

Z Biegiem Szyn

ZŁE TORY PESY



Kiedy Pesa
wyleczy się
z chorób
wieku dziecięcego?

ZARZĄDZANIE

Program szynowy, który nie jest programem

W lipcu 2011 r. zarząd województwa mazowieckiego przyjął uchwałę o przystąpieniu do opracowania „Programu rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego w województwie mazowieckim”.

Stworzenie tego dokumentu zlecono Mazowieckiemu Biuru Planowania Regionalnego. Ta podlegająca samorządowi województwa mazowieckiego jednostka do współpracy przy sporządzaniu programu zaprosiła zajmujących się transportem i mobilnością naukowców z kilku polskich uczelni oraz zagranicznych ekspertów z berlińskiej firmy ETC Transport Consultants. Następnie program przeszedł konsultacje społeczne. Ostateczna wersja „Programu rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego w województwie mazowieckim” pochodzi z listopada 2015 r. Za opracowanie tego dokumentu samorząd województwa zapłacił 335 tys. zł.

Dokument – nazywany „Programem szynowym” – jest dobrze oceniany w środowisku kolejowym. – *To jest kompendium, które mówi nie tylko o warunkach społecznych czy gospodarczych, zasięgu dojazdów do pracy, ale przede wszystkim jasno wskazuje kroki, które należy wykonać dla poprawy warunków podróżowania koleją po województwie mazowieckim* – powiedział nam pracownik jednej ze spółek kolejowych.

Program szynowy określa pożądaną częstotliwość kursowania pociągów na poszczególnych liniach kolejowych województwa, tak by pogodzić potrzeby ruchu aglomeracyjnego, regionalnego, pospiesznego i ekspresowego. Ponadto wskazywane są oczekiwane czasy jazdy, charakterystyka taboru niezbędna do ich osiągnięcia oraz pory skomunikowań na stacjach węzłowych – wszystko to w celu zapewnienia zintegrowanego układu połączeń na całej sieci kolejowej objętej opracowaniem.

Program pokazuje również możliwości reaktywacji pociągów pasażerskich do miast obecnie pomijanych przez kolej, takich jak Ostrów Mazowiecka czy Sokołów Podlaski. W odniesieniu do czynnych linii określone zostały konieczne zmiany w układzie przystanków kolejowych, tak by znalazły się one bliżej centrów miejscowości czy innych ważnych celów podróży.

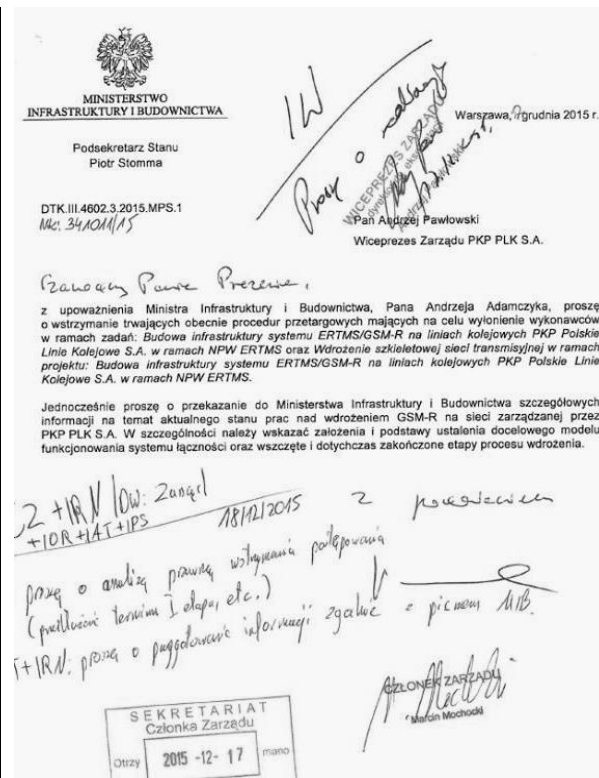
Dokument bazuje na przedstawionych dobrych praktykach, które stosowane są przy tworzeniu oferty przewozowej w Austrii, Szwajcarii oraz w dwóch niemieckich landach: Brandenburgii oraz Nadrenii-Palatynacie.

Wdrożenie pierwszego etapu rozwoju oferty przewozowej program przewiduje na 2020 r. W związku z tym w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego zapytaliśmy, jak po ponad roku od publikacji ostatecznej wersji „Programu rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego w województwie mazowieckim” wygląda wdrażanie postanowień tego dokumentu.

– *Program ten nie ma charakteru nadrzędnego nad planem transportowym, dlatego zapisy programu należy traktować jako propozycje działań w przyszłości* – odpowiedziała nam Marta Milewska, rzecznik prasowy samorządu województwa mazowieckiego. – *Program jest opracowaniem o charakterze studialno-prospektywnym. Należy przez to rozumieć, iż nie jest programem w rozumieniu ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.* ●



● *Na program rozwoju transportu szynowego samorząd województwa mazowieckiego wydał 335 tys. zł. I wrzucił go do szuflady.*



POLITYKA

Wiceminister, Twitter i system ERTMS

W listopadzie 2015 r. – po wyborach wygranych przez Prawo i Sprawiedliwość – wiceministrem infrastruktury i budownictwa odpowiedzialnym za sprawę kolei został Piotr Stomma. W sierpniu 2016 r., po dziewięciu miesiącach urzędowania, Stomma podał się do dymisji.

Dziś były wiceminister, będąc użytkownikiem portalu społecznościowego Twitter, regularnie zajmuje się komentowaniem sytuacji na polskiej kolei. W swoim pierwszym wpisie z 2017 r. Stomma udostępnił informację o tym, że na linii Warszawa – Trójmiasto wciąż nie został uruchomiony system ETCS.

ETCS – będący kluczowym elementem Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) – opiera się na sygnalizacji kabinowej w pociągu, zastępującej semafony stojące przy torze. W polskich warunkach instalacja systemu ETCS pozwala na zwiększenie prędkości pociągów do 200 km/h, a także na wprowadzenie jednoosobowej obsady lokomotyw w składach poruszających się z prędkością większą niż 130 km/h.

„Skutki mają przyczyny :(” – tak były wiceminister skomentował na Twitterze opóźnienia w tworzeniu systemu ETCS. I dodał: „Może ośrodki sterowania koleją w Polsce nie mają w tym interesu? Może solidarne krycie się przed odpowiedzialnością za wcześniejsze błędy?”

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł tymczasem do pisma, które Piotr Stomma w pierwszym miesiącu swojego urzędowania w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa przesłał do spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, odpowiadającej za wdrażanie systemu ERTMS w naszym kraju. Chodzi o pismo z 17 grudnia 2015 r., w którym to właśnie wiceminister Piotr Stomma „z upoważnienia ministra infrastruktury i budownictwa Andrzeja Adamczyka” zwrócił się do ówczesnego wiceprezesa PKP PLK Andrzeja Pawłowskiego z wnioskiem „o wstrzymanie procedur mających na celu wyłonienie wykonawców w ramach zadań budowy infrastruktury systemu ERTMS”. ●



• Pociąg Kolei Małopolskich na dworcu Kraków Główny.

LUDZIE

Koleje Małopolskie, maszyniści mazowieccy

Po raz pierwszy Koleje Małopolskie wypożyczyły maszynistów od Kolei Mazowieckich w okresie wzmożonych przewozów podczas Światowych Dni Młodzieży odbywających się pod koniec lipca 2016 r. w Krakowie i pobliskich Brzegach.

