

Wypadki bez następstw • Kolejarze od Balcerowicza

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

www.zbs.net.pl

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

MAJ - CZERWIEC 2012

Nr 3 (59)

**KATASTROFA CZTERY KILOMETRY
OD NAJNOWSZEGO POSTERUNKU
NA POLSKIEJ SIECI KOLEJOWEJ**

SPRAWA



SPROWY

► CYTAT NUMERU

„Trzeba się zastanowić, jak przyciągnąć pasażerów na kolei, a nie ograniczać ofertę. Trzeba racjonalizować siatkę połączeń, ale robiąc to z głową, by oszczędzając złotego nie stracić zaraz 2 zł”

Czesław Warszewicz, EKSPERT KOLEJOWY FUNDACJI REPUBLIKAŃSKIEJ,
BYŁY PREZES PKP INTERCITY, na łamach „Rzeczpospolitej”

► INDEKS

139 tys. zł brutto wynoszą w sumie miesięczne wynagrodzenia członków nowego trzyosobowego zarządu PKP S.A., powołanego z początkiem kwietnia 2012 r.

Jazda po omacku

Czy semaforzy podają niewłaściwe sygnały?

18 kwietnia 2012 r. doszło do kilkugodzinnego paraliżu linii Warszawa – Częstochowa. Wszystko za sprawą sprzecznych sygnałów na semaforach na stacji Baby: pierwszy semafor wskazywał sygnał zezwalający na jazdę z największą prędkością (przejazd przez stację na wprost), tymczasem na kolejnym semaforze widniał sygnał ograniczający prędkość do 40 km/h (przejazd przez stację ze zmianą toru). Maszynista pociągu towarowego odmówił dalszej jazdy, żądając przyjazdu komisji, która wyjaśni całą sytuację. Spółka PKP Cargo – pracodawca maszynisty – poinformowała, że „przybyła na miejsce komisja kolejowa potwierdziła niewątpliwy fakt wystąpienia nieprawidłowości wskazań semaforów”. – *Można sobie wyobrazić, że byłoby złe warunki atmosferyczne, że byłaby mgła i że maszynista dopiero przy samym semaforze zobaczyłby, że musi zwolnić do 40 km/h. Wówczas wjechałby z prędkością nadmierną i miałibyśmy kolejną katastrofę* – mówił portalowi „Rynek Kolejowy” Leszek Miętek, szef Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych.

Istotnie, ostatni incydent rzuca nowe światło na katastrofę, do której doszło na tej samej stacji przed niespełna rokiem: 12 sierpnia 2011 r. w wyniku wykolejenia pociągu zmarły dwie osoby, a rannych zostało 81. O spowodowanie katastrofy oskarżono maszynistę – jako przyczynę wykolejenia wskazano wjechanie na rozjazd z prędkością 118 km/h (przy dopuszczalnej 40 km/h). Dziś jednak pojawia się pytanie, czy maszynista otrzymał sygnał o konieczności zmniejszenia prędkości w związku ze zmianą toru.

Po tegorocznym incydencie w Babach niejasności pojawiają się również w sprawie wypadku, który miał miejsce 18 sierpnia 2010 r. na posterunku odgałęźnym Mąkołowiec. Doszło wówczas do wykolejenia pociągu relacji Tychy Miasto – Katowice, który na rozjazd wjechał z prędkością 117 km/h, podczas gdy dopuszczalna prędkość wynosiła 40 km/h. Po tym wypadku przedstawiciele zarządcy infrastruktury jasno stwierdzali, iż „przyczyna nie leżała po stronie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe”. Jednak dziś – z perspektywy przypadku podania sprzecznych sygnałów w Babach – można mieć wątpliwości, czy podobna sytuacja nie wystąpiła również przed dwoma laty w Mąkołowcu.

Wątpliwości nasuwają się tym bardziej, że na jaw wychodzą kolejne przypadki podawania sprzecznych sygnałów na semaforach. W serwisie internetowym YouTube można obejrzeć film nagrany z kabiny maszynisty, pokazujący chaos w sterowaniu ruchem na stacji Kolaszki. Zbliżający się do stacji pociąg otrzymuje sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością, jednocześnie informujący o tym, że następny semafor także będzie zezwalał na dalszą jazdę. Jednak następny semafor wskazuje sygnał „stój”, co maszynista zauważa w ostatniej chwili (z powodu łuku i ograniczenia widoczności przez pociąg jadący sąsiednim torem). Dopiero w trakcie hamowania przed niespodziewanym czerwonym światłem przez radiotelefon zgłasza się dyżurny ruchu. Na filmie słychać następującą rozmowę między dyżurnym a maszynistą:

Dyżurny: – Stoi pan pod semaforem?

Maszynista: – Zaraz będę wiedział, bo hamuję... Udało mi się, stoję pod semaforem.

Dyżurny: – Nic nie rozumiem pana. Przerywa radio, przerywa.

Maszynista: – Mówię, że stoję pod semaforem. Udało mi się.

Szkoda, że tak późno pan o tym mówi.

Dyżurny: – Próbowałem dużo wcześniej, ale taka sytuacja ruchowa.

Autobusowa zmowa cenowa na północ od Warszawy? Region

Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów prowadzi postępowanie wyjaśniające w sprawie ewentualnej zmywy cenowej między przewoźnikami autobusowymi działającymi na trasie Warszawa - Nowy Dwór Mazowiecki - Modlin.

Urząd wszczął postępowanie 30 marca 2012 r. – *Postępowanie wyjaśniające wszczyna się, jeżeli okoliczności wskazują na możliwość naruszenia przepisów ustawy antymonopolowej. Postępowanie prowadzi się „w sprawie”, co oznacza, że nie jest ono skierowane przeciwko konkretnym przedsiębiorcom, a jedynie ma na celu zbadanie mechanizmów działających na określonym rynku. Jeżeli w toku postępowania wyjaśniającego uznamy, że są podstawy do postawienia zarzutów, to zostanie wszczęte postępowanie w sprawie naruszenia zbiorowych interesów konsumentów* – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Artur Kosim z UOKiK. I zastrzega: – *Więcej o praktykach firm Translud i PKS Polonus Warszawa będziemy mogli powiedzieć dopiero po zakończeniu postępowania.*

Pismo o podejrzeniu zmywy cenowej wpłynęło do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów na początku lutego 2012 r. – przesłała je Nowodworska Inicjatywa Komunikacyjna NOVIkom, lokalna organizacja specjalizująca się w funkcjonowaniu transportu publicznego i infrastruktury. – *Zmowa cenowa oznacza brak wyboru pomiędzy przewoźnikami. Jakość usług i ceny nie różnią się niczym, rozkłady jazdy również są bardzo zbliżone. Usuwania kursów z rozkładu firmy również dokonują w tym samym czasie, nazywając to korektą* – mówi Kacper Pawelczyk z NOVIkom.

Nowodworska Inicjatywa Komunikacyjna NOVIkom w piśmie skierowanym do UOKiK zwraca uwagę, że państwowy PKS Polonus Warszawa oraz prywatny Translud w przypadku wspólnie obsługiwanej linii z Warszawy do Nowego Dworu Mazowieckiego i Modlina ceny biletów zawsze podnoszą dokładnie tego samego dnia (sytuacja taka miała miejsce w sierpniu 2011 r., w listopadzie 2011 r. i w lutym 2012 r.). Jak czytamy w piśmie, „identyczne ceny firmy dyktują tylko na liniach, na których prowadzą wspólne przewozy, czyli rzekomo konkurują”.

Dyrektor Dorota Grudzień-Barbachowska, z warszawskiej delegatury UOKiK, w odpowiedzi na pismo inicjatywy NOVIkom informuje, że jeszcze konieczne jest zebranie dodatkowych informacji, a następnie szczegółowe przeanalizowanie działań podejmowanych przez Translud i PKS Polonus Warszawa.

Jeśli UOKiK potwierdzi istnienie zmywy cenowej, może nałożyć na przewoźników kary w wysokości wynoszącej do 10% ich ubiegłorocznego przychodu. Urząd podejmował już takie decyzje – między innymi w 2007 r., kiedy to nałożone zostały kary pieniężne na PKS Zielona Góra oraz prywatnego przewoźnika Marvel za stosowanie zmywy cenowej na trasie Zielona Góra – Krosno Odrzańskie w województwie lubuskim. Ceny biletów u obydwu przewoźników były takie same, a przy tym zmiany w cennikach były wprowadzane dokładnie tego samego dnia. Jak ustalił UOKiK, wskutek zmywy cenowej panującej między Zieloną Górą a Krosnem Odrzańskim, bilety na tej trasie były znacznie droższe od biletów na innych trasach porównywalnej długości (w przedziale 31-35 km), obsługiwanych przez PKS Zielona Góra.

