

AKTUALNOŚCI - TRANSPORT I DROGI

25/11/2023 01:24, aktualizacja: 27/11/2023 08:30 | Zamieścił: Tomasz Opaliński, Autor: Tomasz Opaliński

Na właściwych torach



Autor: KM

25 listopada obchodzimy Dzień Kolejarza. Tradycja tych obchodów sięga XIX wieku.

To szansa na zaprezentowanie historii kolei, pracy na zapleczu, konkursów czy prezentacji nowoczesnego i historycznego taboru. To również okazja do awansowania i odznaczenia pracowników np. odznaką honorową Zasłużony dla Kolejnictwa, ustanowioną przez Radę Ministrów w 2000 r.

W tym roku możemy też świętować nagrody dla Mazowsza. Podczas XIII Kongresu Kolejowego, 15 listopada, spółka „Koleje Mazowieckie – KM” po raz drugi otrzymała „Zieloną Nagrodę Kolejową”. Docenione zostały działania spółki na rzecz ekologicznego rozwoju firmy. Wśród laureatów nagród nie zabrakło również przedstawicieli samorządu województwa. Nagrodę otrzymał marszałek Adam Struzik za podejmowane na rzecz kolei działania, których motywacją jest troska o środowisko. W jego imieniu nagrodę odebrał Dariusz Grajda, prezes Związku Samorządowych Przewoźników Kolejowych.

Mazowsze stawia na kolej

Dlaczego? Bo koleją podróżuje się szybko, wygodnie i ekologicznie. Dziś w województwie mazowieckim mamy 1716 km linii kolejowych, w tym 606 km jednotorowych i 1110 km dwu- i więcej torowych, w sumie 1413 km linii zelektryfikowanych (dane GUS z 2021 r.).

Po kolei

Podobno kolej jest tak stara jak... koleiny. Coś w tym jest, skoro za jej początki uważa się koleje konne, wykorzystujące wyżłobienia w kamiennych płytach, powstałe m.in. na niektórych mocno obciążonych drogach dojazdowych do Rzymu. Jednocześnie kolej zawsze była symbolem postępu i cywilizacji, które docierały właśnie tam, gdzie budowano nowe „żelazne drogi” – od kolei transsyberyjskiej, po wyznaczające nowe granice podbojów linie kolejowe na Dzikim Zachodzie.

Na Mazowszu pierwsza była Kolej Warszawsko-Wiedeńska, zwana również Drogą Żelazną Warszawsko-Wiedeńską – linia kolejowa łącząca Warszawę z granicą zaboru austriackiego (Galicją). Była pierwszą linią kolejową na ziemiach ówczesnego Królestwa Polskiego i drugą w Imperium Rosyjskim.

Projekt budowy linii kolejowej z Warszawy do granicy z zaborem austriackim powstał już w 1835 r. W 1840 r. rozpoczęto roboty na odcinku z Warszawy do Skierniewic. Początkowo rozważano wybór powozów ciągniętych po szynach przez konie, ostatecznie zdecydowano się na nowoczesną trakcję parową. W listopadzie 1844 r. ukończono pierwszy odcinek linii z Warszawy do Pruszkowa. 28 listopada przejechał nim pierwszy pociąg wiozący namiestnika Królestwa i zaproszonych gości. Podróż trwała 26 minut, a powrotna 20 minut. Rok później ukończono odcinek do Grodziska Mazowieckiego i otwarto kolej do użytku. W 1848 r. otwarto odcinek do granicy w Maczkach (dziś dzielnica Sosnowca).

Cała linia miała długość 327,6 km i posiadała 27 stacji, a była to więc najdłuższa jednorazowo budowana linia w Europie. Jako wyjątek wśród kolei na obszarze Cesarstwa Rosyjskiego miała ona szerokość toru 1435 mm (standard w większości państw Europy i na współczesnych kolejach polskich) zamiast przyjętej w Rosji szerokości 1524 mm. W pierwszym roku funkcjonowania kolei przewieziono 143 600 pasażerów. W 1912 roku Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska została przez rząd rosyjski upaństwowiona. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości została włączona do systemu kolei polskich.

Po drugiej stronie Wisły

W pierwszej połowie XIX w. kolej działała już na terenach wszystkich zaborów, umożliwiając przejazd nawet między nimi. Jednak droga żelazna na terenie Królestwa Polskiego wciąż nie przekroczyła linii Wisły. Zapewne dlatego, że przeciwnikiem takich „podejrzanych zagranicznych wynalazków” był car Mikołaj I, który uważał, że zakłóca spokój jego państwa i obywateli. W końcu jednak powstała Kolej Warszawsko-Petersburska – linia, łącząca Warszawę z Petersburgiem według wytyczonej przez cara trasy.

W 1895 r. Kolej Warszawsko-Petersburska została wykupiona i upaństwowiona przez rząd carski. W 1915 r. wojska rosyjskie dokonały całkowitej ewakuacji taboru i urządzeń kolejowych oraz personelu kolejowego i celnego, przeprowadzając również planowe zniszczenie wielu budynków dworcowych, obiektów i budowli inżynieryjno-technicznych. Po odzyskaniu niepodległości sieć kolejowa musiała być zorganizowana praktycznie od nowa.

