

# Z Biegiem Szyn

## WYSADZONA UMOWA



Drugie dno sprawy wysadzenia  
mostu nad Jeziorem Pilchowickim

## POLITYKA

### Kolejarze Kowalskiego

Stryj prezydenta Andrzeja Dudy w sierpniu 2020 r. został powołany na członka rady nadzorczej spółki PKP Cargo. 69-letni Antoni Duda to emeryt, w latach 2015-2019 był posłem Prawa i Sprawiedliwości, lecz w wyborach w 2019 r. nie udało mu się zdobyć mandatu na kolejną kadencję. Na pytanie dziennikarza TVN o nepotyzm Antoni Duda odparł: – *Prezydent, jak panu wiadomo, nie jeździ pociągami.*

Miesięczne wynagrodzenie członka rady nadzorczej PKP Cargo wynosi 12,7 tys. zł. Posiedzenia rady odbywają się zazwyczaj raz w miesiącu.

Stryj prezydenta Dudy mieszka w Opolu, był w tym mieście pracownikiem zakładów Remak, dyrektorem oddziału Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, a następnie szefem urzędu pracy. I jak stwierdził: – *Jeżeli ktoś gdzieś zauważył, że to doświadczenie może być pomocne, no to, przepraszam bardzo, nie leżeć, tylko działać.*

Ten ktoś pochodzący z Opola Janusz Kowalski, który w Ministerstwie Aktywów Państwowych odpowiada za nadzór nad Grupą PKP. Wiceminister Kowalski od kilku miesięcy wprowadza swoich ludzi do spółek kolejowych.

W lipcu 2020 r. członkiem rady nadzorczej spółki spedycyjnej PKP Cargo Connect został były piłkarz Odry Opole Jakub Bella. Bella jednocześnie pełni stanowisko dyrektora w Polskim Górnictwie Naftowym i Gazownictwie (wiceprezesem tego koncernu Janusz Kowalski był w latach 2015-2016).

W kwietniu 2020 r. członkiem rady nadzorczej PKP został Filip Ostrowski, na co dzień dyrektor biura ds. reformy nadzoru właścicielskiego w Ministerstwie Aktywów Państwowych. Biuro jest zapleczem pełnomocnika rządu ds. reformy nadzoru właścicielskiego nad spółkami skarbu państwa (tę funkcję sprawuje wiceminister Kowalski). Z kolei wicedyrektor tego biura Izabela Wojtyczka od lipca 2020 r. zasiada w radzie nadzorczej PKP Cargo.

W połowie sierpnia 2020 r. członkiem zarządu PKP został Rafał Zgorzelski. Na to stanowisko przeniósł się po kilku miesiącach pracy w Ministerstwie Aktywów Państwowych. Kowalski i Zgorzelski w 2003 r. razem stworzyli stowarzyszenie „Stop Korupcji”, a później współpracowali w zajmującej się geopolityką fundacji Warsaw Institute. W biogramie na stronie internetowej PKP Rafał Zgorzelski przedstawiony jest jako „promotor idei patriotyzmu ekonomicznego”. Zgorzelski był prezesem Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Niepublicznych Operatorów Poczty, organizacji reprezentującej interesy firm InPost i PGP, należących do spółek zarejestrowanych przez milionera Rafała Brzoskę na Malcie i Cyprze. Jednocześnie firma Zgorzelski Consulting doradzała firmie PGP w okresie obsługi wyrwanego Poczcie Polskiej kontraktu na doręczanie przesyłek sądowych.

Wraz ze Zgorzelskim do zarządu PKP trafił Ireneusz Maślany. To akurat człowiek Jacka Sasina, kierującego Ministerstwem Aktywów Państwowych. Maślany jest działaczem PiS w powiecie wołomińskim (w kadencji 2014-2018 przewodniczył klubowi PiS w radzie powiatu). Miejscowi politycy PiS to dla mieszkającego w Ząbkach Sasina prawdziwa kuźnia kadr. Były burmistrz Wołomina, a obecnie radny miejski Ryszard Madziar jest szefem gabinetu politycznego Jacka Sasina (i jednocześnie członkiem rady nadzorczej Totalizatora Sportowego). Były burmistrz Ząbek i przewodniczący rady powiatu wołomińskiego Robert Perkowski jest wiceprezesem PGNiG.

Tournée Maślanego po spółkach-wnuczkach PKP trwa od trzech lat. Od czerwca 2017 r. do lipca 2018 r. był prezesem spółki Cargosped Terminal Braniewo, jednocześnie od marca do czerwca 2018 r. był członkiem zarządu spółki PKP Cargo Connect. W lipcu 2018 r. przesiadł się na fotel członka zarządu remontującej wagony spółki PKP CargoTabor – pełnił tę funkcję aż do powołania w skład zarządu PKP w sierpniu 2020 r. Od niedawna Maślany zasiada również w radzie nadzorczej Poczty Polskiej, a wcześniej był członkiem rady nadzorczej Zakładów Ceramicznych Bolesławiec, w 100% należących do skarbu państwa. ●



● Członek rady nadzorczej PKP Cargo Antoni Duda.

– *To jest polityczna ustawka, doskonale o tym wiecie –* powiedział Sławomir Nowak, prowadzony do sądu przez funkcjonariuszy Centralnego Biura Antykorupcyjnego. 22 lipca 2020 r. Sąd Rejonowy Warszawa Mokotów wydał postanowienie o aresztowaniu Nowaka na trzy miesiące. – *Sąd dał się zwieść –* rzucił były minister transportu, gdy wyprowadzano go z sądu.

## KORUPCJA

### Areszt Nowaka



● Sławomir Nowak jeszcze jako szef agencji Ukravtodor.

Sławomir Nowak został aresztowany po przedstawieniu mu przez prokuraturę zarzutów kierowania zorganizowaną grupą przestępczą czerpiącą korzyści z korupcji i prania brudnych pieniędzy. Mirosława Chyr z Prokuratury Okręgowej w Warszawie oświadczyła, że Nowak w wyniku tych przestępstw uzyskał ponad 1,3 mln zł. Zarzuty dotyczą lat 2016-2019, gdy były polityk Platformy Obywatelskiej kierował agencją Ukravtodor, która zarządza siecią drogową w Ukrainie. Jak poinformowała ukraińska prokuratura, chodzi o korupcję przy przetargach na budowę dróg – oferenci przekazywali łapówki w formie wkładów kapitałowych do firm na terytorium Polski. Śledztwo w sprawie Nowaka prowadzi zespół prokuratorów i funkcjonariuszy służb antykorupcyjnych z Ukrainy i Polski.

Za Sławomira Nowaka poręczyło 17 osób, w tym – jak informuje portal Niezależna – posłanki PO Małgorzata Kidawa-Błońska i Henryka Krzywonos-Strycharska oraz prezydenci Gdańska Aleksandra Dulkiewicz i Sopotu Jacek Karnowski. Mimo to Sąd Okręgowy w Warszawie odrzucił zażalenie obrońcy i utrzymał areszt.

Przygrywką obecnych problemów Sławomira Nowaka była sprawa niewpisania przez niego do oświadczeń majątkowych zegarka o wartości 17 tys. zł, którego pochodzenia nie potrafił wyjaśnić. W listopadzie 2013 r. prokuratura wystąpiła do sejmiku o uchylenie immunitetu Nowakowi, by w styczniu 2014 r. postawić mu zarzuty.

W połowie 2014 r. tygodnik „Wprost” ujawnił nagrania z warszawskiej restauracji Sowa & Przyjaciele, gdzie Nowak skarżył się byłemu wiceministrowi finansów, że urząd skarbowy rozpoczyna kontrolę w firmie jego żony: – *Mam nadzieję, że dotyczy to tylko jej działalności, a nie będą chcieli tego crossować z moim rachunkiem –* mówił Nowak. Afera podsłuchowa i sprawa zegarka przerwały karierę jednego z bliższych współpracowników Donalda Tuska i Bronisława Komorowskiego. W listopadzie 2013 r. Nowak złożył dymisję z zajmowanego od 2011 r. stanowiska ministra transportu w rządzie PO-PSL, a w 2014 r. zrzekł się mandatu poselskiego i zrezygnował z członkostwa w PO.

W 2015 r. Sąd Okręgowy w Warszawie niespodziewanie umorzył sprawę zegarka: – *Biorąc pod uwagę całokształt majątku oskarżonego, przedmiotowy zegarek stanowił niewielką część tego majątku –* uzasadnił sędzia.

W październiku 2016 r. Sławomir Nowak został szefem Ukravtodoru. Jednocześnie przyjął ukraińskie obywatelstwo – w mediach spekulowano, że miało być to zabezpieczenie przed kłopotami z polskim wymiarem sprawiedliwości. Kijowskie schronienie Nowaka ostatecznie nie okazało się bezpieczne.

