

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

Sierpc



EFEKT SYNERGII

Nowe szanse linii Nasielsk – Sierpc

MOBILNOŚĆ

Długa podróż do 500 milionów

– Tak dobre wyniki ostatnich lat to sygnał, że kolejowe przewozy pasażerskie wracają na właściwe tory – powiedział prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra, komentując fakt, że polską koleją pasażerowie odbyli w 2023 r. 374,4 mln podróży.

W ubiegłym roku polska

kolej przewiozła najwięcej pasażerów od 2000 r. Wciąż jednak

wykorzystanie kolei w Polsce jest mniejsze niż w innych krajach Europy Środkowej.

W liczbach bezwzględnych kolej w Polsce odnotowała więcej podróży niż koleje w Czechach, Słowacji, Węgrzech czy Austrii, tyle że nasz kraj jest kilkukrotnie ludniejszy od tych państw. W tej sytuacji bardziej wymierny jest wskaźnik obrazujący liczbę podróży koleją w stosunku do liczby mieszkańców danego kraju. Statystycznie każdy mieszkaniec Polski odbył w 2023 r. 10 podróży koleją – to mniej niż w pozostałych środkowoeuropejskich krajach.

Aby móc się pochwalić wynikiem na poziomie Austrii, kolej w Polsce musiałaby osiągać roczny wynik przekraczający 1,3 mld podróży. Aby natomiast osiągnąć wskaźnik wykorzystania kolei choćby taki jak w Słowacji, konieczne byłoby dojście do poziomu około 500 mln podróży rocznie. Ministerstwo Infrastruktury przewiduje, że zajmie to jeszcze kilka lat: – Do 2030 r. chcemy przekroczyć barierę 500 mln. Na te Europy będzie to już całkiem dobra średnia – zapowiedział wiceminister Piotr Malepszak na odbywającym się w czerwcu 2024 r. Kongresie Rozwoju Transportu w Poznaniu.

W pierwszej połowie 2024 r. pasażerowie zrealizowali polską koleją 202,1 mln podróży. Można więc przewidywać, że wynik za cały 2024 r. przekroczy poziom 400 mln podróży. Prognoza mówiąca, że w 2030 r. zostanie osiągnięty wynik 500 mln podróży, opiera się na założeniu wzrostu o około 4% rocznie, co będzie oznaczać spowolnienie trendu. Wzrost liczby podróży z 342,2 mln w 2022 r. do 374,4 mln w 2023 r. sięgnął bowiem 9%. ●



● Pasażerki, które wysiadły na przystanku Patrzyków z pociągu Kolei Wielkopolskich relacji Poznań – Kutno.

MOBILNOŚĆ

Wiceminister patrzy na Patrzyków

Wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak na początku sierpnia 2024 r. poinformował na portalu społecznościowym Twitter, że od otwarcia w marcu 2024 r. na linii Warszawa – Poznań przystanku Patrzyków skorzystało z niego zaledwie 23 osoby. Wpis wiceministra – z którego wynika, że z nowego przystanku korzysta średnio jeden pasażer tygodniowo – miał być krytyką przyjętego przez rząd Prawa i Sprawiedliwości programu budowy i modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025. „Patrzyków to niestety jeden z wielu przykładów działania opartego na dobrych chęciach bez analiz” – napisał Malepszak, dodając, że wybudowanie tego przystanku nieopodał Konina to zmarnowane pieniądze.

Przetarg na budowę przystanku spółka PKP Polskie Linie Kolejowe ogłosiła w grudniu 2021 r., ale dopiero w lipcu 2023 r. udało się uzyskać decyzję lokalizacyjną. Przystanek został więc otwarty już po zmianie władzy.

Do 1998 r. w Patrzykowie istniała stacja, lecz zlikwidowano ją podczas modernizacji linii Warszawa – Poznań. „Pomimo wielu spotkań mających na celu wyjaśnienie problemu, z decyzją o likwidacji przystanku osobowego w Patrzykowie nie zgadza się część miejscowej społeczności” – informował w 1998 r. rzecznik prasowy Zachodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych Roman Hajdrowski. Protestujący mieszkańcy zorganizowali nawet blokadę torów.

W wyniku likwidacji stacji Patrzyków powstał między stacjami Konin i Kramsk aż 16-kilometrowy odcinek bez stacji i przystanków, najdłuższy na linii Poznań – Warszawa. Na tej magistrali średnia odległość między stacjami i przystankami to 5,2 km. Obecnie najdłuższy jest odcinek między stacjami Koło i Barłogi – jego długość wynosi 9,6 km.

Otwarty w 2024 r. nowy przystanek znajduje się w miejscu, gdzie stykają się cztery miejscowości: Patrzyków, Święte, Zrekie i Nowy Czarków. W sumie liczą one około 800 mieszkańców. Czy wykorzystanie przystanku naprawdę jest aż tak znikome jak twierdzi Piotr Malepszak?

Chcąc to zweryfikować, dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” poprosił Koleje Wielkopolskie o dane dotyczące sprzedaży biletów do i z przystanku Patrzyków od jego otwarcia w marcu 2024 r. Przewoźnik nie odpowiedział na naszą prośbę. W tej sytuacji sami policzyliśmy pasażerów korzystających z przystanku Patrzyków. Wizja lokalna odbyła się we wtorek 28 sierpnia 2024 r. i objęła wszystkie pociągi od 4:02 do 22:37 – tylko w jeden wakacyjny dzień na przystanku Patrzyków wsiadły i wysiadły łącznie 22 osoby.

Jako że przystanek działa od 2024 r., to jeszcze nie jest uwzględniony w statystykach Urzędu Transportu Kolejowego na temat wymiany pasażerskiej (najnowsze dostępne dane dotyczą 2023 r.). Przy wynikach jak z naszego pomiaru Patrzyków znalazłby się w grupie punktów wykorzystywanych przez 20-49 osób dziennie. Taka dobowa liczba pasażerów została w 2023 r. odnotowana na 473 stacjach i przystankach kolejowych. ●

POŁĄCZENIA

Mała poprawa na granicy



● Szynobusy Kolei Mazowieckich i Polregio w Chorzela.

Planowana jest niewielka poprawa oferty na trasie Ostrołęka – Chorzela – Szczytno – Olsztyn, obsługiwanej pociągami Kolei Mazowieckich i Polregio, między którymi pasażerowie muszą obecnie przesiadać się na zlokalizowanej na granicy województw mazowieckiego i warmińsko-mazurskiego stacji Chorzela. Od grudnia 2024 r. część pociągów ma wjechać w głąb sąsiednich regionów: trasa dwóch połączeń Kolei Mazowieckich relacji Ostrołęka – Chorzela ma zostać wydłużona do Szczytna, zaś jedno połączenie Polregio relacji Olsztyn – Chorzela ma docierać do Ostrołęki. Bez przesiadki z Ostrołęki do Olsztyna będzie można dojechać więc tylko raz dziennie. Nadal większość pociągów obydwu przewoźników będzie kończyć bieg na stacji Chorzela. ●



● Pociąg relacji Wrocław – Warszawa przejeżdża przez nieczynną od czerwca 2023 r. mijankę Bukowina Sycowska.

RUCH

Uśpiona mijanka

Problemem trasy łączącej Warszawę z Wrocławiem przez Łódź i Kalisz jest 54-kilometrowy jednotorowy odcinek między stacjami Ostrów Wielkopolski i Grabowo Wielkie. Negatywnie na przepustowość dodatkowo wpływa to, że jedna z siedmiu mijanek na tym odcinku jest od ponad roku nieczynna. Chodzi o mijankę Bukowina Sycowska, po której zamknięciu powstał 14-kilometrowy odcinek bez możliwości minięcia się pociągów. Pozostałe szlaki między punktami umożliwiającymi mijanie się na odcinku Ostrów Wielkopolski – Grabowo Wielkie mają 5-9 km długości.

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zapewnia, że mijanka w Bukowinie Sycowskiej nie została zamknięta na zawsze. – Tymczasowe rozwiązanie wprowadzono w czerwcu 2023 r. z uwagi na realizowane wówczas prace między Ostrowem Wielkopolskim a Odolanowem i związane z tym mniejszy ruch pociągów, ponieważ połączenia dalekobieżne i składy towarowe były kierowane zmienionymi trasami – mówi Radosław Śledziński z PKP PLK.

