

# Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

**20 milionów ton zbóż  
do wywiezienia  
z Ukrainy**



## MODERNIZACJE

### Wakacje nie po kolei

W tegoroczne wakacje spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zaserwowała podróżnym utrudnienia na wielu liniach do najpopularniejszych kurortów.

Nie działa stacja Zakopane. Pociągi dojeżdżają do tymczasowych peronów na stacji postojowej Zakopane Spyrkówka, oddalonej 1,5 km od zakopiańskiego dworca. Ciąg z Krakowa do Zakopanego jest remontowany od kilku lat – wiąże się to z jego zamknięciami poza sezonem. Ruch wraca tylko na okres ferii i wakacji. Modernizacja potrwać ma do końca 2023 r. Mimo to prac wymagających wstrzymania funkcjonowania zakopiańskiej stacji nie zdecydowano się zrealizować w okresie pozasezonowych zamknięć, lecz w szczycie ruchu turystycznego.

Wciąż nie udało się zakończyć opóźnionej modernizacji linii do Ustronia i Wisły, przez co dojazd pociągami do tych beskidzkich kurortów nie będzie możliwy przynajmniej do końca wakacji. Do połowy wakacji nie będzie też można dotrzeć koleją do Zwardonia. Ze względu na przebudowę tutejszej stacji pociągi od połowy czerwca do końca lipca kończą bieg 15 km wcześniej – na stacji Rajcza.

Utrudniony został też dojazd w rejon Pilska i Babiej Góry. Na większość wakacji wstrzymano ruch na linii Sucha Beskidzka – Żywiec. Powodem są prace na moście na Koszarawie, które zaplanowano akurat na lipiec i połowę sierpnia, kiedy zwykle na tej linii odbywa się codzienny ruch (podczas gdy poza sezonem pociągi jeżdżą tylko w weekendy).

W Sudetach na lipiec i sierpień wstrzymano ruch na przecinającej Kotlinę Kłodzką linii Kłodzko – Bystrzyca Kłodzka – Międzyzlesie. Powodem zamknięcia są punktowe prace remontowe wykonywane w rejonie Bystrzycy Kłodzkiej i Międzyzlesia.

W sierpniu nie będzie możliwości dojazdu koleją do Szklarskiej Poręby – akurat w okresie wakacji mają być prowadzone punktowe prace torowe i oraz remont ściany oporowej przy jednym z wiaduktów. Spółka PKP PLK planuje zamknięcie linii Jelenia Góra – Szklarska Poręba również w 2023 r.: ruch ma zostać wstrzymany od 1 maja do 31 lipca z powodu wymiany toru na trzech fragmentach linii, liczących w sumie 5 km. Podczas konsultacji harmonogramu zamknięć torowych przewoźnicy bezskutecznie apelowali do PKP PLK, aby prace na tej linii skumulowała w jednym terminie, zlecając ich realizację poza sezonem wakacyjnym.

Problemy nie dotyczą tylko gór. W Krainie Wielkich Jezior Mazurskich z powodu modernizacji wstrzymany jest ruch pociągów na linii Giżycko – Elk. Z kolei w Borach Tucholskich aż do końca września 2022 r. potrwać ma remont na linii Laskowice Pomorskie – Tleń – Czarsk. ●

## POLITYKA

### Podobno podziwiają i zazdroszczą

– *Dynamiczny rozwój polskiej kolei budzi podziw nie tylko w Europie, ale i na całym świecie* – stwierdził prezes PKP Intercity Marek Chraniuk podczas Europejskiego Kongresu Gospodarczego, który odbył się pod koniec kwietnia 2022 r. w Katowicach. Tych samych słów Chraniuk użył w styczniu 2022 r. na konferencji na temat inwestycji taborowych.

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” poprosił spółkę PKP Intercity o przedstawienie zagranicznych publikacji lub wypowiedzi potwierdzających istnienie na świecie podziwu dla polskiej kolei. – *Przytoczone słowa są wynikiem indywidualnych rozmów prowadzonych przez prezesa Marka Chraniuka oraz innych pracowników spółek z Grupy PKP z przedstawicielami zagranicznych kolei, między innymi podczas spotkań służbowych czy konferencji* – odparła Marta Ziemska z biura prasowego PKP Intercity.

O tym, że Polska jest podziwiana zagranicą, przekonuje też minister infrastruktury: – *Niemcy, Francuzi czy Austriacy zazdroszczą poziomem technicznego budowanych w Polsce dróg* – mówił Andrzej Adamczyk, otwierając w grudniu 2020 r. południową obwodnicę Warszawy wraz z mostem przez Wisłę, który został przez ministra zaliczony do „najnowocześniejszych obiektów inżynierskich na świecie”.

O wskazanie źródeł świadczących o istnieniu w Austrii, Francji i Niemczech uznania dla polskich inwestycji poprosiliśmy więc także rzecznika prasowego Ministerstwa Infrastruktury. Służby prasowe resortu żadnego cytatu nie podały, lecz przysłały tylko krótką odpowiedź, nad którą pracowały 17 dni: „Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury w tej sprawie zostało wyrażone słowami ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka”. ●



● Skrzyżowanie tramwajowo-kolejowe w Budapeszcie.

## INFRASTRUKTURA

### PKP PLK kontra linia tramwajowa

PKP Polskie Linie Kolejowe nie zgodziły się na to, aby planowana we Wrocławiu linia tramwajowa na Jagodno krzyżowała się z linią kolejową do Świdnicy. Dyskusja w tej sprawie trwała ponad cztery lata. – *Nie ma możliwości zastosowania skrzyżowania czynnej linii kolejowej o prędkości maksymalnej do 100 km/h z linią tramwajową. Takie rozwiązania współcześnie nie są wprowadzane* – powiedział w 2019 r. Radiu Eska rzecznik prasowy PKP PLK Mirosław Siemieniec.

„Propozycja odnośnie budowy jednopoziomowego skrzyżowania linii kolejowej z linią tramwajową jest z perspektywy naszej spółki nie do przyjęcia” – oznajmił w piśmie do prezydenta Wrocławia Jacka Sutryka prezes PKP PLK Ireneusz Merchel, przedstawiając listę przeciwności, takich jak brak na rynku gotowych skrzyżowań kolejowo-tramwajowych czy niemożność ewentualnej elektryfikacji linii kolejowej z uwagi na kolizję z przewodami tramwajowymi. Na argument wrocławskiego ratusza, że takie skrzyżowania istnieją przecież zagranicą, Merchel odparł, że ma to miejsce głównie w przypadku bocznicy czy odcinków bez regularnego ruchu pociągów pasażerskich.

Tymczasem w Czechach, w Ołomuńcu linia kolejowa do stacji Senice na Hané, po której pociągi pasażerskie kursują z godzinną częstotliwością, przecina trzy linie tramwajowe. Jedną z nich, prowadzącą na osiedle Nové Sady, została wybudowana w 2013 r. W Ołomuńcu jest też czwarte takie miejsce: linia kolejowa w kierunku węzła Krnov krzyżuje się z linią tramwajową do dzielnicy Pavlovičky.

W Niemczech linie kolejowe z ruchem pasażerskim krzyżują się z liniami tramwajowymi w Brandenburgii nad Hawelą, w Halberstadt czy w Gelsenkirchen, gdzie tramwaje przekraczają linię kolejową Dorsten – Wanne-Eickel, na której prędkość maksymalna to 100 km/h (tramwaje na skrzyżowaniu muszą zwolnić do 10 km/h). Oprócz tego w Dortmundzie uruchomiona w 1995 r. linia szybkiego tramwaju na osiedle Westerfildle krzyżuje się z dwutorową zelektryfikowaną koleją obwodową, która jest intensywnie wykorzystywana w ruchu towarowym.

W Budapeszcie, w pobliżu stacji Kispest, linia kolejowa, którą pociągi pasażerskie co godzinę kursują do miasta Lajosmizse, przecina się z linią, którą tramwaje jeżdżą co 4-5 min. Również w Węgrzech, w Segedynie, tramwaje łączące centrum z dzielnicą Iparváros przekraczają linię kolejową do Orosházy.

Skrzyżowanie kolejowo-tramwajowe istnieje również w Polsce: w Sosnowcu aktualnie remontowana linia tramwajowa do Mysłowic przecina tor kolejowy biegnący ze stacji Bór Górny do sosnowieckiej huty ArcelorMittal. Linia ta nie jest jednak we władaniu PKP PLK – jej zarządcą jest spółka CTL Maczki Bór, do której należą koleje przemysłowe na pograniczu Zagłębia Dąbrowskiego i Górnego Śląska.

Władze Wrocławia dały w końcu za wygraną i podjęły decyzję o poprowadzeniu na osiedle Jagodno wydzielonego pasa dla autobusów. ●



• Odbudowa stacji Sadurki na magistrali Warszawa – Lublin, koniec maja 2022 r.

#### MODERNIZACJE

### Likwidowanie i odbudowywanie

Trwa odbudowywanie stacji Sadurki, która została zlikwidowana podczas modernizacji linii Warszawa – Lublin, przeprowadzonej w latach 2017-2019. Wtedy stację w Sadurkach zastąpiono przystankiem osobowym i posterunkiem umożliwiającym jedynie zmianę toru. W ramach całej inwestycji zdegradowano również stacje Zabiezki, Garwolin, Ruda Talubska, Łaskarzew i Klementowice.

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe w wewnętrznym raporcie – którego istnienie ujawnił dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyń” – stwierdziła, że na skutek zmniejszenia liczby stacji zmodernizowana magistrala „nie zapewnia pełnej przepustowości i stabilności rozkładu jazdy”.

O raport dopytywał wiceszef sejmowej komisji infrastruktury Cezary Grabarczyk z Platformy Obywatelskiej w skierowanej do Ministerstwa Infrastruktury interpelacji poselskiej.

W odpowiedzi wiceminister Andrzej Bittel wytłumaczył, że przyjęty zakres modernizacji magistrali Warszawa – Lublin wynika z zapisów studium wykonalności opracowanego w 2011 r. (ministrem infrastruktury był wtedy akurat Cezary Grabarczyk) oraz z dokumentacji przetargu ogłoszonego pod koniec 2015 r. „Z uwagi na znaczne zaawansowanie projektu nie było możliwości wdrożenia koniecznych zmian” – wyjaśnił Bittel, zaznaczając jednak, że „spółka PKP PLK wprowadziła działania naprawcze na poszczególnych etapach prac”. Jako przykład wskazał, że „w trakcie prowadzenia robót budowlanych wstrzymano proces zamiany stacji Sadurki w posterunek”.