Śmiertelny brak przejść

Jedna piąta ofiar śmiertelnych wypadków na kolei w Unii Europejskiej ginie w Polsce



• W wypadkach na kolei najwięcej osób ginie na dzikich przejściach przez tory. Na zdjęciu jedno z takich przejść na Centralnej Magistrali Kolejowej.

Po tym jak 3 marca 2012 r. w czołowym zderzeniu pociągów pod Szczekocinami zginęło 16 osób, a rannych zostało 57, prezydent Bronisław Komorowski ogłosił żałobę narodową. Wprowadzając żałobę prezydent słowem nie wspominał, że w dniu katastrofy kolejowej w wypadkach drogowych zginęło osiem osób, a 97 zostało rannych.

Na polskich drogach jedna doba średnio kończy się tragicznym bilansem 11 ofiar śmiertelnych oraz 136 rannych – w 2011 r. w wypadkach drogowych zginęło 4189 osób (najwięcej w zderzeniach pojazdów), a rannych zostało 49501. Tylko w województwie mazowieckim na drogach zginęło w ubiegłym roku 712 osób. Jak czytamy w policyjnym raporcie na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego, najwięcej wypadków ma miejsce przy dobrej pogodzie oraz na prostych odcinkach dróg.

Tymczasem w wypadkach na całej polskiej sieci kolejowej w 2011 r. śmierć poniosły 334 osoby – czyli średnio mniej niż jedna osoba dziennie (dane Urzędu Transportu Kolejowego). Nie zmienia to jednak faktu, że w całej unii to właśnie nasz kraj charakteryzuje się największą liczbą śmiertelnych ofiar wypadków na kolei. W tej czarnej statystyce wyprzedzamy takie kraje jak Niemcy czy Wielka Brytania, które charakteryzują się nie tylko większą liczbą ludności, ale również znacznie intensywniejszym ruchem kolejowym.

Jak wynika ze zbiorczych danych Europejskiej Agencji Kolejowej za 2010 r., na terenie całej Unii Europejskiej w wypadkach na kolei śmierć poniosło 1265 osób. Z tego w Polsce zginęły 283 osoby, czyli jedna piąta. Dane te są o tyle uderzające, że ludność Polski stanowi tylko jedną trzynastą populacji unii.

Z danych Europejskiej Agencji Kolejowej wynika, że wśród pasażerów polskich pociągów w 2010 r. było siedem ofiar śmiertelnych, a wśród pracowników kolei – sześć. Większość ofiar śmiertelnych wypadków na polskiej kolei to przechodzący przez tory w niedozwolonych miejscach – w 2010 r. zginęło tak 216 osób.

– *Zdecydowanie brakuje legalnych przejść – są rozmieszczone zbyt rzadko, szczególnie w terenie zabudowanym, gdzie linie kolejowe tworzą dokuczliwą i dyskryminującą barierę* – mówi Marcin Jackowski ze stowarzyszenia Zielone Mazowsze.

Przykładowo w Brwinowie – przeciętym na pół czterotorową linią kolejową z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego – istnieje jedno miejsce, w którym można legalnie przejść na drugą stronę torów.

Marcin Jackowski: – *Dlatego powstają dzikie przejścia, które jednak pozabawione są odpowiedniej nawierzchni, nie mówiąc o sygnalizacji czy oświetleniu. Pieszy może się potknąć o szynę i upaść, zwłaszcza w stresie, słysząc pociąg. Nie można się dziwić ludziom nielegalnie przechodzącym przez tory, jeśli alternatywą jest nadłożenie kilkuset metrów, a nawet kilku kilometrów. Przyпускаjąc, że wielu ofiar można uniknąć, gdyby PKP Polskie Linie Kolejowe, zamiast przerzucać odpowiedzialność na pieszych, postarały się chociaż o utwardzenie i oznakowanie obecnie dzikich przejść.*

Nie przeszedł wniosek o odwołanie Struzika

Polityka

Opozycji w sejmiku województwa mazowieckiego nie udało się odwołać marszałka Adama Struzika, polityka Polskiego Stronnictwa Ludowego rządzącego regionem od 11 lat.

Wniosek o odwołanie marszałka województwa – odrzucony głosami koalicyjnej większości PSL i Platformy Obywatelskiej – został zgłoszony przez Karola Tchórzewskiego, radnego Prawa i Sprawiedliwości z Siedlec. Jak czytamy w uzasadnieniu wniosku, „marszałek stracił poczucie misji i całą swą pracę poświęca trwaniu za wszelką cenę na swym stanowisku”.

Wniosek złożony został w połowie marca – tuż po uchwaleniu przez sejmik poważnych cięć w wojewódzkim budżecie. Nawet przewodniczący sejmiku Ludwik Rakowski z PO przyznał w „Gazecie Wyborczej”: – *Można się zgodzić, że budżet na rok 2012*

był uchwalony na zbyt optymistycznych podstawach.

Sejmikowa opozycja jest bardziej dosadna: „Władza pana marszałka doprowadziła do totalnej zapaści finansów województwa mazowieckiego. Zadłużenie osiągnęło alarmujący poziom 55% dochodów własnych województwa” – argumentowali zwolennicy odwołania Adama Struzika w złożonym wniosku. Od 2007 r. do 2011 r. zadłużenie samorządu województwa mazowieckiego wzrosło z 352 mln zł do 1 mld 547 mln zł. Same koszty obsługi długu wzrosły w tym czasie z 1 mln zł do 115 mln zł.

Wśród zarzutów opozycji wobec marszałka województwa istotne miejsce zajęły kwestie związane z Kolejami Mazowieckimi. Chodziło przede wszystkim o nietrafione plany prywatyzacji przewoźnika: „Na analizę prywatyzacyjną wydano ze środków spółki należącej do województwa mazowieckiego 725 tys. zł. Analiza ta wykazała, że w przypadku jej sprzedaży Mazowsze i Koleje Mazowieckie będą musiały zwrócić dotacje unijne” – czytamy we wniosku opozycji. – *Marszałek Struzik pozwolił wydać na analizę, która wykazała to, co powinno wiedzieć biuro prawne czy biuro funduszy europejskich w urzędzie* – wyjaśniał radny Karol Tchórzewski na łamach „Rzeczpospolitej”.

Zdaniem autorów wniosku, Koleje Mazowieckie stały się narzędziem inżynierii finansowej pozwalającej samorządowi nie przekroczyć 60-procentowego limitu zadłużenia – chodzi o operację wykupienia przez samorządową spółkę taboru należącego do samorządu województwa (pisaaliśmy na ten temat w tekście „Flirt budżetowy”, „Z Biegiem Szyn” nr 56, listopad-grudzień 2011).

Na kwietniową sesję sejmiku województwa, na której odbywało się głosowanie nad wnioskiem opozycji, zjechali samorządowcy popierający Adama Struzika. W obronę marszałka zaangażowali się między innymi starostowie powiatowi z Legionowa, Płocka, Ostrołęki czy Łosic (w październiku 2010 r. Łosice zasłynęły z wmurowania w miejscowym szpitalu powiatowym granitowej tablicy ku czci marszałka Struzika). Z części mazowieckich gmin i powiatów nadeszły listy chwalebne Struzika. Gdy były odczytywane na sesji sejmiku, radny Sojuszu Lewicy Demokratycznej Grzegorz Pietruczuk zaapelował: – *Nie czytajcie już tych listów od samorządowców, przecież to Bareję przypominają.*

Jeden z listów w obronę Adama Struzika nadszedł od Andrzeja Kosztowniaka, prezydenta Radomia z PiS, a więc członka partii, której radni złożyli wniosek o odwołanie marszałka. Potem radomski prezydent tłumaczył się na swoim internetowym blogu (kosztowniak.blox.pl): „Pomimo tego, iż daleki jestem od wpadania w zachwyty nad wspomnianą polityką finansową i inwestycyjną zarządu województwa mazowieckiego w wykonaniu PO-PSL, uważam, że współpraca Radomia z urzędem marszałkowskim idzie obecnie w dobrym kierunku”.



• Marszałek Adam Struzik rządzi województwem mazowieckim od 11 lat.

Sprawa Sprawy

Marcowe czołowe zderzenie pociągów pod Szczekocinami zdarzyło się niespełna cztery kilometry od najnowszego posterunku na polskiej sieci kolejowej



• Okna bez pełnej widoczności, przenośna toaleta - tak wygląda najnowszy posterunek ruchowy na polskiej kolei. Nastawnia na posterunku odgałęźnym Sprawa, działającym w ramach „wstępnej eksploatacji”.



• Po katastrofie pod Szczekocinami media pokazywały nastawnie wyposażone w tradycyjne mechaniczne urządzenia do przestawiania zwrotnic. Tymczasem do czołowego zderzenia pociągów doszło na linii obsługiwanej przez zainstalowany w ubiegłym roku komputerowy system sterowania ruchem.