We wrześniu 2019 r. ukraińska agencja antykorupcyjna poinformowała o skierowaniu do sądu sprawy oświadczenia majątkowego, w którym Nowak „nieprawidłowo wskazał wartość samochodu oraz kwotę środków na rachunkach bankowych”. Choć w oficjalnej informacji zaznaczono, że „sporządzenie protokołu i przesłanie go do sądu nie oznacza uznania osoby za winną”, to Nowak zrezygnował z funkcji szefa agencji Ukravtodor. Choć już w październiku 2019 r. sąd w Kijowie umorzył postępowanie dotyczące oświadczenia, to ukraińskie służby antykorupcyjne nie przestały się interesować się majątkiem Nowaka. Efekt tego zainteresowania to wszczęcie wspólnego ukraińsko-polskiego śledztwa. ●

## POŁĄCZENIA

## Cięcia po cichu

Po zaledwie ośmiu miesiącach funkcjonowania spółka PKP Intercity wycofała swoje połączenia ze Zgorzelca. Uruchomienie w grudniu 2019 r. pociągu dalekobieżnego do tego 30-tysięcznego miasta przedstawiano jako element szerszej strategii rozszerzania sieci połączeń PKP Intercity. – *Systematycznie rozszerzamy zasięg naszych usług, zapewniając mieszkańcom coraz większej liczby miast i miejscowości podróż naszymi pociągami* – mówił prezes PKP Intercity Marek Chraniuk, a spółka informowała na swojej stronie internetowej: „Mieszkańcy Zgorzelca uzyskają dostęp do usług PKP Intercity. Przewoźnik wykorzysta efekty elektryfikacji linii do Zgorzelca i skieruje tam pociąg z Warszawy”. Z końcem sierpnia 2020 r. relację pociągu skrócono do Węglińca, leżącego 30 km przed Zgorzelcem. Spółka zapewniła nas, że to tylko tymczasowe skrócenie: – *Połączenie ma zostać przywrócone do pełnej relacji.*

Wycofane zostały również połączenia Pendolino z Wałbrzyska i Jeleniej Góry. Choć w maju i czerwcu 2020 r. sukcesywnie odtworzono sieć ExpressInterCityPremium po zawieszeniu z powodu epidemii koronawirusa, to połączenia Warszawy z Sudetami wciąż nie przywrócono. Obecnie kursuje tylko w relacji Warszawa – Wrocław.

Dzięki epidemii spółka PKP Intercity mogła po cichu wycofać się z uruchamiania pociągów w relacji Łódź Fabryczna – Warszawa Lotnisko Chopina, które notowały znikomą frekwencję. Połączenia te zostały zawieszono w marcu 2020 r. w konsekwencji wstrzymania ruchu lotniczego. Mimo stopniowego przywracania lotów od czerwca 2020 r., pociągi łączące Łódź z warszawskim lotniskiem nie wróciły na tory. ●

## MODERNIZACJE

## Nowe stare mijanki

Ku końcowi zbliża się trwająca od 2018 r. modernizacja 83-kilometrowej linii Olsztyn – Działdowo, jednotorowej części ciągu łączącego stolicę województwa warmińsko-mazurskiego z Warszawą.

Do końca 2020 r. PKP Polskie Linie Kolejowe planują wprowadzenie docelowych prędkości. W sumie na dwóch trzecich długości linii mają obowiązywać prędkości 120-140 km/h. Przed modernizacją pociągi nie mogły przekraczać 100 km/h. Zwiększenie prędkości na całej długości nie było możliwe z uwagi na kręty przebieg linii.

W zakres modernizacji weszła także odbudowa dwóch mijanek. Zlikwidowaną w 2005 r. mijankę Waplewo ponownie otwarto w marcu 2020 r. Na grudzień 2020 r. planowane jest otwarcie mijanki Kozłowo (zlikwidowanej w 1994 r.). – *W studium wykonalności opracowanym w latach 2015-2017 obiekt zawarty był w wariantcie rozszerzonym, nie został jednak ujęty w zakresie projektu. Mijanka wprowadzona została do projektu po jego rozszerzeniu w styczniu 2019 r., już w trakcie modernizacji linii* – mówi Mirosław Siemieniec z PKP PLK.

Bez odbudowy mijanki między Działdowem a Nidzicą pozostałby na zmodernizowanej linii aż 24-kilometrowy odcinek bez możliwości mijania się pociągów. Decydując o odbudowie mijanki Kozłowo, spółka PKP PLK jednocześnie wycofała się z planu stworzenia dwutorowego odcinka na północ od stacji Nidzica. Pierwotnie bowiem planowano remont i elektryfikację toru nieczynnej linii do Wielbarka (wybiegającej z Nidzicy równoległe do linii Działdowo – Olsztyn) i budowę przejścia rozjazdowego w miejscu, gdzie linie się rozchodzą. Dzięki temu miał powstać dwutorowy fragment o długości 2,5 km, na którym pociągi mogłyby się mijać w trakcie jazdy – bez konieczności dłuższych postojów na przepuszczanie się na stacji Nidzica.

Mijanka Kozłowo zostanie podłączona do lokalnego centrum sterowania w Działdowie. Funkcjonująca od kilku miesięcy mijanka Waplewo jest zdalnie sterowana przez dyżurnego ruchu z Olsztynka. Stąd steruje się również mijanką Gąglawki, która przed modernizacją była obsługiwana przez dyżurnego ruchu na miejscu. ●



● Punkty umożliwiające mijanie się pociągów na linii Olsztyn – Działdowo.

## MODERNIZACJE

## Dwutorowe problemy

30 sierpnia 2020 r., po prawie półtorarocznej przerwie, przywrócono ruch między Otwockiem i Pilawą. Rozbudowa tego odcinka do ciągu dwutorowego trwa jednak nadal. Na razie więc pociągi kursują w dwóch kierunkach jednym torom. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zapowiada, że po dwóch torach pociągi zaczną jeździć w grudniu 2020 r.

Liczący 26 km odcinek Otwock – Pilawa był jednotorowym wąskim gardłem na linii łączącej Warszawę z Lublinem. Przy okazji dobudowy drugiego toru przekształcono stację Zabieźki w przystanek osobowy. Jedynym punktem umożliwiającym wyprzedzenie się pociągów na nowym dwutorowym odcinku będzie więc stacja Celestynów.

Dobudowa drugiego toru trwa również na 47-kilometrowym odcinku Warka – Radom. Z powodu rozbudowy od marca 2019 r. wstrzymany jest ruch kolejowy między tymi miastami. Spółka PKP PLK przesunęła termin przywrócenia kursowania pociągów z września 2020 r. na grudzień 2020 r. Nowy termin jest jednak mało realny: na przebudowywanym odcinku wciąż nie została wybudowana część wiaduktów i mostów.

Zakończenie modernizacji wcale nie będzie oznaczać zakończenia problemów. Wraz z rozbudową odcinka do dwutorowego znika większość punktów umożliwiających mijanie się pociągów. Z siedmiu stacji leżących między Warką a Radomiem swoją funkcję zachowa jedynie Dobieszyn. Wszystkie pozostałe punkty staną się przystankami osobowymi (ponadto między przystankami Bartodzieje i Lesiów ma powstać posterunek umożliwiający jedynie przejazd między dwoma torami). Oznacza to, że powstaną dwa długie odcinki bez możliwości wyprzedzania się pociągów: 19-kilometrowy między Warką a Dobieszynem oraz aż 28-kilometrowy między Dobieszynem a Radomiem.

Podradomskie gminy Jastrzębia i Jedlińsk oraz stowarzyszenia Kochan Radom i Zielone Mazowsze na etapie planowania inwestycji przez PKP PLK zwracały uwagę, że liczba stacji przewidzianych do zlikwidowania wraz z budową drugiego toru jest zbyt duża. „W wyniku tego błędu może okazać się, że po modernizacji przepustowość linii w ogóle nie wzrośnie, mimo wybudowania drugiego toru” – zwracało uwagę już w 2008 r. Zielone Mazowsze, dodając, że między Warką a Radomiem należy zachować nie jedną, a trzy stacje, tak by odległości między nimi wynosiły około 15 km. ●

## POLITYKA

## Niezdrowe pożegnanie ministra

– *Boję się zupełnie czego innego: transport publiczny do szkół i ze szkół* – powiedział minister zdrowia Łukasz Szumowski w wieczornym wywiadzie dla telewizji Polsat News 18 sierpnia 2020 r., w dniu podania się do dymisji. Była to odpowiedź na pytanie, czy powrót dzieci do szkół z dniem 1 września 2020 r. nie będzie groził wzrostem liczby zakażeń koronawirusem.

Wypowiedź ministra stoi w sprzeczności z dotychczas przeprowadzonymi w różnych krajach badaniami nad rozprzestrzenianiem się koronawirusa. Niemiecki Robert Koch Institut, zajmujący się badaniami nad zdrowiem publicznym, w ramach swoich analiz zidentyfikował 55 tys. miejsc zarażenia się koronawirusem: w transporcie publicznym doszło do 90 zarażeń (to jedynie 0,16% przypadków). Podobne wyniki przynoszą badania z Francji czy Austrii.

Pogląd byłego już ministra Szumowskiego jest więc niezgodny nie tylko z aktualnym stanem wiedzy medycznej, ale także z faktyczną sytuacją w Polsce.

