

# Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu



**PKP CARGO  
NAD PRZEPAŚCIĄ**

## POLITYKA

### Adamczyk wiecznie trwa

Na dokonanych na przełomie września i października 2020 r. zmianach minister infrastruktury Andrzej Adamczyk miał stracić, a ostatecznie zyskał.

Według poprzedzających rekonstrukcję rządu przecieków medialnych, rozważano likwidację resortu kierowanego przez Adamczyka i włączenie spraw infrastruktury do kierowanego przez Jacka Sasina Ministerstwa Aktywów Państwowych, które już sprawuje nadzór właścicielski nad spółkami Grupy PKP.

Andrzej Adamczyk nie tylko przetrwał wraz ze swoim ministerstwem, ale zakres jego kompetencji poszerzył się o sprawy żeglugi śródlądowej, gospodarki morskiej i rybołówstwa. Nawiasem mówiąc, w pierwszym miesiącu po rekonstrukcji sprawy rybołówstwa przesunięto do resortu rolnictwa, a sprawy łączności do resortu aktywów państwowych. Rekonstruowanie rekonstrukcji pokazało, że zmiany w rządzie były przygotowane na kolanie.

Po przejściu kompetencji zlikwidowanego podczas rekonstrukcji Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Andrzej Adamczyk jest teraz odpowiedzialny za przekop Mierzei Wiślanej czy realizację koncepcji rozwoju żeglugi śródlądowej. Biorąc pod uwagę nieudolność Andrzeja Adamczyka we wdrażaniu programu Mieszkanie Plus czy tworzeniu nowego systemu opłat drogowych, pozostaje pytanie, na ile jest on gotowy na przejście odpowiedzialności za kolejne duże przedsięwzięcia.

Nie jest tajemnicą, że o pozycji Andrzeja Adamczyka nie decydują kwestie merytoryczne, lecz jego umocowanie polityczne. Minister infrastruktury to w rządzie Prawa i Sprawiedliwości ostatni człowiek byłej premier Beaty Szydło, która – choć wysłana na polityczną emeryturę do Parlamentu Europejskiego – nadal cieszy się poparciem dużej części działaczy partii, wciąż niezadowolonych z tego, że pod koniec 2017 r. musiała oddać fotel szefa rządu Mateuszowi Morawieckiemu. Trwanie Adamczyka w ministerstwie jest więc ukłonem w stronę frakcji Beaty Szydło.

Nie bez znaczenia jest również to, że Andrzej Adamczyk zaskarbił sobie osobistą wdzięczność Jarosława Kaczyńskiego dbaniem o organizacyjną stronę jego wizyt w Krakowie, dokąd prezes PiS stara się przybyć 18. dnia każdego miesiąca, by w kolejne miesięcznice pogrzebu Lecha i Marii Kaczyńskich odwiedzać ich grób na Wawelu.

Andrzej Adamczyk, pełniący obecnie funkcję od listopada 2015 r., jest już najdłużej urzędującym ministrem odpowiedzialnym za transport i infrastrukturę w III RP, mimo towarzyszących mu niemal od samego początku misji przecieków medialnych o jego dymisji.

Adamczykowi wciąż jednak daleko do długodystansowców z Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Janusz Kamiński w resortie spędził w sumie 16 lat: od 1973 r. do 1989 r. – najpierw jako wiceminister, a od 1981 r. jako minister. Mieczysław Zajfryd był ministrem w latach 1969-1981, z półtoraroczną przerwą na misję w Radzie Wzajemnej Pomocy Gospodarczej w Moskwie. ●



● Linia kolejowa Ostrołęka – Chorzele po przerwaniu prac: zdemontowany tor i zgromadzone materiały, połowa września 2020 r.

## MODERNIZACJE

### Reanimacja rewitalizacji

Co dalej z rewitalizacją linii Ostrołęka – Chorzele? Przypomnijmy, że marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik w kwietniu 2020 r. podjął decyzję, aby z funduszy przeznaczonych na to przedsięwzięcie przenieść 120 mln zł na walkę z epidemią koronawirusa. – Przesunięcie uzyskało akceptację zarówno z Komisji Europejskiej, jak i Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej – mówi Marta Milewska z samorządu województwa. Kwota dofinansowania stopniała z 259 mln zł do 139 mln zł, gdy tymczasem całkowity koszt rewitalizacji wynosi 387 mln zł.

Decyzja o przesunięciu funduszy zapadła w momencie, gdy rozebrano większość starej infrastruktury i zakupiono materiały do dalszych prac: – Przy linii zgromadzono szyny, podkłady, tłuści, a w magazynach umieszczono rozjazdy – mówi Mirosław Siemieniec z PKP Polskich Linii Kolejowych. Pojawiła się groźba, że utrata dużej części wsparcia z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego pogrzebie rewitalizację.

Spółka PKP PLK zwróciła się do samorządu, by na rewitalizację linii Ostrołęka – Chorzele przesunąć fundusze przypisane do wciąż nierozpoczętej budowy linii do lotniska Modlin. – Podjęto decyzję, że środki w wysokości 54 mln zł z projektu budowy linii w Modlinie mogą zostać wykorzystane na linii Ostrołęka – Chorzele. Kwota dofinansowania projektu została więc zwiększona do 193 mln zł – mówi Milewska. – Jednocześnie uzgodniono podział projektu na dwa etapy: pierwszy zostanie sfinansowany w perspektywie 2014-2020, a drugi w perspektywie 2021-2027. Obecnie oczekujemy na złożenie przez PKP PLK aktualnego wniosku o dofinansowanie.

We wrześniu 2020 r. Mazowiecki Urząd Wojewódzki wszczął postępowanie w sprawie wydania decyzji lokalizacyjnej. – Po uzyskaniu decyzji złożone zostaną wnioski o pozwolenia na budowę – mówi Siemieniec. – Rozpoczęcie robót budowlanych planowane jest na wiosnę 2021 r. Ich zakończenie planowane jest na 2022 r.

Taki sam termin otwarcia linii podawano przed zmniejszeniem dofinansowania i podziałem przedsięwzięcia na dwa etapy. ●

## MODERNIZACJE

### Odzyskany przystanek Wygoda

W grudniu 2020 r. między Pilawą a Dęblinem zostanie otwarty nowy przystanek Wygoda – zastąpi on zlikwidowany przystanek o tej samej nazwie, który funkcjonował do czerwca 2017 r., kiedy ruch pociągów na tym odcinku został wstrzymany z uwagi na prace modernizacyjne.

Przy planowaniu modernizacji odcinka Pilawa – Dęblin zdecydowano o likwidacji oddalonego od zwartej zabudowy przystanku Wygoda i w zamian otwarciu nowego przystanku w położonej 1,5 km dalej na północ wsi Grabniak (przystanek Grabniak działa od przywrócenia ruchu w maju 2019 r.). Przeniesienie przystanku wzbudziło sprzeciw mieszkańców wsi Prandocin, dla których oznaczało to spore wydłużenie drogi do pociągu. W 2018 r. mieszkańcom wsi Prandocin, dzięki wsparciu parlamentarzystów PiS, udało się przekonać spółkę PKP PLK do rozszerzenia zakresu trwającej już modernizacji o budowę przystanku Wygoda. Nie umiejscowiono go jednak w dawnej lokalizacji, lecz w lepiej dostępnym miejscu, gdzie zbiegają się drogi z Prandocina, Dębówki i Nowin Życkich.

Mimo przesunięcia przystanku 2 km na południe, zachowana zostanie stara nazwa Wygoda, która nie pochodzi od żadnej z okolicznych miejscowości. Według miejscowej legendy, nazwa pochodzi od wygody, jaką lokalnej społeczności zapewniło otwarcie przystanku w latach 50. XX wieku. ●



## TABOR

**Opóźniony Flirt Kolei Mazowieckich**

Fabryka koncernu Stadler w Siedlcach przekazała Kolejom Mazowieckim jak dotąd tylko 13 spośród 71 elektrycznych zespołów trakcyjnych Flirt3 zamówionych w ramach wielkiego kontraktu zawartego w styczniu 2018 r.

Warta 2,2 mld zł umowa ramowa

Przewiduje dostawę 61 zespołów pięcioczonowych do obsługi linii wybiegających z Warszawy oraz 10 zespołów dwuczłonowych do obsługi tras z Radomia do Drzewicy, Dębłina i Skarżyska-Kamiennej.

Pierwsze składy pięcioczonowe miały zostać przekazane Kolejom Mazowieckim jesienią 2019 r., a zostały dostarczone dopiero w czerwcu 2020 r. Do sierpnia 2020 r. miały zostać zawarte cztery umowy wykonawcze na w sumie 45 składów, a na razie podpisano tylko trzy na łącznie 30 składów. Ponadto termin podpisania ostatniej z pięciu umów wykonawczych, pierwotnie ustalony na marzec 2021 r., przesunięto na styczeń 2022 r.

Dyrektor Marta Jarosińska z koncernu Stadler opóźnienia tłumaczy epidemią koronawirusa: – *Nasi dostawcy informowali o opóźnieniach w dostawach komponentów do produkcji czy nawet konieczności czasowego zamknięcia zakładów. Powodowało to występowanie braków materiałowych, co w oczywisty sposób wpływało nie tylko na opóźnienia w realizacji projektów, ale także na możliwość podejmowania kolejnych zobowiązań wobec naszych klientów. Odnotowaliśmy też zwiększoną absencję pracowników, co dodatkowo zmniejszyło nasze możliwości produkcyjne.*

Umowa wykonawcza na dostawę 10 składów dwuczłonowych nadal nie została podpisana, choć dwa lata temu Koleje Mazowieckie informowały na swojej stronie internetowej, że „zamówienie dotyczące 10 dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych dla obsługi subregionu radomskiego zostanie zrealizowane do końca 2020 r.”. Donata Nowakowska z Kolei Mazowieckich zapewnia, że spółka nie skróciła swojej listy zakupów taborowych: – *Jesteśmy gotowi do zawarcia tej umowy już od jakiegoś czasu i czekamy aż taką gotowość potwierdzi również producent.*

Przedstawicielka Stadlera – który jak dotąd słynął z terminowego realizowania kontraktów – otwarcie mówi, że koncern nie jest gotowy na podpisanie umowy: – *Umowa na pojazdy dwuczłonowe również nie została zawarta z powodów wynikających z wybuchu pandemii koronawirusa. Jest to wydarzenie o charakterze siły wyższej, którego dalszego przebiegu, ani skutków nie jesteśmy w stanie przewidzieć.*

Jak nieoficjalnie dowiaduje się dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”, Stadler dąży do okrojenia kontraktu z Kolejami Mazowieckimi. ●



● Pociąg Flirt3 na stacji Nowy Dwór Mazowiecki.