Choć pociągi wróciły z trasy objazdowej w grudniu 2023 r., to funkcjonowania mijanki wciąż nie wznowiono. – Biorąc pod uwagę możliwości kadrowe oraz szczegółowe analizy, które wykazały, że zmiana nie wpływa istotnie na prowadzenie sprawnych i bezpiecznych przejazdów pociągów, podjęto decyzję o przywróceniu funkcji mijanki Bukowina Sycowska po rozbudowie Lokalnego Centrum Sterowania w Grabownie Wielkim – mówi Śledziński. – Przewidujemy, że nastąpi to na przełomie 2024 i 2025 r. – wówczas Bukowina Sycowska ponownie będzie pełnić funkcję mijanki, z tym że zdalnie obsługiwanej przez obsadę LCS Grabowo Wielkie.

Skutkiem ubocznym zamknięcia mijanki jest ograniczenie prędkości wprowadzone na pobliskim przejeździe kolejowodrogowym. Był on obsługiwany przez dyżurnego ruchu z mijanki Bukowina Sycowska, więc od kiedy przestała ona funkcjonować, szlabany nie są zamykane. Dla kierowców ustawiono przed tym przejazdem znak „stop”, a maszyniści muszą zwalniać w tym miejscu z 100 km/h do 20 km/h. ●

POŁĄCZENIA

(Nie)spełniona obietnica

Z początkiem września 2024 r. PKP Intercity uruchomiło pociąg ExpressInterCity „Lech” relacji Wrocław – Warszawa kursujący przez Leszno i Poznań. Tą trasą pociągi łączące Wrocław z Warszawą przestały jeździć w 2014 r. Choć jest najdłuższą z tras między stolicami województw dolnośląskiego i mazowieckiego, to zapewnia czas przejazdu wynoszący 3 godz. 45 min. – krótszy niż w większości pozostałych ciągów. Dodatkowo trasa przez Poznań jako jedyna nie ma fragmentów jednotorowych.

Wytrasowanie ekspresu „Lech” przez Leszno oznacza, że to wielkopolskie miasto po 10 latach odzyskało bezpośrednie połączenie z Warszawą. Walczyły o to władze Leszna, był to także temat kampanii wyborczej do parlamentu. – Byłe miasta wojewódzkie, takie jak Leszno, mają duży problem, bo nie otrzymują wsparcia. Czy macie bezpośrednie połączenie kolejowe z Warszawą? Nie! – grzmiał prezes Prawa i Sprawiedliwości Jarosław Kaczyński podczas wiecu odbywającego się na leszczyńskim rynku jesienią 2015 r., na 10 dni przed wyborami wygranymi przez jego partię. Ostatecznie jednak przez dwie kadencje rządów PiS nie zdołano przywrócić połączenia – mimo obietnic polityków tego ugrupowania. – Platforma zlikwidowała bezpośrednie połączenie z Warszawą, PiS przywróci – zapewniała w 2017 r. posłanka PiS Joanna Lichocka w leszczyńskim Radiu Elka.

Z Leszna ekspres „Lech” odjeżdża o 6:11, na stację Warszawa Centralna dociera o 9:11. ●



● Leszno po 10 latach odzyskało bezpośrednie połączenie z Warszawą.



● Trasy pociągów Wrocław – Warszawa.
 odległość | najkrótszy czas jazdy | odcinek jednotorowy

POŁĄCZENIA

Łódzka Kolej Aglomeracyjna

Łódzka Kolej Aglomeracyjna część pociągów na trasie Skierniewice – Łowicz – Kutno zastępuje autobusami. Dzieje się tak, mimo że nie toczą się tu już prace ograniczające ruch kolejowy. – Przepustowość trasy Skierniewice – Łowicz – Kutno umożliwia przejazd pociągów – informuje Rafał Wilgusiak z PKP Polskich Linii Kolejowych. – Przewoźnik podjął indywidualną decyzję o rezygnacji z uruchomienia pociągów.

ŁKA w grudniu 2018 r. rozpoczęła obsługę trasy Skierniewice – Łowicz, a następnie w grudniu 2019 r. trasy Łowicz – Kutno. Był to czas modernizacji i remontów na tych odcinkach, przez co pociągi musiały być zastępowane autobusami. Choć utrudnienia już nie występują, to nadal przewoźnik obsługuje autobusami jedną czwartą połączeń na trasie Skierniewice – Kutno. Jej przejechanie autobusem zajmuje około 2 godz. 10 min., podczas gdy pociągi pokonują tę relację w 55-56 min. Podróżni mniej chętnie wybierają więc kursy autobusowe. Jak dowiadujemy się w spółce ŁKA, w okresie styczeń-lipiec 2024 r. przeliczona frekwencja na trasie Skierniewice – Łowicz – Kutno wynosi w pociągu 22-40 pasażerów, a w autobusie 4-17 pasażerów.

– Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa łódzkiego dopuszcza możliwość obsługi linii komunikacyjnej w transporcie kolejowym autobusami, jeżeli średni potok nie przekracza 50 osób – stwierdza Iwona Borowińska, dyrektor biura marketingu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, dodając, że rozwiązanie przyjęto jako stałe: – Także w kolejnych rozkładach jazdy spółka planuje realizować obsługę linii Skierniewice – Łowicz – Kutno systemem mieszanym: pociągi i autobusy. ●

ŁUDZIE

Piotr Rachwalski w CPK

W połowie sierpnia 2024 r. Piotr Rachwalski został powołany na stanowisko członka zarządu spółki Centralny Port Komunikacyjny. – To nie tylko lotnisko będące oknem na świat, ale również nowa jakość podróżowania po kraju koleją, która połączy między sobą wiele polskich miast. Cieszę się, że będę mógł współtworzyć ten program – powiedział Rachwalski po objęciu nowego stanowiska. Rachwalski dotychczas był prezesem Przedsiębiorstwa Komunikacji Metropolitalnej w Świerkłańcu, realizującego przewozy autobusowe na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Wcześniej był między innymi prezesem Kolei Dolnośląskich i PKS Słupsk. Poza Rachwalskim w zarządzie CPK zasiadają: prezes Filip Czernicki, Marcin Michalski i Dariusz Kuś. ●

Pociąg InterCity „Esperanto”, który od września 2024 r. kursuje na trasie Łódź – Warszawa – Białystok, zwiastuje zmianę podejścia do tworzenia oferty połączeń dalekobieżnych. Między Łodzią a Warszawą oraz między Warszawą a Białymstokiem pociąg ten nie ma żadnych postojów. Dzięki temu z Łodzi Fabrycznej do Warszawy Centralnej jedzie 1 godz. 11 min., a z Warszawy Centralnej do Białegostoku tylko 1 godz. 38 min., uzyskując najlepszy w historii czas przejazdu na tym odcinku.

Odjeżdża pociąg do mniejszych miast

Za rządów Prawa i Sprawiedliwości osiągnięcie rekordowych czasów jazdy nie było najważniejsze – bardziej szczycono się tym, że połączenia PKP Intercity obsługują coraz więcej miejscowości. Gdy kończyła się pierwsza kadencja rządu PiS, chwalono się, że od 2015 do 2019 r. liczba miejscowości, w których stają pociągi PKP Intercity, wzrosła z 296 do 382. Wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel mówił wtedy: – *Rozkład jazdy przykłada bardzo dużą wagę do tego, aby zapewnić lepszą dostępność komunikacyjną mieszkańcom mniejszych miast.*

Odbywało się to nie tylko za sprawą uruchamiania pociągów PKP Intercity do miast wcześniej pozbawionych połączeń dalekobieżnych, ale właśnie także poprzez dodawanie postojów na istniejących trasach.

Chociażby na trasie Białystok – Warszawa w 2017 r. pociągi PKP Intercity otrzymały postoje w Łochowie (6,5 tys. mieszkańców), a w 2019 r. w Wołominie, który wcześniej składy dalekobieżne mijały bez zatrzymania, mimo że liczy 36 tys. mieszkańców i jest najludniejszym miastem położonym na linii między Białymstokiem a Warszawą.