W rzeczywistości jednak stacja Sadurki została zlikwidowana i dopiero w 2022 r. przystąpiono do przebudowy mającej na celu przywrócenie jej dawnej funkcji, aby ponownie umożliwić tu przepuszczanie się pociągów. Realizowane prace obejmują budowę nowych rozjazdów i dodatkowego toru stacyjnego o długości 750 metrów oraz przebudowę jednokrawędziowego peronu w dwustronny. Zakłada się, że nowy tor będzie wykorzystywany głównie przez składy wożące węgiel z kopalni Bogdanka do elektrowni Kozienice, które będą zatrzymywać się na nim, aby przepuścić pociągi pasażerskie.

Roboty realizowane obecnie w Sadurkach wymuszają kursowanie pociągów w dwóch kierunkach po jednym torze na 19-kilometrowym odcinku między stacjami Nałęczów i Motycz.

Jak poinformował wiceminister Andrzej Bittel, spółka PKP PLK ma też w planach odtworzenie zdegradowanych w latach 2017-2019 stacji Garwolin i Łaskarzew. ●

#### MODERNIZACJE

### Drugim torem do lepszej oferty

Warszawska Kolej Dojazdowa rozpoczęła dobudowę drugiego toru na jednotorowym odcinku Podkowa Leśna – Grodzisk Mazowiecki. – *Po jego zbudowaniu planowane jest znaczące zwiększenie liczby połączeń* – zapowiada Krzysztof Kulesza z WKD.

Pociągi w relacji Grodzisk Mazowiecki – Warszawa mają kursować do czterech razy na godzinę, a nie jak dotąd dwa razy na godzinę w szczycie i raz poza szczytem. Poprawić ma się też oferta na odcinku do Milanówka, choć ona pozostanie jednotorowa. W relacji Warszawa – Milanówek pociągi mają kursować w godzinach szczytu równo co pół godziny (dotychczas nieregularnie co 30, 40, 50 lub 60 min.).

Wnioskując o dofinansowanie unijne, WKD zobowiązała się, że efektem inwestycji, która ma zostać zrealizowana do końca 2023 r., będzie wzrost przewozów o 20%. ●

#### RUCH

### Pociągom Flirt odjechał peron

Koncern Stadler realizuje zlecenie Kolei Mazowieckich na 61 pięcioczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych Flirt. Obecnie siedlecka fabryka dostarcza tabor z puli obejmującej 15 składów przeznaczonych do obsługi połączeń na ciągu Modlin – Nowy Dwór Mazowiecki – Legionowo – Warszawa – Piaseczno – Góra Kalwaria (do końca czerwca 2022 r. Koleje Mazowieckie odebrały z tej puli cztery składy).

Okazuje się jednak, że nowe pociągi nie będą w stanie obsłużyć Góry Kalwarii. Wszystko przez to, że perony na stacji Góra Kalwaria i na pośrednim przystanku Czachówek Wschodni mają wysokość 30 cm, a zatem są zbyt niskie dla składów Flirt, w których podłoga znajduje się na wysokości 78 cm.

Jak dowiedział się dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyń”, Koleje Mazowieckie w tej sytuacji planują podzielić relacje pociągów kursujących między Warszawą a Górą Kalwarią. Od grudnia 2022 r. pasażerowie będą musieli na stacji Czachówek Południowy przesiadać się z nowych Flirtów do wysłużonych składów EN57, które mają wahadłowo kursować problematycznym odcinkiem z niskimi peronami.

W składach EN57 podłoga jest na wysokości 115 cm, czyli paradoksalnie znacznie wyżej niż w pociągach Flirt. Zespoły trakcyjne EN57, w przeciwieństwie do Flirtów, są jednak wyposażone w stopnie ułatwiające wsiadanie z niskich peronów (niższy schodek znajduje się 19,5 cm nad peronem o wysokości 30 cm). ●

#### MODERNIZACJE

### Trudna jazda na zachód

Od marca 2022 r. wszystkie pociągi PKP Intercity łączące Warszawę z zachodnią Polską i Berlinem kursują objazdem przez Skierniewice. Na standardowej trasie przez Sochaczew występują

bowiem utrudnienia spowodowane przebudową stacji Ożarów Mazowiecki – ma ona potrwać do połowy 2023 r. Ponadto w rejonie stacji Teresin-Niepokalanów spodziewane są utrudnienia w związku z planowaną budową tunelu drogowego pod torami. Jak dowiedzieliśmy się Powiatowym Zarządzie Dróg w Sochaczewie, powstał już projekt i obecnie przygotowany jest przetarg na prace budowlane.

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zapowiedziała tymczasem, że we wrześniu 2022 r. rozpocznie się przebudowa stacji Bełchów na linii Skierniewice – Łowicz. To właśnie wtedy przebiega ciąg objazdowy dla ruchu dalekobieżnego z Warszawy na zachód. PKP Intercity już ponad rok temu zwróciło się do PKP PLK: „Prosimy o realizację zamknięcia po zakończeniu zamknięć na odcinku Łowicz – Warszawa”. Spółka PKP PLK zapewniła wtedy, że „podejmie kroki w celu koordynacji zamknięć”. Dziś okazuje się, że prace będą się pokrywać. – *W trakcie prac utrzymany będzie przejazd pociągów przez stację Bełchów* – uspokaja Karol Jakubowski z PKP PLK, ale zastrzega: – *Informacje o harmonogramie robót i ich wpływie na rozkład jazdy będą znane po zakończeniu etapu projektowania.*

Z zapisów dokumentacji przetargowej wynika, że roboty w Bełchowie będą trwać 10 miesięcy, a w czasie ich realizacji z pięciu torów stacyjnych działają mają przynajmniej dwa. Nie gwarantuje to jednak uniknięcia problemów w prowadzeniu ruchu. Z linii Skierniewice – Łowicz korzysta 40 pociągów PKP Intercity dziennie. Oprócz tego jeżdżą tędy pociągi Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej (część z nich już teraz jest zastępowana autobusami). Ponadto linią tą – stanowiącą fragment kolejowej obwodnicy węzła warszawskiego – kursuje dobowo około 20 składów towarowych: często wykorzystują one stację Bełchów do postoju, gdy duży ruch nie pozwala na ich przyjęcie na stacji Skierniewice lub Łowicz Główny. ●



• Roboty na alternatywnych wylotach z Warszawy na zachód będą prowadzone jednocześnie.

„Tysiące wagonów czeka na odprawę po ukraińskiej stronie granicy” – oznajmiła w połowie maja 2022 r. Komisja Europejska w planie działań na rzecz wywozu zbóż z Ukrainy. Prezentując ten dokument, unijna komisarz ds. transportu Adina Vălean stwierdziła: – 20 mln ton zbóż ma zostać wywiezione z Ukrainy przed upływem trzech miesięcy przy użyciu infrastruktury Unii Europejskiej. Jest to gigantyczne wyzwanie.

Różnica w szerokości torów – 1520 mm w Ukrainie i 1435 mm w Polsce – to tylko jeden z elementów tego wyzwania.

## Zajmiemy się tym

23 kwietnia 2022 r. w Krakowie premierzy Polski i Ukrainy Mateusz Morawiecki i Denys Szmyhał podpisali memorandum o zacieśnieniu współpracy kolejowej. Jak poinformowała kancelaria polskiego premiera, „inicjatywa ta odpowiada na ukraińskie potrzeby w zakresie transportu towarowego w sytuacji zablokowania portów przez rosyjskiego agresora”.

Kluczową kwestią jest transport płodów rolnych. Ukraina jest bowiem spichlerzem świata – nawet flaga tego kraju symbolizuje niebo nad łanami zbóż. Jak podaje Organizacja Narodów Zjednoczonych ds. Wyżywienia i Rolnictwa (FAO), Ukraina należy do pięciu największych światowych eksporterów kukurydzy, pszenicy, rzepaku, jęczmienia oraz oleju słonecznikowego. Rosyjska blokada ukraińskich portów na Morzu Czarnym przerwała dotychczasowe łańcuchy dostaw tych produktów. Duża część ukraińskich zbiorów trafiała do Afryki.

Jako że kryzys głodu w Afryce mógłby wzmocnić migrację do Europy, blokadę czarnomorskich portów uważa się za perfidny rosyjski plan wywierania nacisku nie tylko na Unię Europejską, ale na całą społeczność międzynarodową.

Przed polską koleją stanęło więc zadanie o globalnym znaczeniu. – Zajmiemy się tym, bo potrafimy to robić – z entuzjazmem oznajmił w Polskim Radiu 24 prezes PKP Krzysztof Mamiński. I choć słowa te wypowiedział 20 czerwca, czyli dwa miesiące po zawarciu memorandum, to gdy przyszło do konkretów, nieco się zagubił: – Będziemy formowali kilkadziesiąt, może nie kilkadziesiąt, kilkanaście pociągów dziennie i tygodniowo, żeby to zboże wywozić.

To kropla w morzu potrzeb. Obrazowo wylicza to w rozmowie z dwumiesięcznikiem „Z Biegiem Szyn” pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego ds. gospodarki morskiej Rafał Zahorski: – 1 mln ton to od 455 do 667 pełnych standardowych składów kolejowych.

## Jeden statek, 40 pociągów

– Zboże najczęściej transportuje się największymi możliwymi do obsługi w danym porcie statkami – wynika to z walki o najniższy fracht, biorąc pod uwagę dość niską wartość samego ładunku – podkreśla Zahorski. – Największe statki wpływające na Bałtyk po zboże i obsługiwane w polskich portach to statki klasy Panamax o długości 225-230 m, które w zależności od swojej konstrukcji i gatunku zboża ładują od 55 tys.

# Ziarno w morzu potrzeb

Polska kolej stanęła przed ogromnym wyzwaniem przewozu zboża z Ukrainy do bałtyckich portów. Jak sobie z nim radzi?



• Pociąg z ukraińskim ziarnem kukurydzy jedzie bocznica do kołobrzeszkiego portu.

do 65 tys. ton. Aby załadować cały Panamax zbożem, potrzeba około 35-40 pociągów.

Dotarcie kilkudziesięciu składów z granicy ukraińsko-polskiej do któregośkolwiek z bałtyckich portów rozkłada się na wiele dni.

Najpierw jednak zboże z Ukrainy musi wjechać do Polski. Z uwagi na różnicę w szerokości torów wiąże się to z koniecznością przeładunku albo ewentualnie zmiany wózków w wagonach.

