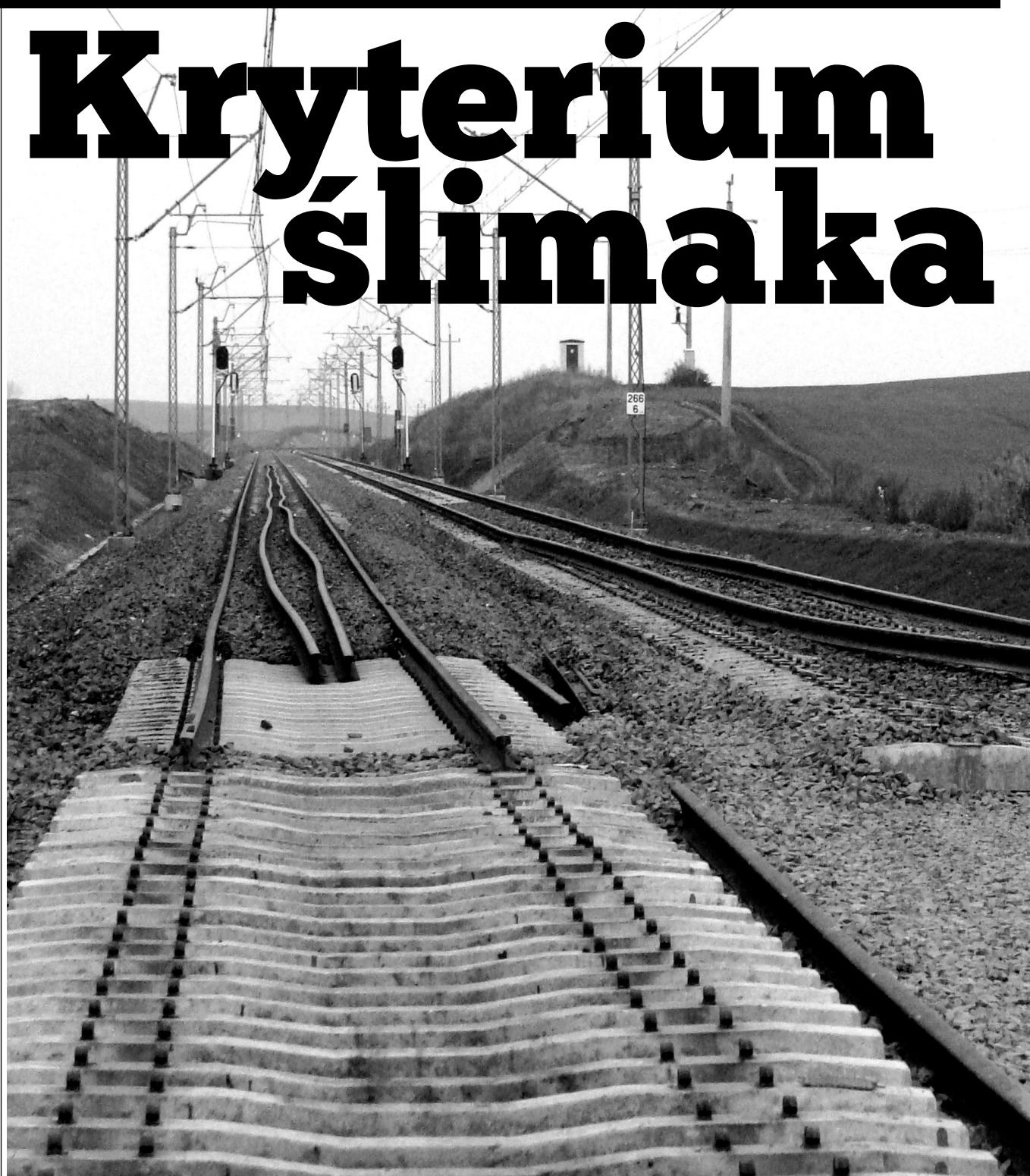


Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

**Dziwne zapisy w przetargach
na modernizację linii kolejowych**

Kryterium ślimaka



POŁĄCZENIA

Do Warszawy bez przesiadki



• Po kilku latach przerwy Koleje Mazowieckie przywracają bezpośrednie połączenie między Ostrołęką a Warszawą.

Licząca 53 tys. mieszkańców Ostrołeka to największe miasto w województwie mazowieckim nie dysponujące bezpośrednim połączeniem kolejowym z Warszawą. Jednak już wkrótce to się zmieni.

– Od 11 grudnia 2016 r. będzie kursowała jedna para bezpośrednich pociągów między Ostrołęką a Warszawą. Rano zostanie zapewniony dowóz do stolicy, a po południu połączenie powrotne – informuje Jolanta Maliszewska z Kolei Mazowieckich. Dzięki temu z rejonu Ostrołęki i Wyszkowa po kilkuletniej przerwie znów będzie można dotrzeć do Warszawy bez konieczności przesiadania się w Tłuszczu.

Pociąg z Ostrołęki będzie dojeżdżał do Warszawy Zachodniej, po drodze zatrzymując się między innymi na dworcach Warszawa Wschodnia (skomunikowanie ze składami dalekobieżnymi do innych części Polski), Warszawa Stadion (możliwość przesiadki do metra) oraz Warszawa Śródmieście.

W przypadku Ostrołęki problemem jest lokalizacja dworca kolejowego – znajduje się on na przedmieściach, około 6 km od centrum. Dlatego przywrócenie bezpośredniego połączenia z Warszawą ma znaczenie przede wszystkim dla mniejszych miejscowości rozsianskich wzdłuż linii kolejowej Ostrołeka – Tłuszcz. Takich jak położone na południu powiatu ostrołęckiego Goworowo, oddalone 100 km od Warszawy.

– Na miejscu nie mamy rozbudowanego rynku pracy, jesteśmy więc uzależnieni od Warszawy. Właściwie można powiedzieć, że jesteśmy dalszą sypialnią stolicy – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Małgorzata Kulesza, wójt gminy Goworowo. – Niestety w ostatnich latach kolej, zamiast rozbudowywać swoją ofertę, często ją ograniczała. Ofiarą tych ograniczeń padły również połączenia umożliwiające naszym mieszkańcom bezpośrednią podróż do Warszawy. Ludzie znaleźli więc sobie alternatywne sposoby dojazdu: samochody i prywatne autobusy. W niektóre dni jest nawet problem ze zmieszczeniem się do autobusów. Ten duży popyt na dojazdy do Warszawy daje jednak nadzieję, że kolej w relacji Ostrołeka – Warszawa uda się odzyskać pasażerów. •



Fot. Platforma Obywatelska

• Sławomir Nowak jeszcze jako polski polityk.

