

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

Operacje i zabiegi

Gorący finał
kolejowych
inwestycji



PKP Intercity odbija się od dna



MOBILNOŚĆ – *Widzimy duże zainteresowanie naszymi usługami. Przed nami ostatnie miesiące bieżącego roku, który planujemy zamknąć wynikiem na poziomie ponad 30 milionów przewiezionych klientów – zapowiedział w połowie października 2015 r. prezes PKP Intercity Jacek Leonkiewicz.*

W ciągu poprzednich pięciu lat od PKP Intercity odeszła połowa pasażerów – w 2009 r. spółka przewiozła 51,7 mln osób, natomiast w 2014 r. już tylko 25,5 mln. Zamknięcie 2015 r. liczbą pasażerów wynoszącą około 30 mln będzie więc przełamanie spadkowego trendu przewozowego.

Bartosz Jakubowski, ekspert ds. transportu z Centrum Analiz Klubu Jagiellońskiego, podkreśla, że na liczbę pasażerów w widoczny sposób przekładają się działania podejmowane przez PKP Intercity: – *W poprzednich latach spółka tylko ograniczała ofertę rozkładową i wycofywała kolejne promocje. Od grudnia 2014 r. pojawiło się więcej połączeń na głównych trasach, skróciły się czasy jazdy, zaferowano bilety w promocyjnych cenach, a reklamy PKP Intercity zaczęły pojawiać się w mediach i na ulicach.*

Przewoźnik zakłada utrzymanie tendencji wzrostowej: „Rok 2016 spółka planuje zamknąć wynikiem 37 mln przewiezionych pasażerów” – czytamy w komunikacie prasowym PKP Intercity z końca października 2015 r. – *Podtrzymanie wzrostu będzie wymagało stalego zwiększania liczby połączeń – mówi Jakubowski. – Konieczne jest też uporządkowanie polityki taryfowej i budowa nowoczesnego systemu sprzedaży, bo to najsłabsze punkty w kontakcie z klientami.*

Raport na temat spadku przewozów PKP Intercity opublikowało Centrum Zrównoważonego Transportu. Opracowanie przypomina o prostej zasadzie „więcej jeździsz, masz więcej pasażerów” i mówi o konieczności wprowadzenia rozkładu cyklicznego przewidującego kursowanie pociągów w podstawowych relacjach przynajmniej co 120 min. Jak na razie PKP Intercity przewiduje mniejszą częstotliwość nawet na takich trasach między największymi polskimi miastami jak Łódź – Wrocław czy Trójmiasto – Szczecin.

Wciąż niewielką skalę działalności PKP Intercity najdobitniej ukazuje porównanie, że w Niemczech, dwukrotnie ludniejszych od Polski, pociągi dalekobieżne przewożą pięciokrotnie więcej pasażerów niż w naszym kraju. Z usług spółki DB Fernverkehr – uruchamiającej pociągi kategorii InterCity i InterCityExpress – w 2014 r. skorzystało 128,3 mln pasażerów (od 2009 r. nastąpił wzrost z poziomu 117,8 mln).

Dodajmy, że obecnie w Niemczech rozpoczęto wdrażanie planu na rzecz sukcesywnego wzrostu rocznej liczby podróżujących składami dalekobieżnymi do poziomu 180 mln. Plan opiera się na zwiększeniu częstotliwości kursowania pociągów InterCityExpress na głównych ciągach z 60 min. do 30 min., uruchomieniu bezpośrednich połączeń InterCity w cyklu 60-120 min. w nowych relacjach oraz doprowadzeniu pociągów InterCity do dotychczas nieobsługiwanych 10 miast liczących więcej niż 100 tys. mieszkańców i 15 liczących powyżej 50 tys. mieszkańców. ●

Walka o ułaskawienie maszynisty



ŁUDZIE 1 października 2015 r. do Kancelarii Prezydenta RP złożona została prośba o ułaskawienie maszynisty skazanego za spowodowanie katastrofy kolejowej, do której doszło cztery lata temu między Kuluszkami a Piotrkowem Trybunalskim.

Przypomnijmy: 12 sierpnia 2011 r. na stacji Baby w wykolejeniu pociągu TLK relacji Warszawa Wschodnia – Katowice zginęły dwie osoby, a 80 zostało rannych. W październiku 2014 r. Sąd Okręgowy w Piotrkowie Trybunalskim winnym katastrofy uznał maszynistę, który na stację wjechał z prędkością 113 km/h, zamiast ograniczyć ją do 40 km/h z uwagi na zmianę toru. Piotrkowski sąd skazał maszynistę na trzy lata i trzy miesiące więzienia, nie przyjmując jego argumentacji o błędach we wskazaniach semaforów.

W lipcu 2015 r. Sąd Apelacyjny w Łodzi wydał prawomocny wyrok – podtrzymujący zarówno ustalenia sądu pierwszej instancji, jak i orzeczoną karę pozbawienia wolności dla maszynisty. Adwokat maszynisty wniósł na ten wyrok skargę kasacyjną do Sądu Najwyższego. Równocześnie złożona została prośba do prezydenta Andrzeja Dudy, by wobec maszynisty zastosował prawo łaski.

