

**Nie oddamy tych pociągów | Wyszków oddany walkowerem  
Slalom zastępczy | Modernizacje przyspieszą, ale zdrożeją**

Nr 4 (90)

LIPIEC-SIERPIEŃ 2017

ISSN 1896-4079 [www.zbs.net.pl](http://www.zbs.net.pl)

# Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

**JAK KOLEJ PRZYGOTOWAŁA OBJAZDY  
NA CZAS MODERNIZACJI GŁÓWNYCH LINII**



**W DWA LATA  
DOOKOŁA POLSKI**

## MODERNIZACJE

## Modernizacje przyspieszą, ale zdrożeją

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe wycofała się z umieszczania w specyfikacjach przetargów na modernizację linii kolejowych zapisu o wykluczeniu firm, które zaoferują wykonanie robót w czasie krótszym niż określony przez PKP PLK. O tym kontrowersyjnym kryterium przetargowym pisaliśmy w „Z Biegim Szyn” w listopadzie 2016 r. – *Chcemy uniknąć sytuacji, gdy wykonawcy robót składali oferty zawierające skrócony czas realizacji zadania, a które de facto były deklaracjami bez pokrycia* – tłumaczył wtedy Mirosław Siemieniec, rzecznik prasowy PKP PLK.

Podejście spółki w międzyczasie uległo jednak zmianie – w maju 2017 r. prezes PKP PLK Ireneusz Merchel wraz z członkiem zarządu Włodzimierzem Żmudą poinformowali w piśmie do Ministerstwa Rozwoju o rezygnacji z narzucania w przetargach minimalnego czasu na realizację prac: „Kryterium w wariancie bez minimum zostało z dniem 10 kwietnia 2017 r. przyjęte do stosowania jako podstawowe, pozacenne kryterium wyboru ofert”.

– *Efekty tej decyzji będą widoczne za rok, dwa, gdy rozpocznie się realizacja prac zleconych według nowych zasad* – mówi Krzysztof Rytel z Centrum Zrównoważonego Transportu. – *Teraz wykonawcy będą musieli zwiększyć zdolność do szybszego prowadzenia robót. Określane dotychczas przez PKP PLK minimalne terminy realizacji często umożliwiały wykonanie zlecenia bez specjalistycznych maszyn torowych i z dość niewielką liczbą pracowników. Po ostatnich zmianach oferenci muszą walczyć już nie tylko niską ceną, ale też możliwie dużym skróceniem okresu realizacji prac.*

Według nowych zasad, w specyfikacji zamówienia określa się tylko maksymalny czas na wykonanie zadania, a oferenci startujący w przetargu są premiowani za każdy z góry zaoferowany miesiąc skrócenia realizacji zlecenia względem wskazanego maksimum. Firmy proponujące skrócenie czasu wykonania kontraktu, dołączają do oferty własny harmonogram realizacji zadania – jeśli potem nie będą się z niego wywiązywać, spółka PKP PLK będzie naliczać kary.

Jako pierwszy po przyjęciu nowych zasad ogłoszono przetarg na zaprojektowanie i wykonanie modernizacji linii Katowice Ligota – Katowice Murcki – Tychy. Spółka PKP PLK wskazała maksymalny okres realizacji kontraktu wynoszący 21 miesięcy, planując wydanie na to zlecenie 71 mln zł. Do przetargu stanęło siedmiu oferentów, którzy zaproponowali wykonanie zlecenia w czasie od 15 do 19 miesięcy w cenach od 59 mln zł do 72 mln zł (dwie złożone oferty przekroczyły kosztorys zamawiającego).

W poprzedniej formule, narzucającej zarówno maksymalne, jak i minimalne terminy realizacji, oferowane ceny zwykle były dużo niższe od kosztorysów PKP PLK. Przykładowo w ogłoszonym przed rokiem przetargu na modernizację linii z Łodzi do Zduńskiej Woli – w specyfikacji którego znalazł się następujący zapis: „Gdy wykonawca proponuje termin realizacji powyżej 40 miesięcy lub poniżej 38 miesięcy, oferta zostanie odrzucona” – wszyscy oferenci zadeklarowali wykonanie zadania w terminie 38 miesięcy w cenach od 346 mln zł do 442 mln zł, przy kosztorysie zamawiającego opiewającym na kwotę 578 mln zł.

– *Nie da się ukryć, że nowe zasady przyniosą wzrost cen. Będzie drożej, ale sprawniej: zwiększy się efektywność firm realizujących modernizacje, a utrudnienia na liniach kolejowych będą trwały krócej* – mówi Rytel, będący członkiem komitetu monitorującego Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko. To wkrótce po jego wystąpieniu na posiedzeniu komitetu w dniu 4 kwietnia 2017 r. – bardzo krytycznym wobec zasad przetargów na modernizację linii kolejowych – władze spółki PKP PLK ogłosiły decyzję o rezygnacji z narzucania wykonawcom minimalnego okresu realizacji prac. ●



## REGION

## Wyszków oddany walkowerem

Końca dobiegają prace na budowie północno-wschodniego wlotu drogi ekspresowej S8 do Warszawy. Choć wiadomo już, że nie uda się dotrzymać terminu otwarcia pierwotnie planowanego na lipiec 2017 r., to w perspektywie najbliższych miesięcy „ekspresówka” stanie się przejezdna. Wraz z otwarciem 15-kilometrowego odcinka drogi S8 między Radzyminem a granicą Warszawy nastąpi wprowadzenie ruchu tranzytowego z Alei Piłsudskiego, przecinającej ścisłe centrum Marek. Po otwarciu nowego odcinka drogi ekspresowej możliwy stanie się bezkolizyjny przejazd samochodem od Wyszkowa do Warszawy.