LUDZIE

Ukraińska droga Sławomira Nowaka

Pierwszą pogłoskę o tym, że Sławomir Nowak zostanie zatrudniony przez rząd Ukrainy, ujawnił w środku wakacji 2016 r. kijowski portal Apostrophe. Gdy dziennikarz „Gazety Wyborczej” Andrzej Kublik poprosił Nowaka o potwierdzenie tej informacji, ten w odpowiedzi odesłał mu satyryczny rysunek „Sezon ogórkowy” Andrzej Mleccki.

Sezon ogórkowy minął i w połowie października 2016 r. ukraiński minister infrastruktury Wołodomyr Omelan poinformował, że stanowisko szefa dyrekcji dróg Ukravtodor zostało powierzone Sławomirowi Nowakowi. – Pan Nowak jest fachowcem, którego potrzebuje Ukraina – powiedział Omelan.

Pierwszoplanowy polityk Platformy Obywatelskiej Sławomir Nowak w latach 2011-2013 był ministrem transportu w rządzie Donalda Tuska. Wówczas nadzorował między innymi Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad.

– Jeżeli chodzi o transport drogowy, Sławomir Nowak generalnie kontynuował politykę swojego poprzednika Cezarego Grabarczyka. Inwestycje przygotowane w poprzednich latach były realizowane dość sprawnie – ocenia Marcel Klinowski, szef zespołu ds. transportu w Stowarzyszeniu Republikanie.

– Choć wiele zarzutów można mieć do relacji między GDDKiA a wykonawcami. Prawa podwykonawców nie były w jakikolwiek sposób chronione i efektem ofensywy inwestycyjnej państwa była lawina bankructw małych i średnich krajowych przedsiębiorstw budowlanych.

Sławomir Nowak odpowiadał między innymi za zrealizowanie inwestycji drogowych przed Euro 2012. Na niespełna miesiąc przed rozpoczęciem turnieju z helikoptera doglądał wciąż trwających prac na autostradzie A2 między Warszawą a Łodzią. – Tylko dzięki szybkim zmianom legislacyjnym i wprowadzeniu instytucji „przejezdności”, można było skierować ruch nowymi trasami przed mistrzostwami. Pozostałe prace zostały wykonane w późniejszym terminie i w dłuższej perspektywie okaże się czy pośpiech nie wpłynął negatywnie na ich jakość – mówi Klinowski.

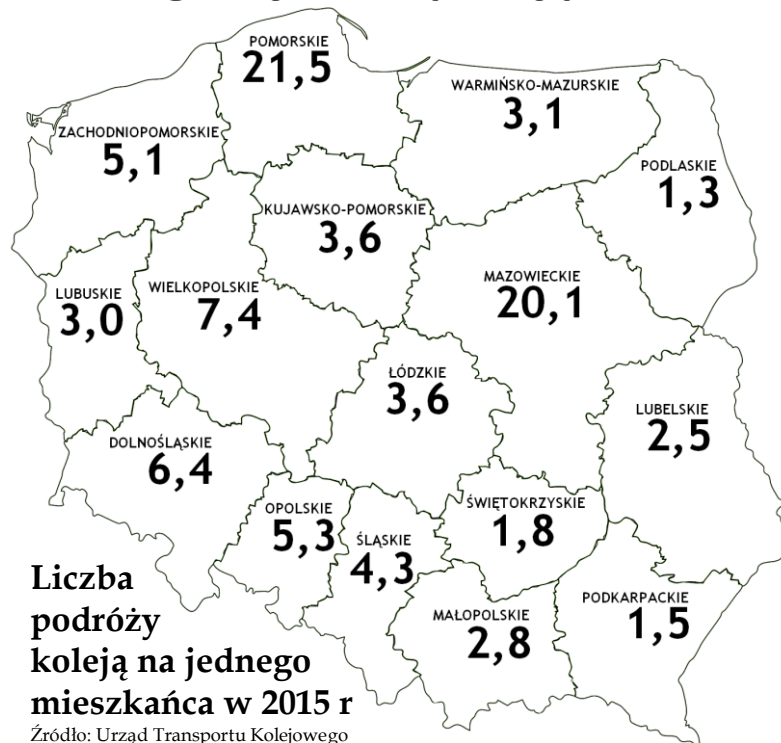
Polską karierę Sławomira Nowaka przerwało oskarżenie go przez prokuraturę o to, że wartego 17 tys. zł zegarka „zapomniał” wpisać do pięciu kolejnych oświadczeń majątkowych. W połowie 2014 r. Nowaka dodatkowo pogrzyżyło ujawnienie przez tygodnik „Wprost” nagrań rozmów z restauracji Sowa & Przyjaciele, gdzie Nowak wyznaje byłemu wiceministrowi finansów, że obawia się kontroli skarbowej.

Objęcie posady szefa Ukravtodoru wiązało się z uzyskaniem przez Sławomira Nowaka obywatelstwa Ukrainy. Nowak wyjaśnił, że taki był wymóg formalny, jednakże polskie media natychmiast przypominały o art. 25 ukraińskiej konstytucji, mówiącym, że „obywatel Ukrainy nie może zostać wydany poza granice Ukrainy albo wydany innemu państwu”.

Sławomir Nowak to nie pierwszy Polak, któremu władze Ukrainy powierzyły ważne stanowisko w tamtejszej administracji. Przypomnijmy, że w kwietniu 2016 r. szefem ukraińskich kolei Ukrzaliznycia został Wojciech Balczun, w latach 2008-2013 prezes PKP Cargo. •

MOBILNOŚĆ

Analiza: gdzie jeździ się koleją



Urząd Transportu Kolejowego opublikował statystyki na temat wykorzystania kolei w poszczególnych województwach w 2015 r. Wskaźnik ten mówi o tym, ile podróży koleją rocznie odbywa statystyczny mieszkaniec danego regionu.