– *Prośbę o ułaskawienie motywujemy tym, że w naszym i całego środowiska kolejarskiego przekonaniu kara bezwzględnego więzienia dla człowieka o nieposzlakowanej opinii i cenionego przez przełożonych, wydana bez jednoznacznych dowodów, że to on zawiódł, a nie system sterowania ruchem kolejowym, jest zbyt surowa. Co gorsza dotycząca nie tylko jego samego, ale całą jego rodzinę: żonę i dwóch synów, dla których jest jedynym żywicielem, a także rodziców i teściów, którymi opiekuje się ze względu na zły stan ich zdrowia – powiedział miesięcznikowi „Głos Maszynisty” Leszek Miętek, szef Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce. Prośba o ułaskawienie została wsparta podpisami prawie 12 tys. obywateli.*

Jak dowiedzieliśmy się w Kancelarii Prezydenta RP, prośba w sprawie maszynisty została zgodnie z zapisami kodeksu postępowania karnego przekazana do Prokuratury Generalnej w celu nadania sprawie biegu. „Z dotychczasowych doświadczeń Kancelarii Prezydenta RP wynika, iż średni czas trwania pełnej procedury ułaskawieniowej – uzyskanie opinii sądów orzekających i ewentualne przygotowanie wniosku Prokuratora Generalnego do Prezydenta RP – trwa nie mniej niż od trzech do sześciu miesięcy” – czytamy w informacji otrzymanej przez dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyń” z biura prasowego prezydenta Andrzeja Dudy. ●

Przejścia nie do przejścia

MODERNIZACJE Realizacja prac modernizacyjnych powoduje duże utrudnienia nie tylko w ruchu pociągów, ale również w komunikacji pieszej, co dotyka nie tylko pasażerów zmierzających do pociągów, ale też przechodniów chcących jedynie przekroczyć linię kolejową.

W styczniu 2015 r. z powodu prowadzonej przebudowy stacji Radom zamknięte zostało przejście podziemne, które nie tylko umożliwilo dojeżdżenie do pociągów z osiedla Ustronie, ale również zapewniało najkrótszą drogę z tego największego radomskiego osiedla do centrum miasta. Po zamknięciu dworcowego przejścia pod torami wyznaczono obejście wymagające nadłożenia aż kilometra przez tunel drogowy w ciągu ul. Grzechnarowskiego. Jednocześnie PKP Polskie Linie Kolejowe zapowiedziały, że możliwość przejścia przez radomską stację ponownie zaistnieje w sierpniu 2015 r.

Ostatecznie prowizoryczne przejście przez tory na stacji Radom otwarto we wrześniu 2015 r. Radomian zaskoczyło jednak to, że przejście czynne jest wyłącznie w dni robocze w godz. 7.00-8.00 i 15.00-16.30. Poza tymi godzinami strażnicy miejscy i funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei pilnują, by nikt z tego przejścia nie korzystał. – *Wykonawca stwierdził, że tylko przy obecnym rozwiązaniu jest w stanie zapewnić bezpieczeństwo pieszym* – wyjaśnił radomskiemu wydaniu „Gazety Wyborczej” Karol Jakubowski z centrali PKP PLK.

Trudności z pokonaniem torów pojawiły się również w Tuszczu. W tym mieście możliwość dotarcia do peronów oraz przedostania się na drugą stronę torów docelowo zapewnić ma przejście podziemne, które przejmie funkcję rozebranej już kładki nad stacją. Na okres przejściowy między demontażem kładki a otwarciem przejścia podziemnego stworzono prowizoryczne przejście w poziomie torów. Problem w tym, że przejście to bywa blokowane przez stojące składy towarowe.



W sytuacji zablokowania przejścia mieszkańcy Tuszczu, chcący dostać się na drugą stronę torów oraz spieszący do pociągów pasażerowie z północnej części miasta, zmuszeni są obchodzić pociąg towarowy po torowisku.

Warto podkreślić, że każdy przypadek postoju pociągu na przejściu przez tory stanowi naruszenie obowiązującej na sieci PKP PLK „Instrukcji Ir-1 o prowadzeniu ruchu pociągów”. Instrukcja ta w paragrafie 37. mówi, że miejsca zatrzymania powinny być wyznaczane tak, by pociągi nie blokowały przejść przez tory oraz nie stanowiły przeszkody dla podróżnych przechodzących do pociągów czy budynku dworca. ●

Pozegnania z koleją



POLITYKA TRANSPORTOWA W połowie grudnia 2015 r. pociągi regionalne zostaną wycofane z następujących tras: Chełm – Dorohusk w województwie lubelskim, Tomaszów Mazowiecki – Drzewica w województwie łódzkim oraz Wieluń Dąbrowa – Kępno na pograniczu województw łódzkiego i wielkopolskiego.

Urzędy marszałkowskie podjęte decyzje o nadchodzącym wstrzymaniu ruchu pociągów tłumaczą małymi potokami podróżnych. – *Trudno spodziewać się, żeby było dużo pasażerów, jeśli na tych liniach kursują pojedyncze pociągi. Nawet jeśli ktoś chciał korzystać z kolei, to właściwie nie dano mu na to szansy* – mówi Krzysztof Rytel, prezes Centrum Zrównoważonego Transportu. – *Najsukuteczniejszym lekiem na małą liczbę podróżnych jest poprawa oferty przewozowej. Na przykład na linii Poznań – Wągrowiec po podwojeniu liczby pociągów, liczba podróżujących tą linią zwiększyła się trzykrotnie.*