Ostatni posterunkiem, jaki minął pociąg TLK „Brzechwa” relacji Przemysł – Warszawa przed czołowym zderzeniem z pociągiem InterRegio „Jan Matejko” jadącym z Warszawy do Krakowa, był posterunek odgałęźny Sprawa.

Posterunek Sprawa (znajdujący się na 17,7 km linii kolejowej nr 64 Kozłów – Koniecpol) to posterunek ruchowy położony najbliżej miejsca katastrofy z 3 marca 2012 r., kiedy to pociągi „Brzechwa” i „Jan Matejko” zderzyły się czołowo na 21,3 km linii nr 64.

Niebezpiecznie wstępna eksploatacja

Sprawa jest nie tylko posterunkiem najbliższym miejsca katastrofy, ale także najnowszym posterunkiem na polskiej sieci kolejowej – jego budowę zakończono w listopadzie 2011 r. w ramach prac modernizacyjnych na linii Kozłów – Koniecpol.

Posterunek odgałęźny Sprawa – umożliwiający przejazd między dwoma torami – wyposażony został w komputerowy system sterowania ruchem kolejowym. Wykonawca systemu – radomskie Zakłady Automatyki Kombud – twierdzi, że przed katastrofą system komputerowy zadziałał prawidłowo (według deklaracji, w chwili gdy na oddalonym o 15 km posterunku odgałęźnym Starzyny pociąg „Brzechwa” został skierowany na tor niewłaściwy, na semaforze posterunku Sprawa wyświetlił się czerwony sygnał „stój”). Wykonawca podkreśla jednak, że posterunek Sprawa od otwarcia w listopadzie 2011 r. działa w ramach „wstępnej eksploatacji”.

Owa „wstępna eksploatacja” polega na tym, że sprowski posterunek, który miał być zdalnie sterowany, ostatecznie obsługiwany jest przez dyżurnego ruchu pełniącego służbę na miejscu w Sprawie. Problem w tym, że ta prowizoryczna hybryda nie spełnia warunków dla posterunków obsługiwanych miejscowo przez dyżurnych ruchu. Sprowska nastawnia to przenośny kontener z dwoma niewielkimi oknami zapewniającymi widoczność wyłącznie na dwie strony – w kierunku Kozłowa oraz prostopadłe do torów. Dyżurny ruchu w Sprawie z wnętrza nastawni nie ma natomiast zapewnionej widoczności w kierunku Starzyn (to w tym kierunku pojechał pociąg „Brzechwa” na czołowe zderzenie z jadącym z przeciwną stroną pociągiem „Jan Matejko”).

Tymczasem obowiązujące w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe „Instrukcja Ir-1 o prowadzeniu ruchu pociągów” oraz „Instrukcja Ir-2 dla personelu ruchowych posterunków technicznych” wśród obowiązków dyżurnych ruchu wyszczególniają między innymi obserwację przejeżdżających pociągów w zakresie sygnałów, reakcji maszynistów, pracy zestawów kołowych i hamulców, zabezpieczenia przewożonych ładunków oraz otwartych drzwi czy pokryw luków. Prowizorka panująca w Sprawie (mała wysokość nastawni, brak pełnej widoczności na szlak kolejowy, brak reflektora) uniemożliwia skuteczne wypełnianie tych czynności. Nawiasem mówiąc, nastawnia najnowszego polskiego posterunku nie została wyposażona w toaletę – dyżurni ruchu pełniący służbę w Sprawie muszą więc korzystać z przenośnej ubikacji ustawionej obok kontenera-nastawni.

Sprawa, czyli Gdańsk Osowa

Choć na posterunku odgałęźnym Sprawa działa zainstalowany przed kilkoma miesiącami komputerowy system sterowania ruchem, to media w kontekście marcowej katastrofy dziwnym trafem postanowiły przyjrzeć się nastawniom wyposażonym w znacznie starsze mechaniczne urządzenia sterowania ruchem kolejowym.

7 marca – czyli cztery dni po katastrofie – „Wiadomości” TVP pokazały nastawnię Gdańsk Osowa, wyposażoną w urządzenia mechaniczne. „Niektóre z nich mają nawet 65 lat. Nic dziwnego, że czasem zawodzą. Niestety dopiero katastrofa pod Szczekocinami ruszyła urzędników” – padły słowa autora materiału Marcina Szewczaka. Dwa dni później temat podchwyciła gazeta codzienna „Fakt”, w której z kolei mogliśmy przeczytać, że „urządzenia służące do obsługi ruchu pociągów mają nawet po 65 lat. Tak jak nastawnia na stacji Gdańsk Osowa, wyprodukowana w 1947 roku”.

Pytanie, kto skutecznie zainteresował różnych dziennikarzy akurat nastawnią na stacji Gdańsk Osowa, która nie tylko oddalona jest o ponad 400 km od miejsca czołowego zderzenia, ale na której działają mechaniczne urządzenia sterowania z zupełnie innej epoki. Czy komuś zależało na odwróceniu uwagi od funkcjonowania w Sprawie działającego w ramach „wstępnej eksploatacji” nowego systemu komputerowego, zainstalowanego kilka miesięcy przed katastrofą?

Karol Trammer

Minister na sygnale zastępczym

Wyprawianie pociągów na sygnał zastępczy to codzienność polskiej kolei

Światło czerwone wraz z migającym białym – takie ustawienie semafora oznacza, że pociąg otrzymał sygnał zastępczy. Sygnał ten stosowany jest w sytuacjach, gdy automatyczne zabezpieczenia sterowania ruchem kolejowym nie pozwalają podać normalnego sygnału zezwalającego na jazdę. Sytuacje takie mogą wynikać z awarii urządzeń albo z ustawienia drogi przebiegu pociągu, która nieprzewidziana jest w miejscowym systemie sterowania ruchem.

Gdy tylko pojawiła się informacja, że w marcową katastrofę kolejową pod Szczekocinami „zamieszany” był właśnie sygnał zastępczy, na kolei zaczęto mówić, że sygnał ten – choć powinien być stosowany tylko w wyjątkowych sytuacjach – na wielu posterunkach stał się zupełnym standardem.

Błyskawiczną próbę uspokojenia poruszenia wokół kwestii sygnału zastępczego podjął Andrzej Massel, odpowiedzialny za kolej wiceminister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej: – *Nie zgadzam się z tezą, że sygnał zastępczy jest nadużywany. Jechałem ostatnio wielokrotnie w kabinie maszynisty i nic takiego nie miało miejsca. Nie widziałem żadnego sygnału zastępczego* – stwierdził na antenie telewizji TVN24 na drugi dzień po katastrofie.

Od Międzylesia po Lipusz

Wkrótce po zapewnieniach wiceministra na internetowych forach dyskusyjnych zaroilo się – w myśl apelu „Pokażmy ministrowi sygnał zastępczy” – od podawanych przez kolejarzy oraz miłośników kolei przykładów posterunków, na których zamiast normalnego i gwarantującego bezpieczeństwo sygnału zezwalającego na jazdę, podawany jest sygnał zastępczy (lub ewentualnie wręczany rozkaz pisemny uprawniający do przejechania obok semafora wskazującego sygnał „stój” lub semafora nieczynnego). Sytuacja taka występuje między innymi w Kamiennej Górze, Katowicach Janowie, Lubiczu, Nowym Świątowie, Młynarach, Rogoźnicy, Szlachcie, Złotowie. Część z przykładów podawanych przez internautów to od lat utrzymywane wieczne prowizorki wynikające z permanentnej niesprawności urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Również serwis internetowy YouTube pełen jest filmów pokazujących pociągi w różnych sytuacjach przejeżdżające na podstawie sygnału zastępczego przez stacje w różnych częściach Polski: Bielsko-Biała Główna, Bytom Główny, Kraków Batowice, Kraków Nowa Huta, Lipusz, Łowicz Główny, Międzylesie, Piotrków Trybunalski, Pszczyna, Raciborowice, Sandomierz, Stryków, Tarnobrzeg, Warszawa Wschodnia czy Wschowa.

Nawet z pozoru uspokajające wypowiedzi wysokich urzędników kolejowych pokazują, że stosowanie sygnału zastępczego to codzienność polskiej kolei: – *Codziennie rano sprawdzam rejestry stanów awaryjnych, które zapisują użycie sygnału zastępczego dla pociągu. Nasz okręg ma 600 km tras, użycie sygnału zastępczego mogę wymienić na palcach jednej ręki* – powiedział „Rzeczpospolitej” Adam Młodawski, dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Kielcach. Jak widać, tylko na terenie jednego z 23 zakładów linii kolejowych można naliczyć kilka na dobę przypadków użycia sygnału zastępczego.