Więcej w artykule [Sentymentalna podróż koleją.](#)

Dojechać do stolicy

Trudna sytuacja demograficzna Warszawy, która zaludniała się w niezwykle szybkim tempie, zaowocowała planami budowy – jeszcze przed pierwszą wojną światową – podmiejskich kolei dojazdowych. I choć wybuch wojny sprawił, że projekt musiał zostać odłożony, to już w 1918 r. powstała spółka „Siła i Światło”, która zajęła się reaktywacją koncepcji.

Nastawiono się na pasażerów dojeżdżających do pracy do Warszawy. Aby skrócić czas dojazdu i uniknąć przesiadek, linię Elektrycznych Kolei Dojazdowych (EKD) wprowadzono systemem tramwajowym do samego centrum miasta.

Nowo otwarta linia spotkała się z entuzjastycznym przyjęciem mieszkańców. Kierownictwo EKD duży nacisk kładło na jak największą niezawodność, regularność i punktualność kursowania pociągów. Linia stała się jedną z najpункtualniejszych linii kolejowych w Polsce. Jeszcze przed wojną krążyły anegdoty, że według pociągów EKD „można było nastawiać zegarki”.

Działania wojenne we wrześniu 1939 r. spowodowały spore zniszczenia infrastruktury na terenie Warszawy. Ogromny zapał i ofiarność pracowników EKD umożliwiły przywrócenie kursowania pociągów na całej trasie do centrum Warszawy już w początkach listopada 1939 r.

Po zakończeniu wojny środek był to pierwszy masowej komunikacji w Warszawie. EKD, chcąc ułatwić mieszkańcom okolic podwarszawskich dojazd do stolicy, powzięły decyzję o uruchomieniu własnej uzupełniającej komunikacji samochodowej. Pod koniec 1947 r. linie autobusowe EKD miały długość ponad 300 km na powierzchni 2600 km². Nie wiadomo, jak wszystko potoczyłoby się dalej, gdyby nie decyzja o przekształceniu EKD w przedsiębiorstwo państwowe.

W 2001 r. rozpoczęła działalność jako samodzielny podmiot Warszawska Kolej Dojazdowa (WKD). Sześć lat później zostaje ona przekształcona w spółkę samorządową. Przetarg ogłoszony przez PKP SA na sprzedaż udziałów Spółki PKP WKD Sp. z o.o. wygrało Konsorcjum Samorządowe w składzie: Samorząd Województwa Mazowieckiego, Urząd Miasta Stołecznego Warszawy oraz sześć gmin leżących na trasie WKD.

Samorząd ciągle inwestuje w spółkę: od 2023 r. pociągi WKD jeżdżą po nowym drugim torze. To pierwszy element kompleksowej modernizacji infrastruktury kolejowej na odcinku Podkowa Leśna–Grodzisk Mazowiecki. Całkowita wartość projektu to ponad 150 mln zł, a na jego realizację spółka pozyskała środki unijne – 74,5 mln zł w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Z WKD codziennie korzysta 18 291 pasażerów (dane za 2022 r.). Mimo przekształceń i zmian jedno jest niezmiennie: punktualność. Według raportu Urzędu Transportu Kolejowego „Punktualność pociągów w 2021 r.” z najlepszym wynikiem wskaźnika punktualności pociągów w Polsce plasuje się nasza „wukadka”: 99,45 proc. pociągów przyjechało na stacje docelowe bez opóźnienia.

Więcej w artykule [Trochę tramwaj, trochę pociąg](#).

Koleje po mazowiecku

Przez ponad 70 lat za transport kolejowy w naszym kraju odpowiedzialne były Polskie Koleje Państwowe. Dopiero w 2000 r. ustawa sejmowa umożliwiła samorządom organizację transportu kolejowego na terenie własnego województwa.

W 2004 r. została utworzona spółka Koleje Mazowieckie – KM, a od 2008 r. całościowym jej udziałowcem jest Samorząd Województwa Mazowieckiego. Prawie 20 lat temu powołanie pierwszego samorządowego przewoźnika kolejowego było działaniem prekursorskim graniczącym niemal z szaleństwem. Rozpoczynając działalność przewozową, Koleje Mazowieckie obsługiwały 9 linii o łącznej długości 904 km. Tabor, maszyny i urządzenia KM dzierżawiły od spółki Przewozy Regionalne, co było bardzo niekorzystne finansowo. Przez dłuższy czas wynajmowały też maszynistów. Z czasem samorząd wykupił ten dzierżawiony majątek i zaczął doposażanie i modernizację.