Wózki zboża koleją możliwy jest na trzech przejściach granicznych: Mościska-Medyka, Izów-Hrubieszów oraz Jagodzin-Dorohusk. Pozostałe przejścia – Starzawa-Krościenko, Niżankowice-Malhowice i Rawa Ruska-Hrebennie – nie są przejezdne. Natomiast na czynnym przejściu Rawa Ruska-Werchrata nie ma możliwości przejazdu składów ze zbożem. Wciąż nie został tu uruchomiony punkt kontroli fitosanitarnej Państwowej Inspekcji Ochrony Roślin i Nasiennictwa. Przy wwozie zboża spoza Unii Europejskiej konieczne jest bowiem przebadanie ziarna.

Przez przejście Rawa Ruska-Werchrata wjeżdżają głównie ukraińskie kruszywa i glina, które następnie na rampach stacji w Werchracie przeładowywane są z wagonów szerotorowych do normalotorowych.

Choć oczy całego świata zwrócone są teraz na zboża, to transport innych towarów wcale nie ustał. Co więcej, z powodu wojny pojawiły się dodatkowe ładunki do przewiezienia: sprzęt wojskowy czy paliwa.

Przez przejście graniczne Rawa Ruska-Werchrata mógłby jednak zostać wytyczony dodatkowy ciąg wwozu zbóż, będący w stanie odciążyć zwłaszcza sąsiednie przejścia Izów-Hrubieszów oraz Mościska-Medyka (problemem stacji Medyka jest zbyt mała liczba torów przeładunkowych).

Koło Werchraty, w Lubiczy Królewskiej, znajduje się elewator państwowej spółki Elewarr, który może pomieścić 51 tys. ton zboża i posiada bocznica kolejową. Nie bez znaczenia jest to, że na pobliskim drogowym przejściu granicznym w Hrebennem działa punkt kontroli fitosanitarnej.

– Jeżeli chodzi o tranzyt przez Polskę do portów, to opcja drogową z przyczyn kosztowych odpada – zaznacza Rafał Zahorski, lecz dodaje: – Zboże można przewozić ciężarówkami przez granicę do terminali czy magazynów z dostępem do bocznic kolejowych – i tam ładować je na pociągi do portów morskich.

## Tabor na wagę zboża

Kwestią mocno spowalniającą transport zboża z granicy ukraińskiej do portów jest niewystarczająca ilość taboru. Aby choćby częściowo rozwiązać ten problem, pod koniec maja 2022 r. uzgodniono, że ukraińskie wagony do przewozu zboża będą mogły – po wymianie wózków na przeświet 1435 mm – jeździć przez Polskę określonymi trasami łączącymi stacje graniczne Dorohusk i Medyka z portami w Gdańsku i Szczecinie. Jednakże ze względu na inne wymiary skrajni w Ukrainie i Polsce, nie jest to rozwiązanie, które może być swobodnie stosowane dla wszystkich tras i każdego typu wagonów. Ukraiński portal Railway Supply poinformował, że na spotkaniu poświęconym temu tematowi naczelnik wydziału spraw międzynarodowych PKP Cargo Stanisław Wojtowicz oznajmił przedstawicielom kolei Ukrzaliznyca, że „decyzje dotyczą tylko PKP Cargo, a w przypadku innych przewoźników przed wykonaniem przewozu należy dokonać oddzielnych uzgodnień z ►

► z zarządcą infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe”.

Jak widać, nawet globalne wyzwanie nie zawiesiło stosowania przez Grupę PKP polityki mającej na celu utrudnianie działalności konkurencyjnym przewoźnikom. Jednocześnie przewoźnicy niezależni od PKP współpracują ze sobą między innymi w zakresie obsługi taborowej. Na przykład Lotos Kolej na części odcinków zapewnia lokomotywy do składów LTG Cargo.

Do transportu zbóż można wykorzystywać nie tylko ziarnowozy, ale także kontenery i zabezpieczone plandekami węglarki, o ile w międzyczasie nie będzie się nimi przewozić innych ładunków.

## Kolejowe korki

Gdy już uda się skompletować wagony i załadować je zbożem, muszą one pokonać całą Polskę z południowego wschodu na północ. Planowy czas przejazdu pociągu z Medyki do portu w Gdańsku wynosi około doby: od 22 do 30 godz. Choć Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK zobowiązało przewoźników, aby przy zamawianiu przejazdu zaznaczali, że chodzi o pociągi z ukraińskim zbożem, to nawet w ich przypadku nie udaje się unikać typowych postojów na stacjach pośrednich.

Składy ze zbożem nie są w stanie uniknąć problemów z przepustowością wynikających z braku mijanek, zbyt małej liczby torów dodatkowych na stacjach czy modernizacji i remontów.

Na przykład z powodu prac remontowych na 80-kilometrowym odcinku z Sandomierza do Starachowic – wykorzystywanym przez pociągi jadące z Medyki – ruch obecnie odbywa się tylko jednym torem. Nawet jeżeli pociąg ze zbożem otrzyma priorytet, to będzie musiał go przepuścić pusty skład wracający z portu. I na granicy oczekiwanie na wagony wydłuży się. Dotarcie do zespołu portów Szczecin-Swinoujście utrudnia modernizacja linii z Poznania do Szczecina, której skutkiem ubocznym jest to, że na równoległej Magistrali Nadodrzańskiej – stanowiącej podstawowy korytarz towarowy w kierunku Szczecina – obecnie zwiększony jest ruch pociągów pasażerskich. Utrudnienia występują więc na dwóch głównych ciągach prowadzących do Szczecina i Swinoujścia.

Problemy są też w Trójmieście. Wyzwanie zbożowe nastąpiło w czasie modernizacji stacji kolejowej Gdynia Port. Planowany termin zakończenia przebudowy to sierpień 2023 r.

– Obecnie w Gdyni dostępne są tylko trzy tory do przyjmowania pociągów do portu – mówi Kajetan Orliński z prywatnego przewoźnika ZIK. – W tej sytuacji składy z różnymi towarami zmierzające do Trójmiasta czekają na możliwość dalszej jazdy na różnych stacjach pośrednich. Korki potrafią sięgać stacji Zduńska Wola Karsznice.

Wiosną 2022 r. zakończył się etap zasadniczych prac modernizacyjnych na liniach obsługujących kompleks portów w Gdańsku. Gdyby zbożowa kłeska urodzaju nastąpiła w momencie, w którym jednocześnie rozkopane były dojazdy do portów w Gdyni i Gdańsku, sytuacja na prowadzącej do

Trójmiasta Magistrali Węglowej byłaby jeszcze trudniejsza.

## Kolej na mniejsze porty?

– Na większości tras już kilka pociągów ponad planowany ruch robi ogromną różnicę – mówi Rafał Zahorski. – Konieczna jest pełna dywersyfikacja: zarówno jeśli chodzi o linie kolejowe, jak i porty.

W obliczu zbożowego wyzwania odżył port w Kołobrzegu, do którego przewozy realizuje przewoźnik Rail Polska. Pierwszy pociąg z ukraińskim ziarnem kukurydzy przyjechał do Kołobrzegu już na początku kwietnia 2022 r. Był to pierwszy od 10 lat transport, który dotarł do tego portu koleją. Przewozy są kontynuowane, mimo że do Kołobrzegu prowadzą wyłącznie linie jednotorowe, na których w wakacje zwiększa się ruch pociągów pasażerskich, a 1,5-kilometrowa bocznicza ze stacji Kołobrzeg biegnie do portu ulicami miasta.

Kołobrzesci port może przyjmować tylko mniejsze statki (o długości do 100 metrów), a portowy elewator zbożowy może pomieścić 5,5 tys. ton zboża. Ziarno z kolejnych pociągów jest składowane i następnie zabierane drogą morską do Rotterdamu. Takie wielkie porty często pełnią funkcję tranzytową – ziarno docierające z mniejszych portów jest w nich przeladowywane na największe statki i dalej wysyłane w świat. Problem w tym, że w Polsce nie do wszystkich mniejszych portów docierają tory: w Darłowie bocznicza w ostatnich latach została zlikwidowana (na jej miejscu stanął market budowlany), a port w Policach nigdy nie był dowiązany do sieci kolejowej.

Na wjeździe do Polski większość zboża z Ukrainy przeladowywana jest na stacjach w Medyce i Dorohusku. Dodatkowo trzy-cztery pociągi z ukraińskim ziarnem dziennie przyjmuje spółka PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa przez przejście graniczne Izów-Hrubieszów. Składy docierają albo tylko do stacji Hrubieszów, albo – korzystając z biegnącego dalej w głąb Polski ciągu o rozstawie szyn 1520 mm – do podkarpackiej Woli Baranowskiej czy świętokrzyskiego Gołuchowa, gdzie od 2016 r. działa terminal spółki Złote Ziarno. Ta firma już wcześniej blisko współpracowała z dostawcami rolnymi z Ukrainy. Złote Ziarno posiada 400 wagonów-ziarnowozów oraz elewator na 44 tys. ton zboża.

Na leżących na Liniach Hutniczej Szerokotorowej stacjach Hrubieszów, Wola Baranowska i Gołuchów dokonywany jest przeladunek na składy normalnotorowe, które następnie wiozą ziarno do portów w Szczecinie czy Trójmieście. Niektóre składy kierowane są do portów w Niemczech.

## Zboże w świat

– Przewieźć 4-5 mln ton zboża miesięcznie przez Polskę się nie da – stwierdził minister rolnictwa Henryk Kowalczyk. – Jeśli udało by się nam wspomóc w wywozie 1-2 mln ton ziarna, to będzie już duży sukces.

Wyzwanie wyeksportowania ukraińskiego zboża nie spoczywa jednak tylko na polskich barkach. W tej sprawie rząd Ukrainy działa wielotorowo.

Gdy premier Denys Szmyhał wrócił z Polski, minister polityki rolnej i żywności Mykoła Solski wyruszył do Litwy, gdzie odwiedził port w Kłajpedzie, oraz do Łotwy, gdzie odwiedził porty w Rydze, Lipawie i Windawie. Podczas wizyty w państwach bałtyckich ukraiński minister poinformował, że 20 mln ton to zboże z ubiegłorocznych zbiorów, zaś na cały 2022 r. zaplanowano eksport ponad 50 mln ton.

Porty w państwach bałtyckich, borykając się z luką po towarach z Białorusi i Rosji, mają rezerwy na nowe ładunki. – Port w Kłajpedzie jest gotowy do załadunku części zboża z Ukrainy – zapewnił szef litewskiego portu Algis Latakas.

