

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

Największy program inwestycyjny
w historii polskiej kolei?

**WIELKI
MODERNIZACYJNY
BLEF**

Kontrowersje wokół kolejowych czarnych skrzynek

BEZPIECZEŃSTWO W lipcu 2014 r. PKP Intercity poinformowało, że zakończyło instalację urządzeń do pozycjonowania i monitorowania we wszystkich swoich lokomotywach. – *Podstawowym celem projektu jest poprawa bezpieczeństwa – mówi Paweł Hordyński, członek zarządu PKP Intercity. – Oprócz możliwości odtworzenia różnego rodzaju zdarzeń, które mogą wystąpić na torach, system usprawni proces zarządzania lokomotywami.*

Każdą z lokomotyw wyposażono w dwie kamery nagrywające widok przed pociągiem, moduł systemu pozycjonowania GPS oraz rejestrator zapewniający zgromadzonemu danym przetrwanie poważnej katastrofy (wytrzymałość w warunkach silnego uderzenia czy temperaturze sięgającej 700°C). Ponadto kolejowe „czarne skrzynki” nagrywają dźwięk w kabinie maszynisty – i to wśród drużyn trakcyjnych wywołuje największe kontrowersje. Jacek Kosiński, dyrektor Ośrodka Szkoleń Zawodowych PKP Intercity, w rozmowie z miesięcznikiem „Głos Maszynisty” potwierdził, iż miały już miejsce przypadki zaklejania mikrofonów czy zrywania plomb z rejestratorów.

Zdaniem Kosińskiego, nagrywanie dźwięku jest jednak bardzo istotnym elementem systemu: – *Na materiale zawierającym dźwięk znacznie łatwiej zidentyfikować moment, w którym maszynista zaczął działać, zorientować się, że jego reakcja była prawidłowa.*



Szef Ośrodka Szkoleń Zawodowych PKP Intercity dodał, że procedura ściśle wskazuje sytuacje, po których sięgnięcie po nagranie jest dopuszczalne. Chodzi o wypadki i inne niebezpieczne zdarzenia. – *Urządzenia pracują w pętli 72-godzinnej. Jeśli w trakcie służby nie wydarzy się nic, materiał jest po tym czasie nadpisywany kolejnym zapisem – powiedział Jacek Kosiński związkowemu miesięcznikowi.*

Nowym systemem spółka PKP Intercity wprowadza na polską kolej standardy z lotnictwa – zainstalowane w samolotach rejestratory lotu nagrywają bowiem wszystkie dźwięki z kokpitu pilotów. Środowisko maszynistów uważa jednak, że w przypadku kolei jest to zbyt szeroki zakres monitoringu. – *Nagrywanie dźwięku w kabinie rzeczywiście budzi wiele zastrzeżeń. To jest element inwigilacji pracownika – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Leszek Miętek, prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych. – I w moim przekonaniu nagrywanie dźwięku nie jest potrzebne. Nagrywaniu powinny podlegać tylko rozmowy prowadzone przez radiotelefon.*

Natomiast element nowego systemu w postaci kamer rejestrujących obraz przed pociągiem cieszy się zdecydowanym poparciem związku. Leszek Miętek przywołuje katastrofę na stacji Baby, gdzie 12 sierpnia 2011 r. doszło do wykolejenia pociągu TLK jadącego z Warszawy do Katowic. Prokuratura zarzuciła prowadzącemu pociąg, że zignorował sygnał na semaforze i przekroczył prędkość o 78 km/h, przez co skład wypadł z szyn na rozjeździe. W sprawie wciąż toczy się postępowanie sądowe, w którym maszynista próbuje udowodnić, że otrzymał na semaforze błędny sygnał informujący o jeździe na wprost z największą dozwoloną prędkością, podczas gdy rozjazd ustawiony był do jazdy na bok. – *Gdyby już wtedy lokomotywy były wyposażone w kamery, z pewnością rozwiązałoby to tę sprawę. Mielibyśmy ewidentny dowód, jaki rzeczywiście był sygnał – mówi Miętek. ●*

Ciężarówki i furgonetki załadowane ludźmi

MOBILNOŚĆ 14 lipca 2014 r., Janków Pierwszy w Wielkopolsce: samochód osobowy, którym podróżują dwie osoby, uderza w pojazd dostawczy z dwoma miejscami siedzącymi. W zderzeniu tym rannych zostaje jednak aż 14 osób. Skąd tak duża liczba ofiar? Wszystko przez to, że w zamkniętej przestrzeni ładunkowej w furgonetce na wstawionych paletach jechało 10 osób. W wyniku zderzenia doznały one wielonarządowych obrażeń kręgosłupa, klatki piersiowej, brzucha. Podróżująca na paletach 14-letnia dziewczyna kilka godzin po wypadku zmarła.



Fot. Komenda Powiatowa Policji w Brzegu.

Następnego dnia – 15 lipca 2014 r. – na drodze między Strzelcami Krajeńskimi a Gardzkiem w województwie lubuskim do rutynowej kontroli został zatrzymany samochód ciężarowy. Policjanci odkryli, że w ładowni ciężarówki znajdowało się aż 40 osób wracających z pracy w sadzie. Z kolei 17 lipca 2014 r. w Kantorowicach na Opolszczyźnie policja po anonimowym zgłoszeniu zatrzymała samochód dostawczy, którym właściciel gospodarstwa rolnego odwoził do domu pracowników zatrudnionych przy zbiorze cebuli. Dziewięć osób jechało w przestrzeni ładunkowej. – *Jakbyśmy mieli dojazd, to byśmy sobie dojechali. Nie mamy pracy, dlatego trzeba sobie jakoś radzić – mówił w Radiu Opole jeden z pasażerów przewożonych na pace furgonetki.*