Wycofanie pociągów z 40-kilometrowej trasy Kępno – Wieluń Dąbrowa oznacza, że dostęp do połączeń kolejowych całkowicie utraci położony na tym odcinku powiat wieruszowski, a Wieruszów wydłuży listę polskich miast pozbawionych pociągów pasażerskich. Wynika to z faktu, że wstrzymanie kursowania pociągów regionalnych zbiegnie się ze zmianą obsługi odcinka Wieluń – Kępno przez spółkę PKP Intercity. Obecnie na stacji Wieruszów Miasto zatrzymuje się codzienny pociąg TLK „Noteć” relacji Katowice – Poznań – Bydgoszcz, który w połowie grudnia 2015 r. przestanie kursować. Co prawda, na 2016 r. zaplanowano kursowanie odcinkiem Wieluń – Kępno nocnego pociągu TLK „Urania” z Krakowa do Kołobrzegu – jednakże skład ten będzie jeździł wyłącznie w majówkę, w długi weekend Bożego Ciała oraz w wakacje. Jednocześnie w planowanym rozkładzie jazdy pociągu TLK „Urania” nie został przewidziany postój w Wieruszowie.

O ile jedno obszary Polski dotyka problem znikających połączeń, o tyle inne dotyka problem demontowania infrastruktury kolejowej. Zapowiedzią demontażu torów jest zapadnięcie decyzji o likwidacji linii kolejowej. 10 września 2015 r. minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak taką decyzję wydała w odniesieniu do 62-kilometrowej linii kolejowej Rokietnica – Międzychód. To oznacza, że ta nieużywana w ruchu pasażerskim od 1999 r. linia wybiegająca z aglomeracji poznańskiej w kierunku północno-zachodnim zostanie rozebrana. Decyzja ministerstwa przekreśla szansę na reaktywację połączeń kolejowych z Poznania przez Pniewy do Międzychodu. Dodajmy, że linia Rokietnica – Międzychód stanowiła fragment najkrótszego ciągu kolejowego między Poznaniem a Gorzowem Wielkopolskim. Kolejna decyzja likwidacyjna zapadła 9 października 2015 r. – tego dnia Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju dało zielone światło dla rozbiórki linii kolejowej Skoki – Janowiec Wielkopolski. ●

Operacje i zabiegi

Fundusze z projektów kolejowych przesuwane są na inne przedsięwzięcia. To jedna z metod na ochronę środków unijnych przed ich zwrotem do Brukseli

Do 31 grudnia 2015 r. należy zakończyć realizację wszystkich inwestycji dotowanych przez Unię Europejską w ramach perspektywy finansowej na lata 2007-2013. Skutkiem nieukończenia prac do Sylwestra 2015 będzie utrata środków unijnych, a co za tym idzie konieczność sfinansowania opóźnionych przedsięwzięć z pieniędzy krajowych.

Na początku października 2015 r. komisarz ds. polityki regionalnej Corina Crețu poinformowała, że z kwoty 4,9 mld euro, jaką Unia Europejska przydzieliła na polskie projekty kolejowe realizowane w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, nasz kraj do września 2015 r. wykorzystał 61%. Tę informację Corina Crețu podała w odpowiedzi na interpelację posła do Parlamentu Europejskiego Tomasza Poręby. Komisarz Crețu swoją odpowiedź zakończyła słowami: „Komisja wielokrotnie wyrażała swoje poważne obawy co do wykorzystania funduszy przeznaczonych na sektor kolejowy. Władze polskie są przekonane co do tego, że fundusze zostaną wykorzystane do końca 2015 r.”.

Tak zwani „eksperti”

Przekonania polskiego rządu nie podzielają zewnątrzni eksperci, którzy kolej określają jako najbardziej problematyczny obszar wykorzystania funduszy unijnych. W raporcie Business Centre Club „Stan wykorzystania funduszy europejskich” z 20 października 2015 r. czytamy, że „najbardziej niepokojąca sytuacja dotyczy realizacji priorytetu VII Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, który w zdecydowanej części dotyczy transportu kolejowego”. Autorzy raportu BCC, dr Jerzy Kwieciński i Bartosz Kalamon, wskazują, iż „stan zaawansowania realizacji projektów kolejowych cały czas się poprawia, ale jest to nadal stan daleki od oczekiwań i poważnie zagraża nam utrata części z przyznanych przez Unię Europejską na ten cel środków, którą szacujemy na 2 do 5 mld zł”.

Osoby ostrzegające przed groźbą niewykorzystania funduszy unijnych zostały w specjalnym oświadczeniu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe określone mianem „tak zwanych ekspertów”.

Z kolei ustępująca minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak – odpowiadająca zarówno za fundusze unijne, jak i nadzór nad koleją – dane podane przez Corinę Crețu o wykorzystaniu 61% środków na kolej nazwała na antenie Polskiego Radia „bardzo mylną informacją”, dodając: – 61% to jest to, gdzie jest zakończony proces certyfikacji, czyli cały projekt już jest w pełni rozliczony, natomiast zaawansowanie rzeczowe



• Corina Crețu, unijna komisarz ds. polityki regionalnej: od początku perspektywy 2007-2013 do września 2015 r. Polska wykorzystała 61% środków na kolej. Minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak: „To bardzo mylna informacja”.

wynikające z realnych płatności już na dzisiaj wynosi 85%, czyli to są kwoty wypłacone przez PKP PLK ze środków unijnych, czyli znacznie więcej niż 61%, a ostatnie 15% jest już zaawansowane wykonawczo, nie wystawione są tylko faktury. Czekamy na grudzień – tu właściwie możemy tylko obawiać się warunków pogodowych.