Wpływ na osiąganie przez wskaźnik wysokich wartości niewątpliwie mają duże obszary metropolitalne, co widać po wynikach województw pomorskiego (21,5 podróży) i mazowieckiego (20,1 podróży). Największe aglomeracje same w sobie nie stanowią jednak gwarancji dużej popularności kolei, co widać po wyniku województwa śląskiego (4,3 podróży). Oprócz dużego skupiska ludności potrzebna jest jeszcze oferta przewozowa będąca w stanie zaspokajać jego potrzeby. W wynikach wskaźnika dobrze widać różnicę między kilkuminutową częstotliwością kursowania Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście, a nawet kilkugodzinnymi lukami w połączeniach kolejowych wokół Katowic.

Z drugiej strony, na przykładzie województwa małopolskiego (z bardzo niskim wskaźnikiem 2,8 podróży) widać, że skupienie się przez kolej na obsłudze przede wszystkim największej aglomeracji nie pozwala osiągnąć dobrych wyników popularności kolei. Województwo małopolskie – gdzie oferta kolei w całej południowej części regionu jest szczątkowa – ma niższe wskaźniki nawet niż województwa charakteryzujące się znacznie mniejszą gęstością zaludnienia jak zachodniopomorskie (5,1 podróży) czy warmińsko-mazurskie (3,1 podróży).

Najniższymi wskaźnikami cechują się województwa podkarpackie (1,5 podróży) i podlaskie (1,3 podróży). W tych wynikach odbija się fatalna oferta przewozowa: linie obsługiwane zaledwie dwoma połączeniami na dobę czy relacje, w których ruch zamiera około godz. 16.00.

Dodajmy, że według danych UTK, jedynie w czterech województwach od 2012 r. wzrosła liczba podróży koleją realizowanych przez statystycznego mieszkańca: w dolnośląskim (z 4,8 do 6,4 podróży), mazowieckim (z 17,0 do 21,1 podróży), pomorskim (z 21,2 do 21,5 podróży) oraz wielkopolskim (z 7,1 do 7,4 podróży). We wszystkich pozostałych 12 województwach od 2012 r. do 2015 r. przeciętna liczba podróży koleją spadła.

Biorąc pod uwagę, że człowiek zatrudniony w standardowym wymiarze godzin, tylko do i z pracy odbywa ponad 400 podróży rocznie, widać jak duży problem polska kolej ma z zagospodarowaniem mobilności społeczeństwa. I nawet na wyniki najlepszych województw – których statyczny mieszkaniec odbywa ponad 20 podróży rocznie – ma wpływ odcięcie wielu miast i powiatów od połączeń kolejowych i nie zaspokajający wielu potrzeb społecznych rozkład jazdy pociągów na działających liniach.

KAROL TRAMMER



• Tu miały zatrzymywać się pociągi dalekobieżne.

POŁĄCZENIA

Eksperymentu w Rakowicach nie będzie

Rakowice to jedna z niewielkich stacji na linii kolejowej łączącej Warszawę z Trójmiastem. Choć stacja leży na skraju wsi liczącej niespełna 500 mieszkańców, to od 11 grudnia 2016 r. miały tu zatrzymywać się pociągi dalekobieżne kategorii TLK i InterCity.

Postoje w Rakowicach zostały zaplanowane przez spółkę PKP Intercity na początkowym etapie prac nad ofertą przewozową na sezon 2016/2017. W projekcie rozkładu jazdy z lutego 2016 r. zatrzymania na stacji Rakowice zaplanowano dla pociągów InterCity „Mazury” (Warszawa – Olsztyn), TLK „Słowiniec” (Kraków – Kołobrzeg) oraz TLK „Rataj” i „Wojciechowski” (Warszawa – Gdynia).

Na rzecz wprowadzenia postojów składów dalekobieżnych w Rakowicach przemawiał fakt, że w promieniu 8 km od tej stacji leżą dwa miasta pozbawione połączeń kolejowych: licząca 10 tys. mieszkańców Lubawa i 11-tysięczne Nowe Miasto Lubawskie, stolica powiatu nowomiejskiego. Przebiegająca przez obydwa miasta droga krajowa nr 15 przecina linię kolejową Warszawa – Trójmiasto właśnie przy stacji Rakowice.

– Zarówno z Lubawy, jak i z Nowego Miasta Lubawskiego dojazd do Rakowic jest wprost doskonały – mówi nam osoba związana ze spółką PKP Intercity. Jazda autem z każdego z tych miast do stacji zajmuje około 10 min. Wprowadzenie w Rakowicach postojów dla pociągów dalekobieżnych stanowiłoby eksperyment, będący odpowiedzią na coraz bardziej powszechny trend podwożenia pasażerów do pociągów samochodami przez bliskich i znajomych.

Rakowice miałyby szansę stać się poligonem dla wprowadzania na podobnej zasadzie postojów pociągów dalekobieżnych w kolejnych lokalizacjach. Na przykład na oddalonej 7 km od Świecia (26 tys. mieszkańców) oraz 11 km od Chełmna (21 tys. mieszkańców) stacji Terespol Pomorski na linii Bydgoszcz – Trójmiasto.

Ostatecznie jednak wycofano się z pomysłu wpisania do rozkładu jazdy postojów pociągów dalekobieżnych na stacji Rakowice. Nastąpiło to na etapie uzgodnień między spółką PKP Intercity a Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa, które finansuje połączenia kategorii TLK i Intercity. ●

Zaskakujący warunek w przetargach na modernizację linii kolejowych. W specyfikacjach kolejnych zamówień spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zamieszcza zapis zabezpieczający przed... szybką realizacją prac przez wykonawców.

De facto bez pokrycia

Kontrowersyjne kryterium znalazło się między innymi w ogłoszonym w sierpniu 2016 r. przetargu na przygotowanie dokumentacji projektowej i przeprowadzenie modernizacji linii Łódź Kaliska – Zduńska Wola. W specyfikacji istotnych warunków zamówienia spółka PKP PLK zapisała, że „w przypadku, gdy wykonawca zaproponuje w formularzu ofertowym termin realizacji powyżej 40 miesięcy lub poniżej 38 miesięcy – oferta zostanie odrzucona”.