Na Europejskim Kongresie Gospodarczym, odbywającym się w pierwszych dniach września 2020 r. w Katowicach, wiceminister infrastruktury Rafał Weber poinformował, że nie było żadnego ogniska koronawirusa w transporcie publicznym: – *Tego typu ognisk nie stwierdziliśmy w całym kraju.* ●



# Samorządy chcą kolei

## Kolej Plus: dużo więcej wniosków niż spodziewał się rząd

Zainteresowanie samorządów programem Kolej Plus zaskoczyło nawet premiera: – *Sądziłem, że spłynie 20 projektów, mamy prawie setkę* – oznajmił Mateusz Morawiecki po upływie terminu składania wniosków do programu uzupełniania lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej.

### Na ostatnią chwilę

– *Nadesłane zgłoszenia czterokrotnie przekraczają wartość środków planowanych na realizację Kolej Plus* – informuje prezes spółki PKP Polskie Linie Kolejowe Ireneusz Merchel.

Samorządy zgłaszały się do programu na ostatnią chwilę. Tydzień przed zamknięciem trzymiesięcznego naboru było złożonych tylko sześć wniosków. Ostatecznie jednak do PKP PLK wpłynęło 96 zgłoszeń. Samorządy proponują zarówno budowę nowych linii (np. Kraków – Myślenice czy Konin – Turek), rewitalizację nieczynnych tras (np. Bielsko-Biała – Skoczów – Cieszyn), jak i mniejsze przedsięwzięcia punktowe (np. odbudowę mijanki Tuczo Krajeńskie czy budowę przystanku Wodzisław Śląski Centrum). Złożone wnioski opiewają w sumie na około 25 mld zł. Tymczasem na realizację programu rząd planuje wydać 5,6 mld zł. Do tego dojdzie ma 1 mld zł jako 15-procentowy wkład samorządów.

Środki w łącznej wysokości 6,6 mld zł, zgodnie z rządową uchwałą o programie Kolej Plus, mają być w pierwszej kolejności przeznaczane na przedsięwzięcia z listy 21 priorytetowych propozycji, stworzonej przez Ministerstwo Infrastruktury i PKP PLK jeszcze przed ustanowieniem programu. Jak głosi rządowa uchwała, koncepcje spoza listy mogą uzyskać dofinansowanie dopiero „w przypadku wystąpienia wolnych środków w ramach programu”.

Spośród 96 złożonych wniosków, w liście priorytetów wpisuje się 17 – ich szacowany koszt to według PKP PLK około 6 mld zł. Na przedsięwzięcia spoza listy pozostanie więc około 600 mln zł. Większość złożonych propozycji – wartych w sumie 25 mld zł – odpadnie więc na kolejnych etapach selekcji.

### Drżące ręce

Pierwszym sitem będzie ocena formalna: do 26 listopada 2020 r. spółka PKP PLK sprawdzi, czy wnioski zostały prawidłowo sporządzone i czy wpisują się w podstawowy cel programu, jakim jest uzyskanie lub usprawnienie połączeń dla miejscowości liczących więcej niż 10 tys. mieszkańców (wnioski dotyczące mniejszych miejscowości będą musiały zostać odrzucone).

Dla koncepcji, które przejdą wstępną selekcję, samorządy będą musiały do listopada 2021 r. przygotować na własny koszt studia planistyczno-prognostyczne (obejmujące inwentaryzację stanu istniejącego, analizę uwarunkowań

środowiskowych i konfliktów społecznych, prognozy ruchu, warianty inwestycji oraz propozycje rozkładu jazdy).

Pytanie, czy części lokalnych władarzy nie zadry ręką przed wydaniem pieniędzy na dokumenty studialne, w sytuacji gdy nie będzie jeszcze pewności, które propozycje zostaną zakwalifikowane. Lista rankingowa wskazująca, które koncepcje otrzymają fundusze z programu, ma bowiem powstać dopiero na przełomie 2021 i 2022 r. Następnie wiosną 2022 r. – po akceptacji tej listy przez ministerstwo – spółka PKP PLK ma zawrzeć umowy z samorządami i przystąpić do przygotowania inwestycji, a potem ogłosić przetargi na ich realizację.

### Doświadczenie i potencjał

Przygotowane na zlecenie samorządów dokumenty studialne będą jeszcze musiały zostać skonsultowane ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe, która może dążyć przy tej okazji do zwiększenia kosztorysów zgłoszonych koncepcji. – *Wykorzystamy nasze doświadczenie i potencjał* – zapewnia prezes PKP PLK i dodaje, że złożone wnioski mocno różnią się pod względem szacowanych kosztów: – *Mamy projekty liniowe za 2-3 mln zł za kilometr. Mamy również za 15 mln zł za kilometr.*

Wstępne wyceny PKP PLK zakładają jeszcze wyższe koszty: na przykład rewitalizacja linii Czempin – Śrem została wyceniona na 17,5 mln zł za kilometr.

Samorządy mogą obawiać się także wzrostu kosztów już na etapie przygotowania i realizacji inwestycji. Dotychczas zderzały się z tym problemem przy inwestycjach finansowanych z regionalnych programów operacyjnych – skutkiem było wycofanie się spółki PKP PLK z części zaplanowanych przedsięwzięć.

Samorząd województwa mazowieckiego, właśnie z obawy przed rosnącymi kosztami, początkowo nie planował uczestnictwa w programie Kolej Plus.

### Od Przasnysza do Kozienic

Ostatecznie jednak mazowiecki samorząd złożył do programu Kolej Plus cztery wnioski – wszystkie z listy propozycji PKP PLK i Ministerstwa Infrastruktury.

Dwa dotyczą modernizacji odcinków Małkinia – Ostrów Mazowiecka i Siedlce – Sokołów Podlaski w celu przywrócenia połączeń pasażerskich zlikwidowanych w 1993 r. (odtąd odcinki te są wykorzystywane tylko w ruchu towarowym). Kolejny wniosek zakłada rozbudowę odcinka towarowego łączącego linię Warszawa – Radom z Konstancinem-Jeziorną w celu uruchomienia pociągów pasażerskich do tego miasta.

Czwarty wniosek dotyczy odbudowy odcinka Małkinia – Kosów Lacki – Sokołów Podlaski, dla którego w 2004 r. wydana

## Pociąg do marzeń



Program Kolej Plus: wnioski z województwa mazowieckiego

została decyzja likwidacyjna, aby umożliwić wybudowanie po jego śladzie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej 627. W tej sytuacji odtworzenie linii kolejowej będzie wymagać wytyczenia jej w całkowicie nowym przebiegu, co wiąże się między innymi z koniecznością wykupu gruntów.

Z województwa mazowieckiego wnioski spłynęły także od samorządów lokalnych. Władze Serocka zaproponowały, aby linię do Zegrza – której rewitalizacja ma skończyć się w 2022 r. – wydłużyć do Serocka i dalej przez Pułtusk, Maków Mazowiecki do Przasnysza. Ratusz w Grójcu chce doprowadzenia do tego miasta linii z Warszawy. Władze Kozienic wnioskuje o powstanie ciągu łączącego miasto z linią Warszawa – Radom, a władze Węgrowa chcą budowy linii Mrozy – Węgrów – Sokołów Podlaski. Władze Sokołowa Podlaskiego równoległe do samorządu województwa złożyły wniosek o modernizację linii Siedlce – Sokołów Podlaski w celu reaktywacji połączeń pasażerskich.

### Sukces w 2028 roku

Już sam fakt dużej liczby wniosków – rzeczywiście pokazujący, że samorządy uważają dostęp do sieci kolejowej za ważny czynnik rozwoju – został uznany przez twórców programu Kolej Plus za wielki sukces: – *Wielu malkontentów mówiło, że Kolej Plus się nie uda, że samorządy nie będą zainteresowane, że program jest źle skonstruowany. Tymczasem wielki sukces Andrzeja Adamczyka: blisko 100 wniosków* – stwierdził wicedyrektor biura ministra infrastruktury Tomasz Gontarz, który brał udział w opracowywaniu programu. Nawiasem mówiąc, po odrzuceniu sukcesu Gontarz odszedł z ministerstwa i został członkiem zarządu PKP Intercity.

– *Program Kolej Plus od początku budził dużo emocji. Do ostatniego dnia składania wniosków był brak wiary, że program zakończy się sukcesem* – stwierdził prezes PKP PLK Ireneusz Merchel. I natychmiast doprecyzował: – *Oczywiście sukces to będzie koniec 2028 r., gdy zostaną zrealizowane wszystkie wnioski, które zostaną zakwalifikowane.*

KAROL TRAMMER

„Fake news!” – ucięło sprawę biuro prasowe spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, gdy w marcu 2020 r. były prezes Kolei Dolnośląskich Piotr Rachwański wszczął alarm, że spółka PKP PLK współpracuje z przedstawicielami producenta filmu „Mission Impossible 7”, którzy zamierzają wysadzić most na nieczynnej linii kolejowej z Jeleniej Góry do Lwówka Śląskiego.

## Szwajcaria po polsku

Wybudowany przez Niemców w 1906 r. most nad Jeziorem Pilchowickim, który ma historyczną konstrukcję kratownicową, jest jednym z najwyższych mostów na polskiej sieci kolejowej. Wylatujący w powietrze most miał grać rolę przeprawę w Szwajcarii.

