

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

POSZUKIWACZE ZAGINIONYCH WĘGLAREK





• Budowa przystanku Parzniew między Pruszkowem a Brwinowem.

REGION

Nowe miasto przy nowym przystanku

W zakres obecnie realizowanej modernizacji linii kolejowej Warszawa – Grodzisk Mazowiecki wchodzi budowa nowego przystanku. Powstaje on między stacją Pruszków i przystankiem Brwinów – na terenie sołectwa Parzniew leżącego we wschodniej części gminy Brwinów, przy granicy z Pruszkowem.

– Z formalnym pismem w sprawie budowy przystanku w Parzniewie wystąpiłem do spółki PKP Polskie Linie Kolejowe w marcu 2012 r., a następnie podjąłem intensywne rozmowy z zarządem tej spółki – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” burmistrz Brwinowa Arkadiusz Kosiński. – Były to działania naprawiające zaniechania mojego poprzednika, który w latach 2008-2010 – gdy spółka PKP PLK pracowała nad studium wykonalności modernizacji linii – nie dość aktywnie zabiegał o uwzględnienie budowy nowego przystanku.

Odcinek Pruszków – Brwinów, w połowie którego powstaje nowy przystanek Parzniew, liczy 6,2 km. To najdłuższy dystans między punktami postoju pociągów na linii łączącej Warszawę z Grodziskiem Mazowieckim, na której pozostałe odcinki pomiędzy stacjami i przystankami liczą średnio niespełna 3 km. Tyle że styk gmin Pruszków i Brwinów to najslabiej zaludniony rejon na linii grodziskiej. Według danych Urzędu Miasta i Gminy Brwinów, na terenie sołectwa Parzniew pod koniec 2016 r. mieszkało 1,9 tys. osób. Burmistrz Brwinowa przekonuje jednak, że decyzja o budowie nowego przystanku ma charakter przyszłościowy: – W ciągu dziesięciu lat liczba ludności Parzniewa zwiększyła się blisko siedmiokrotnie, a prognozy mówią o zwiększeniu liczby mieszkańców do 10-12 tys.

Prognozy te opierają się na powstaniu nowego przystanku kolejowego, z którego dojazd pociągiem do centrum Warszawy zajmie około 25 min. Ma to skłonić firmy deweloperskie do budowy osiedli przy powstającym przystanku, a ich potencjalnych klientów do zamieszkania w tej okolicy. Władze liczącej obecnie 24,3 tys. mieszkańców gminy Brwinów wskazały Parzniew jako obszar planowanego rozwoju przestrzennego. – Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dzieli miejscowość wzdłuż torów – na północny lokalizowane będą usługi i produkcja, natomiast na południe od torów przede wszystkim mieszkalnictwo i powiązane z nim usługi – mówi Arkadiusz Kosiński. – Potencjał rozwojowy Parzniewa urzeczywistnia się z każdym rokiem – już w tej chwili w strefie przemysłowej po północnej stronie torów, na sąsiadujących ze sobą terenach Parzniewa i Pruszkowa, pracuje kilka tysięcy osób.

Na terenie sołectwa Parzniew, bezpośrednio przy granicy z Pruszkowem, powstały już dwa osiedla. Nowy przystanek ma skłonić deweloperów do rozwoju zabudowy mieszkaniowej na rozciągających się w stronę Brwinowa polach należących obecnie do skarbu państwa.

Tuż przy powstającym przystanku Parzniew wiaduktem nad linią kolejową ma przebiec „Paszkwianka” – projektowana droga wojewódzka, która połączy węzeł Pruszków na autostradzie A2 i węzeł Paszków na drodze ekspresowej S8 w okolicy Nadarzyna. ●

MODERNIZACJE

Niespełniona obietnica między Warszawą a Łodzią

Po dziesięciu latach modernizowania linii Warszawa – Łódź nie udało się osiągnąć zapowiadanego czasu jazdy. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe rozpoczynając w 2006 r. prace na magistrali, zapowiadała, że ich efektem będzie podniesienie prędkości ze 120 km/h do 140-160 km/h i dzięki temu skrócenie czasu podróży między Warszawą a Łodzią do 1 godz. 5 min.

Zakończenie modernizacji 128-kilometrowej linii nastąpiło w grudniu 2016 r. w chwili otwarcia podziemnego dworca Łódź Fabryczna wraz z odcinkiem dojazdowym od stacji Łódź Widzew. Wtedy też do obsługi połączeń Warszawa – Łódź skierowano osiągnące prędkością 160 km/h elektryczne zespoły trakcyjne Pesa Dart i Stadler Flirt. Mimo to składanych ponad dekadę temu obietnic dotyczących czasu jazdy nie udało się dotrzymać.

Najszybsze pociągi – weekendowe połączenia Sprinter Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej obsługiwane składami Flirt – jadą z Warszawy Centralnej do Łodzi Fabrycznej 1 godz. 16 min. W dni robocze najkrótszy czas jazdy osiąga prowadzony lokomotywą EP09 pociąg InterCity „Łodzianin”, który jadąc bez postojów między Warszawą a Łodzią, pokonuje zmodernizowaną linię w 1 godz. 19 min. To najszybszy na tej trasie pociąg spółki PKP Intercity. Dla połączeń tego przewoźnika zatrzymujących się w Żyrardowie, Skierniewicach i Kuluszkach najkrótszy czas jazdy wynosi 1 godz. 22 min. – osiągają go pociągi InterCity „Boryna” (skład Dart) i „Wokulski” (skład Flirt). Najdłużej, bo aż 1 godz. 52 min., trasę z Warszawy do Łodzi pokonuje pociąg TLK „Łęcka” (ciężki 12-wagonowy skład prowadzony lokomotywą EP07 osiągnąją prędkość 120 km/h). ●

ŁUDZIE

Pociąg do opery

Kilka lat temu była członkiem zarządu spółki Przewozy Regionalne, a dziś kieruje operą. Mowa o Danucie Bodzek, działaczce Polskiego Stronnictwa Ludowego, która w 2007 r. bezskutecznie starała się o mandat posła w okręgu siedlecko-ostrołęckim, natomiast w 2010 r. była kandydatką ludowców na prezydenta Warszawy. Choć wówczas marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik przedstawił Danutę Bodzek jako „bardzo dobrze wykształconą osobę, z dużym doświadczeniem, bardzo przy tym piękną”, udało się jej zdobyć tylko 0,5% głosów.

Bodzek, startując na prezydenta Warszawy, pracowała w spółce Przewozy Regionalne – w latach 2009-2013 była członkiem zarządu tego przewoźnika. – To człowiek Struzika w Przewozach Regionalnych – mówiła wtedy jedna z osób związanych ze spółką, w której największy pakiet udziałów posiadał w tamtym czasie samorząd województwa mazowieckiego.

Z początkiem października 2017 r. Danucie Bodzek powierzono kierowanie Warszawską Operą Kameralną, podlegającą samorządowi województwa mazowieckiego. ●



• Zamknięta kładka łącząca osiedla Jadwisin i Rakowiec w Warszawie.

REGION

Znikanie legalnego przejścia

Warszawskie osiedla Jadwisin i Rakowiec położone są po dwóch stronach linii kolejowej Warszawa – Radom. Łącząca obydwa osiedla kładka została zamknięta pod koniec 2016 r. z uwagi na zły stan techniczny spowodowany brakiem konserwacji. Jak czytamy w ekspertyzie technicznej, „najpoważniejszą nieprawidłowością jest daleko posunięta korozja płatowa stali konstrukcyjnej. Uszkodzenia konstrukcji wynikają z wyczerpania trwałości powłok antykorozyjnych”.