Nie ma jednak możliwości przewiezienia ładunków z Ukrainy do kłajpedzkiego portu inaczej niż przez Polskę. Tranzyt przez Białoruś jest bowiem wstrzymany.

Szef litewskiego resortu rolnictwa Kęstutis Navickas na początku kwietnia 2022 r. był w Kijowie. – Przywiozłem zadanie ministrowi transportu: należy znaleźć możliwości otwarcia korytarzy dla zboża z Ukrainy do portu w Kłajpedzie.

Już 29 kwietnia 2022 r. litewski przewoźnik LTG Cargo poinformował o próbnym przejeździe pociągu do Ukrainy z pominięciem Białorusi. Skład wyruszył z Kauno Intermodalinis Terminalas. Choć litewska sieć kolejowa jest szerokotorowa, to z Kowna do granicy z Polską biegnie ponad 100-kilometrowy ciąg o prześwicie 1435 mm, wybudowany w latach 2013-2015.

Pociągi LTG Cargo już regularnie kursują z granicy ukraińsko-polskiej do Trakiszek na Suwalszczyźnie i dalej w głąb Litwy – do kowieńskiego terminalu, gdzie możliwy jest przeladunek na wagony szerokotorowe i dalszy transport do Kłajpedy.

Dużą rolę w ekspediowaniu ukraińskiego zboża odgrywa Rumunia. Pociągi kursują przez przejście Waduł Siret-Vicșani, skąd prowadzi długa, lecz dość prosta trasa do portu w Konstancy. Zapowiadane jest udrożnienie kolejnego ciągu – biegnącego przez ukryty w Karpatach zapomniany odcinek z ukraińskiego Rachowa do rumuńskiej stacji Valea Vișeuului.

Część składów do rumuńskich portów jeździ przez Mołdawię. W celu ominięcia prorosyjskiego Naddniestrza konieczna jest jednak jazda przez całą Mołdawię z północy na południe, co w części relacji wymusza okrężną jazdę na terenie Ukrainy. Żeby rozwiązać ten problem, rządy Ukrainy i Mołdawii w czerwcu 2022 r. zawarły porozumienie o odbudowie nieczynnej od 1999 r. 23-kilometrowej linii Berezine – Basarabeasca, dzięki czemu obwód odeski uzyska bezpośrednio połączenie z południem Mołdawii i dalej Rumunią. Ciąg ma stać się przejezdny już jesienią 2022 r.

Zboże kierowane jest również do obwodu zakarpackiego, gdzie po przeladunku na przejściach granicznych z Węgrami i Słowacją rusza w dalszą drogę. Na przykład czeskie ČD Cargo wozi zboże z ukraińsko-słowackiej granicy aż do niemieckiego portu w Brake przy ujściu Wezery do Morza Północnego.

Z 33 koncepcji zakwalifikowanych na listę podstawową programu Kolej Plus zaledwie trzy dotyczą linii, które przekraczają granice województw.

## Między województwami

Spośród linii biegnących na pograniczu regionów najwyżej na liście wyników znalazł się ciąg Skarżysko-Kamienna – Końskie – Opoczno – Tomaszów Mazowiecki, łączący województwa świętokrzyskie i łódzkie. Z programu Kolej Plus ma zostać sfinansowane tylko opracowanie projektu modernizacji i elektryfikacji. – *Na tę chwilę trudno określić termin, w którym modernizacja zostanie fizycznie zrealizowana* – przyznał marszałek województwa świętokrzyskiego Andrzej Bętkowski. Modernizacja i elektryfikacja nie jest jednak sprawą pilną, gdyż kursowanie pociągów pasażerskich z prędkością 80 km/h przywrócono na tej trasie w grudniu 2021 r., a z końcem 2022 r. jej obsługę rozpoczną kupione przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną składy dwunapędowe, które wjeżdżając na tę niezelektryfikowaną linię, będą przełączały się z silnika elektrycznego na silnik spalinowy.

Na listę podstawową trafiła również rewitalizacja przebiegającej na pograniczu województw śląskiego i opolskiego linii Racibórz – Głubczyce – Raclawice Śląskie. Koszt przywrócenia do życia tej zamkniętej w 2000 r. linii oszacowano na 535 mln zł. 15-procentowy wkład samorządów powinien więc wynieść 80 mln zł. Tymczasem burmistrz Głogówka Piotr Bujak w Radiu Opole oznajmił: – *Nie stać gmin i powiatów na wygenerowanie wkładu własnego na wymanym dla programu poziomie*.

Ostatni z ciągów przekraczających granice wojewódzkie, który znalazł się na liście podstawowej, to odcinek Jasło – Gorlice na pograniczu województw podkarpackiego i małopolskiego. Trasa wykorzystywana jest przez składy PKP Intercity łączące Kraków z południowym Podkarpacem oraz kursujące tylko w weekendy pociągi Polregio i Kolei Małopolskich. Koncepcja obejmuje modernizację 28-kilometrowego odcinka wraz z budową łącznicy ułatwiającej zajeżdżanie pociągów do centrum Gorlic.

Już widać, że program Kolej Plus nie przyniesie znaczących efektów, jeśli chodzi o poprawę powiązań między regionami. A przypomnijmy, że w uchwale rządu z grudnia 2019 r., która ustanowiła program, zaznaczono, że jednym z jego celów jest „uruchomienie nowych połączeń między sąsiadującymi województwami na liniach, po których obecnie nie kursują pociągi”.

## Pozostanie luka

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe przy ostatecznym wyborze koncepcji nie zwracała uwagi na to, jak poszczególne linie zgłoszone do programu Kolej Plus wiążą się w dłuższe ciągi, mogące wypełnić luki na styku regionów. W oczy rzuca się to na pograniczu województw wielkopolskiego i lubuskiego.

Wielkopolska zgłosiła do programu rewitalizację linii Szamotuły – Międzychód, dzięki której leżący na zachodnim skraju województwa powiat międzychodzki ma

# Kolej Plus na granicy

Rządowy program przywracania połączeń nie rozwiąże problemu rozbicia dzielnicowego polskiej kolei



• Przechodząca przez granice województw śląskiego i małopolskiego linia Sucha Beskidzka – Żywiec nie trafiła na listę podstawową Kolei Plus. Przystanek Hucisko na granicy regionów.

wrócić na mapę połączeń kolejowych (po przywróceniu linii do życia ma nią kursować 12 pociągów dziennie z Międzychodu do Poznania).

Sąsiednie województwo lubuskie zgłosiło natomiast rewitalizację 29-kilometrowej linii Skwierzyna – Międzychód. Linia ta jest wykorzystywana w ruchu towarowym na liczącym 21 km odcinku od Skwierzyny do Wierzbna, gdzie znajduje się magazyn ropy naftowej PGNiG (według regulaminu sieci PKP PLK, na tym odcinku szynobusy już dziś mogłyby jeździć 60 km/h). Koncepcja zakładająca podniesienie prędkości, odnowę peronów i udrożnienie dojazdu do Międzychodu od strony województwa lubuskiego znalazła się jednak tylko na liście rezerwowej.

Choć spółka PKP PLK w wewnętrznych analizach początkowo wiązała zgłoszone do Kolej Plus koncepcje dla linii Szamotuły – Międzychód oraz Międzychód – Skwierzyna jako dające możliwość stworzenia nowego ciągu między Poznaniem a Gorzowem Wielkopolskim, to teraz wygląda na to, że luka o długości 8 km między wielkopolskim Międzychodem a lubuskim Wierzbnem pozostanie nieprzejezdna.

## W głąb sąsiedniego regionu

Z programu Kolej Plus wypadła biegnąca na pograniczu Wielkopolski i Dolnego Śląska linia Kępno – Syców – Oleśnica. Została ona zamknięta w 2002 r., ale w latach 2016-2017 spółka PKP PLK zrealizowała remont, który pozwolił na przywrócenie ruchu składów towarowych z prędkością 40 km/h. Samorząd województwa dolnośląskiego zgłosił linię do Kolej Plus, mając na celu udrożnienie trasy

Wieluń – Wieruszów – Kępno – Oleśnica – Wrocław dla ruchu pasażerskiego. Chodziło o zapewnienie połączenia do stolicy Dolnego Śląska z powiatów wieluńskiego i wieruszowskiego w województwie łódzkim oraz z powiatu kępińskiego w województwie wielkopolskim. Obszary te są silnie związane z Wrocławiem, do którego z Wieruszowa jest bliżej niż do Łodzi, a z Kępna aż o połowę bliżej niż do Poznania. Nie znajduje to jednak odzwierciedlenia w istniejącej sieci połączeń kolejowych.

Na odcinku Wieluń – Wieruszów – Kępno, choć infrastruktura pozwala na osiągnięcie prędkości 90-100 km/h, pociągi regionalne nie kursują. Przeszkodą jest granica województw łódzkiego i wielkopolskiego. Rozwiązanie problemu braku połączeń na stykach regionów przynieść miał zawarty w programie Kolej Plus komponent organizacji przewozów. Sprawadzał się on do zmiany ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Wchodząca w życie w kwietniu 2020 r. nowelizacja zniósła formalne utrudnienia i miała zachęcić samorządy do uruchamiania pociągów na trasach wbiegających do innych regionów. „Zmiana umożliwi organizowanie przez zainteresowane samorządy województw przewozów w głąb sąsiedniego województwa” – zapowiadał nieco dziś już zapomniany fragment uchwały o Kolei Plus, którego efektami rząd jakoś się nie chwali.

Samorząd województwa dolnośląskiego wycofał koncepcję dotyczącą odcinka Kępno – Oleśnica, gdy spółka PKP PLK poinformowała, że planuje jego modernizację poza programem Kolej Plus. Przedsięwzięcie ma mieć szeroki zakres – zapowiadana jest pełna wymiana infrastruktury wraz z ►

► przebudową mostów i wiaduktów w celu uzyskania prędkości 120 km/h, a także elektryfikacja (wymagająca budowy dwóch podstacji trakcyjnych). Jesienią 2021 r. zakładano, że koszt prac wyniesie 360 mln zł, lecz już wiosną 2022 r. pojawiła się kwota 723 mln zł. Spółka PKP PLK zastrzega przy tym, że podjęcie tej inwestycji będzie zależać od dostępności funduszy z Krajowego Planu Odbudowy. Realizacja inwestycji finansowanych z tego unijnego źródła będzie musiała zakończyć się do sierpnia 2026 r.

