy grudnia 2018 r. Przejazd pociągiem z Radomia do Dębina zajmował 50 min. Po wprowadzeniu zastępczej komunikacji autobusowej podróż w tej relacji wydłużyła się o prawie pół godziny: do 1 godz. 17 min.

Z czego wynika konieczność przewożenia pasażerów autobusami, skoro „Sieciowy harmonogram zamknięć torowych” spółki PKP Polskie Linie Kolejowe nie wskazuje na prowadzenie żadnych prac między Bąkowcem a Dębiniem? Jak wyjaśnił dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Karol Jakubowski z centrali PKP PLK, powodem wprowadzenia komunikacji zastępczej są prace realizowane na stacji Dęblin w ramach modernizacji magistrali Warszawa – Lublin: – *Zmiany na odcinku Bąkowiec – Dęblin są spowodowane modernizacją torów, rozjazdów i sieci trakcyjnej na stacji w Dęblinie. Szeroki zakres prac uniemożliwia wjazd pociągów na stację Dęblin z kierunku Radomia.*

Od 1 października 2018 r. analogiczny sposób obsługi jak na linii z Radomia, dobiegającej do Dębina z kierunku zachodniego, wprowadzono także na linii z Łukowa, docierającej do Dębina ze wschodu: pociągi Przewozów Regionalnych z Łukowa dojeżdżają tylko do stacji Ryki, gdzie pasażerowie chcący dotrzeć do Dębina muszą przesiadać się do autobusów zastępczych.

Fakt, że pociągi pasażerskie przestały dojeżdżać do stacji Dęblin, jest o tyle zaskakujący, że określone przez PKP PLK założenia sposobu prowadzenia prac modernizacyjnych na magistrali Warszawa – Lublin wymagają zapewnienia nieprzerwanej przejeźdności stacji węzłowych (Pilawa, Dęblin i Lublin) w celu komunikowania dochodzących linii.

Okazuje się jednak, że ruch pociągów towarowych przez węzeł w Dęblinie jest prowadzony nieprzerwanie: pociągi wożące węgiel z kopalni Bogdanka do elektrowni Kozienice docierają do Dębina z kierunku Łukowa i następnie kierują się do Bąkowca, gdzie odbijają z linii Dęblin – Radom do obsługującej elektrownię stacji Świerże Górne. Jak dowiedzieliśmy się nieoficjalnie, zapewnienie sprawnego przejazdu składów z węglem przez modernizowany węzeł w Dęblinie to rzeczywisty powód wprowadzenia zastępczej komunikacji autobusowej na liniach dochodzących do Dębina z Radomia i Łukowa.

Stacji Dęblin, z której do momentu rozpoczęcia prac modernizacyjnych w czerwcu 2017 r. dziennie odjeżdżało 65 pociągów pasażerskich, obecnie nie obsługuje żaden pociąg. Spółki PKP Intercity, Przewozy Regionalne i Koleje Mazowieckie całość przewozów do i z Dębina realizują autobusami zastępczymi. •

#### BEZPIECZENSTWO

## Seria wykolejeń

W pierwszych dniach listopada doszło do serii wykolejeń pociągów na głównych ciągach polskiej sieci kolejowej.

4 listopada 2018 r. między posterunkiem odgałęźnym Racibórz Markowice a stacją Racibórz doszło do wykolejenia składu towarowego relacji Gdynia – Chałupki. Z toru wypadło dziewięć wagonów z miałem węglowym. Następnego dnia na linii łączącej Poznań z Warszawą na stacji Żychlin z szyn wypadła lokomotywa prowadząca pociąg TLK „Kochanowski” z Kołobrzegu do Lublina. W zdarzeniu nikt nie ucierpiał. 7 listopada 2018 r. na szlaku Szymiszów – Strzelce Opolskie na magistrali łączącej Wrocław z Górnym Śląskiem doszło do wykolejenia dwóch wagonów pociągu towarowego relacji Wrocław Brochów – Rybnik Towarowy. •

Trzy tygodnie. O tyle przeciągnęło się całkowite zamknięcie ruchu kolejowego spowodowane modernizacją linii Warszawa – Grodzisk Mazowiecki. Pociągi miały wrócić na tory 2 września 2018 r., a ostatecznie zaczęły kursować 24 września 2018 r. Wiceminister infrastruktury ds. kolei Andrzej Bittel uznał to za bardzo dobry wynik.

## Linia pogrążona w przebudowie

Od początku problemem modernizacji tej jednej z najpopularniejszych linii kolejowych w Polsce była mała intensywność robót, świadcząca przede wszystkim o słabym nadzorze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe nad wykonującą prace firmą Intercor: w okresie całkowitego wstrzymania ruchu w soboty i niedziele na całym 23-kilometrowym odcinku zwykle nie było ani jednego robotnika, natomiast w dni powszednie prace realizowano jedynie punktowo.

W efekcie pociągi wróciły na linię wciąż pogrążoną w głębokiej przebudowie. Na rozgrzebanej stacji Pruszków dla pociągów Kolei Mazowieckich i Szybkiej Kolei Miejskiej przez pierwsze półtora miesiąca po przywróceniu ruchu dostępny był tylko jeden tor, co ograniczało przepustowość całej ciągu z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego.

Przywrócenie ruchu wcale więc nie oznaczało uruchomienia pociągów w liczbie sprzed rozpoczęcia modernizacji. Co więcej, wąskie gardło na stacji w Pruszkowie było źródłem zakłóceń w kursowaniu pociągów.

## 120 km/h, czyli 20 km/h

Przypomnijmy, że spółka PKP Polskie Linie Kolejowe, forsując wariant zakładający realizację zasadniczego etapu modernizacji przy całkowitym wstrzymaniu kursowaniu pociągów, przekonywała samorządy i przewoźników, że po okresie zamknięcia owszem będą realizowane dalsze prace, ale tylko takie, które nie będą już wpływać na ruch pociągów.

Tymczasem jeszcze przez kilka miesięcy pociągi na linii Warszawa – Grodzisk Mazowiecki będą kursować z prędkością 80 km/h, mimo że według zapowiedzi spółki PKP PLK, efektem zasadniczego etapu modernizacji miało być podniesienie prędkości do 120 km/h. Co więcej, przy stacjach i przystankach obowiązują punktowe ograniczenia prędkości do 20 km/h. Wynika to z faktu, że pasażerowie – w obliczu wciąż nieukończonych robót w tunelach dla pieszych – muszą docierać na perony prowizorycznymi przejściami wytyczonymi przez tory podmiejskiej nitki linii kolejowej.

