

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

Prywatyzacja pod napięciem

Jeszcze w tym roku
sprzedany zostanie
monopol na zasilanie
zelektryfikowanych
linii kolejowych



Warszawa – Lublin: kolejna modernizacja bez pociągów?

MODERNIZACJE Nadchodzi modernizacja kolejnej linii kolejowej wybiegającej z Warszawy: w 2017 r. mają się rozpocząć prace modernizacyjne na ciągu łączącym Warszawę z Lublinem.

Zakres robót przewiduje między innymi podniesienie maksymalnej prędkości pociągów do 160 km/h, budowę drugiego toru na liczącym 26 km jednotorowym odcinku Otwock – Pilawa, instalację komputerowego systemu sterowania ruchem kolejowym, przebudowę stacji i przystanków, modernizację przejazdów czy budowę wiaduktów. Zgodnie z planem realizacji inwestycji, całość prac na liczącym 147 km odcinku z Otwocka do Lublina ma zostać wykonana do 2020 r.

Jak nieoficjalnie dowiedział się dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe coraz mocniej forsuje koncepcję prowadzenia modernizacji ciągu Warszawa – Lublin przy całkowicie wstrzymanym ruchu pociągów na wybranych odcinkach.

Podobny sposób został przyjęty podczas aktualnie prowadzonej modernizacji ciągu Warszawa – Białystok, gdzie na 50-kilometrowym odcinku między Tłuszczem a Małkonią ruch pociągów został zupełnie wstrzymany. W efekcie pasażerowie podróżujący zarówno w ruchu regionalnym, jak i dalekobieżnym przewożeni są autobusami. Wszystko przez to, że przed zamknięciem kluczowego odcinka linii Warszawa – Białystok nie przygotowano dla pociągów żadnych ciągów objazdowych.



W przypadku trasy Warszawa – Lublin ma być inaczej. Aktualnie prowadzone są już prace torowe między Łukowem a Parczewem. Ten nieczynny odcinek ma stać się bowiem fragmentem ciągu objazdowego. W wyniku wymiany szyn, oczyszczenia i uzupełnienia tłuczni, wymiany podkładów oraz remontu mostów na liczącym 53 km odcinku możliwe będzie osiągnięcie prędkości 120 km/h.

Objazd z Warszawy do Lublina ma zostać poprowadzony przez Mińsk Mazowiecki, Siedlce, Łuków, Parczew i Lubartów, a więc w dużej części zmodernizowaną magistralą E20, następnie remontowanym obecnie odcinkiem Łuków – Parczew oraz zmodernizowaną już linią Parczew – Lublin. Ciąg objazdowy ma liczyć w sumie 231 km, podczas gdy długość tradycyjnej trasy z Warszawy do Lublina przez Dęblin wynosi 175 km.

Wadą ciągu objazdowego jest to, że 108-kilometrowy odcinek między Łukowem a Lublinem jest jednotorowy, a także niezelektryfikowany, co wymusza zmianę lokomotywy i postoje przy mijaniu się pociągów.

Początkowo zakładano, że udrożnienie odcinka Łuków – Parczew służyć będzie jedynie pociągom towarowym. Dotychczas w spółce PKP PLK planowano, by ruch pociągów pasażerskich z pewnymi ograniczeniami prowadzić modernizowaną linią, a na objazdy skierować jedynie składy towarowe. Coraz silniej forsowana koncepcja mówi jednak o tym, by objazdy wytyczyć dla pociągów towarowych oraz pasażerskich w ruchu dalekobieżnym, a na torach objętych pracami modernizacyjnymi pozostawić jedynie pociągi regionalne, które na odcinkach całkowicie wyłączonych z ruchu będą zastępowane autobusami.

Oparcie się na koncepcji zakładającej skierowanie pociągów dalekobieżnych Warszawa – Lublin ciągiem objazdowym przez Siedlce, Łuków i Lubartów będzie jednak oznaczać, że leżące na tradycyjnej trasie miasta, jak Puławy czy Dęblin, zostaną odcięte od połączeń. ●

Spółka PKP Intercity jak pies ogrodnika



TABOR Wracamy do sprawy niszczących elektrycznych zespołów trakcyjnych ED74 spółki PKP Intercity. Przypomnijmy: okresowe naprawy rewizyjne większości jednostek serii ED74 nie zostały wykonane w wymaganym terminie – kolejne przetargi na przeprowadzenie napraw, ogłoszone w lutym i czerwcu 2014 r., zostały przez PKP Intercity anulowane. W efekcie osiem z 14 składów ED74 zamiast wozić pasażerów, od kilkunastu miesięcy stoi bezużytecznie na stacji Kraków Prokocim Towarowy.

Jak się dowiedzieliśmy, chęć zagospodarowania składów ED74 wyraziły Koleje Dolnośląskie. Udało nam się potwierdzić tę informację: – W styczniu 2015 r. wystąpiliśmy do PKP Intercity z zapytaniem o możliwość dzierżawy trzech sztuk zespołów trakcyjnych serii ED74 – mówi magazynowi „Z Biegiem Szyn” Justyna Stachniewicz z Kolei Dolnośląskich. – Wypożyczone jednostki miały być użyte do obsługi linii Wrocław – Legnica – Bolesławiec – Węgliniec, wykonując dodatkowe połączenia, jak również zastępując składy Impuls w czasie ich przeglądów u producenta.

Powyższych planów nie udało się jednak zrealizować, gdyż spółka PKP Intercity odrzuciła propozycję przewoźnika z Dolnego Śląska. – PKP Intercity odmówiło wynajmu jednostek, wskazując na trudną sytuację taborową – mówi Justyna Stachniewicz. – Nadal jesteśmy zainteresowani dzierżawą zespołów ED74, dopuszczając opcję wykonywania na swój koszt napraw rewizyjnych tego taboru.