Wbrew zaprzeczeniu PKP PLK, spółka już 14 lutego 2020 r. podpisała list intencyjny z reprezentującą amerykańskich filmowców spółką Alex Stern w sprawie udostępnienia im mostu. Pod koniec lipca 2020 r. wiceminister kultury Paweł Lewandowski w rozmowie z portalem Wp.pl poinformował z entuzjazmem, że amerykańscy filmowcy rzeczywiście chcą wysadzić most, a jego resort udziela im wsparcia. I dodał, że o wysadzeniu mostu rozmawiał już z inżynierami PKP PLK. Prezes tej spółki Ireneusz Merchel kilka dni później na antenie Radia Wrocław oznajmił: – *Możliwa będzie zgoda na zniszczenie starej konstrukcji.*

Jak poinformował nowojorski „Wall Street Journal”, gdy twórcy filmu „Mission Impossible 7” rozpoczynali poszukiwania mostu kolejowego do wysadzenia, Grupa PKP zaledwie w ciągu jednej doby wskazała im przeprawę w Pilchowicach. W pomoc filmowcom zaangażowano nawet Wojsko Polskie, które pod koniec 2019 r. dokonało oględzin mostu pod kątem pirotechnicznym.

Cała machina ruszyła po liście z prośbą o udzielenie pomocy filmowcom wysłanym przez ambasadora USA Georgette Mosbacher do ministra kultury Piotra Glińskiego we wrześniu 2019 r.

## Pewne problemy

Strategia amerykańskich filmowców oraz gorliwie wspierających ich polskich instytucji zakładała przeprowadzenie całej operacji bez rozgłosu. Pierwszym hałasem miał być wybuch. Jednak po wszczęciu alarmu przez Piotra Rachwańskiego w obronę mostu zaangażowały się między innymi Fundacja Thesaurus, Fundacja Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego Śląska czy Międzynarodowy Komitet Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego.

Wskutek hałasu Dolnośląska Wojewódzka Konserwator Zabytków Barbara Nowak-Obelinda w sierpniu 2020 r. wpisała pilchowicki most do rejestru zabytków. Pokrzyżowało to plany filmowcom. Grupa PKP natychmiast zaproponowała im, aby z uwagi na „pewne problemy” z mostem pilchowickim wysadzili inną przeprawę: most przez Wartę w Stobnicy na zlikwidowanej linii kolejowej Wronki – Oborniki. Szybko okazało się jednak, że Grupa PKP od ośmiu lat nie jest już właścicielem stobnickiego mostu – obecnie zarządza nim powiat szamotulski.



• *Wysadzenie mostu nad Jeziorem Pilchowickim miało być zwieńczeniem działań spółki PKP Polskie Linie Kolejowe od kilku lat prowadzonych wobec linii Jelenia Góra – Lwówek Śląski.*

Wysadzenie mostu w Pilchowicach miało być zwieńczeniem polityki od dekady prowadzonej przez PKP PLK wobec linii Jelenia Góra – Lwówek Śląski.

## Linia do wysadzenia

Pod koniec 2009 r. – akurat w chwili przejścia obsługi linii przez Koleje Dolnośląskie – spółka PKP PLK obniżyła dopuszczalną prędkość z 50 do 30 km/h.

Pod koniec października 2014 r. sejmik województwa dolnośląskiego przyjął „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego” zakładający uruchomienie połączeń w relacji Jelenia Góra – Lwówek Śląski – Złotoryja – Legnica. Dokładnie półtora miesiąca później, w połowie grudnia 2014 r., spółka PKP PLK obniżyła prędkość między Jelenią Górą a Lwówkiem Śląskim z 30 do 20 km/h.

W połowie 2016 r. w PKP PLK podjęto decyzję o tym, aby na trzech odcinkach linii (o łącznej długości 13,5 km) obniżyć prędkość do zaledwie 10 km/h. To wymusiło na Kolejach Dolnośląskich wycofanie się z obsługi linii z końcem 2016 r.

Wiosną 2018 r. spółka PKP PLK objęła ciąg Jelenia Góra – Lwówek Śląski prędkością 0 km/h, tym samym dołączył on do linii istniejących tylko teoretycznie: są one zaliczane do sieci zarządzanej przez PKP PLK, ale nie ma na nich możliwości kursowania pociągów. Wprowadzenie prędkości 0 km/h tłumaczy się złym stanem technicznym infrastruktury kolejowej.

## Żadnych działań

Złym stanem technicznym prezes PKP PLK tłumaczył też zgodę na wysadzenie mostu: – *Przeprowadzona przez nas kilka lat temu ekspertyza wskazuje, że stan obiektu jest zły i w związku z tym most został wyłączony z użytku* – mówił portalowi „Rynek Kolejowy” Ireneusz Merchel wbrew dokumentacji PKP PLK z 2017 r., według której przeprawa jest w stanie dostatecznym (jak wiele mostów, po których normalnie jeżdżą pociągi).

Nawet w ekspertyzie sporządzonej na zlecenie filmowców dr inż. Józef Rabięga z

Politechniki Wrocławskiej stwierdził, że po wymianie podkładów i poprawie mocowania szyn możliwy będzie przejazd pociągów z prędkością 80 km/h.

Mimo apeli samorządów, prezes PKP PLK otwarcie mówi, że spółka nie planuje prac mających na celu przywrócenie przejezdności linii Jelenia Góra – Lwówek Śląski: – *Dopóki nie będzie decyzji o konieczności przywrócenia ruchu pociągów na tym moście, PKP PLK nie podejmie żadnych działań.*

## Utrzymanie degradacji

Tymczasem do zapewnienia przejezdności linii z Jeleniej Góry do Lwówka Śląskiego zobowiązuje spółkę PKP PLK program „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 r.”, który został przyjęty uchwałą rady ministrów w styczniu 2018 r. Jednym z celów tego programu jest „zahamowanie degradacji i stopniowa odbudowa potencjału linii o znaczeniu regionalnym”.

– *Program utrzymaniowy był oczekiwany przez PKP PLK. Dzięki niemu będzie możliwe zapewnienie wymaganej jakości infrastruktury kolejowej* – po przyjęciu programu przez rząd mówił Ireneusz Merchel. W grudniu 2018 r. kierowana przez niego spółka zawarła z Ministerstwem Infrastruktury umowę o przystąpieniu do realizacji programu z początkiem 2019 r.

Zgodnie z podpisaną umową, spółka PKP PLK musi zapewnić na linii Jelenia Góra – Lwówek Śląski „bezpieczne przejazdy z prędkością maksymalną wynoszącą co najmniej 30 km/h”. Nieco ponad rok po zawarciu umowy spółka PKP PLK rozpoczęła demontaż urządzeń sterowania ruchem kolejowym między Jelenią Górą a Lwówkiem Śląskim. Przeszto też reagować na kradzieże i dewastacje infrastruktury.

Na realizację programu w latach 2019–2023 zapewniono spółce PKP Polskie Linie Kolejowe w budżecie państwa i funduszu kolejowym kwotę w wysokości 23,8 mld zł.

KAROL TRAMMER

Do dymisji podał się wiceprezes spółki Centralny Port Komunikacyjny Piotr Malepszak. Odpowiadał on za komponent kolejowy, czyli przygotowanie i budowę nowych linii kolejowych prowadzących do mega-lotniska, które ma powstać na terenie gminy Baranów w pobliżu Grodziska Mazowieckiego.

### Trzecia osoba

„Z uwagi na wzajemny szacunek, ochronę dóbr osobistych i poufność relacji nie komentujemy okoliczności tego faktu” – zaznaczyła 24 lipca 2020 r. spółka CPK w opublikowanej na swojej stronie internetowej informacji o odejściu Malepszaka. Jak nieoficjalnie dowiadujemy się od osób pracujących w CPK, główną przyczyną odejścia Malepszaka był konflikt z Patrykiem Wildem.

Patryk Wild nie pełni żadnej funkcji w spółce, jest członkiem zespołu doradczego pełnomocnika rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego. W ramach tego ciała koordynuje prace podzespołu ds. rozbudowy sieci kolejowej. Na co dzień Patryk Wild to radny sejmiku województwa dolnośląskiego z ugrupowania Bezpartyjni Samorządowcy, które tworzy z Prawem i Sprawiedliwością koalicję rządzącą Dolnym Śląskiem.

Patryk Wild jest starszym bratem Mikołaja Wilda, prezesa spółki Centralny Port Komunikacyjny, a w latach 2017-2019 pełnomocnika rządu ds. CPK. Mikołaj Wild to już trzecia osoba kierująca CPK. Pierwszy prezes utworzonej w październiku 2018 r. spółki, Jacek Bartosiak, zrezygnował po zaledwie czterech miesiącach – w lutym 2019 r. Wówczas pełnienie obowiązków prezesa powierzono Piotrowi Malepszakowi. Od grudnia 2019 r. szefem spółki CPK jest Mikołaj Wild, po tym jak fotel rządowego pełnomocnika musiał zwołać dla polityka PiS Marcina Horały.