– PKP, mając na uwadze przede wszystkim bezpieczeństwo osób korzystających z kładki, zdecydowały o rozbiórce obiektu – informuje Łukasz Kwasiborski ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. To efekt ustaleń między PKP a władzami warszawskiej dzielnicy Ochota. – PKP, podobnie jak my, były zaniepokojone stanem technicznym kładki – mówi Monika Beuth-Lutyk, rzecznik prasowy Urzędu Dzielnicy Ochota. – Jesienią 2016 r. u nas w urzędzie odbyło się spotkanie, w wyniku którego ustaliliśmy, że urząd dzielnicy na swój koszt zleci ekspertyzę techniczną konstrukcji i wtedy podejmiemy decyzję co dalej. W przypadku gdyby okazało się, że kładka nie nadaje się już do remontu, PKP zobowiązały się ją zdemontować.

22 października 2017 r. odbył się protest mieszkańców osiedli Jadwisin i Rakowiec przeciwko decyzji o rozbiórce kładki. Decyzja ta została bowiem podjęta bez planu zastąpienia zamkniętego obiektu nowym legalnym przejściem przez tory. Rzeczniczka Urzędu Dzielnicy Ochota: – Budowa nowego przejścia dla pieszych to temat otwarty. Jest to połączenie między dwoma dzielnicami, nad torami, a więc teren PKP. Nie jest zatem jasne, jaka instytucja powinna wziąć to na siebie. •

POŁĄCZENIA

Kolej na Mordor

W związku z wstrzymaniem ruchu na modernizowanej linii Warszawa – Pruszków – Grodzisk Mazowiecki zmieniła się trasa linii S1 warszawskiej Szybkiej Kolei Miejskiej. Pociągi tej linii, dotychczas kursujące między Otwockiem a Pruszkowem, z początkiem września 2017 r. zostały skierowane na trasę Otwock – Warszawa Służewiec.

Dzięki tej zmianie poprawiły się warunki dojazdu koleją na Mordor – mianem tym określane jest Służewiec, potężna dzielnica biurowa, która wyrosła na terenach poprzemysłowych w południowej części Warszawy. Obecnie z centrum Warszawy do stacji Warszawa Służewiec docierają już trzy linie SKM: obok linii S1, kursują tędy linie S2 i S3, które przez przystanek Warszawa Służewiec jadą do stacji Warszawa Lotnisko Chopina. Pociągi linii S1 dojeżdżają do przystanku Warszawa Służewiec w dni robocze do około godz. 22.00. Późnym wieczorem oraz przez cały dzień w soboty i niedziele linia S1 kursuje w krótszej relacji Otwock – Warszawa Zachodnia.

Efektom zmiany trasy linii S1 jest to, że w porze szczytu dojazdów na Mordor – między godz. 8.00 a 9.00 – do przystanku Warszawa Służewiec z centrum Warszawy dociera w sumie aż siedem pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich.

Brak możliwości kończenia biegu pociągów na przystanku Warszawa Służewiec został rozwiązany w następujący sposób: składy linii S1 po przyjeździe na Służewiec kierują się już bez pasażerów na tory towarowe pobliskiej stacji Warszawa Okęcie i tam zmieniają kierunek jazdy. •

INFRASTRUKTURA

Peronowa wpadka w Rybieniu



• Przebudowany peron na przystanku Rybienko jest zbyt krótki dla części pociągów.

Po remoncie przystanku kolejowego w Rybieniu Leśnym, części Wyszkowa położonej na południowym brzegu Bugu, okazało się, że peron stał się za krótki dla części pociągów obsługujących linię Ostrołęka – Tuszcz.

Prace budowlane na przystanku Rybienko – zrealizowane we wrześniu 2017 r. na zlecenie siedleckiego zakładu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe – objęły poszerzenie peronu, wyłożenie jego nawierzchni nowymi antypoślizgowymi płytami chodnikowymi, ustawienie nowej wiaty i gabloty informacyjnej, a przy tym jego skrócenie z 185 do 120 metrów. Nowe wymiary są w zupełności wystarczające dla kursujących między Ostrołęką a Tuszczem elektrycznych zespołów trakcyjnych EN57 w zestawieniu pojedynczym (długość 65 metrów) i szynobusów VT627 (długość 22,5 metra). Przy nowym 120-metrowym peronie nie mieszczą się jednak zespoły EN57 w zestawieniu podwójnym, które obsługują pociągi kursujące między Ostrołęką a Warszawą. Jako że długość tych składów wynosi 130 metrów, to na przystanku w Rybieniu Leśnym część pociągu musi zatrzymywać się poza peronem: przy ziemnym przytorzu albo na przylegającym do przystanku przejeździe kolejowym.

– Prace uzgadnialiśmy z przewoźnikami kolejowymi, którzy wskazywali, że dobrą obsługę składów zapewni peron o długości 120 metrów – tłumaczy Karol Jakubowski z PKP PLK. Jego słów nie potwierdza jednak przedstawicielka jedyne przewoźnika pasażerskiego obsługującego linię Ostrołęka – Tuszcz: – Przebudowę peronu na przystanku Rybienko spółka PKP PLK wykonywała bez konsultacji z Kolejami Mazowieckimi – mówi rzecznik prasowy przewoźnika Donata Nowakowska. – Dopiero w ostatnim czasie kontaktował się z nami pracownik Zakładu Linii Kolejowych w Siedlcach, którego poinformowaliśmy, że najdłuższy skład obsługujący linię jest zestawiony z dwóch jednostek EN57, w związku z czym długość peronu powinna wynosić przynajmniej 130 metrów

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zapowiada dalszy ciąg przebudowy przystanku Rybienko: – Po pracach, które zakończą się do końca listopada, peron będzie miał 150 metrów długości – zapewnia Jakubowski. •

Poszukiwacze zaginionych węglarek

Paraliż dostaw węgla do polskich elektrowni

Do Urzędu Regulacji Energetyki wpływają zgłoszenia od kolejnych elektrowni, że ich rezerwy węgla kamiennego są zbyt małe w stosunku do wymagań rozporządzenia w sprawie zapasów paliw w przedsiębiorstwach energetycznych, zgodnie z którym elektrownie oddalone co najmniej 50 km od kopalni muszą dysponować rezerwą węgla na 30 dni. Według informacji „Dziennika Gazety Prawnej” z początku października, zgłoszenie do URE złożyła między innymi elektrownia w Ostrołęce. W międzyczasie mówiło się też o zbyt małych rezerwach węgla w elektrowniach w Połańcu i Opolu.

Choć elektrownie mają zbyt małe zapasy węgla, to jednocześnie koncerny górnicze skarżą się na rosnące przy kopalniach zwąły wydobytego urobku, który nie może doczekać się wyeksportowania do odbiorców.

Sporo węgla

Źródłem problemów jest sytuacja na sieci kolejowej po podjęciu decyzji przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe o całkowitym wstrzymaniu ruchu na magistralach objętych przedsięwzięciami modernizacyjnymi.

– Remontowane linie kolejowe są wyłączone. Z tego powodu sporo węgla czeka do wywiezienia na przykład z kopalni w Bogdanie – ujawnił minister energii Krzysztof Tchórzewski na październikowym III Kongresie Energetycznym we Wrocławiu.

Zlokalizowana na Lubelszczyźnie kopalnia Bogdanka szczególnie odczuwa problemy z wywozem urobku. Po zamknięciu ruchu kolejowego na modernizowanej magistrali Lublin – Warszawa pociągi przewożące węgiel z Bogdanki do elektrowni Koziennice zaczęły być kierowane objazdem wytyczonym liniami Lublin – Łuków i Łuków – Dęblin, przez co ich trasa wydłużyła się ze 128 km do 232 km. Zlokalizowana w Świerżach Górnych elektrownia Koziennice, należąca do koncernu Enea, jest największą w Polsce elektrownią opalaną węglem kamiennym – trafia do niej około 40% węgla wydobywanego w Bogdanie.