O sprawę zapytaliśmy również w PKP Intercity. Z informacji otrzymanych od tego przewoźnika wynika, że kwestia udostępnienia zespołów trakcyjnych ED74 ugrzęzła na etapie analiz: – Obecnie analizujemy, jak taka ewentualna współpraca wpłynęłaby na naszą docelową strukturę taborową i potrzeby ramowego rozkładu jazdy – stwierdza Marta Ziemska z biura prasowego PKP Intercity prawie pół roku po tym jak jej spółka odmówiła Kolejom Dolnośląskim wypożyczenia składów ED74. ●





Arriva widocznie niemiecka

PRZEKSZTAŁCENIA Logo przewoźnika Arriva – obsługującego połączenia kolejowe w województwie kujawsko-pomorskim – zostało lekko zmodyfikowane. Dotychczasowy znak firmowy uzupełniono napisem „a DB company”. Tym samym wyeksponowany został fakt powiązań spółki Arriva z kolejami niemieckimi.

Zmiana logo jest echem wielkiej transakcji z 2010 r., kiedy to koncern Deutsche Bahn za 2,8 mld euro kupił 100% udziałów w brytyjskiej firmie Arriva. Spółka realizuje połączenia kolejowe i autobusowe w 14 krajach Europy: od Włoch po Szwecję. Na polskich torach Arriva działa od grudnia 2007 r. po wygraniu przetargu samorządu województwa kujawsko-pomorskiego na realizację przewozów kolejowych.

Należąca do Deutsche Bahn firma obsługuje na polskim rynku też lokalne i międzymiastowe połączenia autobusowe – do Arrivy należy bowiem 10 dawnych przedsiębiorstw PKS z Kujaw, Mazur, Opolszczyzny, Podkarpacia, Podlasia i Pomorza Zachodniego. Arriva działa poza tym w segmencie transportu miejskiego – w Elblągu i Grudziądzu na zlecenie władz miejskich wykonuje przewozy na części linii autobusowych, w Tezewie jest natomiast właścicielem Zakładu Komunikacji Miejskiej.

Logo Arrivy zostało uzupełnione napisem „a DB company” nie tylko na pociągach i autobusach w Polsce, lecz także w innych krajach, w których firma prowadzi działalność. Ogółem w całej Europie Arriva zatrudnia 55 tys. osób, z czego w dwóch spółkach działających na polskim rynku – Arriva Rail Polska i Arriva Bus Transport Polska – pracuje 1,5 tys. osób. ●

Pułapki w rozkładach Kolei Mazowieckich

INFORMACJA PASAŻERSKA W tabelach z rozkładami jazdy, ważnych w okresie od 26 kwietnia do 13 czerwca 2015 r., prezentowanych na stronie internetowej Kolei Mazowieckich, zamieszczono błędne informacje.

Mazowiecki przewoźnik przykładowo informuje pasażerów o pociągu-widmo w relacji Mińsk Mazowiecki (odjazd o godz. 17.27) – Warszawa Zachodnia (przyjazd o godz. 18.25), wpisanym z adnotacją „kursuje w niedziele”. W rzeczywistości takie połączenie w ogóle nie funkcjonuje. Dodajmy, że zgodnie ze stanem faktycznym nie występuje ono w rozkładach jazdy spółki PKP Polskie Linie Kolejowe wywieszonych na stacjach oraz dostępnych na stronie www.plk-sa.pl.

Ponadto w tabelach Kolei Mazowieckich obowiązujących do 26 kwietnia 2015 r. nie pojawiła się informacja o tym, że pociągi relacji Warszawa Zachodnia (odjazd o godz. 20.30) – Dęblin (przyjazd o godz. 22.50) oraz Warszawa Zachodnia (odjazd o godz. 21.35) – Piława (przyjazd o godz. 22.57) w dniu 2 maja 2015 r. będą kursowały przez Warszawę Centralną, z pominięciem przystanków na podmiejskiej nitce linii średnicowej. Informacja o zmienionej trasie od początku była natomiast umieszczona w rozkładzie jazdy spółki PKP PLK. ●

PKP Intercity przeprósi się z małymi miastami?

POŁĄCZENIA W minionych latach spółka PKP Intercity usunęła z rozkładów jazdy postoje w niektórych mniejszych miastach. Tylko na terenie województwa mazowieckiego w grudniu 2014 r. składy TLK przestały zatrzymywać się na stacjach Mrozy i Nasielsk. Rok wcześniej, w grudniu 2013 r., postoje straciły stacje Szydłowiec i Nowy Dwór Mazowiecki.

Wszystko jednak wskazuje na to, że wkrótce mieszkańcy mniejszych ośrodków odczują efekty zmiany podejścia do wyznaczania postojów pociągów dalekobieżnych. Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do materiałów z prac nad rozkładem jazdy, który wejdzie w życie 13 grudnia 2015 r. Jak wynika z tych dokumentów, przewidywane jest dogęszczenie postojów – pociągi TLK i InterCity przystaną w niektórych z mniejszych miast, przez które jak na razie składy dalekobieżne przejeżdżają bez zatrzymania.

Na Mazowszu postoje pociągów dalekobieżnych mają odzyskać stacje Nasielsk i Nowy Dwór Mazowiecki. Na obecnym etapie prac nad rozkładem jazdy planuje się też, by w połowie grudnia 2015 r. dostęp do pociągów dalekobieżnych uzyskały mniejsze miasta leżące również w innych regionach: liczący 10 tys. mieszkańców Ozimek na Opolszczyźnie, pomorski Pelplin (8 tys. mieszkańców), Piotrków Kujawski (4 tys.), podlódzki Stryków (4 tys.) oraz położony w województwie warmińsko-mazurskim Susz (6 tys.).