– *Jak tylko uruchomiona zostanie obwodnica Marek, przekonanie ludzi do dojazdów koleją z Wyszkowa do Warszawy będzie bardzo trudne. Wyszkwianie jeszcze chętniej będą wybierali samochody i autobusy* – podkreśla Sebastian Gomółka, prowadzący stronę internetową Stacja Wyszków ([www.stacjawyszkow.kolej.org.pl](http://www.stacjawyszkow.kolej.org.pl)).

Mimo masowych dojazdów wyszkowian do pracy w stolicy, oferta Kolei Mazowieckich w tej relacji jest szczątkowa. Między liczącym 27 tys. mieszkańców Wyszkowem a Warszawą kursuje tylko jedno na dobę bezpośrednie połączenie: rano do Warszawy Zachodniej, popołudniu z powrotem (dodatkowo w soboty i niedziele z Wyszkowa do Warszawy Wileńskiej kursuje jeden pociąg popołudniowy). Pozostałe połączenia wymagają przesiadki w Tuszczu, nierzadko z bieganiem między peronami. – *Spośród tak dużych miast leżących w promieniu około 50 km od stolicy, Wyszków kolejowo jest z nią najgorzej skomunikowany* – mówi Gomółka i przypominia, że na początku lat 90. Wyszków dysponował 11 dziennymi bezpośrednimi pociągami do Warszawy Wileńskiej. – *Porównanie obecnej oferty z rozkładem jazdy z lat 90. wręcz ośmiesza Koleje Mazowieckie, które organizacją połączeń cofnęły się do sytuacji z lat 70., sprzed elektryfikacji linii Tuszcz – Ostrołęka. Przecież dziś wymagania pasażerów są bardziej zróżnicowane, potrzebne są połączenia bezpośrednie w różnych porach.*

Na początku 2017 r. serwis Stacja Wyszków przeprowadził z 335 mieszkańcami Wyszkowa i okolic ankietę na temat oczekiwań co do połączeń kolejowych. 86% osób wskazało, że najbardziej od podróży koleją do Warszawy odpycha ich konieczność przesiadki w Tuszczu. Dwie trzecie ankietowanych odpowiedziały, że z Wyszkowa bezpośrednie pociągi powinny kursować do Warszawy Wileńskiej, a jedna trzecia opowiedziała się za relacją do Warszawy Zachodniej. Trasa do Warszawy Wileńskiej, choć nie biegnie do ścisłego centrum, zapewnia znacznie szybsze osiągnięcie stolicy. – *Pociąg przyspieszony z Wyszkowa do Warszawy Wileńskiej mógłby jechać 55 min. Dworzec Wileński to węzeł kolei z metrem, autobusami i tramwajami, które przecież dojeżdżają w wiele rejonów stolicy* – mówi twórca strony Stacja Wyszków. – *Ponadto trasa do Warszawy Wileńskiej, w przeciwieństwie do linii średnicowej do Warszawy Zachodniej, jest mniej podatna na opóźnienia i zakłócenia w ruchu.*

W Wyszkowie dużym atutem jest położenie stacji kolejowej w centralnym punkcie miasta. – *Wyszków cechuje się jedną z lepszych w Polsce wschodniej lokalizacji dworca kolejowego w przestrzeni miasta* – mówi Sebastian Gomółka. Pisał o tym już w 1897 r. po otwarciu linii kolejowej Tuszcz – Ostrołęka „Kurjer Warszawski”: „Najlepiej urządzonej dworzec zastaliśmy w Wyszkowie. Przylega on tuż do miasta i o ile wnosić można, ruch na nim będzie bardzo ożywiony. Do dnia onegdajszego Wyszków dawał utrzymanie licznym woźnikom. Z otwarciem kolei przemysł furmański upadnie, co niepomierne martwi woźniców”. ●

– Resort wraca do debaty publicznej, która została przerwana w 2011 r. – minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk ogłosił powrót do idei kolei dużych prędkości. Przed sześcioma laty decyzję o zamrożeniu prac nad linią *high-speed* Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław podjął Sławomir Nowak, minister transportu w rządzie Donalda Tuska.

## Za a nawet przeciw

Aby Andrzej Adamczyk mógł uroczystie ogłosić swoją decyzję, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa 14 czerwca 2017 r. zorganizowało w warszawskim hotelu Marriott konferencję „Rozwój polskiej kolei z wykorzystaniem środków Unii Europejskiej – analiza możliwości budowy kolei dużych prędkości w Polsce”.

Wychodzący z konferencji uczestnicy komentowali, że minister właściwie nic nie powiedział – nie ogłosił powrotu do tworzenia kolei dużych prędkości, lecz jedynie powrót do dyskusji na ten temat. Oddaje to już od dłuższego czasu trapiące Andrzeja Adamczyka niezdecydowanie w kwestii polskiego TGV. Potrafi on w jednej wypowiedzi w pełni poprzeć tę ideę i wyrazić wobec niej wątpliwości. W lutym 2017 r. w programie „Gość Wiadomości” na antenie TVP1 Adamczyk powiedział: – *My będziemy mieli koleje dużych prędkości na pewno, Polakowie na to stać. Pytanie przed wszystkim, czy znajdziemy źródła finansowania.*

Już we wrześniu 2016 r. „Dziennik Gazeta Prawna” poinformował, że resort Adamczyka zamówił w Instytucie Kolejnictwa „wewnętrzny raport na temat kolei dużych prędkości w Polsce”.

## W zamrażarce prace wre

Autorzy raportu przedstawili plan dalszych działań, odnotowując duże zaawansowanie prac studialnych nad koleją dużych prędkości – wynikające z tego, że po ogłoszeniu przez Sławomira Nowaka w grudniu 2011 r. decyzji o wstrzymaniu przygotowań do budowy kolei dużych nie przerywano rozpoczętych już prac. W 2013 r. zakończyły się trwające od 2010 r. prace nad „Studium wykonalności budowy linii kolejowej dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław” zamówionym przez PKP Polskie Linie Kolejowe. To jednak nie wszystko, spółka ta zlecała kolejne prace studialne nawet ponad dwa lata po zamrożeniu działań na rzecz polskiego TGV. Na przykład w 2014 r. zamówione zostało studium wykonalności wydłużenia planowanej linii dużych prędkości do granicy czeskiej i niemieckiej.