Kolejnym dużym klientem kopalni Bogdanka jest należąca do firmy Energa elektrownia w Ostrołęce. Pociągi dowożące węgiel do ostrołęckiej elektrowni trafiły na objazd, który również biegnie linią Lublin – Łuków. Trasa z Bogdanki do Ostrołęki wydłużyła się z 277 km do 325 km. Przed wstrzymaniem ruchu na magistrali łączącej Lublin z Warszawą spółka PKP PLK zrealizowała na linii Lublin – Łuków prace mające na celu zwiększenie przepustowości poprzez podniesienie prędkości oraz stworzenie dodatkowych punktów umożliwiających mijanie i wyprzedzanie się



Fot. Ernest Kuna

• Pociąg spółki PKP Cargo wiozący węgiel z kopalni Bogdanka do elektrowni Połaniec na trasie objazdowej przez Zamojszczyznę i Rostocze. Stacja Zawada.

pociągów: stworzono mijankę w Brzeźnicy Bychawskiej oraz zrewitalizowano stacje Bezwola i Radzyń Podlaski. Ponadto przywrócona została przejezdność od lat nieczynnej trzykilometrowej łącznicy Adampol – Zadębie, dzięki czemu możliwy stał się wjazd na linię Lublin – Łuków z kierunku kopalni Bogdanka bez konieczności zmiany kierunku jazdy pociągu w węźle lubelskim (w ruchu towarowym procedury związane ze zmianą kierunku pochłaniają minimum 40 min.).

Wykolejony objazd

Jednotorowa i niezelektryfikowana linia Lublin – Łuków służy jednak za objazd także dla pociągów pasażerskich spółki PKP Intercity kursujących między Lublinem a Warszawą, co zaburza regularność ruchu składów towarowych, czyniąc niemożliwym spełnienie oczekiwań elektrowni o dostawach węgla równo rozłożonych w ciągu doby.

Spółka PKP Cargo – odpowiedzialna za ponad 50% przewozów węgla kamiennego na polskim rynku kolejowym – podjęła nawet nieskuteczne próby przeforsowania ograniczenia lub wręcz wstrzymania ruchu pociągów pasażerskich na ciągach objazdowych, które wykorzystywane są do przewozów węgla. Podobny postulat zgłosił ekspert portalu Energetyka24.com Piotr Maciążek, który w tekście „Problemy logistyczne Bogdanki mogą rzutować na bezpieczeństwo energetyczne Polski” napisał: „Wydaje się, że realne byłoby zorganizowanie dla pociągów pasażerskich komunikacji zastępczej w postaci autobusów. Aby dobrze wyobrazić sobie takie rozwiązanie, warto wspomnieć, że jeden skład pasażerski to 3-4 autobusy, a jeden skład towarowy to około 100 tirów”.

Te propozycje pokazują, że decyzja spółki PKP PLK o całkowitym zamknięciu dwutorowej magistrali i przeniesieniu z niej

intensywnego ruchu pasażerskiego i towarowego na linię jednotorową była nie tylko od początku skazana na niepowodzenie, ale wręcz stanowi zagrożenie dla funkcjonowania państwa.

Dodajmy, że na początku jesieni, gdy zapotrzebowanie na węgiel w elektrowniach wzrasta, doszło do całkowitego zablokowania ciągu objazdowego z Bogdanki do Koziennice: rano 8 października na stacji Stawy na linii Łuków – Dęblin doszło do wykolejenia składu z węglem dla elektrowni Koziennice. Wskutek tego zdarzenia ciąg objazdowy z kopalni Bogdanki do największego jej odbiorcy był nieprzejezdny przez cały dzień – sparaliżowało to nie tylko dostawy węgla, ale także przejazd składów z pustymi wagonami zmierzających z powrotem do kopalni. Rozładowywanie zatorów trwało kilka dni.

Zapychające się stacje

Kolejnym kluczowym klientem kopalni Bogdanka jest elektrownia grupy Enea w Połańcu. Objazdy dla składów dowożących węgiel do tej elektrowni zostały poprowadzone niezelektryfikowanymi liniami jednotorowymi Zamojszczyzny i Rostocza: od Rejowca przez Zawadę, Zwierzyniec i Biłgoraj do Stalowej Woli. Tego ciągu objazdowego spółka PKP PLK nie przygotowała na czas.

Nieczynna od początku lat 90. łącznica Rejowiec Zachód – Rejowiec Południe, eliminująca konieczność pochłaniającej około godzinę zmiany kierunku jazdy na stacji Rejowiec, została odtworzona dopiero w szczycie wzmrożonych dostaw węgla pod koniec października, a więc cztery miesiące po wstrzymaniu ruchu na magistrali Lublin – Warszawa, z której korzystały również pociągi z Bogdanki do Połańca.

Na objeździe przez Zamojszczyznę i Rostocze wciąż są takie punkty jak stacja ►

► Klemensów, na której kilkanaście lat temu w imię źle pojętych oszczędności zamknięto jedną z dwóch nastawni. W efekcie dyżurny ruchu pracujący na wschodniej głowicy stacji w celu przestawienia rozjazdu na zachodniej głowicy stacji musi samochodem lub rowerem przemieścić się kilkaset metrów, a następnie wrócić na czynną nastawnię, by wyświetlić na semaforze sygnał zezwalający na jazdę – to wydłuża czas mijania się pociągów. Spółka PKP PLK decyzji o wyznaczeniu objazdów dla pociągów z Bogdanki do Połańca przez Klemensów nie poprzedziła przywróceniem pełnej sprawności tej stacji. Ponadto przed wytyczeniem objazdów ciągiem Rejowiec – Zawada – Zwierzyniec – Stalowa Wola spośród stacji Żulin, Izbica i Huta Krzeszowska, zdegradowanych w minionych latach do roli przystanków, spółka PKP PLK zdecydowała się odtworzyć tylko tę ostatnią.

Serwis internetowy LubelskaKolej.net donosi, że niewielkie stacje na trasie objazdowej zapychają się pociągami towarowymi, które tkwią w oczekiwaniu na minięcie się ze składami z naprzeciwka czy zwolnienie się torów na kolejnej również zapchanej stacji. Poważnym problemem – znacznie obniżającym sprawność ruchu praktycznie na całym ciągu objazdowym przez Zamojszczyznę i Roztocze – jest zapychająca się stacja Stalowa Wola Rozwadów Towarowy, na której w składach PKP Cargo, po przejechaniu objazdu, dokonywana jest podmiana lokomotywy spalinowej na elektryczną.

Pewne problemy

Każdy skład skierowany okólną trasą, każde oczekiwanie na minięcie się pociągów na linii jednotorowej, każda zmiana kierunku jazdy, każda zmiana lokomotywy ze spalinowej na elektryczną – wszystko to wydłuża czas jazdy pociągów między kopalniami a elektrowniami, przez co obiegi wagonów trwają coraz dłużej. W efekcie rośnie zapotrzebowanie na maszynistów, lokomotywy oraz wagony – zwłaszcza w szczycie przewozów węgla, który przypada na wrzesień, październik i listopad.

– *Zauważone zostały pewne problemy związane z dostarczaniem węgla we właściwe miejsca, ale nie jest to wynikiem tego, że tego węgla nie ma na składach przy kopalniach. Jest to związane z możliwością przetransferowania środkiem transportu w poszczególne miejsca* – powiedział pod koniec października wiceminister energii Grzegorz Tobiszowski, który znalazł się w składzie specjalnego zespołu rządowego, powołanego przez premier Beatę Szydło w celu usprawnienia kolejowych przewozów węgla kamiennego. Do zespołu powołany został również między innymi Andrzej Bittel, wiceminister infrastruktury i budownictwa ds. kolei.