– Liczne badania dowodzą, że możliwość skorzystania z bezpośredniego połączenia komunikacyjnego do wyższego w hierarchii o jeden lub kilka poziomów ośrodka miejskiego jest ważnym czynnikiem w podejmowaniu decyzji o zamieszkaniu, ulokowaniu działalności gospodarczej czy pobycie turystycznym – mówi prof. Krystian Heffner z Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, dodając, że większa dostępność utrwala kapitał ludzki mniejszych ośrodków: – Aktywniejsi członkowie lokalnej społeczności, chcący uczestniczyć w kursach, konferencjach, spotkaniach biznesowych czy wydarzeniach kulturalnych nie muszą dążyć do trwałego przemieszczenia się do dużego ośrodka miejskiego. Mogą bowiem, korzystając z dostępnych połączeń, brać udział w ważnych działaniach i inicjatywach.

Pociągi kategorii TLK i InterCity mają też otrzymać nowe postoje na stacjach położonych nawet na obszarach wiejskich – w Dolicach i Grzmiącej na Pomorzu Zachodnim czy w Iłowie między Mławą a Działdowem. Jednocześnie też planowane jest wprowadzenie nowych postojów wokół największych metropolii: w miastach satelickich, które, choć liczą po kilkadziesiąt tysięcy mieszkańców, nie były dotychczas obsługiwane przez PKP Intercity. Pociągi spółki mają zacząć zatrzymywać się na przystanku Będzin Miasto w tym 59-tysięcznym ośrodku Zagłębia Dąbrowskiego, a także w graniczącej z Gdynią Rumi (47 tys. mieszkańców) i w podpoznańskim Swarzędzu (31 tys.).

Zdaniem prof. Krystiana Heffnera, teraz należy dążyć do ustabilizowania siatki postojów pociągów dalekobieżnych, tak by utrwaliła się w świadomości podróżnych: – Nieustanne manipulowanie miejscami, w których pociągi się zatrzymują lub nie zatrzymują, prowadzi w prostej linii do wyeliminowania przez pasażerów takich przystanków jako ewentualnych początków lub zakończeń podróży. ●

Odlot Celejewskiego

Bilans Marcina Celejewskiego w PKP Intercity to spadek liczby pasażerów o 25%

W połowie 2012 r. szef Grupy PKP Jakub Karnowski ściągnął do zarządu PKP Intercity Marcina Celejewskiego. – *Przyjeliśmy do spółki PKP Intercity osobę, która poprzednio pracowała w liniach lotniczych Qatar Airways – mówił Karnowski. – Po to, żeby wprowadziła w PKP Intercity zasady, aby klient był potraktowany jak klient, a nie jak pasażer, żeby było wi-fi i żeby wprowadzić te wszystkie zasady, które przybliżą Intercity do tego, jak funkcjonuje normalna kolej.*

Znikający pasażerowie

Marcin Celejewski – poprzednio związany z liniami lotniczymi Qatar Airways i LOT – karierę w PKP Intercity zaczął w sierpniu 2012 r. od objęcia stanowiska członka zarządu ds. handlowych, odpowiedzialnego za sieć połączeń, taryfę biletową, promocje i sprzedaż biletów. Celejewski swoje rządy rozpoczął od likwidacji popularnych ofert promocyjnych: bardzo tanich biletów „Last Minute” dostępnych 30 min. przed odjazdem na słabiej wykorzystywanych odcinkach, zniżki „Max-26” dającej 26-procentowy upust młodym pasażerom czy „Biletów Rewelacyjnych” oferowanych na trasach z silną konkurencją innych przewoźników kolejowych czy drogowych.

W miejsce tych promocji, dopasowanych do specyfiki poszczególnych relacji, wprowadzono ofertę „Wcześniej”, dającą 10% zniżki pasażerom kupującym bilet co najmniej tydzień przed podróżą – a więc niewielkiej grupie podróżnych, która jest w stanie z dużym wyprzedzeniem zdecydować się nie tylko na konkretny dzień podróży, ale wręcz na konkretną godzinę odjazdu.

Efektem posunięć Celejewskiego był ponad 10-procentowy spadek rocznej liczby podróżujących pociągami PKP Intercity – z 35,2 mln w 2012 r. do 30,7 mln w 2013 r. (jednocześnie strata spółki wzrosła ponad czterokrotnie: z 20,1 mln za 2012 r. do 87,2 mln za 2013 r.).

Gdy na jaw wyszły pogarszające się wyniki za 2013 r., Celejewski otrzymał propozycję... awansu. Obejmując pod koniec stycznia 2014 r. stanowisko prezesa PKP Intercity, zapowiedział: – *Postanowiliśmy przyspieszyć początek procesu odzyskiwania pasażerów.*

To jednak nie mogło się udać. Bowiem już w marcu 2014 r. spółka przeprowadziła duże cięcia sieci połączeń, które dotknęły zarówno mniejsze miasta, jak i główne trasy między aglomeracjami. W efekcie liczba pasażerów wciąż spadała. W 2014 r. PKP Intercity przewiozło 25,5 mln pasażerów – oznacza to, że w ciągu zaledwie dwóch lat odeszła od przewoźnika ponad jedna czwarta pasażerów.

Strategiczny członek zarządu

Wcale jednak to nie spadek liczby pasażerów spowodował zmiany w



• **Koniec kolejowej przygody. Marcin Celejewski wrócił do linii lotniczych LOT.**

kierownictwie spółki PKP Intercity, do których doszło w styczniu 2015 r.: – *Teraz nasz przewoźnik staje przed ważnym wyzwaniem, jakim jest proces prywatyzacyjny. Chcemy, aby spółka została do tego procesu jak najlepiej przygotowana, stąd zmiana na stanowisku prezesa – uzasadnił zmiany Jakub Karnowski i poinformował, że na czele PKP Intercity stanie Jacek Leonkiewicz, wcześniej odpowiadający w centrali PKP S.A. za sprawę prywatyzacji.*

Marcin Celejewski, choć stracił fotel prezesa, nie opuścił jednak zarządu PKP Intercity. Objął stworzone specjalnie dla niego stanowisko członka zarządu ds. projektów strategicznych. „Marcin Celejewski będzie odpowiadał między innymi za relacje z najważniejszymi kontrahentami, do których należą Alstom, Pesa, Newag oraz Stadler” – poinformowało biuro prasowe PKP S.A.