– *Chcemy uniknąć sytuacji, gdy wykonawcy robót składali oferty zawierające skrócony czas realizacji zadania, a które de facto były deklaracjami bez pokrycia* – mówi Mirosław Siemieniec, rzecznik prasowy PKP PLK. Dodaje jednak, że wcale nie wyklucza się możliwości skrócenia okresu realizacji w trakcie trwania kontraktu: – *W przypadku, w którym wykonawca będzie dysponował ilością sprzętu i ludzi umożliwiającą wyprzedzenie założonego harmonogramu, zapisy umowne pozwalają na jego aktualizację i uwzględnienie postępu prac.*

Na 60 procent

Do przetargu na modernizację 42-kilometrowej linii z Łodzi do Zduńskiej Woli zgłosiło się dziewięć firm – wszystkie zadeklarowały, że są w stanie wykonać zadanie w minimalnym akceptowalnym przez PKP PLK czasie 38 miesięcy.

Żaden z oferentów nie uznał tego okresu realizacji za szczególnie wymagający, co widać po zaofertowanych cenach. Spółka PKP PLK zaplanowała, że za przygotowanie i przeprowadzenie modernizacji będzie musiała zapłacić 577,6 mln zł, tymczasem wszystkie złożone oferty opiewają na kwoty o kilkadziesiąt procent niższe. Najdroższa – złożona przez konsorcjum OHL ZS, Intop Warszawa i EL-IN – warta jest 442,4 mln zł. Najniższa cena, zaofertowana przez firmę ZUE, wyniosła 345,6 mln zł, co stanowi tylko 60% kosztorysu PKP PLK.

– *Duży rozdźwięk między kosztorysem zamawiającego a kalkulacjami oferentów pokazuje, że firmy przystępujące do przetargu nie stanęły w obliczu obsługi tego kontraktu wieloma pracownikami i dużą ilością sprzętu* – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” osoba związana z inwestycjami kolejowymi. – *Uznano raczej, że będzie można się wyrobić we wskazanym terminie prowadząc prace fragmentami – bez konieczności w miarę równomiernego rozmieszczenia sił i środków na całym ciągu, co oczywiście zwiększa koszty.*

Sprawa pilna: 25 miesięcy

2 grudnia 2016 r. upływa termin składania ofert w przetargu na przygotowanie i realizację modernizacji 35-kilometrowego ciągu biegnącego od węzła Kędzierzyn-Koźle przez Sławę i Rudziniec Gliwicki

Kryterium ślimaka

Firmy szybciej realizujące modernizacje linii kolejowych niemile widziane. Dziwne zapisy w przetargach spółki PKP PLK



• *Stacja Koło położona na prawie 100-kilometrowym odcinku magistrali Warszawa – Poznań, który z powodu modernizacji przez aż dwa lata ma być pozbawiony pociągów.*

do stacji Toszek Północ. Linia zapewnia wyjazd z Rybnickiego Okręgu Węglowego i Zakładów Azotowych Kędzierzyn na północ kraju z pominięciem aglomeracji katowickiej.

Ten kluczowy dla ruchu towarowego ciąg brakiem utrzymania został doprowadzony do stanu agonijnego. Między Sławięciami a Rudzińcem zamknięte jest 6 km toru, przez co składy towarowe muszą ten odcinek pokonywać biegnącą równolegle linią Kędzierzyn-Koźle – Gliwice. Z kolei między Rudzińcem a Toszką jeden tor jest nieczynny, zaś drugi objęty jest ograniczeniami prędkości do 20 km/h. W „Analizie odcinków sieci kolejowej o ograniczonej przepustowości” Urzędu Transportu Kolejowego ciąg Kędzierzyn-Koźle – Toszek Północ został wskazany jako wymagający pilnej naprawy.

PKP Polskie Linie Kolejowe ogłaszając przetarg na zmodernizowanie tego ciągu, poinformowały, że oferty firm gotowych dokonać tego w mniej niż 25 miesięcy, zostaną odrzucone.

Dwa lata i cztery minuty

Zapis o minimalnym czasie realizacji znalazł się także w przetargach na prace modernizacyjne na magistrali Warszawa – Poznań. To przedsięwzięcie ma na celu wykonanie prac na fragmentach pominiętych podczas modernizacji przeprowadzonej w latach 90. – wówczas nie tknięto większych stacji (Łowicz Główny, Kutno, Koło i Konin) oraz na długich odcinkach pozostawiono tor na drewnianych podkładach.

Ta modernizacja modernizacji – skupiająca się na pozostałych do wykonania pracach – ma być realizowana w podziale na trzy kontrakty. Dla odcinków Sochaczew – Łowicz – Żychlin oraz Żychlin – Kutno –

Barłogi spółka PKP PLK zapowiedziała, że odrzuci oferty przewidujące przeprowadzenie prac w czasie krótszym niż 42 miesiące.

W specyfikacji zamówienia odnoszącej się do trzeciego odcinka – z Barłóg przez Konin i węzeł we Wrześni do Swarzędza – widnieje zapis o nieprzyjmowaniu ofert zakładających realizację kontraktu w mniej niż 41 miesięcy. – *Na ostatnich sześć miesięcy przewiduje się wykonanie robót wykończeniowych i przeprowadzenie procedur odbiorowych, uzyskania wymaganych certyfikatów oraz zezwoleń* – mówi Mirosław Siemieniec z PKP PLK. – *Naszą intencją jest wykonanie głównych robót w 35 miesięcy i wówczas oddanie pełnej dwutorowej przejeźdźności na całym odcinku.*

Jednakże plan modernizacji w ramach kontraktu dla odcinka Barłogi – Swarzędz zakłada realizację większości prac przy całkowicie wstrzymanym ruchu pociągów na 97-kilometrowym odcinku między Barłogami a Podstolicami w węźle wrzesińskim. Zamknięcie, które potrwać ma od czerwca 2017 r. do czerwca 2019 r., wymusi objazdy pociągów. Składy łączące Warszawę z Poznaniem, Szczecinem, Zieloną Górą oraz Berlinem mają przed Barłogami zjeżdżać na Magistralę Węglową i nią docierać do węzła w Inowrocławiu, w stąd skierować się do Poznania przez Mogilno i Gniezno. Oznacza to, że przez dwa lata odcięty od połączeń kolejowych będzie Konin, największe miasto między Warszawą a Poznaniem.

Efektom wszystkich trzech kontraktów przedsięwzięcia „Prace na linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz” ma być skrócenie czasu jazdy z Warszawy do Poznania o... 5 minut.