Od 2010 r. na prace przygotowawcze w zakresie kolei dużych prędkości wydano w sumie 76 mln zł. Większość z tej kwoty trafiła do hiszpańskiej firmy Ingenieria IDOM Internacional, która tylko za „Studium wykonalności budowy linii kolejowej dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław” zainkasowała 59,7 mln zł.

## Szanse na wschodzie

Choć na czerwcowej konferencji w hotelu Marriott wiceminister rozwoju Witold

# Walka dużych prędkości

To nie polski przemysł będzie budował w Polsce kolej dużych prędkości



• Francja rozgląda się za rynkami zbytu dla swoich technologii kolei dużych prędkości. Pociąg TGV na paryskim Gare de Lyon.

Słowik określił kolej dużych prędkości jako „szansę i wyzwanie dla polskich producentów”, to w rzeczywistości swoją szansę w ewentualnej decyzji o powrocie do tworzenia w Polsce kolei *high-speed* widzą przede wszystkim kraje Europy Zachodniej.

Rozwojem kolei dużych prędkości w Polsce szczególnie zainteresowana jest Francja, która – rozwijając od 1981 r. system szybkich kolei – bacznie rozgląda się za możliwościami eksportu swoich technologii. Francuskie podmioty nie od dziś dbają o dobre relacje z ekspertami, menadżerami i naukowcami zajmującymi się koleją w Europie Środkowo-Wschodniej.

Obecnie koleje francuskie SNCF i paryska uczelnia Conservatoire National des Arts et Métiers realizują z podmiotami z Polski, Łotwy, Rosji i Ukrainy program kształcenia kadr na potrzeby kolei dużych prędkości (z Polski w przedsięwzięciu tym uczestniczą PKP PLK i Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny w Radomiu).

## Pozytywny wpływ ekonomiczny

Gdy przed sześcioma laty minister transportu Sławomir Nowak podjął decyzję o zamrożeniu przygotowań do budowy kolei dużych prędkości, Francja natychmiast przystąpiła do organizowania w Warszawie dużej konferencji na temat TGV. Uczestników odbywającego się w kwietniu 2012 r. wydarzenia swoją obecnością zaszczylił dyrektor ds. projektów strategicznych kolei SNCF, który wystąpił z wykładem „Pozytywny wpływ ekonomiczny i społeczny wprowadzenia kolei dużych prędkości we Francji”. Do Polski przyjechali wtedy też szef działu międzynarodowego Ministerstwa Ekologii, Zrównowazonego Rozwoju, Transportu i Gospodarki Mieszkaniowej Francji czy dyrektor ds. rozwoju biznesu z koncernu Alstom.

To właśnie Alstom od początku historii francuskiej kolei dużych prędkości produkuje na jej potrzeby pociągi TGV, które w regularnej eksploatacji osiągają prędkości do 320 km/h. W 2007 r. podczas prób jeden ze składów TGV osiągnął prędkość 574,8 km/h – to światowy rekord szybkości pojazdu szynowego. Polskim firmom trudno będzie konkurować z pozycją Alstomu, który już zadamowił się w Polsce: dostarczył spółce PKP Intercity składy *Pendolino* i wybudował na ich potrzeby centrum serwisowe w Warszawie, do koncernu należą ponadto zakłady Konstal w Chorzowie. To jedna z 32 fabryk taboru szynowego w grupie Alstom.

## Walka o polskie miliardy

Przedstawicielstwo w Polsce ma firma Systra, specjalizująca się w projektowaniu kolei dużych prędkości. Systra to spółka kolei SNCF, paryskich zakładów transportu miejskiego RATP oraz francuskich banków: Crédit Agricole i BNP Paribas. Systra starała się o zdobycie kontraktu na opracowanie studium wykonalności polskiej linii dużych prędkości, który, przypomnijmy, ostatecznie przypadł Hiszpanom z IDOM.

Hiszpania nie po raz pierwszy wtedy pokonała Francję. To właśnie Hiszpania – która pierwszą swoją linię dużych prędkości uruchomiła w 1992 r., 11 lat po Francji – dziś może poszczycić się najdłuższą w Europie siecią kolei *high-speed*.

Jeśli rząd Prawa i Sprawiedliwości podejmie decyzję o budowie kolei dużych prędkości, nasz kraj stanie się areną kolejnej walki między Francją i Hiszpanią, które świetnie wiedzą, że Polska sama nie będzie w stanie zbudować sobie kolei *high-speed*. A jest o co walczyć. – *Koleje dużych prędkości to jest minimum minimum 30 mld zł* – powiedział minister Andrzej Adamczyk.

KAROL TRAMMER

# W dwa lata dookoła Polski

Jak spółki kolejowe przygotowały objazdy na czas modernizacji głównych linii



Około pół godziny. O tyle, według deklaracji spółki PKP Polskie Linie Kolejowe z września 2016 r., miał wydłużyć się czas jazdy z Warszawy do Poznania po skierowaniu pociągów na objazd. Przedstawiana rok temu wizja wydłużenia czasu podróży „tylko o około pół godziny” miała być argumentem na rzecz prowadzenia prac modernizacyjnych na magistrali przy całkowitym wstrzymaniu ruchu pociągów.

Gdy 11 czerwca 2017 r. pociągi wyruszyły trasą objazdową, ich rozkładowe czasy przejazdu w rzeczywistości wydłużyły się nawet o 1 godz. 10 min. Aż o tyle dłużej pokonują odcinek z Warszawy do Poznania ExpressInterCity „Chrobry” relacji Warszawa – Szczecin oraz popołudniowy ExpressInterCity relacji Warszawa – Berlin. Jak zapowiada spółka PKP PLK, wymuszające objazdy pociągów prace na magistrali Warszawa – Poznań potrwać aż dwa lata: do połowy 2019 r.