Na początku września 2020 r. Horała na antenie Polskiego Radia 24 zapowiedział, że budowa lotniska rozpocznie się w 2023 r., a pierwsze loty z Baranowa odbędą się w 2027 r. Komponent kolejowy CPK – obejmujący budowę w sumie 1789 km nowych linii – ma zostać zrealizowany do 2034 r.

### Ukochane dziecko

Osią konfliktu między Patrykiem Wildem a Piotrem Malepszakiem była kwestia dworca kolejowego, który ma powstać obok planowanego portu lotniczego. Jak dowiadujemy się z rozmów z kadrami spółki CPK, Wild chce żeby powstał dworzec dwupoziomowy, leżący na skrzyżowaniu nowych linii, natomiast Malepszak za rozsądniejszą uważał budowę obiektu jednopoziomowego ze zbiegającymi się do niego liniami. Odwołany już wiceprezes CPK dążył też do urealnienia planu budowy nowych linii kolejowych, tak aby zbyt szeroki front robót nie pogrzał całego komponentu kolejowego.

O ile Patryk Wild zarzucał Malepszakowi, że jego zachowawcze podejście może w przyszłości zemścić się stworzeniem barier dla wzrostu przewozów, o tyle wiele z tez Malepszaka znajdowało potwierdzenie w

# Starszy brat patrzy

Kulisy odejścia Piotra Malepszaka, który w zarządzie Centralnego Portu Komunikacyjnego był odpowiedzialny za komponent kolejowy



Fot. CPK



Fot. Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego

• Piotr Malepszak (z lewej) odszedł przede wszystkim z powodu konfliktu z Patrykiem Wildem.

stworzonym w spółce CPK modelu ruchu, prognozującym wielkość przewozów.

Pomysł budowy lotniska wraz z promieniście biegnącymi do niego nowymi liniami kolejowymi i centralnym punktem przesiadkowym na sieci kolejowej to ukochane dziecko Patryka Wilda. Po raz pierwszy tę koncepcję Wild (wspólnie z Wojciechem Zdanowskim) zaprezentował w 2012 r. Już po pięciu latach – w listopadzie 2017 r. – koncepcja ta znalazła się w uchwale rządu w sprawie przygotowania i realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Patryk Wild z tylnego siedzenia strzeże ukochanego dziecka i z dużą niechęcią reaguje na pomysły zmian w koncepcji. – *Kto nie jest jego wyznawcą, prędzej czy później będzie musiał mu zejść z drogi* – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” jedna z osób, która współpracowała z Wildem.

### PKP PLK bis

Patryk Wild zarzucał Malepszakowi, że z kolejowego pionu spółki CPK zrobił PKP PLK bis. Malepszak w latach 2008-2016 był zatrudniony w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe. Z sukcesem przeprowadził tam wiele przedsięwzięć szybko poprawiających stan infrastruktury kolejowej.

Część osób, z którymi Malepszak współpracował w PKP PLK, ściągnięto do spółki CPK. Chodzi między innymi o byłego dyrektora biura strategii PKP PLK Macieja Kaczorka, który w CPK został szefem biura planowania kolei, czy Aleksandra Wołowca, w latach 2012-2014 członka zarządu PKP PLK, który w CPK objął stanowisko koordynatora komponentu kolejowego.

Patryk Wild nigdy nie ukrywał swojego krytycznego spojrzenia na spółkę PKP PLK. Będąc wicemarszałkiem województwa

dolnośląskiego (funkcję tę pełnił w latach 2006-2008), zasłynął wypowiedzią: – *Co roku PKP Polskie Linie Kolejowe zamykają kolejne trasy, w likwidowaniu linii są skuteczniejsze niż Armia Czerwona*.

Patryk Wild chciał zmienić PKP PLK od wewnątrz. Jak się dowiedzieliśmy, niedawno Wild bezskutecznie próbował dostać się do zarządu tej spółki.

### Szara eminencja

W obecnej kadencji samorządu Patrykowi Wildowi nie udało się też ponownie objęcie stanowiska wicemarszałka województwa dolnośląskiego. – *Jego problemem są barwy polityczne, w Warszawie uważany jest za działacza Bezpartyjnych Samorządowców, a we Wrocławiu za osobę bliską PiS* – mówią nam na Dolnym Śląsku.

Mimo wszystko Patryk Wild odnajduje się w roli szarej eminencji. Będąc tylko radnym sejmiku, przyłożył rękę do odwołania z funkcji prezesa Kolei Dolnośląskich Piotra Rachwalskiego, chwalonego za rozwój spółki i ogromny wzrost przewozów. – *To samorząd województwa jest autorem sukcesu dolnośląskich przewozów kolejowych, bo ten sukces nie dotyczy tylko Kolei Dolnośląskich, bardzo podobne wzrosty mają Przewozy Regionalne działające na Dolnym Śląsku* – powiedział na początku 2019 r. Patryk Wild w Radiu Wrocław w momencie odwołania Piotra Rachwalskiego.

Po odejściu Piotra Malepszaka prezes CPK Mikołaj Wild w rozmowie z portalem Money.pl poinformował, że przynajmniej na razie kwestie komponentu kolejowego wejdą w zakres jego własnych kompetencji. A więc przynajmniej na razie wpływ Patryka Wilda będą coraz większe.

KAROL TRAMMER

Po aż roku prac Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych obublikowała w połowie lipca 2020 r. raport rzucający światło na niebezpieczny incydent, do którego doszło 30 lipca 2019 r. na odcinku Złocieniec – Jankowo Pomorskie.

Obsługiwany szynobusem SA136 pociąg Polregio relacji Szczecinek – Szczecin Główny o godz. 16.53 wyjechał ze stacji Złocieniec. O godz. 16.59 ze stacji Jankowo Pomorskie wyruszył pociąg roboczy do podbijania torów Unimat 09 poznańskich Zakładów Robót Komunikacyjnych DOM (zmierający ze Szczecina do Złocienca). O godz. 17.07 maszynista szynobusa rozpoczął nagłe hamowanie i użył sygnału radio-stop – zobaczył bowiem, że zbliżający się z naprzeciwka pociąg roboczy jedzie tym samym torem. Pociągi zatrzymały się 600 metrów od siebie. Łańcuch zdarzeń, które doprowadziły do tej sytuacji, miał swój początek na stacji Złocieniec.

## S jak Sabina

Gdy szynobus zbliżał się do Złocienca, maszynista usłyszał w radiotelefonie słowa miejscowego dyżurnego ruchu: – *Wjeżdżamy do Złocienca na rozkaz pisemny N jak Natalia, wyjedziemy do Jankowa na rozkaz pisemny S jak Sabina.*

Następnie w czasie postoju szynobusa na stacji Złocieniec dyżurny ruchu podyktował maszyniście zapowiedziany chwilę wcześniej rozkaz S: – *Wyjechać z toru numer dwa nieposiadającego semafora wyjazdowego na tor numer jeden do Jankowa.*

Dyżurny ruchu podyktował powyższy rozkaz bez upewnienia się, czy droga przebiegu została prawidłowo ułożona przez nastawniczego. Niestety pracownik nastawni wykonawczej z Złocienca drogę przebiegu ustawił błędnie, przez co szynobus wyjechał ze stacji torem lewym (numer dwa), a nie prawym (numer jeden). Tego, że szynobus opuścił stację niewłaściwym torem, nastawniczy nie zauważył. Jednocześnie maszynista nie zareagował na to, że prowadzony przez niego szynobus znalazł się na torze innym niż wskazany w rozkazie S. Kierownika pociągu nie zaniepokoił natomiast fakt, że na przystankach Rzęsnica i Suliszewo Drawskie pasażerowie, którzy czekali na peronie przy torze pierwszym, w chwili wjazdu szynobusa przebiegali na peron przy torze drugim.

Nastawniczy ze Złocienca błędnie kierując szynobus na tor numer dwa, wskazał w urządzeniach pól samoczynnej blokady liniowej, że pociąg ten pojechał torem numer jeden. To spowodowało, że dyżurny ruchu ze stacji Jankowo Pomorskie był przekonany, że tor numer dwa jest wolny i zdecydował się wyprawić nim skład roboczy. Urządzenia prawidłowo jednak wykryły, że tor numer dwa jest zajęty, przez co na semaforze nie dało się wyświetlić zielonego światła. Dyżurny ruchu z Jankowa uznał to za usterkę – podyktował więc maszyniście pociągu Unimat 09 rozkaz nakazujący zignorowanie czerwonego światła na semaforze i wyruszenie w stronę Złocienca.

Osiem minut później, między przystankami Drawsko Pomorskie i

# Powtórka ze Szczekocin

## Niebezpieczny incydent koło Złocienca. Jego przyczyny były zbieżne z przyczynami jednej z najtragiczniejszych katastrof na polskiej kolei

Suliszewo Drawskie, pociąg roboczy oraz szynobus zatrzymały się naprzeciw siebie.