KAROL TRAMMER

Dobre zmiany

Kto kręci karuzelą kadrową ministra infrastruktury
Andrzeja Adamczyka



• Grzegorz Muszyński był w zarządzie PKP PLK przez niecałe trzy miesiące, Małgorzata Kuczevska-Laska – przez pół roku. • Andrzej Bittel, wiceminister infrastruktury ds. kolei.

To minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk podjął jedną z pierwszych decyzji rządu Prawa i Sprawiedliwości, która wywołała poważne zaskoczenie nawet w obozie dobrej zmiany.

Przypomnijmy, 11 grudnia 2015 r. – niecały miesiąc po zaprzysiężeniu rządu PiS – Adamczyk powołał na stanowisko prezesa PKP Bogusława Kowalskiego. Człowieka, o którym nie tylko media, ale też publikacje Instytutu Pamięci Narodowej informowały, że w latach 80. był tajnym współpracownikiem Służby Bezpieczeństwa.

Na portalu Twitter zavrzało. „TW »Mieczysław«/TW »Przemek« szefem PKP z ramienia PiS. Szkol!” – pisał poważany przez polityków PiS historyk dr hab. Sławomir Cenckiewicz. Zdziwienia nie krył również europoseł PiS Kazimierz Ujazdowski: „Dla ludzi Solidarności nominacja Bogusława Kowalskiego na szefa PKP jest decyzją nie do usprawiedliwienia”.

Bogusław Kowalski w trzecim dniu kierowania Grupą PKP podał się do dymisji. Ta krótka historia zrodziła w Adamczyku obawę przed podejmowaniem kolejnych decyzji personalnych.

Powody osobiste

Z powołaniem następcy Bogusława Kowalskiego minister Andrzej Adamczyk wstrzymywał się przez ponad trzy miesiące. Nowy szef PKP został mianowany dopiero w pierwszych dniach kwietnia 2016 r. – został nim siedlczanin Mirosław Pawłowski, który początkowo miał być wiceprezesem w zarządzie Kowalskiego, a po jego dymisji wyznaczony został do tymczasowego pełnienia obowiązków prezesa PKP.

To kolejny już związany z kolejną etap kariery Pawłowskiego, który od 2001 r. do początku 2009 r. był członkiem zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe odpowiedzialnym za finanse.

W lutym 2009 r., po odejściu z Grupy KOP, Mirosław Pawłowski został prezesem Krośnieńskich Hut Szkła. Zrezygnował po zaledwie czterech tygodniach, podając jako przyczynę powody osobiste. Wrócił do swojego rodzinnego miasta i w połowie 2009 r. zasiadł w fotelu szefa Agencji Rozwoju Miasta Siedlce, podlegającej prezydentowi miasta Wojciechowi Kudelskiemu z PiS.

Jednym z najważniejszych przedsięwzięć realizowanych przez agencję pod wodzą Pawłowskiego była budowa aquaparku, który ostatecznie został otwarty z rocznym

poślizgiem. We wrześniu 2012 r. – gdy opóźnienie w realizacji inwestycji narastało – Pawłowski z powodów osobistych podjął decyzję o odejściu z siedleckiej agencji rozwoju. I na trzy lata trafił do kierownictwa firmy energetycznej Pile Elbud Kraków. Aż do momentu wejścia do zarządu PKP.

Porozumienie Centrum

Mówi się, że za powrotem Mirosława Pawłowskiego na kolej stoi siedlecki polityk PiS Krzysztof Tchórzewski, który w rządzie Beaty Szydło jest ministrem energii. Tchórzewski w latach 1977-1990 pracował w oddziale zasilania elektroenergetycznego PKP w Siedlcach. Od 1997 do 2001 r. był wiceministrem transportu, a następnie przez cztery lata zasiadał w zarządzie spółki PKP Energetyka.

Krzysztof Tchórzewski nie tylko wciąż się liczy na kolej, ale jest też ważną postacią w otoczeniu Jarosława Kaczyńskiego, dla którego atutem Tchórzewskiego jest to, że już w 1990 r. wstąpił do Porozumienia Centrum, pierwszej partii założonej przez Kaczyńskiego. Adamczyk nie cieszy się w partii tak mocną pozycją jak Tchórzewski.

Przejawem tarć między dwoma politykami jest sytuacja w spółce PKP PLK, w której wpływ na obsadę stanowisk ma nie tylko minister Andrzej Adamczyk, ale także władze PKP liczące się z Tchórzewskim

„Wyborcza” kontra „W Sieci”

Od objęcia władzy przez PiS kilkakrotnie próbowano obsadzić zarząd PKP PLK. Nabory dwukrotnie odwoływano. Zdarzyło się, że osoby powołane do kierownictwa spółki same zrezygnowały. 3 marca 2016 r. członkiem zarządu PKP PLK ds. utrzymania infrastruktury mianowany został Ireneusz Merchel, który jednak po dwóch tygodniach zrezygnował. Za kolejne dwa tygodnie, 30 marca 2016 r., Merchel wrócił do zarządu PKP PLK, ale już jako prezes.

Razem z nim do zarządu trafiła Małgorzata Kuczevska-Laska – powierzono jej sprawy finansowe. Po pół roku została odwołana. Jeszcze krócej w zarządzie PKP PLK przetrwał Grzegorz Muszyński, który był członkiem zarządu ds. realizacji inwestycji jedynie od połowy kwietnia do początku lipca 2016 r.

Powołanie Muszyńskiego wywołało burzę medialną. „Gazeta Wyborcza” i „Newsweek”

zarzuciły mu, że związane z nim spółki przed kilkoma laty nierzetelnie wywiązywały się z kontraktów realizowanych dla PKP PLK. Muszyńskiego w obronę wzięły media bliskie PiS-owi: „Niecelny atak na niewygodnego menedżera” – donosił serwis Niezależna.pl, a portal Wpolityce.pl pisał: „Grzegorz Muszyński, wiceprezes PKP PLK, ujawnia kłamstwa »Gazety Wyborczej« i »Newsweeka«”. Na początku lipca 2016 r. tygodnik „W Sieci” zamieścił rozmowę z Muszyńskim pod tytułem: „Kolej na dobrą robotę”.

Grzegorzowi Muszyńskiemu nie pomogło ani bycie radnym województwa lubelskiego w klubie PiS, ani silne wsparcie mediów sympatyzujących z rządem. Gdy jeszcze numer tygodnika „W Sieci” z wywiadem leżał w kioskach, Muszyńskiego odwołano z zarządu PKP PLK. Paradoksalnie, właśnie medialna ofensywa mogła pogrozić Muszyńskiego, który mobilizując dziennikarzy do podjęcia swojego tematu, wybił się na zbyt daleko idącą niezależność.

