

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

ETCS WSZĘDZIE?

Urząd Transportu Kolejowego
promuje nowoczesny, drogi i zawodny
system sterowania ruchem



LUDZIE

Stara gwardia w PKP Intercity

Po zmianach w zarządzie PKP Intercity rozpoczęły się przetasowania na stanowiskach dyrektorskich. W spółce, której prezesem od kwietnia 2024 r. jest Janusz Malinowski, kierownicze funkcje obejmują osoby, które pracę na kolei zaczęły nawet w latach 70. i 80. Część nowych dyrektorów w PKP Intercity jest już w wieku emerytalnym.

Dyrektorem wykonawczym ds. technicznych został 67-letni Zbigniew Ciemny, który z koleją jest związany od lat 70. Na początku XXI wieku był zastępcą dyrektora łódzkiego zakładu spółki PKP Przewozy Regionalne. Był to czas cięć w rozkładzie jazdy. – *Zlikwidowane pociągi to najczęściej te, które kursują jako pierwsze i ostatnie w dobie. Podróżuje nimi niewiele pasażerów* – mówił Ciemny, likwidując w 2003 r. połączenia na trasach z Łodzi do Kutna, Łowicza i Sieradza. Potem Ciemny pracował między innymi w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe, gdzie w latach 2010-2012 jako dyrektor nieistniejącego już dziś Centrum Kolei Dużych Prędkości odpowiadał za przygotowania do budowy nowej linii z Warszawy przez Łódź do Wrocławia i Poznania. Od 2015 do 2020 r. Ciemny był prezesem spółki PKP Intercity Remtrak, która zajmuje się naprawą wagonów i lokomotyw. W PKP Intercity pracuje też syn Ciemnego. Bartłomiej Ciemny jest zastępcą dyrektora biura infrastruktury, które zarządza stacjami postojowymi.

Dyrektorem wykonawczym ds. operacyjnych został 62-letni Grzegorz Kuciński. Ostatnio pracował w warszawskiej Szybkiej Kolei Miejskiej. Zrobiło się o nim głośno w grudniu 2003 r., gdy będąc szefem związku zawodowego Solidarność w mazowieckim zakładzie spółki PKP Przewozy Regionalne, brał udział w strajku głodowym przeciwko podziałowi tego przewoźnika na mniejsze podmioty. Nie przeszkadzało mu to w 2004 r. zasiąść w zarządzie Kolei Mazowieckich, pierwszego przewoźnika wydzielonego ze spółki PKP Przewozy Regionalne. Kuciński funkcję członka zarządu ds. przewozów i promocji Kolei Mazowieckich sprawował do 2009 r. Gdy w 2006 r. PKP Przewozy Regionalne zlikwidowały pociągi relacji Kutno – Płock i ważyły się losy przejęcia tej trasy przez Koleje Mazowieckie, Kuciński oznajmił: – *Wszystkie linie przynioszą straty, ale nie aż takie. Proszę rozważyć to w swoich sumieniach i wziąć pod uwagę, że są inne możliwości transportu.*

Dyrektorem wykonawczym ds. handlowych został Wojciech Partyka, rozpoczynając już trzeci rozdział swojej kariery w PKP Intercity. Po powstaniu spółki w 2001 r. został dyrektorem wydziału sprzedaży usług, natomiast w latach 2011-2012 był członkiem zarządu odpowiedzialnym za ofertę przewozową, taryfę biletową i obsługę pasażerów. Od 2011 do 2012 r. liczba podróży z PKP Intercity spadła z 36,5 mln do 30,5 mln. Ostatnio Wojciech Partyka był wicedyrektorem warszawskiego Zarządu Dróg Miejskich.

Dyrektorem biura zarządu PKP Intercity została Lucyna Roszyk. W latach 2004-2012 kierowała biurem zarządu w centrali PKP. W latach 2010-2012 równocześnie pełniła funkcję prezesa stworzonej przez PKP spółki Dworzec Polski, która miała przejąć od spółki-matki zarządzanie dworcami kolejowymi, ale ostatecznie przedsięwzięcie nie wypaliło. Od 2018 r. Lucyna Roszyk pracowała w polskim oddziale austriackiego koncernu budowlanego Porr (w firmie tej zatrudniony jest Andrzej Wach, który w latach 2004-2010 był prezesem PKP).

Na dyrektora Zakładu Południowego spółki PKP Intercity powołany został 67-letni Ryszard Rębilas. Pracę na kolei zaczął w 1981 r. – był między innymi naczelnikiem stacji Kraków Główny, a potem zastępcą dyrektora i dyrektorem małopolskiego zakładu spółki PKP Przewozy Regionalne. Był to dla kolei regionalnej w Małopolsce czas rosnących dotacji, wygaszania popytu, likwidacji połączeń i odpływu pasażerów. Mimo to w 2013 r. samorząd województwa małopolskiego mianował Rębilasa prezesem Kolei Małopolskich – funkcję tę pełnił do 2017 r.