Kolej, czyli metro i tramwaje

Maria Wasiak na falach eteru słowem nie wspomniała o tym, że ministerstwo dokonuje przesunięć kolejnych funduszy z projektów kolejowych na projekty z zakresu transportu publicznego w największych aglomeracjach. Środki, które miały trafić na projekty kolejowe, przeznaczane są na refinansowanie inwestycji poza koleją.

Refinansowanie polega na zwiększaniu dofinansowania unijnego do już realizowanych projektów. W tym przypadku dzięki pieniądзом przesuniętych z projektów kolejowych samorządy lokalne odzyskują część wkładu własnego i odzyskane środki mogą przeznaczyć na inne potrzeby.

Refinansowanie to zabieg ratunkowy, który na celu ma uchronienie możliwie największej puli unijnych funduszy przed koniecznością ich zwrotu do Komisji Europejskiej.

Największym beneficjentem operacji refinansowania wywołanej opóźnieniami w inwestycjach kolejowych jest Warszawa. Jak poinformował „Puls Biznesu”, warta w sumie 5,97 mld zł budowa drugiej linii stołecznej metra pierwotnie miała zostać dofinansowana przez Unię Europejską w kwocie 2,7 mld zł, lecz po ostatnich przesunięciach wkład unijny zwiększono do 3,6 mld zł. Część środków, które miały być wydane na

modernizację infrastruktury kolejowej, otrzymały między innymi też Kraków, Łódź, Wrocław, Poznań czy Gdańsk – głównie na refinansowanie projektów związanych z sieciami tramwajowymi.

Takich przesunięć po części dokonano też między projektami kolejowymi – środki z opóźnionych zadań zostały przekierowane na zwiększenie poziomu dofinansowania unijnego do zrealizowanych projektów.

Nieprzewidziana zima

Kolejnym zabiegiem stosowanym w odniesieniu do opóźnionych inwestycji kolejowych jest fazowanie projektów. To operacja polegająca na ograniczeniu realizowanego przedsięwzięcia tylko do tych etapów, co do których jest pewność, że zostaną sfinalizowane przed końcem 2015 r. Etapy zagrożone opóźnieniami przesuwa się natomiast do kolejnej unijnej perspektywy finansowej. Dzięki takiemu podziałowi projektu, spółka PKP PLK unika groźby utraty środków przeznaczonych na realizację całego zadania.

– Procedurze fazowania poddanych zostało dziewięć z 85 projektów kolejowych – powiedział portalowi „Rynek Kolejowy” Piotr Popa, rzecznik prasowy Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Tyle że fazowanie objęło projekty modernizacyjne na takich liniach jak Warszawa – Białystok, Warszawa – Gdynia, Warszawa – Łódź, Poznań – Wrocław czy Kraków – Rzeszów. To oznacza, że opóźnieniami dotknięte zostały właściwie wszystkie kluczowe projekty modernizacyjne z perspektywy 2007-2013.

Są jednak przedsięwzięcia, w odniesieniu do których nie mówi się o fazowaniu, lecz o „przesunięciu zasadniczej części projektu” na perspektywę 2014-2020. To przypadek modernizacji linii Kraków – Katowice. W grudniu 2010 r., po podpisaniu umów z wykonawcami, spółka PKP PLK zapowiedziała, że prace na tej linii zostaną zrealizowane do czerwca 2014 r. Obecnie podawanym terminem zakończenia tej modernizacji jest koniec 2018 r.

W oświadczeniu wydanym dwa miesiące przed terminem zakończenia inwestycji z perspektywy na lata 2007-2013 PKP Polskie Linie Kolejowe zapewniły, że „każdy projekt jest ściśle monitorowany, sprawdzany, ewentualne ryzyka są identyfikowane, a jeśli się pojawią, wprowadzane są działania naprawcze. Dzięki temu możemy dzisiaj deklarować, że jeśli nie wystąpią nieprzewidziane zdarzenia typu powódź czy całkowicie niesprzyjające prowadzeniu prac zimowe warunki, wydamy do końca roku a następnie rozliczymy w całości dostępne PKP PLK dotacje Unii Europejskiej”.

Karol Trammer

Czas rewitalizacji

Jak rewitalizacje uratowały kolej przed utratą dużej części funduszy unijnych

Pierwsze wątpliwości, czy wszystkie zaplanowane projekty kolejowe uda się zrealizować do końca 2015 r. pojawiły się już w drugiej połowie 2010 r. Coraz większe obawy wywoływane były tak z powodu wydłużających się procesów przygotowawczych do przedsięwzięć modernizacyjnych, jak i zwiększających się opóźnień w realizacji już rozpoczętych prac. To wszystko pod coraz większym znakiem zapytania stawiało kwestię pełnego wykorzystania puli funduszy przydzielonych kolei w ramach unijnej perspektywy finansowej na lata 2007-2013.

Kolej na drogi?

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego oraz Ministerstwo Infrastruktury, wówczas będące oddzielnymi resortami, miały odmienne scenariusze rozwiązania tego problemu.

Zarządzające funduszami unijnymi Ministerstwo Rozwoju Regionalnego dążyło do tego, by istotną część środków pierwotnie przysługujących kolei jak najszybciej przesunąć na finansowanie projektów drogowych. W Ministerstwie Infrastruktury, głównie siłami wiceministra ds. kolei Andrzeja Massela, rozpoczęto natomiast starania na rzecz stworzenia listy przedsięwzięć kolejowych alternatywnych wobec opóźnionych modernizacji.