Stacje zastępczych sygnałów

Również media regionalne wskazały stacje, na których latami żaden pociąg nie przejechał inaczej niż na sygnał zastępczy. Kielecki dziennik „Echo Dnia” poinformował, że ruch pociągów na stacji Sandomierz (teren Zakładu Linii Kolejowych w Skarżysku-Kamiennej) odbywa się na podstawie sygnałów zastępczych od 2010 r., kiedy to powódź zalała tamtejsze urządzenia sterowania – spółka PKP Polskie Linie Kolejowe do dziś nie naprawiła systemu. „Po powodzi, z powodu nieczynnych urządzeń, obowiązuje tak zwane telefoniczne zapowiadanie pociągów, czyli dyżurny ruchu, chcąc puścić pociąg z Sandomierza w stronę trzech sąsiedzkich posterunków, za każdym razem dzwoni do dyżurnych i pyta, czy wolna droga. W ten sposób upewnia się, że dyżurny z przeciwka nie wysłał w stronę Sandomierza innego pociągu. Wystarczy, że dyżurni źle się porozumieją i może dojść do zderzenia” – czytamy w tekście „Jazda na słowo honoru” z „Echa Dnia” z 8 marca 2012 r.

Dzień wcześniej wrocławskie wydanie „Gazety Wyborczej” w tekście „Pociągi ryzyka” przedstawiło sytuację na linii Wrocław – Jelenia Góra w okolicach Wałbrzycha: „Na odcinku Świebodzice – Boguszów-Gorce sygnał jest nie tyle zastępczy, co na stałe wpisnął się w kolejowy krajobraz”, przytaczając wypowiedź jednego z maszynistów na temat sygnału zastępczego: – *W Świebodzicach za jego pomocą odbywa się wjazd stację i wyjazd z niej, na stacji Wałbrzych Miasto wyjazd, na stacji Wałbrzych Fabryczny wjazd i wyjazd, na Wałbrzych Główny wyjazd, a w Boguszowie Gorce Wschód wjazd.*

Krzysztof Wójcik z Zakładu Linii Kolejowych w Wałbrzychu przyznał, że na tym odcinku pociągi kursują na podstawie sygnałów zastępczych od 2000 r. A więc od ponad dziesięciu lat! Wójcik tłumaczy to częstymi kradzieżami kabli oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Awarie, kradzieże, cięcie etatów

Co zaskakujące, istnieją w Polsce posterunki ruchowe, na których sygnał zastępczy stosowany jest nie na skutek awarii czy kradzieży urządzeń, lecz w wyniku... planowej polityki PKP PLK mającej na celu cięcie etatów wśród nastawniczych.

Na wielu stacjach – na których prowadzenie ruchu odbywało się z dwóch nastawni (dysponującej i wykonawczej) – zamknięto nastawnie wykonawcze, pozostawiając obsługę wyłącznie na nastawni dysponującej. Zamknięć nastawni często dokonuje się bez uwzględnienia tego faktu w ustawieniach urządzeń sterowania. To uniemożliwia ich sprawne działanie w zakresie zabezpieczenia ruchu kolejowego – sygnał zastępczy staje się wówczas jedyną możliwością wyprawiania pociągów. Często już na wiele lat – jak chociażby na stacji Złotów, gdzie pociągi wjeżdżają i wyjeżdżają na podstawie sygnału zastępczego od zamknięcia nastawni wykonawczej w 2001 r.! Podobna sytuacja utrzymuje się na stacjach Lasocice i Stare Drzewce, gdzie nastawnie wykonawcze zamknięto ponad pięć lat temu. Z kolei na stacji Żąbkowice Śląskie nastawnia wykonawcza – również w celu zmniejszenia liczby zatrudnionych – pozostaje bez obsługi codziennie w godz. 19.00-7.00 i w tym czasie pociągi muszą kursować na podstawie sygnału zastępczego.

Na polskiej sieci kolejowej sygnał zastępczy – który powinien być stosowany tylko w ostateczności związanej z sytuacjami awaryjnymi – faktycznie zaczął być traktowany na równi z sygnałem zezwalającym na jazdę.

Karol Trammer



• Są w Polsce stacje, przez które od co najmniej kilku lat żaden pociąg nie przejechał inaczej niż na sygnał zastępczy. Tymczasem wiceminister Andrzej Massel: „Nie zgadzam się z tezą, że sygnał zastępczy jest nadużywany”.

Wypadki bez następstw

Nad niebezpiecznymi zdarzeniami za szybko przechodzi się do porządku dziennego

Do katastrofy pod Szczekocinami doszło w wyniku wyprawienia dwóch pociągów na ten sam tor. W podobne wypadki obfitowała druga połowa 2010 r. Zdarzenia sprzed ponad półtora roku – choć znacznie mniej tragiczne w skutkach – pokazały, że na polskiej kolei występują poważne problemy z utrzymaniem urządzeń sterowania ruchem, z wypełnianiem procedur i nadzorem, a także ze stosowaniem sygnału zastępczego. Dużo mniejsze problemy były natomiast z przejściem nad tymi zdarzeniami do porządku dziennego.

SMS od dyżurnego ruchu

Ze zdarzeń z drugiej połowy 2010 r. najtragiczniejsze było czołowe zderzenie pociągów regionalnych na jednotorowej linii Szczecinek – Słupsk, do którego doszło 13 lipca 2010 r. W zderzeniu szczęśliwie nikt nie zginął, jednak rannych zostało 37 osób.

Pociągi zderzyły się po tym jak dyżurny ruchu – w celu zniwelowania opóźnienia – podjął decyzję o minięciu się składów na innej mijance niż wynikało to z rozkładu jazdy, a maszynista w obliczu problemów z radiołącznością wjechał na szlak bez uzyskania drogą radiową polecenia dyżurnego ruchu, a więc wbrew zasadom obowiązującym na linii. Szlak okazał się zajęty przez pociąg jadący z naprzeciwka. Maszyniści uświadomili sobie to, gdy pociągi dzieliło zaledwie 150 metrów. Było już za późno, aby w porę zahamować.

Ruch na 104-kilometrowej linii Szczecinek – Słupsk prowadzony jest zdalnie przez dyżurnego ruchu odcinkowego ze stacji Miastko za pomocą systemu Kapsch. System opiera się na zdalnie sterowanych mijankach (Biały Bór, Kawcze, Kepice, Korzybie), licznikach osi stwierdzających zajętość torów, podglądzie sytuacji ruchowej na monitorze dyżurnego ruchu oraz urządzeniach radiowych zapewniających łączność między dyżurnym i maszynistami.

Na linii Szczecinek – Słupsk, mimo zainstalowania systemu Kapsch, w praktyce panowała ruchowa „wolnoamerykanka”. Jak stwierdza raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK), łączność na mijance Korzybie nie była zapewniona z uwagi na brak stacji bazowej systemu Kapsch. Co więcej, jedna z lokomotyw biorących udział w czołowym zderzeniu wyposażona była w niesprawne urządzenia radiołączności Kapsch, natomiast druga w ogóle nie posiadała radiotelefonu Kapsch, a zatem nie powinna zostać skierowana do obsługi linii Szczecinek – Słupsk.

Jak głosi raport PKBWK, dyżurni ruchu i maszyniści radzili sobie z niesprawnym systemem Kapsch, komunikując się ze sobą przez telefony komórkowe. Jak dowiedzieliśmy się nieoficjalnie, zdarzało się, że dyżurny, by poinformować maszynistę o bieżącej sytuacji na szlaku, wysyłał do niego SMS-a.

Zdalnie sterowana „wolnoamerykanka”

Jak czytamy w raporcie PKBWK sporządzonym po czołowym zderzeniu na linii Szczecinek – Słupsk, „kontrolę wewnętrzną zarządcy infrastruktury i przewoźnika były prowadzone w sposób mało wnikliwy, przez co nie były ujawniane nieprawidłowości”, a takie niezgodne z przepisami rozwiązania, jak prowadzenie ruchu kolejowego za pomocą telefonów komórkowych, były „tolerowane przez nadzór i kontrolę zarządcy infrastruktury i przewoźnika”.

Raport komisji wskazuje, że podczas comiesięcznych kontroli zapisów rozmów pomiędzy dyżurnym ruchu odcinkowym a maszynistami nikogo nie zaniepokoiły nawet tygodniowe przerwy w zapisie, pokazujące, że prowadzenie ruchu odbywało się poza działającym na linii systemem Kapsch, czyli właśnie za pomocą telefonów komórkowych. Podczas kontroli nie zwrócono również uwagi na utrzymanie linii teletechnicznej w stanie nie zapewniającym przesyłu sygnałów niezbędnych do prowadzenia ruchu.

„Wolnoamerykanka” panująca na linii Szczecinek – Słupsk w okresie poprzedzającym czołowe zderzenie w lipcu 2010 r. pokazała niebezpieczną rzeczywistość polskiej kolei:

urządzenia sterowania ruchem kolejowym nie są na bieżąco utrzymywane, przez co zaczynają szwankować, na domiar złego tabor kierowany do obsługi linii nie zawsze jest przystosowany do współdziałania z miejscowym systemem prowadzenia ruchu. W efekcie szeregowi pracownicy zaczynają stosować własne niekonwencjonalne metody sterowania ruchem, na które przełożeni patrzą przez palce, udając, że wszystko funkcjonuje w porządku.