## Objazdem przez wąskie gardło

Liczący 174 km ciąg objazdowy zaczyna się na posterunku odgałęzonym Zamków, gdzie pociągi zjeżdżają z linii Warszawa – Poznań na Magistralę Węglową, którą docierają do stacji Inowrocław Rąbinek. Następnie przez węzeł inowrocławski kierują się do posterunku odgałęzłego Dziarnowo, skąd przez Gniezno dojeżdżają do Poznania.

Między węzłem inowrocławskim a Poznaniem trasa objazdowa wykorzystuje ciąg Trójmiasto – Poznań, którego stan w ostatnich latach bardzo się poprawił. Na znacznej większości 96-kilometrowego odcinka Dziarnowo – Poznań możliwe jest osiągnięcie prędkości 150-160 km/h. Ponadto w 2016 r. – między innymi z myślą o objazdach – zwiększono przepustowość tego odcinka poprzez stworzenie posterunków odstępowych, które umożliwiły zmniejszenie odstępów między kolejnymi składami.

73 km objazdu linii Warszawa – Poznań poprowadzono Magistralą Węglową, która – jako główny krajowy korytarz dla ruchu towarowego na osi północ-południe – cechuje się bardzo dużym natężeniem ruchu składów cargo.

Na większości wykorzystywanego do objazdów odcinka Magistrali Węglowej obowiązuje dla pociągów pasażerskich prędkość 120 km/h – generalnie w ostatnich latach udało się wyeliminować liczne ograniczenia prędkości na tej linii. Wciąż są jednak fragmenty, których nie zdołano przygotować dla w pełni sprawnego ruchu pociągów objazdowych. Na przykład przejazd przez stację Zaryń w kierunku Poznania – z powodu złego stanu toru – wymaga zmniejszenia prędkości do 70 km/h. Przy jeździe w kierunku Warszawy na liczących w sumie 30 km odcinkach Inowrocław Rąbinek – Chełmce oraz Lipie



• 11 czerwca 2017 r., pierwszy dzień dwuletnich objazdów linii Warszawa – Poznań. Pociąg TLK „Podlasiak” relacji Białystok – Szczecin na posterunku odgałęzonym Zamków zjeżdża z linii poznańskiej na trasę objazdową.

Góry – Borysławice obowiązuje prędkość 100 km/h.

Problemem ciągu objazdowego linii z Warszawy do Poznania są ponadto dwa wąskie gardła w postaci jednotorowych łącznic Zamków – Borysławice i Inowrocław Rąbinek – Dziarnowo. Na obydwu tych odcinkach, przed poprowadzeniem przez nie objazdu, zrealizowane zostały prace remontowe. O ile jednak między Inowrocławiem Rąbinkiem a Dziarnowem prędkość podniesiono z 60 km/h do 100 km/h, o tyle między Zamkowem a Borysławicami – mimo kompleksowej wymiany nawierzchni na tor z szynami bezстыkowymi i podkładami betonowymi oraz pełnej wymiany sieci trakcyjnej – dopuszczalna prędkość nie zmieniła się i pociągi, tak jak przed przebudową, nie mogą jechać szybciej niż 50 km/h.

## Linia zamknięta, objazd do remontu

Do obsługi części pociągów kursujących między Warszawą a Poznaniem spółka PKP Intercity skierowała tabor, który nie jest w stanie w pełni wykorzystać parametrów obecnej trasy. Składy TLK „Latarnik”, TLK „Gombrowicz” i InterCity „Paderewski” są ciągnięte lokomotywami EP07, przez co zostały wytrasowane z prędkością maksymalną 120 km/h – również między Warszawą a zjazdem na Magistralę Węglową w Zamkowie oraz między Dziarnowem w węzle inowrocławskim a Poznaniem, na których to odcinkach stan infrastruktury w dużej części umożliwia osiągnięcie prędkości 160 km/h. Lepsze zgranie właściwości taboru z właściwościami infrastruktury zmniejszyłyby skalę wydłużeń czasów

podróży w chwili skierowania pociągów na objazd.

Na drugim z objazdów linii poznańskiej czasy przejazdu są porównywalne z tymi osiąganymi na dotychczasowej trasie. Mowa o ciągu objazdowym przez Pabianice, Zduńską Wolę, Sieradz, Kalisz, niewykorzystywaną dotychczas w ruchu pasażerskim jednotorową łącznicę Stary Staw – Franklinów (ominięcie Ostrowa Wlkp.), a dalej przez Jarocin i Środę Wielkopolską. Gdy w czerwcu 2017 r. tą trasą skierowano pociągi zmierzające do Poznania z kierunku Łodzi, ich czasy przejazdu zmieniły się o zaledwie kilka minut – w przypadku niektórych pociągów wręcz na korzyść trasy objazdowej: pociąg InterCity „Wawel”, jadąc z Krakowa do Szczecina, odcinek Łódź Widzew – Poznań Główny pokonuje 3 min. szybciej niż przy jeździe dotychczasową trasą przez Kutno, Konin i Wrześnię.

W przyszłym roku należy się jednak spodziewać wydłużenia czasu przejazdu trasą objazdową z Łodzi do Poznania. Na 2018 r. zaplanowano bowiem rozpoczęcie prac modernizacyjnych na 42-kilometrowym odcinku między Łodzią a Zduńską Wolą. W efekcie przez około rok całkowite zamknięcia na linii Warszawa – Poznań pokryją się z poważnymi utrudnieniami w ruchu na jednym z jej dwóch ciągów objazdowych.

## Prędkość i przepustowość

Przy całkowitych zamknięciach ruchu prowadzone są prace modernizacyjne nie tylko na linii Warszawa – Poznań, ale także na ciągu łączącym Warszawę z Lublinem.