**Wskaźniki miejscowych ograniczeń prędkości do 160 i 190 km/h** czekają w Sekcji Eksploatacji PKP PLK Warszawa Wschód na ustawienie wzdłuż linii Warszawa – Gdańsk, na której w połowie grudnia 2020 r. prędkość maksymalna ma zostać podniesiona ze 160 do 200 km/h. Ze względu na problemy z instalacją, a potem z uruchomieniem i dopuszczeniem systemu sterowania ruchem ETCS, zwiększenie prędkości na tej linii było już kilkakrotnie przesuwane (pierwsze deklaracje PKP PLK mówiły o 2015 r.). Jeśli teraz obędzie się bez kłopotów, prędkość 200 km/h zostanie wprowadzona w sumie na 113 km tej 328-kilometrowej linii, a najszybszy pociąg pokona trasę z Warszawy Centralnej do Gdańska Głównego w 2 godz. 29 min.

## BEZPIECZENSTWO

**„Nadal igra się z ogniem”**

Rozmowa z **JONASZEM PRZYBYSZEWSKIM**, autorem książki „25 godzina.

Katastrofa kolejowa pod Otlóczynem 1980”

**Karol Trammer: To najtragiczniejsza katastrofa kolejowa w powojennej Polsce. Nad ranem 19 sierpnia 1980 r. pod Otlóczynem skład towarowy**

**zderzył się czołowo z pociągiem pasażerskim. Zginęło 67 osób. Do dziś przyczyny nie są do końca jasne.**

**Jonasz Przybyszewski:** To najlepiej wyjaśniona z niewyjaśnionych katastrof kolejowych. Wiadomo, że prowadzony przez maszynistę i pomocnika skład towarowy po dwóch godzinach oczekiwania na stacji nagle bez zezwolenia wyruszył ze stacji Otlóczyn – wprost na czołowe zderzenie z pociągiem osobowym. Prokuratorzy i członkowie komisji kolejowej niezwykle dokładnie dokonali rekonstrukcji zdarzeń. Ustalenia zamknięto na tym, że maszynista pomiął sygnał „stój”. Jako że maszynista zginął w katastrofie, a pomocnik maszynisty zmarł w szpitalu, można było umorzyć śledztwo. Wciąż tajemnicą jest, dlaczego sygnał „stój” został zignorowany i pociąg odjechał ze stacji.

– **Katastrofa pod Otlóczynem to jeden z aż 1469 wypadków kolejowych, jakie miały miejsce w 1980 r. w Polsce.**

– W 1980 r. dochodziło do średnio czterech dziennie wypadków kolejowych. Zeznania świadków po Otlóczynie jednoznacznie wskazywały na wiele zaniedbań i ogólny brak zainteresowania poprawą bezpieczeństwa na kolei.

– **Czy otloczyńska katastrofa przyniosła otrzeźwienie? Jakie pojawiły się rekomendacje w celu poprawy bezpieczeństwa?**

– Najważniejszym zaleceniem była intensyfikacja wyposażania pojazdów kolejowych w radiotelefony i system radiostop, który pozwala zdalnie zatrzymać pociąg. Technika radiowa już pojawiała się na kolei, ale Otlóczyn przyspieszył te działania. Wciąż jednak na sieci kolejowej są miejsca, których zasięg radiowy nie pokrywa. W takim miejscu doszło w 2010 r. do czołowego zderzenia pociągów na linii Szczecinek – Słupsk.

– **Gdy maszynista wyruszył z Otlóczyna, w pracy był – jak odnotowuje tytuł książki – już 25 godzinę. Dziś to raczej niemożliwe, żeby maszynista pracował tak długo.**

– Przecież dziś zdarza się, że maszyniści pracują w kilku spółkach: kończą służbę u jednego przewoźnika i idą prowadzić pociąg drugiego przewoźnika. A trzeba pamiętać o tym, że w dużej mierze bezpieczeństwo wciąż spoczywa na trzeźwości umysłu i sprawności psychofizycznej człowieka.

– **W 2019 r. wypadków i poważnych wypadków na polskiej kolei było 636.**

– To wciąż bardzo duża liczba, zwłaszcza jeśli weźmiemy pod uwagę, że sieć kolejowa w Polsce skurczyła się o prawie 30%. Od katastrofy pod Szczecocinami w 2012 r. narracja jest taka, że PKP Polskie Linie Kolejowe zdecydowanie postawiły na poprawę bezpieczeństwa ruchu. Niestety nie do końca tak jest.

– **Częścią książki „25 godzina” są badania ankietowe z szeregowymi kolejarzami. Jak temat bezpieczeństwa ruchu wygląda osiem lat po zderzeniu pod Szczecocinami oraz cztery dekady po katastrofie pod Otlóczynem?**

– Nadal igra się z ogniem. Z przeprowadzonych przeze mnie ankiet wynika, że pracowników nakłania się do przymykania oczu na usterki czy do prowadzenia ruchu bez wymaganych obostrzeń. Starsi uczą młodych ignorowania niepokojących kwestii. Ostateczny efekt jest taki, że gdy niestety dojdzie do niebezpiecznego zdarzenia, to decydemtom jeszcze łatwiej jest zrzucić całą winę na szeregowych pracowników. ●



● Jonasz Przybyszewski.



● Książka ukaże się w grudniu 2020 r. nakładem Wydawnictwa Adam Marszałek

Ministerstwo Infrastruktury oraz spółka PKP Polskie Linie Kolejowe miesiącami brnęły w kłamstwa, że kursowanie pociągów między Warszawą a Radomiem będzie przywrócone w 2020 r.: najpierw mowa była o początku roku, potem o czerwcu, następnie o wrześniu, a ostatnio o grudniu. A tak naprawdę na linii Warszawa – Radom są odcinki, na których jeszcze nie zaczęto budować nowych torów.

## Końca nie widać

Modernizacja linii łączącej Warszawę z Radomiem rozpoczęła się w 2007 r. od łączącego 8 km odcinka Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie. Wówczas zapowiadano, że przebudowa całego 100-kilometrowego ciągu zostanie zrealizowana w cztery lata – do 2011 r. Ciągnie się już 13 lat i wciąż nie wiadomo, kiedy się zakończy.

Przetarg na modernizację jednotorowego odcinka Warka – Radom został ogłoszony w październiku 2015 r. Procedury przetargowe przedłużały się, więc umowa z wykonawcą – austriacką firmą Swietelsky Rail – została zawarta dopiero w kwietniu 2017 r. Zgodnie z zapisami umowy, prace projektowe miały zająć półtora roku, a następnie na okres od października 2018 r. do połowy 2021 r. zaplanowano realizację kompleksowych robót modernizacyjnych wraz z dobudową drugiego toru. Po podpisaniu umowy spółka PKP PLK informowała, że całkowite zamknięcie ruchu na odcinku Warka – Radom potrwa od pierwszego kwartału 2019 r. do pierwszego kwartału 2020 r. Ruch pociągów wstrzymano w marcu 2019 r. (początkowo autobusy zastępcze jeździły między Strzyżyną a Radomiem, a od lipca 2019 r. kursują już na całym odcinku Warka – Radom).

## Czary prezesa PKP PLK

Do otwarcia ruchu nie dojdzie w tym roku – prezes PKP PLK Ireneusz Merchel przyznał to dopiero 11 września 2020 r. na spotkaniu odbywającym się w Ministerstwie Infrastruktury. – *Mamy nagrany film, jak wygląda budowa, żeby nam nie opowiadali czarów* – mówił, idąc na to spotkanie, poseł Prawa i Sprawiedliwości Marek Suski. Po wyjściu z ministerstwa relacjonował, że prezes PKP PLK zapewnił, że pociągi pojadą w kwietniu lub maju 2021 r.

Problem w tym, że spółka PKP PLK wciąż nie dysponuje wszystkimi pozwoleniami na budowę. Merchel przyznał to 16 września 2020 r. w sejmie: – *Pięć lub sześć miesięcy od uzyskania pozwolenia na budowę będzie gotowa przejezdność, przynajmniej po jednym torze. Pozwolenie może nam się przytrafić w warunkach zimowych i możemy mieć problem. Jeżeli będzie faktycznie zima, to wszystko nam się przesunie* – mówił prezes PKP PLK na posiedzeniu komisji infrastruktury, gdy przycisnął go radomski poseł Koalicji Obywatelskiej Konrad Frysztak. Poseł zwrócił się do Najwyższej Izby Kontroli, aby przyjrzała się linii Warszawa – Radom.

Przypomnijmy, że przed startem robót prezes PKP PLK zapowiadał, że ta modernizacja będzie pokazem szybkiej realizacji prac: – *Staramy się te zamknięcia*

# Magistrala kłamstw

Pociągi z Warszawy do Radomia pojadą najwcześniej pod koniec 2021 r.



• Stan linii kolejowej do Warszawy na wylocie z Radomia pod koniec października 2020 r.

*ograniczyć, współpracując z wykonawcami. Jako przykład podam linię z Warszawy do Radomia* – mówił w lipcu 2018 r. Ireneusz Merchel portalowi BiznesAlert.pl. – *To jest przykład, który pokazuje, że przyspieszamy w stosunku do harmonogramu i skracamy zamknięcia.*

## Niewielkie przesunięcia

Fakt, że wciąż brakuje części pozwoleń na budowę dla modernizacji linii Warszawa – Radom, został ujawniony przez „Z Biegiem Szyn” w maju 2020 r. Najtrudniejsza sytuacja jest od przystanku Lesiów do wjazdu na stację Radom: projektowanie przebudowy tego osmiokilometrowego odcinka trwało aż dwa i pół roku, przez co mapy, będące podstawą prac projektowych, stały się nieaktualne. W połowie 2020 r. Urząd Miasta Radomia stwierdził, że należy sporządzić nowy projekt na aktualnym podkładzie geodezyjnym, a Mazowiecki Urząd Wojewódzki zobowiązał PKP PLK do usunięcia nieprawidłowości i braków w projekcie budowlanym.