Tą alternatywą miały stać się tak zwane rewitalizacje linii kolejowych. O ile modernizacje oznaczają całkowitą przebudowę linii kolejowej, czyli *de facto* jej rozbiórkę i budowę od nowa wraz z przeprojektowaniem układów torowych na stacjach czy instalacją nowych systemów sterowania ruchem. Natomiast przy rewitalizacjach zakres prac ograniczony jest do tych części infrastruktury, których stan w sposób rzeczywisty ogranicza prędkość pociągów. A więc przede wszystkim toru, podtorza oraz mostów i przepustów. Za sprawą ograniczonego zakresu prac unika się czasochłonnych procedur związanych z uzyskiwaniem ocen oddziaływania na środowisko czy pozwoleń na budowę.

Sceptycyzm realistki

Na początku 2011 r. przedstawiciele resortu infrastruktury rozpoczęli rozmowy z urzędnikami Komisji Europejskiej na temat zmian w programie inwestycji kolejowych uwzględniających możliwość finansowania ze środków unijnych nie tylko modernizacji, ale również i rewitalizacji.

Stojąca na czele Ministerstwa Rozwoju Regionalnego Elżbieta Bienkowska nie ukrywała sceptycyzmu dla koncepcji resortu infrastruktury. Tak mówiła Polskiej Agencji Prasowej w lutym 2012 r.: – *Jestem realistką i uważam, że raport nie pokaże, że jest w tym momencie potencjał projektów na kolei, które mogą zakończyć się do 2015 r.*



● Maj 2013 r., rewitalizacja odcinka Skarżysko-Kamienna - Radom. Prace remontowe między stacjami Jastrząb i Rożki.

W marcu 2012 r. raport wykonany na zlecenie Komisji Europejskiej wykazał, że o ile rzeczywiście występują problemy z terminowością w przypadku modernizacji umieszczonych w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, o tyle przystąpienie do realizacji przedsięwzięć rewitalizacyjnych daje możliwość przygotowania i wykonania prac do 2015 r.

W efekcie na ogłoszonej w listopadzie 2012 r. zaktualizowanej liście projektów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 znalazły się przedsięwzięcia rewitalizacyjne dla linii: Kozłowski – Częstochowa, Częstochowa – Fosowskie, Inowrocław – Toruń – Jabłonowo Pomorskie, Kalety – Kluczbork, Zawiercie – Jaworzno-Szczakowa oraz Opole Groszowice – Błotnica Strzelecka.

Następnie w sierpniu 2013 r. listę rozszerzono o rewitalizację kolejnych dwóch ciągów: Rybnik – Chałupki i Kluczbork – Ostrzeszów.

Wartość dodana

W okresie toczących się ustaleń z Komisją Europejską pozytywny klimat dla rewitalizacji wytworzyły napływające informacje o efektach osiąganych podczas tego typu prac prowadzonych między innymi na trasach Bydgoszcz – Tczew czy Radom – Skarżysko-Kamienna (przedsięwzięcia te zostały sfinansowane z budżetu państwa).

Po pierwsze, rewitalizacje te pokazały, że możliwe jest osiągnięcie całościowej poprawy stanu linii kolejowej w czasie kilkukrotnie krótszym aniżeli w przypadku modernizacji. Po drugie, widać było, że w czasie robót rewitalizacyjnych nie zachodzą

tak drastyczne utrudnienia w ruchu pociągów jak w podczas prac modernizacyjnych.

I wreszcie po trzecie, okazało się, że w wyniku prac rewitalizacyjnych możliwe jest nie tylko przywrócenie prędkości osiąganą przed degradacją linii, lecz nawet jej wyraźne zwiększenie. Mianowicie rewitalizacja ciągu Radom – Skarżysko-Kamienna zapewniła osiągnięcie prędkości 110-120 km/h, podczas gdy wcześniej pociągi nigdy nie kursowały tą linią szybciej niż 100 km/h. O jeszcze lepszych efektach można mówić w przypadku ciągu Bydgoszcz – Tczew, w którym prędkość pociągów w poziomie 40-80 km/h udało się na dużej części odcinków podnieść do 140-160 km/h, podczas gdy historycznie pociągi jeździły tu najszybciej 120 km/h. Tym samym stało się jasne, że rewitalizacje mogą zapewniać nie tylko przywrócenie dawnych parametrów linii, ale wręcz pewną wartość dodaną. Wartość, która stanowi pożądaną cel finansowania inwestycji z funduszy Unii Europejskiej.

A co w obecnym czasie chyba najistotniejsze, rewitalizacje – które w 2012 i 2013 r. zostały wpisane do Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 – nie zostały dotknięte problemem opóźnień, które dziś powodowałyby niepewność rozliczenia inwestycji.

Karol Trammer

● W artykule wykorzystano dane z tekstów Andrzeja Massela z „Techniki Transportu Szynowego”: „Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce” (nr 1-2/2014) oraz „Inwestycje rewitalizacyjne w ramach POIiŚ - zagadnienia techniczne i formalno-prawne” (nr 4/2014)

Ominąć modernizację

Najpierw zapewnienie tras objazdowych i dopiero wtedy początek prac modernizacyjnych na magistralach - zapowiadają PKP Polskie Linie Kolejowe

Realizację prac modernizacyjnych na głównych magistralach poprzedzać ma przygotowanie alternatywnych ciągów objazdowych – o przyjęciu tej zasady poinformowały PKP Polskie Linie Kolejowe.

Zgodnie z tą formułą w drugiej połowie września spółka PKP PLK ogłosiła dwa przetargi na wyremontowanie linii kolejowych, które w nadchodzących latach mają posłużyć za objazdy modernizowanych magistral.