Tyle że Celejewski, obejmując nowe stanowisko w kierownictwie PKP Intercity, już rozglądał się za innym miejscem pracy. Gdy więc niespełna dwa miesiące później, 9 marca 2015 r., Polskie Linie Lotnicze LOT ogłosiły wszczęcie postępowania kwalifikacyjnego na członka zarządu, Celejewski zgłosił swoją kandydaturę. Skutecznie – 9 kwietnia 2015 r. ogłoszono, że stanowisko członka zarządu PLL LOT ds. handlowych otrzymał Marcin Celejewski. Powrócił tym samym do branży lotniczej.

„Business intelligence”

Bilans kolejowej przygody Marcina Celejewskiego to nie tylko spadek liczby pasażerów PKP Intercity o ponad jedną czwartą, ale również problemy z realizacją

najważniejszych celów. Jednym z głównych zadań spoczywających na Celejewskim było wprowadzenie dynamicznego systemu sprzedaży, który miał automatycznie dostosowywać ceny biletów do popytu na konkretne połączenia. Przetarg na wdrożenie systemu ogłoszono w listopadzie 2013 r. właściwie tylko po to, by w marcu 2014 r. go unieważnić. Ostatecznie skończyło się na ręcznie sterowanej metodzie opartej na małych pulach tańszych biletów wyczerpujących się nawet przy niewielkim zainteresowaniu danym połączeniem. Mimo to Celejewski próbował robić dobrą minę do złej gry: – *Rozwiązanie, które wdraża PKP Intercity wyprzedza europejskie standardy. Stoi za nim prawdziwy business intelligence.*

Ostatecznie wdrożenie protezy dynamicznego systemu sprzedaży w listopadzie 2014 r. skończyło się kilkudniową awarią, w czasie której nie dało się kupić biletów ani w kasach, ani przez internet, a konduktorzy jak przed laty wypisywali bilety na papierowych bloczkach. Choć po biletowym zamieszaniu pracę stracił członek zarządu PKP Intercity Paweł Hordyński, to Celejewski zachował swoje stanowisko.

650 zł Celejewskiego

Choć Marcina Celejewskiego ściągnięto do PKP Intercity po to, „żeby było wi-fi”, to temat zapewnienia dostępu do internetu w pociągach okazał się jego kolejną piętą achillesową. Żadnego z etapów tego projektu nie udało się wdrożyć w terminie – poza oblepieniem reklamami operatora T-Mobile całych wagonów wraz z oknami.

Szef Grupy PKP za największy sukces Celejewskiego uważa inaugurację *Pendolino*: – *Wykonał najważniejsze zadanie jakim było wprowadzenie na polskie tory pociągów Express InterCity Premium – mówi Karnowski. Przypomnijmy, że uruchomienie pociągów *Pendolino* poprzedzone było rozgrywanym za pośrednictwem mediów konfliktem zarządu PKP Intercity z producentem składów, koncernem Alstom. Następnie na części tras pociągi *Pendolino* otrzymały czasy przejazdu dłuższe niż składy wagonowe prowadzone lokomotywami EP09, wyprodukowanymi na przełomie lat 80. i 90. W końcu wejście *Pendolino* wiązało się z wprowadzeniem kuriozalnej dopłaty za chęć zakupu biletu w pociągu *Pendolino*, wynoszącej 650 zł (nie minął miesiąc od odejścia Celejewskiego z PKP Intercity, a dopłatę obniżono do 130 zł).*

Jak poinformowało biuro prasowe Polskich Linii Lotniczych LOT, do obowiązków Marcina Celejewskiego w nowym miejscu pracy należy „budowanie długoterminowej strategii handlowej, a także dalszy rozwój kanałów sprzedaży i dystrybucji w Polsce oraz na świecie”.

Karol Trammer

Niebezpieczna manipulacja

Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych mówi o rosnącej liczbie niebezpiecznych zdarzeń, a spółka PKP PLK chwali się, że bezpieczeństwo ruchu kolejowego osiągnęło rekordowo wysoki poziom. Jak manipuluje się statystykami?

Jest 17 października 2014 r., minęła godz. 16.00, stacja Kalety. Na semaforze pojawia się sygnał zezwalający na jazdę. Pociąg pasażerski Kolei Śląskich relacji Katowice – Lubliniec rusza. Skład rozpędzając się, zaczyna pokonywać długi łuk linii kolejowej. W tym momencie maszynista spostrzega przednie reflektory stojącego na tym samym torze pociągu towarowego. Widząc to, rozpoczyna hamowanie. Elektryczny zespół trakcyjny Kolei Śląskich udaje się zatrzymać 200 metrów przed czołem składu towarowego. Tak wyglądał jeden z 347 incydentów odnotowanych w 2014 r. na polskiej kolei.

Więcej niebezpiecznych zdarzeń

Incydent to jedna z trzech kategorii niebezpiecznych zdarzeń, do jakich dochodzi na liniach kolejowych. Zgodnie z zapisami ustawy o transporcie kolejowym, zdarzenia dzielą się na poważne wypadki, wypadki i incydenty.

Poważny wypadek to zdarzenie „z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi, powodujące zniszczenia pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, oszacowane na co najmniej 2 mln euro”. Wypadek jest „zdarzeniem z udziałem pojazdu kolejowego, powodującym negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska”. Za incydent uznaje się natomiast „każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo”.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Tadeusz Ryś – podczas odbywającej się 25 lutego 2015 r. warszawskiej konferencji „Forum Bezpieczeństwa Kolejowego 2015” – poinformował o 15-procentowym wzroście liczby niebezpiecznych zdarzeń. W 2014 r. na polskiej sieci kolejowej doszło do 1027 zdarzeń zakwalifikowanych jako poważne wypadki, wypadki lub incydenty. Dla porównania, w 2013 r. miało miejsce 890 takich zdarzeń.

