

# Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu



Najpoważniejsze katastrofy kolejowe ostatnich lat.  
Kogo obarczono winą, a kto uniknął odpowiedzialności



**SYSTEM  
NIEWINNY**



● Ciechanów, filigranowy hall Innowacyjnego Dworca Systemowego.

## DWORCE

### Innowacyjny systemowy niewypał?

W 2014 r. w zespole ds. projektowania w Gdańsku, pełniącym funkcję własnego biura architektonicznego Grupy PKP, powstała koncepcja Innowacyjnego Dworca Systemowego (IDS). To zestandaryzowany projekt budynku dworcowego, który do konkretnych lokalizacji dopasowywany jest jedynie detalami i elementami wykończenia.

W 2015 r. zbudowane zostały pierwsze dworce według typowego projektu: jeden na stacji Strzelce Krajeńskie Wschód w województwie lubuskim oraz trzy na stacjach północno-mazowieckiego odcinka magistrali Warszawa – Trójmiasto: Nasielsk, Ciechanów i Mława.

Założeniem idei IDS było zastąpienie zbyt dużych obiektów mniejszymi, a wszystko po kosztach niższych niż ponoszone podczas remontu istniejących dworców. Poszczególne inwestycje IDS – obejmujące rozbiórkę starego dworca i zbudowanie nowego obiektu – kosztowały od 4,2 mln zł w Mławie do 6,4 mln zł w przypadku stacji Nasielsk. Wstępne plany mówiły jednak, że koszty tych przedsięwzięć wyniosą odpowiednio 2,6 mln zł i 4,5 mln zł.

Wartość inwestycji IDS ostatecznie więc znacząco przekroczyła cenę kompleksowych remontów szeregu istniejących dworców: Międzyrzec Podlaski (1,9 mln zł), Sieradz (2,1 mln zł), Świebodzice (2,9 mln zł), Rabka-Zdrój (3 mln zł), Wronki (3,3 mln zł), Biała Podlaska (3,5 mln zł) czy Chodzież (3,8 mln zł).

W założeniu Innowacyjne Dworce Systemowe miały odznaczać się obniżonymi kosztami bieżącego utrzymania. A to za sprawą ogniw słonecznych zasilających oświetlenie włączane czujnikami ruchu czy instalacji pozyskującej wodę deszczową do spłukiwania toalet. Przede wszystkim jednak poważnie zmniejszono przestrzeń dla pasażerów.

W liczącym 45 tys. mieszkańców Ciechanowie nowy dworzec – z filigranowym hallem o wymiarach 5,4 m na 8,1 m, dwoma okienkami kasowymi i 15 siedzeniami – okazał się zbyt mały tuż po udostępnieniu podróżnym. Natychmiast zaczęły pojawiać się takie sytuacje jak kolejka do kasy biletowej nie mieszcząca się w hallu dworcowym czy panujący tam ścisk. Podobne problemy pojawiły się także w Mławie, choć przedstawiciele Grupy PKP mówili o poprzedzaniu lokalizacji obiektów IDS analizami potencjału i potoków podróżnych.

Jak wstępnie zapowiadano, obiekty według standardowego projektu miały powstać nawet w kilkudziesięciu miejscach na sieci kolejowej. – Szukamy alternatywy dla Innowacyjnych Dworców Systemowych, które budować zaczął poprzedni zarząd. Nie sprawdziły się, często są zbyt małe w stosunku do liczby korzystających z nich pasażerów – powiedział dziennikowi „Puls Biznesu” Michał Beim, wiceprezes PKP S.A. Słowa te padły w sierpniu 2016 r., gdy mijał rok od otwarcia nowego budynku dworcowego na stacji Nasielsk, pierwszego z obiektów IDS. ●

## PIENIADZE

### PKP Intercity jedzie na taryfie ulgowej

Między Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa a spółką PKP Intercity obowiązuje umowa na świadczenie usług publicznych w zakresie przewozów międzywojewódzkich. Umowa – która została zawarta w 2011 r. na okres 10 lat, z możliwością jej przedłużenia o kolejnych pięć lat – określa zasady funkcjonowania połączeń kategorii TLK i InterCity oraz ich finansowania przez państwo (co roku przewoźnik otrzymuje z budżetu państwa dotację rządu kilkuset milionów złotych).

Umowa między rządem a spółką PKP Intercity określa też standardy obsługi pasażerów w dotowanych pociągach. Jednym z załączników do umowy jest katalog kar naliczanych w sytuacji niedotrzymania przez PKP Intercity postanowień umowy.

Taryfikator przewiduje kary za zbyt niski poziom punktualności kursowania pociągów TLK i InterCity, za nieprawidłowe zestawienie pociągów, a także za nieterminowe przekazanie dokumentów

czy niewłaściwie przeprowadzane badania potoków pasażerskich w pociągach. Kolejna grupa kar odnosi się do konkretnych sytuacji naruszenia standardów obsługi podróżnych (kwota w nawiasie powinna być naliczana za każdy stwierdzony przypadek naruszenia standardu):

- odwołanie pociągu bez zapewnienia komunikacji zastępczej (127 739 zł),
- brak zaopatrzenia toalety w mydło, papier i wodę (2 129 zł),
- brak oświetlenia w przedziale lub na korytarzu (2 129 zł),
- brak w okresie niskich temperatur ogrzewania w przedziale lub na korytarzu (2 129 zł),
- nieoczyszczenie stopni wejściowych z lodu lub śniegu (1 277 zł),
- niedziałający system nagłośnienia w przedziale lub na korytarzu (1 277 zł),
- niewłaściwe zachowanie drużyny konduktorskiej (426 zł).

W Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa spytaliśmy o kary naliczane spółce PKP Intercity. I okazało się, że w ostatnich latach resort nie naliczył ani złotówki kary za jakość obsługi. Choć w 2014 r. naliczono kary o łącznej wartości 5,4 mln zł, to dotyczyły one tylko zbyt niskiego poziomu punktualności i nieprawidłowych zestawień pociągów. Z kolei kary za 2015 r. – wynoszące w sumie 13 mln zł – odnosiły się wyłącznie do kwestii punktualności, zestawień pociągów oraz terminów przekazywania dokumentacji. – Różnica w łącznej wysokości kar naliczonych w latach 2014 i 2015 wynika ze wzrostu pracy eksploatacyjnej oraz faktu, że wysokość kar stanowi określony w umowie procent kwoty rekompensaty przewidzianej w danym roku – wraz ze wzrostem kwoty rekompensaty wypłacanej przewoźnikowi w ramach umowy rosną naliczane kary – powiedziała Elżbieta Kisil z Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, dodając, że kary za 2016 r. nie były jeszcze naliczane. ●



● Ministerstwo nie nalicza spółce PKP Intercity kar za naruszenia standardów obsługi podróżnych.

W Sandomierzu nie należy spóźniać się na dworzec kolejowy. Kto bowiem nie zdąży na pociąg TLK „Banach” odjeżdżający do Warszawy w niedzielę o godz. 16.56, ten na następne połączenie będzie musiał czekać... siedem dni. Sandomierz jest bowiem obsługiwany przez zaledwie dwa pociągi tygodniowo: w piątki zatrzymuje się tu pociąg TLK „Banach” w drodze z Warszawy do Przemysła, który następnie w niedzielę wraca do stolicy. Przez pozostałych pięć dni tygodnia na sandomierskiej stacji nie pojawia się żaden pociąg pasażerski.

– *Jak ludzie mają przekonać się do kolei, która, zamiast pociągów jeżdżących siedem razy dziennie, oferuje pociąg kursujący raz w tygodniu – mówi Stanisław Biega z Centrum Zrównoważonego Transportu. – Taka kolej nie wozi ludzi, a jednocześnie dużo kosztuje, bo koszty stale rozkładają się na skrajnie małą liczbę pociągów.*

### Niecodzienny pociąg

Przez większość tygodnia nie da się też dojechać koleją do Sanoka i Zagórza. Połączenia Przewozów Regionalnych do tych miast realizowane są od piątku do niedzieli, pociągi PKP Intercity docierają tu natomiast tylko w soboty i niedziele. – *Mamy w Polsce do czynienia z pogłębianiem się problemu kolei-alibi – ocenia Biega, mówiąc o zjawisku, gdy kolej nie zaspokaja nawet podstawowych potrzeb dojazdu do szkoły i pracy. – Kiedyś pojęciem tym określano pociąg jeżdżący raz dziennie, teraz na kolejnych liniach pociągi kursują jeden, dwa razy na tydzień.*

Z początkiem kwietnia 2016 r. po dziesięcioletniej przerwie reaktywowano ruch pociągów do stacji Gorlice: połączenia między Rzeszowem a Gorlicami funkcjonują tylko w wybrane dni tygodnia, i to jedynie w roku akademickim. Tak więc ostatni pociąg pasażerski opuścił stację Gorlice 26 czerwca 2016 r., a następny przyjedzie tu dopiero 2 października 2016 r. – *Lepiej żeby pociąg kursował dwa razy w tygodniu niż wcale – podkreśla Marcin Kreis z inicjatywy „Reaktywacja pociągów Kraków – Gorlice”. I dodaje: – Jeśli połączenie weekendowe okaże się sukcesem, może to być argument do rozwijania oferty na pozostałe dni tygodnia.*

Kolejna reaktywacja – po aż 16 latach braku połączeń – miała miejsce na początku wakacji 2016 r., gdy powróciły pociągi na linię Białystok – Waliły. Terminy kursowania? Soboty i niedziele od 2 lipca do 9 października 2016 r.

Również nie każdego dnia pociągi pojawiają się w Miliczu. Przebiegająca przez to miasto 46-kilometrowa linia Grabowno Wielkie – Krotoszyn, która stanowi jeden z trzech ciągów łączących Dolny Śląsk i Wielkopolskę, jest obsługiwana wyłącznie od piątku do niedzieli. Wtedy raz dziennie linię przemierza pociąg jadący z Wrocławia do Krotoszyna i z powrotem. W pozostałe dni na linii brak jest ruchu pasażerskiego.

### Dolina niskiej prędkości

Tylko przez trzy dni w tygodniu pociągi pasażerskie docierają do Lwówka Śląskiego. W piątkowy wieczór w tym mieście melduje

# Dzień kolejarza

Jeśli dziś piątek, to jedźcie pociąg. Do kolejnych miejsc w Polsce kolej dociera – jak na Dzikim Zachodzie – tylko co kilka dni



• Białystok, pociąg do Walit. Kursuje w soboty i niedziele od 2 lipca do 9 października.

się pociąg „Dolina Bobru” relacji Wrocław Główny – Jelenia Góra. W soboty i niedziele uruchamiane jest jedno dziennie połączenie z Jeleniej Góry do Lwówka Śląskiego i z powrotem, dodatkowo w niedzielny wieczór pociąg „Dolina Bobru” wraca z Jeleniej Góry do Wrocławia. Od poniedziałku do czwartku do Lwówka Śląskiego i innych miejscowości leżących na linii Zebrzydowa – Jelenia Góra nie da się dotrzeć pociągiem. – *To przez fatalną prędkość nie sposób tu stworzyć dobrej oferty dla pasażerów – tłumaczy Piotr Rachwałski, prezes Kolei Dolnośląskich.*

W ostatnich latach PKP Polskie Linie Kolejowe stopniowo obniżały prędkość obowiązującą na 61-kilometrowej linii Zebrzydowa – Jelenia Góra: najpierw z 50 km/h do 30 km/h, następnie w grudniu 2014 r. do 20 km/h. Ponadto na trzech odcinkach linii, liczących w sumie 13,5 km, spółka PKP PLK ostatnio wprowadziła ograniczenie prędkości do zaledwie 10 km/h.