Radny wiceminister

Zamieszanie w kierownictwie PKP PLK jest wymieniane wśród powodów odejścia wiceministra infrastruktury Piotra Stommy, który w resorcie odpowiadał za kolej. Nieoficjalnie mówi, że Stomma nie mógł się pogodzić z tym, że był pomijany przy podejmowaniu decyzji personalnych.

Stomma złożył rezygnację na początku sierpnia 2016 r. Zdecydował się na ten krok po tym, gdy podległy mu szef departamentu transportu kolejowego Stefan Jarecki został odwołany przez ministra Adamczyka.

20 września 2016 r. nowym wiceministrem ds. kolei został Andrzej Bittel. Od kilkunastu lat związany jest z samorządami w aglomeracji warszawskiej. Zdążył być już pracownikiem urzędu miejskiego w Zielonce, burmistrzem i wiceburmistrzem stołecznych dzielnic Wawer, Ursynów i Targówek oraz dyrektorem wydziału w starostwie powiatu pruszkowskiego. W międzyczasie, od 2007 do 2010 r., pracował w Centralnym Biurze Antykorupcyjnym.

W komunikacie personalnym Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa przemilczano fakt, że od 2014 r. Bittel jest radnym na warszawskim Targówku i w radzie tej dzielnicy przewodniczy klubowi PiS.

KAROL TRAMMER



• Pociąg otrzymuje sygnał zastępczy i rusza ze stacji Piaseczno na szlak do Czachówka, na którym z powodu prac modernizacyjnych ruch w obydwu kierunkach odbywa się jednym torem.

– W ciągu ostatnich kilku miesięcy odnotowano 80-procentowy wzrost średniej długości okresu stosowania sygnałów zastępczych – mówi Sławomir Sadowski z Urzędu Transportu Kolejowego. W komunikacie zamieszczonym na stronie internetowej urzędu jest wprost powiedziane o nagminnym problemie jazd na sygnał zastępczy: „W przypadku wystąpienia błędu ludzkiego może to doprowadzić do bezpośredniego zagrożenia, a w konsekwencji do incydentu, wypadku lub poważnego wypadku kolejowego”.

Wytrych

Podanie na semaforze sygnału zastępczego – czyli światła czerwonego wraz z migającym białym – uprawnia do jazdy, ale nie gwarantuje bezpieczeństwa.

O ile bowiem urządzenia zabezpieczenia ruchu nie pozwalają na wyświetlenie zielonego światła, gdy tor jest zajęty przez inny pociąg lub gdy rozjazdy nie zostały prawidłowo ustawione, o tyle podanie sygnału zastępczego jest możliwe w każdej sytuacji – bezpieczeństwo ruchu zależy wówczas wyłącznie od uwagi człowieka.

Sygnał zastępczy to swego rodzaju wytrych, którego można użyć gdy urządzenie nie pozwalają na podanie normalnego sygnału zezwalającego na jazdę. Na przykład z powodu awarii lub w sytuacji ułożenia dla pociągu drogi przebiegu nieprzewidzianej w systemie sterowania ruchem.

Tragiczny sygnał

Najbardziej tragiczne w skutkach użycie sygnału zastępczego zakończyło się czołowym zderzeniem pociągów: 3 marca 2012 r. do katastrofy pod Szczekocinami doszło po tym jak dyżurni ruchu z posterunków Starzyny i Sprowa skierowali jadące z naprzeciwka pociągi na ten sam tor, wyświetlając im właśnie sygnały zastępcze.

Tragiczne zdarzenie uświadomiło nie tylko zagrożenie, z jakim wiąże się stosowanie sygnałów zastępczych, ale też dużą skalę tego zjawiska. Na tyle dużą, że wyświetlenie sygnału zastępczego w praktyce przestało być już uznawane za nietypową sytuację wymagającą wzmożenia czujności.

Dopiero po katastrofie zaczęto sobie „przypominać”, że są na sieci kolejowej miejsca, gdzie pociągi na sygnał zastępczy kursują od lat. Na przykład stacja Sandomierz, którą wiosną 2010 r. załała

Na sygnale zastępczym

Nie dający gwarancji bezpieczeństwa sygnał zastępczy znów zaczyna być nagminnie stosowany – alarmuje Urząd Transportu Kolejowego

powódź. Funkcjonowanie stacji przywrócono w listopadzie 2010 r., na kilka lat wprowadzając prowizoryczną organizację opierającą się na sygnałach zastępczych.

Na odcinku Wałbrzych Miasto – Sędziszów, po powtarzających się kradzieżach kabli teletechnicznych, w 2004 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zaniechała napraw i od tej pory ruch był prowadzony w oparciu o sygnały zastępcze. Na stacji Świebodzice pociągi jeździły na sygnał zastępczy nieprzerwanie od 1997 r., kiedy to w nastawni doszło do pożaru, który uszkodził urządzenia sterowania ruchem.

Program eliminacji

Wkrótce po szczekocińskiej tragedii spółka PKP PLK ogłosiła program poprawy bezpieczeństwa, w którym zapowiedziano między innymi eliminację długotrwałego prowadzenia ruchu na sygnał zastępczy.

Od 2013 r. kwestia używania sygnałów zastępczych jest monitorowana przez Urząd Transportu Kolejowego, który zobowiązał spółkę PKP PLK do regularnego przekazywania meldunków o posterunkach, na których sygnał zastępczy jest stosowany nieprzerwanie przez co najmniej trzy doby. Dane po raz pierwszy spłynęły w sierpniu 2013 r. – spółka PKP PLK poinformowała, że ruch w oparciu o sygnał zastępczy prowadzony jest w 120 miejscach na sieci kolejowej. W ciągu kolejnych miesięcy udało się to zjawisko wyraźnie ograniczyć: na początku 2014 r. sygnał zastępczy stosowano na 74 posterunkach. Jak wynika z najnowszych danych – pochodzących z przełomu września i października 2016 r. – światło czerwone wraz z migającym białym wyświetlane jest w 49 lokalizacjach.