Pociągi PKP Intercity zaczęły stawać w takich kilkudziesięciu miastach jak Mrozy na Mazowszu, Trawniki na Lubelszczyźnie czy Gogolin na Opolszczyźnie (choć były też odwrotne przypadki: postoje pociągów dalekobieżnych straciły Czarna Białostocka, Odolanów i Międzybórz).

Dogęszczanie bez zatrzymania

Piotr Malepszak, wiceminister infrastruktury w rządzie Donalda Tuska, zapowiadając przyspieszenie pociągów, zapewnił, że nie będzie ono sprowadzać się do wycinania postojów, lecz polegać ma na wprowadzaniu nowych połączeń z mniejszą liczbą zatrzymań: – *Chodzi o to, żeby dążąc do cyklu godzinnego, dogęszczać ofertę nowymi pociągami bez postojów* – mówił w rozmowie z magazynem „Z Biegiem Szyn”.

InterCity „Esperanto”, jadący 1 godz. 38 min., jest jak na razie jedynym pociągiem, który pokonuje trasę Warszawa – Białystok bez postojów w miejscowościach po drodze. Wszystkie inne jadą ponad dwie godziny, stając w Wołominie, Tłuszczu, Łochowie, Małkini, Czyżewie, Szepietowie i Łapach.

Miejscowości te cechują się dużym wykorzystaniem kolei. Na stacji Małkinia w liczącej 4,9 tys. mieszkańców wsi gminnej notuje się dziennie 1,7 tys. wsiadających i wysiadających. Ze stacji w 2,5-tysięcznym mieście Czyżew korzysta 700-999 pasażerów na dobę. To wyniki na poziomie znacznie

Walka o minuty

Udało się osiągnąć rekordowe czasy jazdy z Warszawy do Poznania, Szczecina i Białegostoku. Kosztem postojów w mniejszych miastach



• InterCity „Esperanto” relacji Łódź – Białystok przejeżdża bez postoju przez Wołomin.

wiekszych miast – przykładowo 1,7 tys. podróżnych notuje się w Łęborku (34 tys. mieszkańców), a 700-999 pasażerów w Kole (19 tys. mieszkańców).

Mimo dużej popularności stacji między Białymstokiem a Warszawą, wiceminister przekonuje, że wprowadzenie pociągów łączących stolicę województwa podlaskiego i mazowieckiego bez postojów ma swoje uzasadnienie: – *Ponad 60% pasażerów na trasie Warszawa – Białystok przemieszcza się między tymi miastami* – mówił Malepszak. Z jego słów wynika jednak też to, że aż prawie 40% osób wsiada na stacjach po drodze.

Z pociągów stających między Warszawą a Białymstokiem najszybciej jadą „Słowacki” (skład ED161 Dart) i „Podlasiak” (wagony z lokomotywą EU160 Griffin), które trasę Warszawa Centralna – Białystok pokonują w 2 godz. 1 min. Natomiast najwolniej jadą pociągi „Nałkowska” (2 godz. 15 min.) i „Dąbrowska” (2 godz. 17 min.) – są one prowadzone lokomotywami EP07, których prędkość maksymalna to 125 km/h. Przez to nie wykorzystują efektów modernizacji linii Warszawa – Białystok, na której pociągi mogą rozpędzać się do 160 km/h. A przecież na czasy jazdy, poza liczbą postojów, wpływ ma obsługa danej trasy taborem w pełni wykorzystującym parametry infrastruktury. Jak widać, o tę kwestię nie dba się w odniesieniu do wszystkich pociągów. Gra toczy się o rekordowy czas przejazdu tylko jednego połączenia na dobę.

Czas przejazdu, czas postoju

PKP Intercity chwali się też rekordami na trasie Szczecin – Warszawa: pociąg ExpressInterCity „Chrobry” z początkiem września 2024 r. skrócił swój czas przejazdu z 5 godz. 1 min. do 4 godz. 38 min.

Przyspieszenie uzyskano z jednej strony dzięki wykorzystaniu efektów modernizacji magistrali Szczecin – Poznań i Poznań – Warszawa, ale z drugiej strony kosztem zatrzymań w Koninie (67 tys. mieszkańców) i Kutnie (41 tys. mieszkańców). „Chrobry” ma teraz między Szczecinem a Warszawą cztery postoje: w Stargardzie, Choszcznie, Krzyżu i Poznaniu. Jeszcze mniej zatrzymań ma kursujący od września 2024 r. ekspres „Sedina”, który – stając tylko w Stargardzie, Krzyżu i Poznaniu – jedzie ze Szczecina do Warszawy 4 godz. 31 min. (dla porównania mające między Szczecinem a Warszawą 15 postojów pociągi InterCity „Gałczyński” i „Mewa” jadą 5 godz. 22 min.).

Ekspresy „Chrobry” i „Sedina” przyniosły po siedmiu latach powrót połączeń, które na odcinku Poznań – Warszawa jadą bez żadnych postojów. Z Poznania Głównego do Warszawy Centralnej „Sedina” jedzie 2 godz. 18 min., a „Chrobry” 2 godz. 20 min. Stający w Koninie i Kutnie pociąg ExpressInterCity „Lech” jedzie natomiast 2 godz. 22 min.

Pociągom „Chrobry” i „Sedina” postój ze zmianą kierunku jazdy na stacji Poznań Główny zajmuje 12 min. (w 2012 r. operacja ta trwała na poznańskiej stacji 9 min.). Walka o każdą minutę nie powinna ograniczać się tylko do czasów jazdy, ale obejmować też skracanie postojów poprzez usprawnianie operacji zmian kierunku jazdy, zmian lokomotyw czy odłączania i dołączania wagonów. Wciąż nagminne są takie sytuacje jak 22 min. postoju pociągu „Słowacki” relacji Ełk – Wrocław na zmianę kierunku w Białymstoku czy aż 41 min. postoju pociągu „Orzeszkowa” relacji Warszawa – Jelenia Góra na zmianę lokomotywy i odłączanie wagonów na stacji Wrocław Główny.

KAROL TRAMMER

Przejazd pod specjalnym nadzorem

PKP Polskie Linie Kolejowe po tragicznym wypadku w Ołtarzewie zagroziły, że zamkną tutejszy przejazd

Choć na przejeździe kolejowo-drogowym w Ołtarzewie koło Ożarowa Mazowieckiego do niebezpiecznych zdarzeń dochodzi od dawna, to działania mające na celu poprawę sytuacji podjęto dopiero po śmierci maszynisty. 48-letni Rafał Kamiński zginął, gdy prowadzony przez niego pociąg Kolei Mazowieckich relacji Sochaczew – Warszawa uderzył w ciężarówkę wiozącą materiały budowlane. Jej kierowca wjechał na przejazd mimo braku możliwości jego opuszczenia i z powodu korka nie był w stanie zjechać z torów. Do wypadku doszło 1 lipca 2024 r.

Trudny przejazd

Poprzednie wypadki w Ołtarzewie miały miejsce w listopadzie 2018 r. i listopadzie 2022 r. Wówczas pociągi również wjechały w tiry blokujące przejazd, ale na szczęście nikt nie zginął. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych wskazuje, że w latach 2021-2024 na przejeździe odnotowano też 14 utknięć samochodów osobowych – nie skończyło się to jednak zderzeniami. Póki nie było ofiar, to nad kolejnymi incydentami i wypadkami na ołtarzewskim przejeździe przeprowadzono do porządku dziennego.

W Ołtarzewie linię kolejową Warszawa – Poznań przecina droga wojewódzka 718, która łączy gminę Ożarów Mazowiecki z Pruszkowem i tamtejszym węzłem autostrady A2. Przeprowadzony w latach 2020-2021 generalny pomiar ruchu wykazał, że drogą 718 na dobę przejeżdża prawie 14 tys. pojazdów, w tym 1,7 tys. ciężarówek – to stawia drogę wśród najbardziej obciążonych ruchem ciężarowym odcinków na sieci dróg wojewódzkich na Mazowszu. Wzdłuż szosy powstały centra logistyczne, do których suną sznury ciężarówek. Na drodze 718 stale tworzą się korki – przyczyniają się do nich nie tylko często zamykające się szlabany, ale także skrzyżowanie z drogą krajową 92, które znajduje się 300 metrów od ołtarzewskiego przejazdu, oraz skrzyżowania z lokalnymi drogami zlokalizowane tuż przy przejeździe.