– *W XXI wieku, w Europie taka prędkość jest nie do zaakceptowania dla codziennych dojazdów do pracy i szkoły – mówi szef Kolei Dolnośląskich. – Aby móc rzucić rękawicę drogowej konkurencji, musimy się zaoferować czas jazdy z Lwówka Śląskiego do Jeleniej Góry nieprzekraczający godziny, czyli dwa razy krótszy niż obecnie.*

W tym rejonie spółka ogranicza się więc do uruchamiania połączeń jedynie z myślą o turystach i osobach w tygodniu studiujących czy pracujących we Wrocławiu, do domów wracających tylko na weekendy.

– *Chcielibyśmy uruchamiać minimum trzy, cztery pary pociągów codziennie, ale*

*prędkość na szlaku musi wzrosnąć przynajmniej do 40-50km/h. Wówczas jednym składem bylibyśmy w stanie zapewnić minimalny standard obsługi powiatu lwóweckiego – mówi Piotr Rachwałski.*

### Strategicznie co kilka dni

Problem nieregularnych połączeń dotknął też relacje międzynarodowe. 17 czerwca 2016 r. z pompą zainaugurowano kursowanie pociągów łączących Polskę i Litwę. Szynobusy relacji Białystok – Kowno kursują wybudowaną w ramach unijnego projektu Rail Baltica 123-kilometrową linią normalnotorową od stacji Šeštokai w pobliżu granicy z Polską do Kowna (pozostała część sieci kolejowej w Litwie jest szerokotorowa).

– *Uruchomienie pociągów z Białegostoku do Kowna to bardzo ważny etap w budowaniu dobrych sąsiedzkich relacji – mówił Krzysztof Mamiński, prezes spółki Przewozy Regionalne. Wtórował mu Stasys Dailidka, szef litewskich kolei Lietuvos Geležinkelai: – Wznowione połączenie między naszymi krajami jest ważnym krokiem strategicznym dla obu stron. To ważne porozumienie stworzy dla naszych pasażerów możliwość szybkiego i wygodnego dotarcia pociągiem do Europy.*

Problem w tym, że to strategiczne połączenie realizowane jest tylko w niektóre dni tygodnia. Z Białegostoku do Kowna pociągi kursują w piątki, soboty i niedziele, natomiast z Kowna do Białegostoku w soboty, niedziele i poniedziałki. W pozostałe dni granicy polsko-litewskiej kolej nie da się pokonać.

• *Za jedyne winnego katastrofy, do której doszło w sierpniu 2011 r. na stacji Baby, sądy uznały maszynistę pociągu. Wątpliwości rozstrzygnięto na niekorzyść oskarżonego.*



Fot. Michał Braun / Wikipedea

# System niewinny

Najpoważniejsze katastrofy kolejowe ostatnich lat.  
Kogo obarczono winą, a kto uniknął odpowiedzialności.

W poniedziałek 4 lipca 2016 r. w więzieniu w Częstochowie stawiał się skazany. Tego dnia rozpoczął on odbywanie kary trzech lat i trzech miesięcy pozbawienia wolności za spowodowanie katastrofy kolejowej, do której pięć lat temu doszło na stacji Baby.

Tu 12 sierpnia 2011 r. wykołcił się pociąg spółki PKP Intercity jadący z Warszawy Wschodniej do Katowic: lokomotywa wbiła się w skarpcę wykopu, pierwszy wagon przewrócił się na bok, a kolejne trzy osunęły się z torowiska. W wypadku zginęły dwie osoby, a 80 zostało rannych.

## Tragiczny refren

Według ustaleń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK), a następnie prokuratury i sądów, pociąg wypadł z szyn po wjechaniu na stację Baby z prędkością 113 km/h, zamiast wymaganej 40 km/h, z powodu niezastosowania się przez maszynistę do wskazań semaforów. Pociąg powinien zwolnić, ponieważ w Babach miała nastąpić zmiana toru z przejechaniem na bok przez dwa rozjazdy.

Za przyznanie się maszynisty do winy uznano jego słowa wypowiedziane natychmiast po wypadku w rozmowie przez radiotelefon z dyżurnym ruchu stacji Baby:

- *Baby, zgłoś się dla pociągu 14101.*
- *Slucham, Baby.*
- *Wykolejenie. Bardzo, bardzo, bardzo tragiczne.*
- *Niech pan powtórzy.*
- *Wykolejenie, wykolejenie pociągu!*
- *Dlaczego?*
- *W rozjazd wjechałem z za dużą szybkością, coś z semafora nie przyuważyłem.*

Zdanie „w rozjazd wjechałem z za dużą szybkością, coś z semafora nie przyuważyłem” – wypowiedziane przez maszynistę w pierwszych sekundach po wykolejeniu – zostało aż siedem razy przywołane w raporcie sporządzonym przez PKBWK. Słowa wypowiedziane w szoku powypadkowym stały się refrenem raportu przypominanym co kilka stron.

## Sprzeczne sygnały

Podczas wysłuchania przed PKBWK, a następnie podczas przesłuchań w prokuraturze oraz w trakcie procesu w Sądzie Okręgowym w Piotrkowie Trybunalskim maszynista zeznawał, że zbliżając się do stacji Baby otrzymał mylne sygnały na semaforach.

Według wersji maszynisty, na ostatnim przed Babami semaforze odstepowym świeciło zielone światło, informujące, że wjazd na stację może odbyć się z maksymalną prędkością. Z kolei na semaforze wjazdowym na stację widniało jedno światło pomarańczowe, informujące o tym, że następny semafor – zlokalizowany przed wyjazdem ze stacji – wskazuje sygnał „stój”. Na tej podstawie maszynista uznał, że wymagająca ograniczenia prędkości zmiana toru nastąpi dopiero przy wyjeździe ze stacji Baby. Wjeżdżając na stację zobaczył jednak, że już pierwszy rozjazd ułożony jest na bok. Wtedy włączył nagle hamowanie, lecz było już zbyt późno i za moment poczuł, że pociąg wypada z szyn.