(Nie)bezpieczny rok

Zaledwie trzy dni po konferencji, 28 lutego 2015 r., spółka PKP Polskie Linie Kolejowe opublikowała na swojej stronie internetowej i jednocześnie rozesłała mediom informację prasową dotyczącą stanu bezpieczeństwa

ruchu kolejowego. W komunikacie tym aż roi się od optymistycznych deklaracji: „Rośnie poziom bezpieczeństwa na kolei” „Bezpieczeństwo na kolei najwyższe od lat”, „Systematyczna poprawa stanu bezpieczeństwa”, „Liczba wypadków na kolei zmniejszyła się. Rok 2014 był najbezpieczniejszy w historii”.

Ten optymizm udzielił się wiceministrowi infrastruktury i rozwoju ds. kolei: – *Od czterech lat liczba wypadków na kolei się zmniejsza, rok 2014 był pod tym względem najbezpieczniejszy w historii* – powiedział Sławomir Żałobka podczas spotkania poświęconego bezpieczeństwu ruchu kolejowego, które 2 marca 2015 r. odbyło się w ministerstwie.

Tak się składa, że rozpowszechnianie zapewnień o rekordowo wysokim poziomie bezpieczeństwa odbyło się w ciągu trzech dni poprzedzających wiec kolejarskich związków zawodowych, zaplanowany na przypadającą 3 marca 2015 r. trzecią rocznicę człowiego zderzenia pociągów pod Szczekocinami.

Związkowcy już tradycyjnie w kolejne rocznice katastrofy – w której zginęło 16 osób, a 57 zostało rannych – przyjeżdżają pod gmach Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, by upomnieć się o działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego. W tym roku uczestnicy wiecu trzymali transparenty z następującymi hasłami: „Nie odpuścimy bezpieczeństwa na kolei!”, „Pasażer chce płacić za podróż pociągiem, a nie karawanem”, „Po służbie chcemy wracać do domu, a nie do kostnicy”, „Bezpieczeństwo na kolei musi być priorytetem rządu”.

Wypadków mniej o 1,5%...

Ostre hasła z transparentów udało się uprzedzić optymistycznymi zapewnieniami płynącymi z ust przedstawicieli ministerstwa i PKP PLK o tym, że „rok 2014 był najbezpieczniejszy w historii”. Problem tylko w tym, że takie stwierdzenie jest manipulacją. Jak bowiem pokazują statystyki PKBWK, w 2014 r. liczba niebezpiecznych zdarzeń na liniach kolejowych była przecież wyraźnie wyższa niż w 2013 r.

Manipulacja polega na tym, że wiceminister Sławomir Żałobka i rzecznik prasowy PKP PLK Mirosław Siemieniec, autor komunikatu spółki dla mediów, chwaliąc się poprawą bezpieczeństwa ruchu kolejowego, odnieśli się wyłącznie do

Mniej więcej bezpiecznie

ROK: LICZBA ZDARZEŃ NA SIECI KOLEJOWEJ:

2014 **1027**
poważne wypadki: 1
wypadki: 679
incydenty: 347

2013 **890**
poważne wypadki: 1
wypadki: 689
incydenty: 200

2012 **952**
poważne wypadki: 1
wypadki: 707
incydenty: 244

Dane Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych

kategorii obejmującej wypadki. A więc jedynej z trzech kategorii zdarzeń, w której ostatnio nastąpił spadek – w 2014 r. na polskiej sieci kolejowej doszło do 679 wypadków, podczas gdy w 2013 r. było ich 689. Można więc mówić co najwyżej o spadku symbolicznym, bo wynoszącym 1,5%. W kategorii poważnych wypadków nie odnotowano zmian: tak w 2014 r., jak i w 2013 r. doszło do jednego takiego zdarzenia.

...incydentów więcej o 74%

W kategorii incydentów nastąpił natomiast znaczący wzrost, który wyniósł aż 74%. O ile bowiem w 2013 r. na polskiej kolei miało miejsce 200 incydentów, o tyle w 2014 r. wydarzyło się ich aż 347. Jest to najwyższa liczba incydentów od sześciu lat.

Kategoria incydentów – oprócz sytuacji, w których dwa pociągi znajdują się na tym samym torze, ale uda się uniknąć ich zderzenia – obejmuje także takie zdarzenia jak nieprawidłowe działanie urządzeń sterowania ruchem, rozerwanie składu pociągu, pęknięcie lub wyłupanie szyny grożące wykojeniem, pominięcie przez maszynistę sygnału „stój” czy też realizacja prac remontowych w sposób zagrażający bezpiecznemu przejazdowi pociągów.

Nie należy zapominać, że prawie każdy incydent, w nieco tylko innych warunkach (np. dłuższy czas reakcji człowieka, gorsza widoczność czy dłuższa droga hamowania), może ostatecznie stać się nawet poważnym wypadkiem.

Karol Trammer

ROK	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
LICZBA INCYDENTÓW	219	419	244	245	294	244	200	347

Dane Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych

Prywatyzacja pod napięciem

Jeszcze w tym roku - wraz z prywatyzacją spółki PKP Energetyka - sprzedany zostanie monopol na zasilanie zelektryfikowanych linii kolejowych

Wkrótce spółka PKP Energetyka zostanie sprywatyzowana – Grupa PKP planuje sprzedaż 100% akcji spółki PKP Energetyka. – *Oczekujemy, że finalizacja transakcji nastąpi w drugiej połowie roku* – zapowiada Sławomir Baniak, dyrektor ds. nadzoru właścicielskiego i prywatyzacji w PKP S.A. – *Zainteresowanie procesem jest duże. Wśród inwestorów, którzy złożyli wstępne oferty znajdują się zarówno podmioty polskie, jak i zagraniczne, inwestorzy strategiczni i finansowi.*