Po kilku miesiącach należący do samorządu województwa małopolskiego przewoźnik znowu skorzystał z pracowników Kolei Mazowieckich. – *Wypożyczyliśmy Kolejom Małopolskim sześciu maszynistów na okres od 5 do 30 grudnia 2016 r., z wyłączeniem Wigilii i Świąt Bożego Narodzenia* – powiedziała dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Jolanta Maliszewska z Kolei Mazowieckich.

Grudniowe wypożyczenie maszynistów miało związek z brakami kadrowymi Kolei Małopolskich w obliczu rozszerzenia sieci połączeń tego przewoźnika o kolejną linię – przy braku zgody na udostępnienie maszynistów ze strony spółki Przewozy Regionalne, dla której rozwój sieci Kolei Małopolskich oznacza ograniczenie pracy na terenie województwa małopolskiego.

Krzysztof Mamiński, prezes Przewozów Regionalnych, w negocjacjach z władzami Małopolski nie zgodził się na udostępnienie pracowników krakowskiego oddziału spółki na potrzeby wojewódzkiego przewoźnika. – *Nie jesteśmy firmą leasingującą pracowników. Jesteśmy przewoźnikiem kolejowym i możemy wykonywać przewozy* – powiedział portalowi „Rynek Kolejowy” Mamiński.

Prezesa Przewozów Regionalnych wsparł szef Związku Zawodowego Maszynistów Leszek Miętek, który 2 grudnia 2016 r. wystąpił z apelem do maszynistów pracujących w spółkach samorządowych, prywatnych oraz w Grupie PKP, by nie podejmowali pracy dla Kolei Małopolskich. – *Mam nadzieję, że dojdzie do koncentracji segmentu przewozów regionalnych i nie będziemy musieli się więcej zmagać z tym problemem* – powiedział Miętek.

Na dzień przed wejściem w życie nowego rozkładu jazdy – ustalono, że Koleje Małopolskie wprowadzą swoje pociągi na trasy Kraków – Tarnów i Tarnów – Nowy Sącz – Krynica, ale jednocześnie oddadzą do obsługi Przewozom Regionalnym dotychczas obsługiwane połączenia między Krakowem a Sędziszowem.

Dzięki temu podziałowi udało się wdrożyć ofertę przewozową w kształcie zaplanowanym przez samorząd województwa małopolskiego na okres od grudnia 2016 r. do grudnia 2017 r. W przeciwnym razie mogły być z tym problemy, i to mimo wsparcia Kolei Mazowieckich.

Czy dla mazowieckiego przewoźnika wypożyczenie maszynistów to dobry biznes? – *Kwota jest objęta tajemnicą przedsiębiorstwa* – kwituje Jolanta Maliszewska. •

REGION

Deutsche Bahn wjechał do Warszawy

Z początkiem grudnia 2016 r. Arriva – firma należąca do kolei niemieckich Deutsche Bahn – rozpoczęła wykonywanie przewozów autobusowych na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie.



• Arriva na ulicach Warszawy.

Spółka zdobyła w przetargu ośmioletni kontrakt. Autobusy należące do Arrivy, obsługując linie wskazywane przez ZTM, będą przejeżdżały na terenie aglomeracji warszawskiej 4 mln km rocznie. Do obsługi kontraktu Arriva zatrudniła 130 kierowców i kupiła 54 autobusy Solaris (każdego dnia 50 pojazdów wyjeżdża na miasto, a cztery znajdują się w rezerwie lub w przeglądach). Za przejechanie jednego kilometra Arriva otrzymuje od ZTM 7,24 zł – od kwietnia 2018 r. stawka ta może ulec rewaloryzacji uwzględniającej zmiany cen paliwa, kosztów pracy itp.

Obecnie w Warszawie jest pięciu przewoźników realizujących przewozy autobusowe na zlecenie ZTM – 70% pracy wykonują należące do miasta Miejskie Zakłady Autobusowe, a 30% przewoźnicy zewnętrzni: Europa Express City, Mobilis, PKS Grodzisk Mazowiecki i od nieco ponad miesiąca Arriva.

Arriva obecna jest w 15 krajach Europy. W Polsce spółka należąca do Deutsche Bahn obsługuje też linie autobusowe w Elblągu i Grudziądzu. Ponadto realizuje kolejowe przewozy regionalne na zlecenie samorządu na części linii województwa kujawsko-pomorskiego, a także zajmuje się lokalnymi przewozami autobusowymi na Opolszczyźnie, Mazurach, Podkarpaciu, Podlasiu, Pomorzu, Pomorzu Zachodnim i w Kujawsko-Pomorskiem.

Arriva to pierwszy przewoźnik, który całość usług na zlecenie warszawskiego ZTM świadczy w oparciu o nowe zasady zawierania kontraktów. Opierają się one na procesach certyfikacji, które przejść muszą autobusy, zaplecze techniczne i kierowcy.

Procedura certyfikowania pojazdów obejmuje wyposażenie do autobusu wzorcowego już na etapie produkcji i następnie jego dopuszczenie. Potem certyfikacji podlegają kolejne pojazdy poprzez kontrolę ich zgodności z pojazdem wzorcowym. Przewoźnik po upływie czterech lat eksploatacji każdego autobusu musi wykonać jego generalny przegląd, który jest warunkiem odnowienia certyfikatu. Następnie certyfikat odnawiany jest po dwóch latach, a potem już co rok. Dodatkowo Zarząd Transportu Miejskiego w każdej chwili trwania kontraktu ma prawo skierować autobus na kontrolę w stacji diagnostycznej i w przypadku stwierdzenia jego niesprawności podjąć decyzję o wyłączeniu go z eksploatacji.

Zaplecze techniczne, aby pomyślnie przeszło certyfikację, musi być wyposażone zgodnie z wymogami określonymi przez ZTM. Obowiązkiem przewoźnika jest zapewnienie w użytkowanej bazie stanowisk umożliwiających kontrolę poszczególnych układów i urządzeń w eksploatowanych autobusach.

Z kolei kierowcy certyfikat do obsługi linii ZTM przysługują, jeśli przewoźnik zatrudnia go na umowę o pracę, a on sam zda egzamin z regulaminu przewozu, przepisów porządkowych, taryfy biletowej oraz topografii miasta. Warunkiem jest też znajomość języka polskiego w stopniu co najmniej średniozaawansowanym. Chodzi o to, by w przypadku zatrudniania obcokrajowców byli oni w stanie porozumiewać się z pasażerami oraz pracownikami nadzoru ruchu, z czym przy dotychczasowych kontraktach zdarzały się problemy.

Zgodnie z nowymi zasadami część przewozów dla warszawskiego ZTM realizuje też Mobilis, firma należąca do izraelskiej grupy Egged. Mobilis obecny jest na warszawskich ulicach od 2003 r. W sierpniu 2016 r. firma rozpoczęła obsługę dwóch nowych kontraktów, zdobytych już w oparciu o nowe zasady certyfikacji autobusów, zaplecza technicznego oraz kierowców. •

11 grudnia 2016 r. – z dwuletnim opóźnieniem – otwarty został nowy dworzec Łódź Fabryczna. Powstały na miejscu zlikwidowanej XIX-wiecznej stacji trzypoziomowy kompleks jest dworcem kolejowym, terminalem autobusowym oraz węzłem komunikacji miejskiej. Sama stacja kolejowa, na którą składa się osiem torów przy czterech peronach, znalazła się 16,5 m pod ziemią. Koszt budowy całego ogromnego kompleksu dworcowego wyniósł około 2 mld zł i został sfinansowany przez Grupę PKP oraz budżet miejski Łodzi przy wsparciu funduszy unijnych.