Sąd nie tylko nie dał wiary wersji maszynisty, ale oddalił też składane przez obronę wnioski dowodowe wskazujące na

problem niesprawnego działania sygnalizacji w Babach. Mowa o incydencie z 18 kwietnia 2012 r., kiedy to maszynista zbliżającego się do stacji Baby pociągu towarowego PKP Cargo relacji Kamieniec Ząbkowicki – Sochaczew otrzymał sprzeczne sygnały na kolejnych semaforach. Semafor odstepowy informował, że wjazd na stację może odbyć się z największą prędkością, podczas gdy semafor wjazdowy nakazywał zmniejszenie prędkości z uwagi na zmianę toru. Maszynista zatrzymał pociąg i zażądał komisyjnej oceny tej sytuacji. Członkowie komisji potwierdzili, że sygnalizacja zadziałała wadliwie.

Po podobnym incydencie, który miał miejsce 21 marca 2013 r., Urząd Transportu Kolejowego wydał decyzję stwierdzającą naruszenie zasad bezpieczeństwa na stacji Baby z powodu wskazywania przez semafor odstepowy sygnałów sprzecznych wobec wskazań semaforów wjazdowych. Złożony przez obrońcę maszynisty wniosek dowodowy odnoszący się do powyższej decyzji UTK również został odrzucony przez sąd.

## Na niekorzyść oskarżonego

Wymiar sprawiedliwości nie zajął się ponadto kwestią niewyposażenia maszynisty w zastępczy rozkład jazdy uwzględniający zmienioną organizację ruchu pociągów na odcinku Rokiciny – Baby. Wzięcie pod uwagę tego problemu – uznanego przez PKBWK za jedną z pośrednich przyczyn katastrofy – skutkowałoby pociągnięciem do odpowiedzialności również przełożonych maszynisty z Zakładu Południowego PKP Intercity.

Kolejne kroki wymiaru sprawiedliwości coraz mocniej wskazywały na to, że wszystko mierza do tego, by winnym katastrofy na stacji Baby nie został uznany nikt poza prowadzącym pociąg.

I rzeczywiście, 23 października 2014 r. Sąd Okręgowy w Piotrkowie Trybunalskim orzekł, że całkowitą winę za wykolejenie ponosi maszynista i skazał go na ponad trzy lata więzienia.

Obronca maszynisty – przypominając o zasadzie *in dubio pro reo*, mówiącej o rozstrzygnięciu niedających się wyjaśnić wątpliwości na korzyść oskarżonego – złożył apelację od tego wyroku, domagając się ponownego rozpatrzenia sprawy. Jednakże Sąd Apelacyjny w Łodzi wyrokiem z 29 lipca 2015 r. podtrzymał decyzję piotrkowskiego sądu. Kasacja złożona w Sądzie Najwyższym w Warszawie także została oddalona.

## Błąd ludzki kilku osób naraz

Gdy skazany maszynista na początku lipca 2016 r. rozpoczął odbywanie kary w więzieniu w Częstochowie, w tutejszym sądzie okręgowym właśnie dobiegał końca proces pierwszej instancji w sprawie katastrofy pod Szczekocinami.

3 marca 2012 r. doszło tu do czołowego zderzenia pociągu TLK „Brzechwa” relacji Przemysł Główny – Warszawa Wschodnia z pociągiem InterRegio „Matejko” relacji Warszawa Wschodnia – Kraków Główny. W katastrofie zginęło 16 osób, a 61 odniosło ►



► ciężkie obrażenia. Prokuratura uznała, że katastrofa jest skutkiem błędu ludzkiego, za jej sprawców uznając jednocześnie kilka osób: maszynistów obydwu pociągów oraz dyżurnych ruchu z posterunków odgałęźnych Starzyny i Sprowa, pomiędzy którymi doszło do zderzenia.

Ponieważ maszyniści ponieśli śmierć w zderzeniu, śledztwo wobec nich zostało umorzone. W tej sytuacji akt oskarżenia został skierowany tylko wobec dyżurnych ruchu. Dyżurnego ze Starzyny oskarżono o to, że wyprawił pociąg InterRegio „Matejko” niewłaściwym torem, natomiast dyżurną ze Sprowy o to, że skierowała pociąg TLK „Brzechwa” na tor zajęty przez błędnie wyprawiony ze Starzyny pociąg InterRegio „Matejko”.

15 lipca 2016 r. Sąd Okręgowy w Częstochowie ogłosił wyrok w sprawie tej katastrofy. Dyżurna ruchu ze Sprowy została skazana na dwa i pół roku więzienia. Dyżurnemu ze Starzyny sąd wymierzył cztery lata pozbawienia wolności – człowiek ten po katastrofie wyłączył się i odtąd nie ma z nim kontaktu, dlatego karę ma odbywać w oddziale zamkniętym szpitala psychiatrycznego.

## Ale on już powinien u mnie być

Podczas procesu sądowego adwokat Grzegorz Porębiński, obrońca dyżurnej ruchu ze Sprowy, mówił, że skierowano ją do pracy na skomputeryzowanym posterunku, choć przez całe zawodowe życie nie miała kontaktu z urządzeniami komputerowymi.

O tym, że dyżurni ruchu ze Sprowy i Starzyny nie panowali nad systemem sterowania ruchem dobitnie świadczy zapis rozmowy przeprowadzonej między nimi przez radiotelefon po skierowaniu na ten sam tor pociągów jadących w naprzeciwną:

– Ten 13126 to on ruszył?

– Co?

– Od ciebie?

– No.

– Ty, no a strzałkę mam na, na popielato.

– Na popielato masz? A ja mam kurwa

na czerwono, bo ja użyłem „dPo”.

No to jak to się robi?

– Kurwa, no to już mu podaję.

– No podaj, mu podaj.

– Ty, no, ale w ogóle ja nie mam, że on

wyjechał od ciebie.