Pasażerów, chcących skorzystać z pociągów po przywróceniu ruchu, przywitały prowizoryczne dojścia na perony wytyczone przez błoto rozjeżdżone przez maszyny budowlane. Dojścia zostały doprowadzone do akceptowalnego standardu dopiero po interwencjach lokalnych władz i mediów.

## Daleko do peronu

Wciąż nieudostępnione pasażerom przejścia podziemne powodują odcięcie dużych części miast i osiedli od przystanków kolejowych.

# Przez błoto do pociągu

Linia Warszawa – Grodzisk Mazowiecki: pociągi wróciły na plac budowy



• Zamknięte przejścia podziemne, roboty na peronach, ograniczenia prędkości. Tak wygląda sytuacja na linii Warszawa – Grodzisk Mazowiecki po przywróceniu kursowania pociągów.

Na przykład w Piastowie, żeby dojść do przystanku kolejowego z północnej części miasta, trzeba nadłóżyć kilkaset metrów i skorzystać z wiaduktu, którym nad torami przebiega ul. Okulickiego.

W warszawskich Włochach mieszkańcy Nowych Włoch, nie mogąc skorzystać z przejścia podziemnego łączącego dwie strony torów z peronami, muszą nadkładać ponad pół kilometra przez tunel, którym pod torami prowadzi ul. Globusowa.

W Ursusie z powodu w najlepsze trwającej przebudowy przystanku odcięto dojście na perony z pętli PKP Ursus, na którą przyjeżdżają autobusy dowożące pasażerów z osiedli oddalonych od linii kolejowej.

To wszystko oznacza, że duża część pasażerów korzystających musi teraz codziennie doliczać dodatkowe minuty na dojście do i z przystanków kolejowych. Niestety, jak było to do przewidzenia, niektórzy pasażerowie, chcąc skrócić sobie drogę, nielegalnie przebiegają przez tory nitki dalekobieżnej, po których pociągi mkną z prędkością 160 km/h.

## Samorządy powiedziały

Wygląda na to, że winą za niedogodności związane z modernizacją linii Warszawa – Grodzisk Mazowiecki mieszkańcy postanowili obarczyć lokalnych władarzy, którzy przystali na forsowany przez spółkę PKP PLK wariant modernizowania linii przy całkowicie wstrzymanym ruchu.

W ostatnich wyborach samorządowych stanowisko stracił Jan Starzyński, który był prezydentem Pruszkowa przez aż pięć kadencji. Wybory przegrała też

dotychczasowa burmistrz Milanówka Wiesława Kwiatkowska.

Przypomnijmy, że im bardziej poważne stawały się problemy z terminowością prac, tym bardziej przedstawiciele PKP PLK przypominali, że sposób prowadzenia prac uzgodnili z samorządowcami. – *Zamykanie linii kolejowych nie robimy sami z siebie. Zamknięcie linii między Warszawą a Grodziskiem było konsultowane z samorządami. Samorządy powiedziały: chcemy zrobić to szybciej* – powiedział w czerwcu 2018 r. w Radiu dla Ciebie rzecznik prasowy PKP PLK Mirosław Siemieniec.

## Bez zmian

Ostateczne zakończenie prac między Warszawą a Grodziskiem Mazowieckim zapowiadane jest na połowę 2019 r. Niestety – poza wybudowaniem na zachodnich przedmieściach Pruszkowa nowego przystanku Parzniew przy terenach przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową – modernizacji nie wykorzystano do dokonania większych zmian na linii. Najbardziej rażące jest pozostawienie dotychczasowego układu torowego stacji Warszawa Włochy, gdzie pociągi przyjeżdżające z kierunku Łowicza, Sochaczewa i Błonia zatrzymują się przy innych peronie niż pociągi nadjeżdżające z kierunku Skierniewic, Żyrardowa, Grodziska Mazowieckiego i Pruszkowa. Przez co pociągi w kierunku centrum stolicy odjeżdżają ze stacji Warszawa Włochy z dwóch różnych peronów. I nadal pasażerowie będą tu musieli biegać między peronami.

KAROL TRAMMER

Zamknięcie ruchu na linii obwodowej między stacjami Warszawa Gdańska i Warszawa Zachodnia na czas modernizacji tego odcinka miało potrwać od marca 2017 r. do marca 2018 r. Ponieważ prace się przeciągnęły, ostatecznie pociągi wróciły na tory dopiero 21 października 2018 r.

## Kolejowe metro

Wykonana przebudowa odmienną linię obwodową. Skromne przystanki z lat 1986-1988 – kiedy to służące pociągów towarowym ciąg dostosowano do obsługi przewozów pasażerskich – zastąpiono teraz infrastrukturą znacznie wyższej jakości: zadaszonymi peronami z dobrym oświetleniem, nowoczesną małą architekturą, elektronicznym systemem informacji dla pasażerów, windami czy schodami ruchomymi. Poprawiło się też dowiązanie linii do tkanki miejskiej: przy ul. Obozowej powstał nowy przystanek Warszawa Koło z dojazdami także od strony nowych osiedli, na przystanku Warszawa Młynów dobudowano kładki z peronów na drugą stronę szerokiej ul. Górczewskiej. Linia obwodowa – na odcinku przecinającym warszawską dzielnicę Wola – zyskała standard kolejowego metra.

Prawie taka jak w metrze bywa na linii obwodowej częstotliwość kursowania: na przykład w porannym szczycie, po godz. 7.00, składy Kolei Mazowieckich i Szybkiej Kolei Miejskiej do Warszawy Zachodniej odjeżdżają z Warszawy Gdańskiej o godz. 7.05, 7.12, 7.18, 7.25. Ale już w szczycie popołudniowym trafia się aż 45-minutowa luka od godz. 16.05 do godz. 16.50.

## Między wąskimi gardłami

Duża nieregularność ruchu jest problemem linii obwodowej. Na odcinku Warszawa Gdańska – Warszawa Zachodnia luki między pociągami nawet od poniedziałku do piątku wielokrotnie w ciągu dnia przekraczają pół godziny, co w Europie uznaje się za krytyczny interwał w ruchu aglomeracyjnym.

Jeszcze gorzej z częstotliwością jest w weekendy. Jedyna linia SKM kursująca torami kolei obwodowej – S9 z Legionowa przez Warszawę Gdańską do Warszawy Zachodniej – jeździ tylko w dni powszednie. W soboty i niedziele obsługę linii zapewniają jedynie Koleje Mazowieckie z połączeniami mniej więcej co godzinę, z tym że wieczorem luki między pociągami potrafią rozciągać się do dwóch godzin (z Warszawy Gdańskiej do Warszawy Zachodniej pociągi odjeżdżają o godz. 19.43, 21.42 i 23.49).

Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie na razie nie planuje zwiększenia liczby pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej na linii obwodowej. – Nie wynika to jednak ze złej woli, czy niedostrzegania potencjału tej linii. Obecnie odcinek Warszawa Gdańska – Warszawa Zachodnia jest z obu stron ograniczony wąskimi gardłami – tłumaczy Michał Grobelny z ZTM i wymienia bariery zarówno dla rozwoju oferty na linii obwodowej, jak i dla szerszego włączenia jej w układ połączeń w warszawskim węźle kolejowym: – Od strony południowo-zachodniej układ stacji Warszawa Zachodnia uniemożliwia bezkolizyjny wyjazd na linie do

# Czekając na metro

Na warszawską linię obwodową wróciły pociągi. Ale jest ich za mało



• 21 października 2018 r., dzień powrotu pociągów na linię obwodową po półtorarocznym zamknięciu na czas modernizacji. Nowy przystanek Warszawa Koło przy ul. Obozowej.

*Grodziska Mazowieckiego i Piaseczna. Od północnego wschodu wąskie gardła tworzy niekorzystne włączenie linii obwodowej na stacji Warszawa Praga, wymuszające kolizję z ruchem z północy w kierunku Warszawy Wschodniej, ograniczona przepustowość odcinka Warszawa Praga – Warszawa Pludy, gdzie ruch dalekobieżny i podmiejski prowadzony jest tylko po dwóch torach bez możliwości wyprzedzania, a także znajdujący się w złym stanie technicznym most na Wiśle.*

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zadeklarowała, że remont mostu zostanie wykonany do sierpnia 2019 r.

## Tak będzie, bo tak było

Pierwszym krokiem zwiększającym liczbę połączeń na linii obwodowej powinno być wydłużenie relacji tej części pociągów Kolei Mazowieckich z północy Mazowsza, które docierają tylko do Warszawy Gdańskiej, nie wjeżdżając na dalszy odcinek do Warszawy Zachodniej.

– Liczba pociągów kończących bieg na stacji Warszawa Gdańska wynika z zapotrzebowania na takie połączenia. Z naszych obserwacji wynika bowiem, że największe obłożenie pociągi mają między Legionowem a Warszawą Gdańską – przekonuje Donata Nowakowska z Kolei Mazowieckich. – Oferta podobnie kształtowała się przed remontem. Tak będzie także w przyszłym rozkładzie jazdy.

Przez dużą część przyszłego roku liczba połączeń na linii obwodowej ulegnie zmniejszeniu. Od czerwca do grudnia 2019 r. ruch na całym odcinku Warszawa Gdańska – Warszawa Zachodnia prowadzony będzie w dwóch kierunkach jednym torem, co wymusi odwołanie części pociągów.

Wszystko przez to, że nie udało się wykonać całości prac zaplanowanych na okres wstrzymanego ruchu pociągów, choć, przypomnijmy, wydłużył się on o pół roku.

Na 2019 r. została przesunięta budowa drugiego nowego przystanku na linii obwodowej – Warszawa Powązki – który powstanie przy osiedlach, które w ostatnich latach wyrosły na terenach poprzemysłowych w południowej części dzielnicy Żoliborz.

– Po zakończeniu wszystkich prac oraz uzyskaniu wszystkich zgód, pozwalających na osiągnięcie docelowej prędkości 80 km/h, czas przejazdu między Warszawą Zachodnią a Warszawą Gdańską, uwzględniający postoje na przystankach, będzie wynosił około 10 min. – mówi Karol Jakubowski z PKP PLK.

## Znacząca oferta przewozowa

Jest ryzyko, że akurat na okres ograniczeń w ruchu pociągów między Warszawą Gdańską a Warszawą Zachodnią wypadnie zapowiedziany na 2019 r. moment wydłużenia drugiej linii metra, która przy stacji kolejowej Warszawa Młynów przetnie się z linią obwodową. Z pierwszą nitką metra linia obwodowa krzyżuje się przy stacji Warszawa Gdańska. – Powiązanie z obiema liniami metra, rosnąca stale zabudowa mieszkaniowa w okolicy oraz rozwijające się w pobliżu zagłębia biurowe będą zwiększały znaczenie linii obwodowej – podkreśla Michał Grobelny z ZTM. – Linia Warszawa Gdańska – Warszawa Zachodnia już w tej chwili jest ważnym ciągiem komunikacyjnym, a w perspektywie jej rola będzie rosła.

Byłoby dobrze, żeby za zwiększającym się znaczeniem linii obwodowej nadążała oferta przewozowa na tym ciągu.

KAROL TRAMMER

# Porzucona modernizacja

Koncern Astaldi zerwał kontrakt na przebudowę magistrali Warszawa – Lublin.

Zostali podwykonawcy bez pieniędzy, opóźnienie w realizacji prac sięgające roku oraz nieprzejezdna linia

Spełnił się najgorszy scenariusz związany z całkowitym zamykaniem linii kolejowych na czas prowadzenia prac modernizacyjnych. Na magistrali Warszawa – Lublin wykonawca wycofał się z realizowanej inwestycji, pozostawiając całkowicie nieprzejezdna linię: 27 września 2018 r. włoski koncern Astaldi – odpowiedzialny za modernizację na liczącym 68 km odcinku od posterunku odgałęźnego Wisła w węźle dęblińskim do stacji Lublin – oświadczył spółce PKP Polskie Linie Kolejowe, że zrywa wart 930 mln zł kontrakt.

## Ocierając się o bankructwo

2 października 2018 r. spółka PKP PLK zażądała od koncernu Astaldi, aby w ciągu dwóch dni powrócił do realizacji prac na linii Warszawa – Lublin oraz na odcinku z Leszna do Rawicza, na magistrali Poznań – Wrocław, z którego włoska firma również się wycofała. Na drugiej z porzuconych przez Astaldi linii prace były prowadzone jednak bez wstrzymania ruchu pociągów – pozostaje więc ona przejezdna.

– *Korespondencja przesłana przez Astaldi nie stanowi o skutecznym wygaśnięciu zobowiązań, ani o odstąpieniu od obu kontraktów. Astaldi wraz z konsorcjantami są nadal zobowiązani wykonywać umowy – przekonywał Arnold Bresch, członek zarządu PKP PLK ds. realizacji inwestycji.*

Gdy spółka PKP PLK wezwała Astaldi do powrotu do prac na dwóch magistralach, tego samego dnia agencja ratingowa Standard & Poor's obniżyła ocenę włoskiego koncernu do najniższej noty D, która nadawana jest podmiotom ocierającym się o bankructwo.