Dworzec omijany szerokim łukiem

Z rozmiarami dworca kontrastuje skromna oferta przewozowa. W większości kierunków regionalnych ostatnie wieczorne połączenia wyruszają z Łodzi Fabrycznej przed godz. 19.00 – do Piotrkowa Trybunalskiego i Radomska o godz. 18.55, do Tomaszowa Mazowieckiego o godz. 18.49, a do Zgierza o godz. 18.17. Ponadto kilka razy w ciągu dnia mają miejsce sytuacje, że przez około godzinę z nowego dworca nie odjeżdża żaden pociąg. Największe luki w rozkładzie jazdy występują między godz. 9.35 i 10.30, między godz. 19.11 i 20.32 oraz między godz. 20.37 i 22.22.

Mała liczba połączeń wynika w dużej mierze z tego, że pociągi dalekobieżne PKP Intercity przejeżdżające tranzytem przez Łódź omijają szerokim łukiem nowy dworzec i zatrzymują się na innych łódzkich stacjach, zlokalizowanych w promieniu kilku kilometrów od centrum miasta.

Pociągi łączące Warszawę i Wrocław zatrzymują się na stacjach Łódź Widzew, Łódź Dąbrowa, Łódź Chojny i Łódź Pabianicka. Pociągi kursujące między Katowicami a Trójmiastem stają na stacjach Łódź Widzew, Łódź Chojny i Łódź Kaliska. Z kolei pociągi jadące z Krakowa do Poznania i Szczecina zatrzymują się tylko na stacji Łódź Widzew.

Łódzka Kolej prawie Aglomeracyjna

– Największą liczbę podróży wygeneruje ruch lokalny, związany z utworzeniem rzeczywistej kolei aglomeracyjnej – mówi Piotr Szałkowski z Łódzkiej Inicjatywy na rzecz Przyjaznego Transportu. – Łódzka Kolej Aglomeracyjna, wbrew nazwie, pełni obecnie rolę przewoźnika regionalnego, przejmując od Przewoźników Regionalnych tradycyjne trasy łączące Łódź z miastami w województwie.

Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej daleko do spełniania funkcji przewoźnika aglomeracyjnego. Pokazuje to oferta dojazdu z Łodzi Fabrycznej do dwóch największych miast aglomeracji łódzkiej. Do liczącego 57 tys. mieszkańców Zgierza z nowego dworca odjeżdża w dni robocze sześć na dobę pociągów ŁKA, a w soboty i niedziele tylko cztery. Do 67-tysięcznych Pabianic z dworca Łódź Fabryczna w ogóle nie da się dojechać.

Istotnym powodem małego wykorzystania możliwości wielkiego dworca jest układ łódzkiego węzła kolejowego. Nowy dworzec to, tak jak przed przebudową, stacja czołowa bez dogodnych dojazdów z części

Węzeł łódzki

Podziemny dworzec Łódź Fabryczna – którego budowa pochłoneła 2 mld zł – jak na razie niewiele zmienił w łódzkim węzle kolejowym

MIEDZY ŁODZIĄ
A WARSZAWĄ



• Nowy dworzec Łódź Fabryczna. Kilkakrotnie w ciągu dnia mają miejsce luki, w czasie których przez około godzinę z nowego dworca nie odjeżdża żaden pociąg.

kierunków. Dlatego dopiero wybudowanie tunelu kolejowego łączącego Łódź Fabryczną z rejonem Łodzi Kaliskiej pozwoli na skierowanie na podziemny kompleks zarówno dalekobieżnych pociągów tranzytowych, jak i połączeń regionalnych oraz aglomeracyjnych łączących Łódź z północną i zachodnią częścią województwa łódzkiego. Pociągi obsługujące te kierunki wciąż kursują z Łodzi Kaliskiej.

Świąteczko w tunelu

– Bez tunelu średnicowego rola dworca Fabrycznego w części kolejowej pozostanie ograniczona – podkreśla Piotr Szałkowski. I dodaje: – Odwlekanie rozpoczęcia budowy tunelu na zachód od Łodzi Fabrycznej do czasu zakończenia budowy samego dworca było błędem. W efekcie przez najbliższe co najmniej sześć lat dworzec nie będzie w pełni wykorzystany.

Koszt budowy tunelu łączącego wschodnią i zachodnią część węzła łódzkiego – wraz z dwoma podziemnymi przystankami w okolicach ul. Piotrkowskiej oraz w pobliżu centrum handlowego Manufaktura – szacowany jest na 2,2 mld zł.

Dopiero po powstaniu tunelu Łódź Fabryczna zmieni się z czołowego dworca w centralny punkt węzła łódzkiego. Czy nie należało zatem budować dworca etapami, stopniowo dopasowując go do z biegiem lat zwiększających się potrzeb? – Nie miałyby to żadnego sensu ekonomicznego – uważa Szałkowski. – Podziemna komora musiała powstać w wielkości docelowej. Niewybudowanie jednego peronu, części torów i sieci trakcyjnej oraz kilku rozjazdów

w stosunku do całkowitego kosztu budowy dworca byłoby symboliczną oszczędnością.

Zemsta jednego toru

W krótkiej historii nowego dworca najtrudniejszym jak dotąd dniem był 5 stycznia 2017 r. Tego dnia wiele pociągów odjeżdżało z Łodzi Fabrycznej z dużymi opóźnieniami, niektóre na początkowej części trasy zostały odwołane i trzeba było je łapać na innych łódzkich dworcach, inne składy w ogóle nie wyruszyły na szlak.

Przyczyną tych zakłóceń było zdarzenie, które miało miejsce kilka kilometrów od dworca Łódź Fabryczna. Nad ranem pociąg towarowy zerwał sieć trakcyjną na odcinku Łódź Kaliska – Łódź Kaliska Towarowa. To wąskie gardło łódzkiego węzła kolejowego: kilkusetmetrowy odcinek jednotorowy, zapewniający połączenie między Łodzią Kaliską a wschodnią częścią węzła łódzkiego, w której leży podziemny dworzec Łódź Fabryczna.

Uszkodzenie sieci trakcyjnej akurat na tym krótkim odcinku odcięło Łódź Fabryczną od zlokalizowanych w rejonie Łodzi Kaliskiej stacji postojowych spółek PKP Intercity oraz Przewoźników Regionalnych. To uniemożliwiło podsyłanie składów na pociągi wyruszające z najnowszego łódzkiego dworca.

Ten jednodniowy paraliż łódzkiego węzła kolejowego to zemsta za politykę inwestycyjną, która skupia się na realizacji wielkiego projektu ciągnącego się latami i pochłaniającego miliardy, a jednocześnie zupełnie ignoruje problem wąskiego gardła zlokalizowanego parę kilometrów dalej.

KAROL TRAMMER

Wraz z przełomem 2016 i 2017 r. zniknął ostatni rentowny odcinek sieci połączeń TLK i InterCity. Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa podjęło decyzję o objęciu pociągów spółki PKP Intercity łączących Warszawę z Łodzią „Umową o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów międzywojewódzkich”. Jak poinformował resort infrastruktury dotacje z budżetu państwa do pociągów PKP Intercity na trasie Warszawa – Łódź wyniosą „od kilku do kilkunastu milionów złotych w skali roku”. Tym samym już wszystkie kursujące po polskiej sieci kategorii TLK i InterCity otrzymują dofinansowanie z państwowej kasy.

Zaprzestanie świadczenia usług

Ministerstwo nie chce ujawnić żadnych danych, na podstawie których podjęło decyzję o objęciu połączeń Warszawa – Łódź dotacjami.

Z prośbą o przedstawienie przychodów, kosztów i liczby pasażerów zwrócił się do resortu infrastruktury poseł Prawa i Sprawiedliwości Jerzy Polaczek. Oto jaką otrzymał odpowiedź: „Ujawnienie informacji tego rodzaju mogłoby negatywnie wpłynąć na rynkową pozycję PKP Intercity. Dane dotyczące wskaźników ekonomiczno-eksploatacyjnych, w tym kosztów i przychodów z usług oraz planów finansowych pociągów w konkretnych okresach kursowania, nie są upubliczniane, a ich ujawnienie mogłoby spowodować wykorzystanie danych przez konkurujących z PKP Intercity przewoźników zarówno kolejowych, drogowych, jak i lotniczych”.