Większy nacisk na objazdy

28 września 2015 r. ogłoszono przetarg na przeprowadzenie remontu 51-kilometrowego odcinka Łuków – Parczew. Efektem prac ma być podniesienie prędkości maksymalnej z 30 km/h do 80 km/h dla pociągów towarowych i do 120 km/h dla pociągów pasażerskich. Jednocześnie zwiększony ma zostać dopuszczalny nacisk osiowy, co umożliwi kursowanie tym odcinkiem ciężkich składów towarowych.

Po poprawieniu parametrów technicznych odcinek Łuków – Parczew ma stać się fragmentem alternatywnego ciągu dla magistrali Warszawa – Lublin, której modernizacja ma się rozpocząć w 2017 r.

Obok odcinka Łuków – Parczew, na ciąg objazdowy złożą się zmodernizowana magistrala E20 między Warszawą a Łukowem oraz linia z Parczewa do Lublina, której modernizacja została przeprowadzona w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2007-2013.

Alternatywy dwie

18 września 2015 r. spółka PKP PLK ogłosiła przetarg na wyremontowanie linii Siedlce – Czeremcha, Czeremcha – Białystok oraz Ostrołęka – Łapy. Linie te mają zapewnić dwa ciągi objazdowe dla linii Warszawa – Białystok podczas planowanego na nadchodzące lata etapu modernizacji realizowanego na odcinku Sadowne Węgorzkie – Białystok.

Efektem prac na liniach objazdowych będzie zapewnienie sprawnej modernizacji strategicznej linii Warszawa – Białystok oraz minimalizacja utrudnień dla przewozów pasażerskich i towarowych w czasie tej inwestycji – mówi Marcin Mochocki, członek zarządu PKP PLK ds. realizacji inwestycji.

Zgodnie z założeniami spółki, na modernizowanej linii Warszawa – Białystok priorytet otrzyma ruch pasażerski, składy towarowe będą natomiast kierowane dwoma ciągami alternatywnymi: Warszawa – Siedlce – Czeremcha – Białystok oraz Warszawa – Tłuszcz – Ostrołęka – Łapy – Białystok. Na potrzeby wytyczenia tych alternatywnych ciągów zostanie wyremontowanych około



• Zapomniana stacja Kurpie na linii Ostrołęka – Łapy. Tędy ma przebiec jeden z alternatywnych ciągów na czas drugiego etapu modernizacji linii Warszawa - Białystok.

250 km linii. Efektem prac na liczącym 167 km ciągu Siedlce – Czeremcha – Białystok ma być zwiększenie dopuszczalnych nacisków osiowych oraz podwyższenie prędkości maksymalnej. W przypadku 89-kilometrowej linii Ostrołęka – Łapy planowane prace umożliwią przywrócenie tej trasy do stanu używalności. Obecnie bowiem na liczącym 47 km odcinku tej linii między stacjami Śniadowo i Sokoły z powodu złego stanu technicznego w ogóle nie dopuszcza się ruchu pociągów.

Rehabilitacja kolei

Efektem poprawy stanu infrastruktury na ciągach alternatywnych wobec magistral Warszawa – Białystok i Warszawa – Lublin będzie nie tylko stworzenie możliwości objazdów na czas prac modernizacyjnych, ale jednocześnie mająca znaczenie w dłuższej perspektywie rehabilitacja sieci kolejowej we wschodniej części Polski.

Sieć kolejowa na wschodzie zawsze charakteryzowała się znacznie mniejszą gęstością niż na zachodzie kraju. Problem ten w ostatnich dekadach został spotęgowany degradacją stanu linii kolejowych w wyniku braku utrzymania i napraw, przez co doszło do wydłużenia się czasów jazdy i obniżenia przepustowości.

Część ciągów została wyłączona z eksploatacji – mowa między innymi o 64-kilometrowym odcinku od Grabowa do Wielbarka na linii Ostrołęka – Szczytno czy o wspomnianym już nieczynnym odcinku

linii Ostrołęka – Łapy. Co więcej, część linii zapewniających spójność sieci na wschodzie Polsce została zdemontowana (*casus* odcinka Sokołów Podlaski – Małkinia).

Zemsta na wschodzie

Stan niewydolności, do którego została doprowadzona sieć kolejowa na wschodzie Polski, poważnie zemścił się w październiku 2014 r. Przypomnijmy, że wówczas, dla nadrobienia opóźnień w realizacji prac modernizacyjnych, podjęto nagłą decyzję o całkowitym wstrzymaniu ruchu pociągów na odcinku linii Warszawa – Białystok między Tłuszczem i Małkinią. Decyzja podjęta została bez uprzedniego zapewnienia ciągów alternatywnych.

W tej sytuacji spółka PKP Intercity rozważała skierowanie pociągów łączących Warszawę z Białymstokiem objazdem przez Siedlce i Czeremchę. Przewoźnik stanął jednak w obliczu ograniczeń prędkości i małej przepustowości na tym ciągu. W efekcie szybko zrezygnował z wdrożenia tej koncepcji, a jego pasażerowie zostali skazani na ponad rok na korzystanie z autobusów zastępczych.

Z kolei przewoźnicy towarowi zderzyli się z koniecznością wytrasowania pociągów po nieprzygotowanych liniach cechujących się słabymi parametrami. To dodatkowo obniżyło i tak bardzo niską prędkość przewozu ładunków na polskiej sieci kolejowej.