### Jeżu, nie uczyli was tego?

Niebezpieczny incydent udało się ukryć przed mediami. Rok temu wzmiankę o zdarzeniu zamieścił jedynie lokalny portal Drawskie Strony Internetowe po informacji otrzymanej od czytelnika. Zapytany przez drawski portal rzecznik prasowy spółki PKP Polskie Linie Kolejowe Mirosław Siemieniec zapewnił, że „nie było bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa”, dodając, że „pracownicy uczestniczący w zdarzeniu byli trzeźwi, posiadali niezbędne przygotowanie do pracy oraz szkolenia. Zarządca infrastruktury wykorzystuje wszystkie możliwości, by personel był właściwie przygotowany do pełnienia obowiązków. Poza egzaminem wymagany przed rozpoczęciem pracy na odpowiednim stanowisku, są dodatkowe szkolenia okresowe i pouczenia w miejscu pracy”.

Tym zapewnieniom przeczy ujawnione w raporcie PKBWK nagranie rozmowy między dyżurnymi ruchu. Gdy urzędzenia wskazały, że tor numer dwa jest zajęty, dyżurny z Jankowa Pomorskiego – myśląc, że doszło do usterki – poprosił dyżurnego ze Złocienca o wyzerowanie zajętości toru.

– *Sluchaj, nie wiem jak to zerować.*  
 – *Dajesz zlecenie jemu, jej, żeby wyzerował, no Jeżu, nie uczyli was tego? Klikasz na tą, co masz i2zj. Zajęte, nie? I ci wyskoczy ta plansza jakaś tam i daj nakaz zerowania i wykonawcza zeruje.*  
 – *Nie mam pojęcia.*  
 – *Jak nie masz?! Dotknij palcem w to czerwone, e... Te czerwone na monitorze dotknij palcem.*  
 – *No tak, szlak zajęty. Liczba osi.*  
 – *No masz niezjechany. Jest tam na dole, dajesz nakaz.*  
 – *Nakaz zerowania, tak?*  
 – *Naciśnij nakaz zerowania i ta wykonawcza niech zeruje. To następny pociąg może będzie dobrze. Teraz ja nie wiem, bo ten mi już pojechał i dupa może będzie, nie wiem.*  
 – *Ale mi nic nie daje!*

Następnie dyżurny ruchu z Jankowa Pomorskiego zwrócił się do nastawniczego ze swojej stacji: – *Czekaj, bo tu kurwa mać zajętość toru nie wyskoczyła, ta nie widzi, nie wie jak zrobić teraz to wszystko. W dupę z tym Złocienem.*

### Dezorientacja personelu

24 lipca 2019 r. – czyli zaledwie tydzień przed incydem – w Złocieniu i Jankowie Pomorskim rozpoczęła się wstępna eksploatacja urządzeń sterowania ruchem po wymianie semaforów kształtowych na świetlne i instalacji nowej pól samoczynnej blokady liniowej wraz z czujnikami

kontrolującymi zajętość szlaku między tymi stacjami.

Według Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, czynnikiem który mógł mieć wpływ na zaistnienie incydentu, był sposób realizacji przebudowy: „Podczas prac zmieniano wielokrotnie organizację ruchu i obowiązujące obostrzenia na stacji Złocieniec i Jankowo Pomorskie”. Raport komisji mówi wręcz o „dezorientacji personelu” w kwestii zasad prowadzenia ruchu na stacjach i szlakach.

Jak ponadto czytamy w raporcie, w wyniku przebudowy „uległa pogorszeniu ergonomia pracy dyżurnego ruchu nastawni dysponującej, jak i nastawniczego nastawni wykonawczej stacji Złocieniec. Te same nieprawidłowości dotyczą stacji Jankowo Pomorskie”. Mianowicie nowe pulpity sterownicze w nastawniach w Złocieniu i Jankowie Pomorskim zostały wykonane niezgodnie z przepisami: nie posiadają schematu układu torowego, a przy tym umiejscowiono je z tyłu stanowisk pracowników obsługi. „Warunki pracy i warunki ergonomiczne stanowiska pracy dyżurnych ruchu i nastawniczego mogły mieć wpływ na powstanie incydentu” – stwierdza raport PKBWK.

### Splot przyczyn

Komisja podkreśla w raporcie, że przyczyny incydentu na odcinku Złocieniec – Jankowo Pomorskie były zbieżne z przyczynami tragicznej katastrofy pod Szczekocinami, gdzie 3 marca 2012 r. w czołowym zderzeniu pociągów zginęło 16 osób.

Wyprawienie pociągu na niewłaściwy tor, a następnie uznanie informujących o tym wskazani urzędzeń za usterkę. Brak biegłości dyżurnych ruchu w obsłudze systemu sterowania ruchem po jego przebudowie. Uspiona czujność kolejarzy na nietypowe sytuacje z powodu nieustannie zmienianych zasad prowadzenia ruchu na przebudowywanym odcinku. To splot przyczyn, które wystąpiły zarówno pod Szczekocinami, jak i siedem lat później na odcinku Złocieniec – Jankowo Pomorskie.

Szczęśliwie – dzięki dobrej widoczności i nadaniu sygnału radio-stop przez maszynistę szynobusa – skutki zdarzenia koło Złocienca były zupełnie inne niż pod Szczekocinami.

Jak czytamy w raporcie Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, na zaistnienie incydentu na odcinku Złocieniec – Jankowo Pomorskie wpływ miało między innymi to, że choć po katastrofie pod Szczekocinami komisja wydała szereg zaleceń dotyczących bezpieczeństwa ruchu kolejowego, to w większości nie były one przestrzegane.



7 lipca 2020 r. na zachodzie Czech, na jednotorowej linii Karlovy Vary – Nejdek – Potůčky, doszło do katastrofy: skład RegioShark czołowo zderzył się z jadącym z naprzeciwka szynobusem Regionova. W wypadku zginęły dwie osoby, a 24 zostały ranne. Do zderzenia doszło nieopodal leżącej na wysokości 900 m n.p.m. mijanki Pernink, jednego z najwyższych położonych punktów na czeskiej sieci kolejowej.

### Tragiczna pomyłka

W Perninku pociągi jadące z naprzeciwka miały się minąć. Gdy o godz. 15.06 obsługiwany składem RegioShark pociąg relacji Johannegeorgenstadt – Karlovy Vary wjeżdżał na mijankę, to zgodnie z rozkładem jazdy powinien już na niej stać szynobus Regionova w relacji Karlovy Vary – Johannegeorgenstadt. Tego pociągu w Perninku jednak nie było. O godz. 15.07 maszynista składu RegioShark ruszył więc w dalszą drogę – pociąg pokonał wysoki kamienny wiadukt i wjechał w las. Wtedy zza łuku wyłonił się szynobus Regionova, jadący tego dnia z kilkuminutowym opóźnieniem. Na reakcję było już za późno: około godz. 15.10 masywny RegioShark (wyprodukowany przez bydgoskie zakłady Pesa) wbił się w znacznie lżejszy szynobus Regionova i przepchnął go 12 metrów.

Według pierwszych hipotez, maszynista składu RegioShark, widząc, że na mijance Pernink nie ma pociągu jadącego w drugą stronę, błędnie uznał, iż pociągi powinny minąć się na leżącej 10 km dalej mijance Nové Hamry – tu zgodnie z rozkładem jazdy mijanie odbywa się w soboty, niedziele i święta. Feralnym dniem był jednak wtorek, obowiązywał więc rozkład jazdy dla dnia roboczego i pociągi powinny minąć się w Perninku. Tragiczna w skutkach pomyłka maszynisty mogła wynikać z tego, że dzień katastrofy był pierwszym po wyjątkowo aż trzydniowym okresie obowiązywania weekendowego rozkładu jazdy (z uwagi na wypadający w poniedziałek 6 lipca Dzień Spalenia Mistrza Jana Husa, będący świętem państwowym).

### Dyrygujący dyspozytorem

Zdarzenie od razu połączono z instrukcją D3 o uproszczonym sposobie prowadzenia ruchu pociągów, która na tej linii obowiązuje na odcinku Nejdek – Potůčky.

Na liniach funkcjonujących na podstawie instrukcji D3 brak jest semaforów, urządzeń określających lokalizację pociągów czy blokad informujących o zajętości szlaku. Na mijankach nie ma personelu sterującego ruchem – zwrótnice albo są przestawiane przez obsługę pociągów, albo działają samoczynnie, wracając do podstawowego ułożenia po przejeździe pociągu (w takie rozjazdy wyposażona jest między innymi mijanka Pernink).

Ruchem pociągów na każdej linii D3 zarządza dyrygujący dyspozytor. Maszyniści muszą informować go o wystąpieniu opóźnień czy zakłóceń w ruchu, a wtedy on wydaje im polecenia o ewentualnej zmianie miejsca mijania się pociągów czy konieczności wydłużenia postoju na danej

# Czeska czarna seria

Pasma wypadków i niebezpiecznych incydentów na kolei w Czechach



Fot. Policie České Republiky

• Czołowe zderzenie koło mijanki Pernink wzbudziło podejrzenia wobec obowiązującej na wielu czeskich liniach instrukcji D3 o uproszczonym sposobie prowadzenia ruchu.

mijance. Dyrygujący dyspozytor dla odcinka Potůčky – Nejdek pracuje na oddalonej o kilkanaście kilometrów stacji Karlovy Vary.