PKP Intercity, zwracając się do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa o objęcie relacji Warszawa – Łódź dotacjami, nie zostawiło przestrzeni na negocjacje: „Przewoźnik poinformował, że w przypadku braku możliwości objęcia deficytowych połączeń umową planuje on zaprzestanie świadczenia tych usług” – poinformował resort w odpowiedzi posłowi Polaczkowi.

Linia inna niż wszystkie

Twarde stanowisko przewoźnika zostało wzmocnione listem skierowanym do ministerstwa przez pasażerów należących do współpracującego z PKP Intercity stowarzyszenia Kolejowa Linia Łódzka: „Nie zgadzamy się i nie możemy dopuścić do sytuacji, w której przez niedopatrzenie i brak wymaganej decyzji po stronie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, nasza linia zostanie pozbawiona większości pociągów, dowożących każdego dnia tysiące ludzi z Łodzi, Kolaszek, Skierniewic czy Żyrardowa do pracy, szkoły czy też w celach prywatnych pomiędzy dwoma największymi aglomeracjami centralnej Polski”.

Głos pasażerów jest o tyle istotny, że linia Warszawa – Łódź to jeden z najintensywniej wykorzystywanych odcinków polskiej sieci kolejowej. Leżące na tym ciągu Skierniewice i Żyrardów są miastami cechującymi się najwyższym na sieci PKP Intercity odsetkiem mieszkańców codziennie korzystających z pociągów. Wykazały to analizy przeprowadzone w 2012 r. na potrzeby

Linia obiecana

Jak połączenia Warszawa – Łódź przestały być rentowne



• Wracający z pracy żyrardowianie wysiadają z pociągu InterCity Warszawa - Łódź.

rządowego „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”.

Dokument ten wskazuje, że charakterystyka przewozów na linii Warszawa – Łódź jest inna niż na pozostałych obsługiwanych przez PKP Intercity trasach wybiegających ze stolicy. Na liniach łączących Warszawę z Lublinem, Olsztynem czy Białymstokiem masowe dojazdy odbywają się w cyklu tygodniowym: „Szczyt przewozowy w kierunku Warszawy występuje w niedzielę po południu, zaś z Warszawy – w piątek po południu” – czytamy w planie transportowym. – „W przypadku połączeń Warszawa z Łodzią szczyt występuje w dni robocze: poranny w kierunku Warszawy oraz popołudniowy z Warszawy, co wynika z obsługi dojazdów do pracy i szkoły ze Skierniewic i Żyrardowa”.

Urodzaj stałych klientów

Wedle przedstawionego Ministerstwu Infrastruktury i Budownictwa stanowiska spółki PKP Intercity, konieczność objęcia linii Warszawa – Łódź dotacjami wyniknęła właśnie z powodu... dużej liczby pasażerów korzystających z pociągów codziennie.

„Analizy przeprowadzone przez PKP Intercity wskazują, że uzyskanie dodatniego wyniku finansowego w przewozach na trasie Warszawa – Łódź jest niemożliwe. Sytuacja taka związana jest w znacznym stopniu z uzyskiwanymi relatywnie niskimi przychodami wynikającymi z charakteru przejazdów realizowanych przede wszystkim cyklicznie na podstawie biletów okresowych” – czytamy w odpowiedzi ministerstwa udzielonej Jerzemu Polaczkowi.

Problem wiązać ma się z tym, że cena biletu miesięcznego PKP Intercity na trasie

Warszawa – Żyrardów czy Warszawa – Skierniewice stanowi równowartość ceny 17-19 biletów jednorazowych. Średni przychód spółki od pasażera jeżdżącego codziennie do pracy lub szkoły z biletom miesięcznym w efekcie staje się więc mniejszy niż przychód od podróżnego jeżdżącego z biletom jednorazowym co kilka dni.

Utracona rentowność

Zdaniem Bartosza Jakubowskiego, eksperta ds. transportu z Centrum Analiz Klubu Jagiellońskiego, trasa Warszawa – Łódź już dawno przestała na siebie zarabiać. – Rentowność już w momencie zamknięcia starego dworca Łódź Fabryczna stanęła pod znakiem zapytania. Otwarcie autostrady A2 tę wątpliwość umocniło, a gigantyczne utrudnienia związane z modernizacją odcinka Skierniewice – Warszawa były ostatecznym czynnikiem, który pogrzebał możliwość samofinansowania tego połączenia – uważa Jakubowski i dodaje, że to nie te czynniki przesądziły o objęciu połączeń Warszawa – Łódź dotacjami. Chodziło o dwie inne kwestie. – Pierwszą było wynikające z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym widmo zagrożenia utraty dopłat do ulg ustawowych dla kursów nieobjętych umową o świadczenie usług publicznych.

Drugi powód to przesunięcie do obsługi linii Warszawa – Łódź składów Flirt i Dart, zakupionych ze środków unijnych do obsługi innych tras. – Żeby móc to zrobić, PKP Intercity musiało otrzymać zgodę Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Żeby ją otrzymać, połączenia musiały być objęte umową o świadczenie usług publicznych.

KAROL TRAMMER

Ruchy pasażerskie

Rozkład jazdy dla linii Warszawa – Łódź został ułożony przez spółkę PKP Intercity razem z podróżnymi

MIEDZY ŁÓDZIĄ
A WARSZAWĄ

– To rozkład jazdy przygotowany wspólnie przez przewoźnika i stronę społeczną – mówi Tomasz Gidelski ze stowarzyszenia Kolejowa Linia Łódzka o wprowadzonej 11 grudnia 2016 r. ofercie przewozowej spółki PKP Intercity na trasie Warszawa – Łódź.

Ciężka przeprawa

Kolejowa Linia Łódzka to stowarzyszenie, które stworzyli najaktywniejsi użytkownicy internetowej grupy „Łódź – Warszawa ciężka przeprawa”, która powstała na portalu Facebook w trudnym okresie realizacji prac modernizacyjnych na linii łączącej stolicę województwa mazowieckiego i łódzkiego. Grupa stała się platformą, na której pasażerowie wymieniali się informacjami o opóźnieniach, odwołaniach pociągów oraz nagle wprowadzanych przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe zmianach w rozkładzie jazdy, które nierzadko były zaskoczeniem nawet dla przewoźników.

– W 2015 r., czyli w czasie zakończenia głównych prac remontowych na linii łączącej Łódź i Warszawę, postanowiliśmy przyjrzeć się przygotowywanej ofercie przewozowej – mówi Gidelski. – Przedstawiliśmy spółce PKP Intercity nasze uwagi do projektu rozkładu jazdy, który miał zacząć obowiązywać od grudnia 2015 r. Przewoźnik nie uwzględnił ani jednej naszej uwagi. Każda przewidziana przez nas niekorzystna okoliczność wydarzyła się już w pierwszych dniach obowiązywania rozkładu.

Przełom nastąpił w maju 2016 r. Wówczas PKP Intercity zaczęło rozmawiać z aktywistami o ofercie przewozowej wchodzącej w życie grudniu 2016 r.

Effekt współpracy

– Głównym celem współpracy było dopasowanie rozkładu jazdy do potrzeb pasażerów, zwłaszcza tych, którzy codziennie podróżują w godzinach porannych do Warszawy i wracają w godzinach popołudniowych – mówi Cezary Nowak, rzecznik prasowy PKP Intercity. – Aby poznać potrzeby pasażerów z linii łódzkiej, PKP Intercity stworzyło specjalne ankiety. Razem ze stowarzyszeniem przeprowadzone zostały trzy badania, które pozwoliły stworzyć wspólny projekt rozkładu.