100 metrów od czołowego zderzenia

Około dwa miesiące po zderzeniu w Korzybiu doszło do kolejnych przypadków wyprawienia pociągów na zajęty tor. Szczęśliwie zdarzenia te nie zakończyły się czołowymi zderzeniami. Były to tzw. wypadki bez następstw, a więc incydenty zagrażające bezpieczeństwu ruchu kolejowego, które jednak nie zakończyły się zderzeniem czy wykolejeniem pociągów.

17 września 2010 r. na szlaku Garwolin – Pilawa pociąg TLK jadący z Lublina do Bydgoszczy został wyprawiony przez garwolińskiego dyżurnego ruchu na tor zamknięty (zajęty przez stojący pociąg roboczy). Skład pasażerski zatrzymał się w odległości jedynie 100 metrów od pociągu roboczego.

Niespełna miesiąc po incydencie na szlaku Garwolin – Pilawa, 7 października 2010 r., znów omal nie doszło do czołowego zderzenia – tym razem w Świerczach na objętej pracami modernizacyjnymi linii Warszawa – Gdańsk. Dyżurny ruchu ze stacji Gąsocin, podając sygnał zastępczy, skierował pociąg TLK relacji Kraków – Kołobrzeg na tor zajęty przez ekspres „Małopolska” relacji Gdynia – Przemyśl. Do czołowego zderzenia zabrakło 150 metrów.

Obydwa powyższe niebezpieczne incydenty – w których niewiele brakowało, by skończyły się tragicznie – jako wypadki bez następstw nie zostały potraktowane z należytą powagą. Incydent w Świerczach był w mediach rozpatrywany w kategoriach anegdoty – w prasie można było przeczytać o pociągach jadących „na czołówkę”.

PKBWK nawet nie objęła swoim bezpośrednim nadzorem postępowań wyjaśniających zdarzenia z Garwolina i Świercz (prowadzone były jedynie postępowania wewnętrzne w ramach spółki PKP Polskie Linie Kolejowe). W związku z tym po obydwu incydentach z jesieni 2010 r. PKBWK nie sformułowała rekomendacji, które wskazałyby popełnione błędy w sterowaniu ruchem oraz zaleciłyby sposoby na ich uniknięcie w przyszłości.

Karol Trammer

Powypadkowa psychologia

Chaos w powypadkowych raportach. Pojawiają się wątpliwości, która instytucja zajmowała się wyjaśnianiem incydentów wyprawienia pociągów na zajęty tor, które miały miejsce jesienią 2010 r. koło Garwolina oraz Świercz.

W grudniu 2010 r. otrzymaliśmy pismo od Jana Młynarczyka, zastępcy przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, w którym poinformował nas, że „postępowania w sprawie zdarzeń z 17 września 2010 r. w stacji Garwolin oraz z 7 października 2010 r. w rejonie stacji Świercze prowadzone są przez komisje kolejowe zakładowe”. Znajduje to potwierdzenie w raporcie rocznym PKBWK za 2010 r., z którego wynika, że w przypadku powyższych zdarzeń komisja państwowa nie powołała własnego zespołu powypadkowego. Nie zastosowała również bezpośredniego nadzoru, nie skierowała też stałego członka PKBWK do udziału w pracach komisji zakładowej. To oznacza, że wyjaśnienie tych zdarzeń odbywało się w ramach spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

Gdy więc w kwietniu 2012 r. postanowiliśmy wrócić do sprawy wypadków z okolic Garwolina i Świercz, zwróciliśmy się do PKP PLK. Jednakże od Krzysztofa Łańcuckiego, rzecznika PKP PLK, otrzymaliśmy taką odpowiedź: „Oba dochodzenia prowadziła Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, która jest dysponentem wszystkich informacji na ten temat”.

Kolejarze od Balcerowicza

Do władz spółek Grupy PKP wchodzi bliscy współpracownicy Leszka Balcerowicza

Rządy w Grupie PKP przejmują najbliżsi współpracownicy Leszka Balcerowicza, autora polskiej transformacji ekonomicznej po 1989 r., w latach 1989-1991 i 1997-2000 wicepremiera i ministra finansów, a od 2001 do 2007 r. prezesa Narodowego Banku Polskiego.

Aniołki Balcerowicza

Z Leszkiem Balcerowiczem od kilkunastu lat blisko współpracuje Jakub Karnowski, z początkiem kwietnia powołany na fotel prezesa PKP S.A. Gdy Balcerowicz w latach 1997-2000 był wicepremierem oraz ministrem finansów w rządzie Akcji Wyborczej Solidarność i Unii Wolności, Karnowski pełnił funkcję szefa jego gabinetu politycznego (objął to stanowisko jako 23-latek).

Gdy Balcerowicz został natomiast szefem NBP, Karnowski został tam zatrudniony najpierw jako doradca, a następnie jako dyrektor departamentu zagranicznego. Ponadto Jakub Karnowski jest pracownikiem kierowanej przez Leszka Balcerowicza katedry międzynarodowych studiów porównawczych Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie.

Podobnym życiorysem może pochwalić się Piotr Ciżkowicz, który do władz PKP S.A. – na stanowisko członka zarządu – trafił razem z Karnowskim. Ciżkowicz w czasach prezesury Balcerowicza w NBP był kierownikiem wydziału międzynarodowych studiów porównawczych (wydział podlegał dyrektorowi departamentu zagranicznego NBP, czyli Jakubowi Karnowskiemu). Ciżkowicz również pracuje w kierowanej przez Balcerowicza katedrze na SGH.

Przed przejściem do zarządu PKP S.A. Jakub Karnowski był prezesem Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych PKO, a Piotr Ciżkowicz głównym ekonomistą firmy doradczej Ernst & Young.

Kolejnym aniołkiem Balcerowicza w Grupie PKP jest Remigiusz Paszkiewicz, któremu pod koniec kwietnia powierzono pełnienie obowiązków prezesa zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Paszkiewicz wraz z Leszkiem Balcerowiczem pracował w Ministerstwie Finansów oraz w Narodowym Banku Polskim. Ostatnie pięć lat Paszkiewicz spędził piastując kierownicze stanowiska w spółkach grupy Orlen: kierował między innymi inowrocławskimi kopalniami soli Solino i zakładami chemicznymi Anwil we Włocławku.

Codzienny użytkownik kolei

Niespełna tydzień po powołaniu nowego zarządu PKP S.A. – na czele którego stanął Jakub Karnowski – zależny od Grupy PKP portal internetowy „Kurier Kolejowy” zamieścił komentarz-laurkę na temat nowego szefa Grupy PKP: „Doświadczenie Jakuba Karnowskiego zdobyte w sektorze finansowym będzie jego cennym atutem, bo do naprawy finansów PKP potrzeba dobrego, konsekwentnego menedżera, jakim bez wątpienia jest Jakub Karnowski. (...) Jako codzienny użytkownik kolei szczerze trzymam kciuki, aby mu się udało”. Autorem powyższej opinii jest Wiktor Wojciechowski, przedstawiony przez redakcję portalu „Kurier Kolejowy” wyłącznie jako główny ekonomista Invest-Bank S.A..

Tymczasem Wiktor Wojciechowski trzyma kciuki nie tylko jako „codzienny użytkownik kolei”, ale również jako... kolega nowego prezesa PKP S.A. Wojciechowski to bowiem kolejny aniołek Balcerowicza – tak jak Karnowski związany jest z katedrą międzynarodowych studiów porównawczych SGH (Leszek Balcerowicz był promotorem pracy doktorskiej Wiktora Wojciechowskiego). Podobnie jak Karnowski, Ciżkowski oraz Paszkiewicz, również i Wojciechowski pracował w Narodowym Banku Polskim w czasie prezesury Balcerowicza.

Wiktor Wojciechowski jest ponadto związany z fundacją Forum Obywatelskiego Rozwoju, której Leszek Balcerowicz jest założycielem, wyłącznym fundatorem oraz przewodniczącym rady.



• Ludzie Balcerowicza na kolei: Jakub Karnowski, Piotr Ciżkowicz oraz Remigiusz Paszkiewicz (fot. PKP S.A., European Economic Congress)

FOR i TOR

Z Forum Obywatelskiego Rozwoju – jako członek rady fundacji – związany był również Tadeusz Syryjczyk, obecnie senior-ekspert w Zespole Doradców Gospodarczych TOR.