Instrukcją D3 objętych jest 80 odcinków o łącznej długości prawie 1,7 tys. km – to jedna szósta czeskiej sieci kolejowej. Najdłuższym ciągiem działającym na zasadach D3 jest 61-kilometrowa linia Blatno u Jesenice – Bečov nad Teplou z siedmioma mijankami, którą kursują 22 pociągi osobowe na dobę. Ruchem na linii Pňovany – Bezručice dyryguje dyspozytor z oddalonej aż o 53 km stacji Mariánské Lázně. Dyrygujący dyspozytor ze stacji Suchdol nad Odrou odpowiada za zarządzanie ruchem na trzech liniach lokalnych wybiegających z tego węzła oraz dodatkowo na oddalonej o 12 km linii Studénka – Bílovec.

Każdego dnia około 2 tys. pociągów jeździ według instrukcji o uproszczonym sposobie prowadzenia ruchu i bezpiecznie dowozi tysiące pasażerów do celu.

### Maszynista zapomniał

Poprzednie czołowe zderzenie na ciągu funkcjonującym według instrukcji D3 miało miejsce 4 marca 2019 r. na linii Čáslav – Třemošnice, gdzie między mijankami Žleby i Ronov nad Doubravou wagon motorowy typu 810 wjechał w jadący z naprzeciwka skład towarowy. W wypadku nikt nie zginął, ale rannych zostało sześć osób.

Badająca wypadki kolejowe Drážní Inspekce w raporcie powypadkowym wskazała, że maszynista pociągu osobowego wyruszając ze stacji Čáslav otrzymał od tamtejszego dyrygującego dyspozytora pisemne polecenie, by zgłaszał się z mijanek, bo linią jednocześnie będzie poruszał się skład towarowy. Po dojechaniu do stacji końcowej Třemošnice maszynista połączył

się z dyspozytorem i uzyskał od niego zgodę na wyruszenie w trasę powrotną. Na mijance Ronov nad Doubravou maszynista zapomniał już jednak o skontaktowaniu się z dyspozytorem i zgodnie z rozkładem jazdy odjechał w kierunku kolejnej mijanki Žleby. Wkrótce przed motorakiem pojawiło się czoło nadjeżdżającego pociągu towarowego i doszło do zderzenia. Nawiąsem mówiąc, skład ČD Cargo miał dotrzeć na mijankę Ronov nad Doubravou wcześniej, by tam poczekać na pociąg osobowy i go przepuścić. Jednakże skład towarowy, z powodu awarii lokomotywy, zatrzymał się na 12 min. na szlaku Žleby – Ronov nad Doubravou.

W raporcie powypadkowym Drážní Inspekce zarekomendowała wyposażenie lokalnej linii Čáslav – Třemošnice w cyfrowy system sterowania ruchem ETCS (European Train Control System).

### Analfabeci od bezpieczeństwa

Oparty na sieci GSM i czujnikach w torze (balisach) system ETCS przekazuje na monitor w kabinie maszynisty informacje o sygnałach i dozwolonej prędkości, a przy niezastosowaniu się przez maszynistę do podawanych wskazań automatycznie zmniejsza prędkość lub zatrzymuje pociąg. Temat objęcia lokalnych linii tym systemem – wcześniej uznawanym za rozwiązanie wyłącznie dla najważniejszych magistral – wrócił po czołowym zderzeniu w Perninku.

8 lipca 2020 r., nazajutrz po tym wypadku, państwowa agencja zarządzająca czeską siecią kolejową Správa Železnic wydała oświadczenie, w którym zapewniła, że „dopóki osoby odpowiedzialne za ruch przestrzegają przepisów, eksploatacja linii objętych instrukcją D3 jest całkowicie bezpieczna“, dodając jednak, że jedną z ►



► możliwości podwyższenia poziomu bezpieczeństwa na tych liniach jest objęcie ich uproszczoną wersją systemu ETCS.

Tego samego dnia Ministerstwo Transportu zaznaczyło, że „dla zwiększenia bezpieczeństwa będzie dążyć do wyposażenia w system ETCS wszystkich kategorii linii na sieci kolejowej“. Według wstępnych szacunków ministerstwa, wprowadzenie systemu ETCS na linii D3 ma pochłonąć około 12 mld koron (czyli w przeliczeniu ponad 2 mld zł).

Koncepcję wyposażenia linii lokalnych w system ETCS ostro skrytykował Jindřich Berounský ze Związku Zawodowego Usług i Transportu: „Jego implementacja na linii lokalne jest bezsensowna i nierealna, a ze względu na koszty będzie raczej oznaczała znikanie lokalnych linii kolejowych“. Berounský w swoim oświadczeniu nazwał urzędników Ministerstwa Transportu „analfabetami w kwestii bezpieczeństwa na kolei“, którzy snując dalekosiężne plany objęcia lokalnych linii systemem ETCS, skreślili sprawdzony w praktyce system Radioblok.

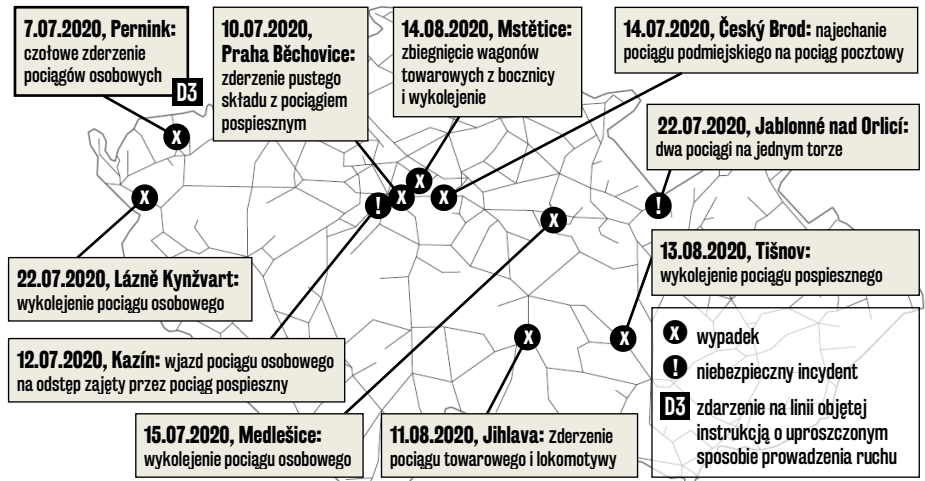
## Pożegnanie z Radioblokiem

Jeszcze niedawno to właśnie Radioblok był wskazywany jako alternatywa wobec funkcjonowania linii na podstawie instrukcji D3. Radioblok działa na 70-kilometrowej linii Čičenice – Volary, gdzie został uruchomiony w grudniu 2014 r. po trzech latach testów. Urządzenia systemu nie pozwalają na odjazd pociągu bez uzyskania zgody dyspozytora linii oraz na wjazd dwóch pociągów na ten sam szlak – w takich sytuacjach Radioblok automatycznie zatrzymuje pociągi.

Od grudnia 2017 r. ruch pasażerski na linii Čičenice – Volary prowadzi prywatny przewoźnik GW Train Regio, który po zdobyciu 15-letniego kontraktu na obsługę tej trasy wyposażył w urządzenia Radioblok osiem swoich szynobusów. Ruch towarowy na linii obsługuje ČD Cargo (urządzenia Radioblok posiadają dwie lokomotywy tej spółki).

Mimo pozytywnych ocen działania systemu Radioblok na linii Čičenice – Volary, Správa Železnic porzuciła plany obejmowania nim innych ciągów funkcjonujących na zasadach instrukcji D3.

Po katastrofie w Perninku czeskie media zaczęły dopytywać, dlaczego systemu Radioblok nie wprowadzono na kolejne linie. W reakcji na te głosy Ministerstwo Transportu natychmiast zaznaczyło na swojej stronie internetowej, że o doborze systemów zabezpieczenia na poszczególnych liniach decyduje Správa Železnic. Następnie w tym samym komunikacie ministerstwo postanowiło ostatecznie rozprawić się z systemem Radioblok: „Prawo europejskie pozwala na instalowanie na sieci kolejowej tylko systemu ETCS lub uznanych systemów krajowych. Radioblok z punktu widzenia Unii Europejskiej nie jest takim systemem. Radioblok nie jest nawet pełnowartościowym zabezpieczeniem mogącym działać bez udziału czynnika ludzkiego. Nie ma przepisów, na podstawie których możnaby wymagać od przewoźników wyposażenia



swojego taboru w urządzenia systemu Radioblok“.

## Rozkaz bez wyjątku

Odejście od rozwijania systemu Radioblok na rzecz zapowiedzi stworzenia wersji systemu ETCS dla linii lokalnych oznacza zamrożenie na prawie dekadę działań mających na celu instalację urządzeń zabezpieczenia na liniach z uproszczonym sposobem prowadzenia ruchu pociągów. Według zapowiedzi Ministerstwa Transportu, pierwsza taka linia ma bowiem zostać objęta systemem ETCS dopiero w 2030 r. W sytuacji hałasu medialnego konieczne było jednak podjęcie kroków mogących przynieść efekty w znacznie bliższej perspektywie.