Krzysztof Rytel, prezes Centrum Zrównoważonego Transportu, zwraca uwagę na problem zanikania transportu publicznego. – *Likwidacje połączeń kolejowych to jedno. Mało kto jednak zdaje sobie sprawę, że pozamiejski transport autobusowy w ostatnich latach zwinął się jeszcze bardziej – mówi Rytel. – Sytuacja, w której ludzie nie mają alternatywy i zmuszeni są jechać do pracy na pace ciężarówki, to kolejny przejaw afrykанизacji transportu w Polsce. Bo to w krajach trzeciego świata transport zbiorowy nie jest organizowany przez władze publiczne, lecz działa w sposób żywiołowy – bez rozkładów, bez przystanków i bez standardów.*

Brak standardów nieraz już kończył się tragicznie. Do najbardziej dramatycznego w skutkach wypadku doszło w październiku 2010 r. pod Nowym Miastem nad Pilicą, gdzie w czołowym zderzeniu ciężarówki oraz samochodu dostawczego zginęło 18 osób jadących do pracy w sadach pod Grójcem. Wszystkie ofiary śmiertelne jechały samochodem dostawczym przystosowanym do przewozu sześciu osób – 12 osób podróżowało na wstawionych do furgonetki piach.

Choć sytuacje, że ludzie przewożeni są jako ładunek, wielokrotnie się powtarzają, to policja nie jest w stanie określić skali tego problemu. Asp. sztab. Andrzej Lewicki z Mazowieckiej Komendy Wojewódzkiej Policji w Radomiu wyjaśnia dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn”: – *Zjawiska te są z reguły wykroczeniami drogowymi, które w przypadku ujawnienia przez policjantów podlegają postępowaniu mandatowemu. Nie prowadzi się żadnej statystyki, ani też zestawień dotyczących tego typu wykroczeń. ●*

Kursujące we flocie spółki PKP Intercity elektryczne zespoły trakcyjne typu ED74 wyposażone są w urządzenia monitoringowe, które, oprócz obrazu, mogą rejestrować również... dźwięk. Osoby wsiadające do składów ED74 wcale nie są jednak informowane, że kamery zainstalowane we wnętrzu pociągu posiadają nie tylko funkcję podglądania pasażerów, ale i ich podsłuchiwanie. Sprawa wyszła więc na jaw niejako przez przypadek, dzięki Fundacji Panoptykon, zajmującej się ochroną prywatności obywateli.

Kolej na podsłuch

Działacze fundacji, obserwując proces tworzenia ustawy o monitoringu wizyjnym, zwrócili uwagę na sporządzone w styczniu 2014 r. pismo wiceministra infrastruktury i rozwoju Zbigniewa Rynasiewicza do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, koordynującego prace nad ustawą. W piśmie tym Rynasiewicz sprzeciwił się propozycji, by w powstającym akcie prawnym znalazł się następujący zapis: „Kto prowadząc monitoring wizyjny dokonuje rejestracji dźwięku w sposób pozwalający na słuchanie lub zapis prowadzonych rozmów, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat dwóch”.

Wiceminister infrastruktury i rozwoju w piśmie do MSW argumentował: „W sytuacji całkowitego zamaskowania potencjalnych przestępców, zapis wizyjny jest praktycznie bezużyteczny, a dołączony zapis głosu mógłby stanowić dowód w sprawie”, dodając, że „nakładanie kar na administratora w sytuacji zapisu treści głosu jest niezrozumiałe”. Wiceminister Rynasiewicz swoje sześciostronicowe pismo z uwagami do powstającej ustawy o monitoringu wizyjnym osadził w realiach kolejowych. W związku z tym przedstawiciele Fundacji Panoptykon postanowili sprawdzić, jak sytuacja obserwowania pasażerów przez spółki kolejowe wygląda aktualnie, a więc jeszcze przed wprowadzeniem powszechnych regulacji prawnych w tym zakresie.

Nagrani w ED74

Fundacja Panoptykon w trybie dostępu do informacji publicznej zwróciła się do czterech spółek – PKP S.A., PKP Polskie Linie Kolejowe, PKP Intercity i Przewozy Regionalne – z wnioskiem o przedstawienie zasad wykorzystywania monitoringu w pociągach oraz na dworcach. Najbardziej zaskakująca odpowiedź nadeszła z PKP Intercity. Okazało się bowiem, że w eksploatowanych przez tę spółkę 14 pociągach ED74 w pasażerów wycelowane są nie tylko kamery, ale również mikrofony.

„Kamery rejestrujące dźwięk, umieszczone w pociągach ED74 zainstalowane są przy drzwiach wejściowych” – napisała Katarzyna Kaszuba z biura zarządu spółki PKP Intercity, odpowiadając na wniosek Fundacji Panoptykon o udostępnienie informacji publicznej. Tak więc, przewoźnik, stosując monitoring umożliwiający słuchanie i zapis rozmów, robi coś, co wedle założeń resortu spraw wewnętrznych do projektu ustawy o monitoringu wkrótce powinno skutkować

Pociągi pod specjalnym nadzorem

W części polskich pociągów możliwe jest nie tylko podglądanie, ale również podsłuchiwanie podróżnych



● Pasażerowie po wyjściu z pociągu typu ED74. O czym rozmawiali podczas podróży?

odpowiedzialnością karną obejmującą pozbawienie wolności.

Dodajmy, iż z odpowiedzi PKP Intercity wynika ponadto, że przewoźnik nie ustalił ani zasad korzystania z monitoringu, ani procedury wglądu do przechowywanych nagrań przez osoby, których wizerunek został na nich utrwalony.

Rejestrujemy - nie rejestrujemy

„Big Brother w pociągach?”, „Nawet PKP inwigiluje Polaków”, „Inwigilacja w PKP? Kolejkarze nagrywają rozmowy pasażerów” – takie tytuły przetoczyły się przez media po tym, gdy Fundacja Panoptykon opublikowała otrzymane od spółek kolejowych odpowiedzi na wnioski o udostępnienie informacji publicznej na temat monitoringu.

Wówczas na witrynie internetowej PKP Intercity pojawiło się kilkudziesięciu oświadczenie, w którym przewoźnik zapewnił, iż „nie rejestruje dźwięku, choć urządzenia zainstalowane w składach ED74 mają taką funkcjonalność”. Równocześnie na stronie internetowej PKP S.A. opublikowane zostało oświadczenie spółek Grupy PKP, w którym zadeklarowano, że „kamery zainstalowane na dworcach, stacjach kolejowych oraz w pociągach PKP Intercity rejestrują wyłącznie obraz”.