Karol Trammer

Do kolejnych samorządów trafiają wnioski Warszawskiej Kolei Dojazdowej o wydanie zezwoleń na wycinkę drzew.

1 października 2015 r. wystąpienie o zgodę na usunięcie rosnących przy przystanku Malichy 23 lip, klonów, akacji i osiki wpłynęło do starostwa powiatowego w Pruszkowie. Dwa dni wcześniej do grodzkiego ratusza trafił wniosek o wydanie zezwolenia na wycinkę 83 drzew rosnących przy stacji Grodzisk Mazowiecki Radońska. 18 września do urzędu miejskiego w Podkowie Leśnej nadeszło pismo od prezesa WKD Grzegorza Dymeckiego z sugestią, aby w ramach rozpoczętych prac rewitalizacyjnych w Parku Przyjaźni Polsko-Węgierskiej usunięte zostały wszystkie drzewa rosnące w szerokim na 15 metrów pasie przylegającym do torów „wukadki”.

Wnioski WKD o wydanie zgód na wycinki dotarły też do urzędów gmin Brwinów, Michałowice i Pruszków oraz do urzędu warszawskiej dzielnicy Włochy. – *Od 22 maja do 1 października 2015 r. skierowaliśmy 11 wystąpień na łączną liczbę ponad 170 drzew* – mówi Krzysztof Kulesza z WKD.

Drzewa, czyli nieprawidłowości

We wnioskach o wycinkę Warszawa Kolej Dojazdowa powołuje się na paragraf 1. rozporządzenia ministra infrastruktury z 7 sierpnia 2008 r., głoszący, że „w sąsiedztwie linii kolejowych drzewa i krzewy mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 15 metrów od osi skrajnego toru”.

Spółce WKD złamanie tego przepisu zarzucił Urząd Transportu Kolejowego po kontroli przeprowadzonej w lutym 2015 r. Zakres tej kontroli obejmował następujące kwestie: przygotowanie pociągów do drogi, realizacja przewozów, spełnianie wymagań bezpieczeństwa, posiadanie dokumentów przez maszynistów oraz przestrzeganie praw pasażerów. Urzędnicy z warszawskiego oddziału terenowego UTK w wystąpieniu pokontrolnym stwierdzili: „Działalność spółki oceniono jako niezgodną z obowiązującymi przepisami”.

Jak dalej czytamy w dokumentach urzędu, „w trakcie przeprowadzonej kontroli stwierdzono nieprawidłowości na linii kolejowej Warszawa Śródmieście WKD – Grodzisk Mazowiecki Radońska w postaci usytuowania drzew i krzewów w sąsiedztwie linii kolejowej”.

Pracownicy UTK wskazali 61 lokalizacji wzdłuż 33-kilometrowej linii WKD z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego, w których drzewa rosną w odległości mniejszej niż 15 metrów od torów. Kilka z lokalizacji ma nawet ponad kilometr długości. Mowa między innymi o szpalerach drzew wzdłuż torów między przystankami Reguły i Malichy, o przejściu linii przez miasto-ogród Podkowa Leśna czy o śródleśnym odcinku Podkowa Leśna Zachodnia – Kazimierówka.

Liście zanieczyszczają

Echo lutowej kontroli zabrzmiało 22 maja 2015 r., gdy do dyrekcji Warszawskiej Kolei Dojazdowej w Grodzisku Mazowieckim nadeszło pismo z decyzją prezesa Urzędu

Paragraf na drzewo

Warszawska Kolej Dojazdowa zabiera się za usuwanie drzew rosnących bliżej niż 15 metrów od torów.

Do wycięcia może być nawet około dwa tysiące drzew



• Urząd Transportu Kolejowego wskazał 61 miejsc, gdzie drzewa rosną zbyt blisko torów linii WKD i nakazał ich wycinkę. Nielegalne drzewa między Otrębusami i Podkową Leśną.

Transportu Kolejowego Krzysztofa Dyla (z jego upoważnienia pismo podpisał Paweł Bedyński, dyrektor departamentu nadzoru w UTK). W treści decyzji napomniano, że drzewa rosnące bliżej niż 15 metrów od toru zagrażają bezpieczeństwu ruchu kolejowego: „Zaniedbanie usuwania drzew wiąże się ze zwiększonym ryzykiem ich powalenia. (...) Niewłaściwe utrzymanie zieleni w pobliżu toru kolejowego wpływa również na obniżenie widoczności z kabiny maszynisty. Nadto spadające liście i gałęzie zanieczyszczają podsypkę, obniżając jej parametry użytkowe”.

„Nakazuję usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości” – obwieścił w imieniu szefa UTK Paweł Bedyński i nakazał spółce WKD przeprowadzenie wycinek do 1 marca 2016 r. Wedle wstępnych szacunków, wycinką zagrożonych jest w sumie aż około 2 tys. drzew rosnących za blisko torów.

Ekspresowa wycinka

W czerwcu 2015 r. prezes WKD Grzegorz Dymecki wystąpił do Urzędu Transportu Kolejowego z wnioskiem o zmianę decyzji, sugerując objęcie nią wyłącznie drzew chorych, zamierających oraz znacząco pochylonych w stronę torów: „Ograniczenie wycinki roślinności pozwoli zachować dalej specyficzny charakter linii i specyficzny krajobraz przy zachowaniu bezpiecznego prowadzenia ruchu”.