Niepokojący okres

W ostatnich latach udało się też generalnie skrócić czas prowadzenia ruchu w oparciu o sygnały zastępcze. W ciągu dwóch lat – od końca 2013 r. do końca 2015 r. – średni czas

stosowania sygnału zastępczego zmniejszył się z 425 do 33 dni.

Jednakże Urząd Transportu Kolejowego zwraca uwagę na niepokojące ostatnie miesiące, cechujące się wydłużeniem czasu używania sygnałów zastępczych. Od końca 2015 r. do sierpnia 2016 r. średni okres prowadzenia ruchu w oparciu o sygnał zastępczy wzrósł do 60 dni. Znów na niektórych posterunkach światło czerwone wyświetlane wraz z migającym białym na długo wpisują się w rzeczywistość. Ostatnio na stacji Bydgoszcz Emilianowo czas nieprzerwanego stosowania sygnału zastępczego przekroczył jeden rok.

Modernizacja na zastępczym

W spółce PKP Polskie Linie Kolejowe spytaliśmy, co wpłynęło na odwrócenie się tendencji ograniczania stosowania sygnałów zastępczych. – *Przyczynami stosowania wydłużonych jazd na sygnały zastępcze są występujące na sieci kolejowej sytuacje losowe, prace utrzymaniowo-naprawcze wymagające pilnej interwencji oraz prace inwestycyjne* – powiedziała nam Joanna Kubiak z centrali PKP PLK.

Realizacja prac inwestycyjnych wskazywana jest przez PKP PLK jako powód stosowania od czerwca 2016 r. sygnałów zastępczych na stacji Piaseczno. W związku z kompleksową modernizacją zdemontowany został jeden z dwóch torów, czego jednak nie uwzględniono w urządzeniach sterowania ruchem. W efekcie od kilku miesięcy pociągi wyprawiane są na odcinek jednotorowy w kierunku Czachówka Południowego za pomocą sygnału zastępczego.

Sytuacja ta jest o tyle zaskakująca, że w ogłoszonym w 2012 r. programie poprawy bezpieczeństwa spółki PKP PLK znalazła się deklaracja, że „na wszystkich nowych inwestycjach tymczasowa organizacja ruchu będzie się odbywać bez stosowania jazd na sygnał zastępczy”.

KAROL TRAMMER

W połowie grudnia 2014 r. na linii Jelenia Góra – Zebrzydowa, na 41-kilometrowym odcinku od Jeleniej Góry do Niwnic, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe obniżyła dopuszczalną prędkość pociągów z 30 km/h do 20 km/h.

Podjęta przed dwoma laty decyzja wzbudziła wątpliwości – chodziło o to, że poszczególne fragmenty linii na odcinku od Jeleniej Góry do Niwnic różniły się stanem technicznym toru, mimo to prędkość 20 km/h została wprowadzona z dnia na dzień na całym tym szlaku.

W dokładnie ten sam sposób wprowadzone zostało poprzednie obniżenie prędkości w 2010 r. Wówczas na całym liczącym 41 km odcinku między stacjami Jelenia Góra i Niwnice dopuszczalna prędkość została zmniejszona z 50 km/h do 30 km/h.

10 kilometrów na godzinę

Dokonane stopniowo w ciągu zaledwie czterech lat obniżenie prędkości szlakowej z 50 km/h do 20 km/h zmusiło Koleje Dolnośląskie do ograniczenia oferty przewozowej na linii wybiegającej z Jeleniej Góry doliną Bobru w kierunku Wlenia, Lwówka Śląskiego i Zebrzydowej.

Pod koniec 2014 r. dolnośląski przewoźnik ograniczył kursowanie swoich pociągów na tej linii tylko do weekendów. – *Przez fatalną prędkość nie sposób tu stworzyć dobrej oferty dla pasażerów. Taka prędkość jest nie do zaakceptowania dla codziennych dojazdów do pracy i szkoły. Aby móc rzucić rękawicę drogowej konkurencji, musimybyśmy zaferować czas jazdy z Lwówka Śląskiego do Jeleniej Góry nieprzekraczający godziny, czyli dwa razy krótszy niż obecnie* – wyjaśniał na łamach „Z Biegiem Szyn” prezes Kolei Dolnośląskich Piotr Rachwański.

Przeobrażeniu dwa lata temu prędkości szlakowej do 20 km/h wydawało się, że sytuacja na linii Jelenia Góra – Zebrzydowa gorsza być już nie może. Jednakże w połowie 2016 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zdecydowała o wprowadzeniu ograniczeń prędkości do... 10 km/h. Linia biegnąca doliną Bobru stała się specyficznym fragmentem sieci kolejowej, na którym



• „Linia jest niezbędna do prowadzenia statutowej działalności przez PKP PLK”. Wskaźnik informujący o sześciokilometrowym odcinku ograniczenia prędkości do 10 km/h.

• Pociąg Kolei Dolnośląskich z prędkością 10 km/h przemierza linię Jelenia Góra – Zebrzydowa.

Dolina małych prędkości

Linia Jelenia Góra – Zebrzydowa: podróż przez zakłęty krąg



pociągi muszą hamować nawet wtedy, gdy jadą pod górę.

Ograniczeniami do 10 km/h – uzasadnianymi przez PKP PLK złym stanem toru – objęto trzy odcinki o łącznej długości 13,5 km. Zastanawiające jest to, że każdy z odcinków, na których od niedawna obowiązuje ograniczenie prędkości do 10 km/h, rozpoczyna się dokładnie w punktach pełnego kilometrażu. Trudno uwierzyć w to, że w trzech miejscach na linii stan toru pogarsza się dokładnie od pełnego kilometra.

Lepsza i gorsza część

Ograniczenia prędkości do 10 km/h spółka PKP PLK wprowadziła nagle w trakcie obowiązywania rozkładu jazdy, przez co nie było możliwości urealnienia planowych czasów jazdy. W efekcie pociągi, pokonując odcinek Jelenia Góra – Niwnice, każdorazowo łapią ponad pół godziny opóźnienia.

To co od kilku lat dzieje się między Jelenią Górą a Zebrzydową trudno oceniać inaczej niż podjętą przez PKP PLK próbę nakłonienia Kolei Dolnośląskich, by raz na zawsze zrezygnowały z uruchamiania pociągów na tej linii. Choć łączy ona Jelenią Górę i Lwówkę Śląską z magistralą Wrocław – Legnica – Drezno, to z punktu widzenia spółki zarządzającej liniami kolejowymi stanowi wyłącznie problem. Między innymi ze względu na specyficzne obiekty inżynierskie: na odcinku między Jelenią Górą a Lwówkiem Śląskim znajdują się trzy tunele, a także jedna z najwyższych przepraw kolejowych w Polsce – most nad Jeziorem Pilchowickim.

