

# Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

## KATASTROFA W SĄDZIE

6 LAT PO KATASTROFIE  
POD SZCZEKOCINAMI



## INFRASTRUKTURA

### Pierwsza decyzja rządu PiS o likwidacji linii kolejowej?

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe wdrożyła procedurę mającą na celu likwidację linii kolejowej Wolsztyn – Nowa Sól – Żagań. Spółka skierowała do Ministerstwa Infrastruktury wniosek o wydanie decyzji likwidacyjnej dla tej linii, mimo że na przełomie 2015 i 2016 r. resort zadeklarował odejście od likwidowania infrastruktury kolejowej, następnie wskazując spółce PKP PLK, aby wstrzymała wszelkie działania likwidacyjne.

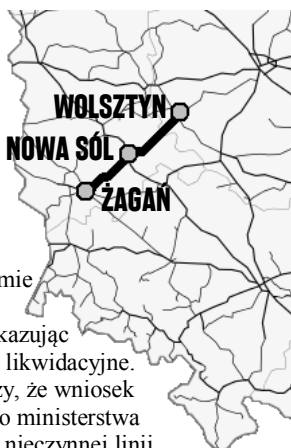
Mirosław Siemieniec, rzecznik PKP PLK, tłumaczy, że wniosek o wydanie decyzji likwidacyjnej został skierowany do ministerstwa w związku z koncepcją lokalnych władz, aby śladem nieczynnej linii kolejowej poprowadzić ścieżkę rowerową: – *Dla zarządcy infrastruktury ważna jest współpraca z samorządami, która pozwala na optymalne wykorzystanie linii i postępowanie z tymi odcinkami, na których pociągi nie jeżdżą od wielu lat. Obecnie nie są prowadzone procedury likwidacyjne dla linii kolejowych innych niż linia Wolsztyn – Żagań.*

Wniosek spółki PKP PLK wcale nie spotkał się ze sprzeciwem Ministerstwa Infrastruktury. Sprawie likwidacji został nadany bieg. – *Podjęte zostały działania zmierzające do likwidacji linii kolejowej Wolsztyn – Żagań – przyznaje Szymon Huptyś, rzecznik prasowy resortu. – Przedstawiciele powiatu nowosolskiego podjęli działania prowadzące do realizacji projektu „Kolej na rower – budowa ścieżek rowerowych w ramach rozwoju transportu ekologicznego”, którego celem jest usprawnienie systemu transportowego na terenie powiatu.*

Przed kilkoma laty linia Wolsztyn – Nowa Sól – Żagań została wskazana przez Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych wśród 17 odcinków sieci polskiej kolejowej najpilniej wymagających rewitalizacji: „Od końca lat 90. XX wieku linia jest całkowicie nieprzejezdna i systematycznie dewastowana. Obecnie wymaga ona całkowitej odbudowy nawierzchni torowej. Postulowana jest realizacja tej inwestycji w standardzie linii dostosowanej do wysokich nacisków osiowych” – czytamy w raporcie ZNPK „Wąskie gardła na polskiej sieci kolejowej” z 2012 r.

Gdyby przeprowadzono wnioskowaną przez przewoźników rewitalizację, powstałby korytarz poprawiający dostęp pociągów towarowych z środkowozachodniej Polski do przejść granicznych z Niemcami w Bielawie Dolnej i Zasiakach oraz z Czechami w Zawidowie. Przywrócenie przejezdności linii stworzyłoby ponadto dodatkowy ciąg wywozowy z rejonu wydobywania kruszyw na zachodzie Dolnego Śląska.

Wydanie przez ministerstwo decyzji o likwidacji linii Wolsztyn – Nowa Sól – Żagań będzie pierwszym takim przypadkiem od przełomu 2015 i 2016 r., kiedy to rząd Prawa i Sprawiedliwości złożył deklarację o zatrzymaniu likwidowania infrastruktury kolejowej. ●



## LUDZIE

### Kolejowy likwidator doradcą prezesa UTK

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra w lutym 2018 r. stworzył ciało doradcze – Rada ds. Transportu Kolejowego ma wspierać prezesa UTK i proponować kierunki jego działań. – *Członkowie rady są specjalistami posiadającymi bardzo duże doświadczenie zawodowe – mówi Maciej Bębenek z wydziału prasowego UTK. Wśród osób powołanych w skład rady znalazł się Krzysztof Celiński. – Od 1992 do 1998 r. pełnił funkcję dyrektora departamentu kolejnictwa w ministerstwie odpowiedzialnym za transport. Zasiadał też we władzach spółek PKP, PKP Polskie Linie Kolejowe i PKP Intercity – wymienia Bębenek.*

W latach 90. Krzysztof Celiński, jako dyrektor departamentu kolejnictwa w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej, odpowiadał za rozpatrywanie spływających od PKP wniosków dotyczących ograniczania przewozów i likwidacji linii kolejowych. W 1998 r. Najwyższa Izba Kontroli ujawniła, że departament Celińskiego akceptował wnioski niespełniające warunków niezbędnych do wydania zgody.

Wkrótce potem, w 1999 r., Celiński został prezesem niepodzielonego jeszcze na spółki PKP. To za jego kadencji doszło do likwidacji połączeń kolejowych na niespotykaną skalę: 3 kwietnia 2000 r. wycofano pociągi regionalne z 1028 km linii na terenie całej Polski. Od 1999 r. do 2002 r. – gdy Celiński pełnił funkcję szefa PKP – liczba podróżujących koleją spadła z 395 mln do 304 mln.

W 2009 r. Celiński został prezesem spółki PKP Intercity po to, by dokonać rekordowych cięć w jej sieci połączeń. Pociągi dalekobieżne zniknęły wówczas między innymi z Jeleniej Góry, Wałbrzycha, Zamościa i Rybnika. Efektem rządów Celińskiego w PKP Intercity był dramatyczny spadek liczby pasażerów: z 51,7 mln w 2009 r. do 37,1 mln w 2010 r. Po odejściu Celińskiego z PKP Intercity spółka przystąpiła do stopniowej odbudowy sieci połączeń – jednak do dziś nie osiągnięto liczby pasażerów z 2009 r. ●

## LUDZIE

### Odbił PKP Intercity od dna, teraz pracuje dla FlixBusa



● Krzysztof Bańkowski.

Fuzja przewoźnika PolskiBus z niemiecką firmą FlixBus. Kooperacja dwóch firm opiera się na tym, że brytyjski PolskiBus będzie nadal realizował kursy, ale to FlixBus będzie odpowiadał za planowanie sieci połączeń, sprzedaż biletów i promocję. Fuzja oznacza zniknięcie obecnej na polskich drogach od 2011 r. marki PolskiBus – jej miejsce już zaczęły zajmować zielono-pomarańczowe barwy FlixBusa.

Fuzja wiąże się też z przebudową sieci połączeń. Jednym z filarów zmian w ofercie, które wejdą w życie w kwietniu 2018 r., będzie uruchomienie kursów do dużych miast pomijanych przez pociągi dalekobieżne oraz kurortów, do których kolej w ogóle nie dociera. Autobusy pod banderą FlixBus mają się pojawić między innymi w Grudziądzu, Świdnicy, Ciechocinku czy Karpaczu. W firmie FlixBus nad nową siecią połączeń dla Polski pracuje Krzysztof Bańkowski.

Wcześniej Bańkowski był specjalistą od kolejowych rozkładów jazdy – najpierw pracował w departamencie infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego, a następnie w latach 2014-2016 był dyrektorem biura rozkładu jazdy w spółce PKP Intercity. Oferta przewozowa stworzona pod kierownictwem Bańkowskiego przyniosła znaczący wzrost przewozów – od 2014 r. do 2016 r. liczba pasażerów spółki PKP Intercity zwiększyła się z 25,5 mln do 38,5 mln. Dzięki zwiększeniu liczby połączeń oraz wykorzystaniu efektów zmodernizowanych linii i nowego taboru, zespół Bańkowskiego zapewnił spółce odbicie od dna po pięcioletnim okresie nieustannego spadku liczby pasażerów. Mimo tego w 2016 r. Bańkowski został zwolniony z PKP Intercity. ●



• Lokomotywa SU46 podczas manewrów na stacji w Elku.