Problem w tym, że zapewnienia te – będące przede wszystkim próbą zduszenia wniecającego się medialnego pożaru – stoją w sprzeczności z wcześniej udzieloną oficjalną odpowiedzią spółki PKP Intercity na wniosek Fundacji Panoptykon o

udostępnienie informacji publicznej. Mianowicie w treści odpowiedzi, odnośnie urządzeń zainstalowanych w pociągach ED74, zawarte były następujące stwierdzenia: „monitoring rejestruje zarówno obraz, jak i dźwięk” oraz „kamery rejestrują dźwięk”.

Interes, a nie bezpieczeństwo

Sprzeczności w deklaracjach Grupy PKP na temat monitoringu jest więcej. We wspólnym oświadczeniu spółek Grupy PKP opublikowanym na stronie internetowej PKP S.A. można przeczytać, iż „głównym celem instalacji kamer jest poprawa bezpieczeństwa pasażerów”, „monitoring pozwala na szybsze wykrycie i zidentyfikowanie sprawców przestępstwa”, a także, że „nagrania z kamer pozwalają na odpowiednio szybką reakcję w przypadku zagrożenia zdrowia lub życia”.

Zupełnie co innego można przeczytać w odpowiedzi PKP S.A. na skargę Fundacji Panoptykon skierowaną do sądu administracyjnego. Skarga ta została złożona w związku z nieudzieleniem przez PKP S.A. odpowiedzi na dużą część pytań zadanych przez fundację w trybie dostępu do informacji publicznej.

PKP S.A. – piórem Magdaleny Krasieńskiej, radczynie prawnej reprezentującej spółkę – stwierdziło w piśmie do sądu: „Cel monitoringu wizyjnego ukierunkowany jest na interes gospodarczy spółki, a nie zapewnienie bezpieczeństwa czy porządku publicznego”.

Karol Trammer

Wielki modernizacyjny bluff

Plan wymiany torów na 2014 r. wypada blado na tle rezultatów z końca lat 80.

– Trwa realizacja największego w historii polskiej kolei programu inwestycyjnego – powiedział „Pulsowi Biznesu” Remigiusz Paszkiewicz, prezes spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. – Tylko w tym roku PKP PLK zainwestuje ponad 7 mld zł, co umożliwi modernizację kolejnych 1,5 tys. km torów.

Zapewnienia o największym w historii programie modernizacyjnym stały się jednym z najczęściej powtarzanych sloganów przez przedstawicieli Grupy PKP. Jest tylko jeden problem – slogan ten ma niewiele wspólnego z prawdą. Planowi wymiany torów na 2014 r. – wynoszącemu dokładnie 1498 km – daleko do rezultatów osiągniętych pod koniec lat 80.

18 procent normy

W 1989 r. wymieniono 2206 km torów – dane takie zaprezentowała Józefa Majerczak, członek zarządu PKP PLK ds. utrzymania infrastruktury, na odbywającej się w listopadzie 2013 r. rzeszowskiej debacie „Infrastruktura kolejowa XXI wieku”. Jeszcze bardziej uderzające są zaprezentowane przy tej samej okazji dane na temat wymiany rozjazdów: w 1989 r. na polskiej sieci kolejowej wymieniono 4332 rozjazdy.

Dla porównania w 2013 r. spółka PKP PLK wymieniła tylko 789 rozjazdów (co stanowi 18% rezultatu z 1989 r.). Z kolei wymiana torów osiągnęła w ubiegłym roku poziom 1295 km (jest to 59% wykonania z 1989 r.). Dane na temat zeszłorocznego poziomu realizacji inwestycji pochodzą z opracowanego w lutym 2014 r. w centrali spółki PKP Polskie Linie Kolejowe wewnętrznego materiału „Nowe standardy realizacji inwestycji PKP PLK S.A.”, do którego dotarł dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”.

Bez propagandowego nadęcia

„Największy w historii polskiej kolei program inwestycyjny” wypada blado na tle lat 80. również wtedy, gdy porównania dokonuje się w szerszej perspektywie obejmującej kilka lat. Pokazuje to opracowanie Centrum Zrównoważonego Transportu, w którym zamierzenia ujęte w „Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych na lata 2011-2015” zostały zestawione ze sprawozdaniami zawartymi w historycznych rocznikach statystycznych PKP.

Jak czytamy w materiale Centrum Zrównoważonego Transportu, „wieloletni plan na lata 2011-2015, o którym już wiadomo, że nie zostanie w całości zrealizowany, przewiduje zmodernizowanie, zrewitalizowanie bądź budowę łącznie 5246 km torów. Tymczasem w innej pięcioletce – 1986-1990 – wymieniono 8711 km torów. To wszystko bez funduszy unijnych, propagandowego nadęcia, bez zmieniania

rozkładu jazdy pięć razy w roku i dezorganizacji ruchu na całej sieci”.

Po uśrednieniu powyższych danych widać, że wymiana torów w latach 1986-1990 wynosiła 1742 km rocznie, gdy dziś już wiadomo, że średnia roczna wymiany torów w latach 2011-2015 nie przekroczy wielkości 1049 km, a więc 60% poziomu z drugiej połowy lat 80.

Obecne osiągnięcia modernizacyjne owszem mogą robić wrażenie, ale co najwyżej w porównaniu z kryzysowym okresem przełomu XX i XXI wieku, kiedy to zarówno inwestycje, jak i bieżące utrzymanie infrastruktury *de facto* wstrzymano. Pod względem wymiany torów najgorszy był rok 1999, w którym na całej polskiej sieci kolejowej wymieniono jedynie 132 km torów. Jeśli chodzi natomiast o wymianę rozjazdów, to najłagodniejszy był rok 2002, w którym to w skali całego kraju udało się wymienić zaledwie 80 sztuk rozjazdów.