Zmiana organizacji

18 lipca 2024 r. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych wydała zalecenia dotyczące przejazdu w Ołtarzewie. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe została



• Skład ER75 Flirt po zderzeniu z ciężarówką na przejeździe w Ołtarzewie, 1 lipca 2024 r.

zobligowana do tymczasowego wprowadzenia w tym miejscu ograniczenia prędkości pociągów do 20 km/h, a także do przeniesienia latarni oświetlającej przejazd, która zbliżającym się do niego kierowcom ogranicza widoczność i utrudnia stwierdzenie, czy szlaban jest podniesiony czy opuszczony. Spółka PKP PLK zapewniła też stałe patrole Straży Ochrony Kolei doglądające sytuacji na przejeździe. Mazowieckiemu Zarządowi Dróg Wojewódzkich komisja nakazała zmianę organizacji ruchu w rejonie przejazdu: przede wszystkim wprowadzenie zakazu skręcania w lewo na znajdujących się obok przejazdu skrzyżowaniach szosy 718 z drogami lokalnymi, tak aby wyeliminować blokowanie ruchu przez auta czekające na skręt. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zalecono zaś, aby na skrzyżowaniu dróg 92 i 718 wydłużyła zielone światło dla pojazdów jadących drogą wojewódzka.

Nie tylko Ołtarzew

Choć na wdrożenie zaleceń komisja dała drogowcom czas do połowy września 2024 r., to PKP Polskie Linie Kolejowe już na początku sierpnia ogłosiły, że zamykają przejazd w Ołtarzewie. „Stwierdzono wiele nieprawidłowości w zakresie zachowań po

stronie użytkowników ruchu drogowego” – argumentowała spółka, dodając, że przejazd nie będzie dostępny dla ruchu drogowego od północy z 6 na 7 sierpnia 2024 r. aż „do czasu zapewnienia przez zarządcę drogi właściwej organizacji ruchu, która zapewni odpowiedni poziom bezpieczeństwa”.

W obliczu ultimatum drogowcy wdrożyli zalecenie PKBWK dotyczące zakazu skrętu w lewo na skrzyżowaniach przy przejeździe. W tej sytuacji spółka PKP PLK odroczyła zamknięcie. Ponieważ kierowcy nagminnie łamali ten zakaz, na 14 sierpnia 2024 r. został wyznaczony kolejny termin zamknięcia przejazdu. W tej sytuacji Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich zamontował na środku jezdni separatory mające uniemożliwić skręt w lewo. Wcześniej GDDKiA wydłużyła fazę zielonego światła dla drogi 718 z 20 do 25 sekund. W tej sytuacji PKP PLK oznajmiły, że przejazd pozostanie czynny. Jednocześnie wycofano ograniczenie dla pociągów – od 15 sierpnia 2024 r. znów mogą pokonywać przejazd z prędkością 160 km/h.

Podejmowane przez drogowców działania nie wyeliminowały niebezpiecznych sytuacji na ołtarzewskim przejeździe. 16 sierpnia 2024 r. ciężarówka wyłamała zamykający się szlaban. Spółka PKP PLK poinformowała, że był to szesnasty incydent na tym przejeździe od wypadku z 1 lipca 2024 r. W tym czasie miały też miejsce trzy przypadki zatrzymania pociągów przed przejazdem, ponieważ był on zablokowany przez samochody. Podstawową przyczyną tych sytuacji jest to, że kierowcy wjeżdżają na przejazd, mimo że nie ma za nim miejsca na kontynuowanie jazdy. Zdarza się to nawet, gdy migają czerwone światła.

Jak widać, podstawowym problemem są kierowcy łamiący przepisy – nie tylko na przejeździe w Ołtarzewie, ale również na tysiącach innych przejazdów w całej Polsce.

KAROL TRAMMER

Niecałe dwa promile nadzoru

Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym rozpoczęło montaż na przejazdach kolejowo-drogowych systemu Red Light. Są to kamery wychwytyjące przypadki wjazdu samochodów na przejazd przy migających czerwonych światłach na sygnalizatorach. Na podstawie zapisu z kamer kierowca otrzymuje za to wykroczenie 15 punktów karnych i mandat w wysokości 2000 zł (jeśli w ciągu dwóch lat kierowca znów popełni to wykroczenie, kolejny mandat wynosi 4000 zł).

System Red Light działa już na czterech przejazdach: jednym w Radomsku, jednym w Warszawie i dwóch we Wrocławiu. Obecnie trwa przetarg na instalację systemu na trzech przejazdach w Wielkopolsce, jednym w Małopolsce i jednym na Opolszczyźnie. Na razie całe przedsięwzięcie dotyczy więc dziewięciu przejazdów, czyli niespełna dwóch promili przejazdów strzeżonych - w Polsce istnieje 3,8 tys. przejazdów zabezpieczonych szlabanami i sygnalizacją świetlną oraz 1,7 tys. przejazdów z samą sygnalizacją.

Remont linii Sierpc – Nasielsk rozpoczął się w lipcu 2024 r. Do października 2024 r. prace realizowane będą na odcinku Nasielsk – Płońsk – Raciąż, a następnie przeniosą się na odcinek Raciąż – Sierpc, gdzie potrwają do grudnia 2024 r. W efekcie remontu tej dotychczas zaniedbanej linii pociągi mają mocno przyspieszyć. Wreszcie zapewni to warunki do stworzenia na tej trasie atrakcyjnej oferty przewozowej.

Mamy plan

Odpowiedzialny za kolej wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak w wywiadach prasowych wskazuje, że przedsięwzięcie realizowane na niezelektryfikowanej linii Nasielsk – Sierpc ma być początkiem działań spółki PKP Polskie Linie Kolejowe na rzecz poprawy stanu tych linii regionalnych, które dotąd nie mogły się doczekać uwzględnienia w programach modernizacyjnych.

– Zaczynamy naprawę linii z Sierpca przez Płońsk do Nasielska. Mamy plan, że co roku podróży w różnych rejonach kraju będą mogli liczyć na krótsze przejazdy na różnych liniach – zapewnił Malepszak w wywiadzie udzielonym „Dziennikowi Gazecie Prawnej”. Z kolei w rozmowie z „Gazetą Wyborczą” oznajmił: – Wiele odcinków lokalnych i regionalnych powinno mieć dobre parametry, czyli prędkość pociągów 100-120 km/h. Już w tym roku podejmujemy działania, żeby przywrócić ją chociażby na linii od Sierpca przez Raciąż i Płońsk do Nasielska. Żeby ludzie docierali tędy szybko do Warszawy.

Prace są prowadzone nie jako modernizacja, lecz jako remont, dzięki czemu uniknięto czasochłonnej formalności: procedury środowiskowej, długotrwałego opracowywania dokumentacji projektowej oraz uzyskiwania decyzji lokalizacyjnej i pozwoleń na budowę. Również sam czas realizacji prac remontowych jest znacznie krótszy niż przy modernizacji, a efekty w postaci przyspieszenia pociągów mają być nie gorsze niż na tych liniach regionalnych, na których w ostatnich latach wykonano kompleksowe modernizacje.

Remontowe przyspieszenie

Na linii Nasielsk – Sierpc dotychczas realizowano tylko punktowe remonty. Owszem poprawiały one stan fragmentów toru czy obiektów mostowych, które były w najgorszej kondycji, dzięki czemu zniknęły miejscowe ograniczenia prędkości. Kłapiące remonty – choć obejmowały tylko niewielkie fragmenty linii – skutkowały regularnie powtarzającymi się kilkutygodniowymi przerwami w ruchu pociągów. Przede wszystkim jednak taki sposób remontowania linii nie przynosił całościowej poprawy jej parametrów. Dotychczas na aż czterech piątą długości linii Nasielsk – Sierpc obowiązywała prędkość maksymalna 60 km/h (tylko na krótkich odcinkach linii w rejonie Ciekosyna pociągi mogły rozpędzać się do 80-100 km/h).