## TABOR

### Grupa PKP wierzy w przeznaczenie: lokomotywy SU46 stoją zamiast jeździć

Nie ustają problemy spółki PKP Intercity z obsługą linii niezelektryfikowanych we wschodniej Polsce. Na ramionach obsługi Rzeszów – Lublin – Łuków i Rzeszów – Zamość – Hrubieszów Miasto wciąż odwoływane są pociągi. Jak poinformował portal LubelskaKolej.net, na obydwu ciągach obsługiwanych przez rzeszowski punkt utrzymania taboru trakcyjnego PKP Intercity tylko między 26 stycznia do 5 lutego odwołanych zostało 36 pociągów TLK i InterCity. Najczęściej odwoływany jest pociąg InterCity „Hetman” na odcinku między Rzeszowem a Hrubieszowem.

Źródłem problemów są nagminnie powtarzające się awarie wyprodukowanych przez zakłady Pesa lokomotyw spalinowych SU160 oraz napięty plan ich eksploatacji. Na stanie rzeszowskiego punktu PKP Intercity znajduje się sześć spalinowozów, podczas gdy do realizacji rozkładu jazdy potrzebnych jest ich pięć.

Jednym z rozwiązań problemu mogłoby być przesunięcie lokomotyw SU46 z PKP Cargo do PKP Intercity. Lokomotywy te zostały bowiem wyprodukowane do prowadzenia dalekobieżnych pociągów pasażerskich: cechują się prędkością maksymalną 120 km/h, mocą silników umożliwiającą dynamiczne prowadzenie dłuższych składów oraz prądnicą zasilającą ogrzewanie, klimatyzację i toalety w układzie zamkniętym. Tymczasem PKP Cargo wykorzystuje te spalinowozy do przeciągania składów towarowych między punktami załadunku a stacjami na liniach zelektryfikowanych czy do zwożenia wagonów towarowych z bocznic.

Zarówno w PKP Cargo, jak i w PKP Intercity spytaliśmy, czy możliwe jest przekazanie tego taboru ze spółki towarowej do przewoźnika pasażerskiego. – *W związku z innym przeznaczeniem lokomotyw SU46 nie ma możliwości ich wynajęcia przez PKP Intercity od PKP Cargo* – odpowiedział rzecznik PKP Cargo Ryszard Jacek Wnukowski. Niemal tych samych słów użyła rzeczniczka PKP Intercity Agnieszka Serbeńska: – *W związku z innym przeznaczeniem lokomotyw SU46 nie ma możliwości ich wynajęcia od PKP Cargo*.

Jak nieoficjalnie dowiedział się dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”, spółka PKP Intercity w ogóle nie wystąpiła do PKP Cargo z prośbą o udostępnienie lokomotyw SU46. Pytanie o to trzykrotnie przesłaliśmy do rzeczniczki PKP Intercity, jednak nie otrzymaliśmy odpowiedzi.

W tej sytuacji zwróciliśmy się do spółki-matki obydwu przewoźników z pytaniem, czy zamierza zaangażować się w rozwiązanie problemu wykorzystania typowo pasażerskich lokomotyw do zadań w ruchu towarowym. – *PKP S.A. jest informowana o współpracy PKP Intercity i PKP Cargo, ale to przewoźnicy mają największą wiedzę na temat swoich zasobów* – odpowiedział rzecznik prasowy PKP Michał Stilger. – *W związku z innym przeznaczeniem lokomotyw SU46 PKP Cargo nie ma aktualnie możliwości wynajęcia tych pojazdów: część lokomotyw spalinowych jest zadysponowana do innych zakontraktowanych przewozów, a generalnie zapotrzebowanie na pojazdy spalinowe w PKP Cargo – w związku z wylęgnięciem ruchu części tras kolejowych na czas ich modernizacji – jest większe niż zazwyczaj. Wynika to z konieczności kierowania pociągów towarowych trasami objazdowymi, które nie są zelektryfikowane*.

Problem w tym, że z 35 lokomotyw SU46 znajdujących się na stanie PKP Cargo, spółka wykorzystuje zaledwie siedem, zaś pozostałych 28 spalinowozów tej serii nie jest eksploatowanych – są odstawione, od wielu miesięcy oczekując przeprowadzenia napraw rewizyjnych lub napraw głównych. •



### PKP Intercity z rekordowymi przewozami pasażerów



Zespół wGospodarce  
Portal informacji i opinii o stanie gospodarki

Obecnie: f t e

- Nieprawdziwa informacja portalu wGospodarce.pl o rekordowych przewozach PKP Intercity w 2017 r.

## MEDIA

### Dziennikarze tyknęli „rekord”

Spółka PKP Intercity w komunikacie prasowym poinformowała, że rok 2017 był rekordowy pod względem liczby przewiezionych pasażerów. Problem w tym, że jest to nieprawda. Najlepszy w historii PKP Intercity był bowiem rok 2009, w którym to z usług przewoźnika skorzystało 51,7 mln osób, podczas gdy w ubiegłym roku spółka przewiozła tylko 42,8 mln pasażerów.

Media nie zweryfikowały nieprawdziwej informacji podanej przez przewoźnika i zaczęły ją przekazywać swoim odbiorcom. „PKP Intercity z rekordowymi przewozami pasażerów” – napisał portal wGospodarce.pl, ilustrując materiał pustym wnętrzem pociągu Pendolino. Równocześnie o „rekordowym wyniku PKP Intercity” doniósł portal Niezależna.pl. Nieprawdziwa informacja pojawiła się także na portalach WP.pl i SuperBiz.pl, które na swoich stronach przekleiły komunikat prasowy PKP Intercity. Także telewizja TVN24 w programie „Polska i Świat” poinformowała, że „w zeszłym roku padł rekord: PKP Intercity przewiozło ponad 42 mln ludzi”. •

## PRAWO

### Sąd nie wypuścił maszynisty

20 lutego 2018 r. wydział penitencjarny Sądu Okręgowego w Częstochowie rozpatrywał wnioski o skrócenie kary pozbawienia wolności odbywanej przez maszynistę skazanego za wykolejenie pociągu na stacji Baby, do której doszło 12 sierpnia 2011 r.

Skazany na trzy lata i trzy miesiące pozbawienia wolności maszynista trafił do zakładu karnego na początku lipca 2016 r. W lutym 2018 r. minęła połowa zasądzonego wyroku – zgodnie z kodeksem karnym, jest to moment, w którym możliwe jest warunkowe zwolnienie z dalszego odbywania kary. Jednak częstochowski sąd nie wyraził zgody na wypuszczenie maszynisty na wolność. Zasądzony okres pozbawienia wolności minie we wrześniu 2019 r.

Skazany maszynista był jedynym oskarżonym za katastrofę w Babach, mimo niedociągnięć jego przełożonych ze spółki PKP Intercity, nieprawidłowości spółki PKP Polskie Linie Kolejowe w organizacji pracy stacji Baby oraz poważnych wątpliwości co do funkcjonowania systemu sterowania ruchem. •

Sześć lat pozbawienia wolności dla dyżurnego ruchu z posterunku odgałęźnego Starzyny Andrzeja N. oraz trzy i pół roku więzienia dla dyżurnej ruchu z posterunku Sprowa Jolanty S. – takie kary orzekł Sąd Apelacyjny w Katowicach za doprowadzenie pod Szczekocinami do katastrofy kolejowej, w której 3 marca 2012 r. zginęło 16 osób, a 157 osób odniosło obrażenia.

26 stycznia 2018 r., prawie sześć lat po czołowym zderzeniu pociągu InterRegio „Matejko” relacji Warszawa – Kraków z pociągiem TLK „Brzechwa” relacji Przemyśl – Warszawa, został ogłoszony prawomocny wyrok w tej sprawie, w której jedynymi oskarżonymi było dwoje szeregowych pracowników spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

## Skala bylejakości

Przed sądem drugiej instancji adwokaci dyżurnych ruchu domagali się ponownego przeprowadzenia całego procesu. Tymczasem katowicki sąd apelacyjny wymierzył pracownikom posterunków Starzyny i Sprowa kary jeszcze surowsze niż te orzeczone w lipcu 2016 r. przez Sąd Okręgowy w Częstochowie po procesie pierwszej instancji (cztery lata pozbawienia wolności dla Andrzeja N. oraz dwa i pół roku dla Jolanty S.).

– *Wyrok musi być sygnałem dla osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo, że ich obowiązki muszą być bezwzględnie przestrzegane* – stwierdziła sędzia sądu apelacyjnego Karina Maksym po podtrzymaniu ustaleń sądu niższej instancji i zwiększeniu kar dla Andrzeja N. za wyprawienie pociągu InterRegio „Matejko” niewłaściwym torem oraz dla Jolanty S. za skierowanie pociągu TLK „Brzechwa” na tor zajęty przez błędnie wyprawiony skład InterRegio.