Próba rozwiązywania „pewnych problemów ze środkiem transportu” na jednej trasie skutkuje ich nasileniem w innych relacjach, a także w przewozach na rzecz innych niż energetyka branż – w węglarkach wozi się bowiem nie tylko węgiel, ale między innymi również drewno, złom czy kruszywa.



Fot. MariuszJbhe/wikipedia

• *Jak poinformował „Dziennik Gazeta Prawna”, kopalnia Zofiówka w Jastrzębiu-Zdroju, nie mogąc doczekać się podstawienia wagonów, musiała wstrzymać pracę.*

Problemy zaczęły więc szybko rozprzestrzeniać się na całą sieć kolejową. W efekcie po kopalni Bogdanka – dotkniętej zamknięciem magistrali łączącej Lublin z Warszawą – problemy z dostępnością węglarek bardzo mocno odczuły kopalnie na Śląsku. W połowie października Jastrzębska Spółka Węglowa ujawniła, że braki wagonowe dotyczą wszystkich kopalń spółki: – *Skutkiem jest obniżenie poziomu sprzedaży węgla i związana z tym utrata korzyści kontraktowych* – powiedziała „Rzeczpospolitej” rzeczniczka prasowa JSW Katarzyna Jabłońska-Bajer.

Problemy z czasem zaczęły się nasilać. W pierwszych dniach listopada Karolina Baca-Pogorzelska, zajmująca się górnictwem dziennikarka „Dziennika Gazety Prawnej”, zaalarmowała, że należąca do Jastrzębskiej Spółki Węglowej kopalnia Zofiówka – nie mogąc doczekać się podstawienia wagonów – musiała wstrzymać pracę z uwagi na wyczerpanie miejsca na składowanie wydobytego węgla. Jednocześnie problemy zaczęły odczuwać zakłady produkujące koks: – *Sytuacja w koksowniach należących do ArcelorMittal spowodowana zmniejszonymi dostawami węgla jest niespodziewana i bezprecedensowa. Do tej pory udaje nam się utrzymać poziom produkcji w naszych koksowniach zarówno w Krakowie, jak i Zdzieszowicach. Zostaliśmy jednak zmuszeni do wprowadzenia kilku pilnych zmian, takich jak zmiana w mieszance węglowej, które generują dla nas dodatkowe koszty, a także zakładając normalny rytm produkcji* – mówiła „Dziennikowi Gazecie Prawnej” Monika Olech z ArcelorMittal. – *Pokładamy nadzieje w działaniach interwencyjnych wprowadzonych przez polski rząd.*

Żadne przyczyny tego stanu rzeczy

Pytanie, na ile działania rządu w ogóle mogą okazać się skuteczne. Przejedności już rozkopanych magistral Lublin – Warszawa i

Warszawa – Poznań aktualnie nie da się przywrócić. Dodajmy, że po zamknięciu modernizowanej linii Warszawa – Poznań na objazd wiodący przez Magistralę Węglową przerzucono 24 pociągi pasażerskie, spowalniając tym samym ruch składów cargo na tym głównym ciągu towarowym łączącym Górny Śląsk z północną Polską.

Prezes zarządu PKP Cargo Maciej Libiszewski w piśmie przekazanym parlamentarzystom pod koniec października oświadczył, że źródłem problemów jego spółki jest znaczące wydłużenie czasów przejazdu pociągów towarowych z powodu zamknięć linii kolejowych, czego skutkiem jest niedobór około 5 tys. wagonów: „Wszystko to spowodowało w ostatnich tygodniach zagrożenie dostaw do hut, elektrowni, cukrowni, zakładów chemicznych i zakładów papierniczych, a także na budowy dróg i kolei”.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk wraz z szefem Grupy PKP Krzysztofem Mamińskim zgodnie uznali pismo prezesa PKP Cargo za przyznanie się do porażki i w pełni obarczyli go winą za problemy z przewozami węgla, zarzucając mu przy tym, że prowadzi nagonkę na spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe.

26 października Libiszewski zrezygnował ze stanowiska szefa PKP Cargo – na jego miejsce, jako przewodniczący rady nadzorczej tej spółki, powołał się Krzysztof Mamiński. I obecnie pełni on jednocześnie funkcje prezesa PKP i prezesa PKP Cargo.

W sytuacji, gdy to decyzja spółki PKP Polskie Linie Kolejowe o zamykaniu magistral na czas modernizacji była pierwszą kostką domina, która doprowadziła do paraliżu ruchu towarowego na polskiej kolei, minister Andrzej Adamczyk stwierdził: – *Po stronie zarządcy linii kolejowych nie leżą żadne przyczyny tego stanu rzeczy.*

KAROL TRAMMER

2 października 2017 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe podpisała z konsorcjum firm Torpol i Budimex wartą 596,7 mln zł umowę na modernizację linii Kraków – Katowice na odcinku między Krzeszowicami a Trzebinia. Do zawarcia kontraktu doszło w Krzeszowicach, rodzinnym mieście ministra infrastruktury i budownictwa Andrzeja Adamczyka. – *Umowa gwarantuje, że szybsze i wygodniejsze staną się podróże z Krakowa w stronę Katowic* – powiedział obecny przy podpisaniu kontraktu minister.

Przyglądający się uroczystemu zawarciu kontraktu przeżywali *déjà vu* – podobne deklaracje padały już w grudniu 2010 r., gdy spółka PKP PLK podpisywała wartą 393,3 mln zł umowę z konsorcjum firm OHL ŽS i Tor-Kar-Sson na zaprojektowanie i wykonanie modernizacji dokładnie tego samego odcinka Krzeszowice – Trzebinia.

Czekając na modernizację

Pod koniec 2010 r. pokonanie liczącej 77 km linii Kraków – Katowice zabierało pociągom od 1 godz. 43 min. do 2 godz. 1 min. Magistralę przez lata obejmowano bowiem kolejnymi ograniczeniami prędkości – nawet do 20-30 km/h na długich odcinkach. Takie są skutki polityki wstrzymywania konserwacji i remontów danej linii w związku ze spodziewaną jej modernizacją.

Już w 2006 r. – gdy najszybszy pociąg pokonywał trasę z Krakowa do Katowic w 1 godz. 16 min. – Centrum Zrównoważonego Transportu wskazywało, że linia łącząca stolicę województw małopolskiego i śląskiego „wymaga najpilniejszej modernizacji ze wszystkich linii magistralnych w kraju”. W 2007 r. posłanka Prawa i Sprawiedliwości z Małopolski Zachodniej Beata Szydło wystąpiła do ministra transportu z wnioskiem o przyspieszenie realizacji unowocześnienia linii i skrócenie czasu przejazdu koleją z Krakowa do Katowic.

Długo oczekiwane rozpoczęcie procesu modernizacji linii Kraków – Katowice nastąpiło w ostatnich miesiącach 2010 r., kiedy to obok umowy obejmującej odcinek Krzeszowice – Trzebinia, spółka PKP PLK zawarła kontrakty na projekt i realizację prac także na innych odcinkach magistrali łączącej Małopolskę i Śląsk: Kraków – Krzeszowice (konsorcjum PNI, PKP Energetyka i PPMT) oraz Trzebinia – Sosnowiec Jęzor (konsorcjum PRKiI Wrocław, Infracol i PNiUIK Kraków). Całość prac na 58-kilometrowym odcinku od stacji Kraków Główny do wlotu do aglomeracji śląsko-dąbrowskiej na stacji Sosnowiec Jęzor miała zostać zrealizowana do czerwca 2014 r.