Tymczasem to właśnie ze środowiska zespołu TOR w ostatnim czasie wypływały sygnały umacniające pozycję Jakuba Karnowskiego. Piotr Faryna, prokurent w ZDG TOR, stwierdził w wypowiedzi dla portalu internetowego „Rynek Kolejowy”, że w fotelu prezesa PKP S.A. „potrzebny jest finansista, a nie kolejarz, i profil pana Karnowskiego spełnia te wymagania. Znajomość kolei nie jest mu do niczego potrzebna”. Natomiast Adrian Furgalski, dyrektor w ZDG TOR, w mediach chwalił powołanie Karnowskiego na szefa PKP, argumentując, iż „nowy prezes PKP jest Balcerowiczem kolei i twardym człowiekiem” (radio Tok FM), a „aby uzdrowić polską kolej trzeba dopuścić świeżą krew ekonomistów, finansistów” (Polskie Radio).

Senior-eksperta zespołu TOR Tadeusza Syryjczyka z Leszkiem Balcerowiczem łączy to, że razem działali w Unii Demokratycznej, następnie przekształconej w Unię Wolności. Z ramienia tej partii w koalicji AWS-UW rządzącej w latach 1997-2000 byli ministrami (Balcerowicz – finansów, a Syryjczyk – transportu i gospodarki morskiej). W Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej za kadencji Syryjczyka szefową gabinetu politycznego była Maria Wasiak – pełniła tę funkcję w latach 1998-2000 (w tym czasie pracownikiem tego gabinetu był Adrian Furgalski, dziś ekspert i komentator, a wówczas młody działacz Unii Wolności).

Spotkanie po latach

Dziś Maria Wasiak jest członkiem zarządu PKP S.A. kierowanego przez Jakuba Karnowskiego. Wasiak wysokie funkcje na kolei zajmuje od 2000 r. (od momentu gdy wraz z Tadeuszem Syryjczykiem odeszła z ministerstwa po wystąpieniu Unii Wolności z koalicji AWS-UW). Maria Wasiak przez ostatnich 12 lat była między innymi prezesem spółki PKP Przewozy Regionalne oraz dyrektorem biura prywatyzacji PKP S.A. Od 2004 r. nieprzerwanie zasiada w zarządzie PKP S.A.

Mimo deklaracji ministra transportu Sławomira Nowaka, że zależy mu na „nowej jakości w zarządzaniu” w Grupie PKP, Maria Wasiak przetrwała ostatnie zmiany w zarządzie PKP S.A. Nowak wyjaśnił, iż chodzi o syntezę doświadczenia i nowej jakości.

Dla Marii Wasiak i Jakuba Karnowskiego znalezienie się w jednym zarządzie PKP S.A. to spotkanie po latach. Przed 12 laty byli oni bowiem szefami gabinetów członowych polityków Unii Wolności zasiadających w radzie ministrów koalicji AWS-UW. Dodajmy, że to właśnie w tym rządzie powstawała uchwalona we wrześniu 2000 r. ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP, która, wprowadzając podział kolei na spółki, rozkręciła błędne koło niestannych przekształceń na kolei.

Karol Trammer

Konkurencja ziemia-powietrze



PolskiBus oraz linie lotnicze OLT Express nie ukrywają, że intensywnie myślą o rozwoju swoich sieci połączeń. Kolej nieśmiało włącza się do walki o pasażera

Walka o pasażerów podróżujących po Polsce rozkręca się z miesiąca na miesiąc. Działający od czerwca 2011 r. PolskiBus, realizujący połączenia autobusowe między Warszawą a największymi polskimi miastami, zapowiada dalszy rozwój oferty. – *Wiele dróg się buduje, prowadzone są remonty – kiedy będą w lepszym stanie, rozwiniemy nasze trasy, skrócimy czas przejazdu* – wyjął w rozmowie z „Gazetą Wyborczą” Brian Souter, właściciel sieci PolskiBus. Souter przyznał, że PolskiBus jeszcze nie zarabia na sobie, ale wyniki są zadowalające i zyski powinny pojawić się pod koniec tegorocznego lata.

Ostatnio PolskiBus po raz kolejny zwiększył częstotliwość kursowania autobusów na trasie Warszawa – Gdańsk. Od kwietnia 2012 r. kursują one już co godzinę. – *Od początku działalności widzieliśmy ogromne zainteresowanie naszymi połączeniami z Warszawy do Gdańska* – mówi Piotr Bezulski, dyrektor zarządzający Souter Holdings, firmy do której należy sieć PolskiBus.

Polski Bus chce wykorzystać prowadzoną modernizację linii kolejowej z Warszawy do Gdańska, powodującą utrudnienia w podróżowaniu koleją: wydłużone czasy przejazdów, objazdy oraz ciągłe zmiany rozkładów. PKP Intercity próbuje jednak podjąć walkę – od kwietnia 2012 r. część najdroższych pociągów Express oraz Express InterCity kursujących między Warszawą a Gdańskiem przemianowano na tańszą kategorię Twoje Linie Kolejowe, co oznacza obniżkę cen biletów o około połowę. PKP Intercity ma o co walczyć – od 2009 r. do 2011 r. liczba wszystkich pasażerów przewiezionych przez tę spółkę spadła z 52 mln do 37 mln.

Nowe polskie linie lotnicze

Do walki między siecią PolskiBus i kolejową spółką PKP Intercity włączył się trzeci gracz – lotniczy przewoźnik OLT Express, który lotem z Gdańska do Warszawy zainaugurował ekspansję na trasy krajowe.

Sieć OLT Express powstała w wyniku przejęcia przez spółkę inwestorską Amber Gold dwóch przewoźników lotniczych: OLT Jetair oraz Yes Airways, dotychczas specjalizujących się w lotach czarterowych oraz podwykonawstwie na rzecz innych przewoźników lotniczych – między innymi na zlecenie Polskich Linii Lotniczych LOT na trasach krajowych. Można więc powiedzieć, że LOT sam sobie wychował konkurencję. Inauguracja działalności przez OLT Express musiała więc wywołać konflikt z państwowymi liniami LOT – poszło o hasło „Nowe Polskie Linie Lotnicze”, plakaty przypominające reklamy linii LOT, a nawet składającą się z tych samych liter nazwę...

Linie OLT Express obsługują loty samolotami śmigłowymi ATR42 (46 miejsc) i ATR72 (68 miejsc) oraz odrzutowymi Airbusami: A319 (156 miejsc) i A320 (180 miejsc). Bazą przewoźnika jest port lotniczy w Gdańsku. Od października 2012 r. planowane jest utworzenie kolejnych baz na lotniskach Bydgoszcz-Szwederowo i Rzeszów-Jasionka.

Weryfikowanie potencjału

Linie OLT Express oferują połączenia bezpośrednie na trasach z Warszawy do Gdańska, Poznania, Rzeszowa, Szczecina i Wrocławia. Przewoźnik postawił również na liczne relacje omijające stolicę – sieć połączeń obejmuje lotniska w Bydgoszczy, Gdańsku, Łodzi,

Katowicach, Krakowie, Poznaniu, Rzeszowie, Szczecinie oraz Wrocławiu. Sieć połączeń pomijających Warszawę odróżnia OLT Express od lądowej konkurencji – mianowicie PolskiBus obsługuje wyłącznie trasy gwiazdźście rozchodzące z Warszawy. Podobnie kolej, która – skupiając się na połączeniach do i z Warszawy – w ostatnich kilkunastu latach znacząco ograniczyła ofertę na pozostałych trasach.

Przedstawiciele OLT Express zdradzają, że myślą o obsłudze kolejnych lotnisk – Zielonej Góry czy powstającego portu lotniczego Lublin. Jarosław Frankowski, dyrektor OLT Express, w rozmowie z portalem lotniczym pasazer.com stwierdził natomiast, że nie jest zainteresowany obsługą powstającego mazowieckiego lotniska dedykowanego tanim liniom lotniczym: – *Do Modlina nie zamierzamy latać*.

Jak wyjął Frankowski rozwój sieci lotów krajowych OLT Express ma odbywać się metodą „weryfikowania potencjału”, czyli wprowadzaniem połączeń na różnych trasach, a następnie – w przypadku małego zainteresowania – rezygnacją z nich.

Przedstawiciele OLT Express powołują się jednak na brytyjski rynek lotniczy, na którym po wejściu nowych przewoźników liczba pasażerów lotnictwa wzrosła prawie trzykrotnie. Według danych podawanych przez nowego operatora, 40% pasażerów tanich linii lotniczych w Wielkiej Brytanii to klienci przejęci od tradycyjnych linii, ale 60% to nowe osoby przyciągnięte do samolotów niższymi cenami oraz nowymi relacjami – nie tylko do i z Londynu, ale także między lotniskami regionalnymi.

Konkurencja zawsze dobra

Bilet z najtańszej puli w ramach taryfy ekonomicznej oferowanej przez linie lotnicze OLT Express w relacjach krajowych kosztuje 99 zł. Jarosław Frankowski z OLT Express w rozmowie serwisem pasazer.com powiedział, że „można zarobić oferując połowę miejsc w samolocie za 99 zł”, choć jednocześnie przyznał: – *Nie nastawiamy się na zysk przez najbliższe dwa-trzy lata*.