Problem w tym, że dyżurni ruchu ze Starzyny i Sprowy nie byli jedynymi osobami, które nie dopełniły swoich obowiązków. Czołowe zderzenie, do którego doszło między dwoma tymi posterunkami, obnażyło ogromną skalę bylejakości w kwestii bezpieczeństwa na kolei – także w zakresie nadzoru, szkoleń czy dochowywania procedur na wyższych szczeblach zarządzania. Od początku jednak śledztwo prokuratury, a co za tym idzie akt oskarżenia i następnie cały proces sądowy, wycelowane były wyłącznie w dwoje dyżurnych ruchu.

## Ciąg przyczynowo-skutkowy

W procesie sądowym zatrudniająca dyżurnych ruchu spółka PKP PLK została oskarżycielem posiłkowym – przed sądem spółka była reprezentowana najpierw przez byłego ministra sprawiedliwości prof. Zbigniewa Cwiakalskiego, a potem przez Przemysława Wierzbickiego i Annę Grochowską z kancelarii prawnej KKLW. Domagali się oni surowych kar dla dwojga szeregowych pracowników PKP PLK, skutecznie przy tym odwracając uwagę od odpowiedzialności ich przełożonych.

Przeciwko dyżurnemu ruchowi z posterunku odgałęźnego Starzyny obrońcy zostali na przykład problem ignorowania przez

# Katastrofa w sądzie

Do czołowego zderzenia pociągów koło Szczekocin doprowadził splot wielu problemów, ale skazanych zostało tylko dwoje dyżurnych ruchu



• Katastrofa pod Szczekocinami obnażyła skalę bylejakości w kwestii bezpieczeństwa na kolei.

kierownictwo Zakładu Linii Kolejowych w Kielcach powtarzających się w Starzynach usterek urządzeń sterowania ruchem.

Na posterunku Starzyny od dokonanej kilka miesięcy przed katastrofą przebudowy powtarzały się przypadki nieprawidłowego współdziałania systemu sterowania ruchem i rozjazdów. Jak ustaliła Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, w ciągu trzech miesięcy poprzedzających katastrofę pracownicy posterunku odnotowali w książce kontroli urządzeń 15 takich awarii, lecz mimo to Zakład Linii Kolejowych w Kielcach nie zlecił wykonawcy usunięcia usterek w ramach gwarancji. Dodajmy, że przebudowa nie objęła wymiany na pulpicie nastawczym przyrządu do śledzenia pracy rozjazdów, mimo że nie był on kompatybilny z nowymi rozjazdami.

Ostatnią awarię sterowania rozjazdem Andrzej N. wpisał do książki kontroli urządzeń kilka chwil przed katastrofą. Sąd uznał, że to właśnie awaria rozjazdu była „zdarzeniem, które zapoczątkowało ciąg przyczynowo-skutkowy prowadzący do czołowego zderzenia się pociągów”, następnie jednak stwierdzając, że – z uwagi na często zdarzające się na posterunku Starzyny tego typu awarie – „sytuacja, z którą 3 marca 2012 r. zetknął się Andrzej N., a która polegała na braku kontroli położenia rozjazdów, nie była sytuacją wyjątkową czy nietypową” i dlatego to, że Andrzej N. nie zabezpieczył ułożenia rozjazdu ręcznie, ma tym bardziej „charakter rażący”.

## Incydent zamieciony pod dywan

– *Andrzej N. w ogóle nie powinien być zatrudniony na posterunku odgałęźnym*

Starzyny w dniu zaistnienia wypadku – przekonuje szef Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP Aleksander Motyka.

2 marca 2012 r., czyli jeden dzień przed katastrofą, Andrzej N. błędnie wyprawiał pociąg TLK „Stoczniovec” relacji Kraków – Gdynia: pociąg został skierowany na łącznicę do Psar, a nie w kierunku Koniecpola, przez co konieczne było cofanie składu ze szlaku. O zdarzeniu zostało poinformowane Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK, które jednak sprawę zamiotło pod dywan. Po pierwsze, incydent należało zgłosić do Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Po drugie, po takim incydencie dyżurny ruchu powinien zostać odsunięty od pracy i skierowany na sprawdzający umiejętności egzamin weryfikacyjny. Spółka PKP PLK nie spełniła żadnego z powyższych wymogów stawianych przez polskie prawo. W efekcie następnego dnia wieczorem Andrzej N. normalnie przystąpił do kolejnej służby na posterunku Starzyny. I 48 minut po jej rozpoczęciu skierował pociąg InterRegio „Matejko” na czołowe zderzenie z pociągiem TLK „Brzechwa”.

Dodajmy, że przełożeni dyżurnego ruchu ze Starzyny nigdy nie zapoznali go z nową wersją regulaminu technicznego posterunku – wprowadzoną po przebudowie urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Zdaniem Aleksandra Motyki, jest to kolejna kwestia pokazująca, że Andrzej N. w tym miejscu i w tym czasie w ogóle nie powinien pełnić obowiązków: – *Przed dopuszczeniem pracownika do samodzielnego wykonywania czynności – poza sprawdzeniem wiedzy teoretycznej i praktycznej – konieczne jest jego wyszkolenie na danym posterunku, a ►*

► *szczególnie zapoznanie się z warunkami miejscowymi. Pracownik każdorazowo musi potwierdzić pisemnie pod nadzorem swojego bezpośredniego zwierzchnika, że zapoznał się ze zmianami w urządzeniach – zaznacza szef związku dyżurnych ruchu.*

## Pewne uchybienie

Prawidłowość procesu przygotowania dyżurnych ruchu do pełnienia obowiązków na posterunkach Sprowa i Starzyny wzbudza poważne wątpliwości. Albowiem zarówno dyżurna ruchu ze Sprowy, jak i dyżurny ruchu ze Starzyn uzyskali autoryzacje do pracy na swoich posterunkach w dniach, w których nie było ich w pracy – Jolanta S. podczas dziesięciodniowego urlopu, a Andrzej N. w połowie ośmiodniowej przerwy w pracy.

Autoryzacja to praktyczne sprawdzenie umiejętności pracownika do pełnienia obowiązków na konkretnym posterunku ruchu. Według raportu powypadkowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, przeprowadzenie autoryzacji dyżurnych ruchu poza dniami ich pracy rodzi podejrzenia o jej wiarygodność i skuteczność. Podobne wątpliwości miał sąd: „Przeprowadzenie autoryzacji w dniu wolnym od pracy zrodziło pewne podejrzenia w zakresie wiarygodności tych autoryzacji”. Ostatecznie jednak sędziowie przyjęli, że czynności autoryzacyjne na pewno zostały prawidłowo przeprowadzone, tyle że odbyło się to w czasie wolnym dwojga pracowników, co pozwoliło sprowadzić problem do nieistotnego: „Było to oczywiście pewnym uchybieniem ze strony pracodawcy, ale nie wpływało to w żadnym bądź razie na ważność tych czynności, a jedynie stanowiło naruszenie regulacji z zakresu prawa pracy”.

Na posterunku Sprowa nie znajdowały się ponadto instrukcje obsługi działających tam komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Było to problem o tyle istotny, że nowowytbudowany posterunek Sprowa – w pełni oparty na urządzeniach komputerowych – funkcjonował w chwili katastrofy od zaledwie trzech miesięcy. A jak niejednokrotnie w czasie procesu podkreślał broniący dyżurnej ruchu adwokat Grzegorz Porębiński, Jolanta S. została skierowana przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe do

pracy na nowoczesnym posterunku Sprowa, mimo że w ciągu 22 lat dotychczasowej pracy na kolei nigdy nie miała do czynienia z komputerowymi urządzeniami sterowania ruchem. W tej sytuacji niezapewnienie Jolancie S. właściwego przygotowania do pracy w nowym miejscu jest tym bardziej rażące.

## Doniosłość zeznań naczelnika

Odpowiadający za nadzór nad przygotowaniem dyżurnych ruchu do pracy na posterunkach naczelnik działu kontroli i instruktażu Zakładu Linii Kolejowych w Kielcach zeznawał podczas procesu sądowego w charakterze świadka.

Po przesłuchaniu naczelnika sąd wręcz nie mógł się go nachwalić, pisząc w uzasadnieniu wyroku, że jego zeznania miały charakter „relacji konsekwentnej, spójnej i logicznej, a nade wszystko szczerej”, dodając przy tym, że „wykazał się ogromnym zasobem wiedzy na temat zasad prowadzenia ruchu pociągów, przeprowadzania egzaminów autoryzacyjnych, jak też obowiązujących w tym zakresie regulacji prawnych, co miało znaczenie w tym sensie, iż pozwoliło nadać złożonej przez niego relacji zdecydowanie większej doniosłości”.