Porzucone prace

Do połowy 2014 r. na przeważającej długości magistrali Kraków – Katowice nie przystąpiono do realizacji żadnych robót modernizacyjnych. Przez trzy i pół roku udało się je przeprowadzić jedynie na krótkich fragmentach linii. Między stacjami Dulowa i Trzebinia zdołano wymienić 2,5 km jednego toru wraz z siecią trakcyjną. Na liczącym 5,5 km odcinku Kraków Mydlniki – Zabierzów prace rozpoczęte w kwietniu 2012

Magistrala wstydu

Modernizacja linii Kraków – Katowice to największa kompromitacja w historii programu inwestycji spółki PKP Polskie Linie Kolejowe



• Październik 2017 r., magistrala Kraków – Katowice między stacjami Jaworzno Ciężkowice i Jaworzno Szczakowa. Właśnie mija siedem lat od przystąpienia do modernizacji tej jednej z najważniejszych linii kolejowych w Polsce.

r. po kilku miesiącach zostały przerwane i porzucone.

Obydwa tory wraz z siecią trakcyjną udało się wymienić jedynie na 6-kilometrowym odcinku między stacjami Jaworzno Szczakowa i Sosnowiec Jęzor – nie udało się tu jednak uniknąć poważnych opóźnień. W październiku 2011 r. rozpoczęto demontaż starego toru z założeniem, że w czasie prac rozbiórkowych uda się uzyskać pozwolenie na budowę, by następnie płynnie przejść do budowy nowej infrastruktury. Rozbiórka zakończyła się w styczniu 2012 r., lecz pozwolenie na budowę – głównie z powodu kolejnych błędów w dokumentacji projektowej – udało się uzyskać dopiero półtora roku później. Prace budowlane rozpoczęły się więc dopiero w maju 2013 r. W czasie półtorarocznego przestoju pociągi musiały w obu kierunkach jeździć jednym torem, który z uwagi na zły stan techniczny objęty był ograniczeniem prędkości do 30 km/h, zaś w miejscu po rozebranych drugim torze zdążyły wyrosnąć chwasty.

Niewystarczająco, nieskutecznie

Przedstawiciele spółki PKP Polskie Linie Kolejowe jako powód kilkuletniego opóźnienia modernizacji linii Kraków – Katowice wskazują przede wszystkim upadłość firmy PNI we wrześniu 2012 r. Owszem PNI było liderem konsorcjum wykonawczego, ale tylko dla odcinka Kraków – Krzeszowice, a więc odpowiadało za jeden trzech kontraktów na magistrali łączącej Kraków z Katowicami. Dodajmy, że upadłość PNI nastąpiła rok po prywatyzacji, dokonanej przez Grupę PKP w momencie

realizacji przez to przedsiębiorstwo kilku dużych kontraktów modernizacyjnych na rzecz PKP PLK (sprzedaż przez PKP S.A. 100% udziałów w PNI konsernowi Budimex nastąpiła w sierpniu 2011 r.).

Najwyższa Izba Kontroli za główny problem modernizacji linii Kraków – Katowice uznała „niewystarczający i nieskuteczny nadzór sprawowany przez służby PKP PLK nad realizacją dokumentacji projektowej i uzyskaniem decyzji administracyjnych przez wykonawców i w konsekwencji niezrealizowanie całej inwestycji”.

Do końca 2015 r., a więc do momentu rozliczenia perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2007-2013, w ramach której miała zostać w całości zrealizowana modernizacja na linii Kraków – Katowice, zaawansowanie realizacji przedsięwzięcia wynosiło zaledwie około 2%.

Reset za porozumieniem stron

– *Przy modernizacji linii Kraków – Katowice musieliśmy zmierzyć się z wszystkimi ryzykami, na jakie jest narażona inwestycja: problemami związanymi z upadłością projektantów i wykonawców, protestami społecznymi, uwagami konserwatora zabytków, które wymogły zmiany w projekcie, zmianami w obszarach Natura 2000, kolizjami linii kolejowej z instalacjami, których część w ogóle nie była ujęta na mapach* – informowała w październiku 2015 r. Dorota Szalacha ze spółki PKP PLK, po tym gdy spółka ogłosiła dokonanie „resetu” procesu modernizacji linii Kraków – Katowice. – W 2014 r. ►

► *intensywnie pracowaliśmy nad najlepszym scenariuszem wyjścia z trudnej sytuacji i opracowaliśmy plan dalszego prowadzenia prac. Zakończenie prac na odcinku Kraków – Kraków planujemy na koniec 2018 r.*

„Reset” opierał się na zawarciu porozumień z kontrahentami o dokończeniu przez nich etapu projektowania modernizacji oraz przyjęciu robót zrealizowanych na liczącym 6 km odcinku między stacjami Jaworzno Szczakowa i Sosnowiec Jęzor. Realizację pozostałych prac modernizacyjnych przeniesiono na okres unijnej perspektywy finansowej obejmującej lata 2014-2020.

Ugody objęły ponadto rezygnację przez PKP PLK z dochodzenia od konsorcjów wykonawczych kar z tytułu nieterminowej realizacji umów, co uzasadniono tym, że „opóźnienia były niezawinione bezpośrednio przez wykonawców”.

Gdy w grudniu 2014 r. spółka PKP PLK podpisywała porozumienie z konsorcjum OHL ŽS i Tor-Kar-Sson, odpowiedzialnym za modernizację odcinka z Krzeszowic do Trzebinia, pracownikiem firmy OHL ŽS był Janusz Pluta – w przedsiębiorstwie tym został on zatrudniony w listopadzie 2013 r. jako koordynator ds. realizacji inwestycji, potem w 2016 r. awansował na stanowisko prezesa OHL ŽS Polska. Co zaskakujące, wcześniej – od stycznia 2010 r. do stycznia 2013 r. – Janusz Pluta był dyrektorem modernizacji linii Kraków – Katowice w Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK.

2018, 2019, 2020...

Kolejnym etapem „resetu” – po dokończeniu prac projektowych przez dotychczasowych kontrahentów – był wybór przez PKP PLK nowych wykonawców robót modernizacyjnych. Przetarg dla odcinka Kraków Mydlniki – Krzeszowice został ogłoszony w kwietniu 2014 r., dla odcinka Kraków Główny – Kraków Mydlniki w grudniu 2014 r., a dla odcinków Krzeszowice – Trzebinia oraz Trzebinia – Jaworzno Szczakowa we wrześniu 2015 r. Procedury przetargowe ciągnęły się długimi miesiącami.

Do zawierania nowych kontraktów przystąpiono dopiero w 2016 r. Spółka PKP PLK w styczniu 2016 r. podpisała umowę z konsorcjum firm Vias y Construcciones, Dragados i Electren na wykonanie modernizacji odcinka Kraków Mydlniki – Krzeszowice, w listopadzie 2016 r. realizację robót na odcinku Kraków Główny – Kraków Mydlniki powierzono firmie Torpol, natomiast w grudniu 2016 r. zawarto umowę z konsorcjum firm Trakcja PRKiI, Comsa, PKP Energetyka i Porr na przeprowadzenie modernizacji odcinka Trzebinia – Jaworzno Szczakowa.

Ostatnia umowa – na wykonanie modernizacji odcinka z Krzeszowic do Trzebinia – zawarta została z konsorcjum firm Torpol i Budimex. Uroczyste podpisanie umowy, do którego doszło w Krzeszowicach na początku października 2017 r. w obecności ministra Andrzeja Adamczyka, stanowiło symboliczne zwieńczenie przeciągającego się „resetu”. Podpisanie kontraktu na modernizację odcinka



• *Pokonanie 77 kilometrów z Krakowa do Katowic koleją zajmuje dziś ponad dwie godziny. Pociąg relacji Kraków Główny – Katowice na wciąż niezmodernizowanej stacji Trzebinia.*

Krzeszowice – Trzebinia nastąpiło aż dwa lata po ogłoszeniu przetargu.