Nazajutrz rzymska centrala Astaldi opublikowała oświadczenie, w którym zaznaczała, że otrzymanie w ratingu agencji Standard & Poor's oceny D „w żadnym wypadku nie powinno być rozumiane jako bankructwo koncernu”, dodając, że „realizacja wszystkich rozpoczętych przedsięwzięć budowlanych jest kontynuowana”. Zapewnienie to padło tydzień po porzuceniu przez Astaldi dwóch dużych kontraktów modernizacyjnych na polskiej sieci kolejowej.

Gdy Astaldi nie przejęło się postawionym ultimatum o powrocie do realizacji prac na magistralach Warszawa – Lublin oraz Poznań – Wrocław, władze spółki PKP PLK 5 października 2018 r. poinformowały, że „złożyły oświadczenia o odstąpieniu od obu umów z winy konsorcjum”.

## Szkodliwe pozycje

Po rezygnacji koncernu Astaldi z realizacji kontraktów dla spółki PKP PLK, rzecznik prasowy polskiego oddziału włoskiej firmy Mateusz Witczyński poinformował, że „zarząd Astaldi zmuszony



• *Magistrala Warszawa – Lublin po wycofaniu się Astaldi z prowadzenia modernizacji: pozostałości starego układu torowego na stacji Motycz między Puławami a Lublinem.*

był zamknąć te szkodliwe pozycje”: „Przyczyną wypowiedzenia kontraktów jest niezwykle gwałtowny, znaczny i powszechny wzrost cen materiałów i siły roboczej” – czytamy w oświadczeniu rzeczniika Astaldi. – „Po wielu miesiącach zapewnień ze strony zamawiających i rządu o zrozumieniu trudnej sytuacji na rynku budowlanym w Polsce, stworzeniu specjalnego zespołu roboczego, nie pojawiły się żadne narzędzia mogące uzdrowić sytuację”.

Wśród kwestii, na które koncern Astaldi skarżył się w trakcie realizacji prac, były problemy z pozyskiwaniem podwykonawców oraz problemy z dostawami tuczni: pociągi z kruszywem z kamieniołomów na Dolnym Śląsku miały trudności z przejazdem przez przebudowywaną w wielu miejscach polską sieć kolejową. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa – której członkiem jest polski oddział Astaldi – już w październiku 2017 r. alarmowała w piśmie do ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka, że „sytuacja jest na tyle poważna, iż znaczne opóźnienia w dostawach kruszyw mogą zagrażać terminowej realizacji wielu kontraktów”.

## (Nie)zgodnie z planem

Według harmonogramu modernizacji linii z Warszawy do Lublina, odcinek Dęblin – Lublin miał być zamknięty dla pociągów od czerwca 2017 r. do grudnia 2018 r.

Jeszcze w maju 2018 r. wojewoda lubelski Przemysław Czarnek zapewniał podczas konferencji w Dęblinie, że modernizacja linii

Warszawa – Lublin przebiega zgodnie z planem: – *Nie ma przesunięć w pracach budowlanych, które zagrażałyby realizacji całości inwestycji w terminie. Prace przebiegają zgodnie z harmonogramem.*

Jednak już zaledwie dwa miesiące później Magdalena Janus z PKP PLK przyznała lubelskiemu wydaniu „Gazety Wyborczej”, że realizowane prace mocno odbiegają od harmonogramu: – *Firma Astaldi, która jest głównym wykonawcą prac na odcinku Dęblin – Lublin, wykazuje problemy z terminową realizacją zadań. Na nieterminowe prowadzenie prac wpłynęły zarówno czynniki zewnętrzne, niezależne od wykonawcy jak niezidentyfikowane wcześniej kolizje, na przykład z sieciami obcych operatorów i podziemne budowle, a także niewystarczający potencjał i mobilizacja wykonawcy.*

W połowie sierpnia 2018 r. wiceminister infrastruktury Marek Chodkiewicz, odpowiadając na interpelację posła Krzysztofa Szulowskiego, poinformował, że realizowane przez Astaldi prace na odcinku Dęblin – Lublin są o kilka miesięcy opóźnione z powodu problemów z pozyskiwaniem podwykonawców i zakłóceń w dostawach tuczni. Półtora miesiąca później Astaldi zerwało obydwie kontrakty realizowane dla PKP PLK.

– *Brakuje sił roboczych i maszyn, by – przy tej liczbie prowadzonych inwestycji – kończyć takie zwykłe zamówienia – tłumaczył w rozmowie z portalem „Rynek Infrastruktury” Marco Giros, szef Astaldi na Polskę.* – *Wyspecjalizowane przedsięwzięcia to* ▶

► *inny przypadek: ważne jest zatrudnienie nie dwóch tysięcy robotników, tylko właściwych pracowników. Nie podlegamy więc w takim stopniu sytuacji rynkowej.*

Między Dęblinem a Lublinem po Astaldi pozostały kilometry niezdyktowanego starego toru, na części przystanków nietknięte stare perony oraz w kilku lokalizacjach całkowicie rozebrany nasyp. W takim stanie konserwacja pozostawiła linię na dwa i pół miesiąca przed planowanym terminem przywrócenia ruchu.

– *Zdecydowaliśmy, że będziemy angażować się w przetargi skomplikowane technicznie, o dużym stopniu trudności* – oznajmił Francesco Scaglione z Astaldi. – *Sytuacja na liniach kolejowych nie ma nic wspólnego z innymi naszymi inwestycjami w Polsce.*

## Astaldi w tunelu

Astaldi buduje drugą linię metra w Warszawie, południową obwodnicę stolicy i dwukilometrowy tunel pod masywem Lubonia na drodze S7 koło Rabki-Zdroju.

Wbrew zapewnieniom przedstawicieli Astaldi, konserwacja ma problemy nie tylko z inwestycjami kolejowymi. Niedawno banki nie zgodziły się udzielić Astaldi gwarancji na realizację kontraktu na budowę 1,4-kilometrowego tunelu drogowego pod Świną w Świnoujściu. Ofertę włoskiego koncernu wybrała w listopadzie 2017 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, działająca w imieniu władz Świnoujścia. Do uroczystego podpisania wartej 912 mln zł umowy miało dojść 5 lipca 2018 r. Trzy dni przed tą datą prezes Astaldi poinformował, że nie jest gotowy na zawarcie umowy z powodu przedłużających się ustaleń z bankami dotyczących udzielenia gwarancji należytego wykonania, czyli zabezpieczenia dla inwestora przed zerwaniem kontraktu lub wadliwym wykonaniem prac. „Mając zapewnienie, że gwarancja zostanie wystawiona w terminie nie dłuższym niż dwa tygodnie, jestem zmuszony zwrócić się z uprzejmą prośbą o przesunięcie terminu podpisania umowy” – napisał w swoim liście Paolo Astaldi. I zapewnił: – „Moje przedsiębiorstwo jest gotowe na pełną i rzeczywistą współpracę, by zrealizować w przewidzianym czasie wymagające najwyższej precyzji i jakości roboty, jakie projekt przewiduje, a w których firma jest szczególnie wyspecjalizowana”.