Efektom prowadzonego obecnie remontu ma być zwiększenie prędkości na całej trasie od Nasielska do Sierpca: – Od lipca do grudnia 2024 r. realizujemy prace związane z naprawą toru na odcinku Nasielsk – Sierpc:

Efekt synergii

PKP Polskie Linie Kolejowe chcą na linii Nasielsk – Sierpc pokazać nowe podejście do tras dotąd pomijanych w programach modernizacyjnych. Czy także Koleje Mazowieckie zmieniają swoje nastawienie do tej linii?



• Dotychczas prace na linii Nasielsk – Sierpc wykonywano tylko punktowo, przez co prędkość maksymalna na większości trasy wciąż wynosiła 60 km/h. Prowadzony obecnie remont umożliwi jej podniesienie do 120 km/h. Zgarniarka tłuczniowa i dynamiczny stabilizator toru pracujące między Nasielskiem a Płońskiem.

wymieniamy szyny, podkłady, uzupełniamy podsypkę tłuczniową, regulujemy tor – mówi Przemysław Zieliński z PKP PLK i dodaje, że przedsięwzięcie obejmuje również renowację peronów, a także remont 47 przepustów i mostów oraz 71 przejazdów kolejowo-drogowych. – Zaplanowane prace umożliwią podniesienie prędkości pociągów pasażerskich na trasie Nasielsk – Sierpc do 120 km/h. Tym samym czas podróży skróci się o około 20 min.

Największa przeszkoda

Dotychczas pociągi Kolei Mazowieckich pokonywały liczącą 88 km trasę z Nasielska do Sierpca w czasie od 1 godz. 42 min. do 1 godz. 48 min. – w zależności od postojów na mijanie się z pociągami jadącymi w przeciwną.

Problemem jednotorowej linii Nasielsk – Sierpc jest bardzo mała liczba punktów pozwalających na mijanie się pociągów. Po tym jak w latach 90. zdegradowano do roli przystanków stacje Wkra, Baboszewo i Zawidz, pociągi mogą mijać się tylko w Raciążu i Płońsku – odległości między stacjami wynoszą na tej linii aż 26-32 km.

Już samo podniesienie prędkości poprawi przepustowość linii Nasielsk – Sierpc, bo pociągi będą w krótszym czasie pokonywały szlaki między stacjami. Ale to nie wszystko, zwieńczeniem prowadzonych obecnie prac ma być odtworzenie mijanek. – W 2025 r. planowana jest zabudowa nowych urządzeń

systemu sterowania ruchem oraz powstanie mijanek w Zawidzu i Baboszewie – zapowiada Przemysław Zieliński.

Mała liczba punktów umożliwiających mijanie się pociągów jest już od dokonanej w 2006 r. reaktywacji połączenia na linii Sierpc – Nasielsk wskazywana przez Koleje Mazowieckie jako największa przeszkoda dla ułożenia tu atrakcyjnego rozkładu jazdy.

Założenia uatrakcyjnienia

Czy krótszy czas jazdy i większa przepustowość zostaną wykorzystane przez samorząd województwa mazowieckiego oraz należące do niego przewoźnika do uatrakcyjnienia oferty przewozowej?

Marta Milewska, zastępca dyrektora gabinetu marszałka województwa mazowieckiego, zastrzega, że spółka PKP Polskie Linie Kolejowe nie poinformowała samorządu o tym, ani od kiedy na linii Nasielsk – Sierpc możliwe będzie osiągnięcie prędkości 120 km/h, ani kiedy zaczną funkcjonować nowe mijanki. – Po uzyskaniu od PKP PLK tych informacji przygotowujemy wspólnie ze spółką Koleje Mazowieckie założenia dla obsługi linii kolejowej Nasielsk – Sierpc, uwzględniające przepustowość linii, a także dostępność taboru spalinowego – mówi Milewska. I deklaruje: – Samorząd województwa rozważy uatrakcyjnienie oferty przewozowej na odcinku Sierpc – Nasielsk.

W Kolejach Mazowieckich dowiadujemy się, że niewielkie rozszerzenie oferty jest ►

► planowane już na grudzień 2024 r. Zamiast pociągu, który w dni nauki szkolnej jedzie popołudniu w krótkiej relacji Sierpc – Raciąż i z powrotem, pojawić ma się kolejne połączenie kursujące codziennie w pełnej relacji Sierpc – Nasielsk i z powrotem. Liczba połączeń przemierzających całą linię wzrośnie więc z sześciu do siedmiu dziennie w każdym kierunku. – *Niestety, z uwagi na brak aktualizacji prędkości jazdy przez zarządcę infrastruktury, czas jazdy nie ulegnie zmianie* – mówi rzeczniczka prasowa Kolei Mazowieckich Donata Nowakowska.

Z Sierpca znów do Warszawy?

Jeśli Koleje Mazowieckie wykorzystają polepszenie parametrów linii Nasielsk – Sierpc do znaczącej poprawy oferty, to wreszcie będą mogły przyciągnąć osoby dojeżdżające do Płońska czy Sierpca, które dotychczas zniechęcała skromna oferta: mała częstotliwość, nawet kilkugodzinne luki między połączeniami oraz słabe dopasowanie godzin przyjazdów i odjazdów do godzin pracy czy lekcji w szkołach.

Wiceminister Piotr Malepszak zwracał też uwagę na to, że poprawa stanu linii Sierpc – Nasielsk stworzy warunki do zapewnienia atrakcyjnych połączeń z Warszawą. Stolica to ważny kierunek dojazdów z północno-zachodniego Mazowsza. Jak wskazują dane Głównego Urzędu Statystycznego, na przykład z liczącej 7,5 tys. mieszkańców gminy Baboszewo do pracy do pobliskiego Płońska dojeżdża 571 osób, a do oddalonej o 80 km Warszawy 212 osób. Z Płońska i otaczającej go gminy wiejskiej dojeżdża do pracy w Warszawie ponad 1,1 tys. osób.

– *W odniesieniu do uatrakcyjnienia oferty dla linii Nasielsk – Sierpc, istnieje taka możliwość przy kolejnych zmianach rozkładu jazdy* – mówi Donata Nowakowska. – *Jeśli chodzi o uruchomienie połączeń w bezpośredniej relacji Warszawa – Nasielsk – Sierpc, nie jest ono planowane z uwagi na niewielką pojemność składów spalinowych, niewystarczającą do obsługi potoku pasażerów na trasie Warszawa – Legionowo – Nowy Dwór Mazowiecki.*

Rozwiązaniem może być trasowanie szynobusów relacji Sierpc – Warszawa Gdańska w taki sposób, aby od Nasielska do Warszawy miały minimalną liczbę postojów i jechały kilka minut za pojemnym składem, który zbierałby pasażerów wsiadających między Nasielskiem a Warszawą. Zresztą mniej więcej tak to funkcjonowało, gdy Koleje Mazowieckie zapewniały bezpośrednie połączenia Sierpc – Warszawa Gdańska. Pociągi w tej relacji wprowadzono w 2010 r. i choć cieszyły się coraz większą popularnością, to zostały zlikwidowane w 2016 r. Od tego czasu pasażerowie chcący dotrzeć z powiatów sierpeckiego i płońskiego do stolicy muszą przesiadać się do pociągów kursujących na trasie Działdowo – Mława – Ciechanów – Nasielsk – Warszawa. Przesiadka na stacji Nasielsk to nie tylko konieczność przedostania się przejściem podziemnym na inny peron, ale też nie zawsze wygodne skomunikowania. Przedstawiciele Kolei Mazowieckich tłumaczyli, że przypadki braku zgrania



• *Prace remontowe na stacji Płońsk oraz budynek dworcowy, który przeszedł gruntowną renowację po przejściu przez miasto.*



• *Na linii Nasielsk – Sierpc poprawia się standard infrastruktury dla pasażerów. Wyremontowany przystanek Wkra i przystanek Dalanówek w trakcie renowacji.*

pociągów na stacji węzłowej wynikają z konieczności uwzględniania w rozkładzie jazdy mijania się pociągów na jednotorowej linii Sierpc – Nasielsk.