Zdaniem przedstawicieli Kolejowej Linii Łódzkiej, najważniejszy efekt współpracy to zmiana układu pociągów w czasie masowych powrotów ze stolicy.

W poprzednim rozkładzie między godz. 16.00 i 17.00 na linię łódzką wyruszały z Warszawy dwa pociągi obsługiwane składami Pesa Dart (InterCity „Konopnicka” do Wrocławia i InterCity „Ondraszek” do Bielska-Białej) oraz skład InterCity „Uszatek” jadący do Łodzi bez postojów po

drodze. – Dla mieszkańców Żyrardowa, Skierniewic i Koluśzek pozostawały więc dwa pociągi obsługiwane mało pojemnymi składami Pesa Dart – mówi Gidelski. W zespołach tego typu są jedynie 354 miejsca. Stowarzyszenie zasugerowało, by w porze szczytu postawić na mieszczące dużo więcej pasażerów klasyczne składy wagonowe.

W nowym rozkładzie jazdy między godz. 16.00 i 17.00 z Warszawy wyruszają dwa długie składy wagonowe: TLK „Górnik” do Bielska-Białej z 766 miejscami oraz TLK „Łęcka” do Łodzi z 828 miejscami. Między nimi jedzie obsługiwany zespołem Pesa Dart pociąg InterCity „Konopnicka” przez Łódź do Wrocławia, nie zatrzymujący się w Żyrardowie i Skierniewicach.

Pociąg do kompromisu

– Wśród głównych wniosków płynących z ankiety było wydłużenie godzin kursowania pociągów w obu kierunkach do północy – mówi przedstawiciel stowarzyszenia Kolejowa Linia Łódzka.

Wraz ze zmianą rozkładu jazdy spółka PKP Intercity przesunęła odjazd ostatniego pociągu z Warszawy do Łodzi z godz. 22.45 na godz. 23.35. Z kolei ostatnie połączenie do Warszawy do niedawna opuszczało Łódź o godz. 20.31, a od ostatniej zmiany rozkładu jazdy możliwy jest wyjazd po godz. 22.00. Tę możliwość zapewnia pociąg InterCity „Asnyk” z Jeleniej Góry do Warszawy – jako że jest to pociąg tranzytowy nie odjeżdża on z nowego dworca Łódź Fabryczna, lecz zatrzymuje się na bardziej oddalonych od centrum miasta stacjach Łódź Pabianicka, Łódź Chojny, Łódź Dąbrowa i Łódź Widzew.

– Opiaramy się na szukaniu kompromisu. Istotne są dla nas rozwiązania, które jednocześnie pomogą naszej społeczności oraz będą satysfakcjonujące dla przewoźnika – podkreśla Gidelski. – Przebieg współpracy nad rozkładem jazdy to przede wszystkim kilka większych i kilka mniejszych spotkań. To też ogrom maili, ale żadnego oficjalnego pisma. Oficjalne pisma zostawiamy na później, gdyby etap dialogu się nie udał.

TLK „Tarapaty”

Największą wpadką rozkładu jazdy spółki PKP Intercity stworzonego we współpracy ze stowarzyszeniem Kolejowa Linia Łódzka dotknęła skierniewiczanie dojeżdżających do pracy w Warszawie na godz. 7.00. Dowozy ze Skierniewic na początku porannego szczytu oparto na nocnym pociągu TLK „Karpaty” relacji Zakopane – Gdynia Główna, który w Skierniewicach zatrzymuje się o godz. 5.38, na 455 kilometrów swojej 870-kilometrowej trasy. To rozwiązanie budziło obawy jeszcze przed wejściem w



• Późniewieczorny pociąg z Warszawy do Łodzi. To jedno z połączeń, o którego uruchomienie wnioskowali pasażerowie.

życie rozkładu jazdy. „Setki osób jadących na 7:00 do pracy ma teraz duże szanse na ciągłe spóźnienia” – pisała na Facebooku jedna z pasażerek, a przedstawiciele stowarzyszenia uspokajali ją: „Skąd wiesz, że pociąg relacji Zakopane – Gdynia będzie się spóźniał? Pociąg ma tak ułożony rozkład, że jest w stanie nadrobić duże opóźnienie”.

O ile w niedzielę 11 grudnia 2016 r. – pierwszego dnia obowiązywania nowego rozkładu jazdy – „Karpaty” rzeczywiście jechały planowo, o tyle w kolejnych dniach pociąg meldował się w Skierniewicach z opóźnieniem 20-30 min. Gdy zdenerwowani pasażerowie wypatrywali opóźnionych „Karpát”, wzdłuż peronu akurat przejeżdżał pociąg InterCity „Leśmian” relacji Łódź – Warszawa, dla którego w nowym rozkładzie nie zaplanowano postoju w Skierniewicach. W peronowych rozmowach uznano, że kosztem skierniewiczanie aktywiści zapewnili komfort dojeżdżającym z Łodzi i Żyrardowa. – Żebyśmy nie robili tłoku w „ich” pociągu, skazano nas na opóźniającego się nocny skład z przedziałami pozajmowanymi przez śpiących pasażerów – mówiła nam osoba jeżdżąca ze Skierniewic do Warszawy. – Stowarzyszenie z reprezentanta pasażerów szybko zmieniło się w adwokata PKP Intercity.

Jednak w ciągu trzech dni przedstawiciele Kolejowej Linii Łódzkiej ustalili z PKP Intercity wprowadzenie przejściowej zasady, że w przypadku opóźnienia pociągu TLK „Karpaty” pociąg InterCity „Leśmian” będzie dodatkowo stawał w Skierniewicach. Następnie od 2 stycznia 2017 r. – po spełnieniu wszystkich formalności – postój w tym mieście został wprowadzony na stałe.

KAROL TRAMMER

„Inwestujemy w przyszłość” – brzmi hasło promujące program modernizacji sieci kolejowej realizowany przez PKP Polskie Linie Kolejowe. W spółce zarządzającej kolejową infrastrukturą chyba mało kto w nie wierzy. Zaskakującym skutkiem inwestycji staje się bowiem bezpowrotne odcinanie kolejnych linii od perspektywy wzrostu ich znaczenia w przyszłości.

Inwestycja w rozbiórkę

Obecnie trwają przygotowania do remontu linii Częstochowa – Chorzew-Siemkowice. Według planów spółki PKP PLK, prace na tej 47-kilometrowej linii będą realizowane od stycznia 2018 r. do czerwca 2019 r.: wymienione zostaną tory, rozjazdy oraz urządzenia sterowania ruchem, a mosty i przepusty doczekają się przebudowy. W efekcie prędkość pociągów zwiększy się z 40-60 km/h do 100 km/h.

Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK w stworzonym już programie funkcjonalno-użytkowym tego przedsięwzięcia zakłada ponadto, by prace remontowe objęły... rozbiórkę peronów na stacjach i przystankach zlokalizowanych między Częstochową a Chorzewem-Siemkowicami.

– Na tej linii jest prowadzony tylko ruch towarowy. Średnio w dobie tą trasą przejeżdżają 24 pociągi towarowe, głównie łączące południe i północ Polski – wyjaśnia Jacek Karniewski z PKP PLK. – Projekt przewiduje likwidację peronów, ponieważ urzędy marszałkowskie województw łódzkiego i śląskiego nie były zainteresowane przywróceniem ruchu pasażerskiego na tym odcinku.