Po dwóch tygodniach Astaldi znowu poprosiło o przesunięcie terminu: „Zespół banków jest w trakcie uzgadniania tekstu zabezpieczenia i procedury wystawienia wspólnej gwarancji. Zgodnie z zapewnieniami, powinniśmy być gotowi do końca bieżącego miesiąca” – napisał 19 lipca 2018 r. szef Astaldi na Polskę.

Przed kolejnym terminem zawarcia kontraktu, wyznaczonym na 3 sierpnia 2018 r. – zaledwie miesiąc po zapewnieniu, że „przedsiębiorstwo jest gotowe na pełną i rzeczywistą współpracę” – Astaldi oznajmiło, że rezygnuje z zawarcia umowy „z powodu upływu prawie dwóch lat od złożenia oferty, braku waloryzacji kosztów robót w Polsce, które tylko w ostatnim czasie wzrosły o 30%, oraz braków w dostępie do zasobów



● *Linia Warszawa – Lublin na dwa i pół miesiąca przed planowanym terminem przywrócenia ruchu pociągów: stacja Sadurki bez układu torowego, początek października 2018 r.*

materiałowych i osobowych na polskim rynku”. Astaldi, odstępując od podpisania umowy, straciło 10 mln zł wadium wpłaconego przy składaniu oferty.

## Sprawa jest poważna

Po porzuceniu przez konserwację Astaldi kontraktów na modernizację linii kolejowych został nie tylko ogrom niezrealizowanych prac, ale także zaległości płatnicze wobec podwykonawców, grubo przekraczające kwotę 100 mln zł. – *Nawet PKP wydaje się zaskoczona, że Astaldi tak się zachowało. Dla nas najważniejsze to odzyskać pieniądze, ale nie mamy pojęcia jak to się skończy* – mówili portalowi Money.pl podwykonawcy Astaldi z linii Warszawa – Lublin. – *Ludzie nakupowali towaru, firmy pozostawiali, żeby wykonać te prace. Teraz ten towar leży na placach budowy bez ochrony, sprawa jest naprawdę poważna.*

Ministerstwo Infrastruktury co najmniej na półtora miesiąca przed wycofaniem się Astaldi z kontraktów kolejowych miało pełną świadomość, że włoski koncern przestał płacić swoim podwykonawcom i dostawcom (taka informacja znalazła się w udzielonej w połowie sierpnia 2018 r. odpowiedzi wiceministra Chodkiewicza na interpelację posła Szulowskiego).

Dopiero po zerwaniu kontraktów przez Astaldi politycy Prawa i Sprawiedliwości uświadomili sobie, że zaraz może powtórzyć się sytuacja z okresu rządów Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego, gdy media pokazywały zrozpaczonych i pozostawionych samych sobie właścicieli małych firm budowlanych i transportowych, którzy nie dostali zapłaty za swoją pracę wykonaną na rzecz dużych konsorcjów budujących autostrady.

W pierwszej kolejności spółka PKP PLK skupiła się więc na próbie porozumienia się z 106 podwykonawcami i opłaceniu faktur nieuregulowanych przez Astaldi. Mimo to po dwóch tygodniach – gdy spółka PKP PLK przelała podwykonawcom włoskiej firmy w

sumie 34 mln zł – przedsiębiorcy na cały dzień zablokowali ciężarówkami drogę krajową 17 w Żyrzynie koło Puław, domagając się zwiększenia tempa wypłat oraz wyższych kwot. W tym czasie spółka PKP PLK rozpoczęła procedurę uzyskania funduszy z gwarancji zabezpieczającej realizację kontraktu przez Astaldi.

## Skala trudna do przewidzenia

Dogadanie się z podwykonawcami włoskiej firmy to tylko jeden z problemów spółki PKP PLK. Najważniejszą kwestią jest jak najszybsze wznowienie przerwanych prac modernizacyjnych, których opóźnienie – po nieco ponad roku realizacji – sięgnęło roku. Spółka zdecydowała, że dalsze prace powierzy własnym podmiotom: na odcinku Dęblin – Lublin modernizację mają teraz realizować krakowskie Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymywania Infrastruktury Kolejowej oraz wrocławski Dolkom. Na zadania, których spółki te nie będą w stanie same zrealizować, zostaną ogłoszone nowe przetargi.

Sytuacja, do której doszło na magistrali Warszawa – Lublin, może się powtórzyć na innych liniach. W opinii Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa porzucenie kontraktów przez Astaldi jest konsekwencją problemów, z którymi mierzą się wszystkie przedsiębiorstwa budowlane.

Związek ostrzega, że kolejni wykonawcy mogą pójść w ślady włoskiej firmy: „Trudna do przewidzenia skala wzrostu cen materiałów budowlanych i surowców, jak również kłopoty z niedoborem pracowników i rosnąca presja płacowa spowodowały, że wiele realizowanych projektów infrastrukturalnych zakontraktowanych w latach 2015-2016 stało się zupełnie nierentownych. Stąd niektórzy wykonawcy rozważają zerwanie umowy i poniesienie kar umownych, co oceniają za bardziej korzystne niż straty poniesione z tytułu kontynuacji nierentownych projektów”.

KAROL TRAMMER

W środę 17 października 2018 r., cztery dni przed wyborami samorządowymi, na peronie przystanku Jasienica Mazowiecka premier Mateusz Morawiecki i minister infrastruktury Andrzej Adamczyk ogłosili koncepcję „Kolej Plus”. Zaprezentowanie rządowego „Programu uzupełniania lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej” – bo tak brzmi jego pełna nazwa – akurat w szczycie samorządowej kampanii wyborczej nie było przypadkowe.

## Prawo, sprawiedliwość i kolej

Program „Kolej Plus” świetnie wpisał się w przedwyborczy przekaz Prawa i Sprawiedliwości o synergii rządu i samorządów: – *Gdyby udało się uzyskać synergii między władzami samorządową a rządową, możnaby uzyskać bardzo dużo* – mówił prezes PiS Jarosław Kaczyński, otwarcie sugerując, że tylko wybór do samorządów kandydatów z jego partii pozwoli województwom, powiatom i gminom uzyskać pełny dostęp do funduszy rozdzielanych na poziomie rządowym.

Założeniem koncepcji „Kolej Plus” jest właśnie przekazywanie przez rząd pieniędzy na rewitalizację linii kolejowych znaczenia regionalnego: obecnie albo nieprzejezdnych, albo nieczynnych w ruchu pasażerskim.