Objazd 181-kilometrowej trasy Warszawa – Lublin wytyczono przez Siedlce, Łuków, ►

► Radzyń Podlaski, Parczew i Lubartów. Trasa objazdowa liczy 227 km – z czego 116 km biegnie zmodernizowaną w minionych latach magistralą z Warszawy w kierunku Terespoła (na której obowiązują prędkości 120-160 km/h). Jednakże od Łukowa aż do węzła lubelskiego 107 km objazdu poprowadzono jednotorową linią niezelektryfikowaną.

Wytyczenie tą linią objazdu pociągów dalekobieżnych wymagało rewitalizacji 52-kilometrowego odcinka Łuków – Parczew, na którym pociągi pasażerskie nie kursowały od 2000 r. (na dalszym odcinku Parczew – Lubartów – Lublin niewielki ruch regionalny w postaci kilku połączeń na dobę prowadzony jest od reaktywacji przewozów w 2013 r.).

Przed skierowaniem linią Łuków – Lublin objazdu dla pociągów dalekobieżnych konieczne było więc przeprowadzenie prac modernizacyjnych mających na celu nie tylko objęcie całej linii prędkością maksymalną na poziomie 100-120 km/h, ale także zapewnienie dużej przepustowości tego jednotorowego ciągu.

### Książd zapowiada pociągi

W ramach generalnej odnowy odcinka Łuków – Parczew odbudowane zostały stacje Radzyń Podlaski i Bezwola. Ponadto między Parczewem a Lubartowem, przy przystanku Brzeźnica Bychawska, powstała nowa mijanka. W efekcie między Łukowem a Lublinem istnieje obecnie sześć punktów umożliwiających mijanie się pociągów.

Ponadto w celu poprawy przepustowości spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zrealizowała punktowe przedsięwzięcia o mniejszej skali. Przy przystanku Lubartów Słowackiego został zbudowany 150-metrowy tor odstawczy, dzięki czemu kończące tu bieg autobusy szynowe z Lublina, oczekując na wyruszenie w drogę powrotną, nie blokują szlaku pociągom dalekobieżnym. Z kolei w Parczewie przesunięte zostały semafony tutejszej stacji, dzięki czemu zaczęły one „osłaniać” pobliski przystanek Parczew Kolejowa. W efekcie ze stacji Bezwola możliwe jest wyprawienie pociągu na szlak w kierunku Parczewa, nawet gdy na zlokalizowanym przed stacją Parczew przystanku Parczew Kolejowa stoi szynobus, oczekujący po dotarciu z Lublina na odjazd w drogę powrotną.

Fundusze na prace przywracające do życia nieczynny od 17 lat odcinek z Łukowa do Parczewa zostały uwzględnione w kosztach modernizacji magistrali Warszawa – Lublin i w ramach tego przedsięwzięcia uzyskały dofinansowanie Unii Europejskiej. – *Na odcinku Łuków – Parczew wymienionych zostało 90 km szyn i 75 tys. podkładów. Przebudowano urządzenia sterowania ruchem kolejowym, zamontowano 14 nowych rozjazdów, wyremontowano 21 obiektów inżynierskich, zmodernizowanych zostało 28 przejazdów kolejowo-drogowych* – informuje Łukasz Kwasiborski z centrali PKP PLK.

Przed reaktywacją ruchu pociągów na odcinku Łuków – Parczew na drogach przecinających linię kolejową ustawione zostały tablice „Uwaga! Od dnia 11 czerwca



• *Brzeźnica Bychawska między Parczewem a Lubartowem – nowa mijanka zbudowana w celu zwiększenia przepustowości ciągu objazdowego linii Warszawa – Lublin.*



• *Objazd linii Warszawa – Lublin. Pociąg TLK „Staszic” relacji Bydgoszcz – Zagórz przed odjazdem ze stacji Łuków. Na czele pociągu lokomotywa SM42, która nie jest w stanie osiągnąć prędkości koniecznej do jazdy zgodnej z rozkładem jazdy.*

2017 r. wznowiony ruch pociągów”. Co więcej, na prośbę spółki PKP PLK o zachowanie ostrożności przy przekraczaniu torów apelowali również księża podczas niedzielnych mszy świętych.

### Przywiezione opóźnienia

Do czerwca 2017 r. najszybszy z pociągów przemierzał trasę z Warszawy Centralnej do Lublina w 2 godz. 14 min. Obecnie rozkład jazdy przewiduje pokonanie tej relacji trasą objazdową przez najszybszy z pociągów w 2 godz. 48 min. W początkowym okresie funkcjonowania objazdu linii Warszawa – Lublin wystąpiły problemy z punktualnością.

Już drugiego dnia po skierowaniu pociągów objazdem awarii uległy urządzenia sterowania ruchem na stacji Bystrzyca koło Lublina. Daje też o sobie znać kwestia „przywożenia” opóźnień z innych części sieci kolejowej przez korzystające z objazdu pociągi o bardzo długich relacjach, jak TLK „Gombrowicz” ze Szczecina do Przemyśla (1074 km) czy TLK „Mierzeja” z Kołobrzega do Przemyśla (1208 km).

Na stacji Łuków wystąpiły trudności z wyrobieniem się w przewidzianym w rozkładzie jazdy czasie 12-22 min. na prace manewrowe oraz wykonanie przez pracowników zewnętrznej firmy Centrum Usługa czynności związanych ze zmianą lokomotywy elektrycznej na spalinową. Do obsługi niezelektryfikowanego odcinka Łuków – Lublin spółka PKP Intercity skierowała lokomotywy spalinowe SU160, charakteryzujące się dużą awaryjnością. Jako rezerwę zapewniono lokomotywy SM42 – ich maksymalna prędkość wynosi 90 km/h, tymczasem prędkość obowiązująca na linii to 100-120 km/h. Każde użycie lokomotywy rezerwowej skutkuje zatem zwiększeniem opóźnień. Kilka miesięcy przed nadejściem chłódów dodajmy, że lokomotywy SM42 nie są przystosowane do ogrzewania wagonów.