15 sierpnia 2020 r. zaczęła obowiązywać zmiana instrukcji D3 o uproszczonym sposobie prowadzenia ruchu: wprowadzony został obowiązek zgłaszania się maszynistów z każdej mijanki do dyrującego dyspozytora. – *Dalsza jazda będzie zawsze i bez wyjątku możliwa tylko po uzyskaniu słownego rozkazu odjazdu* – mówił dyrektor generalny Správy Železnic Jiří Svoboda dwa tygodnie przed wejściem w życie zmian w instrukcji D3.

W tym samym czasie państwowy przewoźnik České Dráhy ogłosił stworzenie opartej na pozycjonowaniu GPS aplikacji na tablety, mającej przypominać maszynistom o konieczności zgłoszenia się z mijanek do dyrującego dyspozytora oraz ostrzegającej o znajdujących w pobliżu innych pociągach. České Dráhy zapowiedziały udostępnienie aplikacji konkurencyjnym przewoźnikom, którzy obsługują linie z uproszczonym sposobem prowadzenia ruchu (przykładowo linie D3 Vsetín – Velké Karlovice i Horní Lideč – Bylnice obsługuje Arriva, linię Dolní Lipka – Štítý LeoExpress, a linię Strakonice – Volary GW Train Regio).

## Urządzenia (nie) zadziały

Gdy wszystkie oczy były zwrócone na linie działające według instrukcji D3, do wypadków zaczęło dochodzić na liniach wyposażonych w nowoczesne systemy sterowania ruchem kolejowym.

10 lipca 2020 r. – trzy dni po wypadku w Perninku – na stacji Praha Běchovice pociąg pospieszny relacji Praha – Žďár nad Sázavou zderzył się z pustym piętrowym elektrycznym zespołem trakcyjnym

CityElephant jadącym po pasażerów zatrzymanego pociągu Pendolino, pod którym zginął człowiek.

14 lipca 2020 r. wieczorem doszło do zderzenia pociągów przed stacją Český Brod: obsługiwany składem CityElephant pociąg relacji Praga – Řečany nad Labem uderzył w tył stojącego przed semaforem wjazdowym nocnego ekspresu ČD Cargo wiozącego listy i paczki z Pragi do Pardubic, Olomuńca i Ostrawy (Česká Pošta poinformowała, że w wyniku wypadku doszło do zniszczenia lub uszkodzenia 1,8 tys. przesyłek). Publiczna telewizja informacyjna ČT24 podkreśliła, że wypadek – w którym zginął maszynista składu CityElephant – miał miejsce na linii z najlepszym systemem zabezpieczenia w Czechach.

Zarówno Český Brod, jak i Praha Běchovice to stacje położone na głównej czeskiej linii biegnącej z Pragi w kierunku Brna i Ostrawy. Zarządzanie ruchem na tej magistrali, na odcinku od Pragi po węzeł Česká Třebová, odbywa się z działającego od 2016 r. centrum zdalnego sterowania ruchem w Pradze, które łącznie obejmuje 475 km linii kolejowych. To jedna z dwóch takich jednostek na czeskiej sieci kolejowej. Drugie Centrální Dispečerské Pracoviště działa na stacji węzłowej Píseň, zdalnie sterując ruchem na 520 km linii kolejowych Moraw i Śląska.

Do kolejnego wypadku doszło na linii Cheb – Pilzno, na której ruchem również steruje Centrální Dispečerské Pracoviště z Pragi: 22 lipca 2020 r. obsługiwany szynobusem Regionova opóźniony 10 min. pociąg osobowy relacji Karlovy Vary – Cheb – Mariánské Lázně ruszył ze stacji Lázně Kynžvart, mijając semafor wskazujący sygnał „stój“ i następnie wykołaj się na rozjeździe, który był już ustawiony dla pociągu Pendolino relacji Františkovy Lázně – Bohumín, mającego zaraz przemknąć przez Lázně Kynžvart bez postoju. – *Pendolino zatrzymało się około 600 metrów od wykołajonego pociągu. Do zderzenia dojść nie mogło, zadziały urządzenia zabezpieczające* – powiedział dziennikowi „Blesk“ Marek Illiaš ze Správy Železnic, pozostawiając bez wyjaśnienia, dlaczego nowoczesne urządzenia nie zareagowały na zignorowanie czerwonego światła przez maszynistę szynobusu Regionova.

## WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

### Zobaczyć dom Napoleona

W moim dzieciństwie istnieli jeszcze ludzie, przeważnie starsi, urodzeni w XIX wieku, zafascynowani Napoleonem i wyznający jego kult. Przykładem wydawał się dziadek kolegi, który uważał, że każdy obowiązkowo winien zobaczyć dom w Pułtusku, gdzie Napoleon przebywał i nocował. Organizował więc wyjazdy dla swej rodziny i znajomych. Była to wówczas niemała podróż trakcją parową. Jechało się normalnym torem z Warszawy do Nasielska, a stamtąd wąskotorówką do Pułtuska. Tu dziadek zapraszał na wódkę i smażone płotki, z knajpy nie dawał się wyciągnąć, twierdząc, że dom może poczekać, jako że nie ucieknie.



## LIST DO REDAKCJI

*Zaciekawity mnie Wycieczki Osobiste. W Stomcu także stoi neogotycki kościół (z lat 1900-1905) i jest ogromny! Odwiedzający Stomec Warszawiacy mówią, że wygląda jak katedra. Wieś chłopska, najbliżsi dziedzice jeździli na msze do Białobrzegów. Wcześniej w tym miejscu stał kościół modrzewiowy - takie były popularne w okolicy. Po tym jak się spalił, carskie władze dały zezwolenie na nowy, ale postawiły wymóg dużego rozmiaru, ponoć w nadziei, że chłopom się nie uda i osłabiona zostanie pozycja Kościoła. Chłopi się zawzięli i zbudowali, duma z tego została im jeszcze do końca XX wieku. Nie sądzę, żeby to była odpowiedź uniwersalna, ale sądzę, że zdarzyło się tak więcej niż raz.*

Jarosław Ziółkowski

## OD BAŁTYKU PO TATRY

### „Panorama”

#### Warszawa Wschodnia - Wrocław Główny

„Bitwa pod Raclawicami” to obraz w formie panoramy o wymiarach wysokości 1,5 metra i długości 11,4 metra, stworzony pod kierunkiem Jana Styki i Wojciecha Kossaka przez łącznie dziewięciu malarzy. Obraz olejny - prezentujący zwycięstwo wojsk generała Tadeusza Kościuszki nad wojskami rosyjskimi - powstał w 1894 r., na stulecie bitwy pod Raclawicami. Przez 50 lat „Bitwa pod Raclawicami” wystawiana była w Parku Stryjskim we Lwowie. Po II wojnie światowej udało odzyskać się od Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich część dzieł sztuki pozostawionych na kresach wschodnich, w tym „Bitwę pod Raclawicami”. W 1946 r. wielki obraz został przewieziony do Wrocławia, który właśnie znalazł się w granicach Polski. Pierwsze dwa lata panorama przeleżała w magazynach na stacji towarowej Wrocław Brochów. Następnie przez cztery dekady prezentowane były we wrocławskim Muzeum Narodowym jedynie fragmenty panoramy. Jednocześnie trwały żmudne ustalenia odnośnie miejsca wystawienia całego 11-metrowego płótna. Ostatecznie dopiero w 1985 r., po ponad 20 latach budowy, we wrocławskim Parku Słowackiego otwarto okrągły budynek Panorama Raclawicka, w którym wreszcie wystawiony został cały obraz „Bitwa pod Raclawicami”. Wkrótce potem - w 1987 r. - uruchomiono pociąg „Panorama”, który po dziś dzień łączy Warszawę z Wrocławiem.

## POD DOBRĄ PRASĄ

„Podczas inwestycji taborowych na pierwszym miejscu stawiamy bezpieczeństwo i komfort. Pociągi muszą być niezawodne i wygodne”

**Źródło: miesięcznik „W podróż z PKP Intercity - narodowym przewoźnikiem kolejowym”**  
Wydawca: Skivak

## POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Pierwszy przeszedł kontrolę celną i zanim nadejdą kolejni pasażerowie, miał nadzieję, iż załatwi dla siebie w pociągu samodzielny przedział sypialny. Nienawidził rozierać się w obecności innych. Zdawał sobie sprawę, że wykupienie przedziału będzie go kosztowało drogo, choćby dlatego, że jest Żydem; to nie będzie sprawa uprzejmego pytania i odpowiednio wysokiej łapówki. Przeszedł wzdłuż jasno oświetlonego wagonu restauracyjnego; małe lampki o bladopurpurowym blasku oświetlały stoliki nakryte do obiadu. »Ostenda - Kolonia - Wiedeń - Belgrad - Istambuł«. Minął tabliczkę nawet jej nie czytając; znał trasę”

**Graham Greene\***, „Pociąg do Stambułu”  
(tłumaczenie Piotr Kuś)

\* angielski powieściopisarz i dramaturg, żył w latach 1904-1991

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 4,40 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przesyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.