Przyczyną wydłużenia tego postępowania przetargowego było to, że spółka PKP PLK umieściła w warunkach przetargowych nieprecyzyjny zapis o wymaganiach wobec kierownika robót telekomunikacyjnych. Część oferentów zinterpretowała ten zapis inaczej niż rozumiała go spółka PKP PLK, przez co Centralne Biuro Zamówień PKP PLK wykluczyło ich z postępowania. Sprawa trafiła do Krajowej Izby Odwoławczej przy Urzędzie Zamówień Publicznych, która nakazała ponowne dopuszczenie wykluczonych oferentów do przetargu. Ostatecznie to właśnie jednemu z odwołujących się uczestników przetargu – konsorcjum firm Torpol i Budimex – udało się zdobyć kontrakt.

W chwili zawarcia ostatniego z nowych kontraktów zapowiedziano, że modernizacja na linii Kraków – Katowice potrwa do końca 2020 r. Natomiast jeszcze w styczniu 2016 r., po zawarciu pierwszej z czterech nowych umów, spółka PKP PLK deklarowała, iż modernizacja na linii Kraków – Katowice zakończy się w czerwcu 2019 r. A przypomnijmy, że w październiku 2015 r. – po opracowaniu w ramach „resetu” planu dalszej realizacji prac – obiecano, że modernizacja wydłuży się „tylko” do końca 2018 r.

Dekada modernizacji, minuta zysku

„Reset” niestety nie został wykorzystany do korekty błędów w projekcie modernizacji, który przewiduje zdegradowanie do roli przystanków aż czterech stacji: Rudawa, Dulowa, Jaworzno Ciężkowice i Balin. Skutkiem tego będzie zmniejszenie liczby punktów umożliwiających przejazd pociągu na drugi tor oraz przede wszystkim przepuszczanie szybszych składów przez te poruszające się wolniej. Zemiść się to problemami z przepustowością na zmodernizowanej linii. Charakterystyczną cechą ciągu Kraków – Katowice zawsze był bowiem bardzo intensywny ruch pociągów

poruszających się z różnymi prędkościami: dalekobieżnych, regionalnych i towarowych.

Wątpliwości budzi również sprawa czasu jazdy, jaki ma być osiągnięty po zakończeniu modernizacji. – *Czas przejazdu z Krakowa do Katowic skróci się do 1 godz. 5 min.* – deklaruje minister Andrzej Adamczyk. Doprecyzujmy, że spółka PKP PLK przystępując w 2010 r. do modernizacji, informowała, że czas jazdy z Krakowa do Katowic po zakończeniu prac wyniesie 1 godz. 3 min. dla pociągów dalekobieżnych oraz 1 godz. 27 min. dla pociągów regionalnych. Może to robić wrażenie co najwyżej w porównaniu z obecnym czasem podróży z Krakowa do Katowic wynoszącym od 2 godz. 5 min. do 2 godz. 24 min., który wynika z kumulacji utrudnień wywołanych realizacją robót na części odcinków i ograniczeń prędkości z powodu złego stanu toru na innych odcinkach.

Gdy jednak porównamy sytuację sprzed rozpoczęcia prac oraz poprzedzającego ich okresu drastycznego pogorszenia się stanu linii, okaże się, że modernizacja przyniesie niewielkie skrócenia czasu jazdy. I to w sytuacji, gdy celem modernizacji jest wprowadzenie na znaczącej części magistrali Kraków – Katowice prędkości maksymalnej 160 km/h, a dotychczas na tej linii pociągi nigdy nie kursowały szybciej niż 120 km/h. Jeszcze w 2005 r. pociąg InterCity „Wawel” pokonywał odcinek z Krakowa do Katowic w 1 godz. 10 min., a najszybszy pociąg pospieszny „Śnieżka” w 1 godz. 15 min., zaś najszybszy pociąg z postojami na wszystkich stacjach i przystankach jechał 1 godz. 28 min. – po modernizacji składy regionalne mają osiągać czas jedynie o minutę krótszy!

Dodajmy, że historyczny rekord czasu jazdy pochodzi sprzed ponad 50 lat i należy do ekspresu „Ślązak”, który w 1962 r. odcinek z Krakowa Głównego do Katowic przejeżdżał w 59 min. Wygląda więc na to, że po dekadzie modernizowania linii Kraków – Katowice, rekordu z czasów Gomułki nie uda się pobić.

Kolejna inwestycja spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, której skutkiem będą problemy z przepustowością: w zakresie prowadzonej obecnie modernizacji na 77-kilometrowej linii Katowice – Kraków wchodzi degradacja do roli przystanków czterech stacji: Jaworzno Ciężkowice, Balin, Dulowa i Rudawa. To oznacza, że między Katowicami a Krakowem liczba punktów umożliwiających wyprzedzanie szybszych pociągów przez pociągi wolniejsze zmniejszy się z dziesięciu do sześciu. A wszystko to w sytuacji, gdy linia Katowice – Kraków zawsze cechowała się bardzo dużym ruchem pociągów, który po modernizacji może się jeszcze zwiększyć.

Szaleni obciążona linia

W 2009 r. ówczesny prezes PKP PLK Zbigniew Szafranski nazwał ciąg Kraków – Katowice „szaleni obciążoną linią”. Przed modernizacją kursowały nią ekspresy bez postojów po drodze, pociągi pociągów pociągów regionalne (przyspieszone i zatrzymujące się na wszystkich stacjach). Jednocześnie linia stanowi wschodni wylot z Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego oraz obsługuje leżące wzdłuż niej zakłady (elektrownię Siersza, rafinerię Orlen Południe, cementownię Górka i kopalnie kruszyw w rejonie Krzeszowic), przez co nawet w czasie realizacji prac charakteryzuje się bardzo intensywnym ruchem towarowym.

Na linii łączącej stolicę województwa małopolskiego i śląskiego można spodziewać się znaczącego wzrostu natężenia ruchu – samorząd województwa małopolskiego już zapowiada uruchomienie szybkiej kolei aglomeracyjnej na odcinku od Krakowa do Trzebini. To ogólny trend, że linie po modernizacji przyciągają przewoźników.

– *Zawsze konieczna jest ocena, w jakim stopniu lepsza jakość infrastruktury przełoży się na decyzje organizatorów przewozów i przewoźników o uruchomieniu nowych połączeń* – podkreśla dr inż. Andrzej Massel, zastępca dyrektora Instytutu Kolejnictwa. – *Przy projektowaniu układów torowych na linii przewidzianej do modernizacji należy uwzględnić rezerwy przepustowości, zwłaszcza na odcinkach w obszarze ciężenia dużych aglomeracji miejskich.*

Bryndza przelotem wieków

Ciąg Kraków – Katowice to linia na styku dwóch aglomeracji, więc problemy wynikające ze zmniejszenia liczby punktów umożliwiających wyprzedzanie pociągów mogą dać tu o sobie znać z jeszcze większą siłą niż w przypadku innych linii, na których modernizację również obejmowały przekształcanie stacji w przystanki.