O tym, że mapy są źródłem problemów, Ministerstwo Infrastruktury miało świadomość już pod koniec 2017 r., kiedy poinformowało posła PiS Andrzeja Kosztowniaka o „niewielkim przesunięciu terminu na opracowanie map projektowych”, zapewniając jednak, że prace prowadzone są „zgodnie z harmonogramami przyjętymi w umowach zawartych w kwietniu 2017 r.”, a „przesunięcie to nie stanowi zagrożenia dla terminowej realizacji inwestycji”.

Jednocześnie resort zarzekał się, że panuje nad sytuacją: „W przypadku identyfikacji opóźnień lub kwestii problemowych spółka PKP PLK zobowiązana jest do przedstawienia podejmowanych w tym zakresie działań zaradczych. Dodatkowo linia objęta jest obecnie raportowaniem tygodniowym, które dotyczy inwestycji szczególnie istotnych”.

## Opóźnienie widoczne z helikoptera

Po raz pierwszy o problemach z modernizacją linii Warszawa – Radom opinia publiczna została poinformowana w lipcu 2019 r.: – *Zaangażowanie wykonawcy Swietelsky Rail jest niezadowolające* – oznajmił Martyn Jandula z PKP PLK.

W opublikowanym w czerwcu 2020 r. „Sprawozdaniu z wykonania planu realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku” modernizację linii Radom – Warszawa wymieniono już wśród najbardziej opóźnionych przedsięwzięć na sieci kolejowej. W sprawozdaniu Ministerstwo Infrastruktury szczydzi się tym, że zagrożenie terminów realizacji stwierdzono podczas przelotów helikopterem nad linią kolejową.

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” pod koniec października 2020 r. sprawdził w terenie jak wygląda zaawansowanie prac. Najlepsza sytuacja jest między Warką a Dobieszynem, gdzie są już dwa nowe tory z siecią trakcyjną i nowy most na Pilicy oraz trwają prace przy budowie peronów. Dalej w kierunku Radomia trwa początkowy etap układania torów oraz budowane są mosty na Radomce i Pacynce. Na odcinku od rzeki Pacynki do Radomia oprócz zdemontowania starego toru właściwie nie wykonano żadnych prac. Według praktyków realizacji inwestycji, z którymi rozmawialiśmy, w tej sytuacji nie jest możliwe, aby pociągi z Warszawy dotarły do Radomia wcześniej niż pod koniec 2021 r.

Nad linią krąży widmo kolejnych kłopotów. Chodzi o kontrakt na instalację systemu sterowania ruchem kolejowym zawarty już w 2013 r. z firmą Thales, która nie jest w stanie zrealizować prac przed ukończeniem budowy układu torowego. Thales jest w sporze z PKP PLK. Domaga się urealnienia kosztorysu w związku z upływem już siedmiu lat od podpisania umowy.

KAROL TRAMMER

Liczący 120 tys. mieszkańców Płock to dziś jedno z największych polskich miast nieobsługiwanych przez PKP Intercity (większa jest tylko 138-tysięczna Ruda Śląska, przez którą codziennie przejeżdżają aż 44 pociągi dalekobieżne, ale żaden się nie zatrzymuje).

Płock zostanie włączony w sieć połączeń PKP Intercity już w połowie grudnia 2020 r., wraz z uruchomieniem pociągu TLK „Chemik”.

## Omijane centrum

Pociąg „Chemik” będzie odjeżdżał z Płocka o godz. 5.24, by dotrzeć na godz. 10.38 do Katowic. W drogę powrotną ze stolicy województwa śląskiego „Chemik” będzie wyruszał o godz. 17.31 i do Płocka dotrze na godz. 23.06.

Ze względu na prace modernizacyjne wiążące się z wstrzymaniem ruchu na linii Kutno – Zgierz, „Chemik” będzie na razie kursował objazdem od Kutna przez Łowicz do Kuluszek, skąd zajędzie do stacji Łódź Widzew: tu zmieni kierunek, by przez Piotrków Trybunalski, Częstochowę i Sosnowiec udać się do Katowic.

Z chwilą uruchomienia pociągu „Chemik” na mapę połączeń dalekobieżnych wraz z Płockiem trafi 19-tysięczny Gostynin. Jak na razie jeszcze obydwie miasta obsługiwane są wyłącznie przez Koleje Mazowieckie, które uruchamiają jedno na dobę połączenie z Warszawą oraz szynobusy na trasie Sierpc – Płock – Gostynin – Kutno.

Leżące w centrum kraju Gostynin i Płock były dotychczas omijane przez PKP Intercity. W 2016 r. Urząd Transportu Kolejowego zwrócił się do Ministerstwa Infrastruktury z wnioskiem, aby żadne z miast liczących więcej niż 100 tys. mieszkańców nie było omijane przez pociągi dalekobieżne: „Wobec tego należałoby rozważyć włączenie Płocka w sieć połączeń międzywojewódzkich”.

Pojawienie się pociągu TLK „Chemik” ma być pierwszym etapem rozwoju oferty dalekobieżnej dla Płocka.

## Przywracanie kolei dalekobieżnej

Następny planowany krok to uruchomienie kolejnego pociągu: tym razem w relacji Katowice – Łódź – Trójmiasto, który odcinek od Kutna do Malborka ma pokonywać przez Gostynin, Płock, a dalej przez Sierpc, Rypin, Brodnicę, Grudziądz, Kwidzyn i Sztum.



• *Linia Brodnica – Sierpc: początek 12-kilometrowego odcinka z ograniczeniem prędkości do 20 km/h. Od jego remontu zależy uruchomienie przez PKP Intercity pociągu relacji Katowice – Płock – Gdynia.*

# Płock dalekobieżny

W grudniu 2020 r. ruszy pociąg PKP Intercity z Płocka do Łodzi i Katowic. Za rok połączenie do Trójmiasta?



Wszystkie te miasta powiatowe leżą obecnie poza siecią PKP Intercity (95-tysięczny Grudziądz jest kolejny po Płocku na liście największych polskich miast pozbawionych połączeń dalekobieżnych).

Rzecznik prasowy Ministerstwa Infrastruktury Szymon Huptyś deklaruje, że pociąg relacji Katowice – Płock – Gdynia pojawi się na torach w grudniu 2021 r.: – *Chodzi o przywracanie kolei dalekobieżnej mieszkańcom miast, które nie leżą na głównych cięgach między dużymi aglomeracjami. Celem jest likwidacja białych plam w systemie komunikacyjnym kraju i zapewnienie dojazdu do dużych ośrodków, które są generatorami miejsc pracy i nauki.*

## Najstabsze ogniwo

Pociąg relacji Katowice – Płock – Gdynia będzie musiał pokonać liniami niezelektryfikowanymi 220 km: od Płocka po Malbork. Predestynowany do obsługi tej części trasy Zakład Północny PKP Intercity aktualnie nie dysponuje lokomotywami spalinowymi rozwijającymi prędkość większą niż 100 km/h. Bez przesunięć taboru nie uda się więc w pełni wykorzystać efektów mocno opóźnionej, ale zbliżającej się do końca modernizacji 56-kilometrowego odcinka Gardeja – Kwidzyn – Sztum – Malbork, dzięki której prędkość maksymalna zostanie podniesiona do 120 km/h.

Uruchomienie pociągu łączącego Górny Śląsk, Płock i Trójmiasto oznaczać będzie, że po ponad 20 latach powrócą połączenia pasażerskie na linię Sierpc – Rypin – Brodnica.

Na linii z Sierpca do Brodnicy znajduje się jednak najstabsze ogniwo całej planowanej trasy. Chodzi o liczący 12 km odcinek od Sierpca do punktu w pobliżu Szczutowa, gdzie linia przekracza granicę województw mazowieckiego i kujawsko-pomorskiego. Przeprowadzenie remontu tego krótkiego odcinka jest warunkiem skierowania pociągów PKP Intercity tą linią.

Z powodu złego stanu toru prędkość na 12-kilometrowym fragmencie ograniczona jest do 20 km/h (dla składów towarowych prowadzonych lokomotywami ST43, ST44,

SM48, Class 66 i BR232 obowiązuje ograniczenie prędkości do 10 km/h). Na pozostałej części tej linii, od granicy województw do Brodnicy, prędkość maksymalna wynosi 80 km/h.

Poprawa stanu krótkiego odcinka na północ od Sierpca usprawni przy tym przewóz towarów. Liczącą 55 km linię Sierpc – Brodnica kursują pociągi nie tylko do i z płockiej rafinerii Orlen, ale też te obsługujące miejscowych odbiorców: skład węgla Energo w Szczutowie, bazę paliw Lotos w Rypinie oraz centrum dystrybucji pasz i nawozów Agrolok w Kretkach.

## Inwestycja niepewna

Rzecznik Ministerstwa Infrastruktury deklaruje, że spółka PKP Polskie Linie Kolejowe ma zamiar wykonać remont przed planowaną datą uruchomienia przez PKP Intercity połączenia Katowice – Płock – Trójmiasto: – *Zgodnie z informacjami przekazanymi przez PKP PLK, prace zaplanowane są na trzeci i czwarty kwartał 2021 r. Roboty obejmą wymianę toru na odcinku Sierpc – Szczutowo. Efektem prac będzie możliwa jazda pociągów z prędkością do 80 km/h – mówi Huptyś.*

Gdy o zamierzenia remontowe pytamy bezpośrednio w PKP PLK, to okazuje się, że spółka unika tematu prostej naprawy 12 km toru i prezentuje wizję, których realizacja zajmie kilka lat, a przy tym wcale nie jest pewna: – *Projekt modernizacji na odcinku Płock – Sierpc – granica województw został zgłoszony do realizacji w nowej perspektywie 2021-2027 ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego – mówi rzecznik prasowy PKP PLK Mirosław Siemieniec. – Realizacja zależy od środków finansowych dostępnych w nowej perspektywie. Na dzień dzisiejszy nieznanne są jeszcze zasady korzystania z instrumentów finansowych Unii Europejskiej dla przyszłej perspektywy.*

Czy więc plany uruchomienia pociągu na liczącej 646 km trasie Katowice – Płock – Gdynia zatrzymają się na 12-kilometrowym odcinku niewyremontowanego toru?