Perony na linii Częstochowa – Chorzew-Siemkowice nie są wykorzystywane od grudnia 2012 r., kiedy to zlikwidowano połączenia regionalne na trasie z Częstochowy przez Chorzew-Siemkowice do Zduńskiej Woli. – W 2012 r. czas przejazdu z Częstochowy do Zduńskiej Woli wynosił blisko trzy godziny – mówi Jakub Gułajewski z portalu Zduńskowolskie Wieści Kolejowe. – To, że na ten moment samorządy województw nie chcą uruchamiać połączeń, nie oznacza, że nie chciałyby tego zrobić w przyszłości. Tym bardziej, że dzięki pracom remontowym czas jazdy zdecydowanie się skróci. Absurd polega jednak na tym, że jednocześnie likwidacji ulegnie infrastruktura niezbędna do obsługi pasażerów.

Kolej likwiduje, gmina odbuduje?

– Mieszkańcy gmin i powiatów położonych wzdłuż linii łączącej Częstochowę i Chorzew-Siemkowice nie skorzystają na jej remoncie – mówi Gułajewski i obawia się, że gdy perony okażą się potrzebne, to na drodze do ich utworzenia staną czasochłonne procedury albo w ogóle brak funduszy.

Tak stało się w przypadku odcinka Kozłów – Koniecpol, na którym w latach 2011-2012 przy okazji prac mających na celu podniesienie prędkości ze 120 km/h do 160 km/h spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zlikwidowała wszystkie stacje i przystanki pośrednie. Zablokowało to możliwość zarówno reaktywacji połączeń lokalnych, jak i przywrócenia postojów w Szczekocinach

Słaba perspektywa

Gdy program modernizacji sieci kolejowej okazuje się być wyrokiem



• Przystanek Ważne Młyny na linii Częstochowa – Chorzew-Siemkowice. Pociągi osobowe nie jeżdżą tędy od 2012 r. Po modernizacji reaktywacja połączeń nie będzie już możliwa.

dla kursujących tą linią pociągów dalekobieżnych. – Zgłoszonych przed modernizacją naszych uwag dotyczących utrzymania peronów nie uwzględniono. W efekcie dziś najbliższe przystanki kolejowe oddalone są przynajmniej 25 km od naszego miasta – mówi Krzysztof Dobrzyniewicz, burmistrz Szczekocin, przez które bez zatrzymania przemykają pociągi łączące Kraków z Warszawą, Łodzią, Poznaniem czy Trójmiastem. – Zabiegamy o odwołanie przystanku, ale PKP postawiły wręcz zaporowe warunki: mielibyśmy ze środków gminy pokryć koszty budowy peronów oszacowane na około 6 mln zł.

Odcinanie dopływów

Modernizacja jednej linii może okazać się wyrokiem dla sąsiedniego ciągu. Skutkiem przygotowywanego kompleksowego remontu linii Szczecinek – Słupsk będzie odcięcie w Korzybiu wyjazdu na nieczynną linię do Bytowa, z której obecnie korzysta tylko Słupska Powiatowa Kolej Drezynowa, działająca pod skrzydłami stowarzyszenia Aktywne Pomorze. – Nasza kolej drezynowa to tylko substytut do czasu przywrócenia normalnego ruchu kolejowego – mówi Piotr Kawalek z Aktywnego Pomorza. – Jeżdżąc drezynami uchroniliśmy linię od rozbiórki przez PKP oraz przez złomiarzy. Staramy się ratować infrastrukturę, by w przyszłości posłużyła do obsługi regionu.

Problem w tym, że już sporządzone na zlecenie Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK plany układu torowego i systemu sterowania ruchem dla ciągu Szczecinek – Słupsk nie uwzględniają dobiegającej w Korzybiu linii z Bytowa. – Od zlokalizowanych przy tej linii dużych firm z branży drzewnej i rolniczej otrzymaliśmy pisemne deklaracje, że mając czynne tory

zlecaliby przewozić towarowe w wielkościach po kilkadziesiąt tysięcy ton rocznie. Tyle udaloby się zdjąć z rozjeżdżanych przez tiry lokalnych dróg – mówi Kawalek, dodając, iż oczekiwania są też na powrót połączeń pasażerskich. – Pogranicze województw pomorskiego i zachodniopomorskiego to najbardziej wykluczony komunikacyjnie region w Polsce.

Linia Korzybie – Bytów nie jest pierwszą, dla której program modernizacji kolei, zamiast stwarzać nowe szanse, okazuje się być gwoździem do trumny. W 2014 r., przy okazji modernizacji ciągu z Zielonej Góry do Zbąszynka, tory bocznej linii dochodzącej z Wolsztyna urwano kilkadziesiąt metrów przed stacją Sulechów. Wcześniej podczas przebudowy stacji Opalenica – realizowanej w ramach modernizacji magistrali z Warszawy do Berlina – odcięto linię z Grodziska Wielkopolskiego.

Podobnych przypadków, zmniejszających spójność sieci kolejowej, było więcej. I zwykle są one już raczej nie do odwrócenia. – Przez pięć lat od zakończenia inwestycji współfinansowanej ze środków unijnych nie można nic zmienić w zrealizowanym przedsięwzięciu. Druga sprawa to automatyka sterowania ruchem: dodanie rozjazdu czy semafora do gotowego systemu to miliony złotych – podkreśla Piotr Kawalek.

O odejście od urwania bocznych linii zaapelowała w 2015 r. Fundacja Pro Kolej: „Przy okazji realizacji dużych projektów modernizacyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe odcinają połączenia linii magistralnych z lokalnymi, likwidując na nich ruch bądź możliwość ich reaktywacji i generowania – również w przyszłości – dopływu pasażerów i ładunków do głównego korytarza transportowego”.

KAROL TRAMMER

„Z postępowania o udzielenie zamówienia zamawiający może wykluczyć wykonawcę, który w sposób zawiniony poważnie naruszył obowiązki zawodowe, co podważa jego uczciwość, w szczególności gdy wykonawca w wyniku zamierzonego działania lub rażącego niedbalstwa nie wykonał lub nienależycie wykonał zamówienie” – głosi art. 24 prawa zamówień publicznych. Powołując się na ten przepis, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie wykluczyło Pesę z ogłoszonego w sierpniu 2016 r. przetargu na dostawę 50 tramwajów.

Pesa? Wykluczone

Złożone oferty MPK otworzyło 27 października 2016 r. – do przetargu stanęło czterech oferentów, a najniższą cenę zaoferowała Pesa z Bydgoszczy. Wkrótce jednak MPK poinformowało o jej wykluczeniu z postępowania przetargowego. Decyzję uzasadniono nienależytą realizacją poprzedniego kontraktu Pesy dla krakowskiego przewoźnika.

Chodzi o zamówienie z lipca 2014 r. na 36 tramwajów. Według harmonogramu miały one zostać dostarczone do połowy września 2015 r., tymczasem ostatni tramwaj dotarł do Krakowa pod koniec grudnia 2015 r. W styczniu 2016 r. MPK, zgodnie z zapisami umowy, naliczyło producentowi 26 mln zł kary za nieterminową realizację zamówienia. Pesa podjęła kilkumiesięczne negocjacje, lecz ostatecznie nie przelała krakowskiemu MPK naliczonej sumy – we wrześniu 2016 r. przewoźnikowi udało się wyegzekwować 20 mln zł z gwarancji ubezpieczeniowej. MPK poinformowało, że „podejmie kroki prawne w celu uzyskania pozostałej kwoty”.

Pesa – mimo wciąż niezakończonych sporu związanego z zamówieniem z 2014 r. – wystartowała w kolejnym przetargu ogłoszonym przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie. I wówczas podwawelski przewoźnik zdecydował się na użycie nieczęsto stosowanego przepisu prawa zamówień publicznych.