– Bo ja tu użyłem „dPo2l”, bo jechałem na

zastępczy. To nie wiem, to „Wbl” się do tego

wbija? Nie, „Po”, czekaj. A teraz chuj, no.

– Ty, no pierun wie, no ale on już powinien

u mnie być.

– A no może już będzie chyba na pewno.

– A był na tym osiemnastym?

– Tak, tak, tak, migał, migał.

– No ale u mnie „it2S” też jest na popielato,

to tak jakby w ogóle od ciebie nie ruszył ten pociąg.

– Kurwa, może znowu tu popierdolili.

Pravidłowość przygotowania obojga dyżurnych ruchu do pełnienia obowiązków na swoich posterunkach została podważona przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych w raporcie z badania katastrofy pod Szczekocinami. Jak bowiem wynika z dokumentacji spółki PKP Polskie



• Czołowe zderzenie pociągów pod Szczekocinami to skutek błędu ludzkiego, ustaliła prokuratura. I za sprawców tej katastrofy uznała kilka osób: dyżurnych ruchu oraz niezających maszynistów.

Linie Kolejowe, oboje dyżurni ruchu uzyskali autoryzację w dniach, w których według grafiku nie było ich w pracy. Ponadto dyżurny ze Starzyny nie został zapoznany z regulaminem technicznym posterunku po zmianach wynikających z przebudowy urządzeń sterowania. Obydwoje nie przeszli też szkoleń i testów z obsługi funkcji „Radio-stop”, umożliwiającej zdalne zatrzymanie pociągów w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa.

## Niewłaściwy kierunek

Na posterunku Starzyny – przed przejechaniem pociągu InterRegio „Matejko” – doszło do usterki rozjazdów. – Tylko staniemy chwileczkę, bo mi, wie pan, rozjazd nie idzie – dyżurny ruchu przez radiotelefon poinformował maszynistę, opuścił nastawnię i poszedł do rozjazdów, by sprawdzić czy zostały odpowiednio ustawione. Po sześciu minutach wrócił na nastawnię i wyprawił pociąg w dalszą drogę – jak się wkrótce okazało, po niewłaściwym torze.

PKBWK ustaliła, że na posterunku Starzyny w okresie poprzedzającym katastrofę miało miejsce 15 przypadków nieprawidłowości we współdziałaniu systemu sterowania z rozjazdami. Choć pracownicy posterunku odnotowywali te awarie w książce kontroli urządzeń, to Zakład Linii Kolejowych w Kielcach nie zgłosił sprawy wykonawcom, by usunęli usterki w ramach gwarancji.

2 marca 2012 r. – a więc dzień przed katastrofą – pociąg TLK „Stoczniovec” relacji Kraków Płaszów – Gdynia Główna został na posterunku Starzyny błędnie wyprawiony do Psar, zamiast do Koniecpola. Gdy zorientowano się w sytuacji, skład został wycofany do Starzyny i następnie skierowany we właściwym kierunku. Dyżurny ruchu ze Starzyny przekazał informację o tym zdarzeniu do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym spółki PKP PLK, które jednak zataiło incydent – wbrew przepisom nie został on zgłoszony do PKBWK.

Do błędnego wyprawienia pociągu TLK „Stoczniovec” doszło podczas pełnienia służby na posterunku przez tego samego dyżurnego ruchu, który dzień później wysłał pociąg InterRegio „Matejko” na czołowe zderzenie z pociągiem TLK „Brzechwa”.

– Ten człowiek powinien być natychmiast zdjęty z posterunku i wysłany na badania sprawdzające, czy nadaje się do pełnienia funkcji dyżurnego ruchu. Być może nie doszłoby następnego dnia do tragedii – argumentował w sądzie adwokat Witold Pospiech, pełnomocnik dyżurnego ruchu z posterunku Starzyny.

## Adwokat za 850 tysięcy złotych

Kwestie dotyczące problemów organizacji pracy posterunków Starzyny i Sprowa, a także nadzoru nad nimi, nie zostały podjęte ani przez prokuraturę, ani przez sąd – przez co sprawstwo oraz winę za katastrofę pod Szczekocinami przypisano wyłącznie szeregowym pracownikom.

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe w celu reprezentowania oraz doradztwa przy sprawach związanych z katastrofą pod Szczekocinami wynajęła kancelarię prawną „SPCG T. Stadnicki, K. Pleszka, Z. Cwiąkałski, J. Górski”.

Czołowy adwokat tej kancelarii Zbigniew Cwiąkałski – profesor Uniwersytetu Jagiellońskiego, w latach 2007-2009 minister sprawiedliwości – został oskarżycielem posiłkowym w sprawie prowadzonej przez Sąd Okręgowy w Częstochowie przeciwko dyżurnym ruchu z posterunków Sprowa i Starzyny. Z usług Cwiąkałskiego spółka PKP PLK skorzystała więc po to, by w sądzie poprzeć prokuratorskie oskarżenie wobec dwojga swoich pracowników.

Jak ujawniła „Gazeta Polska”, za usługi prawne związane z katastrofą pod Szczekocinami kierownictwo spółki PKP Polskie Linie Kolejowe zdecydowało się zapłacić kancelarii Zbigniewa Cwiąkałskiego 850 tys. zł.

Licząca 8,5 km linia Warszawa Rembertów – Zielonka to istotny fragment warszawskiego węzła kolejowego – jest łącznikiem umożliwiającym przejechanie z przecinającej centrum stolicy linii średnicowej do powiatu wołomińskiego, najludniejszego spośród mazowieckich powiatów, oraz dalej w kierunku północno-wschodniej Polski.

Przez ponad dwa i pół roku linia Warszawa Rembertów – Zielonka była zamknięta dla pociągów. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe całkowicie wstrzymała ruch z dniem 7 stycznia 2014 r. ze względu na zaplanowane prace modernizacyjne.