Jednym z celów na szybko napisanego programu „Kolej Plus” było ukazanie braku aktywności polityków Polskiego Stronnictwa Ludowego i Platformy Obywatelskiej, rządzących w kadencji 2014-2018 prawie wszystkimi województwami. Na przykład dla województwa mazowieckiego – w którym od ostatniej reaktywacji połączeń, przywrócenia w 2009 r. pociągów do Góry Kalwarii, minęło już prawie 10 lat – program „Kolej Plus” zapowiedział powrót komunikacji kolejowej do Ostrowi Mazowieckiej i Sokołowa Podlaskiego. To jedno z największych w regionie miast pozbawionych pociągów pasażerskich.

## Fala, której PiS nie zatrzymał

– *Od 1989 r. zlikwidowano wiele tysięcy kilometrów linii kolejowych. Najwyższy czas ten zły proces odwrócić. Dlatego ogłaszamy program „Kolej Plus”* – powiedział minister Adamczyk, chcąc tymi słowami ukryć własne grzechy. Albowiem tuż przed zaprezentowaniem koncepcji „Kolej Plus” zakończył się demontaż linii kolejowej Wolsztyn – Nowa Sól – Żagań, której cała procedura likwidacyjna została przeprowadzona w kadencji Adamczyka, i to po złożeniu przez PiS na przełomie 2015 i 2016 r. obietnicy o odejściu od likwidowania infrastruktury kolejowej. Rząd PiS nie miał też problemu z kontynuowaniem procesów likwidacyjnych rozpoczętych przez poprzednie rządy: w latach 2016-2017 Grupa PKP zleciła rozbiorce linii między innymi z Sulechowa do Świebodzina, z Kępna do Namysłowa, z Janowca Wielkopolskiego do Skoków, z Legnicy do Ścinawy oraz – bezpowrotnie odcinając od kolei powiatowy Gołub-Dobrzyń – z Brodnicy do Kowalewa Pomorskiego.

Prawo i Sprawiedliwość – które przez trzy lata rządów, wbrew obietnicom, nie

# Kolej minus

Program „Kolej Plus”.  
Ujawniamy kulisy przedwyborczej  
akcji Prawa i Sprawiedliwości



• Program „Kolej Plus” miał w trakcie kampanii wyborczej przykryć dokonania rządu PiS w likwidowaniu infrastruktury kolejowej. Sierpień 2018 r., dobiegający końca demontaż linii Wolsztyn – Nowa Sól – Żagań.

zatrzymało fali likwidacji infrastruktury kolejowej – potrzebowało czegoś, co w kampanii wyborczej pokaże, że tylko PiS, wytwarzając synergii rządu z samorządami, może być siłą polityczną gwarantującą rozwój kolei na poziomie lokalnym.

Tym bardziej, że gdy zbliżyły się wybory samorządowe, politycy Prawa i Sprawiedliwości przekonali się, że kwestia transportu publicznego oraz dostępności komunikacyjnej jest dla społeczności lokalnych istotniejsza niż dotychczas się wydawało.

## Program potrzebny od zaraz

W lipcu 2018 r. na biurka wysokich urzędników państwowych trafił raport rządowego Centrum Badania Opinii Społecznej, który pokazał, że jedną z największych bolączek mieszkańców wsi i małych miast są problemy z dojazdem do większych ośrodków. Jak nieoficjalnie dowiedział się dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”, podobne tendencje wychodziły też z badań opinii publicznej zamówionych przez PiS na potrzeby wyborów samorządowych.

Przypomnijmy, że już pod koniec listopada 2017 r. do sejmu i senatu trafiła petycja, w której 75 podmiotów domagało się od rządu PiS wypełnienia złożonej dwa lata wcześniej obietnicy o odejściu od rozbierania linii kolejowych. Wśród sygnatariuszy petycji znalazły się nie tylko stowarzyszenia miłośników kolei, kolejarские związki zawodowe i organizacje przewoźników kolejowych, ale przede wszystkim samorządy gminne, powiatowe i wojewódzkie, które zostały dotknięte problemem likwidowania infrastruktury kolejowej.

Wszystko to wpłynęło na podjęcie decyzji w Ministerstwie Infrastruktury o stworzeniu czegoś na kształt programu renesansu nieczynnych linii kolejowych. Tak powstał „Program uzupełniania lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej”, okraszony – ogrzewającą się w blasku sukcesu programu „500 Plus” – marką „Kolej Plus”.

W rzeczywistości „Kolej Plus” to jednak tylko iluzja programu: to chyba najkrótszy dokument w historii programów rządowych – składa się z trzech i pół strony tekstu oraz jednej mapki. Program jest ogólnikowy: nie wskazuje kryteriów doboru ciągów do reaktywacji, nie określa trybu wpływania na samorządy wojewódzkie w zakresie oferty przewozowej na reaktywowanych liniach, zaś najważniejszą kwestię pieniędzy – w sytuacji gdy wartość zaproponowanych przedsięwzięć wynosi 6,9 mld zł – sprowadza do zakłącia: „źródłem dofinansowania programu byłyby dodatkowe środki alokowane na szczeblu centralnym”.

Widać, że program „Kolej Plus” pisany był na szybko. Świadczy o tym chociażby taki drobiazg, że na dołączoną do programu mapkę sieci kolejowej wkradła się linia kolejowa Wolsztyn – Nowa Sól – Żagań, którą zlikwidowano i rozebrano przed prezentacją programu „Kolej Plus”.

W ogłoszeniu koncepcji „Kolej Plus” nie chodziło o szczegóły. Chodziło o to, żeby na peronie w Jasienicy minister Andrzej Adamczyk, dzierżąc w ręku „program”, mógł powiedzieć: – *Nasi poprzednicy likwidowali szlaki kolejowe, zwiłali je. My kolej rozwijamy.*

Fakt, że słowa te nie są do końca zgodne z prawdą, był w gorącym okresie kampanii wyborczej najmniej istotny.

## Nieprzejezdne efekty

Paradoksalnie, jak na razie najbardziej widocznym skutkiem powstania koncepcji „Kolej Plus” jest... zablokowanie działań na rzecz reaktywacji nieczynnych linii kolejowych, dotychczas prowadzonych z poziomu lokalnego.

Już przekonały się o tym samorządy z Gór Izerskich, które – korzystając z możliwości dawanych przez ustawę o restrukturyzacji PKP – już od kilku lat prowadziły starania o przejście zarośniętych drzewami linii Gryfów Śląski – Mirsk i Mirsk – Świeradów-Zdrój w celu przywrócenia ich przejezdności oraz ►



► reaktywacji zlikwidowanych w 1996 r. połączeń pasażerskich do izerskiego uzdrowiska.