Urząd odpowiedział w połowie września 2015 r., że konieczna jest wnikliwa analiza sprawy, przez co odwołanie zostanie rozpatrzone do końca listopada 2015 r. Mimo to spółka WKD nie ustąpiła w kierowaniu do samorządów wniosków o zgody na wycinki.

– *Nie rozumiemy pośpiechu WKD, która, pomimo odwołania się od decyzji UTK,*

lawinowo składa wnioski o wycinkę drzew – mówi Łukasz Dąbrówka z inicjatywy społecznej „Ratuj drzewa przy WKD” (www.kolejnadrzewa.pl)

W pierwszych dniach października 2015 r. opinię w całej sprawie wyraziła Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Kierujący tą instytucją Michał Kielsznia stoi na stanowisku, że paragraf 1. rozporządzenia ministra infrastruktury z 7 sierpnia 2008 r. „nie stanowi bezpośredniego nakazu wycinki drzew”, lecz „stanowi przede wszystkim normę techniczną dotyczącą projektowania zieleni wzdłuż torów kolejowych”. Kielsznia stwierdza ponadto, że przy braku konkretnych przypadków ograniczania widoczności sygnałów, zasłaniania pociągów czy utrudniania eksploatacji urządzeń, drzewa nie powinny być usuwane.

Opinia szefa GDOŚ została przesłana do samorządów, w których spółka WKD złożyła wnioski o zgodę na usunięcie drzew. Mimo to do WKD sphywają z samorządów pierwsze zezwolenia na wycinki. – *Dotychczas spółka otrzymała odpowiedzi od Urzędu Dzielnicy Warszawa Włochy oraz Urzędu Gminy Grodzisk Mazowiecki obejmujące zgodę na przeprowadzenie wycinki drzew – poinformował nas w drugiej połowie października Krzysztof Kulesza z WKD.*

Małgorzata Pachecka z inicjatywy „Ratuj drzewa przy WKD”: – *Dla nas kluczowe jest, aby drzewa nie zostały wycięte w przeddzień zmian do rozporządzenia, w momencie gdy jego ułomności zostały wreszcie dostrzeżone i startują prace nad jego zmianą. Wystąpiliśmy bowiem do ministra infrastruktury i rozwoju oraz ministra środowiska o pilną zmianę rozporządzenia, wyłączając lokalne linie małych prędkości z tej regulacji.*

Karol Trammer

WYCIEZKI OSOBISTE

- pisze Przechodzień

Mylił się

Kiedyś wagony towarowe miały specjalne, zresztą nieogrzewane i zbite z desek budki, gdzie siedział hamulcowy. Na umówiony sygnał z lokomotywy każdy z tych ludzi hamował wagon, kręcąc specjalnym kołem, a potem znowu na sygnał, hamulec zwalniał. W dzieciństwie, na stacji Przetycz koło tartaku, miło rozmawiałem z panem hamulcowym. Mówił, że jego zawód jest doskonały, bo jest potrzebny zawsze i zawsze będzie. Jak widać, mylił się.

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

- wybór: Olga i Marcin Rudziński

„Zaraz po Bożym Narodzeniu wyjeżdżali na Ziemię Odzyskaną pierwsi z tej okolicy osadnicy. Dołączyłem do nich i tak znalazłem się na dworcu we Wrocławiu, gdzie wyszedłem z wagonu do kiosku. Pociąg ruszył nagle i nim zorientowałem się w sytuacji, byłem sam i bez tłumaczka podróznego. Wskoczyłem więc do następnego pociągu, który jak mi się zdawało podążał za tym. Gdzie pojechali moi koledzy, tego nie wiem do dzisiaj? Straciliśmy kontakt, a nie starałem się go odzyskać. Mój pociąg kończył bieg w Głogowie, więc z konieczności wysiadłem i poszedłem do miasta, które nie istniało. Leżała natomiast ogromna przestrzeń świeżego cementarzyska. Co kryły w sobie sterty zwalonego betonu i cegły – tego chyba nie da się nigdy ustalić”.

Piotr Rudnicki*,
„Awans Pokolenia”
(w zbiorze wspomnień
„Mój dom nad Odrą”)

*żagański nauczyciel, który na Ziemi Zachodnie przyjechał z okolic Krasnegostawu

POD DOBRĄ PRASĄ

- pisownia oryginalna

„PKP Intercity nie tylko zawiozło uczestników do Trójmiasta, ale również zaprosiło do specjalnie przygotowanej strefy relaksu i przekonywało, że warto podróżować koleją. Oj, działo się!”.

Źródło:

miesięcznik „W podróży”

Wydawca: KOW sp. z o.o.

WIDOCZNIE



OD BAŁTYKU PO TATRY

- kolejowa księga imion

„Regalica” Szczecin – Zielona Góra

Rzeka Odra w okolicach Szczecina dzieli się na wiele nurtów, odnóg i ramion. Jedną z odnóg to Regalica. Regalica dzieli Szczecin na część lewobrzeżną ze Śródmieściem i Dworcem Głównym i tak zwane Prawobrzeże, na które składają się dzielnice Dąbie, Podjuchy czy Zdroje. Od Regalicy nosi nazwę jeden z pociągów regionalnych kursujących w relacji Szczecin Główny – Zielona Góra. Oprócz pociągu nazwę Regalica nosi także jeden z kluczowych punktów szczecińskiego węzła kolejowego – posterunek odgałęźny Regalica. Nad rzeką Regalicą przebiega jedna z technicznych ciekawostek Szczecina: kolejowy most zwodzony. Jednym z pociągów przekraczających Regalicę tym mostem jest „Regalica”.