Wielka wymówka

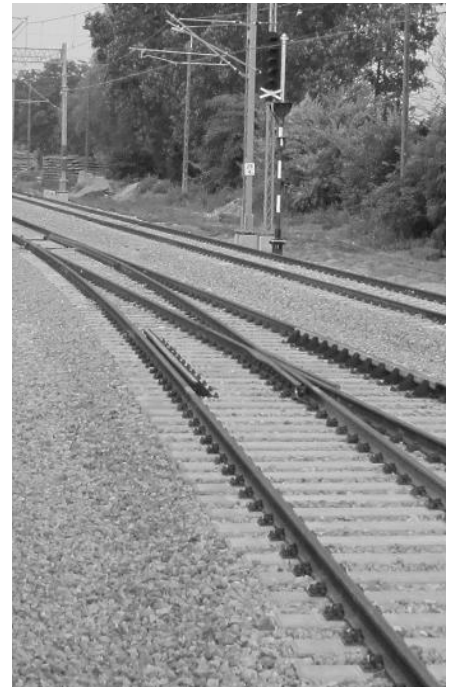
Wielki modernizacyjny bluff – sugerujący, że obecnie mamy do czynienia z dotąd niespotykaną skalą modernizacji infrastruktury kolejowej – coraz częściej jest wykorzystywany jako wymówka dla problemów z realizacją poszczególnych projektów inwestycyjnych. W spółce PKP PLK czuć bowiem narastającą panikę związaną z tym, że projekty rozpoczęte w ramach unijnej perspektywy finansowej na lata 2007-2013 muszą zostać zrealizowane do końca 2015 r. W przeciwnym razie Unia Europejska wycofa swoje dofinansowanie dla zadań nieskończonych w tym terminie.

Jest już pewne, że realizacji części projektów nie uda się sfinalizować z końcem przyszłego roku. Związany z Grupą PKP portal internetowy „Kurier Kolejowy” poinformował, że część prac na linii Kraków – Rzeszów nie zakończy się w terminie, co według aktualnych prognoz skutkować będzie utratą 136 mln zł unijnego dofinansowania.

Z kolei na linii Warszawa – Skierniewice opóźnienie w pracach modernizacyjnych przekroczyło pierwotnie zakładany całkowity okres realizacji inwestycji. W umowie podpisanej w maju 2010 r. między PKP PLK a Przedsiębiorstwem Napraw Infrastruktury (które w międzyczasie upadło), termin zakończenia robót ustalono na koniec maja 2012 r. Natomiast w przypadku linii Warszawa – Białystok, w celu dotrzymania określonego w umowie terminu finalizacji prac wyznaczonych na koniec 2015 r., podjęto nagłą decyzję o całkowitym zawieszeniu ruchu pociągów na około rok.

Struktura dezorganizacyjna

Jednym z objawów inwestycyjnej paniki w PKP PLK są ciągłe zmiany organizacyjne



● W 2013 r. – a więc w dobie realizacji „największego w historii polskiej kolei programu inwestycyjnego” – w skali całego kraju wymieniono 789 rozjazdów. Dla porównania w 1989 r. wymieniono zostały 4332 rozjazdy.

struktur odpowiedzialnych za inwestycje. Kolejne przekształcenia zatoczyły już koło.

Jesienią 2007 r. – u zarania unijnej perspektywy 2007-2013 – odpowiedzialność za projekty modernizacyjne skupiono na poziomie ośmiu oddziałów regionalnych PKP PLK. Kompetencje przekazane oddziałom po części jednak pokrywały się z kompetencjami biur w centrali spółki. W efekcie odpowiedzialność za inwestycje wciąż była rozmyta. Na przełomie 2009 i 2010 r. oddziały regionalne zostały więc zlikwidowane, a działalność rozpoczęło Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK. Ta wydzielona jednostka przejęła kompetencje centrali i oddziałów po to, by w jednych rękach skupić odpowiedzialność za projekty inwestycyjne – od ich przygotowania aż po ich rozliczenie.

Z czasem jednak w centrali PKP PLK zaczęły powstawać kolejne biura mające „koordynować”, „wspierać”, „monitorować” inwestycje. Dodatkowo w czerwcu 2014 r., by „przyspieszyć tempo załatwiania spraw”, w ramach Centrum Realizacji Inwestycji wprowadzony został podział na sześć samodzielnych regionów. Obecnie więc odpowiedzialność za projekty modernizacyjne ponownie jest rozmyta – między centralą spółki, centralą Centrum Realizacji Inwestycji oraz regiony Centrum Realizacji Inwestycji.

Karol Trammer

Modernizacja bez pociągów

Po zakończeniu prac modernizacyjnych prowadzonych obecnie na linii Warszawa - Białystok pociągi pojadą dłużej niż pod koniec lat 90.

Już wkrótce modernizowana linia kolejowa z Warszawy do Białegostoku stanie się nieprzejezdna. Od 12 października 2014 r. do 31 października 2015 r. ma zostać całkowicie zawieszony kursowanie pociągów na odcinku Tłuszcz - Łochów. Natomiast od 8 stycznia 2015 r. do 30 listopada 2015 r. zamknięty ma być odcinek Łochów - Sadowne Węgrowskie. Roczne zamknięcie tych odcinków - liczących w sumie 35 km - będzie oznaczać odcięcie połączenia kolejowego centralną i północno-wschodnią Polską, a także wycofanie pociągów Kolei Mazowieckich z gmin Jadów, Łochów, Stoczek, Sadowne oraz Małkinia Górna, z których codziennie tysiące mieszkańców dojeżdżają do pracy i szkoły w Warszawie.