KAROL TRAMMER

Na kolei zbliża się gorący okres. Do końca 2023 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe musi zakończyć inwestycje zaplanowane w ramach perspektywy unijnej 2014-2020. Nie uda się uniknąć spiętrzenia prac i paraliżu na torach.

## Nie ma możliwości

Na 2021 r. zaplanowano rozpoczęcie modernizacji linii Chorzów Batory – Bytom. Prace będą wiązać się z całkowitym zamknięciem tego krótkiego, ale ważnego ciągu – dwutorowy wylot Magistrali Węglowej z centrum Górnego Śląska ma być nieprzejezdny przez co najmniej rok. Stoi to w sprzeczności z niedawno składanymi obietnicami: – *Odchodzimy od całkowitych zamknięć linii kolejowych. Inwestycje przy liniach dwutorowych będą realizowane etapami. Najpierw jeden, potem drugi tor* – powiedział w lipcu 2018 r. portalowi BiznesAlert.pl prezes PKP PLK Ireneusz Merchel. – *Myślimy o pasażerach i przewozie ładunków, tak aby zmiany były najmniej odczuwalne.*

Pasażerowie z północnej części Górnego Śląska zmiany odczuwają bardzo boleśnie. Połączenia PKP Intercity mają być kierowane objazdem omijającym Bytom (167 tys. mieszkańców) i Tarnowskie Góry (61 tys. mieszkańców), a zamiast pociągów Kolei Śląskich mają kursować autobusy zastępcze.

„Nie znajdujemy racjonalnego uzasadnienia dla wstrzymywania ruchu na linii dwutorowej po obu torach” – napisały Koleje Śląskie, informując spółkę PKP PLK o braku zgody na narzucone przez nią rozwiązanie. – „Odbudowaliśmy potoki pasażerskie i całkowita przerwa w ruchu spowodowałaby masowy odpływ pasażerów z kierunku Bytomia, Tarnowskich Gór, Lublińca czy Kluczborka. Proponujemy wykonywanie prac z ruchem jednotorowym dwukierunkowym”.

W odpowiedzi spółka PKP PLK nie pozostawia złudzeń: „Uwzględniając czas na wykonanie związany z końcem perspektywy finansowej 2014-2020 (rozliczenie inwestycji do końca 2023 r.), niezbędne jest przyjęcie założenia, że roboty będą realizowane przy całkowitym wstrzymaniu ruchu pociągów. W innym wypadku, uwzględniając czas związany z końcem perspektywy finansowej, nie ma możliwości wykonania zadania”.

A jeszcze w połowie 2018 r. członek zarządu PKP PLK ds. realizacji inwestycji Arnold Bresch mówił cytowany przez portal „Rynek Kolejowy”, że praktyka całkowitego zamykania dwutorowych linii kolejowych na czas ich modernizacji „została wprowadzona przez poprzedników, a dla obecnego zarządu ważna jest nie tylko realizacja inwestycji, ale też prowadzenie ruchu”.

## Magistrala jednotorowa

Na innym odcinku Magistrali Węglowej, na pograniczu województw śląskiego i łódzkiego, prace modernizacyjne już się rozpoczęły. Od 2021 r. ich realizacja ma się wiązać z koniecznością prowadzenia ruchu jednym torem praktycznie na całym liczącym 70 km odcinku od węzła Herby Nowe przez Chorzew-Siemkowice aż po stację Rusiec

# Kolej w zamknięciach

Spółka PKP PLK szykuje paraliż dużej części sieci kolejowej



• W najbliższych latach utrudnienia na kolei będą jeszcze większe niż dotychczas.

Łódzki. Jako że Magistrala Węglowa jest jednym z najbardziej obciążonych ruchem towarowym ciągów polskiej sieci kolejowej, przewoźnicy zaapelowali do PKP PLK o zorganizowanie robót tak, aby przez cały czas ich trwania utrzymywać na wybranych fragmentach modernizowanego ciągu ruch dwutorowy. Pozwoliłoby to rozładowywać zatory składów i tym samym zapewnić akceptowalny poziom przepustowości.

Spółka PKP PLK nie wysłuchała tych apeli: „Aby zakończyć zadanie w terminie wynikającym z umowy, który jest ściśle związany z zakończeniem perspektywy finansowej i rozliczeniem inwestycji, nie ma możliwości oddzielenia zamkniętego szlaku dwoma wolnymi szlakami. Powodowałoby to znaczne wydłużenie terminu inwestycji”.

Co więcej, spółka PKP PLK tak zaplanowała organizację prac, że przez przynajmniej dwa miesiące na stacji Chorzew-Siemkowice nie będzie możliwy wyjazd na linię w kierunku Częstochowy, która nie tylko mogłaby częściowo odciążać pogrążoną w przebudowie Magistralę Węglową, ale która ponadto niedawno przeszła modernizację (ruch po dwuletnim zamknięciu został wznowiony w czerwcu 2020 r.).

## Objazd bez wjazdu

Poważne problemy z przepustowością powrócą na magistralę Warszawa – Białystok w związku z rozpoczynającym się kolejnym etapem jej modernizacji. Do 2023 r. ruch na 71-kilometrowym odcinku od granicy województw mazowieckiego i podlaskiego do Białegostoku będzie prowadzony tylko jednym torem. W trakcie realizacji prac mijanie się pociągów na całym tym odcinku będzie możliwe tylko na trzech stacjach: Czyżew, Szepietowo i Łapy. Mimo próśb przewoźników, spółka PKP PLK nie

zdecydowała się ani na zapewnienie możliwości mijania się pociągów na stacji Racibory, ani na stworzenie na czas robót prowizorycznej mijanki na przystanku Baciuty (gdzie docelowo w ramach modernizacji ma powstać stacja). Ponadto w porze nocnej – przez sześć godzin na dobę – linia będzie całkowicie nieprzejezdna. Wszystko to poważnie utrudni nie tylko ruch pociągów pasażerskich, ale także składów towarowych, których kursuje na tym ciągu średnio 15 dziennie.

Spółka PKP PLK niedawno jednak zapewniła na swojej stronie internetowej, że „dla usprawnienia ruchu część pociągów będzie mogła pojechać trasą objazdową linią z Ostrołki do Łap”. Problem w tym, że – jak wynika z harmonogramu zamknięć torowych PKP PLK – linia ta od października 2021 r. do grudnia 2022 r. będzie nieprzejezdna. Organizacja prac modernizacyjnych na stacji Łapy została bowiem zaplanowana w taki sposób, że przez ponad rok nie będzie możliwe wyjechanie na ciąg objazdowy, ani wjechanie z niego.

## Zamknięcie sezonu

Przez całe przyszłoroczne wakacje nie będzie można dojechać pociągiem do Szklarskiej Poręby. Linia prowadząca do tego kurortu ma być z powodu prac remontowych nieprzejezdna od początku lipca do końca września 2021 r. Z prośbą o zmianę terminu realizacji prac zwróciły się do PKP PLK zarówno Koleje Dolnośląskie, jak i spółka PKP Intercity, która zaznaczyła, że to „niedopuszczalne zamknięcie linii o znaczeniu turystycznym w pełni sezonu”. Odpowiedź PKP PLK była krótka: „Termin pozostaje bez zmian”.

Będzie to kolejne zamknięcie linii Jelenia Góra – Szklarska Poręba. W 2020 r. była ona nieprzejezdna od początku września do ►

► połowy października.

Problemem programu inwestycji PKP PLK jest to, że stosunkowo niewielkie prace w różnych punktach danej linii, które mogłyby zostać zrealizowane w ramach jednego zamknięcia, są rozplanowywane na inne terminy. W efekcie utrudnienia ciągną się latami. Widać to na linii Kłodzko – Polanica-Zdrój – Duszniki-Zdrój – Kudowa-Zdrój, na której ruch wstrzymywany jest rokrocznie. W 2019 r. linia była zamknięta od kwietnia do lipca (remont dwóch mostów i jednego wiaduktu), a w 2020 r. od sierpnia do listopada (remont trzech mostów). Ruch na linii ma znów zostać wstrzymany we wrześniu i październiku 2021 r. (remont wiaduktu) oraz w październiku 2022 r. (remont kilku przepustów).

Ponowne zamknięcie czeka też linię łączącą Wałbrzych z Kłodzkiem. W kwietniu 2021 r., z powodu planowanej wymiany toru w 377-metrowym tunelu pod górą Sajdak, przez cały miesiąc nieprzejezdny ma być odcinek Wałbrzych Główny – Głuszycza. A przecież ruch między tymi stacjami był już wstrzymany od sierpnia 2018 r. do czerwca 2019 r. i od kwietnia do sierpnia 2020 r., gdy prowadzono przedłużający się remont innego tunelu na tym odcinku, biegnącego pod szczytem Mały Wołowiec (prace w tym tunelu pierwotnie miały zająć trzy miesiące).

## Linia znów nieprzejezdna

Co roku zamykana jest 22-kilometrowa linia Barnówko – Kostrzyn nad Odrą obsługująca terminal, z którego wysyłane są do rafinerii Orlenu i Lotosu składy z ropą naftową wydobywaną w okolicznych kopalniach Polskiego Górnictwa Naftowego i Gazownictwa.

W 2019 r. przez dwa miesiące wymieniano najbardziej zużyte podkłady i szyny na odcinku około 2 km. W 2020 r. przez kilka miesięcy przebudowywano dwa wiadukty. Tegoroczne zamknięcie linii PGNiG wykorzystało na remont terminalu w Barnówku, ale koncern jeszcze nie wie, że w PKP PLK już planują kolejne wstrzymanie ruchu. Według harmonogramu zamknąć, od kwietnia do października 2021 r. ma trwać kompleksowa wymiana toru. Oznacza to, że linia – wykorzystywana przez około 70 składów miesięcznie – znów będzie nieprzejezdna. „PGNiG nie otrzymało żadnych informacji ze strony PKP PLK na temat przyszłorocznych remontów na linii Kostrzyn nad Odrą – Barnówko” – informuje biuro prasowe PGNiG.

Linia, która mogłaby w takich sytuacjach służyć za objazd, już nie istnieje. Decyzję o likwidacji odcinka biegnącego z Barnówka na północ wydał minister transportu Jerzy Widzyk w listopadzie 2000 r. – akurat w momencie rozpoczynania działalności przez terminal kolejowy PGNiG, który zbudowano w celu obsługi odkrytego w latach 90. największego złoża ropy naftowej w Polsce.