Lewandowski, Podolski, Klose i Pesa

Opóźnienia dostaw dotknęły licznych kontraktów Pesy, zarówno tramwajowych, jak i kolejowych. Z poślizgiem dostarczone zostały między innymi pociągi Dart dla PKP Intercity czy szynobusy dla Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Problemów z terminowością nie udało się też uniknąć przy traktowanych szczególnie prestiżowo zamówieniach na rynek niemiecki.

– *Dotąd eksportowaliśmy do Niemiec Lewandowskiego, Podolskiego czy Klose. Od dziś eksportujemy do Niemiec nie tylko najlepsze piłkarzy, ale i technologicznie zaawansowane produkty, jakimi są pociągi* – mówił wicepremier Mateusz Morawiecki w połowie czerwca 2016 r. na peronie dworca Berlin Friedrichstrasse podczas uroczystego przekazania zespołu Pesa Link przewoźnikowi Niederbarnimer Eisenbahn (NEB), który na zlecenie władz Brandenburgii obsługuje połączenia regionalne we wschodniej części tego landu. Przewoźnik zamówił w Pesie siedem

Złe tory Pesy

Problemy z terminowością dostaw i awariami taboru. Niedawno Pesę – jako nierzetelnego wykonawcę – wykluczono z dużego przetargu



• Pociąg Kolei Dolnośląskich relacji Kudowa-Zdrój – Wałbrzych Główny obsługiwany spalinowym zespołem Pesa Link. Ten skład został wyprodukowany dla działającego we wschodniej Bawarii przewoźnika Regentalbahn, który jednak zerwał kontrakt z Pesą.

zespołów dwuczłonowych oraz dwa trzyczłonowe. Uroczyste przekazanie spółce NEB pierwszego dwuczłonowego składu odbyło się z dużą pompą, ale też ze sporym opóźnieniem. Albowiem, zgodnie z umową z sierpnia 2013 r., Pesa miała dostarczyć tabor przewoźnikowi tak, by mógł zostać wprowadzony do ruchu w grudniu 2015 r. – wraz z wydłużeniem sieci obsługiwanej przez NEB o przejęte od Deutsche Bahn trasy Berlin – Templin i Löwenberg – Rheinsberg.

Pierwsze dwa dwuczłonowe zespoły z Bydgoszczy dotarły do lokomotywowni NEB w podberlińskim Basdorf dopiero w lutym 2016 r. Dopuszczenie niemieckiego urzędu kolejnictwa Eisenbahn Bundesamt do eksploatacji dla tego typu składów udało się uzyskać 3 czerwca 2016 r. „To drugi pociąg spalinowy wyprodukowany poza Niemcami, który otrzymał homologację umożliwiającą eksploatację w tym kraju” – chwaliła się Pesa w informacji prasowej.

Przez kolejne miesiące nie udało się jednak uzyskać homologacji dla zespołów trzyczłonowych, przez co do obsługi jednej ze swoich najbardziej obciążonych linii Berlin – Küstrin-Kietz – Kostrzyn spółka NEB zmuszona jest kierować krótsze składy. W godzinach szczytu dochodzi do sytuacji, że podróżni zostają na peronie. „Od lat NEB był przez pasażerów świetnie oceniany, aż nagle takie coś” – komentował w połowie grudnia 2016 r. dziennik „Berliner Zeitung”.

Gigantyczny kontrakt

Prezes Pesy Tomasz Zaboklicki tłumaczy, że procedury homologacyjne w Niemczech są mordercze. Problemy z uzyskiwaniem

dopuszczeń dotknęły również gigantyczny kontrakt Pesy dla państwowych kolei Deutsche Bahn.

W 2016 r. miały zostać zrealizowane pierwsze dostawy w ramach zawartej we wrześniu 2012 r. umowy na dostarczenie nawet 470 spalinowych składów Pesa Link do obsługi przewozów regionalnych w różnych częściach Niemiec. Umowa ta ma charakter ramowy – konkretne zamówienia określane są w umowach wykonawczych zawieranych w zależności od tego, ile DB wygra przetargów na realizację przewozów w landach.

Pierwsza umowa wykonawcza, na dostawę 36 zespołów Link, została podpisana we wrześniu 2013 r. w efekcie zdobycia przez Deutsche Bahn 12-letniego zlecenia na obsługę kilku linii w regionie Sauerland na południowym wschodzie landu Nadrenia Północna-Westfalia. Realizację tego zlecenia DB rozpoczęły w grudniu 2016 r. – niestety nie składami Pesy, lecz skompletowanym z zasobów przewoźnika starszym taborem sześciu różnych typów.

„W tej chwili trwa produkcja kolejnych pojazdów oraz proces ich homologacji” – poinformowała Pesa w oświadczeniu przesłanym Polskiej Agencji Prasowej. – „Przedstawiciele DB oglądali testowany pojazd dwuczłonowy w fabryce w Bydgoszczy i pozytywnie ocenili jego stan techniczny i wizualny. Nowy harmonogram uzgodniony z niemieckimi kolejami zakłada pierwsze dostawy pociągów spalinowych Link dla regionu Sauerland na koniec 2017 r.”.

Kolejna niemiecka trasa, na której składy ►

► Pesa Link już powinny wozić pasażerów, to linia Frankfurt nad Menem – Dreieich – Dieburg w Hesji. Po wygraniu ogłoszonego przez związek komunikacyjny Rhein-Main-Verkehrsverbund przetargu na 11-letnią obsługę tej linii Deutsche Bahn zleciło Pesie w umowie wykonawczej z marca 2014 r. dostarczenie dziewięciu zespołów Link.

Obsługę trasy Frankfurt nad Menem – Dieburg Deutsche Bahn rozpoczęły w czerwcu 2016 r., ale podobnie jak w regionie Sauerland bez taboru polskiego producenta. „Pierwotnie planowane było wprowadzenie w tym roku nowych zespołów Pesa Link. Z powodu przedłużającego się procesu dopuszczania tych składów RMV ustaliło z Deutsche Bahn obsługę zastępczym taborem” – ogłosił w informacji prasowej z lipca 2016 r. związek komunikacyjny Rhein-Main-Verkehrsverbund.

Trzecią z dotychczas zawartych umów wykonawczych z Deutsche Bahn Pesa podpisała we wrześniu 2014 r.: 26 składów Link do obsługi tras w regionie Allgäu w południowo-zachodniej Bawarii ma zostać dostarczonych do końca 2017 r.

Nie widzimy problemu

Ostrzeżenie dla Pesy powinien stanowić jej pierwszy kontrakt na rynek niemiecki, który bydgoskiemu producentowi udało się zdobyć już w grudniu 2011 r. Wówczas przewoźnik Regentalbahn, działający na wschodzie Bawarii, zamówił 12 składów Pesa Link do obsługi linii z Ratzfzbyony przez Marktredwitz do Schirnding.

Już wtedy Pesa miała problemy z uzyskaniem homologacji dla zespołów Link. Proces dopuszczenia wciąż się wydłużał, aż w końcu w lutym 2015 r. spółka Regentalbahn zdecydowała się na zakup składów Coradia Lint od koncernu Alstom, jednocześnie zrywając kontrakt z Pesą.

– Było opóźnienie, bo w trakcie kontraktu zmienił się system homologacji. Zamawiający miał kontraktowe prawo zrezygnować i z niego skorzystał. Mamy już nabywców na te pojazdy, więc nie widzimy problemu – stwierdził w marcu 2015 r. podczas toruńskiej konferencji gospodarczej Welcomomy Forum prezes Pesy Tomasz Zaboklicki. „Według niego sytuacja nie wpłynie negatywnie na inne kontrakty spółki w Niemczech, między innymi na zamówienie do 470 spalinowych zespołów trakcyjnych” – relacjonował dwa lata temu portal Biztok.