Przejezdność, której nie będzie

Maciej Dutkiewicz z centrali spółki PKP Polskie Linie Kolejowe próbuje przekonywać, że dzięki zawieszeniu przewozów możliwe będzie szybsze przeprowadzenie modernizacji: - *Zamknięcie linii na odcinku Tłuszcz - Sadowne Węgrowskie pozwoli skrócić czas potrzebny na wykonanie remontu o 10 miesięcy. Dzięki temu prace powinny zakończyć się pod koniec przyszłego roku. Gdyby ruch został utrzymany, utrudnienia związane z remontem potrwałyby do października 2016 r.*

Wbrew słowom Dutkiewicza, wcale nie mamy do czynienia z wizją przyspieszenia prac modernizacyjnych. W rzeczywistości borykamy się z problemem ponad rocznego opóźnienia prac. Przypomnijmy bowiem, że zawarta 19 grudnia 2012 r. umowa pomiędzy spółką PKP PLK a wykonawcą modernizacji - firmą Torpol - przewidywała realizację wszystkich prac w 33 miesiące, a więc do września 2015 r.

Podkreślmy, że umowa zakładała, że prace od początku do końca będą prowadzone w sposób zapewniający kursowanie pociągów po jednym torze. Także „Program funkcjonalno-użytkowy dla zadania pt. »Modernizacja linii kolejowej E75 Rail Baltica Warszawa - Białystok - granica z Litwą, etap I. Odcinek Warszawa Rembertów - Zielonka - Tłuszcz (Sadowne)«” z kwietnia 2011 r. zawiera zapisy o tym, że „roboty na szlakach kolejowych i stacyjnych muszą być prowadzone z zachowaniem przejezdności” oraz, że „podczas prac modernizacyjnych prowadzonych na każdym z torów szlakowych modernizowanego szlaku po drugim torze szlakowym prowadzony będzie zmienno kierunkowy ruch pociągów”.

Alternatywy trzy

Koncepcji całkowitego przerwania ruchu kolejowego - zgłoszonej przez wykonawcę wbrew pierwotnym zapisom umowy i mimo to ochoczo zaakceptowanej przez PKP PLK



● Pograżona w pracach modernizacyjnych linia Warszawa - Białystok: pociąg Kolei Mazowieckich po zachowanym jednym torze mija przystanek Urle położony między Tłuszczem a Łochowem. Wkrótce przejazd tym odcinkiem w ogóle nie będzie możliwy.

- nie poprzedzono przygotowaniem ciągów alternatywnych: poprawą stanu technicznego i przepustowości na liniach umożliwiających poprowadzenie objazdów.

Jedyny poważnie brany pod uwagę wariant objazdowy zakłada skierowanie pociągów relacji Warszawa - Białystok przez Mińsk Mazowiecki, Siedlce, Czeremchę i Bielsk Podlaski, a więc z pominięciem wszystkich obsługiwanych obecnie stacji pośrednich. Wytrasowanie pociągów tą trasą skutkować będzie 75-kilometrowym wydłużeniem odległości. Dodajmy, że niemal jedną trzecią tego alternatywnego ciągu stanowi licząca 77 km jednotorowa linia Czeremcha - Białystok, na której dopuszczalna prędkość dla pociągów pasażerskich wynosi jedynie 50 km/h. Dodatkowo pociągi korzystające z tego objazdu trafią na fragmenty sieci kolejowej dotknięte problemem mocno ograniczonej przepustowości: wylot magistrali E20 z Warszawy w kierunku wschodnim oraz obecnie przebudowywaną stację Siedlce.

Dodajmy, że ciąg przez Siedlce i Czeremchę jest już wykorzystywany przez składy towarowe jadące z Mazowsza na Podlasie. Część ruchu towarowego jest też kierowana z Tłuszcza do Małkini drogą okrężną przez Wyszków, Ostrołękę i Ostrów Mazowiecką (nadłożenie 78 km oraz dwie zmiany kierunku jazdy pociągu).

Kolejny ciąg objazdowy - wydłużający dystans z Warszawy do Białegostoku o 49 km - mógłby zostać wytyczony z Tłuszcza do Łap przez Wyszków, Ostrołękę, Śniadowo i Czerwony Bór. Problem jednak w tym, że 47-kilometrowy odcinek linii Ostrołęka - Łapy między stacjami Śniadowo i Sokoły jest nieprzejezdny z powodu złego stanu technicznego. W dodatku każdy z ciągów alternatywnych wymaga stosowania

lokomotyw spalinowych, które dla przewoźników pasażerskich od dłuższego czasu są towarem deficytowym.

Szybciej już było

Komunikacja zastępcza - w sytuacji braku dobrych ciągów alternatywnych - będzie musiała oprzeć się na autobusach (już od czerwca 2014 r. część pociągów TLK łączących Warszawę i Białystok została zastąpiona autobusami pomijającymi wszystkie stacje pośrednie).

Zadośćuczynieniem dla rocznego zniknięcia ruchu kolejowego z istotnego fragmentu linii Warszawa - Białystok ma być przyspieszenie pociągów. Dzięki gruntownej modernizacji odcinka między Warszawą a Sadownem Węgrowkiem - stanowiącego jedną trzecią linii z Warszawy do Białegostoku - maksymalna prędkość pociągów podniesiona zostanie do 160 km/h. Dotychczas pociągi nie przekraczały 120 km/h. Dodatkowo na odcinku Zielonka - Wołomin Słoneczna powstanie druga para torów, a część przejazdów zostanie zastąpiona wiaduktami. Spółka PKP PLK szczyci się na swojej stronie internetowej, że w efekcie prac „trasę Warszawa - Białystok będzie można pokonać pociągiem w dwie i pół godziny”.

Tyle tylko, że czas przejazdu wynoszący dwie i pół godziny pociągi w relacji Warszawa Centralna - Białystok osiągały w 2009 r. Dodajmy, że pod koniec lat 90. jeździło się jeszcze szybciej: podróż z Warszawy Centralnej do Białegostoku w ramach rozkładu jazdy 1997/1998 trwała 2 godz. 18 min. Pozbawiony postojów pośrednich pociąg „Balti” jechał jeszcze szybciej, a mianowicie 2 godz. 8 min.

Karol Trammer

Opóźnienie w pracach modernizacyjnych na linii Warszawa – Skierniewice przekroczyło już pierwotnie zakładany całkowity okres realizacji inwestycji.

Gdy w maju 2010 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe podpisywała umowę z wykonawcą modernizacji – konsorcjum spółek Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury, PKP Energetyka oraz Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe – termin zakończenia robót ustalono na koniec maja 2012 r.