## Wysadzone objazdy

Na okres od początku czerwca do połowy sierpnia 2021 r. spółka PKP PLK planuje remont toru na liczącym 7 km odcinku Legnica – Pawłowice Małe. Przez ten czas

nie będzie możliwy przejazd składów do i z Huty Miedzi Legnica oraz kamieniołomów bazaltu w rejonie Złotoryi.

– *Wstrzymanie obsługi kolejowej już nawet na okres miesiąca to poważne utrudnienie dla każdej kopalni, które nie pozostaje bez wpływu na wynik przedsiębiorstwa* – mówi Anna Lipko z koncernu Colas, do którego należy kamieniołom Wilcza Góra. Znacząca większość urobku ekspediowana jest stąd pociągami. – *Zastąpienie kolei transportem samochodowym w większości dostaw nie jest możliwe ze względów ekonomicznych z uwagi na zbyt wysoki koszt transportu kołowego na dłuższych odcinkach.*

Huta i kamieniołomy wiszą na jednej linii jednotorowej – jej remont oznacza więc odcięcie tych zakładów od sieci kolejowej. Linie, które mogłyby posłużyć za objazd remontowanego odcinka, niestety już nie istnieją. Decyzja o likwidacji linii Złotoryja – Chojnów została wydana w 2002 r., a linii Złotoryja – Marciszów w 2005 r. (w czasie rządów Sojuszu Lewicy Demokratycznej).

Od początku kwietnia do końca lipca 2021 r. ma trwać remont mostu nad Kwisną w Nowogrodzcu na linii Lwówek Śląski – Zembrzydowa, wykorzystywanej głównie przez pociągi przewożące żwir. Mimo to spółka PKP PLK na termin realizacji prac – wiążących się z całkowitym wstrzymaniem ruchu – wybrała akurat czas wiosennego szczytu w transporcie kruszywo, który przypada na okres od kwietnia do czerwca.

PKP Cargo zwróciło się do PKP PLK z prośbą o przesunięcie remontu mostu na czas najmniejszych przewozów. „Nie ma możliwości wykonywania prac w okresie zimowym” – odparła spółka PKP PLK.

Dodajmy, że ciągłość obsługi kopalń kruszywo mogłaby zapewnić linia z Lwówka Śląskiego do Jeleniej Góry. Zamiast jednak zawnoczyć zapewnić przejezdność tego ciągu, spółka PKP PLK skupiła się na współpracy z filmowcami chcącymi wysadzić leżący na tej linii most nad Jeziorem Pilchowickim.

## Całkowite zamknięcie

Problemem pojawiającym się przy spiętrzeniu inwestycyjnym jest jednoczesne prowadzenie prac na kilku ciągach bez możliwości wytyczenia objazdów. Tak oto spółka PKP PLK zamierza na dwa miesiące odciąć od reszty sieci kolejowej południowo-wschodnią Polskę. Jak bowiem wynika z harmonogramu zamknięć torowych, od kwietnia do czerwca 2021 r. pokryją się



• Nieskończona wymiana rozjazdów na posterunku Biskupice Wielkopolskie

## Terminy w rozjazdach

Dwa i pół miesiąca - tyle trwały utrudnienia między Poznaniem a Gniezmem spowodowane wymianą rozjazdów na posterunku Biskupice Wielkopolskie. Z powodu tych prac od połowy czerwca do końca sierpnia 2020 r. ruch na 14-kilometrowym odcinku między stacjami Pobiedziska i Kobylnica prowadzony był jednym torem. Duża część pociągów miała postoje wydłużone nawet o kilkanaście minut w celu przepuszczania składów jadących z przeciwną. Ponadto niektóre pociągi PKP Intercity musiały kursować objazdem przez Wrześnię, co wiązało się z wydłużeniem czasu jazdy sięgającym pół godziny. Choć na wymianę tylko czterech rozjazdów przewidziano aż ponad dwa miesiące, to wykonawca prac nie zmieścił się w terminie – należący do PKP PLK poznański Zakład Robót Komunikacyjnych DOM zdołał wymienić jedynie dwa rozjazdy. Z uwagi na konieczność kontynuacji prac zdecydowano o ponownym zamknięciu jednego toru na odcinku Pobiedziska – Kobylnica na okres od listopada do grudnia 2020 r.

Przypomnijmy, że jeszcze w 2016 r. spółka PKP PLK chwaliła się wymianą czterech rozjazdów na posterunku Biła Rawska, która – wraz z wymianą sąsiadujących torów i podłączeniem nowego systemu sterowania ruchem – zajęła sześć dni.

okresy całkowitego wstrzymania ruchu na trzech liniach Sucha Beskidzka – Chabówka, Tarnów – Stróże i Rzeszów – Jasło. W tej sytuacji przez trzy miesiące nie będzie możliwy przejazd pociągów do całego pasa Polski ciągnącego się od Tatr po Bieszczady. Odcięte zostaną Zakopane, Krynica-Zdrój, Nowy Sącz, Krosno i Sanok, dwa z trzech kolejowych przejść granicznych ze Słowacją (w Muszynie i Łupkowie) oraz duże zakłady przemysłowe: między innymi Orlen Południe w Jedliczu czy Newag w Nowym Sączu (skutkiem będzie brak możliwości przesyłania do Newagu taboru na przeglądy i naprawy).

KAROL TRAMMER





# PKP Cargo nad przepaścią

Spadające przewozy, coraz mniejsze udziały w rynku, wyprzedaż majątku. Narodowy przewoźnik towarowy pod rządami Czesława Warszewicza

• Pociąg PKP Cargo na Magistrali Węgłowej.

W tym roku masa towarów przewiezionych przez PKP Cargo po raz pierwszy w historii spółki nie przekroczy 100 mln ton. Wyniki przewoźnika lecą na łeb, na szyję.

## Wirus w PKP Cargo

Od stycznia do września 2020 r. PKP Cargo przewiozło tylko 67,8 mln ton towarów (dla porównania, trzy pierwsze kwartały 2019 r. PKP Cargo zakończyło wynikiem 82,2 mln ton).

Już w połowie 2020 r. było jasne, że ten rok będzie najgorszy w historii PKP Cargo. – *Te wyniki nie są dla nas zaskoczeniem, bo wszyscy widzimy co się wokół nas dzieje w związku z epidemią koronawirusa. Zerwanie łańcuchów dostaw oraz kryzys dotknął całą gospodarkę polską, ale również europejską i światową* – tłumaczył się prezes PKP Cargo Czesław Warszewicz w czerwcu 2020 r.

Można powiedzieć, że przewoźnikowi epidemia spadła z nieba. Pozwoliła dołującej spółce uzyskać ponad 100 mln zł z rządowej tarczy antykryzysowej. Przede wszystkim jednak koronawirus stał się dla zarządu PKP Cargo wymówką pozwalającą wytłumaczyć pogarszające się wyniki.

## Wjazd w kryzys

Przewoźnik wjechał w kryzys długo przed nastaniem epidemii. Mocny spadek przewozów PKP Cargo notuje od dwóch lat: w 2018 r. przetransportowanych zostało 121,9 mln ton towarów, w 2019 r. 108,6 mln ton, a w 2020 r. sporo zabraknie do 100 mln ton. Konsekwencją spadających przewozów są pikujące wyniki finansowe. W 2018 r. PKP Cargo osiągnęło 183,9 mln zł zysku, w 2019 r. zysk stopniał do 36 mln zł. Po dziewięciu miesiącach 2020 r. jest 176,3 mln zł straty.

Od marca 2018 r. spółką kieruje Czesław Warszewicz. Po tym, gdy objął stanowisko prezesa, PKP Cargo przyjęło sobie za cel

zdobycie do 2023 r. udziału w rynku kolejowych przewozów towarowych na poziomie 65%. Zamiast przybliżyć się do tego celu, PKP Cargo konsekwentnie się od niego oddala. Gdy Warszewicz został szefem spółki, miała ona 48,6% udziałów w rynku, następnie przez nieco ponad dwa lata pozycja rynkowa przewoźnika stopniała do 40,7%.

## Klucz polityczny

Obecny prezes PKP Cargo trafił na kolej w 2006 r. za pierwszych rządów PiS: Czesław Warszewicz, nie mając doświadczenia kolejowego, został szefem PKP Intercity, dokąd trafił z firmy Provimi-Rolimpeks, produkującej pasze dla zwierząt. Prezesem PKP Intercity Warszewicz był do pierwszych dni 2009 r. i choć przetrwał na tym stanowisku jeszcze przez ponad rok po przejęciu władzy przez Platformę Obywatelską, to potem skarżył się, że za rządów tej partii doszło do upolitycznienia polskiej kolei: – *Zastąpienie kompetencji kluczem politycznym.*

Od tego czasu w kręgach Prawa i Sprawiedliwości uważany jest za czołowego eksperta kolejowego. W 2014 r. – gdy PiS był już na fali wznoszącej – Warszewicz został powołany w skład 35-osobowej rady programowej partii, gdzie zajął się formułowaniem planów dotyczących transportu.

Jesienią 2015 r., po wyborczym zwycięstwie PiS, zaskoczeniem było więc, że Warszewicz został jedynym członkiem rady nadzorczej PKP Cargo – to lukratywne stanowisko, ale Warszewicz liczył na coś więcej. Prezesowskiego fotela w Grupie PKP doczekał się dopiero w marcu 2018 r., po ponad dwóch latach rządów PiS.

## Układ koleżeński-kolejarski

Powołanie Czesława Warszewicza na stanowisko prezesa PKP Cargo odbyło się w

ramach przetarasowania kadrowych po kryzysie przewozowym, który miał miejsce jesienią 2017 r. Trzy lata temu w czasie jesiennej szczytu przewozów węgla spółce zabrakło wagonów. Przy nie mogących się doczekać podstawienia składów kopalniach brakowało miejsca na składowanie wydobytego węgla, a jednocześnie elektrownie zgłaszały Urzędowi Regulacji Energetyki wyczerpujące się zapasy czarnego złota. W wyniku kumulacji zamknięć modernizowanych linii kolejowych składy towarowe musiały jeździć długimi trasami objazdowymi, przez co obiegi składów wydłużyły się na tyle, że spółce PKP Cargo zabrakło wagonów i lokomotyw do obsługi wszystkich swoich klientów.