(Nie) mamy wątpliwości

Aktualnie mamy do czynienia z nowym podejściem do sprzedaży spółki PKP Energetyka – poprzedni proces prywatyzacji, prowadzony na przełomie 2011 i 2012 r., został bowiem wstrzymany. Tak tę decyzję w kwietniu 2012 r. tłumaczył portalowi „Rynek Kolejowy” ówczesny wiceminister transportu Andrzej Massel: – *Problem w tym, czy podmiot w obecnym kształcie może być prywatyzowany. PKP Energetyka jest spółką, która wykonuje równocześnie kilka różnych zadań. Z jednej strony jest to dostawca energii dla sektora kolejowego, z drugiej strony dostawca energii świadczący usługi podmiotom zewnętrznym, z trzeciej strony jest to podmiot zarządzający istotnym elementem infrastruktury kolejowej, jakim są podstacje trakcyjne. Mamy wątpliwości, czy interes państwowy w zapewnieniu dostępu do tej infrastruktury wszystkim przewoźnikom i wpływu na to będzie zachowany.*

Przed trzema laty prywatyzacja została wstrzymana, choć wówczas plan opierał się na dość ostrożnej koncepcji publicznej sprzedaży akcji na giełdzie papierów wartościowych przy zachowaniu większościowego pakietu akcji w rękach publicznych. Forsowana dziś koncepcja prywatyzacji spółki PKP Energetyka jest znacznie dalej idąca – zakłada bowiem pełną sprzedaż wszystkich akcji za jednym razem jednemu podmiotowi.

Prywatny prąd, sieć państwowa

Spółka PKP Energetyka – w odróżnieniu od innych dostawców energii – posiada własną sieć dystrybucyjną obejmującą cały kraj, która przez minionych 10 lat została wykorzystana do pozyskania ponad 25 tys. klientów spoza kolei. Dla potencjalnych inwestorów to najbardziej łakomy kąsek w majątku prywatyzowanej spółki.

Jednakże w rękach podmiotu, który zakupi spółkę PKP Energetyka, znajdą się również podstacje trakcyjne, kabiny sekcyjne i kable-zasilacze. A więc kluczowa z punktu widzenia kolei infrastruktura zapewniająca przetwarzanie płynącego z elektrowni prądu zmiennego w wykorzystywany przez tabor kolejowy prąd stały i następnie przesyłanie



• Duża część majątku spółki PKP Energetyka jest ściśle powiązana z infrastrukturą kolejową, której w świetle prawa nie można prywatyzować. Podstacja trakcyjna w Hucie Zawadzkiej, zapewniająca zasilanie energetyczne Centralnej Magistrali Kolejowej.

go do sieci trakcyjnej. – *To majątek, którego posiadacz jest praktycznie naturalnym monopolistą dla wszystkich przewoźników kolejowych* – mówi nam osoba związana z branżą energetyczną. – *Majątek ten jest ściśle związany z infrastrukturą kolejową.*

Dodajmy, że w świetle prawa infrastruktura kolejowa nie może być prywatyzowana – zarządzającą infrastrukturą PKP Polskie Linie Kolejowe są wyłączone z planów prywatyzacyjnych. Dodajmy, że sama sieć trakcyjna (przewody jezdne, linie nośne, słupy i bramki trakcyjne) stanowi majątek PKP PLK. Własnością spółki PKP Energetyka są natomiast urządzenia oraz kable doprowadzające prąd do sieci trakcyjnej. – *Co najmniej ten majątek nie powinien być prywatyzowany – jest on unikalny, niszowy i służy tylko PKP PLK* – podkreśla nasz rozmówca.

Przed aktualnie prowadzonym procesem prywatyzacji spółki PKP Energetyka starano się to brać pod uwagę. Jeszcze w 2010 r. władze PKP S.A. mówiły o konieczności zachowania przynajmniej w części własności publicznej w spółce PKP Energetyka – właśnie dla „zabezpieczenia interesów zarządcy infrastruktury”. A wcześniej nawet analizowano koncepcję konsolidacji spółek PKP Energetyka i PKP PLK.

Prywatyzacyjny ekspres

Obecnie strategia prywatyzacyjna Grupy PKP sprowadza się do jak najszybszej wyprzedaży spółek: „Przez wiele lat tempo procesu prywatyzacji było zdecydowanie niezadowolające. Znacznie przyspieszył on dopiero w ostatnich latach” – napisało biuro prasowe PKP S.A. w oświadczeniu przesłanym tygodnikowi „Najwyższy Czas!”.

Szybka i pełna prywatyzacja spółki PKP Energetyka skutkować będzie sprzedażą

naturalnego monopolu na doprowadzanie prądu do sieci trakcyjnej PKP PLK, a więc finalnie do taboru elektrycznego przewoźników kolejowych. – *Oczywiście można mówić o zakupie energii od innego podmiotu, ale będzie to skomplikowane. Pociąg jadący przez cały kraj z jednej strony musiałby korzystać z energii różnych dostawców, a z drugiej strony wciąż to PKP Energetyka będzie naliczać opłatę dystrybucyjną – niby zatwierdzaną przez Urząd Regulacji Energetyki, jednak przy monopolu nikt nie jest w stanie skontrolować realności deklarowanych kosztów* – mówi nam przedstawiciel branży energetycznej, dodając, że URE nie ma doświadczenia w obszarze energetyki kolejowej.

Kolejny problem to usługi utrzymania i napraw sieci trakcyjnej oraz innych urządzeń (np. ogrzewania rozjazdów). Realizację tego typu prac – obejmujących również działania interwencyjne w postaci napraw zerwanej sieci czy usuwania oblodzenia z przewodów trakcyjnych – spółka PKP PLK zleca spółce PKP Energetyka. Możliwość wyboru przez zarządcę infrastruktury innego wykonawcy tego typu prac są i będą tylko teoretyczne.

Mianowicie inwestor, wraz z zakupem akcji spółki PKP Energetyka, otrzyma 127 specjalistycznych pojazdów szynowych do serwisowania sieci trakcyjnej oraz rozmieszczone po całym kraju bazy. Otrzyma także, co jest szczególnie istotne, bocznicę łączące bazy z torami PKP PLK. Żaden inny podmiot energetyczny nie dysponuje takim dostępem do sieci kolejowej. Faktycznie więc usługi z zakresu napraw i utrzymania sieci trakcyjnej stanowią kolejny segment objęty naturalnym monopolom spółki PKP Energetyka. Monopolem, który już za kilka miesięcy ma być prywatny.