Następnie spółka PKP PLK podpisała z wykonawcami aneks do umowy, w którym zgodziła się, by termin finalizacji prac został przesunięty na listopad 2013 r. W międzyczasie doszło jednak do upadłości Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury, będącego liderem konsorcjum realizującego modernizację między Warszawą a Skierniewicami. Wskutek czego we wrześniu 2012 r. prace stanęły. Udało się je wznowić dopiero po dziesięciu miesiącach – w czerwcu 2013 r. – po przejęciu przez Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe funkcji lidera konsorcjum.

Spiętrzenie prac

Aktualnie finisz robót modernizacyjnych przewidywany jest na trzeci kwartał 2015 r., co oznacza ponad trzy lata opóźnienia względem pierwotnie zakładanego terminu zakończenia prac. Nad inwestycją wisi widmo wycofania dofinansowania Unii Europejskiej – albowiem projekty rozpoczęte w ramach unijnej perspektywy finansowej na lata 2007-2013 muszą zostać zrealizowane do końca 2015 r. Roboty prowadzone są więc w dużym pośpiechu i chaosie – spółka PKP PLK nazywa ten stan „spiętrzeniem prac”.

„Ruch musimy, jak zawsze, prowadzić w sposób bezpieczny, zarówno dla wykonawcy prac, jak i dla pasażerów” – zapewniają przedstawiciele PKP PLK. Tymczasem na modernizowanej linii Warszawa – Skierniewice miały już miejsce przypadki uderzenia jadącego pociągu przez pracującą na sąsiednim torze koparkę (w starciu z koparką 5 sierpnia uszkodzony został skład Kolei Mazowieckich, a 7 sierpnia skład PKP Intercity).

Na pogrążonej w spiętrzonych pracach linii nieustannie dochodzi ponadto do awarii urządzeń sterowania ruchem, rozjazdów, sieci trakcyjnej czy uszkodzeń podziemnych kabli teletechnicznych. Każda awaria skutkuje opóźnieniami i odwołaniami pociągów.

Pogłębiający się stan chaosu

Gdy na przełomie maja i czerwca 2014 r. w ciągu 14 dni doszło do 25 awarii urządzeń sterowania ruchem oraz sieci trakcyjnej na linii Warszawa – Skierniewice, Koleje Mazowieckie skierowały do zarządu PKP PLK ostre pismo. W piśmie podpisanym przez prezesa oraz trzech członków zarządu Kolei Mazowieckich padły słowa o „dramatycznej sytuacji na modernizowanej linii”, „pogłębiającym się stanie chaosu na torach”, „notorycznych opóźnieniach” oraz „organizacji ruchu będącej nie do przyjęcia”. Jednocześnie Koleje Mazowieckie domagały

Jazda przez chaos

Gehenna podróżowania modernizowaną linią



• Trwająca modernizacja linii Warszawa - Skierniewice pierwotnie miała się zakończyć w maju 2012 r. Przebudowywana stacja w Grodzisku Mazowieckim.

się, aby opłaty dla przewoźników kolejowych za korzystanie z linii objętych remontami były obniżane o 50%. Rzecznik prasowy PKP PLK Mirosław Siemieniec nie pozostawił jednak złudzeń: – *Nie bierzemy pod uwagę takiej możliwości.*

Tak jak przewoźnicy oczekują obniżenia stawek z dostęp do torów, tak obniżenia cen biletów domagają się pasażerowie zmuszeni do podróży w warunkach ciągłego chaosu.

Nikt nic nie wie

Kulminacja chaosu osiągnięta została 22 lipca 2014 r., kiedy to spółka PKP PLK w sposób nagły bez uprzedzenia całkowicie zmieniła rozkład jazdy, tłumacząc to testowaniem nowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Informacja o zmianie rozkładu została umieszczona na stacjach i w internecie dopiero poprzedniego dnia wieczorem. W efekcie pasażerowie rano przyszli na stacje, by pojechać do pracy pociągami – a one albo kursowały w zupełnie innych godzinach, albo zostały odwołane, albo skierowane trasami objazdowymi.

Na brak informacji narzekali nie tylko podróżni, ale też przewoźnicy. – *Informacje o zmianach zostały przez nas podane na dzień przed ich wejściem w życie, ponieważ o konieczności ich wprowadzenia zarządca infrastruktury poinformował spółkę zbyt późno* – mówiła portalowi „Rynek Kolejowy” Donata Nowakowska z Kolei Mazowieckich, a Michał Stilger ze spółki Przewozy Regionalne dodawał: – *Jeszcze w chwili wprowadzenia nowego rozkładu jazdy nie mieliśmy informacji o dokładnych godzinach odjazdów.*

Dobrą minę do złej gry próbowała zachować jedynie spółka PKP Intercity, funkcjonująca z PKP PLK w ramach jednej Grupy PKP. – *PKP PLK prowadziły konsultacje z przewoźnikami, w tym z PKP Intercity. Ich celem było wypracowanie*

kompromisowego rozwiązania, które powodowałoby jak najmniejsze zmiany dla pasażerów – mówiła Beata Czemerajda z PKP Intercity.

Wskutek braku informacji, pierwszego dnia obowiązywania nagle zmienionego rozkładu na stacjach w Skierniewicach i Żyrardowie koczowały setki pasażerów chcących pojechać pociągami, które w rzeczywistości skierowano trasami objazdowymi z pominięciem tych miast. Zamiast postoju w Skierniewicach, wyznaczono zatrzymanie w oddalonej o 5 km Mokrej. Przy tym nie zapewniono dowozu do tej miejscowości. W efekcie do pociągów, które nie zostały skierowane na objazdy, pasażerom trudno było się zmieścić.

Przemęczeni pasażerowie

Zmieniona w nagłym trybie organizacja ruchu pociągów miała obowiązywać przez tydzień, a ostatecznie – po kolejnych przesunięciach – funkcjonowała przez ponad miesiąc: do końca sierpnia. Później sytuacja wcale nie wróciła do normy. Na linii Warszawa – Skierniewice pasażerowie wciąż borykają się z objazdami, opóźnieniami i odwołaniami pociągów.