Składy Pesa Link, które miały wozić mieszkańców Bawarii, ostatecznie w 2015 r. trafiły do Kolei Dolnośląskich oraz Kolei Wielkopolskich.

Jazda na pękniętym wózku

W lutym 2016 r. w europejskim systemie informacji bezpieczeństwa Europejskiej Agencji Kolejowej pojawił się alert polskiego Urzędu Transportu Kolejowego dotyczący pękających konstrukcji wózków w autobusach szynowych Pesy. Sprawa miała związek z wypadkiem, który wydarzył się 22 grudnia 2015 r. na linii Opole – Nysa: w Komprachcicach doszło do wykolejenia szynobusów typu SA134 wskutek pęknięcia wózka. Wkrótce po tym zdarzeniu wykryto



• Wyprodukowane w 2015 r. Gamy to najmniej sprawne lokomotywy w spółce PKP Intercity.

14 przypadków niepokojących nadpęknięć wózków tego samego typu w innych eksploatowanych autobusach szynowych.

Pesa tłumaczyła, że przyczyną problemów z jej wózkami może być zły stan torów: – *Na niektórych liniach stan torowisk jest tak zły, że wprowadzono na nich ograniczenia prędkości nawet do 20 km/h* – mówił portalowi „Rynek Kolejowy” Maciej Grześkowiak z Pesy. – *Występujące na tych torowiskach przeciążenia są dwukrotnie wyższe niż średnia przyjmowana w najbardziej restrykcyjnych badaniach. A to może spowodować przyspieszony proces zmęczenia ram wózków, co w konsekwencji prowadzi do skrócenia ich żywotności*

W czerwcu 2016 r. w systemie Europejskiej Agencji Kolejowej alert umieściła Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, włoska instytucja zajmująca się bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Alert informował o wykryciu nadpęknięć wózków w autobusach szynowych Pesy eksploatowanych we Włoszech.

Choć alerty z 2016 r. dotyczyły taboru wyprodukowanego około siedem lat wcześniej, to i tak wytworzyło się mocno niekorzystne wrażenie: do Pesy odnosiły się dwa z sześciu alertów, jakie w ubiegłym roku opublikowano w systemie Europejskiej Agencji Kolejowej. A wszystko to w gorącym okresie uzyskiwania homologacji w Niemczech.

99,5%, czyli 59%

Podobnie jak w przypadku szynobusów SA134, złym stanem torów Pesa tłumaczyła nagminne awarie lokomotyw spalinowych Gama, które od 2015 r. eksploatowane są przez PKP Intercity. – *Jeśli tory będą spełniać normy, problemy ze sprzęgłami w lokomotywach Gama się skończą* – mówił „Pulsowi Biznesu” Michał Żurowski z Pesy.

Spośród wszystkich lokomotyw spółki PKP Intercity, to właśnie spalinowoz Gama charakteryzują się najniższą sprawnością. Po około roku eksploatacji wskaźnik



• Procedury homologacji taboru w Niemczech są mordercze - uważa prezes Pesy Tomasz Zaboklicki.

dostępności Gam wynosił niespełna 59% i był dużo gorszy niż w przypadku znacznie starszych lokomotyw EP07 (82%) czy EP09 (90%). Pesa w umowie z przewoźnikiem gwarantowała dostępność lokomotyw Gama na poziomie 99,5%.

Jeśli chodzi o najnowsze elektryczne zespoły trakcyjne spółki PKP Intercity, to również tabor Pesy charakteryzuje się najmniejszą sprawnością. Według danych podanych w kwietniu 2016 r. przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, wskaźnik dostępności pociągów Pesa Dart wynosił 88%, podczas gdy dla składów Flirt Stadlera 94%, a dla Pendolino Alstomu 96%.

W pociągach Pesa Dart nagminnie zdarzają się awarie drzwi czy komputera pokładowego. 29 grudnia 2016 r. partia kilku składów Dart, dokładnie w pierwszą rocznicę ich kursowania, na dobę została wyłączona z eksploatacji w celu wymiany psujących się elementów układu napędowego.

Pesie – która produkcją pociągów zajmuje się od 2002 r. – wciąż trudno wyjechać z okresu chorób wieku dziecięcego.

KAROL TRAMMER

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Owoc

Duży i piękny owoc ekumenizmu można podziwiać w Radoniach nieopodal Grodziska Mazowieckiego. Stoi tam katolicki Klasztor Matki Bożej Różańcowej Sióstr Dominikanek Kontemplacyjnych. Aż osiem hektarów ziemi pod klasztor podarowała siostronom Otylia Ranc – sama wyznania ewangelicko-augsburskiego.



OD BAŁTYKU PO TATRY

• kolejowa księga imion

„Lidia”

Wrocław Główny – Legnica

Jeden z pociągów Kolei Dolnośląskich łączących Wrocław z Legnicą nazywa się „Lidia” na cześć Lidii Nowikowej Pochodząca z białoruskich Kustowicz Lidia Nowikowa była żoną radzieckiego żołnierza przebywającego w Legnicy, gdzie mieściło się dowództwo stacjonującej od 1945 r. na terenie Polski Północnej Grupy Wojsk Armii Radzieckiej. Lidia zakochała się z wzajemnością w polskim żołnierzu. Gdy romans został wykryty, Lidii nakazano wyjazd do Związku Radzieckiego. Ona, nie godząc się na rozdzielenie jej z polskim żołnierzem, w 1965 r. popełniła samobójstwo w legnickim Lasku Złotoryjskim. Grób Lidii Nowikowej znajduje się na legnickim cmentarzu komunalnym. Historię tej tragicznej miłości pokazał Waldemar Krzystek w filmie „Mała Moskwa” z 2008 roku – Lidia jest pierwowzorem pokazanej w filmie Wiery, zakochanej w polskim żołnierzu Michale.

WSIAŚĆ DO POCIĄGU BYLE JAKIEGO

• kolejne piosenki

*Siedzieliśmy w poczekalni, bo na zewnątrz deszcz i ziąb
Do pociągu sporo czasu jeszcze było -
Można zatem wypić kawę albo rzucić coś na ząb,
Bo nikt nie wie, kiedy człek znów napcha ryło.
Wtem słyszymy kół stukoty i lokomotywy świst,
Wiec rzucamy się do wyjścia na perony,
Ale w miejscu nas zatrzymał megafonów zgrzyt i pisk:
- To nie wasz pociąg! - ogłosiły megafony*

Jacek Kaczmarski „Poczekalnia”

słowa: Jacek Kaczmarski, album: „Krzyk”, 1981

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Na stacji znowu zaczęło się kolejne pasmo moich nieszczęść, kiedy usiłowałem wywalczyć zwrot pieniędzy za wczorajszą przerwana podróż. Pani od biletów, której pryszcze aż bulgotały, gdy się na nie patrzyło, była równie pancerna, co jej koleżanka z King’s Cross. Korporacja hoduje je z tych samych komórek macierzystych? Moje ciśnienie krwi niemal biło własny rekord. – Jak to wczorajszy bilet stracił ważność? To moja wina, cholera, że się zepsuł pociąg! – Ani nie moja. Operatorem pociągów są koleje SouthNet. Ja pracuję w TicketLords, widzi pan? – To gdzie mam złożyć zażalenie? – SouthNet jest własnością holdingu z Düsseldorfu, który jest własnością fińskiego koncernu telekomunikacyjnego, więc chyba najlepiej jak pan spróbuje w Helsinkach”.

David Mitchell*, „Atlas chmur”

*Urodzony w 1969 r. w Southport brytyjski pisarz, obecnie mieszka w zachodniej Irlandii

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.