Wątpliwości odnośnie rzetelności przygotowania pracowników do pracy na posterunkach Starzyny i Sprowa nawet nie próbował wyjaśniać adwokat Przemysław Wierzbicki, reprezentujący PKP PLK w roli oskarżyciela wobec dyżurnych ruchu: „Dyżurni byli właściwie przeszkoleni, zaś samo naruszenie było tak rażące, że nawet laik dostrzegłby niebezpieczeństwo, nie mówiąc o doświadczonych dyżurnych. Fakt jest bezsporny, że dyżurni uczestniczyli w szkoleniach” – przekonywał Wierzbicki w tekście dla portalu internetowego „Rynek Kolejowy”, który swoje łamy oddał mu w okresie rozstrzygania sprawy przez Sąd Apelacyjny w Katowicach. Co zaskakujące, portal nie zdecydował się w tym czasie na zaprezentowanie stanowiska ani adwokatów Andrzeja N. i Jolanty S., ani Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP.

## No to jak to się robi?

„Gdyby dyżurni ruchu poważniej traktowali wskazania systemu sterowania

ruchem kolejowym, do katastrofy by nie doszło” – utrzymywał adwokat Przemysław Wierzbicki, odciążając jednocześnie uwagę od kwestii ignorowania przez przełożonych problemów na posterunkach, powtarzających się usterek urządzeń oraz nieprawidłowości w szkoleniu pracowników i nadzoru nad nimi.

O złym przygotowaniu dyżurnych ruchu do pracy na posterunkach Starzyny i Sprowa najdobitniej świadczy zapis rozmowy przeprowadzonej między nimi przez radiotelefon tuż po skierowaniu na ten sam tor pociągów jadących z naprzeciwnika:

– *Ten 13126 to on ruszył?*

– *Co?*

– *Od ciebie?*

– *No.*

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

– *Na popielato masz? A ja mam kurwa na czerwono, bo ja użyłem „dPo”.*

*No to jak to się robi?*

– *Kurwa, no to już mu podaję.*

– *No podaj, mu podaj.*

– *Ty, no, ale w ogóle ja nie mam,*

*że on wyjechał od ciebie.*

– *Bo ja tu użyłem „dPo21”, bo jechałem na zastępczy. To nie wiem, to „Wbl” się do tego wbija? Nie, „Po”, czekaj. A teraz chuj, no.*

– *Ty, no pierun wie, no ale on już powinien u mnie być.*

– *A no może już będzie chyba na pewno.*

– *A był na tym osiemnastym?*

– *Tak, tak, tak, migal, migal.*

– *No ale u mnie „it2S” też jest na popielato, to tak jakby w ogóle od ciebie nie ruszył ten pociąg.*

– *Kurwa, może znowu tu popierdolił.*

## Splot wielu zdarzeń

Szef Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Tadeusz Ryś już w pierwszych dniach po czołowym zderzeniu pod Szczekocinami mówił, że do wypadku doszło w wyniku kumulacji wielu przyczyn: – *Splot wielu zdarzeń w jednym miejscu doprowadził do tej katastrofy.*

Ta wstępna diagnoza została potwierdzona w opublikowanym rok później raporcie powypadkowym, w którym komisja wśród przyczyn katastrofy – obok niewłaściwego wykonywania czynności przez dyżurnych ruchu – wskazała niedostateczny nadzór nad pracą posterunków, nieprawidłowości w zakresie szkoleń i autoryzacji oraz nieprawidłowości w modernizacji i utrzymaniu infrastruktury. Mimo to za doprowadzenie do katastrofy prokuratura oskarżyła tylko dwoje dyżurnych ruchu, a następnie sąd uznał ich za jedyńskich winnych.

Aleksander Motyka ze Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP mówi, że postępowanie wymiaru sprawiedliwości wzbudziło niepokój wśród szeregowych kolejarzy: – *Mimo zapisów w przepisach o obowiązkach nałożonych na pracowników kierownictwa i nadzoru nad pracownikami zatrudnionymi na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, całość winy przypisuje się tylko pracownikom na posterunku ruchu.*

## Hierarchia odpowiedzialności

W czerwcu 2009 r. w północno-włoskim mieście Viareggio doszło do wykolejenia pociągu przewożącego propan-butan - po uderzeniu jednej z cystern w krawędź peronową doszło do eksplozji, a następnie pożaru, który spustoszył stację i przylegającą do niej część miasta. W wyniku katastrofy zginęły 32 osoby, 27 zostało rannych, a 100 straciło dach nad głową. Pierwotną przyczyną wypadku było przeoczenie w trakcie naprawy rewizyjnej wagonu pęknięcia koła. W 2017 r. po procesie pierwszej instancji sąd w Lukce za przyczynienie się do katastrofy skazał 23 osoby - między innymi niemieckiego przedstawicieli wynajmującej wagony firmy GATX oraz odpowiadających za proces przewozu towarów niebezpiecznych szefów spółek kolejowych: grupy FS, przewoźnika Trenitalia i zarządcy infrastruktury kolejowej RFI.

W lipcu 2013 r. na północnym zachodzie Hiszpanii w wykolejeniu pociągu ekspresowego w Santiago de Compostela śmierć poniosło 79 osób, a ponad 140 zostało rannych. O spowodowanie katastrofy oskarżono maszynistę pociągu, który zignorował sygnały i jechał z prędkością 192 km/h w miejscu ograniczenia do 80 km/h. Uznano jednak, że pośrednie przyczyny wypadku tkwiły w systemach sterowania ruchem kolejowym, które nie zostały dostosowane do specyfiki styku linii dużych prędkości i linii klasycznej. Akt oskarżenia został więc wystosowany również wobec 11 pracowników zarządcy infrastruktury kolejowej ADIF odpowiadających za budowę systemu - w tym prezesa i dwóch członków zarządu firmy.

# Obywatel poza wszelkim podejrzeniem

Podejrzany o korupcję  
senator Stanisław Koguta  
wygrywa kolejne bitwy

Senator Stanisław Koguta wyglądał na zaskoczonego tym, że senat nie zezwolił na jego aresztowanie. 19 stycznia 2018 r. wniosek prokuratury o zgodę na tymczasowe aresztowanie wybranego z list Prawa i Sprawiedliwości parlamentarzysty poparło 32 senatorów, 37 było przeciw, a 19 wstrzymało się od głosu. Głosowanie było tajne, ale z arytmetyki jasno wynika, że senator z okręgu sądecko-gorlickiego otrzymał poparcie także części z 66 senatorów PiS – mimo że dzień przed głosowaniem prezes partii Jarosław Kaczyński przekazał im wyraźną sugestię, by nie chronili swojego kolegi przed wymiarem sprawiedliwości.

## Potrzeba aresztu

Prokuratura zarzuca Stanisławowi Kogutowi popełnienie trzech przestępstw: przyjęcia korzyści majątkowej wartej 170 tys. zł w zamian za skłonienie prezesa i członków zarządu PKP S.A. do podjęcia decyzji korzystnej dla jednej z krakowskich firm, przyjęcia korzyści majątkowej o wartości 24 tys. zł za pośrednictwo w załatwieniu dla skazanego za kierowanie zorganizowaną grupą przestępczą zamiany odsiadki w więzieniu na odbywanie kary w systemie półotwartym, a także przyjęcia 1 mln zł łapówki za wywieranie wpływu na krakowskich urzędników, by w interesie firm deweloperskich nie wpisywali dawnego hotelu Cracovia do rejestru zabytków.

Z wnioskami o zgodę na pociągnięcie Stanisława Koguta do odpowiedzialności karnej prokuratura zwróciła się do senatu kilka dni przed świętami Bożego Narodzenia 2017 r. Głosowanie w tej sprawie odbyło się dopiero miesiąc później – 19 stycznia 2018 r. Choć Kogut rzekł się immunitetu w zakresie umożliwiającego postawienie zarzutów i przesłuchanie, prokuratura wstrzymała się z wszelkimi czynnościami wobec senatora, chcąc je przeprowadzić już po aresztowaniu. „W realiach tej sprawy zachodziła taka potrzeba” – tłumaczyli prowadzący sprawę śledczy z Prokuratury Regionalnej w Katowicach.