W 2017 r. – po uzyskaniu zapewnienia Grupy PKP, że linie przygotowywane są do przekazania samorządom – gminy Gryfów Śląski, Mirsk, Świeradów-Zdrój i samorząd województwa dolnośląskiego podpisały list intencyjny o współpracy w celu odbudowy infrastruktury i uruchomienia pociągów pasażerskich. Gdy pod koniec sierpnia 2018 r. trwały prace geodezyjne niezbędne do przekazania gminom linii kolejowej, samorządy zostały zaskoczone pismem, w którym Grupa PKP poinformowała, że linie Gryfów Śląski – Mirsk i Mirsk – Świeradów-Zdrój „nie mogą stanowić przedmiotu przekazania do zasobów gminnych”, gdyż zostały objęte rządowym programem „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”. Problem tylko w tym, że program ten – który wejdzie w życie z początkiem 2019 r. – cały nieczynny 17-kilometrowy ciąg z Gryfowa Śląskiego do Świeradowa-Zdroju zalicza do najniższej kategorii utrzymania D i w rozdziale „Efekty realizacji programu” informuje, że na koniec 2023 r. nadal będzie on nieprzejezdny.

Nie minęły dwa miesiące od niespodziewanego przerwania trwających od kilku lat starań samorządów na rzecz przywrócenia połączeń kolejowych do Świeradowa-Zdroju i... temat ten objawił się jako jedna z wstępnych propozycji rządowego programu „Kolej Plus”.

## Czerwone światło

Podobne problemy jak w Górach Izerskich – w obliczu ogłoszenia programu „Kolej Plus” – pojawiły się u stóp Gór Sowich, gdzie, w celu przywrócenia połączeń kolejowych do 30-tysięcznej Bielawy, już od kilku lat trwają starania samorządu województwa dolnośląskiego na rzecz przejęcia zlikwidowanej 6-kilometrowej linii kolejowej Dzierżoniów – Bielawa Zachodnia.

Zarządzająca wojewódzką infrastrukturą drogową i kolejową Dolnośląska Służba Dróg i Kolei – która w latach 2009-2010 przejęła i przywróciła do życia linie z Wrocławia do Trzebnicy oraz ze Szklarskiej Poręby Górnej do Harrachova – przeprowadziła już inwentaryzację linii do Bielawy i wyceniła koszt jej odbudowy na 15-20 mln zł. Jednocześnie Koleje Dolnośląskie przedstawiły koncepcję obsługi połączeń do Bielawy poprzez wydłużenie relacji pociągów obecnie kursujących między Wrocławiem a Dzierżoniowem.

Teraz – po miesiącach ociągania się Grupy PKP z podjęciem decyzji o przekazaniu samorządowi województwa dolnośląskiego zlikwidowanej linii z Dzierżoniowa do Bielawy – pojawił się program „Kolej Plus” zapowiadający „odejście od dzisiejszej zasady przekazywania odcinków byłych linii kolejowych na własność jednostkom samorządu terytorialnego”.

Pracownicy Oddziałów Gospodarowania Nieruchomościami PKP – jednostek Grupy PKP odpowiedzialnych za nieczynne ciągi



• „Nasi poprzednicy likwidowali szlaki kolejowe, my kolej rozwijamy”. Minister Andrzej Adamczyk na przystanku kolejowym Jasienica Mazowiecka ogłasza program „Kolej Plus”.

kolejowe – nigdy w rozmowach z samorządowcami nie ukrywali, że w kwestii przekazywania linii kolejowych wsłuchują się przede wszystkim w „decyzje na wyższych szczeblach”.

Zawarte w programie „Kolej Plus” słowa o odejściu od przekazywania samorządom nieczynnych linii kolejowych na własność – mimo że przynajmniej jak na razie nie są procedowane żadne zmiany ustawowe dotyczące tej kwestii – to wystarczający sygnał dla pracowników Oddziałów Gospodarowania Nieruchomościami PKP, by samorządom zainteresowanym przejęciem nieczynnych linii kolejowych zapalić czerwone światło.

– *Musimy sobie uświadomić, że plany związane z odtworzeniem linii kolejowej Gryfów Śląski – Mirsk – Świeradów-Zdrój trzeba odłożyć przynajmniej do 2023 r.* – oznajmiał swoim mieszkańcom burmistrz Mirska Andrzej Jasiński po otrzymaniu od Grupy PKP pisma z informacją, że nieczynne linie kolejowe jednak nie mogą zostać przekazane gminom. – *Można stwierdzić, że w następnej kadencji samorządów o kolei będziemy mogli rozmawiać tylko w kontekście znikających torów i degradacji dworców.*

Gdy u lokalnych władarzy pojawiło się rozgoryczenie, rząd mógł wysłać społecznościom lokalnym sygnał, że samorządy nie radzą sobie z przywracaniem linii kolejowych do życia i dopiero rządowy program dla miejscowości bez dostępu do kolei – oczywiście połączony z synergią władzy rządowej i samorządowej – pozwoli na „usprawienie procesu przygotowania i realizacji inwestycji kolejowych na terenie miejscowości”.

## Plus minus kolej

Rząd programem „Kolej Plus” z jednej strony realnie spowolnił lub wręcz wstrzymał zainicjowane działania na rzecz reaktywacji nieczynnych linii kolejowych, a z drugiej strony przedstawił dość widowiskowe, ale

mało realne propozycje budowy nowych linii kolejowych: ciągu łączącego linię Kraków – Zakopane z Myślenicami, linii z Konina do Turku, nowego przebiegu linii łączącej Lublin z Zamościem czy nowego ciągu łączącego Sokołów Podlaski z linią Warszawa – Białystok (dawny korytarz kolejowy z Sokołowa Podlaskiego do Małkini został zajęty pod nowy przebieg drogi wojewódzkiej).

Trudno nowe linie kolejowe zaplanować, zaprojektować i zbudować, w międzyczasie jeszcze wykupując grunty i uzyskując decyzje środowiskowe, w ciągu pięciu lat. A właśnie na pięć lat – od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2023 r. – określono w programie „Kolej Plus” czas na wykonanie i rozliczenie wszystkich przedsięwzięć realizowanych w jego ramach. W rzeczywistości chodziło przede wszystkim jednak o to, by do mieszkańców miejscowości z mapki programu „Kolej Plus” wysłać sygnał, że jeśli wybiorą kandydatów gwarantujących synergię samorządów z rządem, to w ciągu jednej kadencji lokalnych władz – która, tak się składa, dobiegnie końca jesienią 2023 r. – otrzymają lub po latach odzyskają połączenia kolejowe.