Po pierwszych zakłóceniach na trasach objazdowych przedstawiciele spółek Grupy PKP obiecali, że sytuacja wkrótce ulegnie poprawie. Na unormowanie się sytuacji na objazdach jeszcze pozostały... dwa lata.

KAROL TRAMMER

# Nie oddamy tych pociągów

Przesunięcie pociągów z tras objazdowych z powrotem na tradycyjne linie nie będzie łatwe



Od niedzieli 11 czerwca 2017 r. z Gniezna 12 razy na dobę odjeżdżają bezpośrednie pociągi do Warszawy. A jeszcze dzień wcześniej kolejną z Gniezna do Warszawy dało się dotrzeć wyłącznie z przesiadką. Liczące 70 tys. mieszkańców Gniezno – dotychczas jedno z największych polskich miast bez bezpośrednich połączeń kolejowych ze stolicą – ma to szczęście, że znalazło się na objeździe wytyczonym na czas modernizacji magistrali łączącej Warszawę z Poznaniem. Najszybsze pociągi pokonują odcinek z Gniezna do Warszawy w 2 godz. 51 min.

## Mamy nadzieję na te połączenia

Mniej szczęścia miało Mogilno. Na początku prac nad aktualną ofertą przewozową zakładano, że w tym 12-tysięcznym mieście powiatowym będą zatrzymywać się wszystkie pociągi kategorii TLK i InterCity kursujące objazdem linii Warszawa – Poznań. – *Wielu młodych ludzi studiuje w Warszawie – bardzo się cieszyli z tego, że nie będzie trzeba jeździć do Inowrocławia, Poznania czy Bydgoszczy, aby przesiąść się na pociąg do Warszawy* – mówi Adam Bigosiński, prowadzący na Facebooku stronę Kolejowe Mogilno.

Na etapie dalszych prac nad rozkładem jazdy zatrzymania w Mogilnie planowane były dla części pociągów. Ostatecznie jednak postoju nie otrzymał tu żaden ze składów łączących Warszawę i Poznań. – *Pisma w tej sprawie wysłał do PKP Intercity poseł Krzysztof Brejza, z którym współpracujemy. Niestety jak na razie przewoźnik jest nieugięty. Kolejną planowaną akcją jest petycja mieszkańców* – informuje Adam Bigosiński. – *Liczymy, że postoje w Mogilnie zostaną wprowadzone przy okazji jednej z najbliższych korekt rozkładu jazdy. Cały czas mamy nadzieję na połączenie z Warszawą, nawet po zakończeniu objazdów.*

## Objazd przez kompromis

– *Zaplanowane postoje to kompromis pomiędzy chęcią minimalizacji utrudnień wynikających z wydłużenia czasu jazdy pociągów a potrzebami społecznymi* – tłumaczy Marta Ziemska, rzecznik prasowy PKP Intercity, dodając, że rozmieszczenie postojów na trasach objazdowych spółka konsultowała z Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa.

Na drugim, południowym ciągu objazdowym linii Poznań – Warszawa, wykorzystywanym przez pociągi kursujące w i z kierunku Łodzi, początkowo planowano wprowadzenie minimalnej liczby postojów – na 244-kilometrowym objeździe między Poznaniem a Łodzią pociągi miały zatrzymywać się tylko dwa razy: w Jarocinie i w Kaliszu. Finalnie otrzymały jednak postoje na każdej napotkanej stacji, która standardowo obsługiwana jest przez pociągi



• *Tędy przez 17 lat nie jeździły pociągi pasażerskie. Pociąg TLK „Gombrowicz” z Przemyśla do Szczecina na objeździe modernizowanej linii Lublin – Warszawa podczas postoju na stacji Radzyń Podlaski. Czy przywrócona do życia stacja za dwa lata znów zostanie bez połączeń?*

TLK i InterCity: Środa Wielkopolska, Jarocin, Pleszew, a także Kalisz, Sieradz, Zduńska Wola i Pabianice – te cztery stacje, z chwilą skierowania przez nie pociągów objazdowych, po około 10 latach odzyskały bezpośrednie połączenia z Krakowem oraz Szczecinem.

## Normalność w Parczewie

Z powodu modernizacji linii Warszawa – Lublin pociągi łączące te miasta zostały skierowane objazdem przez Mińsk Mazowiecki, Siedlce, Łuków i leżące dotychczas na uboczu sieci kolejowej Radzyń Podlaski, Parczew oraz Lubartów. Parczew i Lubartów dysponowały tylko kilkoma na dobę połączeniami regionalnymi do i z Lublina, natomiast przez stację Radzyń Podlaski pociągi nie kursowały od 17 lat.

Od 11 czerwca 2017 r. ze stacji Radzyń Podlaski, Parczew i Lubartów można wyruszyć w podróż bezpośrednimi pociągami nie tylko do Warszawy, ale między innymi też do Torunia, Bydgoszczy, Poznania, Szczecina, Piły, Kołobrzegu, Rzeszowa, Przemyśla czy Trójmiasta, a w okresie wakacji dodatkowo do Słupska, Koszalina i na Półwysep Helski

– *Wróciło to, co nigdy nie powinno było zniknąć z naszego terenu. Wróciła normalność* – mówi burmistrz Parczewa Paweł Kędracki. – *Dojazd do Warszawy autem zajmuje około trzy godziny, do tego dochodzą koszty paliwa, kwestie związane z poruszaniem się po stołecznym mieście. Dzięki komunikacji kolejowej nie tylko skraca się czas jazdy, ale też znacząco obniżają się koszty podróżowania do stolicy.*

Z Parczewa do Warszawy pociąg jedzie nieco ponad dwie godziny, z Lubartowa około 2 godz. 30 min., zaś z Radzyna Podlaskiego około 1 godz. 50 min. Wytyczona przez te stacje trasa objazdowa jest obsługiwana przez siedem par pociągów dalekobieżnych w dni robocze oraz przez osiem w soboty i niedziele.