Bilety w droższych pulach taryfy ekonomicznej OLT Express kosztują 149 zł lub 199 zł. Ceny biletów w droższych taryfach rozpoczynają się od 199 zł (taryfa elastyczna) oraz od 299 zł (taryfa dla biznesu). Jak widać, linie OLT Express cenowo raczej nastawiają się na walkę o pasażerów pociągów kwalifikowanych oraz podróżujących służbowo, aniżeli na klientów wyszukujących okazji tanich przejazdów.

Dla porównania PolskiBus pasażerom najwcześniej decydującym się na podróż oferuje bilety w puli za 2 zł. Z kolei spółka PKP Intercity w kwietniu 2012 r. obniżyła ceny w najtańszej puli biletów na pociągi Express i Express InterCity dostępnych w sprzedaży internetowej: z 59 zł do 29 zł. Jednocześnie PKP Intercity zapewnia, że liczba biletów dostępnych w tańszych pulach została zwiększona.

Uatrakcyjnienie ofert promocyjnych, a także obniżenie cen biletów na wybrane pociągi z Warszawy do Gdańska świadczy o tym, że po początkowym uspieniu kolej jednak zaczyna reagować na nowych graczy na polskim rynku transportowym. W końcu jak stwierdził ostatnio Brian Souter, twórca sieci PolskiBus: – *Konkurencja jest zawsze dobra dla rynku, zachęca do tego, by rozwijać swój produkt*.

Karol Trammer

Koniec polowania na Włoszczowę?

Włoszczowa Północ to stacja, na której występuje stały wzrost liczby pasażerów

Ktoś przełożył wajchę i po ponad pięciu latach ostrej krytyki stacji Włoszczowa Północ, media nagle zaczęły informować o dotychczas osłoniętym milczeniem fakcie rosnącego od dłuższego czasu powodzenia zrealizowanej przed ponad pięcioma laty inwestycji.

– To stacja, na której występuje stały przyrost pasażerów – powiedział o Włoszczowie Północ Janusz Malinowski, prezes PKP Intercity, na łamach „Dziennika Gazety Prawnej”. Dziennik przywołał dane spółki, z których wynika, że od 2009 r. liczba biletów sprzedawanych pasażerom wyruszającym z Włoszczowy Północ wzrosła niemal 30-krotnie. W styczniu i w lutym 2012 r. spółka PKP Intercity sprzedała 3978 biletów z Włoszczowy Północ (średnio 66 dziennie). Również Przewozy Regionalne odnotowują stały wzrost liczby pasażerów korzystających z tej stacji (w minionych dwóch latach o 11%).

Jak informuje „Dziennik Gazeta Prawna”, według spółki PKP Polskie Linie Kolejowe koszty adaptacji stacji Włoszczowa Północ do obsługi ruchu pasażerskiego już się zwróciły. Zarządca infrastruktury kolejowej rozważa nawet uruchomienie kolejnej stacji pasażerskiej na Centralnej Magistrali Kolejowej – tym razem w 23-tysięcznym Opocznie.

Fakt, iż Włoszczowa Północ się sprawdza, dla opinii publicznej musi być szokujący. Przez media w ciągu kilku lat przeszła bowiem fala zmasowanej krytyki głoszącej, że stacja to kuriozum, które wkrótce z braku zainteresowania pasażerów przestanie istnieć.

Dwugłowa żyrafa

Prym w krytykowaniu stacji Włoszczowa Północ wiedli dziennikarze „Gazety Wyborczej”, zwykle okraszając swoje publikacje mało merytorycznymi, ale za to soczystymi określeniami. Paweł Wroński w komentarzu zatytułowanym „O dynamiczny rozwój peroniarstwa krajowego” opublikowanym 17 października 2006 r., a więc nazajutrz po uruchomieniu peronu na stacji Włoszczowa Północ, napisał o „nieprawdopodobieństwie z ekonomicznego punktu widzenia”. W maju 2007 r. Rafał Kalukin, pisząc o stacji, stwierdził, że „nie przemawiały za tą inwestycją żadne racjonalne przesłanki”, a we wrześniu 2007 r. czołowy reporter „Gazety Wyborczej” Paweł Smoleński określił stację Włoszczowa Północ jako „coś równie zgodnego z rozsądkiem jak dwugłowa żyrafa”. W 2009 r. – w trzecią rocznicę uruchomienia peronu na stacji Włoszczowa Północ – „Gazeta Wyborcza” wysłała z palca wiadomość, iż „kończy się historia najsłynniejszej inwestycji IV RP”, ponieważ „pasażerowie nie dopisali”.

Szef „Faktów” TVN Kamil Durczok i dziennikarz „Tygodnika



• Włoszczowa Północ, „najsłynniejsza stacja IV RP”, przez kilka lat była wyśmiewana. Z prawej: pociąg InterRegio na stacji Włoszczowa Północ.

Powszechnego” Piotr Mucharski okładkę wspólnej książki „Krótki kurs IV RP”, będącej opisem „kolejnych politycznych kataklizmów”, zilustrowali zdjęciem peronu stacji Włoszczowa Północ.

Ulubiona złota myśl Balcerowicza

Krytyka włoszczowskiej stacji była w dobrym tonie. Prof. Leszek Balcerowicz w styczniu 2010 r. podczas gościnnego wykładu na wrocławskim Uniwersytecie Ekonomicznym stwierdził: – *Podziel się z państwem moją ulubioną złotą myślą: „Własność państwowa równa się Włoszczowa”. Gdyby PKP nie było państwowe, to by nie budowało przystanku dla ekspresów w małej miejscowości.*

Głos w sprawie stacji Włoszczowa Północ zabrała nawet prof. Magdalena Środa, filozof i etyk. W 2007 r. w felietonie dla „Gazety Wyborczej” napisała: „Pociąg nagle się zatrzymał. To nie była awaria ani remont szyn. To Włoszczowa”.

Daniel Załuski, architekt z Politechniki Gdańskiej, w swojej książce „Śródmiejskie przestrzenie podróży. Dworce kolejowe” wydanej w 2010 r. sytuację powstania dworca Włoszczowa Północ nazwał „groteską”, orzekając przy tym, że „region nie ma odpowiedniego potencjału ekonomicznego”, by w końcu zawyrokować, iż „jest wielce prawdopodobne, iż za kilka miesięcy na stacji nie będzie zatrzymywał się już żaden pociąg”. Nawiasem mówiąc, cytowana publikacja Załuskiego została dofinansowana przez Ministerstwo Nauki i Informatyzacji jako projekt badawczy „Dworce kolejowe III generacji jako katalizatory rewitalizacji urbanistycznej”.

Kolej nie dla miasteczek

Aleksander Janiszewski, inżynier kolejnictwa, dyrektor generalny PKP w latach 1990-1996, w czerwcu 2006 r. na wieść o przystąpieniu do budowy peronu na stacji Włoszczowa Północ powiedział „Gazecie Wyborczej”: – *To wyrzucanie pieniędzy w błoto. (...) Przy liniach dużych prędkości – Centralna Magistrala Kolejowa ma być modernizowana do prędkości 200 km/h, a potem do 250 km/h – stacje buduje się w miastach od 200 lub 300 tys. mieszkańców, a nie dla 10-tysięcznych miasteczek jak Włoszczowa.*

Wypowiedź Janiszewskiego miała niewiele wspólnego z prawdą – stacje w małych miejscowościach z powodzeniem działają na liniach dużych prędkości we Francji (np. Le Creusot – 26 tys. mieszkańców, Vendôme – 18 tys., Haute Picardie na obszarze wiejskim) oraz w Niemczech (Limburg Süd – 34 tys., Montabaur – 12 tys.). Sekret ich popularności jest to, że przyciągają pasażerów z promienia kilkudziesięciu kilometrów. Podobnie jest w przypadku stacji Włoszczowa Północ. I w tym tkwi sukces tej przez kilka lat wyśmiewanej „najsłynniejszej stacji IV RP”.

Karol Trammer

„Z Biegiem Szyn” 2007: Włoszczowa ma sens!

• „Prasa, rozgłośnie radiowe oraz telewizja krytykowały lub często wręcz wyśmiewały powstanie nowego peronu. Peronu, dzięki któremu kolej ma ogromną szansę stać się liderem w przewozie mieszkańców dotychczas źle skomunikowanego rejonu trójkąta województw świętokrzyskiego, łódzkiego oraz śląskiego do stolicy”

• „Niezwykle zaskakujące jest, że to wcale nie likwidacje pociągów, zrujnowane stacje czy odcinanie od świata lokalnych społeczności spotyka się z największą krytyką mediów. Największym skandalem okazuje się budowa peronu, dzięki któremu kolej zdobywa zupełnie nowych klientów, skuszonych możliwością bardzo szybkiego dojazdu do pracy czy na studia”

• „Po Włoszczowie czas na Opoczno!”