## Wspaniały człowiek

Prokuratorzy czekali, a zwolennicy Koguta stawali się coraz aktywniejsi. W pierwszych

dniach 2018 r. na portalu Facebook powstała grupa „Wspieramy senatora Stanisława Koguta”, na której głównie mieszkańcy jego okręgu wyborczego przekazywali mu wyrazy wdzięczności: „Senator Kogut. Wspaniały człowiek! Dziękuję za bezinteresowną pomoc w sprawie babci oraz dziadka”; „Panie Senatorze dziękuję za obdarzenie zaufaniem mojej skromnej osoby i tym samym umożliwienie mi rozwoju zawodowego”; „Moja rodzina również wiele zawdzięcza Panu Senatorowi dlatego jesteśmy z nim i dziękujemy za wszystko”; „Dziękuję Panie Senatorze za wielkie serce” – takich wpisów pojawiły się dziesiątki.

Grupę stworzył Robert Szczepanek, na co dzień prezes Unii Deweloperów Nieruchomości Komercyjnych i szef rzeszowskiej kancelarii prawniczej Causa Finita, która specjalizuje się w obsłudze deweloperów. Tydzień przed senackim głosowaniem w sprawie aresztowania Szczepanek przesłał list do senatorów, w którym nazwał Koguta „osobą o wielkim sercu i osobowości, uczciwą, wartościową i oddaną problemom lokalnej społeczności”, apelując o odrzucenie wniosku prokuratury o zgodę na areszt. „Wbrew temu, co sądzi Prokuratura, korzyści, o których rzekome przyjęcie podejrzewa się Senatora Stanisława Koguta, przeznaczone zostały wyłącznie na pomoc osobom niepełnosprawnym, ciężko chorym i niedołącznym” – napisał Robert Szczepanek.

## Staszku, trzymaj się

List ze wsparciem skierował do Stanisława Koguta biskup kaliski Edward Janiak: „Pan Senator przez wiele lat swojej służby dał się poznać przede wszystkim jako osoba praktykująca w wierze, szczególnie wrażliwa na potrzeby bliźniego, całym sercem zaangażowana w pomoc osobom potrzebującym, wierna nakazom Ewangelii” – napisał hierarcha.

Na grupie „Wspieramy senatora Stanisława Koguta” jeden z wpisów został zamieszczony przez polityka Platformy Obywatelskiej: „Popieram Stasia, wspaniały kolega i dobry człowiek. Ja w Senacie nie podniosę ręki przeciwko Stanisławowi. Pomówienia niszczą ludzi a potem nie ma kto przeproszać. Staszku trzymaj się” – napisał 8 stycznia 2018 r. senator Maciej Grubski.

26 stycznia 2018 r. łódzki wydział Prokuratury Krajowej postawił Grubskiemu zarzut nieujawnienia w oświadczeniach majątkowych części posiadanych pieniędzy oraz dwóch pożyczek w wysokości 29 tys. zł i 90 tys. zł udzielonych mu przez osoby prywatne. Ponadto prokuratorzy zarzucili Grubskiemu, że będąc wiceprzewodniczącym senackiej komisji obrony, niejawnie informację na temat przetargu zbrojeniowego przekazywał znajomemu, który kierował firmą ubiegającą się o kontrakt.

Po tym jak senatorowie nie wyrazili zgody na aresztowanie Stanisława Koguta marszałek senatu Stanisław Karczewski z PiS zapowiedział zmianę w regulaminie izby, która zniesie tajność głosowań w sprawach

dotyczących immunitetu. Zmiana została uchwalona 1 lutego 2018 r. Jarosław Kaczyński zapowiedział z kolei, że z list PiS będą mogły kandydować tylko te osoby, które podpiszą zobowiązanie, że nie będą przyczyniać się do ochrony parlamentarzystów, wobec których istnieje poważne podejrzenie popełnienia przestępstw kryminalnych.

Mimo to niektórzy politycy postanowili nie ukrywać poparcia dla Koguta: – *To było dla niego i jego rodziny bardzo przykre. Staszek Kogut jest osobą bardzo wierzącą, jest dobrym człowiekiem* – mówiła Alicja Zając, senator PiS z sąsiedniego okręgu jasielsko-krośnieńskiego.

## Pomoc ludzi dobrej woli

Po tym jak senatorowie nie wyrazili zgody na aresztowanie Stanisława Koguta śledczy musieli zmieścić się w ramach narzuconych wyników głosowania.

25 stycznia 2018 r. w katowickiej prokuraturze odbyło się przesłuchanie Koguta, podczas którego śledczy przedstawili senatorowi zarzuty i nałożyli na niego środki zapobiegawcze możliwe do zastosowania przy braku zgody na areszt: zakaz



• 19 stycznia 2018 r., senat nie wyraził zgody na aresztowanie Stanisława Koguta. Senatorowi gratuluje Alicja Zając, senator PiS z sąsiedniego okręgu wyborczego.

opuszczania kraju oraz poręczenie majątkowe wysokości 1 mln zł z dwutygodniowym terminem wpłaty. To sprytne zagranie: wysokość poręczenia z jednej strony stanowi równowartość łapówki, której przyjęcie prokuratura zarzuca Kogutowi, a z drugiej strony znacząco przekracza wartość majątku oficjalnie zadeklarowanego przez senatora w ostatnim oświadczeniu majątkowym: środki pieniężne w wysokości 189,6 tys. zł.

Brak wpłaty poręczenia dałby prokuraturze możliwość wystąpienia do senatu z kolejnym wnioskiem o udzielenie zgody na aresztowanie senatora. Jako że głosowanie odbywałoby się już po zmianie regulaminu senatu nie byłoby już tajne.

Zagranie prokuratury jednak się nie powiodło. W ostatnim dniu terminu wyznaczonego przez prokuraturę Stanisław Kogut wpłacił poręczenie ponad pięciokrotnie przekraczające oficjalnie zadeklarowaną wartość jego majątku. Jak poinformował adwokat senatora Paweł Śliz, część pieniędzy to środki należące do senatora, a reszta to pomoc ludzi dobrej woli: – *Nie mogę ujawnić, kto zgodził się pomóc senatorowi, ani ile tych osób jest.*

KAROL TRAMMER

# WKD nocą? Nie da się

W Europie koleje dojazdowe uruchamiają dodatkowe połączenia w weekendowe noce

20 minut po północy – o tej porze wyrusza z Warszawy ostatni pociąg Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Kto na niego nie zdąży, na następne połączenie musi czekać aż do około godz. 5.00.

– Ostatnie połączenie jest zdecydowanie wcześnie. Udział w wydarzeniach kulturalnych czy spotkaniach towarzyskich zawsze wiąże się z nerwowym spoglądaniem na zegarek – mówi Małgorzata Urbańska ze Stowarzyszenia Mieszkańców Osiedla Ogrodu Malichy. – Na pewno w weekendy ruch na WKD powinien być wydłużany do około godz. 2.00 z przynajmniej jednym połączeniem na godzinę. Chodzi przede wszystkim o dodatkowe pociągi z Warszawy, ale – korzystając z faktu, że kolejki kursują wahadłowo – należy zapewnić dłuższe funkcjonowanie ruchu także w drugą stronę.

Podobnego zdania jest Iwona Masłowska z Zarządu Osiedla Komorów: – W nocie z piątku na sobotę, z soboty na niedzielę i w Sylwestra kursowanie kolejki zdecydowanie powinno być wydłużane do około godz. 2.00.

## Przerwa na całej linii

W dyrekcji Warszawskiej Kolei Dojazdowej zapytaliśmy, czy spółka planuje wprowadzić do rozkładu jazdy oczekiwane przez mieszkańców nocne połączenia.

– W ciągu ostatnich lat rozważaliśmy możliwość uruchomienia dodatkowych kursów w porze nocnej, jednak rozbudowę oferty uniemożliwia konieczność zachowania przerwy technologicznej na całej linii – mówi Krzysztof Kulesza z WKD. – Podczas przerwy wykonywane są konserwacje sieci trakcyjnej, sieci zasilającej podstacje trakcyjne i konserwacje urządzeń zabezpieczenia ruchu, co zwykle wymaga wyłączenia napięcia. Dłuższa przerwa w ruchu w weekendowe noce umożliwia przeprowadzenie prac o szerszym zakresie w porównaniu z nocami w ciągu tygodnia roboczego.

Zjazd ostatniego składu z linii następuje o godz. 1.15 – po dotarciu do Grodziska Mazowieckiego ostatniego pociągu z Warszawy. Pierwszy poranny pociąg rusza z Grodziska Mazowieckiego w soboty i niedziele o godz. 4.31, zaś w dni powszednie już o godz. 3.51.