Od 2006 roku obecna jest na Mazowszu firma Stadler – wtedy wygrała pierwszy w Polsce przetarg na dostawę 14 pociągów FLIRT (10 dla Mazowsza oraz 4 dla Śląska). Aby zrealizować zamówienie, uruchomiony został zakład produkcyjny Stadler Polska w Siedlcach. Dzięki temu cały tabor zamówiony przez polskich klientów został wyprodukowany na Mazowszu. W Sochaczewie firma uruchomiła nowoczesny obiekt serwisowy, w którym realizowana jest usługa utrzymania oraz obsługa serwisowa nowych pojazdów FLIRT. W tym roku zakończono rekordowe w skali kraju zamówienie – 61 pięciocłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych wraz z usługą ich 18-letniego utrzymania. Było to największe dotychczas zamówienie na pojazdy szynowe na polskim rynku.

Więcej w artykule: [Taka kolej rzeczy](#).

Kolej w czasach wojny i pandemii

Inwestowanie i stabilny rozwój pozwoliły Kolejom Mazowieckim nie tylko przetrwać trudny dla całej gospodarki czas pandemicznego zamknięcia, ale również pomagać najbardziej potrzebującym. Transport publiczny był jedną z tych gałęzi usług, na której pandemia odcisnęła głębokie piętno. Wszyscy przewoźnicy zakończyli 2020 r. z drastycznym spadkiem wyników przewozowych. Tak było też w przypadku Kolei Mazowieckich – z 62,1 mln podróżnych w 2019 r. wyniki spadły do niespełna 42 mln. To efekt zmiany trybu pracy i nauki na zdalny, a także ustanowionych limitów w transporcie publicznym. Mimo trudności przewoźnik dbał o to, by podróżowanie było bezpieczne i komfortowe.

Spółka zaangażowała się także w pomoc uchodźcom po rozpoczęciu przez Rosję wojny z Ukrainą w lutym 2022 r. Do 25 marca obywatele Ukrainy mieli zapewnione nieodpłatne i nieograniczone przejazdy pociągami Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej.

W barwach KM uruchomiono również pociąg humanitarny, aby pomógł w transporcie uchodźców z Ukrainy oraz darów. Pierwszy kurs odbył się już w nocy z 2 na 3 marca. Pociąg wyposażony był w niezbędną, doraźną pomoc – jedzenie, picie, środki higieniczne oraz drobne zabawki dla dzieci.

W sumie zorganizowano 5 kursów pociągu humanitarnego Kolei Mazowieckich przewożącego uchodźców z granicy ukraińskiej na Mazowsze. Skorzystało z nich 3,5 tys. osób, głównie kobiety z dziećmi.

Więcej w artykułach: [Mazowsze pomaga Ukrainie](#) oraz: [Ukraina może na nas liczyć](#).

Kolej - reaktywacja

Rozwój Mazowsza to również walka z wykluczeniem komunikacyjnym, a w jej ramach – również przywracanie do życia nieużywanych linii kolejowych. W tym roku po ponad 20 latach [na kolejową mapę Polski wróciły Chorzele](#). Aby je od nowa uruchomić, przebudowanych zostało 20 obiektów inżynierskich, w tym 6 mostów. Powstało nowe lokalne centrum sterowania ruchem kolejowym (LCS) w Ostrołęce. Całkowity koszt inwestycji to blisko 427 mln zł. Dzięki modernizacji pociągi pasażerskie pojadą z prędkością do 120 km/h, a składy z towarami – do 80 km/h.

To niejedyne reaktywowane połączenie na Mazowszu. Już w drugim roku działalności spółki zostało przywrócone kursowanie pociągów na linii Nasielsk–Sierpc. Przywrócono też połączenia kolejowe między Radomiem a Drzewicą, Kutnem a Płockiem oraz z Warszawy do Góry Kalwarii.

Plus znaczy więcej

Samorząd Mazowsza nie tylko reaktywuje stare, porzucone trasy, ale również myśli o tworzeniu nowych szlaków kolejowych. Przy tak kosztownych inwestycjach kluczem do sukcesu jest współpraca. Widać to przy pracach, które ostatecznie doprowadziły do urzeczywistnienia [projektu rozwoju sieci kolejowej północnego Mazowsza](#). Aby móc w nim uczestniczyć, potrzebna była współpraca wielu podmiotów. Została już podpisana umowa wykonawcza między PKP PLK a miastem i gminą Serock, która jest liderem projektu w ramach programu Kolej+. Zgodnie z deklaracją samorządu Mazowsza, który zarządza Kolejami Mazowieckimi, linię po jej zbudowaniu ma obsługiwać 14 par pociągów na dobę.

Powstanie również [nowa linia kolejowa, którą będzie można dojechać bezpośrednio do portu lotniczego Warszawa/Modlin](#). 6 listopada PKP PLK SA wybrały najkorzystniejszą ofertę na projekt tej linii. Samorząd województwa przeznaczył na realizację przedsięwzięcia ponad 22 mln zł, w tym 9 mln zł na dokumentację projektowo-kosztorysową.

UWAGA

Informacje opublikowane przed 1 stycznia 2021 r. dostępne są na stronie archiwum.mazovia.pl