Karol Trammer

Koncern Deutsche Bahn przystępuje do realizacji programu budowy 350 nowych przystanków kolejowych na terenie całych Niemiec. Obecnie na niemiecką sieć stacji i przystanków kolejowych składa się około 5,4 tys. punktów. Nowe przystanki powstają na liniach regionalnych – głównie w pobliżu wsi i osiedli, ale również przy uczelniach, szpitalach, basenach, centrach handlowych i przy większych przedsiębiorstwach. Program rozbudowy sieci przystanków prowadzony jest pod nazwą „Stationsoffensive”.

Najpierw wytypowanych zostało ponad 2 tys. potencjalnych lokalizacji. Obecnie prowadzone są prace mające na celu wyłonienie 350 najlepiej rokujących punktów, w których powstaną nowe przystanki. W zasięgu pieszo dojazdu do nich – wliczanego maksymalnie na 1,2 km w miastach i 2,4 km na obszarach wiejskich – znajdują się aż dwa miliony mieszkańców Niemiec.

Tysiące nowych pasażerów

Program „Stationsoffensive” bazuje na dotychczasowych doświadczeniach w dogęszczaniu sieci przystanków, dzięki czemu w Niemczech udało się przyciągnąć do pociągów tysiące nowych pasażerów.

Tylko na terenie Bawarii w ciągu minionych 20 lat otwarto 60 nowych przystanków kolejowych – między innymi w tych miastach, gdzie pociągi bez zatrzymania przejeżdżały przez centrum, by zatrzymać się dopiero na dworcu leżącym nieco na uboczu. Kolej zbliżyła się do małych i średnich miast między innymi za sprawą przystanków Wilhermsdorf Mitte z 1998 r., Rödentäl Mitte z 2005 r., Schweinfurt Mitte z 2006 r. czy Neustadt (Aisch) Mitte z 2012 r.

Przystanki Aschaffenburg Hochschule z 2007 r. oraz Rosenheim Hochschule z 2012 r. zostały zbudowane w pobliżu uczelni, przystanek Graben (Lechfeld)-Gewerbepark zlokalizowany został w 2012 r. przy centrach logistycznych koncernu wysyłkowego Amazon i sieci spożywczej Lidl, z kolei w mieście Bad Aibling nowy przystanek – Bad Aibling Kurpark – powstał w 2009 r. tuż przy parku uzdrowiskowym.

Nowe przystanki kolejowe zbudowane zostały również na terenach wiejskich – w miejscowościach, przez które wcześniej pociągi przejeżdżały bez zatrzymania. Na przykład w 2006 r. powstał przystanek w liczącej niespełna 1 tys. mieszkańców wsi Rottershausen na północy Bawarii.

Jak wynika z danych bawarskiego resortu spraw wewnętrznych, budownictwa i transportu, na 60 przystankach, które zostały zbudowane w ciągu ostatnich 20 lat, do pociągów każdego dnia wsiada w sumie 40 tys. pasażerów.

Kolej bliżej ludzi

Pierwsze przystanki w ramach programu „Stationsoffensive” zostaną zbudowane właśnie w Bawarii. Na początku marca 2015 r. porozumienie w tej sprawie zostało zawarte między koncernem Deutsche Bahn a władzami landu.

Przystanek otrzyma między innymi miejscowość Ergolding, przez którą pociągi

• Autobus szynowy przewoźnika ODEG relacji Werneuchen - Berlin Lichtenberg na otwartym w 2013 r. przystanku Blumberg-Rehhahn.



Skąd się biorą pasażerowie?

Niemiecka kolej rozpoczyna wielkie dogęszczanie sieci przystanków kolejowych

regionalne relacji Monachium – Passau dziś przejeżdżają bez zatrzymania. Do jedynej stacji w liczącym 42 tys. mieszkańców mieście Weiden dołączą dwie kolejne: Weiden Nord i Weiden-Rehbühl. W centrum miasta Hof zbudowany zostanie przystanek Hof Mitte. Na linii Lindau – Hergatz, która obecnie cechuje się niską dostępnością dla miejscowej ludności, nowe przystanki powstaną w czterech wsiach. – Dzięki programowi „Stationsoffensive” zbliżymy kolej do ludzi – również na obszarach wiejskich – mówi Joachim Herrmann z władz Bawarii, w której w ramach pierwszego etapu realizacji programu „Stationsoffensive” zbudowanych zostanie 20 przystanków.

Zgodnie z założeniami programu, budowa każdego przystanku ma być sfinansowana w połowie ze środków koncernu Deutsche Bahn i w połowie z budżetu landu. Dodatkowo władze landów – jako odpowiedzialne za organizację i finansowanie kolejowych połączeń regionalnych – zobowiązują się, że przez nowe przystanki pociągi będą kursowały przynajmniej raz na godzinę. Gwarantuje to nie tylko określony poziom zamówień dla przewoźników, ale również stabilność wpływów zarządcy infrastruktury z tytułu udostępniania przewoźnikom torów i dworców. Wymóg minimalnie 60-minutowej częstotliwości kursowania pociągów ponadto zapewni atrakcyjność oferty przewozowej, tak by rzeczywiście przyciągała pasażerów.

– Wyjdzie to na dobre całej kolei. Nowi pasażerowie będą korzystać nie tylko z połączeń regionalnych, ale będą też docierać do większych węzłów i tam przesiadać się do pociągów dalekobieżnych – mówi André Zeug, szef odpowiedzialnej za zarządzanie dworcami i przystankami spółki DB Station

& Service. – Już rozmawiamy z kolejnymi landami na temat „Stationsoffensive”.