– Uruchomienie jednego lub dwóch dodatkowych pociągów w weekendowe noce, zmusiłoby nas do przeniesienia robót konserwacyjnych na nocie w ciągu tygodnia roboczego, co wymagałoby wykonania większego zakresu prac w krótszym czasie, a więc zatrudnienia dodatkowych pracowników w porze nocnej – tłumaczy Kulesza.

## Koleje, które nie zasypiają

Konieczności zapewnienia dłuższych przerw technologicznych w weekendy nie widzą podobne do WKD koleje dojazdowe w



• Dochodzi godz. 00.20, zbliża się pora odjazdu z Warszawy ostatniego pociągu WKD.

Europie, na których dodatkowe połączenia w weekendowe noce są standardem.

W nocie z piątku na sobotę i z soboty na niedzielę dodatkowe połączenia uruchamiająca na północy aglomeracji Hamburga działająca na pociągach AKN. Z węzłowej z koleją miejską S-Bahn stacji Eidelstedt ostatni pociąg linii A1 do Kaltenkirchen przez cały tydzień odjeżdża o godz. 1.00, lecz w weekendowe noce uruchamiane jest dodatkowe połączenie wyruszające o godz. 2.21. Z kolei z węzłowej z metrem stacji Norderstedt Mitte ostatni pociąg linii A2 do stacji Ulzburg Süd odjeżdża przez cały tydzień o godz. 1.17, lecz w weekendy kursuje dodatkowe połączenie o godz. 2.17. Nocne pociągi AKN są skomunikowane z nocnymi kursami metra i szybkiej kolei miejskiej.

W innej części Niemiec kolej dojazdowa Altbahn w nocie z piątku na sobotę i z soboty na niedzielę uruchamia pociągi z Karlsruhe w kierunku miast Ettlingen i Ittersbach, które wyruszają o godz. 1.30, 2.30 i 3.30. Przez resztę tygodnia przerwa w ruchu trwa od godz. 0.26 do godz. 4.30.

Co godzinę w weekendowe noce kursują też pociągi na szwajcarskich kolejach dojazdowych łączących Zurych z Egg (Forchbahn) oraz Zurych z Langnau-Gattikon (Sihltalbahn). W austriackim Salzburgu odjazd ostatniego pociągu kolei Salzburger Lokalbahn do Lamprechtshausen w tygodniu następuje o godz. 0.10, w nocie z piątku na sobotę i z soboty na niedzielę dodatkowy pociąg z Salzburga wyrusza o godz. 2.00.

Nocne pociągi uruchamia także Szybka Kolej Miejska w Trójmieście: z Gdańska przez Sopot, Gdynię, Rumie i Redę do Wejherowa w nocie z piątku na sobotę i z

soboty na niedzielę pociągi jeżdżą o godzinę, natomiast przez resztę tygodnia jeden pociąg kursuje w połowie luki między ostatnim wieczornym a pierwszym porannym połączeniem. Podobny układ funkcjonuje w odwrotnej relacji z Wejherowa do Gdańska.

## Transport aktywny

Nocne połączenia to sygnał dla pasażerów, że transport publiczny odpowiada na ich różne potrzeby – związane nie tylko z codziennymi dojazdami do szkoły i pracy, ale także z aktywnością w czasie wolnym.

– Uruchomienie połączeń musi być uzasadnione ekonomicznie, a tu jedną z przeszkód jest niemożność podzielenia składów stanowiących tabor WKD – mówi radny Rady Miasta Podkowa Leśna Marcin Kaliński. – Potrzebę uruchomienia pociągów nocnych można rzetelnie wysondować jedynie na zasadzie prób, takich jak miały miejsce na przykład w przypadku warszawskiego metra. Tam zaczęto od okolicznościowych kursów nocnych, a teraz w rozkładzie na stałe funkcjonują kursy nawet po godz. 3.00, pozostawiając tylko dwie godziny przerwy do kursu porannego. Czy nocne kursy weekendowe są najbardziej potrzebnym kierunkiem rozwoju oferty WKD, wykazałyby właśnie takie sukcesywnie realizowane próby.

Marcin Kaliński zwraca ponadto uwagę, że zapotrzebowanie na nocne połączenia może nie ograniczać się wyłącznie do weekendów: – Dostrzegam, że istnieją osoby, które pracują do późnych godzin w dni powszednie i WKD nie oferuje im połączeń z Warszawy później niż 20 minut po północy.

KAROL TRAMMER

1 lutego 2018 r. Mobilis Ostrołęka całkowicie wycofał się z obsługi rejonu Wyszkowa – zlikwidowanych zostało 50 kursów tego przewoźnika, które łączyły Wyszków z okolicznymi gminami: Rząśnik, Długosiodło, Brańszczyk, Somianka, Zatory i Obryte. Swoje zniknięcie z Wyszkowa i okolic ostrołęckiego Mobilis ogłosił pasażerom zaledwie tygodniowym wyprzedzeniem.

Poprzednie duże cięcia ostrołęckiego Mobilis przeprowadził rok temu – w marcu 2017 r. zlikwidowano aż 104 kursy. Zeszłoroczne likwidacje były początkiem końca tego przewoźnika. W połowie lutego 2018 r. Grupa Mobilis podjęła decyzję o rozwiązaniu całego ostrołęckiego oddziału, obsługującego powiaty ostrołęcki, wyszkowski i ostrowski. Ostrołęcki Mobilis będzie działał tylko do końca czerwca 2018 r. Tak oto znika pierwszy z podmiotów sprzedanych osiem lat temu w ramach hurtowej prywatyzacji mazowieckich przedsiębiorstw PKS.

## Szybki rozwój i gwałtowny regres

W czerwcu 2010 r. Grupa Mobilis – należąca do izraelskiego koncernu Egged – za 77 mln zł kupiła od skarbu państwa PKS-y z Płocka, Ciechanowa, Mławy, Przasnysza, Ostrołęki i Mińska Mazowieckiego. Po podpisaniu umowy prywatyzacyjnej z Mobilisem ówczesne Ministerstwo Skarbu Państwa informowało, że „powstaje silna grupa przewoźnicza, zarządzana przez inwestora branżowego, której celem jest wprowadzenie nowej jakości na rynku autobusowym przewozów pasażerskich w regionie Mazowsza. Szeroko zakrojony pakiet socjalny i zobowiązania inwestycyjne firmy Mobilis są sukcesem prywatyzacji mazowieckich PKS-ów i realnym gwarantem ich szybkiego rozwoju”.

Rząd Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego, sprzedając Grupie Mobilis mazowieckie PKS-y, nie oczekiwał gwarancji zapewnienia określonej sieci połączeń. Co więcej, jak ujawniła Najwyższa Izba Kontroli, zobowiązania inwestycyjne złożone przez Mobilis i zaakceptowane przez rząd przewidywały cenę zakupu nowego autobusu na poziomie 150-295 tys. zł, gdy tymczasem koszt zakupu nowego autobusu wynosił około 700 tys. zł. Ministerstwo Skarbu Państwa zrezygnowało z negocjacji nad zobowiązaniami, nie chcąc doprowadzić do obniżenia kwoty, jaką Mobilis gotowy był wyłożyć na zakup sześciu PKS-ów.

– Do niedawna przedsiębiorstwa sprywatyzowane z udziałem inwestorów zagranicznych charakteryzowały się dość dużą stabilnością istnienia. Niestety, ostatnio obserwujemy gwałtowny regres dawnych PKS-ów należących do niemieckiej firmy Arriva. Istnieje obawa, że ten sam proces właśnie dotyka PKS-ów spod znaku Mobilisa – mówi dr Ariel Ciechański z Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk.

## Opóźniony, odwołany, połączony

Płocki Mobilis na przełomie 2017 i 2018 r. nie radził sobie z realizacją rozkładu jazdy. Kursy były masowo odwoływane lub wykonywane z dużymi opóźnieniami. W



Mazowieckie PKS-y w tarapatkach: tylko przez ostatni rok skasowano setki kursów. Swoją koniec właśnie ogłosił przewoźnik z Ostrołęki

# Błędne koła pekaesów

dużej części to skutek deficytu kierowców, z którym boryka się nie tylko Grupa Mobilis.

PKS Grójec – należący do pracowników firmy, gminy Tarczyn oraz powiatów grójeckiego i białobrzeskiego – terminy funkcjonowania najdłuższego ze swoich kursów, łączącego Warkę i Łódź, ograniczył do piątków i niedziel. Tak kierowcę, który na całe popołudnie i wieczór „znikał” na kursie łódzkim, odzyskano do lokalnych kursów obsługujących codzienne dojazdy.