## Kolejowy program odbudowy?

Z KPO ma również zostać sfinansowana modernizacja przebiegającej przez granicę województw śląskiego i małopolskiego linii Żywiec – Sucha Beskidzka. W programie Kolej Plus trafiła ona bowiem na listę rezerwową. Linia jest czynna, ale z powodu złego stanu infrastruktury pociągi nie mogą przekraczać prędkości 30 km/h, a ruch odbywa się tu tylko w weekendy, ferie i wakacje. Modernizacja linii łączącej Żywiec z ciążym Zakopane – Kraków jest istotna choćby ze względu na fakt, że Żywiecczyzna, mimo że leży w granicach województwa śląskiego, to stanowi część historycznej Małopolski i jest silnie związana z Krakowem. Jak wynika z opracowania samorządu województwa małopolskiego, w roku akademickim 2015/2016 około 1,5 tys. osób studiujących na krakowskich uczelniach było z powiatu żywieckiego.

## Życie na granicy

Kolejne transgraniczne połączenie zostało zgłoszone do programu Kolej Plus przez powiat działdowski. Mowa o koncepcji rewitalizacji linii Działdowo – Lidzbark – Brodnica. Brak ruchu na tej trasie stanowi dotkliwą lukę w sieci połączeń kolejowych. Linia mogłaby połączyć liczącą 29 tys. mieszkańców Brodnicę z magistralą Trójmiasto – Warszawa, zapewniając dojazd do stolicy w konkurencyjnym dla samochodu czasie niespełna trzech godzin. Składające wnioski władze powiatu działdowskiego zwracały ponadto uwagę na potencjał linii związany z możliwością powiązania południowo-zachodnich Mazur z Toruniem.

Leżący w województwie warmińsko-mazurskim powiat działdowski – graniczący od południa z województwem mazowieckim oraz od zachodu z województwem kujawsko-pomorskim – dostrzega potrzeby związane z dojazdami do sąsiednich regionów, lecz nie był w stanie wygospodarować pieniędzy na opracowanie wstępnego studium planistyczno-prognostycznego. W tej sytuacji koncepcja rewitalizacji linii Działdowo – Brodnica wypadła z programu Kolei Plus.

Starostwo w Działdowie nie otrzymało wsparcia ze strony samorządów województw warmińsko-mazurskiego oraz kujawsko-pomorskiego. Nie wykazują one zainteresowania przywróceniem do życia łączącej je linii Działdowo – Brodnica, z której połączenia regionalne zniknęły pod koniec 2004 r. Od tego czasu oba regiony spina jedynie główny ciąg Olsztyn – Toruń. Pokazuje to, że samorządy wojewódzkie, koncentrując się na połączeniach istotnych z



• *Uśpiona stacja Lidzbark na linii Działdowo – Brodnica, biegnącej przez granicę województw warmińsko-mazurskiego i kujawsko-pomorskiego.*

punktu widzenia stolic regionów, zapominając o potrzebach mieszkańców innych obszarów, zwłaszcza leżących na peryferiach.

## Brakujący fragment

Samorząd województwa warmińsko-mazurskiego od początku był sceptycznie nastawiony do programu Kolej Plus, zaznaczając w oficjalnych stanowiskach, że „większe szanse na pozyskanie dofinansowania mają bogatsze samorządy kosztem tych mniej rozwiniętych”. Mimo to władze Warmii i Mazur zgłosiły do Kolei Plus swoje koncepcje. Jedną z nich dotyczyła rewitalizacji 28-kilometrowego odcinka Szymany – Chorzele. Stanowi on brakujący fragment między zmodernizowanym ciągiem Olsztyn – Szczytno – Szymany Lotnisko a obecnie przywracanym do życia odcinkiem Ostrołęka – Chorzele w województwie mazowieckim. Spółka PKP PLK w wewnętrznej analizie złożonych wniosków odnotowała nawet, że zrealizowanie tej koncepcji nie tylko pozwoli na scalenie ciągów objętych inwestycjami z Regionalnych Programów Operacyjnych w dwóch województwach, ale także odtworzy najkrótszą trasę z Olsztyna do Białegostoku Nawiasem mówiąc, PKP Intercity ogłosiło, że ma w planach uruchomienie połączeń Olsztyn – Szczytno – Ostrołęka – Białystok. Pozostaje jednak pytanie, kiedy parametry infrastruktury na styku województw warmińsko-mazurskiego i mazowieckiego pozwolą na uruchomienie takich pociągów.

Ostatecznie bowiem władze Warmii i Mazur nie zleciły opracowania wstępnego studium planistyczno-prognostycznego dla odcinka Szymany – Chorzele i koncepcja wypadła z Kolei Plus.

## Bez efektu sieciowego

W rządowej uchwale ustanawiającej program Kolej Plus zaznaczono, że jego celem „jest uzupełnienie sieci kolejowej o połączenia miejscowości o populacji powyżej 10 tys. osób, które nie posiadają dostępu do kolei pasażerskiej lub towarowej, z miastami wojewódzkimi”. Spółka PKP PLK w wytycznych naboru doprecyzowała nawet, że

dofinansowaniem z programu mogą zostać objęte tylko ciągi prowadzące do miast, w których znajduje się urząd wojewódzki lub sejmik województwa.

Przez ten wymóg część istotnych linii znalazła się na straconej pozycji. Nieczynna linia Skoczów – Bielsko-Biała, która nie prowadzi do wojewódzkich Katowic, trafiła jedynie na listę rezerwową. Nie pomogło to, że wnioskujące do Kolei Plus stowarzyszenie gmin i powiatów Aglomeracja Beskidzka argumentowało, że rewitalizacja tego ciągu poprawi powiązanie Śląska Cieszyńskiego z Krakowem, a więc stolicą sąsiedniego województwa.

Część samorządów skupiła się jedynie na wymogu połączenia do stolicy województwa, ignorując możliwości rozwoju sieci połączeń w większej skali. Na listę podstawową trafiła zgłoszona przez samorząd województwa wielkopolskiego koncepcja reaktywacji połączeń do Śremu, ograniczająca się do rewitalizacji 20-kilometrowego odcinka z tego miasta do Czempinia na linii Wrocław – Poznań. To starczyło do spełnienia wymogu skomunikowania z miastem wojewódzkim. Tymczasem nieczynna linia w Śremie w drugą stronę wybiega w kierunku węzła w Jarocinie, gdzie zbiegają się linie z Poznania, Gniezna, Ostrowa Wielkopolskiego, Krotoszyna i Leszna.

Linia Jarocin – Gostyń – Leszno również została zgłoszona do programu Kolej Plus i również znalazła się na liście podstawowej. Koncepcja rewitalizacji nie obejmuje jednak całej linii, lecz sprowadza się tylko do fragmentu między Gostyniem a Leszmem.

Nieobjęte programem Kolej Plus odcinki Śrem – Jarocin i Gostyń – Jarocin pozostaną nieprzejezdne. Ich udrożnienie pozwoliłoby skomunikować Śrem i Gostyń ze wschodnią Wielkopolską, zapewniając przy tym efekt poprawy spójności sieci kolejowej poprzez odtworzenie powiązań między węzłami.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk nie traci jednak dobrego samopoczucia. W czerwcu 2022 r. na Kongresie 590 stwierdził: – *Polska jest uważana za wzór w rozwoju spójnej sieci komunikacyjnej.*

Dotychczas realizowane inwestycje często wiązały się z odcinaniem wyjazdów na niewykorzystywane linie, grzebiąc ich szanse na powrót do życia. Przykładowo jeszcze w 2019 r. podczas modernizacji linii Słupsk – Szczecinek odcięto w Korzybiu nieczynną linię do Bytowa.

## Rozszerzony zakres

Zmianę podejścia widać na reaktywowanej w czerwcu 2022 r. linii Wrocław – Sobótka – Świdnica, na której zgodnie z pierwotnym projektem planowano umiejscowić w Kobierzycach jedynie przystanek osobowy. Już w trakcie realizacji inwestycji zapadła jednak decyzja o rozszerzeniu zakresu prac i zlokalizowaniu w Kobierzycach stacji z układem torowym uwzględniającym odgałęzienie linii do Piławy Górnej.

Linia Kobierzycy – Piława Górna pociągi pasażerskie przestały kursować w 1996 r., zaś składy towarowe w 2002 r. Decyzja o likwidacji 39-kilometrowej linii zapadła 7 września 2005 r. To dzień, w którym rząd Marka Belki niecałe dwa miesiące przed końcem kadencji hurtem wydał decyzje likwidacyjne dla 49 odcinków sieci kolejowej liczących w sumie aż 818 km.

Linia z Kobierzyc do Piławy Górnej w listopadzie 2019 r. została przejęta od PKP przez samorząd województwa dolnośląskiego w celu odbudowy. Aktualnie na zlecenie Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei jest opracowywany projekt rewitalizacji.

Dodatkowa korzyść ze zlokalizowania w Kobierzycach stacji jest taka, że między Wrocławiem a Świdnicą doszedł kolejny obok Bielan Wrocławskich i Sobótki Zachodniej punkt umożliwiający mijanie się pociągów.

## Tor przecięty, ale nie odcięty

Wśród linii przejętych od PKP przez Dolny Śląsk jest również nieprzejezdny ciąg do Góry, który odchodzi w Bojanowie od magistrali Wrocław – Poznań.

Między Bojanowem a Górą pociągi pasażerskie przestały kursować w 1991 r., a składy towarowe jeździły do przełomu 2011 i 2012 r., czyli do momentu, w którym linia kolejowa została za zgodą spółki PKP PLK przecięta przez drogę ekspresową S5. Obecnie Dolnośląska Służba Dróg i Kolei negocjuje z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, aby ta wywiązała się z porozumienia zobowiązującego ją do wybudowania wiaduktu kolejowego nad trasą S5, jeśli wystąpią uzasadnione potrzeby społeczno-gospodarcze. Stosowny wniosek został złożony przez DSDiK w grudniu 2020 r. od razu po przejęciu tej linii od PKP.

Problemu nie powinno być z dowiązaniem linii do funkcjonującej sieci kolejowej. Nieczynny ciąg szczęśliwie nie został bowiem odcięty od magistrali Wrocław – Poznań. Na stacji Bojanowo w ramach modernizacji zrealizowanej w latach 2018-2020 powstał rozjazd i prawie 400-metrowy odcinek toru w kierunku Góry.