Źródło: *Zaszczyć pasażerów!*, „Z Biegiem Szyn” nr 28, styczeń-luty 2007

LIST OTWARTY: Petycja w sprawie uruchomienia połączeń kolejowych w Bieszczadach

Z radością przeczytałem deklarację pana Prezesa PKP Intercity o woli uruchomienia połączeń w Bieszczadach. W imieniu swoim jak również osób zrzeszonych w ramach akcji reaktywacji połączeń kolejowych Gorlic i Krakowa zwracam się z prośbą o uruchomienie takich połączeń. Mam konkretną propozycję, która pozwoliłaby zoptymalizować liczbę pasażerów, a takiemu połączeniu zapewnić dobrą rentowność.

W sezonie turystycznym proponuję uruchomienie łącznika do pociągu TLK "Monciak - Krupówki" (od 1 czerwca "Nosal") lub do TLK "Regle" (w zależności od tego, który z pociągów będzie kursował do Krynicy po wprowadzeniu czerwonej korekty do rozkładu jazdy) relacji Gdynia - Jasło - Gdynia kursującego codziennie (ewentualnie w soboty i niedziele). By zapewnić jego dostępność dla szerokiej grupy pasażerów – zarówno tych ceniących wygodę jak i wybierających niską cenę mógłby się on składać z 1-2 wagonów klasy 2 oraz kuszki. Poza sezonem łącznik mógłby kursować tylko w sobotę i niedzielę. Aby zapewnić dojazd w rzeszone Bieszczady, w związku z brakiem lokomotyw spalinowych, wystarczyłoby tymczasowe uruchomienie tańszego w eksploatacji (byłoby to również zmniejszenie ryzyka w sytuacji niskiej frekwencji) autobusu Intercity kursującego w relacji Jasło – Zagórz – Jasło (przez Krosno, Sanok).

Realizacja wyżej wymienionego pomysłu zapewniłaby dobre połączenie turystyczne z Bieszczadami z dużej części Polski - Trójmiasta, Warszawy, Kielc, Krakowa. Ponadto na trasie pociągu znajduje się m.in. Biecz (opisywany ostatnio w czasopiśmie "W Podróży") czy znany wśród fanów kolei z Polski i Zagranicy Stary Dworzec w Gorlicach-Zagórzanach, zabytki związane z początkami polskiego wydobycia ropy naftowej, liczne stadniny dla miłośników koni, obiekty uzdrowiskowe np. Wysowa, liczne zabytki

architektury drewnianej dla miłośników historii czy też dla miłośników sportów zimowych – obiekty narciarskie takie jak Magura Małostowska. Jest to region o dużym potencjale turystycznym (szczególnie dla osób ceniących spokojny wypoczynek), który jest słabo wykorzystywany głównie przez brak dobrej komunikacji z resztą Polski. Bezkonkurencyjnym atutem kolei byłaby możliwość podróży w te okolice z rowerem, co przy podróży busiem jest praktycznie niemożliwe (uwagę na to zwraca wielu turystów-miłośników tych okolic).

Na trasie Kraków – Gorlice występuje dosyć duży potok podróżnych (kilkanaście par autobusów dziennie w niewaligicznych momentach ma kłopot z obsłużeniem wszystkich pasażerów) jednak mieszkańcy skarżą się na brak możliwości powrotu z Krakowa w godzinach nocnych lub wczesnonocnych. Wprowadzenie połączenia kolejowego byłoby dla nich cenną alternatywą. Warto by jednak dostosować cenę (przez wprowadzenie oferty promocyjnej), tak by cena biletu była konkurencyjna i wynosiła około 20 zł.

Duży potencjał turystyczny połączony razem z zaspokojeniem potrzeb mieszkańców Gorlic, Biecza i Jasła na dojazdy do Krakowa i Tarnowa (studenci, osoby pracujące) mają szansę na stworzenie zadowolających potoków podróżnych. Również dla spółki PKP Intercity taki łącznik stanowiłby znaczące rozszerzenie oferty przewozowej o znaczny, dotychczas nieobsługiwany rejon kraju, obejmując powiaty gorlicki, jasielski, krośnieński oraz leski. Zapewniłoby to pasażerom dostęp do połączeń kolejowych PKP Intercity dla niemal 407 tysięcy mieszkańców – pasażerom, którzy są takowych pozbawieni.

Marcin Kreis

*Koordinator internetowej akcji
na rzecz reaktywacji pociągów
Gorlice – Kraków*

FULARZ • pozdrowienia z wolnego rynku



Prawa własności

Tajemnica pozycji gospodarczej Polski ujawniła się przede mną w małej skali na wyspie Uznam. Polska to zapuszczone, wciąż komunalne i państwowe kamienice, Niemcy to wypieszczone królestwo dokładnie rozgraniczonych praw własnościowych. To samo dotyczy także kolei.

O ile po niemieckiej stronie wyspy prywatyzacja mienia jakoś się dokonała, o tyle po polskiej stronie stare stosunki praw własności po prostu się obroniły. Ba, obrośły niesterwalnymi degeneracjami – jak akcjonariat rozproszony, typowy dla własności państwowej czy komunalnej. Stare nie zostało zastąpione nowymi formami. Rozsypujące się wille mają zwykle rozproszonych właścicieli – jak akcjonariat żywy Fundusz Wczasów Pracowniczych, wskazywany jako przykład uwłaszczenia się dawnej nomenklatury na państwowym majątku. Znajdziemy nawet ośrodki firmy z grona kolei państwowych (Natura Tour).

Dla ekonomisty ta zapaść estetyczna polskich miast, wyglądem szokujących na tle miast RFN, wyda się wypadkową rynkowej gry w sektorze, w którym jasno rozgraniczone prawa własnościowe zostają zastąpione wszechwładzą managerów. Ci, w obliczu sprzecznych interesów rozlicznych właścicieli, potrafią skutecznie grać do swojej bramki, kręcić własne interesy, wzmacniając własną pozycję. Właściciele tracą kontrolę. Jeśli są skłóceni, są nierzadko rozgrywani przeciwko sobie przez cwanych managerów. "Principal-agent problem" dotyczy także sektora prywatnego – spółek o wielu właścicielach.

Niemiecka część wyspy Uznam, jeśli by znalazła się pod polskim panowaniem, rozwijałaby się w polskim stylu. Pierwsze co uderza w oczy natychmiast po przekroczeniu polskiej granicy to samochody parkujące na osiedlowych, ba, wszelkich możliwych ulicach i placach publicznych. W Niemczech ulice są bardziej estetyczne, bo nie są w takim stopniu parkingami, a jak ktoś potrzebuje samochód, to musi opłacić jego postój. Na pewno nie powstałaby całościowa sieć wydzielonych dróg rowerowych ze szlakami międzymiastowymi poprowadzonymi szutrowymi trasami po lasach, nienagannie oznaczonych drogowskazami, mapami.

Kolej? Torowiska rozmontowanoby do cna, być może to je wykorzystując jako miejsce na ścieżki rowerowe. Odrębna spółka przewozowa dla 4 linii? Nie! Odbudowa linii (w 1997 r. do Ahlbeck Grenze, w 2008 r. do Świnoujścia Centrum)? Chyba w marzeniach...

Adam Fularz

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM • wybór: Olga Kapela i Marcin Rudziński

„[...] wysoko w górze, widniało podziwiane przeze mnie cudo techniki, na przestrzeni około stu metrów ze wschodu na zachód rozciągała się ponad [rzeką] Traun genialna, śmiała [...] konstrukcja: most kolejowy! Pamiętam, że w nудzie popołudnia bardzo często kładłem kamienie na tory, bez wątplenia zbyt małe dla gigantycznych lokomotyw, których spadanie tak bardzo przagnęłem zobaczyć wraz z kolegami ze szkoły powszechnej. [...] Pociągi ani myślały się wykolejać i spadać z całym szumem wagonów w głąb. [...] W niektóre dni byliśmy nastawieni łagodnie, więc zamiast kamieni i kijów podkładaliśmy na tory tylko groszaki, ciesząc się z każdego udanego zgniecenia ich przez pociąg ekspresowy. Trzeba było kłaść monety na torach według dobrze obmyślonemu systemu, aby udało się je szczególnie dobrze rozwałkować, dyletantowi moneta uciekała i nie odnajdował jej w żwirze i zaroślach winnego stoku. Bardzo często wyobrażałem sobie, że most kolejowy runie”

Thomas Bernhard*, Autobiografie. Dziecko, 1982

* pisarz austriacki, żył w latach 1931-1989

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

KONTAKT: Karol Trammer, ul. Raszynska 15/15, 02-026 Warszawa, e-mail: z.biegiem.szyn@interia.pl, telefon: 691-500-248

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Adam Fularz (felieton), 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: Parowozik – stacja metra Świętokrzyska, lok. 1000i. **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 1,90 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Np. 4 numery = 4 znaczki. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.