„Sieciowy harmonogram zamknięć torowych” w wersji z grudnia 2013 r. zakładał, że kompleksowa modernizacja tej krótkiej linii zakończy się 31 grudnia 2014 r. Ostatecznie jednak ruch pociągów został przywrócony dopiero 1 sierpnia 2016 r.

Jak to się stało, że prace modernizacyjne na kilkukilometrowej linii, które wedle założeń miały trwać rok, wydłużyły się do ponad dwóch i pół roku?

## Bez pozwolenia

Początkowo wyglądało na to, że wszystko idzie zgodnie z planem: natychmiast po tym jak spółka PKP PLK wstrzymała ruch pociągów, wykonująca modernizację firma Torpol przystąpiła do demontowania starej infrastruktury: słupów, sieci trakcyjnej i torów. Po kilku tygodniach w oczy zaczęło się jednak rzucać coraz wolniejsze tempo prac rozbiórkowych. Wykonawcy nie spieszyło się, bo i tak nie mógł przejść do kolejnego etapu prac obejmującego budowę nowej infrastruktury – wciąż bowiem nie udało mu się uzyskać niezbędnych do tego pozwoleń budowlanych.

Od zamknięcia linii do uzyskania pierwszych pozwoleń na budowę minął prawie rok. Pierwsze pozwolenie, dotyczące modernizacji środkowego odcinka linii wraz z budową nowego przystanku Warszawa Mokry Ług, zostało wydane 31 października 2014 r. Kolejne – dla wylotowego odcinka ze stacji Warszawa Rembertów – uzyskano 9 grudnia 2014 r. Dla ostatniego z trzech odcinków realizacyjnych (od przystanku Zielonka Bankowa do stacji Zielonka) pozwolenie na budowę udało się uzyskać dopiero 20 sierpnia 2015 r., czyli niemal dziewięć miesięcy po pierwotnie zakładanym terminie zakończenia prac.

## Ani pociągów, ani modernizacji

Wszystko to przypomina sytuację z linii kolejowej Katowice – Kraków, której rozpoczęta w 2010 r. modernizacja to jedna z najpoważniej opóźnionych inwestycji spółki PKP PLK: prace miały zakończyć się w czerwcu 2014 r., a obecnie finał robót jest zapowiadany na 2019 r.

Między Katowicami a Krakowem, na liczącym 5 km odcinku między stacją Sosnowiec Jęzor a posterunkiem odgałęźnym Długoszyń – w październiku 2011 r. przystąpiono do demontażu starego toru z nadzieją, że w czasie prac rozbiórkowych uda się uzyskać pozwolenie na budowę, by następnie płynnie przejść do budowy nowej infrastruktury. Rozbiórka zakończyła się w

# Jęzor po warszawsku

Zamknięcie linii Warszawa Rembertów – Zielonka na czas modernizacji miało trwać 359 dni. Ostatecznie linia była nieprzejezdna 937 dni



• Sierpień 2016 r., pierwsze dni kursowania pociągów linią Warszawa Rembertów - Zielonka po jej ponad dwupółrocznym zamknięciu. Pociąg z Tuszcza do Grodziska Mazowieckiego na nowozbudowanym przystanku Warszawa Mokry Ług.

styczniu 2012 r., a pozwolenie na budowę udało się uzyskać dopiero półtora roku później – głównie z powodu kolejnych błędów w dokumentacji projektowej. Przez to prace budowlane rozpoczęły się dopiero w maju 2013 r. W czasie tego przestoju w miejscu po rozebranym torze rosły chwasty, a pociągi musiały w obu kierunkach jeździć sąsiednim torom, który dodatkowo objęty był ograniczeniem prędkości do 30 km/h z powodu złego stanu technicznego.

Z błędu popełnionego w okolicach stacji Sosnowiec Jęzor nie wyciągnięto wniosków i po pewnym czasie został on powtórzony na linii Warszawa Rembertów – Zielonka. Ze względu na problemy z dokumentacją projektową, a także protesty społeczne związane z budową tunelu drogowego przy stacji Zielonka, od początku nie zanosilo się na szybkie zdobycie przez wykonawcę pozwoleń na budowę. Mimo to spółka PKP PLK zarządziła zamknięcie – i to nie jednego z dwóch torów, lecz całej linii. W efekcie przez ponad dwa i pół roku w ogóle nie kursowały pociągi, a jednocześnie całymi miesiącami nie realizowano żadnych prac.

Uwzględniając powyższe opóźnienia, spółka PKP PLK pod koniec 2015 r. zaplanowała, że pociągi wrócą na linię Warszawa Rembertów – Zielonka w połowie marca 2016 r. Nowego terminu też jednak nie udało się dotrzymać.

## Jazda bez znajomości

Zamknięcie linii Warszawa Rembertów – Zielonka, które pierwotnie miało potrwać 359 dni, ostatecznie wydłużyło się do aż 937 dni – regularne kursowanie pociągów przywrócono dopiero 1 sierpnia 2016 r. Do

tej daty wcale jednak nie udało się zakończyć wszystkich prac. Przez pierwsze dwa dni pociągi w obydwu kierunkach musiały kursować jednym torom – na drugim torze prowadzone były jeszcze prace przy sieci trakcyjnej.

Ponadto, choć efektem modernizacji miała być możliwość osiągania na zasadniczym odcinku linii prędkości 160 km/h, to pociągi wytrasowano z prędkością 60 km/h, z dodatkowymi punktowymi ograniczeniami do 20 km/h na przejazdach kolejowych.

Rozkładowe pociągi z pasażerami zostały wpuszczone na linię, mimo że nie zakończył się jeszcze okres prób. – *Sprawdzamy, czy wszystkie urządzenia działają prawidłowo, zarówno te zamontowane na linii jak i na przejazdach kolejowo-drogowych* – poinformował nas przedstawiciel biura prasowego PKP PLK Karol Jakubowski po ponad dwóch tygodniach od otwarcia linii.