Spółka PKP PLK dzieli linię Jelenia Góra – Zebrzydowa na lepszą i gorszą część. Na gorszym odcinku linii – biegnącym od Jeleniej Góry do Niwnic – od dłuższego czasu nie prowadzi się właściwie żadnych prac konserwacyjnych. Lepsza część to północny 20-kilometrowy fragment linii: od

Niwnic do Zebrzydowej obowiązuje prędkość szlakowa 60 km/h. Akceptowalny stan infrastruktury jest tu zapewniony ze względu na ruch pociągów towarowych, które obsługują kopalnię surowców mineralnych w Nowogrodzcu oraz zlokalizowane w rejonie Niwnic kopalnię gipsu i anhydrytu, kopalnię żwiru, fabrykę prefabrykatów betonowych i magazyn gazu.

Jej niezbędność

Gorszy odcinek linii – wykorzystywany tylko w przewozach pasażerskich – znalazł się w zakłętym kręgu: Koleje Dolnośląskie uruchamiają małą liczbę połączeń z powodu bardzo długich czasów przejazdu, a PKP Polskie Linie Kolejowe brak prac konserwacyjnych tłumaczą małym ruchem.

Do spółki PKP PLK regularnie trafiają pisma, w których objęcia pracami remontowymi całej linii Jelenia Góra – Zebrzydowa domagają się posłowie, władze województwa dolnośląskiego, samorządy lokalne, a także sołtysi. Zarządzający linią Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu niezmiennie odpowiada, że warunkiem jest przekazanie mu kwoty 4,6 mln zł, za którą na odcinku od Jeleniej Góry do Niwnic możliwe będzie przywrócenie prędkości... 30 km/h.

W odpowiedzi na takie stanowisko samorząd województwa rozpoczął starania na rzecz przejęcia linii od PKP PLK i kompleksowego jej wyremontowania na własny rachunek. Wszystko wskazuje jednak na to, że wcale nie będzie to łatwe.

Gdy już we wrześniu 2014 r. z taką propozycją wystąpiła dolnośląska posłanka Platformy Obywatelskiej Ewa Wolak, otrzymała z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju następującą odpowiedź: „Nie ma możliwości przekazania linii kolejowej do samorządu ze względu na jej niezbędność do prowadzenia statutowej działalności przez PKP PLK”.

KAROL TRAMMER

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Szmugiel

„Szmugiel żywności do Warszawy w okresie okupacji hitlerowskiej” – taki artykuł Anety Jasionek można wyszukać w internecie. Królową szmugla, bo nią wożono żywność, była kolejka wąskotorowa Karczew – Warszawa – Jabłonna. Dość niepozorny, jak na dzieło, którego dokonał, parowóz tej kolejki stoi obecnie starannie pomalowany na rogu Mickiewicza i Drogi Czerwonej w mieście Karczew. Emeryturę ma spokojną, choć gdy pracował, przeżywał straszne chwile, choćby obławy, czasem krwawe, bahnschutzów na szmuglerki.



OD BAŁTYKU PO TATRY

• kolejowa księga imion

„Porta Moravica”

Warszawa Wschodnia

– Praha hlavní nádraží

Pociąg z Warszawy do Pragi mniej więcej w połowie swojej trasy przejeżdża przez Bramę Morawską. Jest to obniżenie terenu stanowiące przesmyk między Karpatami a Sudetami. Charakterystycznym punktem Bramy Morawskiej jest ujście Olzy do Odry. Olza swe źródła ma w karpackim Beskidzie Śląskim, a Odra w sudeckich Górach Odrzańskich. Przez umożliwiającą omińnięcie gór Bramę Morawską od wieków prowadziły szlaki handlowe – między innymi słynny Bursztynowy Szlak. Przemierzający różne ziemie kupcy przesmyk nazywali po łacinie: Porta Moravica. Dziś przez Bramę Morawską autostrada A1 przekracza granicę polsko-czeską, a pociągi międzynarodowe zmiernają tędy w drodze z Polski do Czech, a także do Austrii, Słowacji czy Węgier. Jeden z tych pociągów to właśnie „Porta Moravica”.

WSIAŚĆ DO POCIĄGU BYLE JAKIEGO

• kolejne piosenki

*Przed chwilą o tym śniłem
Że na jakimś dworcu wszystko zostawiłem
Niewiadomy niepokój obudził mnie
Dlatego teraz siedzę i pisze
Ale żadne słowa tego nie opiszą
Co poczuć może człowiek ciemną jesienną nocą
Dlatego już kończę ten list
Listopad 1993*

Kult „Lewe Lewe Loff”

słowa: Kazik Staszewski, album: „Muj wydafca”, 1994

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

• wybór: Olga i Marcin Rudzińscy

„Kiedyś mieliśmy dłuższy postój w Rawiczu. Przy stoliku peronowej kawiarenki siedział radziecki żołnierz i pił piwo. Pozwolił sobie na to, ponieważ w Rawiczu zawsze można było je dostać, natomiast w Legnicy nie. Pił więc jedno po drugim. Z jego zachowania wywnioskowałem, że jest już niezłe pijany. Kiedy tak siedział, nadszedł wraz z żoną radziecki major – dostojny elegancki, w wyprasowanym i czystym mundurze. Gdy tylko ujrzał pijącego piwo żołnierza, obrócił się w jego kierunku i wskazał na niego palcem. Żołnierz ten z miejsca wytrzeźwiał! Stało się to w jednej chwili. Natychmiast wstał i sprawiał wrażenie jakby w ogóle nie pił.”

Karol Kichewko* w rozmowie z Krzysztofem Słobodzianem,

„Miasto w mieście. Wspomnienia o polsko-radzieckiej Legnicy”

*Urodzony w 1933 r. w Narajowie koło Tarnopola (dziś Ukraina), od 1946 r. w Legnicy. W latach 1961-1993 maszynista, prowadził między innymi pociągi wożące Rosjan między Legnicą a granicą polsko-radziecką.

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 współpracownik: 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.