W reakcji na niespodziewaną lipcową zmianę rozkładu jazdy, o której pasażerowie właściwie nie zostali poinformowani, pismo protestacyjne do spółek kolejowych wysłał prezydent Żyrardowa Andrzej Wilk, w którym alarmował, że „sytuacja jest dramatyczna, a pasażerowie całkowicie zdruzgotani, przemęczeni i sfrustrowani”.

Odnosząc się do sytuacji na modernizowanej linii łączącej Warszawę ze Skierniewicami, Maciej Dutkiewicz z biura komunikacji i promocji w centrali PKP PLK oświadczył: – *Znamy dokładnie kłopoty pasażerów, bo także wielu z nas, pracowników PKP PLK, tędy podróżuje.*

Karol Trammer

3 sierpnia 2014 r. minister infrastruktury i rozwoju Elżbieta Bieńkowska uczestniczyła w uroczystym otwarciu obwodnicy Gdowa w Małopolsce. Zamiast jednak skupić się na przecinaniu wstęgi, uściskach dłoni i błysku fleszy, Bieńkowska musiała tłumaczyć się z korków tworzących się w tym czasie kilkaset kilometrów dalej – przed punktami poboru opłat na autostradzie A1 Nowa Wieś koło Torunia i Rusocin koło Pruszcza Gdańskiego.

– *Nie mam złudzeń, wszędzie w Europie, gdzie są bramki, tam są korki. Wczoraj sprawdzałam – korki w Chorwacji sięgają 10 czy 12 km, we Włoszech, we Francji, tam, gdzie są bramki, tam są korki* – mówiła minister infrastruktury i rozwoju Elżbieta Bieńkowska. – *By zmniejszyć korki przy wjazdach na autostrady, konieczna jest zmiana systemu poboru opłat.*

Chroniczne przeciążenie

Jakim zaskoczeniem musiałyby się skończyć dla Bieńkowskiej podróże po niemieckich autostradach, które – choć pozbawione są bramek czy jakiegokolwiek innego systemu poboru opłat – znane są z korków. Korki na autostradach za Odrą i Nysą Łużycką są zjawiskiem na tyle powszechnym, że informacje dla kierowców w niemieckich rozgłośniach radiowych najczęściej dotyczą nie korków w miastach, lecz właśnie zatorów na autostradach.

Na mapach samochodowych wydawanych przez niemiecki automobilkлуб ADAC oznaczane są odcinki obfitujące w korki – odcinki te miewają nawet po kilkadziesiąt kilometrów, jak na przykład 53-kilometrowy fragment autostrady A5 między węzłami Gambacher Kreuz i Frankfurter Kreuz. Z kolei na 505 km autostrady A8 za strefy często tworzących się korków uznano w sumie 198 km (dane z atlasu „Deutschland – Europa 2013/2014 ADAC ReiseAtlas”).

Automobilkлуб ADAC ponadto co roku publikuje raport o korkach. Z ostatniej edycji tego opracowania wynika, że w 2013 r. na sieci niemieckich autostrad odnotowano 415 tys. przypadków korków, których zsumowana długość sięgnęła 830 tys. km!

Z badań Instytutu Badań Transportowych Uniwersytetu w Kassel wynika, że przyczynę 25% korków tworzących się na niemieckich autostradach stanowią wypadki, 30% korków to skutek prowadzonych robót drogowych, ale najczęstszą przyczyną korków jest po prostu duże natężenie ruchu – odpowiada ono za 40% zatorów. Także raport ADAC mówi o problemie „chronicznego przeciążenia niemieckich autostrad”.

Korek na ośmiu pasach

Fakt, iż podstawowym problemem autostrad w Niemczech jest przeciążenie ruchem, może zadziwiać.

Mianowicie niemiecka sieć liczy 12,9 tys. km – w dużej mierze tworzą ją autostrady rozbudowane do trzech pasów w każdym kierunku (w Polsce standardem są po dwa pasy w jedną stronę). W Niemczech w wielu relacjach istnieją alternatywne ciągi autostradowe – przykładowo z aglomeracji frankfurckiej na południe wybiegają dwie autostrady, by następnie przez ponad 90 km



biec równoległe, nie oddalając się od siebie na odległość większą niż 11 km. Z Hamburga do oddalonego o ponad 300 km Zagłębia Ruhry można bez nadkładania drogi pojechać dwoma różnymi autostradami. Berlin otoczony jest *Ringiem* – wielką autostradową obwodnicą mającą 199 km długości. Niemiecka sieć autostrad ponadto pełna jest odcinków omijających większe węzły oraz łącznic między autostradami. A wszystko to okraszone brakiem generalnego ograniczenia prędkości oraz brakiem opłat.

Imponująca sieć niemieckich autostrad w rzeczywistości na wielu odcinkach staje się potwierdzeniem teoretycznych modeli głoszących, że rozbudowa dróg pobudza ruch samochodowy i w efekcie przynosi kolejne problemy komunikacyjne.

Jedną z takich teorii – prawo Lewisa-Mogridge’a – mówi o tym, że po poszerzeniu drogi ruch samochodowy zwiększy się na tyle, by maksymalnie wypełnić przepustowość zwiększoną za sprawą rozbudowy. Warto tu przywołać przykład autostrady A5, której liczący 8,5 km fragment między węzłami Frankfurt Westkreuz i Frankfurt Flughafen Nord choć został poszerzony do aż czterech pasów w każdym kierunku, to na mapach ADAC wciąż wskazywany jest jako odcinek obfitujący w korki.

Kierunek: paradoks

Kolejna teoria to paradoks ogłoszony przez Dietricha Braessa, profesora matematyki z Uniwersytetu Ruhry w Bochum. Paradoks Braessa jest twierdzeniem matematycznym mówiącym o tym, że dodanie nowego odcinka do sieci drogowej może prowadzić do zwiększenia natężenia ruchu, finalnie skutkującego wydłużeniem czasu podróży.