Dodajmy, że w początkowym okresie eksploatacji nagminnie zdarzało się, że pociągi nie osiągały nawet prędkości 60 km/h, lecz cały zmodernizowany szlak między Warszawą Rembertowem a Zielonką pokonywały wlekąc się 40 km/h. Albowiem – zgodnie z „Instrukcją Ir-1 o prowadzeniu ruchu pociągów” – pociąg musi poruszać się w takim właśnie tempie, jeśli maszynista nie posiada znajomości obsługiwanego odcinka. Koleje Mazowieckie nie zdążyły wystarczającej liczbie swoich maszynistów zapewnić znajomości szlaku, ponieważ spółka PKP PLK udostępniła linię do jazdy zapoznawczych dopiero 29 lipca 2016 r., a więc zaledwie na trzy dni przed rozpoczęciem rozkładowego kursowania.

KAROL TRAMMER

– *Wszystko wskazuje na to, że w tym roku po raz pierwszy w imporcie aut używanych pęknie milion – powiedział „Rzeczpospolitej” Dariusz Balcerzyk z Instytutu Badania Rynku Motoryzacyjnego Samar. Od stycznia do czerwca 2016 r. sprowadzono do Polski 453 tys. używanych aut – to o 16% więcej niż w pierwszych sześciu miesiącach 2015 r.*

## Stare i małe

Dealerzy samochodów i analitycy rynku wiążą boom na używane auta z wejściem w życie rządowego programu „Rodzina 500 plus”, w ramach którego polskie rodziny co miesiąc otrzymują po 500 zł na drugie i każde kolejne dziecko. – *Wszystko wskazuje na to, że właśnie te 500 zł dało bodziec do sprowadzania używanych aut. Taka kwota wystarczy na spłatę rat, tym bardziej, że są to pieniądze gwarantowane* – twierdzi Jakub Faryś, prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.

Handlująca samochodami używanymi firma AAA Auto w maju i czerwcu 2016 r. przeprowadziła badania wśród swoich klientów, pytając ich, z czego chcą sfinansować zakup auta. Spośród 2 tys. ankietowanych aż 78% odpowiedziało, że za samochód przynajmniej w części zapłaci pieniędzmi otrzymanymi w ramach programu 500 plus. Większość zamierza przeznaczyć te środki na spłacanie comiesięcznych rat.

W ramach tegorocznej fali ściągane są do Polski głównie samochody najtańsze. Aż 64% używanych aut sprowadzonych z zagranicy w pierwszym półroczu 2016 r. to pojazdy co najmniej dziesięcioletnie (jedynie co dwudziesty sprowadzany w ostatnim czasie samochód ma trzy lata lub mniej). Największy wzrost sprzedaży – przekraczający poziom 20% – dotyczy samochodów Opel Corsa i Ford Fiesta, czyli aut niewielkich i dość tanich w eksploatacji.

## Wymuszona motoryzacja

Tegoroczny boom na używane samochody ściągane z zagranicy stanowi wejście w kolejny etap wyraźnie widocznego od kilkunastu lat trendu wymuszonej motoryzacji. Wymuszonej z jednej strony słabym dostępem do pracy i usług na wsi i w mniejszych miastach, a z drugiej – fatalną ofertą transportu publicznego, która na wielu obszarach Polski nie zaspokaja nawet podstawowych potrzeb.

W 2002 r. na 1000 mieszkańców naszego kraju przypadało 288,6 samochodów osobowych. Do 2014 r. wskaźnik ten wzrósł do poziomu 519,9 (dane Głównego Urzędu Statystycznego). „Niektórzy wspominają o silnej fascynacji motoryzacją wśród społeczeństwa, które jest na dorobku, aczkolwiek w chwili obecnej fascynację zastępuje konieczność korzystania z własnego samochodu” – podkreślali w 2014 r. autorzy raportu „Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi” Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie.

Jak prognozuje Centrum Zrównoważonego Transportu, rok 2016 Polska zamknie wynikiem 612 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców, znacznie przekraczając

• Dworzec w Trzcińsku-Zdroju przy zdemontowanej w 2012 r. linii kolejowej Pyrzyce – Godków.



poziom usamochodowienia Czech, Francji, Niemiec, Szwajcarii czy Wielkiej Brytanii.

Aktualnie w Polsce – w ramach nowego etapu wymuszonej motoryzacji – decyzję o wejściu w posiadanie samochodu podejmują ludzie, których dotykał problem wykluczenia transportowego, ale dotychczas nie było ich stać na wydatki związane z zakupem i utrzymaniem choćby skromnego auta.

## Enklawy bez komunikacji

Po latach likwidacji połączeń kolejowych i autobusowych, w wielu miejscach kraju już tylko samochód daje możliwość dotarcia do pracy, na większe zakupy czy do urzędów.

O wytworzeniu się enklaw, w których nie ma żadnej komunikacji, piszą autorzy wspomnianego badania „Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi”. W ramach tego projektu badawczego przyjrano się sytuacji komunikacyjnej w dziewięciu powiatach z różnych części Polski.

Z badania wynika, że charakterystyczną tendencją ostatnich kilkunastu lat jest problem wykluczenia transportowego dotykający sporych obszarów: przewoźnicy koncentrują się na obsłudze głównych arterii, jednocześnie wycofując komunikację z wielu mniejszych miejscowości.

Potwierdzają to badania przeprowadzane w 2011 r. przez Centrum Studiów Regionalnych UniRegio na temat dostępności komunikacyjnej w województwie pomorskim. Spośród 1753 sołectw tego regionu transport publiczny nie dociera do 429 – z tego z 45 sołectw do najbliższego przystanku trzeba iść przynajmniej godzinę.

## Brak dojazdu

W wielu miejscowościach transport publiczny, choć funkcjonuje, to ogranicza się do kursów dostosowanych do potrzeb uczniów. „Kursuje w dni nauki szkolnej” – to powszechne oznaczenie w rozkładach jazdy

oznacza, że do tysięcy polskich miejscowości autobusy nie docierają od końca czerwca do początku września.