350 x 350

Na terenie landu Badenia-Wirtembergia, według wstępnych założeń, powstanie ma 55 nowych przystanków kolejowych. – Gdy wiele osób, także żyjących poza metropoliami, uzyska wygodny dostęp do kolei, liczba pasażerów rzeczywiście może wyraźnie wzrosnąć – przewiduje Stefan Buhl, szef oddziału Związku Pasażerów Pro Bahn w Badenii-Wirtembergii.

Aż jedna trzecia przystanków w ramach programu „Stationsoffensive” powstanie na terenie Nadrenii Północnej-Westfalii. Ogólna koncepcja mówi o sensowności wybudowania w tym landzie nawet 120 nowych przystanków kolejowych. Miejscowe władze wskazują na potrzebę dogęszczenia sieci przystanków kolejowych nie tylko w miastach silnie zurbanizowanego Zagłębia Ruhry, jak Dortmund czy Düsseldorf, ale też w mniejszych ośrodkach leżących na peryferiach: chociażby w położonym na linii Krefeld – Kleve 34-tysięcznym mieście Goch, gdzie obecnie pociągi bez zatrzymania przejeżdżają przez osiedle Pfalzdorf.

Jak zaznaczają przedstawiciele Deutsche Bahn, przy wyborze przystanków należy brać pod uwagę bardzo wiele czynników – choćby powiązanie komunikacyjne z otoczeniem, zakres koniecznych prac budowlanych, przewidywane koszty utrzymania czy wpływ nowego postępu na rozkład jazdy pociągów.

O sukcesie programu „Stationsoffensive” będzie można mówić, jeśli na każdym z 350 nowo wybudowanych przystanków wsiadać do pociągów będzie 350 pasażerów na dobę.

Karol Trammer

PRZESIADKI

WYCIECZKI OSOBISTE

- pisze Przechodzień

Zdrowy tryb życia

Turystyka rowerowa jest coraz bardziej popularna. Rodzi to problem również kolejowy. W pogodne soboty i niedziele aż tyle ludzi z rowerami chce wejść do pociągów podmiejskich, że się nie mieszczą, robią straszliwy tłok i utrudniają podróż sobie nawzajem i pasażerom nierowerowym. Jeden nierowerowy bardzo się wściekł. – Bo rowerzyści – twierdził – wcale nie jeżdżą na tych rowerach poza miastem. Jest tylko teraz taki snobizm, by się przejechać pociągiem z rowerem, manifestując udział w tzw. zdrowym trybie życia. Tak samo – twierdził – bywało kiedyś z narciarzami. Spacerowali w Zakopanem z nartami po Krupówkach, ale na nartach nie jeździli.

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

- wybór: Olga i Marcin Rudziński

„W ciągu następnych kilku minut, podczas gdy pociąg przyspieszał, maszynista Wilburn, cierpiący na nadciśnienie, doznał zawału i zmarł, a jego dłoń zsunęła się z przepustnicy. Palacz w budce próbował odzyskać panowanie nad maszyną, ale dwie ogromne lokomotywy wciąż nabierały prędkości. Pociąg przemknął obok trzech kolejnych świateł ostrzegawczych z prędkością sześćdziesięciu pięciu kilometrów na godzinę. Przed nim znajdował się półtorakilometrowej długości most Newark-Bayonne nad zatoką Newark. W dole płynęła pogłębiarka, *Sand Captain*, więc czterdziestopięciometrowy odcinek drewnianego mostu zwodzonego był podniesiony. Sto pięćdziesiąt metrów przed mostem pierwsza lokomotywa uderzyła w automatyczną wykolejnicę, która wyrzuciła pociąg z torów, jednak stalowe koła rozgniotły drewniany podkład i maszyna wciąż podążała w kierunku wąskiego odcinka między dźwigarami mostu, za którymi była już tylko woda. Ludzie zaczęli krzyczeć i szarpać się z oknami. Załoga *Sand Captain*, obserwująca całe zająście z pokładu, patrzyła, jak pierwsza lokomotywa wystrzeliła z końca torów, ciągnąc za sobą drugą oraz trzy wagony, które niczym żelazny wąż runęły na dno. Czwarty wagon zatrzymał się i chwiały na krawędzi”.

Charles J. Shields*

„Zdarza się. Kurt Vonnegut: Życie”

POD DOBRĄ PRASĄ

- pisownia oryginalna

„Rangę tej nagrody, przyznanej w kategorii „Pracownik Usług Utrzymania Roku”, podniósł już sam fakt wręczenia jej przez Czesława Sulimę, członka zarządu KM, dyrektora eksploatacyjnego oraz Henryka Kawęckiego, dyrektora MOU”.

Źródło:

miesięcznik „KM – Moja Kolej”

Wydawca: Koleje Mazowieckie

WIDOCZNIE



OD BAŁTYKU PO TATRY

- kolejowa księga imion

„Jan Kepler”

Wrocław Główny – Żary

Jan Kepler (1571–1630) to niemiecki matematyk i astronom, autor praw ruchu planet – nazwanych Prawami Keplera. W latach 1628–1630 Jan Kepler żył i pracował w Żaganiu. W Żaganiu Kepler wydał swoje dzieła „Ephemeridum” i „Ephemerides nova”. W Żaganiu, dla upamiętnienia twórczej obecności wielkiego astronoma, jedną z ulic nazwano imieniem Jana Keplera. Na żagańskim dworcu codziennie też zatrzymuje się pociąg Kolei Dolnośląskich „Jan Kepler”, łączący Wrocław z Żarami. Na cześć Jana Keplera nazwano nie tylko jedną z żagańskich ulic i pociąg. Nazwę „Kepler” między innymi nadano też statkowi kosmicznemu, planetoidzie, kraterowi na Księżycu i kraterowi na Marsie. Wreszcie, 20 tysięcy lat świetlnych od Ziemi, w Gwiazdozbiorze Wężownika, znajduje się Gwiazda Keplera.

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: 691-500-248

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

Nakład: 160 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

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

Internet: www.zbs.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Loko-Model, ul. Wilcza 25. **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 1,90 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Np. 4 numery = 4 znaczki. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.