O prawdziwości paradoksu Braessa mogliśmy się już przekonać w Polsce. Mianowicie problem korków na autostradzie A1 między Toruniem a Trójmiastem na dobre dał znać o sobie podczas tegorocznych wakacji. Tymczasem niespełna dwa miesiące przed rozpoczęciem wakacji – 30 kwietnia 2014 r. – otwarty został inny odcinek autostrady A1 między węzłami Kowal i

Włocławek-Zachód. Otwarcie tego odcinka stworzyło możliwość nieprzerwanej podróży autostradą z centralnej Polski, od węzła z trasą A2 w Strykowie, aż na samo Wybrzeże. To przyciągnęło na autostradę kierowców wcześniej poruszających się wieloma innymi drogami, bardzo szybko sprowadzając na trasę A1 problem korków.

Zjawisko kumulowania się na autostradzie ruchu z różnych dróg pokazały badania wykonane przez bydgoski oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. W 2013 r. – zanim otwarto autostradę – między Ciechocinkiem a Toruniem-Czerniewicami drogą krajową 1 poruszało się 18,8 tys. pojazdów na dobę. W 2014 r. – po zbudowaniu autostrady – natężenie ruchu na starej drodze krajowej zmniejszyło się do 9,8 tys. pojazdów na dobę, jednakże dobowe natężenie na równoległe wybudowanej autostradzie sięgnęło 20,7 tys. pojazdów. A zatem po otwarciu autostrady ruch w tym korytarzu drogowym w ciągu niespełna roku zwiększył się o dwie trzecie: z 18,8 tys. do 30,5 tys. pojazdów na dobę.

397 km do nieba

Autostrady od lat przedstawiane są w Polsce jako panaceum na wszystkie problemy transportowe. Dziś sieć polskich autostrad liczy już prawie 1,6 tys. km. Oznacza to, że większość autostrad jest już zbudowana. Do pełni zaplanowanej sieci brakuje dokładnie już tylko 397 km.

Winę za pojawiające się problemy z przepustowością autostrad jak na razie udało się zrzucić na barki systemu poboru opłat opartego na bramkach. Premier Donald Tusk w ekspresowym tempie podjął decyzję, by w wakacyjne weekendy zawiesić stosowanie opłat i otworzyć szlabany na punktach poboru opłat na najbardziej zakorkowanej autostradzie A1. Równocześnie minister Elżbieta Bieńkowska obiecała szybkie wdrożenie elektronicznego systemu opłat, który nie będzie wymagał bramek.

Pytanie, jaka znajdzie się wymówka, gdy okaże się, że – mimo braku bramek – polskie autostrady nadal się korkują.

Karol Trammer

PRZESIADKI

WSIAŚĆ DO POCIĄGU BYLE JAKIEGO

- kolejne piosenki

*Kupujesz najdroższy bilet i
Ustawiasz się do jazdy przodem
Lecz skąd możesz wiedzieć gdzie los ma
Początek swój a gdzie ma ogon*

*Przecież to nie ty rozkładasz te tory
Nie masz na to wpływu gdzie ich koniec
Myślisz jestem Bóg wie jak wyjątkowy
Ale mylisz się...*

Renata Przymyk, „Odjazd”

słowa: Anna Saraniecka, album: „Odjazd”, 2010

POD DOBRĄ PRASĄ

- pisownia oryginalna

„Koleje Mazowieckie zostały wyróżnione w rankingu »Perły Polskiej Gospodarki«, w kategorii Perły Duże oraz w kategorii Perły sektora infrastrukturalnego”.

Źródło:
miesięcznik „Moja Kolej”

Wydawca: Koleje Mazowieckie-KM sp. z o.o.

WYCIEZKI OSOBISTE

- pisze Przechodzień

Burak wymaga

Tam, gdzie cukrownie, tam dobra ziemia, której wymaga burak. Więc pod Warszawą cukrownie były tylko w rejonie Błonia: w Guzowie obok pałacu, w Lesznie obok pałacu i w Józefowie. Dziś nie ma ich, a wyśmienitą błońską ziemię mniej się docenia jako rolniczy skarb. Pokryły ją, choćby w rejonie Passu, ogromne, szare hale z blachy przedsiębiorstw spedycyjnych. Kto dawno tutaj nie był, przeciera oczy, widząc krainę magazynów, zamiast buraków po horyzont.

WIDOCZNIE



POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

- wybór: Olga i Marcin Rudziński

„Chiny – od drugiego miesiąca życia wiesz, że one istnieją, że był tam cesarz, że mają dziwne pismo i jedzą pałeczkami – a potem po locie, który trwa tyle co w tej chwili droga pociągiem z Warszawy do Gdańska, widzisz, że Chiny naprawdę istnieją i że to jest jak inna planeta, inny świat”.

„Dorota Masłowska. Dusza światowa”.
Rozmawia Agnieszka Drotkiewicz

Dorota Masłowska (ur. 1983) – pisarka, laureatka nagrody literackiej Nike w 2006 r. za powieść „Paw Królowej”
Agnieszka Drotkiewicz (ur. 1981) – autorka powieści i wywiadów

OD BAŁTYKU PO TATRY

- kolejowa księga imion

„Julia”

Wrocław Główny – Wałbrzych Główny

Pociąg „Julia” nosi swoją nazwę na cześć jednej z ostatnich kopalń w Wałbrzyskim Zagłębiu Węglowym. Zakład działał 226 lat – od 1770 r. do 1996 r. Imię „Julia” kopalnia otrzymała w 1993 r., a więc jedynie na trzy ostatnie lata funkcjonowania. Wcześniej nosiła nazwy: „Thorez” (na cześć przywódcy Francuskiej Partii Komunistycznej), „Biały Kamień”, a w czasach niemieckich – „Fuchs”. W 2000 r. – kilka lat po likwidacji „Julii” – doszło do zamknięcia kopalni „Nowa Ruda”. W tym momencie historia Wałbrzyskiego Zagłębia Węglowego dobiegła końca.

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

Co porusza Mazowsze.

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

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 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.