Wskutek tego kryzysu ówczesny prezes PKP Cargo Maciej Libiszewski 26 października 2017 r. podał się do dymisji. Przed odejściem skierował list do parlamentarzystów, w którym stwierdził, że choć przyczyną problemów były decyzje spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, to „układ koleżeński-kolejarski rządzący nieprzerwanie w spółkach grupy PKP zarówno za czasów AWS, jak i SLD oraz PO” przeprowadził „niespotykany, kłamliwy i bezpardonowy atak medialny” w celu „udowodnienia nierzeczywistej »winy« po stronie PKP Cargo”. Jak dodawał w swoim liście Libiszewski, „działania te są celowe i ukierunkowane na zmianę zarządu PKP Cargo”.

Po rezygnacji Macieja Libiszewskiego do tymczasowego pełnienia obowiązków szefa PKP Cargo wyznaczony został prezes PKP Krzysztof Mamiński. Dopiero po sześciu miesiącach największy akcjonariusz spółki PKP Cargo, czyli PKP, zdecydował, by nowym prezesem został Czesław Warszewicz.

## Rozproszona strategia

Warszewicz za najważniejszy cel działania PKP Cargo obrał osiągnięcie „pozycji nr 1 ►





## Kurs na dno

Notowania PKP Cargo na Giełdzie Papierów Wartościowych

► w obszarze Trójmorza i na trasach Nowego Jedwabnego Szlaku na obszarze Unii Europejskiej”.

W zapomnienie poszła strategia Macieja Libiszewskiego mająca na celu odbudowę przewozów rozproszonych. – *Jednym z przykładów zaniedbań jest niedocenienie znaczenia transportu rozproszonego, czyli oferowania mniejszym firmom możliwości przewiezienia ładunków mieszczących się w jednym czy dwóch wagonach. Uznano, że poniżej pewnej wartości na poziomie kilkudziesięciu tysięcy ton nie ma sensu schodzić* – mówił „Gazecie Polskiej” Libiszewski w 2016 r., gdy zaczynał misję prezesa PKP Cargo.

Ozależa przewozy rozproszone wymagają większych nakładów pracy (zwożenie z bocznic czy ładowni pojedynczych wagonów i formowanie z nich większych składów), o tyle duża baza małych klientów jest bardzo dobrym zabezpieczeniem zarówno na wahania koniunktury w branżach przewozów masowych, jak i na brak pracy po utracie dużych kontraktów na rzecz prywatnych przewoźników. Dodajmy, że spółka PKP Cargo, posiadając zaplecze w całym kraju, jako jedyna jest w stanie z powodzeniem zdobywać niszę przewozów rozproszonych. Od lat jednak PKP Cargo rezygnowało z drobnych zleceń, odsyłając małych klientów wprost w objęcia transportu drogowego, czyli tirów penetrujących coraz bardziej lokalne drogi.

### Nie ma czasu

PKP Cargo zaprzestało starań na rzecz odzyskania małych klientów, jednocześnie nie potrafiąc powstrzymać utraty wielkich kontrahentów. Konkurencyjni przewoźnicy zdołali przechwycić kolejne duże zlecenia na transport kontenerów i węgla. Tylko tracąc zlecenia na obsługę elektrowni w Połańcu, spółka PKP Cargo pogorszyła swój wynik przewozowy o 2,2 mln ton. Alarmował o tym przewodniczący NSZZ Solidarność w PKP Cargo Jan Majder w liście, który już w styczniu 2020 r. trafił na biurko Krzysztofa Mamińskiego, prezesa PKP i szefa rady nadzorczej PKP Cargo.

Majder pisał o dramatycznej sytuacji spowodowanej nieudolnym zarządzaniem spółką przez Czesława Warszewicza oraz brakiem działań w celu powstrzymania drastycznego spadku przewozów.

Pismo nadeszło ze związku zawodowego, który spośród wszystkich organizacji akurat

najprzychylniej patrzy na Prawo i Sprawiedliwość oraz nominatów tej partii.

Solidarność apelowała o wycofanie się z scentralizowania kontaktów z klientami na poziomie centrali PKP Cargo: „Brak możliwości samodzielnego decydowania o stawkach przewozowych na poziomie zakładów, długie terminy udzielanych odpowiedzi dla klientów, brak elastyczności cenowej doprowadziły do stałej tendencji spadkowej przewożonych towarów”.

Problem pogłębił się po nastaniu epidemii – w naznaczonej atakiem koronawirusa pierwszej połowie 2020 r. swoje udziały w rynku zdołali zwiększyć tacy przewoźnicy jak Lotos Kolej, CTL Logistics, Freightliner PL, Ecco Rail, Kolprem czy PCC Intermodal. Tymczasem rynkowe udziały PKP Cargo stopniały do 40,7% (dla porównania w pierwszej połowie 2019 r. narodowy przewoźnik towarowy miał udział w rynku na poziomie 44,5%).

Pierwsze półrocze 2020 r. to okres rekordowych przewozów kolejowych między Chinami a Europą: mimo pandemii, liczba składów kontenerowych na Nowym Jedwabnym Szlaku była o 40% większa niż w pierwszej połowie 2019 r. W kwietniu 2020 r. odnotowano rekordowy ruch pociągów przez Małaszewicze, będące bramą Wschodu do Polski i Unii Europejskiej. Nie przełożyło się to jednak na poprawę wyników spółki PKP Cargo, stawiającej sobie przecież za cel osiągnięcie pierwszej pozycji na europejskiej części Nowego Jedwabnego Szlaku. Coraz więcej składów przybywających z Azji jest na wschodniej granicy przejmowanych przez konkurentów narodowego przewoźnika towarowego.

### Puste gwarancje

List szefa Solidarności w PKP Cargo z początku 2020 r. został zignorowany. Dziewięć miesięcy później wspólne wystąpienie wystosowali szefowie trzech największych organizacji: Solidarność, Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy oraz Związku Zawodowego Maszynistów: „Następuje niespotykany w dziejach PKP Cargo spadek przewozów i towarzyszący mu drastyczny spadek udziału w rynku przewozowym” – napisali działacze w piśmie z 10 września 2020 r. i poinformowali o zawiązaniu komitetu protestacyjnego.

Komitet domaga się działań na rzecz przywrócenia pozycji rynkowej PKP Cargo na poziomie nie niższym niż w 2018 r. oraz

realizacji przewozów w wielkości co najmniej 9 mln ton miesięcznie. „Prawda jest taka, że pandemia jedynie w znikomym stopniu ma wpływ na obecną sytuację spółki” – dodały związki zawodowe.

Na 16 września 2020 r. kierownictwo PKP Cargo zaprosiło przedstawicieli komitetu protestacyjnego na rozmowy. „Zarząd nie potrafił jasno przedstawić planu konkretnych działań zmierzających do poprawy kondycji spółki” – informowali działacze związkowi po wyjściu ze spotkania. – „Zarząd przedstawił w zamian projekt porozumienia nakierowany na neutralizację działań komitetu protestacyjnego, oferując puste gwarancje zatrudnienia dla pracowników”. Już nawet związkowcy są świadomi tego, że gwarancje zatrudnienia w spółce stojącej nad przepaścią są niewiele warte.

18 września 2020 r. doszło do spotkania komitetu protestacyjnego z prezesem PKP i szefem rady nadzorczej PKP Cargo Krzysztofem Mamińskim, któremu zależało przede wszystkim na tym, aby związkowcy zrezygnowali z organizacji pikiety pod siedzibą Prawa i Sprawiedliwości w Warszawie. Mamiński zadeklarował, że będzie mediatorem między zarządem spółki a związkowcami, którzy w tej sytuacji zgodzili się odwołać manifestację.

### Kierunek: dymisja?

Choć duże organizacje nie wyrażają tego wprost, to mniejsze związki działające w PKP Cargo otwarcie domagają się dymisji Czesława Warszewicza. Czy prezes zostanie odwołany 16 listopada 2020 r.? Na ten dzień zostało zwołane nadzwyczajne walne zgromadzenie akcjonariuszy spółki PKP Cargo, które może podjąć taką decyzję. Dla akcjonariuszy (PKP posiada pakiet tylko 33% akcji) kluczowe znaczenie może mieć to, że jednym z celów Warszewicza po objęciu funkcji prezesa PKP Cargo było zapewnienie wzrostu cen akcji. Gdy Warszewicz został prezesem pod koniec marca 2018 r., cena akcji wynosiła 41,65 zł. Po ponad dwóch latach jego rządów kurs spadł do 9,12 zł.

Pod rządami Czesława Warszewicza PKP Cargo prowadziło krótkowzroczną politykę dostosowywania wielkości majątku do spadających przewozów. W maju 2019 r. spółka wystawiła na sprzedaż 106 lokomotyw, w marcu 2020 r. – 211, a w październiku 2020 r. – 47. Odbudowa pozycji PKP Cargo wcale nie będzie więc łatwa.

KAROL TRAMMER

30 tys. zł – tyle PKP musi wpłacić na konto Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. To efekt procesu sądowego wytoczonego po pozwie Jakuba Karnowskiego, prezesa PKP w latach 2012-2015.

PKP musiało również opublikować na swojej stronie internetowej następujące oświadczenie: „PKP S.A. w Warszawie oświadcza, iż nie było podstaw do nieudzielenia panu Jakubowi Karnowskiemu absolutorium z wykonania obowiązków prezesa zarządu PKP S.A. w okresie od 1 stycznia 2015 r. do 30 listopada 2015 r.”.

## Decyzja polityczna

W 2016 r. nie udzielono absolutorium osobom, które zasiadały w zarządach spółek Grupy PKP do końca 2015 r. z nadania rządu Platformy Obywatelskiej. Była to decyzja ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka, uzasadniona „negatywną oceną pracy”.

– *Brak absolutorium jest dużym problemem dla profesjonalnych menadżerów, do których się zaliczam. Dlatego że powstaje domniemanie, że coś zostało zrobione niezgodnie z regulami sztuki, a jak wiadomo była to czysta decyzja polityczna – powiedział w rozmowie z „Rzeczpospolitą”.*

Po odejściu z Grupy PKP Jakub Karnowski był w latach 2016-2018 prezesem spółki Luma Investment, do której należy między innymi Huta Łaziska. Następnie z ramienia Lumy był członkiem rady nadzorczej firmy Protektor produkującej obuwie specjalistyczne. Karnowski z właścicielem zarejestrowanego na Malcie koncernu Luma Radosławem Miśkiewiczem zna się z Sosnowca, gdzie chodzili do tego samego liceum. Ponadto od 2018 r. Karnowski pełni funkcję członka rady nadzorczej poczty ukraińskiej.