Na obsługiwany przez PKP Intercity, Przewozy Regionalne, Koleje Dolnośląskie oraz przewoźników towarowych odcinku z Wrocławia do Rawicza podczas przebudowy zdegradowane zostały dwie sąsiednie stacje Szewce i Pęgów, w efekcie czego na wylocie z Wrocławia powstał liczący 17 km odcinek bez punktu umożliwiającego wyprzedzanie się pociągów. Problem potęgują zubożone podczas modernizacji układy torowe trzech kolejnych stacji Oborniki Śląskie, Skokowa i Zmigród, na których tory dodatkowe do

Wyprzedzić problem

Przebudowywanie stacji w przystanki – błąd spółki PKP Polskie Linie Kolejowe uparcie powielany przy modernizowaniu kolejnych magistral



• Październik 2017 r., prowadzona w ramach modernizacji linii Kraków – Katowice przebudowa stacji Rudawa w przystanek: widoczne znikanie układu torowego umożliwiającego przepuszczanie szybszych pociągów przez wolniejsze składy.

przepuszczania szybszych pociągów przez wolniejsze zostały zachowane tylko dla jednego kierunku.

– *Zmniejszanie liczby torów dodatkowych na stacjach i degradacja stacji w przystanki, także na tych niewłaściwych odcinkach przy aglomeracjach, w dużej części wynika z przyjmowania danych do projektów z okresu „bryndzy” przelotu XX i XXI wieku. Nikt nie przewidywał wzrostu ruchu, lecz dalsze spadki* – mówi prezes Kolei Dolnośląskich Piotr Rachwalski, ilustrując to przykładem 65-kilometrowej linii Legnica – Wrocław, na której w ramach modernizacji zdegradowane zostały stacje Szczedrzykowice i Środa Śląska: – *W 2000 r., gdy powstawał projekt modernizacji, z Legnicy do Wrocławia kursowało dziesięć pociągów regionalnych, a obecnie kursuje ich 26.*

Modernizacja, czyli degradacja

– *Kwestia planowania inwestycji jest nadal daleka od ideału, ale przynajmniej czasem pyta się nas, przewoźników o założenia na etapie studiów wykonalności* – mówi Rachwalski. – *Niestety zwykle nie wiemy, które wnioski zostaną uwzględnione, i często dopiero patrząc na prace w terenie dowiadujemy się, jakie rozwiązania przyjęto.*

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe wciąż ma problem z wyciąganiem wniosków z wcześniej popełnionych błędów. Na zachodnim wylocie ze stolicy, wskutek zdegradowania w latach 90. stacji Płochocin i Leonów, bardzo szybko dały o sobie znać problemy z przepustowością. Mimo to podczas realizowanej na przelomie XX i XXI wieku przebudowy wschodniego wylotu z

Warszawy zdegradowano stację Kotuń, przez co powstał rozciągający się od Mrozów po Siedlce 34-kilometrowy odcinek bez żadnego punktu umożliwiającego przepuszczanie się pociągów. To najdłuższy taki odcinek na wszystkich zmodernizowanych magistralach. Wcale nie jest on jedynym problemem ciągu Warszawa – Siedlce.

– *Przy modernizacji tej linii stacja Dębe Wielkie została zastąpiona przystankiem. W efekcie powstał szlak Sulejówek Miłosna – Mińsk Mazowiecki o długości 19 km, na którym brak możliwości wyprzedzania pociągów podmiejskich przez pociągi dalekobieżne* – mówi Andrzej Massel. – *Sytuację pogarsza fakt, że wyposażona w tylko jeden tor dodatkowy stacja Sulejówek Miłosna pełni funkcję stacji, na której kończą bieg pociągi SKM kursujące z częstotliwością 30 min. Z tego powodu na całym odcinku Warszawa Rembertów – Mińsk Mazowiecki nie ma praktycznej możliwości wyprzedzania pociągów.*

W kwietniu 2015 r. spółka PKP PLK ogłosiła, że zamierza przebudować przystanek Wielkie z powrotem na stację. Aktualnie jednak nie jest to już takie pewne: – *Zakres prac na odcinku Warszawa Rembertów – Mińsk Mazowiecki zostanie opracowany na podstawie wyników analiz i symulacji, które uwzględnią przeniesienie pociągów relacji Warszawa – Lublin na trasę przez Otwock, co znacząco ograniczy ruch dalekobieżny na rozpatrywanym odcinku* – mówi Łukasz Kwasiborski z PKP PLK. I dodaje: – *Nie możemy w tej chwili podać konkretnego terminu realizacji tej inwestycji.*

KAROL TRAMMER

Wypadek, do którego doszło pod koniec wakacji na stacji w Smętowie Granicznym, rozpoczął serię niebezpiecznych sytuacji na polskiej sieci kolejowej.

Przypomnijmy, 30 sierpnia 2017 r. chwilę przed godz. 22.00 na stacji Smętowo pociąg TLK „Pogoria” relacji Gdynia – Bielsko-Biała miał zostać przepuszczony przez skład towarowy spółki STK, który jednak wyjechał z toru bocznego na tor główny, gdy właśnie nadjeżdżał nim pociąg pasażerski. Skutkiem zderzenia było wykolejenie się lokomotywy i siedmiu z 11 wagonów pociągu „Pogoria”, a także uszkodzenie infrastruktury stacji: 400 metrów toru i dwóch rozjazdów. Rannych w wypadku zostało 28 osób.

Nie wiadomo dlaczego

Dwa tygodnie po wypadku w Smętowie Granicznym, 14 września 2017 r. około godz. 22.00 na linii Gdańsk Główny – Gdynia Główna, na wysokości przystanku Gdynia Wzgórze Świętego Maksymiliana, drezyna motorowa spółki PKP Polskie Linie Kolejowe uderzyła w tył stojącego pociągu towarowego przewożącego kontenery, który oczekiwał sygnału zezwalającego na wjazd na stację Gdynia Główna. Rannych w tym wypadku zostało trzech pracowników torowych jadących drezyną.

18 września 2017 r. około godz. 15.15 na stacji Kobylnica między Poznaniem i Gniezmem pociąg TLK „Podlasiak” relacji Szczecin – Suwałki zderzył się z pociągiem roboczym firmy Torpol. W efekcie zderzenia wykołowała się lokomotywa i jeden wagon składu TLK. W wypadku ucierpiało 11 osób. – *Ze wstępnych ustaleń wynika, że pociąg pasażerski jechał zgodnie z podanymi sygnałami wolnej drogi. Nie wiadomo dlaczego na jego tor z bocznego toru wjechał pociąg roboczy* – powiedział tuż po wypadku Mirosław Siemieniec, rzecznik prasowy PKP PLK.

Skutkiem wypadku w Kobylnicy było zablokowanie najbardziej obciążonego z wylotów z węzła poznańskiego, na którym obecnie skupia się ruch nie tylko w kierunku Gniezna, Bydgoszczy, Torunia, Trójmiasta i Olsztyna, ale także w kierunku Warszawy w związku z wytyczeniem tędy objazdu linii Poznań – Warszawa nieprzejezdnej z powodu prac modernizacyjnych.

Sygnal wciąż zastępczy

22 września 2017 r. doszło do dwóch wypadków: około godz. 5.00 w Gliwicach skład towarowy spółki Lotos Kolej najechał na tył stojącego pociągu PKP Cargo, a około godz. 20.00 na stacji Wałbrzych Miasto wykołowała się lokomotywa PKP Cargo przy, jak się nieoficjalnie dowiadujemy, jeździe po otrzymaniu na semaforze białego migającego światła. To sygnal zastępczy, który uprawnia do jazdy, choć jako niezabezpieczony przez urządzenia sterowania ruchem nie gwarantuje bezpieczeństwa. Przypomnijmy, że ponad rok temu, w sierpniu 2016 r., Urząd Transportu Kolejowego ogłosił na swojej stronie internetowej, że „walczy z nagminną jazdą na sygnal zastępczy”.

Kolejne wykolejenie miało miejsce 7 października 2017 r. po godz. 21.00 na stacji

• Zderzenie pociągu TLK „Podlasiak” i pojazdu roboczego na podpoznańskiej stacji Kobylnica, 18 września 2017 r.