Wykorzystać szansę

Możliwości zwiększania liczby połączeń, w tym zapewnienia bezpośrednich pociągów na dłuższej trasie do Warszawy, zależą od zasobów taborowych Kolei Mazowieckich – liczby szynobusów i ich sprawności.

Niedawno linię Nasielsk – Sierpc, a także pozostałe nieelektryfikowane trasy Kolei Mazowieckich dotknął kryzys taborowy. Z powodu awarii i uszkodzeń szynobusów, głównie na przełomie 2023 i 2024 r., nagminnie dochodziło do odwołań pociągów, co nadwyrzyło zaufanie pasażerów. Od kilku miesięcy sytuacja jest już znacznie lepsza (między innymi za sprawą wypożyczenia przez Koleje Mazowieckie dwóch szynobusów od Stowarzyszenia Kolejowych Przewoźców Lokalnych).

Do obsługi relacji Sierpc – Warszawa idealne byłyby składy dwunapędowe, które od Sierpca do Nasielska mogłyby jechać na silniku spalinowym z prędkością maksymalną 120 km/h, a dalej do Warszawy na silniku elektrycznym z prędkością maksymalną 160 km/h. Na Mazowszu – w

przeciwieństwie do Dolnego Śląska, Pomorza Zachodniego, Pomorza czy Podkarpacia – nigdy jednak nie zdecydowano się na zakup taboru spalinowo-elektrycznego.

Do obsługi linii Nasielsk – Sierpc przypisane są jednoczłonowe szynobusy SA135 z 68 miejscami siedzącymi i prędkością maksymalną 120 km/h (bywają one zastępowane wiekowymi niemieckimi szynobusami VT627).

Na początku września 2024 r. Koleje Mazowieckie ogłosiły przetarg na 10 dwuczłonowych składów spalinowych (przewoźnik wycofał się z planów zakupu do obsługi linii nieelektryfikowanych taboru akumulatorowego – nowatorska technologia napędu okazała się zbyt droga). W warunkach przetargu wskazano, że składy mają liczyć co najmniej 100 miejsc siedzących i osiągać prędkość nie mniejszą niż 120 km/h. Na oferty producentów Koleje Mazowieckie czekają do połowy listopada 2024 r. Nowe pociągi mają być przeznaczone między innymi na linię Nasielsk – Sierpc.

Nowoczesny tabor i wyremontowana infrastruktura dają niewiele, jeśli nie służą stworzeniu atrakcyjnego rozkładu jazdy. Czy Koleje Mazowieckie wykorzystają możliwość uzyskania efektu synergii?

KAROL TRAMMER

Gdy w Austrii, Szwajcarii, Niemczech czy Włoszech koleje wąskotorowe są normalnym elementem systemu transportu publicznego, w Polsce wciąż traktuje się je wyłącznie jako atrakcję turystyczną. I wygląda na to, że nie zmienia tego ani setki tysięcy wydawane na analizy ich rozwoju, ani nawet miliony przeznaczane na modernizację linii wąskotorowych.

Produkt turystyczny

W latach 2021-2023 na 46-kilometrowej kolei wąskotorowej Przeworsk – Kańczuga – Dynów wykonano prace modernizacyjne warte 56,3 mln zł, z czego 37,7 mln zł pochodziło z dotacji unijnej dla powiatu przeworskiego z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego 2014-2020 z puli na infrastrukturę kolejową.

Wykonujący prace austriacki koncern Swietelsky Rail ściągnął z zagranicy specjalne maszyny do napraw infrastruktury wąskotorowej. Przeworska kolejka na całej trasie odzyskała przejezdność, utraconą po tym jak w 2020 r. ulewy zniszczyły nasyp i tor koło Jawornika Polskiego. Może teraz chwalić się wręcz magistralnym standardem: na długich odcinkach powstał tor z podkładami strunobetonowymi i sprężystym przytwierdzeniem szyn. Mimo to na tej linii o rozstawie 750 mm prędkość maksymalna to 35 km/h. Przyjęte w 1998 r. rozporządzenie ministra transportu o warunkach technicznych budowy kolejowych określa, że na liniach wąskotorowych pociągi nie mogą przekraczać prędkości 40 km/h. Tymczasem w Austrii na liniach o rozstawie szyn 760 mm pociągi jeżdżą 70-80 km/h.

W opisie rewitalizacji Przeworskiej Kolejki Wąskotorowej wskazano, że celem przedsięwzięcia jest skrócenie czasu podróży, poprawa jakości usług przewozowych, zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko w wyniku przeniesienia ruchu pasażerskiego z dróg na tory, poprawa dostępności terenów wiejskich oraz poprawa dostępności transportowej województwa w ruchu kolejowym. Trudno o spełnienie tych celów, gdy kolej funkcjonuje wyłącznie jako atrakcja turystyczna – pociąg „Pogórzanin” kursuje tylko w soboty i niedziele w sezonie wiosenno-letnim (bilet z Przeworska do Dynowa kosztuje 50 zł).

Czy w ogóle istnieją plany włączenia tej kolei w system transportowy i uruchomienia regularnych przewozów? – *Właścicielem i zarządcą infrastruktury Przeworskiej Kolei Dojazdowej jest powiat przeworski – zaznacza Monika Konopka z samorządu województwa podkarpackiego. – Obecny stan prawny nie pozwala powierzać realizacji kolejowego transportu publicznego bez przetargu. Prowadzona działalność na linii wąskotorowej ma charakter komercyjny. Dlatego też objęcie Taryfą Podkarpacką przejazdów na linii wąskotorowej w ramach wspólnego biletu byłoby możliwe do rozważenia po uruchomieniu przewozów powiatowych jako usługi publicznej.*

Powiat przeworski wcale jednak nie ma w planach rozszerzenia działalności o przewozy regularne. – *Rewitalizacja miała sprawić, by „Pogórzanin” stał się rozpoznawalny jako*

Wąskotorowe podejście

Samorządy przeznaczają miliony na koleje wąskotorowe. Ale wcale nie z myślą o włączeniu ich w regionalne systemy transportowe



• *Magistralny standard toru i brak regularnych połączeń. Stacja Kańczuga na zmodernizowanej linii wąskotorowej Przeworsk – Dynów na Podkarpaciu.*

produkt turystyczny odpowiadający wymogom współczesnego turysty – mówi Robert Mądry, dyrektor zarządzającego koleją wąskotorową Powiatowego Zarządu Dróg w Przeworsku. Linia Przeworsk – Dynów, choć w całości jest własnością powiatu przeworskiego, to biegnie również przez trzy gminy powiatu rzeszowskiego. Gdy trasa przekracza granice powiatów, to – w myśl ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – podjęcie decyzji o uruchomieniu regularnych połączeń należy do samorządu wojewódzkiego. Codzienne przewozy zapewniłyby dojazd z Pogorza Dynowskiego do stacji Przeworsk na linii Przemysł – Rzeszów – Kraków, rozszerzając sieć połączeń kolejowych na Podkarpaciu.

Kolej krajobrazowa

Samorząd województwa świętokrzyskiego w 2023 r. uzyskał 27 mln zł z funduszu Polski Ład na renowację linii wąskotorowej Jędrzejów – Motkowice – Umianowice – Pińczów (obecnie pociągi turystyczne kursują między Jędrzejowem i Motkowicami w niedziele od maja do września).

W zakres przedsięwzięcia wchodzi remont toru między Motkowicami a doliną Nidy i między Umianowicami a Pińczowem, modernizację stacji i zaplecza w Jędrzejowie, modernizację stacji i dworca w Pińczowie, a także naprawę parowozu Px48, lokomotywy spalinowej Lxd2 i sześciu wagonów. Ponadto planowana jest renowacja biegnącej nad doliną Nidy unikatowej przeprawy z 1915 r.: – *W ramach programu Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego 2021-2027 planowany jest remont mostów i estakad, który umożliwi połączenie szlaku kolejki od Motkowic do Umianowic, dzięki czemu zrewitalizowany zostanie cały szlak od Jędrzejowa do*

Pińczowa – mówi Przemysław Chruściel z samorządu województwa świętokrzyskiego. – Przywrócenie do ruchu odcinka Jędrzejów – Pińczów planowane jest w 2027 r.