Płocki Mobilis próbował z kolei stosować bieżące łączenie kursów: na przykład autobus odjeżdżający o godz. 15.45 z Płocka przez Blichowo do Wyszogrodu był odwoływany, a autobus odjeżdżający o godz. 16.10 z Płocka przez Blichowo do Staroźrebów najpierw obsługiwał swoją planową trasę, następnie zwracał do Blichowa, skąd kierował się do Wyszogrodu. Skutek był taki, że do Wyszogrodu autobus docierał ponad godzinę po planowym przyjeździe.

Problemy płockiego Mobilisu z realizacją przewozów stanowiły przyczynę do dużych cięć: w połowie lutego 2018 r. przewoźnik z dnia na dzień ogłosił, że na stałe likwiduje 46 swoich kursów w rejonie Płocka. Cięcia są także w innych oddziałach grupy: mławski Mobilis z początkiem 2018 r. zlikwidował 34 kursy na terenie powiatu żuromińskiego, następnie z początkiem marca 2018 r. 18 kursów zlikwidował przasnyski Mobilis.

## Nadjeżdża deweloper

PKS Siedlce w drugiej połowie zeszłego roku cięć w sieci połączeń dokonywał nawet co dwa tygodnie. Od września do grudnia 2017 r. w ramach pięciu fal cięć w sumie zlikwidowano 61 kursów, a 14 skrócono.

W 2012 r. państwowy PKS Siedlce został sprzedany funduszowi inwestycyjnemu Retail Provider, który – jak pisał wówczas magazyn „Forbes” – „postanowił przywrócić dawną świetność Państwowej Komunikacji Samochodowej”. W rzeczywistości fundusz był zainteresowany położonym w centrum Siedlec dworcem autobusowym w celu zbudowania na jego miejscu centrum

handlowego. W 2017 r. Retail Provider – zachowując sobie dworzec pod przyszłą inwestycję – sprzedał autobusy i bazę siedleckiego PKS-u firmie Poznański Bus, która jak widać wcale jednak nie zatrzymała ograniczania działalności przewoźniczej.

Prywatyzacja PKS Siedlce nie jest jedynym przypadkiem, gdy państwo oddało przewoźnika w ręce dewelopera. W 2005 r. rząd Sojuszu Lewicy Demokratycznej sprzedał PKS Zakopane firmie deweloperskiej MK Projekt, która na terenie bazy zbudowała apartamentowce, a PKS doprowadziła do upadłości. – Część PKS-ów zniknęła wcale nie z powodu wyłącznie złej kondycji ekonomicznej, ale dlatego, że była narzędziem do spekulacji nieruchomościami – mówi Ariel Ciechański.

## Polska Komunikacja Samorządowa

Samorządowcy jako bezpieczniejsze od prywatyzacji rozwiązanie zwykle wskazują komunalizację, czyli przejście PKS-ów przez powiaty i gminy. O ile prywatyzacja zapewnia wpływy do budżetu państwa, o tyle komunalizacja odbywa się nieodpłatnie. Z tego powodu rząd albo ignorował wnioski samorządów o gotowości do przejścia przewoźników działających na ich terenie, albo uzależniał wydanie zgody na komunalizację od tego, czy ubogie PKS-y pokryją koszty analiz prywatyzacyjnych, których wykonanie rząd w międzyczasie zlecił zewnętrznym firmom konsultingowym.

Na terenie województwa mazowieckiego do samorządów lokalnych należą PKS-y z Garwolina, Grójca, Łosic, Radomia i Sokołowa Podlaskiego. Wcale nie jest jednak tak, że przewoźnicy ci nie tną swoich sieci połączeń. – Trudno oczekiwać, że PKS będzie jeździł wszędzie, nie patrząc na koszty. Jak w każdej firmie, musimy dbać o sytuację finansową – mówił „Życiu Siedleckiemu” wiceszef sokołowskiemu PKS-u Rafał Pieniak po likwidacji części kursów jesienią 2016 r.

– Zasadniczo nie ma istotnych różnic między formami własnościowymi PKS-ów, tyle tylko że często prywatni inwestorzy ▶



► mają nieco mniejszą cierpliwość do nierentownego przedsiębiorstwa – uważa Bartosz Jakubowski, ekspert ds. transportu z Centrum Analiz Klubu Jagiellońskiego, współautor publikacji „Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi” wydanej przez Szkołę Główną Handlową w Warszawie.

## Pekaes w labiryncie

Przewoźnicy, chcąc ciąć koszty, dążą do obsługi jak największej liczby miejscowości możliwie najmniejszą liczbą autobusów. Prowadzi to do coraz bardziej poplątanych przebiegów linii. Trasa realizowanego przez plocki Mobilis kursu Plock – Psary na terenie gmin Bielsk i Drobin przypomina labirynt. Skutek jest taki, że aby dojechać do łączących 17-20 km od Plocka miejscowości Smolino, Kleniewo i Krajkowo, trzeba pokonać autobusem aż 45-48 km.

PKS-y – notując spadek przewozów w kursach do wsi położonych poza głównymi drogami – często decydowały się na obsługę takich miejscowości „przy okazji” przez autobus jadący między większymi miastami. Cieszące się niezłymi wynikami kursy otrzymywały więc kolejne wjazdy kieszeniowe, zbaczające z głównej drogi do miejscowości położonych na uboczu. Zniechęceni tym pasażerowie podróżujący w pełnej relacji przesiadali się wówczas do busów prywatnej konkurencji, która skrzętnie wykorzystując sytuację, rozwijała ofertę kursów niejeżdżących z głównej drogi.

PKS Gostynin – obsługujący powiat gostyniński oraz część powiatu plockiego położoną na południowym brzegu Wisły – w ostatnich latach znacząco zmniejszył liczbę połączeń w rejon Gąbina, Sannik i Słubice. Aby jednak mieszkańców tych rejonów nie odciąć od komunikacji, modyfikowano trasę kursu Gostynin – Gąbin – Świniary, tak że obecnie ma ona kształt wielkiej podkowy. I choć Gąbin i Świniary dzieli 13 km, to autobus między tymi miejscowościami jedzie 47-kilometrową trasą biegnącą naokoło przez Sanniki, Hów i Słubice.

Takie decyzje tworzą błędne koło, w którym odpowiedzią na zmniejszające się potoki pasażerów jest kierowanie autobusów coraz bardziej okrężnymi trasami z coraz dłuższymi czasami przejazdu, czego skutkiem jest odpływ kolejnych pasażerów zniechęconych coraz mniej atrakcyjną ofertą.

## PKS zawsze był i jeździł

– Zasadniczo wszystkie PKS-y, które rozwijają lub choćby utrzymują ofertę na odpowiednim poziomie, czynią to dzięki dobrej współpracy z samorządami powiatowymi lub gminnymi – mówi Bartosz Jakubowski. – Generalnie jednak samorządy są przyzwyczajone, że PKS zawsze był i zawsze jeździł, więc nie chcą rozmawiać o dofinansowaniu transportu autobusowego. W tej sytuacji wątpliwym jest uzyskanie choćby minimalnej rentowności, pozwalającej na rozwój przedsiębiorstw i przewozów.

Brak rozwoju widać między innymi w tym, że w wielu PKS-ach podstawowym typem autobusu wciąż jest Autosan H9: wysokopodłogowy i po prostu nieatrakcyjny



• System finansowania uzależnił PKS-y od młodzieży szkolnej. Problem w tym, że liczba uczniów spada. Autosan H9 relacji Siedlce – Trzcinniec na przystanku w Skórcu.

dla pasażerów. To tak jakby po miastach nadal jeździło się przede wszystkim Jelczami i Ikarusami. – Ten problem mogły pomóc rozwiązać samorządy, które stały się przeciw właścicielem części przedsiębiorstw. Co jednak zaskakujące, tylko w kilku przypadkach zakupiono ze środków unijnych nowe, lepiej dopasowane do potrzeb pojazdy. Brakuje tu nam zdecydowanie sytuacji obserwowanej na kolei, gdzie to samorządy zakupują tabor i oddają go do użytku przewoźnikom – mówi Ciechański.

Jedynym publicznym wsparciem, jakiego mogą być pewni przewoźnicy autobusowi, to rekompensaty za stosowanie ulg ustawowych – przede wszystkim ulg na uczniowskie bilety miesięczne. Skutkiem systemu finansowania opartego na dopłatach do biletów szkolnych jest jednak to, że przewoźnicy na większości tras ograniczyli się do zaspokajania tylko potrzeb uczniów.