## Zawyżone zarzuty?

Brak absolutorium to nie jedyny problem, który ciągnie się za Karnowskim. W 2019 r. 13 byłym menedżerom PKP postawiono zarzuty za sfinalizowany w 2014 r. zakup czeskiego przewoźnika AWT przez PKP Cargo. „Z ustaleń śledztwa wynika, że kwota transakcji wynosząca przeszło 103 mln euro została zawyżona ponad połowę” – informowała Prokuratura Krajowa.

Karnowski wyjaśnia, że wycena spółki została przeprowadzona przez Dom Maklerski PKO BP, a zakup AWT otworzył polskiemu przewoźnikowi bramę na południe Europy. Były szef PKP dodaje, że od półtora roku prokuratura niewiele robi w sprawie.

W październiku 2019 r. spółka AWT zmieniła nazwę na PKP Cargo International. – *PKP Cargo staje się liderem na obszarze Trójkormia właśnie dzięki działalności AWT – mówił tuż przed zmianą nazwy prezes przewoźnika Maciej Walczyński.*

## Powód do dumy

Gdy w Polsce Karnowski za swoją misję w PKP ma postawione zarzuty, na świecie jest uważany za specjalistę od reformy kolei. Kilukrotnie występował na konferencjach Banku Światowego, Międzynarodowego Funduszu Walutowego oraz Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju, gdzie

# Powrót Karnowskiego

W Polsce ma postawione zarzuty, a za granicą jest ekspertem od kolei



• Jakub Karnowski jako prezes PKP.

przedstawiał swoje dokonania w Grupie PKP. Bank Światowy włączył go do prac nad reformami kolei w Kazachstanie, Tajlandii, Tanzanii i Arabii Saudyjskiej.

Po kilku latach Karnowski przerwał swoje milczenie w sprawie polskiej kolei. Coraz częściej gości w mediach, by recenzować obecne działania kolejowych menedżerów i przypominać swoje zasługi. – *Kierowałem grupą restrukturyzatorów, reformatorów PKP – mówił „Rzeczpospolitej”. – Dużo fajnych rzeczy udało się zrobić i to jest powód do dumy.*

## Skansen PKP

Jakub Karnowski chwali się między innymi zakupami taboru, prywatyzacją spółek PKP Cargo i PKP Energetyka, przemilczając niewygodne dla siebie fakty. To w końcu za jego rządów w Grupie PKP spółka PKP Intercity sięgnęła przewozowego dna: w 2014 r. pasażerowie odbyli pociągami tej spółki 25,5 mln podróży (w 2011 r., przed nastaniem Karnowskiego, podróży było 36,6 mln). Na początku kadencji Karnowskiego zamówiono w firmie McKinsey&Company opracowanie na temat optymalizacji sieci kolejowej, w którym zaproponowano zamknięcie kilku tysięcy kilometrów linii (ostatecznie za czasów Karnowskiego sieć PKP PLK skróciła się z 19,2 tys. km do 18,5 tys. km). Wówczas Karnowski powiedział „Dziennikowi Gazecie Prawnej”: – *Nie ma potrzeby budowania linii kolejowych, bo to dużo kosztuje i się nie oplaca.*

Rządy Jakuba Karnowskiego opłacały się za to firmom konsultingowym. Jak wykazała Najwyższa Izba Kontroli, tylko w latach 2012-2014 spółki Grupy PKP zawarły z zewnętrznymi firmami 1029 umów na usługi doradcze. Wydano na ten cel w sumie 171 mln zł.

Swoje porażki, jak niewprowadzenie dynamicznego systemu sprzedaży biletów PKP Intercity, Karnowski tłumaczy dziś tak: – *Na straży starego systemu informatycznego i innych elementów skansenu PKP stoi lobby polityczno-związkowe – powiedział we wrześniu 2020 r. serwisowi Newseria.*

## Związkowiec wśród bankomatów

Jakub Karnowski w długim wywiadzie udzielonym pod koniec października 2020 r. tygodnikowi „Newsweek” z nieco skrywaną satysfakcją pokazywał, że PKP nie ma szczęścia do jego następców w fotelu prezesa: – *Najpierw przez trzy dni był Bogusław Kowalski, póki nie okazało się, że był tajnym współpracownikiem. Potem Mirosław Pawłowski, poleciał za aferą z Sensus Group. A teraz okazało się, że obecny prezes Krzysztof Mamiński, zresztą mój były doradca ds. dialogu społecznego, ma wyrok w sprawie karnej o znieważenie działacza Solidarności.*

To, że Karnowski w 2012 r. powierzył Mamińskiemu funkcję pełnomocnika zarządu PKP ds. dialogu społecznego, było zaskakujące. Karnowski po wejściu w kwietniu 2012 r. do Grupy PKP otoczył się ekonomistami spoza kolei. Mamiński – zatrudniony w PKP od 1980 r., wysoko postawiony związkowiec Solidarności, w latach 1998-2002 członek zarządu PKP – nie pasował do liberałów i wyznawców prof. Leszka Balcerowicza, którzy przez kolejarzy byli nazywani „bankomatami”.

Mamiński przestał odpowiadać za dialog społeczny w konsekwencji dwugodzinnego strajku maszynistów, do którego doszło pod koniec stycznia 2013 r. Karnowski uważa ten strajk za jeden z dwóch dużych kryzysów w czasie swojej kariery w PKP. Drugi to kilkudniowa awaria systemu sprzedaży biletów, która w 2014 r. poprzedziła premierę pociągów *Pendolino*.

## Dramatycznie słabo

Karnowski dał Krzysztofowi Mamińskiemu drugą szansę: w 2013 r. mianował go szefem kolejowej spółki-córki CS Szkolenie i Doradztwo. Tam Mamiński doczekał do końca rządów PO, a po zmianie władzy wskoczył na falę wznoszącą: został prezesem Przewozów Regionalnych, a od marca 2017 r. kieruje Grupą PKP.

Dziś Mamiński robi wszystko, by nie być kojarzonym z ekipą „bankomatów”, a Karnowski nie kryje się z krytycznym zdaniem wobec osób, które dziś kierują Grupą PKP. Jest też bardzo krytyczny wobec rządów Prawa i Sprawiedliwości: – *To, co się dzieje w Polsce, jest na każdym istotnym poziomie dramatycznie słabe – powiedział „Rzeczpospolitej”. – Po tym jak ten rząd, który obecnie jest, zakończy swoją misję, będzie bardzo dużo do restrukturyzacji.*

KAROL TRAMMER

Projekt ustawy o czasie pracy maszynistów krytykują wszyscy przewoźnicy kolejowi. Krytyczna jest nawet spółka PKP Cargo, pod którą ten akt prawny został napisany.

## Zespół jednostronny

Założenia ustawy zostały opracowane przez zespół trójstronny ds. kolejnictwa, czyli branżowy odpowiednik komisji trójstronnej, w którego pracach uczestniczą przedstawiciele rządu, działacze związkowi oraz władze spółek kolejowych.

Jedynym reprezentantem pracodawców w zespole trójstronnym jest Związek Pracodawców Kolejowych, który skupia głównie spółki powstałe z podziału Polskich Kolei Państwowych. Związkiem kieruje Krzysztof Mamiński, prezes PKP i jednocześnie szef rady nadzorczej PKP Cargo. W zespole trójstronnym Mamiński jest jednym z współprzewodniczących.

Do zespołu nie zostały dopuszczone takie organizacje jak Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych, Railway Business Forum czy Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych. ZNPK ubiegał się o włączenie w skład zespołu, ale spotkał się z odmową Ministerstwa Infrastruktury.

W zespole trójstronnym ds. kolejnictwa nie są więc reprezentowani ani przewoźnicy prywatni (jak CTL Logistics czy Orion Kolej), ani firmy należące do zagranicznych przewoźników (jak DB Cargo Polska czy Captrain), ani spółki kolejowe koncernów przemysłowych (jak Pol-Miedź Trans czy Lotos Kolej), ani większość samorządowych przewoźników pasażerskich.

Efekt jest taki, że wiele zapisów, które znalazły się w projekcie ustawy o czasie pracy maszynistów, zaczerpnięto z układu zbiorowego obowiązującego w PKP Cargo.

## Ustawa Leszka Miętka

Nie jest tajemnicą, że duży wpływ na kształt projektu ustawy miał Leszek Miętek, jeden z współprzewodniczących zespołu trójstronnego ds. kolejnictwa, prezydent Związku Zawodowego Maszynistów oraz pracownik PKP Cargo.

Specjalnej ustawy regulującej pracę maszynistów Miętek domaga się od dekady: – *Nie możemy się doczekać, by charakter pracy maszynisty został należycie opisany – tak jak dla pilotów w ruchu lotniczym i kierowców – mówił „Rynkowi Kolejowemu” w 2017 r. – W tej sprawie nic się nie dzieje.*

Gdy w październiku 2020 r. wreszcie zaprezentowano projekt ustawy, związkowy miesięcznik „Głos Maszynisty” pochwalił

# Maszyniści do czasu

Ministerstwo Infrastruktury przygotowało ustawę o czasie pracy maszynistów i otwarcie mówi, że pogorszy ona konkurencyjność kolei

Ministerstwo Infrastruktury, że przygotowało dokument „tworzący ujednolicone standardy pracy i zapobiegający zagrożeniom”.

Trudno mówić o jednolitych standardach, skoro ustawa będzie promować zatrudnianie maszynistów na umowach śmieciowych: tygodniowy limit czasu pracy przy umowie cywilnoprawnej ma wynosić 48 godzin, zaś przy umowie o pracę 40 godzin.