Choć 10-tysięczny Pińczów jest miastem powiatowym leżącym poza siecią połączeń kolejowych, to rewitalizacja wąskotorówki nie jest prowadzona z myślą o uruchomieniu codziennych przewozów w celu zapewnienia dojazdu do położonej na linii Kraków – Kielce – Warszawa stacji Jędrzejów. Tu dodatkowym problemem jest to, że na terenie miasta kilkanaście lat temu rozebrano 700 metrów toru, którym wąskotorowe pociągi docierały do stacji normalnotorowej. – *Ze względu na zmiany zagospodarowania przestrzennego miasta Jędrzejów dotyczące zabudowy mieszkaniowej, usługowej i drogowej aktualnie brak jest możliwości odtworzenia tego odcinka – mówi Chruściel.*

Od dwóch lat kolej wąskotorowa działa w strukturze Zespołu Świętokrzyskich i Nadnidziańskich Parków Krajobrazowych – podlegająca samorządowi wojewódzkiemu jednostka wpisała kolejkę w swoje działania. W 2022 r. na trójkątnej stacji węzłowej Umianowice powstał ośrodek edukacji przyrodniczej – odrestaurowano drewniany budynek dworca, kolejową wieżę ciśnień przebudowano w wieżę widokową, a atrakcją ośrodka są też drezyny rowerowe działające na odnodze Umianowice – Hajdaszek.

Celem przywrócenia przejezdności 29-kilometrowego odcinka z Jędrzejowa do Pińczowa jest rozwój turystyki na Ponidziu. – *Po wykonaniu wszystkich prac pozwalających na uruchomienie przejazdów na trasie Jędrzejów – Pińczów planowane są w sezonie turystycznym pociągi sobotnio-niedzielne oraz czarterowe w tygodniu – ►*

► informuje Przemysław Chruściel.

Świętokrzyski wicemarszałek Marek Bogusławski, odbierając w 2023 r. promesę z programu Polski Ład, oznajmił: – *W ciągu najbliższych trzech, czterech lat będziemy mieć naprawdę piękną perelkę turystyczną.*

Brak systemowego wsparcia

O wykorzystaniu wąskich torów nie tylko jako atrakcji turystycznej myślał samorząd województwa łódzkiego, zlecając w 2022 r. za 971 tys. zł opracowanie studium rozwoju linii wąskotorowej Biała Rawska – Rawa Mazowiecka – Rogów. W ekspertyzie brano pod uwagę kompleksową modernizację w celu uruchomienia codziennych przewozów. Zapewniłoby to dojazd z powiatu rawskiego do stacji Rogów, na której zatrzymują się pociągi Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej i Polregio kursujące na trasie Łódź – Skierniewice – Warszawa.

Prace nad ekspertyzą zakończyły się we wrześniu 2023 r. Koszt modernizacji został oszacowany na kwotę wahającą się – w zależności od zakresu przedsięwzięcia – od 198 mln zł do 431 mln zł. Choć w grudniu 2022 r. linię wąskotorową Biała Rawska – Rogów jako predystynowaną do regularnych przewozów ujęto w planie transportowym województwa łódzkiego, to coraz więcej wskazuje na to, że nic z tego nie będzie. Urzędnicy samorządu województwa łódzkiego nieoficjalnie mówią, że nastawienie do tej koncepcji zmieniło się po powyborczych zmianach we władzach regionu. Od czerwca 2024 r. marszałkiem województwa łódzkiego nie jest już Grzegorz Schreiber z Prawa i Sprawiedliwości, który zastąpił się na transporcie publicznym. Zastąpiła go Joanna Skrzydlewska z Koalicji Obywatelskiej – w latach 2019-2024 była wiceprezydentką Łodzi, gdzie komunikacja zbiorowa znajduje się w kryzysie.

W kryzysowym stanie pogrąża się linia wąskotorowa. Z powodu degradacji toru pociągi turystyczne kursują tylko na odcinku Rogów – Jeżów, czyli na liczącym 8 km fragmencie 49-kilometrowej linii.

„Obecna sytuacja jest skutkiem wieloletniego braku systemowego wsparcia utrzymania infrastruktury torowej. Prowadzone na przestrzeni kilkunastu ostatnich lat rozmowy z samorządami, a także instytucjami rządowymi niestety nie doprowadziły ani do zapewnienia wsparcia bieżącego utrzymania torów, ani do realizacji projektu rewitalizacyjnego” – oświadczyła Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych, która zarządza linią Rogów – Biała Rawska.

Rozważanie możliwości

Dzięki dotacji unijnej z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego 2014-2020 opracowana została dokumentacja rewitalizacji 32-kilometrowej sieci Żuławskiej Kolei Dojazdowej, na którą składają się wykorzystywane w sezonowym ruchu odcinki Nowy Dwór Gdański – Stegna i Sztutowo – Stegna – Prawy Brzeg Wisły.

W ramach wartego 1,2 mln zł zlecenia sporządzono studium wykonalności, program funkcjonalno-użytkowy i dokumentację środowiskową. Koszt rewitalizacji –

obejmującej remont infrastruktury torowej, mostów i przepustów, a także instalację urządzeń sterowania oraz renowację peronów – oszacowano na 102 mln zł. W studium wykonalności wskazano, że rewitalizacja jest niezbędna nie tylko dla dalszego funkcjonowania kolei wąskotorowej, ale także pozwoli na jej rozwój i rozszerzenie oferty przewozowej. W opisie studium czytamy, że „realizacja przedmiotowej inwestycji istotnie przyspieszy integrację przestrzenną i gospodarczą regionu Doliny Delt Wisły w województwie. Umożliwi wyższą dostępność rynku pracy i edukacji”.

Wszystko stoi jednak pod dużym znakiem zapytania. – *Na chwilę obecną nie ma zapewnionego finansowania na kontynuację działań dotyczących powyższego projektu* – mówi Dorota Patzer z samorządu województwa pomorskiego. – *Program Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 nie przewiduje wsparcia działań dotyczących linii kolejowych. Zgodnie z przedstawioną przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej linią demarkacyjną – czyli podziałem wdrażania krajowych i regionalnych programów unijnych na lata 2021-2027 – infrastruktura kolejowa ma być finansowana na poziomie krajowym.*

W tej sytuacji przyjęty przez samorząd województwa pomorskiego w 2022 r. „Regionalny plan strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji” wskazuje na potrzebę rewitalizacji Żuławskiej Kolei Dojazdowej, oczekując, że władze centralne zapewnią finansowanie przedsięwzięcia, a jego realizacją zajmie się właściciel kolejki, czyli powiat nowodworski. – *Sieć ŻKD zlokalizowana jest w całości na obszarze powiatu nowodworskiego, zasadne jest więc przedśledzenie strategii lokalnych – dokumentów powiatowych czy planu zrównoważonej mobilności Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot* – mówi Dorota Patzer. – *Przeanalizowaliśmy je i ze zdziwieniem nie widzimy żadnej wzmianki o planach dotyczących ŻKD.*

Władze powiatu nowodworskiego zaznaczają, że to nie one zamówiły studium rewitalizacji Żuławskiej Kolei Dojazdowej, w związku z czym w planach finansowych powiatu nie jest przewidziana realizacja tego przedsięwzięcia. – *Jeżeli pojawią się możliwości finansowania przedsięwzięć związanych z Żuławską Kolej Dojazdową, powiat rozważy taką możliwość* – deklaruje starosta Barbara Ogrodowska.

Wąskotorowe błędne koło

O uwzględnienie w programach rozwoju kolei potrzeb wąskich torów – zarówno w zakresie remontów linii, jak i zakupów taboru – zwróciła się do Ministerstwa Infrastruktury posłanka Paulina Matysiak, przewodnicząca parlamentarnego zespołu ds. walki z wykluczeniem transportowym.