– *Będę dokładał starań, by po zakończeniu objazdów przynajmniej dwie pary pociągów PKP Intercity zostały w rozkładzie jazdy* – mówi burmistrz Parczewa.

## Obserwowanie potoków

Burmistrz Lubartowa Janusz Bodziacki również zapowiada, że łatwo nie odda pociągów dalekobieżnych, które od niedawna kursują przez jego miasto: – *Bezpośrednie połączenia kolejowe z Warszawą i innymi miastami Polski istotnie poprawiły dostępność komunikacyjną Lubartowa.*

Funkcjonowanie objazdów linii Warszawa – Lublin oraz Warszawa – Poznań jest przewidziane na około dwa lata. To wystarczający czas, by w miejscowościach położonych na trasach objazdowych wytworzył się znaczący popyt na podróże koleją w nowych, wcześniej nieoferowanych relacjach.

– *Trasy objazdowe będą przedmiotem naszych analiz. Będziemy obserwować pojawiające się na tych trasach potoki pasażerów* – mówi Marta Ziemska z PKP Intercity. – *W przypadku dużego zainteresowania nie wykluczamy uruchomienia stałych połączeń po zakończeniu objazdów.*

KAROL TRAMMER

W związku z modernizacją magistrali z Warszawy do Lublina spółka PKP Polskie Linie Kolejowe na prawie dwa lata zarządziła całkowite wstrzymanie ruchu pociągów na 43-kilometrowym odcinku Garwolin – Dęblin. Od 11 czerwca 2017 r. między tymi stacjami zamiast pociągów Kolei Mazowieckich kursują autobusy zastępcze. Pasażerowie będą na nie skazani aż do końca marca 2019 r.

## 100 kilometrów do pracy

– *Kolej jest jednym z głównych środków transportu przy dojazdach do pracy i szkoły* – mówiła dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” burmistrz Łaskarzewa Lidia Sopol-Sereja w chwili, gdy z torów zniknęły pociągi. – *Najistotniejszymi kierunkami dojazdów są Warszawa, Otwock, Garwolin i Dęblin. Uczniowie i studenci dojeżdżają w trybie cotygodniowym, zaś mieszkańcy aktywni zawodowo najczęściej codziennie.*

Jak wynika z danych Głównego Urzędu Statystycznego, z Łaskarzewa i każdej z okolicznych przeciętych linią kolejową gmin wiejskich Trojanów, Sobolew, Łaskarzew, Garwolin do pracy w Warszawie dojeżdżają kilkusetosobowe grupy mieszkańców. Stolica, choć oddalona o prawie 100 km, jest na południowym wschodzie województwa mazowieckiego głównym celem dojazdów do pracy.

Decyzją spółki PKP PLK o tym, by modernizację realizować przy całkowitym zamknięciu ruchu kolejowego, skazano setki osób z powiatu garwolińskiego na dwa lata wydłużonych podróży do pracy i szkoły wraz z koniecznością przesiadania się po drodze z pociągów do autobusów.

## Staraliśmy się dopasować

– *Wiemy, jak duże utrudnienia niesie ze sobą całkowite zamknięcie linii, dlatego staraliśmy się jak najlepiej zorganizować przejazdy na czas zamknięcia* – podkreśla Dariusz Grajda, członek zarządu Kolei Mazowieckich. – *Nasi pracownicy odbyli jazdy kontrolne w terenie. Odbyliśmy także szereg spotkań z lokalnymi władzami po to, aby dopasować rozkład komunikacji zastępczej do potrzeb podróżnych.*

Zdecydowano, by autobusy stawały nie tylko przy stacjach i przystankach kolejowych, ale również w ważnych punktach, jeśli i tak wiedzie przez nie



# Slalom zastępczy

Podróż do pracy z dnia na dzień wydłużyła się o godzinę



• *Leokadia na wyłączonym z ruchu pociągów odcinku Garwolin – Dęblin. Przystanek autobusów zastępczych został wyznaczony trzy kilometry stąd.*

trasa komunikacji zastępczej: na przykład w Rudzie Talubskiej autobusy dodatkowo zatrzymują się w centrum wsi, a w Łaskarzewie na Dużym Rynku. Zbliżenie komunikacji zastępczej do centrów miejscowości łagodzi problem czasu jazdy autobusów, drastycznie dłuższego niż w przypadku pociągów. Odcinek Garwolin – Dęblin pociągi Kolei Mazowieckich pokonywały w 39-43 min. – przejechanie tego odcinka autobusem trwa 1 godz. 46 min. (do tego trzeba jeszcze doliczyć 10-minutową przesiadkę między autobusem i pociągiem na stacji Garwolin).

## Rower zastępczy

Kolejowa odległość między stacjami Garwolin i Dęblin to 43 km – trasa komunikacji zastępczej liczy zaś 74 km. Autobusy jadą slalodem, by dotrzeć do wszystkich stacji i przystanków kolejowych. Jednak przystanek kolejowy Leokadia znalazł się poza trasą autobusów zastępczych. – *Droga prowadząca do miejscowości Leokadia kończy się ślepo na wysokości przystanku kolejowego. Nie ma tam zatoki umożliwiającej bezpieczne zawracanie* – tłumaczy Jolanta Maliszewska z Kolei Mazowieckich. Przystanek autobusów zastępczych został więc wyznaczony aż trzy kilometry od wsi Leokadia, przy drodze powiatowej z Łaskarzewa do Maciejowic.