## Rozjazd na lepsze czasy

W województwie śląskim obecnie dobiega końca modernizacja ciągu Chybie – Skoczów

# Zwrotnica na przyszłość

Zmienia się podejście spółki PKP Polskie Linie Kolejowe do nieczynnych linii, które odgałęziają się od modernizowanych magistral



• Zachowane po modernizacji odgałęzienie w Skoczowie na nieczynną linię do Bielska-Białej.

– Goleiszów – Ustroń – Wisła połączona z rewitalizacją odcinka Goleiszów – Cieszyn. Kolejowe inwestycje na Śląsku Cieszyńskim skupiają się na połączeniu tego regionu z Katowicami i niestety nie objęły rewitalizacji linii Skoczów – Bielsko-Biała. Linią tą pociągi regionalne przestały kursować w 2009 r. Przez następnych kilka lat pojawiały się na niej sezonowe pociągi PKP Intercity do Wisły i składy towarowe. W okresie nieregularnych przewozów sieć trakcyjna i elementy toru zaczęły być rozkradane, a spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zaprzestała konserwowania infrastruktury, aby w 2015 r. podjąć decyzję o wyłączeniu linii z eksploatacji.

Odgałęzienie na nieczynną od siedmiu lat linię przetrwało jednak modernizację – w Skoczowie zamontowano nowy rozjazd wraz z liczącym kilkadziesiąt metrów odejściem toru w kierunku Bielska-Białej.

Układ rozgałęzienia w Skoczowie jest taki, że wyjazd na nieczynną linię do Bielska-Białej odbywał się na wprost, a pociągi kursujące do Katowic muszą na rozjeździe jechać na bok, co dotychczas wymuszało ograniczenie prędkości do 40 km/h. Rozjazd, zamontowany podczas modernizacji jest dłuższy i cechuje się większym promieniem, co umożliwiło jazdę na bok z prędkością 70 km/h.

## Uwzględnione rozwiązanie

W ramach modernizacji magistrali Poznań – Szczecin zdecydowano się zachować w Szamotułach wyjazd na nieczynną od połowy lat 90. linię do Międzychodu. W ramach przebudowy szamotulskiej stacji wymieniono rozjazd i krótki odcinek toru – na razie kończy się on kozłem oporowym, w miejscu

którego będzie można jednak podłączyć tor w stronę Międzychodu.

Jeszcze w 2015 r. ówczesny wiceminister infrastruktury Sławomir Żalobka oznajmił, że koncepcja przebudowy stacji Szamotuły nie przewiduje zachowania wyjazdu na nieczynny ciąg. Samorząd województwa wielkopolskiego oraz władze powiatu międzychodzkiego nie dały jednak ze sobą wygraną i w styczniu 2018 r. złożyły w tej sprawie wnioski do Wielkopolskiego Urzędu Wojewódzkiego, który pracował wtedy nad decyzją lokalizacyjną dla modernizacji linii biegnącej z Poznania w kierunku Szczecina. W decyzji wydanej w lutym 2018 r. służby wojewody oznajmiły, iż „przewidziano wybudowanie dodatkowego rozjazdu wyprowadzonego w kierunku linii Szamotuły – Międzychód i podłączenie go do lokalnego centrum sterowania”, podkreślając, że „rozwiązania wbudowania rozjazdu zostały uwzględnione w dokumentacji projektowej”.

Gdy w 2018 r. wydano powyższą decyzję, linia Szamotuły – Międzychód nie miała przed sobą jeszcze jasnych perspektyw. Dopiero w 2020 r. samorząd województwa wielkopolskiego zgłosił jej rewitalizację do programu Kolej Plus. W przedstawionym wiosną 2022 r. rankingowi koncepcja znalazła się na liście podstawowej.

Gdy rozpocznie się rewitalizacja ciągu z Międzychodu do Szamotuł, to włączenie go w zmodernizowaną szamotulską stację nie będzie wymagać ponownego przebudowania jej układu torowego. I tym sposobem, jak zwracają uwagę w Wielkopolsce, uda się ominąć jedną z większych przeszkód na drodze do reaktywacji połączeń kolejowych do Międzychodu.



„Z BIEGIEM SZYN”: Gdy pracował pan nad książką, PKP Polskie Linie Kolejowe wydały decyzję zakazującą pracownikom rozmów z panem. Co spółka ta – dekadę po katastrofie pod Szczekocinami – ma do ukrycia?

**BARTOSZ JAKUBOWSKI:** Zaczynając pracę nad książką, nie spodziewałem się jak wiele jest wątków niedopowiedzianych, niedokończonych i urywających się w dziwnych miejscach. Na przykład wątek zawiadowcy, który był bezpośrednim przełożonym Jolanty S., dyżurnej ruchu z posterunku Sprowa, skazanej za katastrofę. Z tym zawiadowcą prokurator spotkał się kilka razy, ale nigdy go nie przesłuchał, a kiedy pojawił się cień tego, że mógłby się stawić w sądzie, natychmiast przedstawiono dziwne oświadczenie, żeby nie musiał się tam pojawiać.

– Akt oskarżenia za katastrofę objął tylko **Andrzeja N. i Jolantę S., dyżurnych ruchu z posterunków Starzyny i Sprowa, między którymi doszło do zderzenia. Dlaczego lista oskarżonych była tak krótka?**

– Tę tajemnicę wyjawiał prokurator, który prowadził sprawę. W artykule „Prokurator na miejscu katastrofy kolejowej” napisał, że wszystkie okoliczności wypadku zrelacjonowali mu przełożeni dyżurnych. Prokurator miał suflera, który mu opisał, co się wydarzyło, i na tej podstawie napisał akt oskarżenia. I to mimo tego, że dochodziło do zaskakujących sytuacji: gdy prokurator przyjechał na nastawnię w Sprowie, to przełożeni dyżurnych poinformowali go, że awarii uległ komputer rejestrujący i nie ma możliwości odtworzenia, co się wydarzyło. Prokurator zamiast zwiększyć czujność, przeszedł nad tym do porządku dziennego.

– **Na jakiej zatem podstawie oskarżono dyżurnych ruchu i następnie skazano ich na kary pozbawienia wolności?**

– Jeżeli wczytać się w wyroki sądów obu instancji, to tak naprawdę one uniewinniły dyżurnych ruchu od popełnienia błędów polegających na naruszeniu instrukcji. A więc, co chyba najbardziej przerażające, sąd oczekiwał, że dyżurni zrobią coś, czego instrukcje nie przewidują. 3 marca 2012 r. zapewne pierwszy raz w historii miała miejsce sytuacja, że jeden dyżurny ruchu wskazuje drugiemu, że wyprawił pociąg po innym torze niż faktycznie miało to miejsce. Nikt nie doszedł do tego, dlaczego Andrzej N. tak zrobił, jaka była tego przyczyna i przede wszystkim, czy to on to zrobił, bo ostatecznie wymiar sprawiedliwości tego nie dowiódł. W uzasadnieniu wyroku sąd

# „Warunki do tuszowania”

Rozmowa z **BARTOSZEM JAKUBOWSKIM**, autorem książki „Zderzenie czołowe. Historia katastrofy kolejowej pod Szczekocinami”



• *Chalupki pod Szczekocinami dekadę później. Pociąg InterCity z Krakowa do Poznania mija miejsce katastrofy kolejowej, do której doszło w marcu 2012 r.*

stwierdził, że tak naprawdę nie wie, co się stało na stacji Starzyny. Ta tajemnica do dziś jest w głowie Andrzeja N.

– **Po katastrofie jego psychika tąpnęła i prokurator raczej nie był w stanie go przesłuchać.**

– Ale szefowi Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych przecież udało się przeprowadzić wysłuchanie Andrzeja N. Materiały PKBWK nie mają jednak przed sądem statusu pełnoprawnego dowodu.

– **Po katastrofie w Babach z 2011 r. sąd nie wyjaśnił wątpliwych wskazań semaforów i wsadził maszynistę do więzienia. Czy także po Szczekocinach sąd rozstrzygnął wątpliwości na niekorzyść oskarżonych?**

– Tak. Procedura procesu karnego w Polsce jest tak ułożona, że w zasadzie sędzia jest na sali sądowej pomocnikiem prokuratora, przez co to oskarżony musi dowieść swojej niewinności.

– **Jakie wnioski wyciągnięto z katastrofy pod Szczekocinami?**

– Przede wszystkim w rozkładach jazdy zaczęto podawać, którym torem powinien jechać pociąg. Wrócił przepis, że w pociągach jadących niewłaściwym

torem jeden przedni reflektor ma świecić się na czerwono. Ale ja upieram się, że wciąż najważniejsze wyzwanie to kultura bezpieczeństwa.

– **Przecież kulturę bezpieczeństwa przez wszystkie przypadki odmienia Urząd**

**Transportu Kolejowego.**

– Ale ona jest źle rozumiana. Gdy jest odgórne oczekiwanie, żeby coś robić byle jak, to się na ten temat milczy. Nie można głośno mówić o nieprawidłowościach, bo jest przecież kultura bezpieczeństwa, która każe nam robić dobrze. Przy czym wciąż uważa się, że ten, kto popełnił błąd, jest zły, zamiast uczciwie wyjaśnić przyczyny, dlaczego do tego doszło. To wszystko prowadzi do tego, że przełożonym łatwo jest całą winą obarczyć swoich podwładnych.

– **Po katastrofie pod Szczekocinami na służbowych rozkładach jazdy pojawiła się maksyma adresowana do maszynistów: „Jeśli zauważysz zagrożenie lub urządzenia pokładowe sygnalizują odstępstwa od normy natychmiast zatrzymaj pociąg i wyjaśnij przyczynę z dyżurnym ruchu. Nie bój się konsekwencji opóźnienia pociągu”.**

– To liczenie na to, że znowu ktoś na dole naprawi błąd kogoś innego na dole. Bazujemy na czujności maszynisty, a nie tym, żeby systemowo rozwiązać problem i wyeliminować zagrożenie. Czym innym są sytuacje, gdy maszynista, mając wątpliwości na przykład co do wskazań semafora, żąda przyjazdu komisji – wzywa wyższą instancję i domaga się pełnego wyjaśnienia okoliczności. Prośzenie maszynisty, żeby wątpliwą sytuację wyjaśnił z dyżurnym ruchu może niestety stwarzać warunki do tuszowania niebezpiecznych sytuacji. Chociażby tak jak próbowano to zrobić między Złocińcem a Jankowem Pomorskim, gdzie w 2019 r. – siedem lat po katastrofie pod Szczekocinami – jadące z naprzeciwka pociągi znalazły się na tym samym torze.