„Ministerstwo Infrastruktury dostrzega i ma na uwadze potrzeby kolei wąskotorowych. Potwierdza to fakt, że od 2020 r., przy udziale przedstawicieli zarządów kolei wąskotorowych, prowadzone były rozmowy i spotkania, na których analizowano różne możliwości finansowania



• Kolej wąskotorowa biegnąca wzdłuż korkującej się drogi z Piaseczna do Grójca.

Wąskotorowa szprycha

W ramach prac nad szprychami kolejowymi do Centralnego Portu Komunikacyjnego trwa opracowywanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego dla planowanej linii kolejowej mającej bieć z Baranowa przez Mszczonów i Grójec do Warki (wylot na szprychę w kierunku Radomia, Ostrowca Świętokrzyskiego, Stalowej Woli i Rzeszowa).

Prace nad tym studium obejmują także Piaseczyńsko-Grójecką Kolej Wąskotorową i wizję uruchomienia regularnych przewozów na 28-kilometrowym odcinku z Piaseczna do Grójca. „Na całym odcinku zakłada się modernizację istniejącej infrastruktury oraz podniesienie parametrów eksploatacyjnych. Planowane jest także utrzymanie jej zabytkowego charakteru” – czytamy na stronie internetowej CPK.

Założenia studium mówią, że modernizacja tej linii o rozstawie szyn 1000 mm powinna umożliwić osiągnięcie przez wąskotorowe pociągi prędkości maksymalnej 100 km/h i kursowanie z 30-minutową częstotliwością. Zakłada się stworzenie stacji przesiadkowych w Piasecznie (węzeł z linią Warszawa - Radom) oraz koło Tarczyna (węzeł z linią Skierniewice - Góra Kalwaria - Piława).

Podczas odbywającej się w lutym 2024 r. w Piasecznie prezentacji Marcin Kulnicz z opracowującej studium firmy IDOM wskazał, że linia wąskotorowa Grójec - Piaseczno może w powiązaniu z linią normalnotorową Piaseczno - Warszawa zapewnić konkurencyjne dla autobusów i samochodów połączenie z Warszawą dla gmin Grójec, Tarczyn i południowo-zachodniej części gminy Piaseczno. Przedstawiciel firmy IDOM zaznaczył przy tym, że potrzebne jest opracowanie i przyjęcie przepisów technicznych i ruchowych, uwzględniających kwestię prowadzenia na kolejach wąskotorowych regularnego ruchu o współczesnych standardach.

i dofinansowania kolei wąskotorowych” – oznajmił w odpowiedzi wiceminister Przemysław Koperski. – „Na obecną chwilę nie wypracowano konkretnego instrumentu wsparcia, jednak należy zauważyć, iż resort podejmie prace w kierunku zmiany zapisów ustawy i możliwości finansowania kolei wąskotorowych. Z uwagi na złożoność sprawy Ministerstwo Infrastruktury nie ma możliwości wskazania konkretnego terminu”.

Jak widać, resort infrastruktury nie traktuje potrzeb wąskotorówek poważnie. Tak będzie, dopóki samorzady nie będą planowały włączenia kolei wąskotorowych w regionalne systemy transportowe. Samorządowców zniechęca jednak brak źródeł finansowania. I tak oto zamyka się wąskotorowe błędne koło.

KAROL TRAMMER

PRZESIADKI

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Uczciła

Gdy w 1968 roku zelektryfikowano wieś Lipę w powiecie Kozienice, to jeszcze około 20% wsi w Polsce prądu nie miało, a w centrum i na południowym wschodzie kraju jeszcze więcej. Mieszkaniec Lipy natychmiast nabył używany telewizor „Wisła”, dzięki czemu wieś w roku 1969 oglądała, jak człowiek o nazwisku Armstrong odbywa spacer po księżycu. Być może poczuli się w łączności nie tylko z rodzimą okolicą, lecz też z ludzkością i z kosmosem. Jeśli tak było, nie dziwi, że elektryfikacji wzniesiono tutaj pomnik. Zarazem zastanawia, dlaczego, choć elektryfikacja po 1945 roku objęła dziesiątki tysięcy wsi, to – o ile wiem – jedynie Lipa uczciła ją pomnikiem.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Leśna”

Siedlce – Hajnówka

Pociąg „Leśna” z Siedlec pod sam koniec swojej trasy, wjeżdżając już do Hajnówki, przejeżdża przez most, pod którym płynie rzeka Leśna Prawa. Ma ona swoje źródło w pobliżu podhajnowskich wsi Nowosady i Dubińska Ferma. Na początku swojego biegu Leśna Prawa mocno wpleciona jest w hajnowski węzeł kolejowy: dwa razy przepływa pod linią Siemianówka – Hajnówka, raz pod linią Hajnówka – Bielsk Podlaski i raz pod linią Czeremcha – Hajnówka. Tylko tym ostatnim mostem nad Leśną Prawą przejeżdża pociąg „Leśna”. Tu rzeka wpływa do Puszczy Białowieskiej. O jej puszczańskim biegu pisała Eliza Orzeszkowa: „W błękitach i złocie powietrza z krystalicznym szmerem Leśny rozplątała się mocna woń mięt rozkwitających i gorzkiej trawy żubrzej”. W puszczy jest jeszcze jeden most kolejowy nad Leśną: przeprawa leśnej kolei wąskotorowej z Hajnówki do Topiła. Nieco dalej Leśna Prawa na krótko staje się rzeką graniczną między Polską a Białorusią, by następnie wpłynąć w głąb tego kraju. W Polsce Leśna Prawa ma 33 kilometry długości, a przez prawie 100 kilometrów płynie w Białorusi. Leśna Prawa nieopodal miasta Kamieniec łączy się z Leśną Lewą i dopiero tam te dwie rzeki stają się rzeką Leśną, która w okolicach Brześcia wpada do Bugu. Będąc niezwykle precyzyjnym, można więc uznać, że pociąg „Leśna” nosi nazwę od rzeki, która w całości płynie poza granicami Polski.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Kolej stawia nie tylko na rozwiązanie infrastrukturalne, ale także na mądre zarządzanie zasobami, które już posiada”

Źródło: dwumiesięcznik
„Kolej na Wielkopolskie”
Wydawca: Koleje Wielkopolskie

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„W Darłowie, przed małym dworcem w stylu pruskiej prowincji, kończyła się kariera pociągu. Krótkiego pociągu o starych, rozklekotanych wagonach. W poprzek toru podkład na krzyżakach z ułamków szyn oznaczał, że dalej żaden pociąg już nie jedzie. Wysiadło kilka osób – wśród nich Ewa i Nowak. Oczywiście, obrzucili się nawzajem ciekawym spojrzeniem, starając się pokryć zainteresowanie sprawami końca podróży. Nowak pomyślał: »Jak to się stało, że jej nie zauważyłem przy przesiadkach w Sławnie i w Słupsku?«. Ewa pomyślała to samo i jeszcze, że gdyby go zauważyła, postarałaby się znaleźć w tym samym przedziale. Przy wyjściu z dworca Nowak powiedział do Ewy:
– Proszę położyć walizkę na tym wózku. Do rynku daleko.
– Skąd pan wie dokąd idę?
– Z dworca w Darłowie wszyscy idą w jedną stronę”.

Leopold Tyrmand*, „Siedem dalekich rejsów”

*urodził się w 1920 r. w Warszawie, pisarz, dziennikarz, publicysta i scenarzysta, autor książek „Zły”, „Filip” i „Życie towarzyskie i uczuciowe”, od 1966 r. na emigracji w Stanach Zjednoczonych, zmarł w 1985 r. w Fort Myers na Florydzie

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

Ukazuje się od 2002 roku

KONTAKT: Karol Trammer, ul. Raszyńska 15/15, 02-026 Warszawa, e-mail: z.biegiem.szyn@interia.pl, telefon: 691500248

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Tomasz Gajewski (webmaster). Nakład: 160 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

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

Internet: www.zbs.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Loko-Model (ul. Wilcza 25), KOLEO (ul. Francuska 11A).

Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą: Warunkiem otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 5,90 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.