– *Do szosy ludzie docierają albo pieszo, albo rowerami, które zostawiają na podwórkach u znajomych mieszkających w pobliżu przystanku autobusów zastępczych* – mówi Radosław Błachnio, sołtys Leokadii, od którego dowiadujemy się również, że mieszkańcy dotychczas dojeżdżający pociągami z Leokadii do pobliskich miasteczek, Sobolewa i Łaskarzewa, po wprowadzeniu komunikacji zastępczej

zdecydowali się na to, by całą drogę pokonywać rowerami. Dla mieszkańców zapomnianej przez autobusy zastępcze Leokadii problem dojazdów pogłębi się wraz z nadejściem jesiennych słońc czy opadów śniegu.

## Stracone godziny

Z chwilą wycofania pociągów z odcinka Garwolin – Dęblin pasażerowie z południowego wschodu województwa mazowieckiego z dnia na dzień musieli doliczyć nawet około dwie godziny na dojazdy. Na przykład mieszkaniec Sobolewa, chcąc dotrzeć do Warszawy na godz. 8.00, wsiadał do pociągu o godz. 5.40 – obecnie musi wyruszyć autobusem już o godz. 5.05. Pociąg odjeżdżający z Warszawy po godz. 16.00 był w Sobolewie na godz. 18.23 – dziś można dojechać dopiero na godz. 19.17.

Tak duże wydłużenia czasu podróży są skutkiem tego, że Koleje Mazowieckie nie zdecydowały się na zorganizowanie komunikacji zastępczej w oparciu o różne warianty tras – tak by obok autobusów obsługujących wszystkie stacje i przystanki kolejowe, zapewnić również autobusy przyspieszone jadące najkrótszą drogą między stacją przesiadkową Garwolin a poszczególnymi punktami cechującymi się największą wymianą pasażerów.

– *Wprowadzenie zastępczej komunikacji autobusowej i związane z tym wydłużenie czasów jazdy oraz konieczność przesiadek z autobusów na pociągi stanowi znaczne utrudnienie* – mówi burmistrz Lidia Sopol-Sereja. – *Część osób może zdecydować się na dojeżdżanie do miejsca zatrudnienia prywatnym samochodem.*

Pytanie, ile z tych ludzi po dwóch latach wstrzymanego ruchu pociągów zdecyduje się powrócić do podróżowania koleją.

KAROL TRAMMER

## WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

### Szli mostem

Nad Bzurą, rzut kamieniem od jej ujścia do Wisły, stoi budynek widmo. Wybite okna, we wnętrzach hula wiatr, czasami jęczy. A był to końcowy dworzec PKP relacji Sochaczew – Wyszogród. Stał na obrzeżu miejscowości Kamion, lecz nosił napis „Wyszogród”, chociaż Wyszogród leży nie po tej, ale po drugiej stronie Wisły. Nieopodal zaczynał się najdłuższy drewniany most Europy. Pasażerowie wysypywali się z kolejki i mostem szli do Wyszogrodu, po drodze spotykając śpieszących z Wyszogrodu do kolejki.



## OD BAŁTYKU PO TATRY

### „Latarnik”

#### Suwałki – Świnoujście

Pociąg TLK „Latarnik” łączy najbardziej wysuniętą na północny wschód część Polski z najbardziej wysuniętą na północny zachód częścią naszego kraju – trasa tego pociągu przebiega jednak przez okolice geometrycznego środka Polski. Pociąg w swojej tułaczce przypomina bohatera sienkiewiczowskiej noweli „Latarnik”, który – zatrudniając się na latarni morskiej – na pytanie „Coście robili dotąd?”, odpowiedział: „Tułałem się”. Pociąg „Latarnik” przez Polskę tuła się cały dzień – z Suwałk wyrusza przed godz. 7.00, by do Świnoujścia dotrzeć chwilę przed godz. 20.00. W Świnoujściu – niedaleko od stacji docelowej „Latarnika” – znajduje się jedna z piętnastu polskich latarni morskich. Zbudowana w 1857 r. świnoujska latarnia ma 65 metrów wysokości i jest najwyższą latarnią morską na całym polskim wybrzeżu.

## WSIAŚĆ DO POCIĄGU BYLE JAKIEGO

*Z objęć sennych wzgórz  
z ramion rudych traw  
umyka pociąg w brzask.  
On wypatrzył ją, jak znajduje się  
polarną gwiazdę wśród innych gwiazd*

**Majka Jezowska „Kolejowy flirt”**

**słowa: Marek Dutkiewicz, album: „Jadę w świat”, 1981**

## POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„W dolinie panowała cisza, nadjeżdżający pociąg było słyhać z daleka, udawało mi się w samą porę podejść do szyn. Pociąg był jak odwiedziny. Jakby do doliny przybyli ludzie, szczególnie ludzie, jacy do wsi nigdy nie przyjeżdżali. Kiedy w oddali słyzałam pociąg, zdejmowałam natychmiast fartuszek, żeby nim powiewać. Już rano, gdy się ubierałam, pilnowałam, żeby ubrać niebieski fartuszek, jeśli poprzedniego dnia miałam na sobie ten w kwiatki lub groszki. Chciałam powiewać codziennie innym fartuszkim, na wypadek, gdyby w pociągu byli ludzie z wczoraj. Pociąg niestety był bardzo krótki, miał nie więcej niż trzy, cztery wagony. Kiedy mnie już minęły, czułam się opuszczona, jakby powietrze zatrzasnęło mi przed nosem straszliwie wielkie, białe drzwi. Powoli odchodziłam od szyn, nakładałam fartuszek.”

**Herta Müller\*, „Moja ojczyzna była pestką jabłka”**

\*Niemka urodzona w 1953 r. wśród rumuńskiej mniejszości niemieckiej w zamieszkałej głównie przez Niemców wsi Nițchidorf w krainie Banat. Jest pisarką, studiowała w Timisoarze germanistykę i literaturę rumuńską. W 1987 r. wyemigrowała do Niemiec. W 2009 r. otrzymała literacką Nagrodę Nobla.

# 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.