W czasie kampanii wyborczej Ministerstwo Infrastruktury postanowiło nie odnosić się do głosów wątpiących w realność powstania nowych linii kolejowych w czasie pięciu lat. Dopiero dzień po ogłoszeniu przez Państwową Komisję Wyborczą wyników drugiej tury głosowania rzecznik prasowy resortu infrastruktury Szymon Huptyś oznajmił portalowi „Rynek Kolejowy”, że okres realizacji przedsięwzięć z programu „Kolej Plus” będzie mógł zostać przedłużony.

Równie dobrze można jednak założyć, że przedsięwzięcia z koncepcji „Kolej Plus” w ogóle nie zaczną być realizowane. Albowiem po zakończeniu kampanii wyborczej program „Kolej Plus” przestał być Prawu i Sprawiedliwości do czegokolwiek potrzebny.

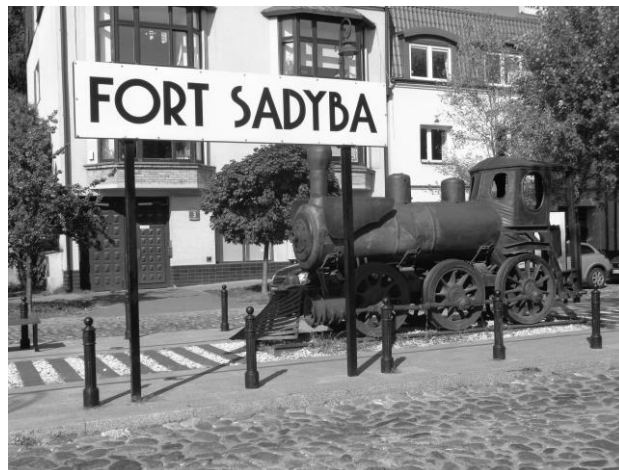
KAROL TRAMMER

## WYCIĘZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

### Sadyba wyjątkiem i odstępstwem

Na Sadybie, w miejscu, gdzie kiedyś był przystanek „Czerniaków” wąskotorowej drogi żelaznej z Warszawy do Wilanowa, postawiono odlany z brązu pomnik małego parowozu. Gdyby się zrodził zwyczaj stawiania w rejonie dawnych przystanków wąskotorówek takich rzeźb, Warszawa miałaby ich kilkadziesiąt i byłaby z tego ogromnie słynna. Lecz zwyczaj się nie zrodził. Sadyba pozostaje wyjątkiem i odstępstwem od obyczaju niestawienia parowozowych monumentów z brązu w miejscach byłych przystanków kolejek wąskotorowych, a ten ostatni zwyczaj w najmniejszym stopniu nie rozslawia.



## OD BAŁTYKU PO TATRY

### „Karolinka”

Rzeszów Główny – Wodzisław Śląski

Pociąg „Karolinka” swoją nazwę nosi na cześć bohaterki górnośląskiej piosenki ludowej. Jako że piosenka zaczyna się od słów „Poszła Karolinka do Gogolina”, a pociąg ten nie jeździ przez Gogolin, może się wydawać, że nazwa nie została wybrana zbyt fortunnie. Tym bardziej, że Karolinka stała się symbolem Gogolina: Karolinka widnieje na herbie miasta oraz na pomniku stojącym na Placu Dworcowym w Gogolinie. Okazuje się jednak, że pierwsza wersja ludowej piosenki o Karolinie pochodzi z okolic leżącego na trasie „Karolinki” Rybnika. Informację tę podaje Juliusz Roger w opublikowanym w 1863 r. we Wrocławiu zbiorze „Pieśni Ludu Polskiego w Górnym Szląsku z muzyką”. Według tego opracowania, piosenka w pierwszej wersji rozpoczynała się od słów „Poszła Karolinka do Bogumina”. Karolinę, jako jeden z symboli całego Górnego Śląska, rozslawiła gra liczbowa Karolinka, która – funkcjonując od lat 50. do 1990 r. – była regionalną wersją totolotka. Gracze Karolinki mogli liczyć nie tylko na nagrody pieniężne, ale także na działki czy materiały budowlane. Z przychodów pochodzących ze sprzedaży losów Karolinki dofinansowano między innymi budowę katowickiej hali Spodek, nieopodal której każdego dnia w drodze z Rzeszowa do Wodzisławia Śląskiego przejeżdża pociąg „Karolinka”.

## POD DOBRĄ PRASĄ

„Dzięki rozwojowi szybkiej i nowoczesnej infrastruktury internetu szerokopasmowego m.in. edukacja oraz klienci indywidualni otrzymają mocny impuls do dalszego rozwoju”

Źródło: miesięcznik „Telkol Express”

Wydawca: PKP Telkol

## POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Doszedł do posterunku odcinka drogowego Polskich Kolei Państwowych, w którym pełniła w tym czasie służbę Marianna K. Zbliżył się do niej w momencie, gdy otwierała szlaban, i zaproponował wspólne wypicie wódki. Marianna K. zgodziła się bez wahania, mimo że przed dwoma laty na tym samym posterunku została okrutnie zgwałcona przez nieznaną sprawców. Weszli razem do małego budynku, który miał jedno pomieszczenie. Było tam ciepło, żeliwny piecyk był rozpalony, a on stanął nad nim i grzał dłonie. W pomieszczeniu był stół, na nim telefon, jedno krzesło i stolek. On usiadł przy tym stole i wyciągnął butelkę. Zapytał Mariannę K., czy nie ma papierosów. Odpowiedziała, że owszem, nie, po czym wyszła przed budynek posterunku. Nadjeżdżał pociąg towarowy i ona, stojąc przy torach, użyła, jak stwierdzono, sygnału D2, wywijając wkoło rozwiniętą chorągiewką. Dla pewności użyła jeszcze sygnału D3, kilkakrotnie powtarzając trzy krótkie, szybko po sobie następujące gwizdnięcia. Użyła w tym celu gwizdanki ustnej. Sygnał D2 i D3 oznacza komendę stój. Pociąg zatrzymał się, ona rozmawiała przez chwilę z załogą elektrowozu, dostała dziesięć papierosów klubowych i niezwłocznie wróciła”.

Janusz Anderman\*, „Gra na zwłokę”

\*(ur. 1949 r.), pisarz, reżyser, tłumacz literatury czeskiej

# 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.

Nakład: 160 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Redakcja zastrzega sobie prawo do zmian redakcyjnych. Artykuły publikowane w „Z Biegiem Szyn” mogą być cytowane oraz przedrukowywane – pod warunkiem podania źródła i przesłania jednego egzemplarza z przedrukowanym tekstem na adres redakcji.

**Internet:** www.zbs.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Loko-Model, ul. Wilcza 25. **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 3,00 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przesyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.