Ignorowane sygnaly

Pasmo niebezpiecznych zdarzeń na polskiej sieci kolejowej

Fot. OSP Swatędz

Subkowy na odcinku Tczew – Laskowice Pomorskie. Z szyn wypadły tu dwa wagony pociągu TLK „Pogoria” relacji Gdynia – Bielsko-Biała. Jak poinformowało PKP Intercity, w wypadku nikt nie ucierpiało.

Następnego dnia – 8 października 2017 r., około godz. 8.00 – na stacji Stawy na granicy Ryk i Dębina doszło do wykolejenia sześciu wagonów pociągu towarowego wiozącego węgiel z kopalni Bogdanka do elektrowni Kozienice. Po tym zdarzeniu linia Łuków – Dęblin była przez kilkanaście godzin nieprzejezdna, tym samym sparaliżowany został objazd dla pociągów dowożących węgiel do Kozienic, biegnącej linią Łuków – Dęblin z powodu wstrzymania ruchu na modernizowanej linii Lublin – Warszawa.

Niewiele brakowało

17 października 2017 r. około godz. 12.30 na stacji Worowo, leżącej na jednotorowej linii Szczecin – Trójmiasto, pociąg TLK „Rybak” relacji Szczecin – Białystok miał zgodnie z rozkładem jazdy przepuścić jadący z naprzeciwka pociąg TLK „Gryf” relacji Olsztyn – Szczecin. Z niejasnych przyczyn pociąg „Rybak” przejechał jednak semafor wskazujący sygnał „stój” i zaczął opuszczać stację w momencie, gdy wjeżdżał na nią już pociąg „Gryf”. Dyżurny ruchu stacji Worowo użył funkcji radio-stop, która uruchamia hamowanie wszystkich pociągów znajdujących się w zasięgu urządzenia nadającego sygnał. Pociągi zatrzymały się kilkadziesiąt metrów od siebie – w pobliżu miejsca, gdzie torry stacyjne łączą się w szlak jednotorowy. Bardzo niewiele brakowało do zderzenia się pociągów na głowicy stacji: wbicia się lokomotywy jadącego na wprost

pociągu „Rybak” w wagony zjeżdżającego na boczny tor pociągu „Gryf”.

Dzień po incydencie na stacji Worowo Urząd Transportu Kolejowego poinformował o „gwałtownym wzroście liczby zdarzeń polegających na pominięciu semafora wskazującego sygnał »stój«”. Jak wskazuje urząd, w bieżącym roku – w okresie od 1 stycznia do 20 września 2017 r. – odnotowanych zostało na polskiej sieci już 67 przypadków zignorowania sygnału „stój”. Dla porównania, w całym 2012 r. takich sytuacji stwierdzono 33, w 2013 r. – 37, w 2014 r. – 68, w 2015 r. – 74, a w 2016 r. – 78. – *W szczególności problem ten dotyczy maszynistów, więc kładziemy nacisk na ich właściwe wykształcenie, egzaminowanie, stan psychofizyczny oraz właściwą koncentrację* – powiedział szef UTK Ignacy Góra. Według urzędu, zignorowanie sygnału „stój” miało miejsce nie tylko w Worowie, ale było też przyczyną wypadków w Kobylnicy i Smętowie Granicznym.

– *Rzeczywiście liczba tych przypadków jest duża. Tym bardziej naciskamy na dogłębne wyjaśnienie ich przyczyn. A mogą być one różne: luki w szkoleniach, przemęczenie wynikające z nadgodzin, pracy na wielu etatach czy prowadzenia pociągów przez emerytów* – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” szef Związku Zawodowego Maszynistów Leszek Miętek. – *Spółki kolejowe swoje przewagi konkurencyjne budują na oszczędnościach, które niestety dotyczą także bezpieczeństwa. Gdy jednak dochodzi do wypadku, to winny okazuje się tylko maszynista lub dyżurny ruchu, a ich przełożeni chowają głowy w piasek.*

KAROL TRAMMER

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Uznane i nieuznane

Są zabytki uznane za zabytki, i zabytki za zabytki nieuznane. Do drugich należy wiadukt dawnej szerokotorowej kolei do Kalisza. Ma lat 115, znajduje się w Warszawie w miejscu ustronnym. Zabytki uznane są fetowane, mają swe drugie życie po życiu, są opatrzone tablicami informacyjnymi, konserwowane. Te nieuznane zakompleksione drzemią wśród krzaków, lecz – tajemnicze – przyciągają młodszych i starszych włóczykijów i odkrywców.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Magurka”

Katowice – Bielsko-Biała Główna

Pociąg Kolei Śląskich „Magurka” kursuje z Katowic do Bielska-Białej – to jedno z kilku połączeń przyspieszonych łączących oba te miasta. Bielsko-Biała leży u stóp szczytów Beskidu Śląskiego i Beskidu Małego.

Magurka Wilkowska, bo tak brzmi pełna nazwa góry-patronki pociągu, wznosi się 909 m n.p.m. i jest czwartym szczytem Beskidu Małego.

Magurka to jeden ze szczytów dobrze widocznych z Bielska-Białej. Magurka nie pozostaje dłużna i oferuje piękny widok na Bielsko-Białą. Z białskiej dzielnicy Straconka na Magurkę prowadzi zielony szlak turystyczny – ruszając nim z końcowego przystanku autobusu miejskiej linii 11, szczyt można osiągnąć w niespełną półtorej godziny.

Na Magurce czeka na turystów schronisko górskie PTTK, kaplica oraz ośrodek narciarstwa biegowego z tarasem widokowym. Na zachód od Magurki Wilkowskiej znajduje się Brama Wilkowska, która oddziela Beskid Mały od Beskidu Śląskiego. Przesmykiem tym – zamykającym od południa obszar miasta Bielsko-Biała – przeciska się rzeka Biała, dwie szosy, droga ekspresowa oraz linia kolejowa z Bielska-Białej do Żywca.

WSIAŚĆ DO POCIĄGU BYLE JAKIEGO

*Pospieszny pociąg ósma dwie,
do ciebie wkrótce dowiezie mnie
Turkocą koła aż się serce naprzód rwie,
pośpieszny pociąg ósma dwie
Mijane stacje na pamięć znam
i świat za oknem jakby wciąż był taki sam
Więc choć to wszystko przybliży nas
to mnie w przedziale dłuży się okropnie czas*

Krzysztof Krawczyk

„Pospieszny pociąg ósma dwie”

słowa: Adam Jarek, album: „Country na drogę”, 1991

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Z chwilą kiedy rusza niepozorna, ale niewątpliwie mocna lokomotywa, rozpoczyna się prawdziwie karkołomna część drogi, nagle i uporczywie wspinanie się pod górę, nie mające, zdawałoby się, końca. Bo stacja Landquart leży stosunkowo jeszcze nie bardzo wysoko, ale od niej jedzie się już dziką, uciążliwą drogą skalną, naprawdę w górę. Hans Castorp – tak się ów człowiek nazywał – siedział sam w ciasnym przedziale, którego wyściełane ławki pokryte były szarym materiałem (...) Obok niego na ławce leżała książka zatytułowana *Ocean steamships*, do której na początku podróży zaglądał od czasu do czasu; ale teraz leżała porzucona, a wpadający do przedziału oddech ciężko sapiącej lokomotywy posypywał jej okładkę czarnym pyłem węglowym.”

Thomas Mann*, „Czarodziejska góra”

*Urodzony w 1875 r. w Lubece niemiecki prozaik i eseista. Zmarł w 1955 r. w Zurychu. Laureat literackiej Nagrody Nobla w 1929 r.

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

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 otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 3,00 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.