Największe kontrowersje wśród przewoźników budzi zawarta w projekcie kwestia konieczności wyznaczenia stacji macierzystej, na której maszynista ma zaczynać i maksymalnie po 12 godzinach kończyć zmianę. Do czasu pracy ma być wliczany dojazd maszynisty ze stacji macierzystej do punktu, w którym będzie rozpoczynać prowadzenie pociągu. Wliczany ma być też powrót do stacji macierzystej z miejsca zakończenia prowadzenia pociągu. Maszynista nie będzie już mógł udać się z domu prosto na stację, na której rozpoczyna prowadzenie pociągu – najpierw będzie musiał stawić się na stacji macierzystej. W praktyce może to wydłużyć rzeczywisty dojazd do pracy.

Niemożliwe stanie się też wysyłanie maszynistów w dłuższe trasy z zapewnieniem im noclegu w hotelu. To rozwiązanie jest stosowane przez mniejszych przewoźników towarowych, którzy, w przeciwieństwie do PKP Cargo, nie dysponują rozsiyanymi po całym kraju gniazdami drużyn trakcyjnych.

## Nie ma przymusu

Jak wylicza Lotos Kolej, proponowane regulacje spowodują konieczność wzrostu zatrudnienia o 40%: „Z uwagi na ograniczoną liczbę maszynistów na rynku pracy oraz występującą lukę pokoleniową w tym zawodzie, wejście w życie ustawy pogłębi problem przewoźników kolejowych w zakresie dostępności maszynistów”.

Jedna czwarta spośród około 17 tys. maszynistów ma więcej niż 55 lat i co roku prawie 900 osób uzyskuje prawo do emerytury.

Problem braków kadrowych pogłębiany jest przez przepis wymagający, aby pociągi przekraczające 130 km/h były prowadzone przez dwóch maszynistów. W 2018 r. Ministerstwo Infrastruktury prowadziło konsultacje dotyczące likwidacji tego wymogu, ale nadal w tej kwestii nic się nie zmieniło. Na straży dwuosobowych obsad stoi szef Związku Zawodowego Maszynistów Leszek Miętek.

Przewoźnicy starają się łączyć lukę pokoleniową, ale szkolenie maszynisty trwa dwa-trzy lata. Tymczasem *vacatio legis* budzącej kontrowersje ustawy ma wynieść zaledwie pół roku.

– *Nie ma przymusu robienia biznesu kolejowego – odparł Miętek w internetowej audycji „Węzeł Przesiadkowy”. – Jak ktoś ma dwie, trzy lokomotywy, to niekoniecznie musi jeździć po całej Polsce.*

Mniejsi przewoźnicy uważają, że ustawa ma utrudnić im działalność w celu wsparcia dołączającego PKP Cargo, które z miesiąca na miesiąc traci udziały w rynku.

Ostatecznym kształtem projektu ustawy zaskoczona jest jednak spółka PKP Cargo, która w obliczu pogarszających się wyników zaczęła właśnie pracować nad optymalizacją metod realizacji przewozów. W tej sytuacji władze PKP Cargo zadziwiły ministerstwo, stwierdzając w swojej opinii, że po przyjęciu ustawy zasady pracy maszynistów staną się ostrzejsze niż w przypadku pilotów obsługujących loty transatlantyckie: „Biorąc pod uwagę obecne realia, czyli prędkości pociągów towarowych, maszynista będzie mógł prowadzić pociągi jedynie w odległości około 50 km od stacji macierzystej. W naszej opinii doprowadzi to do konieczności częstszych podman maszynistów, a w konsekwencji do wydłużenia czasów przejazdów”.

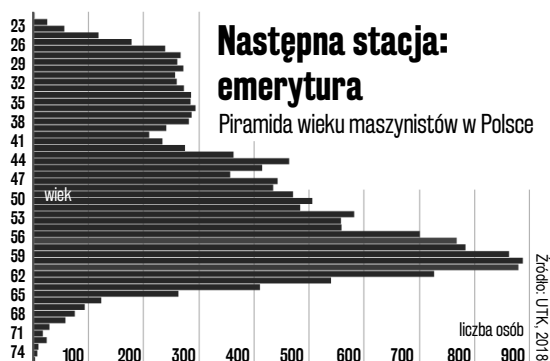
## Podcinanie gałęzi

Projekt ustawy o czasie pracy maszynistów niepokoi nie tylko przewoźników, ale także ich klientów: „Transport kolejowy dla dotychczasowych kontrahentów stanie się nieopłacalny” – napisał prezes Polskiej Izby Przemysłu Chemicznego Tomasz Zieliński.

„Ustawa ograniczy lub wręcz zlikwiduje część realizowanych obecnie usług przewozowych” – napisała w opinii na temat proponowanych przepisów Fundacja ProKolej. W rozmowie z „Węzłem Przesiadkowym” prezes fundacji stwierdził, że przyjęcie ustawy będzie prezentem dla przewoźników drogowych: – *Próbujemy naprawiać system, który jest bardzo bezpieczny, ignorując zupełnie to, że system, który z nim konkuruje, jest skrajnie niebezpieczny: nie umiemy nawet wyłapać kierowców, którzy przekraczają wielokrotnie prędkość, zabierane jest im prawo jazdy, a oni nadal kierują samochodami – powiedział Jakub Majewski. – Spróbujemy zlikwidować trochę kolei, żeby jeszcze więcej ładunków pojechało drogą.*

Ministerstwo Infrastruktury wcale nie ukrywa, że spodziewa się takich właśnie efektów przyjęcia nowych przepisów. W ocenie skutków regulacji, którą dołączono do projektu ustawy, resort wskazał, że możliwą konsekwencją jej uchwalenia będzie „obniżenie konkurencyjności transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu”.

KAROL TRAMMER



## WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

### Kończąc jej żywot

Te wiejskie parki, czyli stojące tuż przy sobie – stareńki domek oraz domisko nowe, są niczym dziadek i wnuczek. Każdy z nich może żyć długo i szczęśliwie, ale ich jednoczesne bytowanie jest na tym świecie raczej krótkie. Także i starą chatkę po wykończeniu nowego domu prędzej czy później zwykle rozbiera się, kończąc jej żywot. Dopóki oba domy stoją razem, uwidoczniają walne zmiany. Wzrost kubatury mieszkalnej, przemianę gustów, zwiększenie dobrobytu, odejście jednych i przyjsięcie drugich materiałów budowlanych. Ostatnie parki właśnie odchodzą. Kiedy do reszty znikną, trudno będzie uwierzyć, jak często dawniej żyło się skromnie i w jak poważnym stopniu wieś miała odmienny wygląd.



## OD BAŁTYKU PO TATRY

### „Jan Wyżykowski”

Wrocław Główny - Głogów

Pociąg przyspieszony Kolei Dolnośląskich z Wrocławia do Głogowa na końcowym odcinku swojej trasy przecina całe Zagłębie Miedziowe: od Legnicy przez Lubin, Rudną do Głogowa.

To nie przypadek, że pociąg nazywa się „Jan Wyżykowski”. W Zagłębiu Miedziowym imię Wyżykowskiego noszą ulice, skwery, osiedla i szkoły. Bez Jana Wyżykowskiego nie byłoby bowiem Zagłębia Miedziowego. Wyżykowski urodził się w 1917 r. na Podkarpaciu, w wieku 19 lat przeniósł się do Krakowa – tam zdał maturę. Najpierw chciał być księdzem i uczęszczał do seminarium duchownego, potem kształcił się na śpiewaka operowego, a następnie rozpoczął studia filozoficzne. Po II wojnie światowej skierował swoje kroki do Akademii Górniczo-Hutniczej – po zdobyciu tytułu inżyniera-górnika i magistra nauk technicznych rozpoczął pracę w Państwowym Instytucie Geologicznym. Wyżykowski Prowadził poszukiwania złóż rud miedzi na Dolnym Śląsku. Pierwsze odkrycia – w okolicach Nowej Rudy – nie były zbyt imponujące. Dopiero w drugiej połowie lat 50. odkrył koło Lubina i Polkowic największe złoża rud miedzi w Europie. Poszukiwania i dokumentacja rud miedzi na tyle pochłaniały Wyżykowskiego, że w swoim domu był tylko gościem. W 1974 r. zmarł nagle w wieku 57 lat. Miesiąc przed śmiercią powiedział do swojej żony: „Dzięki tobie ja odkryłem miedź”.

## POD DOBRĄ PRASĄ

„Maseczki są trendy! Do ich noszenia zachęcają pracownicy spółki samorządu Mazowsza Koleje Mazowieckie”

Źródło: miesięcznik „Mazowsze. Serce Polski”  
Wydawca: Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego

## POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Istnieją pociągi, które zaprojektowano z przeznaczeniem na sen pasażerów. Cały skład tworzą wagony sypialne i jeden barowy, nawet nie restauracyjny, to wystarczy. Taki pociąg kursuje na przykład ze Szczecina do Wrocławia. Rusza o 22.30 i przyjeżdża o 7.00, ale trasa nie jest przecież tak daleka, to zaledwie 340 kilometrów, i dałoby się ją przejechać w pięć godzin. Jednak nie zawsze chodzi o to, żeby było szybciej, firma dba o komfort pasażerów. Pociąg zatrzymuje się w polach i stoi wśród nocnych mgieł; cichy hotel na kółkach. Nie warto ścigać się z nocą. Jest też całkiem dobry pociąg Berlin – Paryż. I Budapeszt – Belgrad. Oraz Bukareszt – Zurych. Uważam, że wymyślono je dla ludzi, którzy boją się latać samolotami. Są wstydlive, lepiej nie przyznawać się, że się nimi jeździ. Zresztą nie reklamuje się ich szczególnie. To pociągi dla stałej klienteli, dla tego nieszczęsnego procentu ludzkości, który umiera ze strachu przy każdym starcie i lądowaniu. Dla tych o spoconych rękach, którzy bezradnie miętoszą kolejne chusteczki, i tych, którzy chwytają stewardesy za rękaw. Taki pociąg stoi skromnie na bocznym torze, nie rzuca się w oczy. (Na przykład ten z Hamburga do Krakowa czeka w Altonie, zasłonięty reklamami i billboardami). Ci, którzy jadą nim po raz pierwszy, kręcą się po dworcu, zanim go znajdą”

Olga Tokarczuk\*, „Bieguni”  
\*polska pisarka, z wykształcenia psycholożka,  
laureatka literackiej Nagrody Nobla za 2018 r.

# Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

Ukazuje się od 2002 roku

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

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Tomasz Gajewski.

Nakład: 160 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

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

**Internet:** www.zbs.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Loko-Model, ul. Wilcza 25. **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 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.