ROZMAWIAŁ KAROL TRAMMER



**BARTOSZ JAKUBOWSKI** prowadzi podcast Węzeł Przesiadkowy, jest ekspertem ds. transportu w Centrum Analiz Klubu Jagiellońskiego. Jego książka „Zderzenie czołowe. Historia katastrofy kolejowej pod Szczekocinami” ukazała się nakładem Wydawnictwa Krytyki Politycznej.



„Skradniemy twoje serce” – tak spółka PKP Intercity reklamowała wprowadzenie w maju 2022 r. nowej taryfy biletowej, opierającej się na dynamicznym systemie sprzedaży.

## Dotowane promocje

Istotą dynamicznego systemu są ceny zmieniające się w zależności od popytu na poszczególne połączenia. Dotąd ceny dynamiczne funkcjonowały w pociągach ExpressInterCity i ExpressInterCityPremium. Teraz objęto nimi dotowane z budżetu państwa składy TLK i InterCity.

Zamysł systemu jest taki, aby niższymi cenami przyciągać podróżnych do pustyższych pociągów i tym sposobem przesuwac na nie popyt z najbardziej zatłoczonych składów.

Przykładowo na trasie z Żyrardowa do Białegostoku standardowa cena biletu wynosi 60 zł, ale można trafić na bilety promocyjne za 51 zł, 42 zł, 33 zł, 26 zł lub 19 zł.

Bilety w najniższych cenach najłatwiej zdobyć na przejazdy w dniach słabszej frekwencji (wtorek, środa, czwartek) i w mniej atrakcyjnych porach doby. – *Czasami wystarczy wybrać pociąg o nieco mniej popularnej godzinie, by kupić dużo tańszy bilet* – tłumaczy Tomasz Gontarz z zarządu PKP Intercity. – *Promocyjne bilety można kupić nawet w dniu podróży.*

## Taniomiaslowo już było

Przed wprowadzeniem taryfy dynamicznej PKP Intercity najniższe ceny oferowało kupującym bilety z dużym wyprzedzeniem – jeśli sięgnęło ono co najmniej trzech tygodni, to dostawało się upust w wysokości 45%.

Choć wśród podróżujących koleją niewiele jest osób mogących z niemal miesięcznym wyprzedzeniem określić dzień i godzinę wyjazdu, to wcześniejszy zakup gwarantował niższe ceny. Kupującym bilet z wyprzedzeniem co najmniej dwóch tygodni dawano 30% zniżki, a decydującym się nie później niż tydzień przed wyjazdem przysługiwała zniżka 15%.

Zapewniająca te upusty oferta Wcześniej została zlikwidowana przez PKP Intercity w wraz z wprowadzeniem taryfy dynamicznej.

Przestały istnieć też Bilety Bliskomiaslowe (tanie przejazdy do 35 km) oraz Bilety Taniomiaslowe, które – bez konieczności wcześniejszego zakupu – zapewniały na wielu trasach ceny niższe od przewidzianych

## Pociąg kontra samochód

Z początkiem lipca 2022 r. PKP Intercity wprowadziło ofertę dla osób podróżujących razem. Promocja Taniej z Bliskimi daje 30% zniżki na przejazdy pociągami TLK i InterCity wspólnie podróżującym grupom liczącym od dwóch do sześciu osób. Wprowadzenie takiej promocji postulowane było na łamach dwumiesięcznika „Z Biegłem Szyn”. Tak na początku 2022 r. pisaliśmy w artykule „Bilety Drogomiaslowe”: „W taryfie spółki wciąż brak jest oferty dla podróżujących razem. Tymczasem o ile jazda samochodem w pojedynkę zwykle jest droższa od podróży pociągiem (zwłaszcza kategorii InterCity i TLK), o tyle przy każdej kolejnej osobie auto mocno zyskuje na przewadze. Mimo to PKP Intercity wciąż nie stworzyło takiej oferty”.

# Dynamiczna podwyżka

Dzisiaj za 19 zł, jutro za 60 zł – o co chodzi w nowej taryfie PKP Intercity



• Kolejka do kas biletowych na dworcu Warszawa Centralna, koniec maja 2022 r.

w standardowym cenniku.

Przykładowo Bilet Taniomiaslowy z Warszawy do Lublina kosztował 42 zł, z Katowic do Świdnicy 31 zł, a z Warszawy do Białegostoku 34,50 zł. Spółka PKP Intercity, wprowadzając taryfę dynamiczną, zachęcała, że „podróże ze stolicy do Łodzi, Lublina czy Białegostoku będą możliwe już za 14 zł”.

14 zł to najniższy próg cenowy w tych relacjach. Gdy popyt rośnie, najszybciej zwykle na piątkowe i niedzielne popołudnia, to pasażerom zostają standardowe bilety. W przypadku trasy z Warszawy do Białegostoku kosztują one 53 zł, a więc o 18,50 zł drożej niż zlikwidowane Bilety Taniomiaslowe. W obliczu zaskoczenia pasażerów PKP Intercity oznajmiło, że modyfikuje system i na trasach, na których działały Bilety Taniomiaslowe, nie będzie stosować najwyższych cen. Ale na przykład w relacji Kraków – Rzeszów wciąż jednak regularnie oferowane są bilety w standardowej cenie 47 zł, podczas gdy Bilet Taniomiaslowy kosztował 34,50 zł.

## Taryfa niedynamiczna

Spółka PKP Intercity potrafi modyfikować dynamiczny system także w drugą stronę i na niektóre relacje od początku 30-dniowej przedsprzedaży oferować tylko drogie bilety.

Już na początku czerwca biletów nad Bałtyk na pierwsze dni wakacji nie można było kupić po cenach z żadnego z pięciu progów promocyjnych. Zachłanność pozbawiła spółkę możliwości wpływania na pasażerów, aby na popularnych trasach wybierali podróż w mniej oblegane dni, a nie w te, gdy popyt jest największy.

Przykładowo bilety z Łodzi do Gdańska – mimo miesięcznego wyprzedzenia i informacji o dużej liczbie wolnych miejsc – sprzedawano w standardowej cenie 75 zł. Jednocześnie bilety na te same pociągi i na te same terminy podróży, lecz na nieco krótszą trasę Łódź – Tczew, można było kupić za 19 zł lub 29 zł, czyli w cenach z dwóch

najniższych progów promocyjnych. Różnica w cenach biletów do Tczewa i do Gdańska – które dzielą zaledwie 32 km – sięgnęła aż 56 zł. – *Sprawdziliśmy wiele pociągów jadących do Trójmiasta czy innych nadmorskich kurortów i sytuacja jest taka sama* – mówi Kuba Gułajewski z portalu Zduńskowolskie Wieści Kolejowe. Rzeczywiście, od początku przedsprzedaży na okres wakacji promocyjne bilety do Świnoujścia, Kołobrzegu, Ustki czy na Półwysep Helski były nie do zdobycia.

W poprzednim systemie każda osoba kupująca na początku czerwca bilet z Łodzi do Gdańska na pierwszy tydzień wakacji zapłaciłaby nie 75 zł, lecz – otrzymując 45% zniżki w promocji Wcześniej – 41,25 zł.

## Pobudzenie i ograniczenie

Od 5 do 15 maja 2022 r. – przez pierwszy okres funkcjonowania taryfy dynamicznej – PKP Intercity odnotowało o 40% większą frekwencję niż w tych samych dniach 2019 r. Zainteresowanie zostało pobudzone między innymi tym, że przy wprowadzeniu nowej taryfy wypuszczono dużo biletów w cenach z najtańszych progów promocyjnych.

Półtora miesiąca po wprowadzeniu taryfy dynamicznej PKP Intercity pochwaliło się najlepszym w swojej historii dobowym wynikiem: 19 czerwca 2022 r. (w niedzielę kończąca weekend Bożego Ciała) pociągami spółki zrealizowano 247 tys. podróży.

Wzrost popytu wynika także z rosnących cen paliw. Problem w tym, że przewoźnik ograniczył swoje możliwości zaspokajania rosnącego popytu. W 2014 r. – gdy z PKP Intercity zrealizowano 25,5 mln podróży – spółka miała 2,8 tys. wagonów. W 2022 r. wynik 25 mln podróży stuknął już w połowie roku, a wagonów jest 2,6 tys.

Może się więc okazać, że nowy system będzie rzadziej wykorzystywany do pobudzania popytu, a znacznie częściej do jego ograniczania.

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe wybrała wykonawcę studium rozbudowy węzła warszawskiego. Wśród kwestii, którymi za 4,3 mln zł ma zająć się firma BBF, jest analiza stworzenia dodatkowych ciągów kolejowych w stołecznej aglomeracji. Jak wskazano w warunkach przetargu, jeden z takich ciągów mógłby powstać w oparciu o kolej wąskotorową Piaseczno – Tarczyn – Grójec – Nowe Miasto nad Pilicą.

## Zainteresowanie rozwojem

Linia o prześwicie toru 1000 mm przestała być wykorzystywana w ruchu pasażerskim na przełomie lat 80. i 90. Najpierw z początkiem 1988 r. zlikwidowano pociągi do Nowego Miasta nad Pilicą, ograniczając kursowanie do odcinka Piaseczno – Grójec, który jednak w 1991 r. także został pozabawiony połączeń. Pod koniec oferta była szczątkowa – jedyny pociąg ruszał z Grójca o 5:43, a z powrotem z Piaseczna odjeżdżał o 15:30. Pokonanie 28-kilometrowego dystansu trwało aż 57 min.

Obecnie kolejka wąskotorowa funkcjonuje tylko jako atrakcja turystyczna: ruch odbywa się w weekendy na liczącym 15 km odcinku Piaseczno – Tarczyn (stacja Tarczyn znajduje się we wsi Ruda oddalonej 3 km od tego miasta). Dalszy odcinek w kierunku Grójca i Nowego Miasta nad Pilicą jest nieprzejezdny.