Z wielu tras całkowicie wycofano kursy międzyszczytowe – które zapewniały dojazd do urzędów, przychodni i na zakupy – oraz kursy popołudniowe. W 2011 r. Federacja Inicjatyw Oświatowych alarmowała, że „rodziny wymagające największego wsparcia na ogół nie mają samochodów, w związku z tym ich możliwości uczestniczenia w szkolnych zebraniach rodziców są minimalne – komunikacja publiczna nie zapewnia połączeń pozwalających na dotarcie po południu na zebranie i wieczorny powrót do domu”.

Wycięcie kursów realizowanych wieczorami zmniejszyło dostęp do miejsc pracy. Uwagę na ten problem zwrócili pracownicy urzędu pracy w Nowym Sączu podczas badania realizowanego przez SGH w 2014 r.: „Najwięcej ofert pracy pojawia się w gastronomii i handlu, gdzie pracę kończy się o godz. 21.00-22.00. Pracownicy nie mają później możliwości powrotu do miejscowości na terenie powiatu. Urzędnicy zauważają także problemy w weekendy, gdy nasilenie pracy w gastronomii jest większe, a kursowanie autobusów znacznie ograniczone lub zupełnie zawieszono. Urząd, gdy kieruje bezrobotnych do pracodawców z ofert, często otrzymuje odpowiedź »brak dojazdu«”.

Już w 2003 r. prof. Zbigniew Taylor z Polskiej Akademii Nauk, badając konsekwencje zamykania połączeń kolejowych, wskazał miejscowości – takie jak Przybroda w Wielkopolsce czy Olbrachtowice na Dolnym Śląsku – których mieszkańcy po likwidacji pociągów całkowicie utracili możliwość dojazdu do pracy i zmuszeni byli z niej zrezygnować.

To polska polityka transportowa zmusiła rodziny do wydania pieniędzy z programu „Rodzina 500 plus” na zakup samochodu.

KAROL TRAMMER

## WYCIEZKI OSOBISTE

- pisze Przechodzień

### Przyszłość inwestycji kolejowych

Mój znajomy pan Dariusz dowodzi, że Polska ma lepszego nosa od Niemiec, gdy idzie o prognozy dotyczące się przyszłości inwestycji kolejowych.

– Na przykład – mówi – wybudowana przez Polaków w 1922 r. kolej Puck – Hel, chodzi do dziś, zwłaszcza w sezonie letnim. Natomiast bardzo liczne linie, będące dziełem Niemiec, obecnie usytuowane na terytorium Polski, od lat już nie działają – nawet i w lecie. Często zostały po nich tylko wiadukty, jak w Stańczykach czy w Głaznotach, oraz nasypy, a torów całkiem brak!

## OD BAŁTYKU PO TATRY

- kolejowa księga imion

### „Barnim”

#### Katowice – Szczecin Główny

Barnim – to starosłowiańskie imię nosiło wielu z książąt pomorskich panujących w Średniowieczu i na początku Renesansu na ziemiach dzisiejszego województwa zachodniopomorskiego i niemieckiego landu Meklemburgia-Pomorze Przednie. Na przykład Barnim I Dobry w podaniach historycznych doceniany jest za ojcowski stosunek do poddanych i dbałość o rozwój wielu pomorskich grodów, a Barnim IX Pobożny za to, że wspierał artystów, stworzył w Szczecinie szkołę Pedagogium i zapoczątkował w tym mieście rozwój kanalizacji.

Dziś imię Barnim nosi pociąg InterCity docierający do Szczecina z Katowic. Barnim to również imię liczącego ponad 600 lat dębu w Kłopotowie w okolicach Kołobrzegu. To starosłowiańskie imię nosi wieś położona między Stargardem a Pyrzycami. W Puszczy Wkrzańskiej – rozciągającej się na polsko-niemieckim pograniczu koło Szczecina – znaleźć można krzyż i głaz upamiętniający Barnima II.

## WSIAŚĆ DO POCIĄGU BYLE JAKIEGO

- kolejne piosenki

*W zatłoczonym wagonie opalone twarze  
Muszelka od ciebie, zapach morskiej wody, podarty list  
To strzępy przygody, po której nie wiem już, nie wiem już nic*

Tia Maria, „Gdzie jesteś gdzie”

słowa: G. Stawski, T. Andrzejewski, album: „Słoneczne reggae”, 1996

## WIDOCZNIE



## POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

- wybór: Olga i Marcin Rudziński

„Kiedy pociąg ekspresowy X2000 rozpruwa deszczowe mgły, w wagonie barowym odkrywam świeżą ciabatkę.

– Proszę o jedną, z serem.

– To niemożliwe – odpowiada dziewczyna w okienku. – Ciabatkę można zamówić jedynie z sałatką: z tuńczyka lub wegetariańską.

– Czy to znaczy, że sera nie ma?

– Owszem, jest, ale nie można go sprzedawać z ciabatką. Ciabatkę należy serwować z sałatką.

Ale czy nie mogłaby położyć kawałka sera na kawałku bułki, skoro jest i jedno, i drugie?

– Nie – odpowiada dość zrezygnowana. – Wielu by tak chciało, ale jest zakaz. Zakaz? Kto może szwedzkiemu dziewczęciu zabronić położenia kawałka sera na ciabatkę?

Trafikrestauranger AB. Ciabatta, zdecydowano, ma być podawana z sałatką i nazywa się wtedy presto.

Ale teraz, bez świadków – może by mogła... Dobrze zapłacę. Waha się przez chwilę, potem uśmiecha zakłopotana.

– Rozumiem pana. Ale nie da rady”.

Maciej Zaremba Bielawski\*

„Polski hydraulik i nowe opowieści ze Szwecji”

\*szwedzki dziennikarz polskiego pochodzenia, związany z gazetą „Dagens Nyheter”

# Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

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

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

Nakład: 160 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

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

**Internet:** www.zbs.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Loko-Model, ul. Wilcza 25. **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 2,40 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przesyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.

Co porusza Mazowsze.