## Autobus za dwa miesiące. Albo nigdy

Na 67 kursów PKS Łosice wyruszających z miejscowego dworca aż 56 realizowanych jest tylko w dni robocze, z czego 32 wyłącznie w dni nauki szkolnej. Z 70 kursów PKS Gostynin wyruszających z gostynińskiego dworca 44 realizowane są tylko w dni nauki szkolnej. Również PKS Garwolin ponad połowę swoich kursów realizuje wyłącznie w dni zajęć w szkołach.

W powiecie białobrzeskim do wszystkich czterech wsi gminnych – Promna, Radzanów, Stara Błotnica i Stomiec – autobusy obsługujące ten rejon PKS-u Grójec docierają wyłącznie w dni robocze. Na przykład ze Starej Błotnicy kursuje dziesięć autobusów dziennie, z czego osiem tylko w dni nauki szkolnej. Ostatni kurs odjeżdża o godz. 16.59. W soboty i niedziele żaden autobus nie dociera też między innymi do wsi gminnych Hów, Młodzieszyn i Rybno w powiecie sochaczewskim obsługiwany przez PKS Grodzisk Mazowiecki.

Nagminnie występujące w rozkładach jazdy PKS oznaczenie „kursuje tylko w dni nauki szkolnej” – poza brakiem komunikacji w weekendy – oznacza, że w tysiącach

polskich miejscowości po odjeździe autobusu pod koniec czerwca następny pojawia się dopiero na początku września.

Układ funkcjonowania komunikacji opierający się na przejazdach do i ze szkoły przestał zaspokajać potrzeby osób pracujących w handlu, usługach i zakładach produkcyjnych. Wczesny koniec kursowania w piątki i zupełny brak kursów w niedziele to też odwrócenie się PKS-ów od osób dojeżdżających w cyklu tygodniowym do pracy i na studia w dużych miastach. Tak całe grupy pasażerów przez lata zmuszono do zakupu samochodów i dziś bardzo trudno je odzyskać. Tymczasem mocno się wykrusza ostatnia wierna grupa pasażerów: w Polsce w roku szkolnym 2016/2017 do szkół uczęszczało 4,9 mln dzieci i młodzieży, podczas gdy jeszcze w roku 2005/2006 liczba uczących się dzieci i młodzieży wynosiła 6,3 mln. Kolejni przewoźnicy PKS nagle orientują się, że są w dramatycznej sytuacji.

– Genezy obecnych problemów przedsiębiorstw PKS doszukiwałbym się w ponad 25-letniej historii transformacji rynku transportowego w Polsce i błędnych decyzjach na szczeblu rządowym. Przede wszystkim mylnie założono, że samoregulacja rynku będzie najbardziej optymalnym rozwiązaniem i pozostawiono ten segment przewozów całkowicie bez regulacji i wsparcia, pozwalając na wyniszczającą konkurencję na głównych połączeniach z jednej strony, a z drugiej przy okazji pozbawiając całkowicie wiele mniejszych miejscowości dostępu do transportu publicznego – podkreśla Ariel Ciechański. – W rezultacie otrzymaliśmy niespójny system transportowy na, o ironio, wórn post-radziecki. Pozamięjski transport autobusowy potraktowano w sumie więc znacznie gorzej niż transport kolejowy.

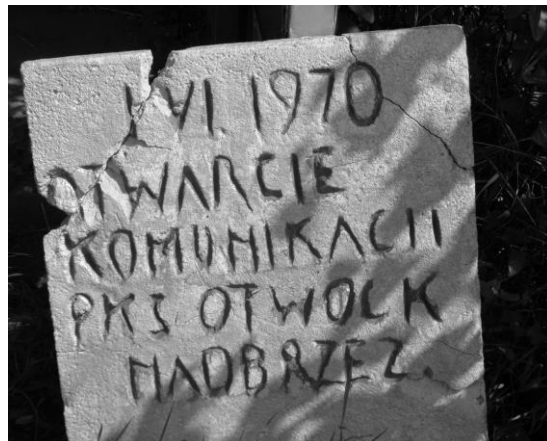
I pomyśleć, że gdy w minionych dekadach znikwały kolejne połączenia kolejowe, zwykle zapewniano społeczności lokalne, że pociągi mogą z powodzeniem zostać zastąpione przez znacznie bardziej efektywną komunikację autobusową.

## WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

### Dla uwiecznienia

Dziś trudno wręcz uwierzyć, jaką ekstazę, radość i entuzjazm wywoływało kiedyś dotarcie straży przedniej cywilizacji w postaci prądu, wodociągu, szosy, kolei czy autobusu do miejscowości tzw. zabitych dechami. Gdy do Nadbrzeża w czerwcu Roku Pańskiego 1970 wjechał pierwszy autobus PKS, to starszych niedołączonych ludzi na ich życzenie wynoszono z domostw na drogę, aby ujrzeli ten świecki cud. Dla uwiecznienia momentu ich złączenia ze światem nowoczesnym mieszkańcy sporządzili tablicę pamiątkową. Inaczej teraz, gdy dalszy pochód cywilizacji – w formie autostrad, linii energetycznych czy lotnisk – odbierany jako niszczycielski wróg nierzadko wznieca obawy i protesty.



## OD BAŁTYKU PO TATRY

### „Reymont”

#### Łódź Fabryczna – Kraków Główny

Władysław Reymont, właściwie Stanisław Władysław Rejment – pisarz i laureat literackiej Nagrody Nobla, autor między innymi „Ziemi Obiecanej”, opisującej niepoohamowany rozwój Łodzi i pęd fabrykantów do robienia pieniędzy, oraz „Chłopów” przedstawiających życie na wsi: codzienne zajęcia, zwyczaje, obrzędy, ale też konflikty i problem rozwarstwienia ekonomicznego. Władysław Reymont jak mało który pisarz zasługuje na patronowanie pociągowi. Przez pięć lat – od 1888 r. do 1893 r. – był on bowiem pracownikiem Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Jako kolejarz pełnił służbę na położonych między Koluszkami i Skierniewicami stacjach Rogów oraz Lipce, gdzie przy linii kolejowej do dziś stoi niewielki domek dróżnika, w którym pracował i mieszkał Reymont. To właśnie życie społeczności wsi Lipce zostało przedstawione przez Reymonta w powieści „Chłopi”, za którą w 1924 r. otrzymał Nagrodę Nobla. W 1983 r. na cześć noblisty Lipce zmieniły nazwę na Lipce Reymontowskie. Tak też nazywa się położony w centrum tej miejscowości przystanek kolejowy. Trasa pociągu „Reymont” niestety nie przebiega przez Lipce Reymontowskie.

## POD DOBRĄ PRASĄ

„Miłym akcentem narady było podsumowanie współpracy pomiędzy poszczególnymi komórkami organizacyjnymi w pionie eksploatacji i wzajemne podziękowania. Naczelnicy podkreślili, że współpraca układa się bardzo dobrze, zwłaszcza wówczas, gdy zachodzi potrzeba wzajemnej pomocy”

Źródło:

Miesięcznik „Moja Kolej”  
Wydawca: Koleje Mazowieckie

## POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„W końcu listopada, w odwilż, około dziewiętej rano, pociąg petersbursko-warszawskiej kolei żelaznej całą parą podjeżdżał do Petersburga. Było tak wilgotno i mglisto, że ledwie rozedniało; o dziesięć kroków od toru, na prawo i na lewo, trudno było cokolwiek dojrzeć z okien wagonu. Między pasażerami było też kilku takich, którzy wracali z zagranicy; ale największy ścisk panował w przedziałach trzeciej klasy, gdzie pełno było ludzi pospolitych, jadących za swoimi interesami nie bardzo z daleka. Wszyscy, jak zwykle w podróży, czuli się zmęczeni, wszystkim przez noc ociężały oczy, wszyscy porządnie zziębli, wszyscy mieli twarze bladożółte, koloru mgły. W jednym z wagonów trzeciej klasy od samego świtu znaleźli się naprzeciwko siebie tuż przy oknie dwaj pasażerowie - obaj młodzi, prawie bez bagażu i niezbyt strojnie przyodziani, obaj o dosyć ciekawych fizjonomiach i obaj pragnący wreszcie nawiązać rozmowę. Gdyby obaj wiedzieli nawzajem o sobie, co ich w tej chwili szczególnie czyni godnymi uwagi, zdziwiliby się oczywiście, że przypadek tak dziwnie zrządził, sadzając ich razem w wagonie trzeciej klasy petersbursko-warszawskiego pociągu.”

Fiodor Dostojewski\*, „Idiota” (przełożył Jerzy Jędrzejewicz)

\*rosyjski pisarz i myśliciel, żył w latach 1821-1881

# 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.