Do Grójca pociąg turystyczny ostatni raz dotarł w 2010 r. Nie znaczy to jednak, że w tym mieście zapomniano o kolei. – *Gmina Grójec deklaruje zainteresowanie rozwojem infrastruktury kolejowej na swoim terenie* – podkreśla Daria Bobrowska-Wachniewska z Urzędu Gminy i Miasta Grójec. – *Jesteśmy otwarci na wszelkie koncepcje, dzięki którym mieszkańcy będą mogli cieszyć się udogodnieniami komunikacyjnymi. Sądźmy jednak, że najlepszym rozwiązaniem byłaby budowa kolei normalnotorowej.*

Władze Grójca liczyły, że do miasta uda się doprowadzić normalnotorową linię w ramach Kolei Plus i zgłosiły do programu koncepcję budowy 40-kilometrowego ciągu Warszawa – Grójec. Grójcecki ratusz ogłosił przetarg na wstępne studium planistyczno-prognostyczne – zaplanowano wydanie na ten cel 500 tys. zł, lecz firmy konsultingowe złożyły oferty opiewające na kwoty od 1,1 mln zł do 3,4 mln zł. W tej sytuacji z udziału w Kolei Plus zrezygnowano.

Leżący 30 km od granic Warszawy Grójec to najbliższej leżącej stolicy powiatowy bez kolei – dawny wąskotorowy szlak okrążył go od wschodu i południa. Z będącego centralnym punktem miasta Placu Wolności do stacji Grójec jest 1,7 km. Obecnie miasto zagęszcza się między centrum a wschodnią granicą – głównie na tej przestrzeni powstaje nowa zabudowa. W tej sytuacji, zdaniem Darii Bobrowskiej-Wachniewskiej, nie jest potrzebna zmiana przebiegu kolejki: – *Ze względu na stały rozwój naszego miasta nie ma konieczności zbliżenia linii wąskotorowej do centrum Grójca.*

## Ambitny cel

Kolej wąskotorowa z Piaseczna do Nowego Miasta nad Pilicą należy do czterech gmin: Piaseczno (68% udziałów), Grójec (30%) oraz Belsk Duży i Błędów (po 1%).

# Wąskotorowy doptyw

Kolej wąskotorowa może być lekarstwem na korki w rejonie Piaseczna



• *Wąski tor biegnący wzdłuż korkującej się drogi z Piaseczna w kierunku Tarczyna i Grójca.*

Przejęły one kolejkę od PKP w 2014 r. Ówczesny burmistrz Piaseczna Zdzisław Lis mówił wtedy: – *Chcemy wykorzystać tory, żeby nie tylko wozić turystów w weekendy, ale żeby także w dni powszednie dojeżdżali pasażerowie z Grójca. Naszym ambitnym celem jest, żeby docelowo kolejka jeździła aż do Nowego Miasta nad Pilicą.*

Już w 2011 r. Grzegorz Helbrecht i Joanna Baran z warszawskiej Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego przeprowadzili badanie wśród mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż wąskotorówki między Tarczynem a Piasecznem. 79% badanych wskazało, że chciałoby korzystać z kolejki w codziennych dojazdach, widząc w tym rozwiązanie problemu korków – grzęzną w nich też autobusy podmiejskie.

Biegnąca równoległe do wąskiego toru szosa Grójec – Piaseczno jest jedną z bardziej obciążonych dróg na Mazowszu: na wlocie do Piaseczna średnio na dobę przejeżdża nią 22,6 tys. samochodów. W części z nich jadą osoby chcące dostać się do stacji kolejowej w Piasecznie, by ruszyć z niej pociągiem do Warszawy. W marcu 2023 r. na tej trasie do Kolei Mazowieckich dołączył ma Szybka Kolej Miejska. Zwiększenie liczby połączeń przyciągnie kolejnych pasażerów, w tym tych podjeżdżających autami. – *W otoczeniu stacji kolejowej zorganizowaliśmy około 400 miejsc parkingowych* – mówi burmistrz Piaseczna Daniel Putkiewicz. – *Zwiększenie liczby miejsc wiązałoby się z koniecznością wykupu terenów i budową wielopoziomowych parkingów.*

## Wąskotorowy renesans

Władze Piaseczna są chętne do współpracy z firmą, która będzie opracowywać studium dla PKP PLK. Piaseczno to nie tylko samorząd posiadający większościowy pakiet udziałów kolei wąskotorowej, ale też gmina

borykająca się z problemem rosnącego ruchu samochodowego.

Od 2000 do 2020 r. liczba mieszkańców gminy miejsko-wiejskiej Piaseczno wzrosła z 52 tys. do 86 tys. – stała się tym samym czwartą po Warszawie, Radomiu i Płocku najludniejszą gminą w województwie mazowieckim. Wąski tor przechodzi przez rozbudowującą się zachodnią część gminy i biegnie do centrum Piaseczna, mijając po drodze przystanek Piaseczno Wiadukt zlokalizowany nad normalnotorową stacją Piaseczno – daje to możliwość stworzenia wygodnego węzła przesiadkowego.

Wąskotorówka może stać się atrakcyjnym dopływem linii kolejowej łączącej Piaseczno z Warszawą. I wcale nie musi być powolna. W Austrii czy Czechach koleje wąskotorowe obsługują codzienne przewozy i choć cechują się węższym rozstawem szyn niż kolejka piaseczyńska, osiągają prędkości 60-80 km/h.

– *Podniesienie parametrów wymagać będzie dużych nakładów w infrastrukturę i tabor. Wydatki inwestycyjne to tylko jedno z wyzwań. Aby myśleć o transporcie publicznym z wykorzystaniem linii wąskotorowej, należy zapewnić finansowanie utrzymania linii i taboru* – mówi burmistrz Putkiewicz, a jego zastępca Robert Widz dodaje: – *Istotne jest, aby za samym stwierdzeniem potrzeby wykorzystania linii szły korzystne rozwiązania, które umożliwią renesans kolei lokalnych – nie tylko w aglomeracji warszawskiej.*

Wykorzystanie wąskich torów do codziennej obsługi transportowej jest coraz poważniej rozważane w kolejnych regionach. Samorząd województwa łódzkiego wybrał wykonawcę strategii dla linii wąskotorowej Rogów – Rawa Mazowiecka – Biała Rawska, a na Pomorzu zlecone zostało studium rozwoju Żuławskiej Kolei Dojazdowej.

KAROL TRAMMER

## WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

### Znaczy znaczenie

Fakty nie mają znaczenia jako argumenty. Znaczy znaczenie nadane faktom: interpretacja. Np. ja zawsze sądziłem, że dwory z folwarkami upadły w latach 1944-1945 wraz z narzuceniem Polsce komuny i przepędzeniem ziemian. Natomiast człowiek, spotkany przy dawnym PGR w okresie tzw. transformacji ustrojowej, uważał, iż dwór i folwark padły dopiero w latach dziewięćdziesiątych XX wieku – ukatrupione przez kapitalizm. I dawny dziedzic, argumentował, i nowy (dyrektor PGR) oprócz wynagrodzenia dawał litr mleka, mieszkanie, opał, ziemniaki, obiad w stołówce. A nowy udoskonalił folwark, biorąc na utrzymanie dwieście osób, które zatrudnił, zamiast czterdziestu zatrudnionych przez wcześniejszego Pana. Co wcześniej robił jeden, teraz robiło pięciu, pięć razy mniej się męcząc. Dwór upadł, kiedy tam – wskazał ruinę stołówki PGR na wzgórku w centrum wsi – przestano żywić ludzi.



## OD BAŁTYKU PO TATRY

### „Pola Negri”

#### Toruń Główny – Sierpc

Pociąg z Torunia do Sierpca mniej więcej w połowie drogi zatrzymuje się w Lipnie. W tym mieście, w 1897 roku, urodziła się Apolonia Chalupec, córka Eleonory oraz Jerzego, z pochodzenia Słowaka. Gdy Apolonia miała pięć lat, rosyjski zaborca zesłał jej ojca na Syberię. Przeprowadziła się z matką do Warszawy. Tu Apolonia zaczęła uczęszczać na kursy aktorskie, zadebiutowała w Teatrze Małym oraz przyjęła – na cześć swojej ulubionej poetki Ady Negri – pseudonim Pola Negri. To właśnie od pseudonimu Apolonii Chalupec nosi nazwę pociąg kursujący z Torunia do Sierpca, którego licząca 82 kilometry relacja nie w pełni jednak oddaje geografii biografii aktorki. Przez pewien czas mieszkała w Sosnowcu i Bydgoszczy. Rozwijająca się kariera zaprowadziła ją do Berlina, gdzie występowała między innymi w Deutsches Theater. Trafiała do Hollywood, dzięki czemu stała się słynną aktorką kina niemego – nie tylko ze względu na odgrywane role, ale także dzięki romansom z Charlie Chaplinem czy Rudolfem Valentino. Koniec kina niemego był dla Negri – ze względu na akcent i niski głos – końcem wielkiej kariery aktorskiej w Ameryce. Została jednak za oceanem i prowadziła firmę maklerską. Zmarła w San Antonio w Teksasie w 1987 roku.

## POD DOBRĄ PRASĄ

„Uroczystość została zakończona wspólnym, gromkim odśpiewaniem »Sto lat« dla Spółki Jubilatki. Były także gratulacje dla odznaczonych pracowników oraz życzenia, by kolejne lata przyniosły sukcesy i dobrą kolejową passę”

Źródło: miesięcznik „Infrator”

Wydawca: Biuro Komunikacji i Promocji  
PKP Polskie Linie Kolejowe

## POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Przebiegł szybko deszczowy maj i oto u stóp Sinej Turni zakwitły niskołodygowe kwiaty goryczki, plamiąc ciemnym błękitem rzadką trawę i szarozółte skupiska skalnych odłamów. Jest to ta pora roku w górach, kiedy wszystko bujnie zakwita, wybiegając na spotkanie krótkim chwilom lata. Górskie hale pokrywa gęsty dywan stokrotek, zaś wysokie piętra skalnica o różyczkowatych mięsistych listkach. Jest to również czas wielkiego redyku. Stada owiec popędzanych przez baców i juhasów, becząc i popychając się nawzajem, wyruszają w drogę do dalekiej stacji kolejowej, gdzie załadowane w wagony udają się na wypas w bujne połoniny Bieszczad. We wsi zostają tylko całkiem małe stadka, gdyż wielki wypas spowodował na tatrańskich halach znaczne zniszczenie pól kosówki. Aby nie pozbawiać jednak Tatr tego, do czego przywykli turyści, białe i czarne wełniane kłębki tu i ówdzie szczypią soczystą trawę i zbyrczenie dzwoneczków rozlega się po najwyższy szczyt Turni”.

Krystyna Boglar\*, „Libusza”

\* Pisarka, związana z wydawnictwem Nasza Księgarnia autorka kilkudziesięciu książek dla dzieci i młodzieży, żyła w latach 1931-2019

# 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. **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 4,40 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.