Karierę na kolei Ryszard Rębilas łączył z sędziowaniem meczów piłki nożnej. Jak podaje serwis Piłkarska Mafia, był on zamieszany w korupcję w polskim futbolu i miał kontakty z Ryszardem Forbrichem, czyli sędzią znanym pod ksywą „Fryzjer”, stojącym na czele grupy ustawiającej mecze i skazanym za to na karę pozbawienia wolności. Sam Rębilas przyznał się prokuratorom do wzięcia łapówek za ustawienie meczów na korzyść klubów Odra Opole i Miedź Legnica. Ostatecznie prokuratura warunkowo umorzyła jego sprawę, dzięki czemu Rębilas oświadczał potem: „Nie byłem karany za korupcję w piłce nożnej i nie figurowałem w kartotece karnej”. ●

POLITYKA

Marszałek wiecznie trwa

Radni sejmiku województwa mazowieckiego zdecydowali, że marszałkiem województwa nadal będzie Adam Struzik z Polskiego Stronnictwa Ludowego. Struzik pełni tę funkcję już od 23 lat. Żaden inny region nie ma marszałka, który tak długo trwałby na swoim stanowisku.

Nowe stare władze województwa mazowieckiego wskazały, że jednym z priorytetów na kadencję 2024-2029 jest walka z wykluczeniem komunikacyjnym. Za transport nadal jest odpowiedzialny wicemarszałek Rafał Rajkowski z Platformy Obywatelskiej, który w zarządzie województwa zasiada od 2015 r. – *Wśród naszych najważniejszych priorytetów jest walka z wykluczeniem komunikacyjnym na Mazowszu. Będziemy inwestować w nasze spółki kolejowe oraz infrastrukturę drogową – budowę obwodnic miast, a także budowę i remonty dróg* – zapowiedział Rajkowski, inaugurując kolejną kadencję. Nie wskazał przy tym nowych kierunków polityki transportowej regionu. – *W dialogu i współpracy z lokalną społecznością od lat realizujemy tak ważne dla nas wszystkich programy. Inwestujemy także w infrastrukturę i transport, by mazowszanie mogli docierać do każdego zakątka regionu.*

Opóźnia się uruchomienie regionalnych linii autobusowych. Utworzony w 2021 r. zespół ds. organizacji przewozów autobusowych zdecydował, że organizowane przez samorząd województwa połączenia autobusowe zostaną uruchomione w trzech rejonach: na północy (powiaty mławski, żuromiński i sierpecki), na wschodzie (powiaty węgrowski i sokołowski) oraz na południu (powiaty przysuski, szydłowiecki i radomski). W sumie kursować ma 10 linii. Samorząd województwa mazowieckiego najpierw zapowiadał, że ruszą one w połowie 2023 r., potem termin przesunięto na pierwszy kwartał 2024 r. Tymczasem dopiero w maju 2024 r. ogłoszono przetarg na roczną obsługę linii autobusowych – pod koniec czerwca 2024 r. nastąpiło otwarcie ofert, po czym urzędnicy przystąpili do ich analizy. ●

RUCH

Posterunek odstępowy za darmo

Na linii Radom – Tomaszów Mazowiecki od czerwca 2024 r. działa w Wieniawie posterunek odstępowy. – *Jego powstanie wpłynęło na poprawę przepustowości* – mówi Anna Znajewska-Pawluk ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Posterunek został zlokalizowany na szlaku Przysucha – Wolanów, który mając aż 24 km długości, jest najdłuższym na linii odcinkiem między stacjami. To skutek zdegradowania w 1998 r. stacji Wieniawa do roli przystanku. W tej sytuacji pociąg mógł ruszyć ze stacji Przysucha dopiero wtedy, gdy wcześniejszy pociąg dotarł do Wolanowa. Teraz wystarczy, że minie on nowy posterunek odstępowy Wieniawa. – *Szlak Przysucha – Wolanów podzieliliśmy na odstęp Przysucha – Wieniawa i Wieniawa – Wolanów* – wyjaśnia Znajewska-Pawluk.

W Wieniawie powstał automatyczny posterunek odstępowy (APO): gdy umieszczone w torze czujniki stwierdzą, że pociąg przejechał cały odstęp, samoczynnie wyświetla się zielone światło pozwalające na jazdę następnego pociągu. Kiedyś standardem były posterunki odstępowe obsługiwane przez dyżurnych ruchu. Obecnie stawia się na posterunki automatyczne – zarówno zastępują one klasyczne posterunki odstępowe, jak i powstają w nowych lokalizacjach.

Stworzenie automatycznego posterunku odstępowego w Wieniawie nie wiązało się z żadnymi kosztami poniesionymi przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe. – *Koszty leżały po stronie wykonawcy, który testuje prototypowe urządzenia* – mówi Anna Znajewska-Pawluk. ●



● Pociąg relacji Wrocław – Elk obsługiwany składem Dart z informacją o obowiązkowej rezerwacji miejsc.

POŁĄCZENIA

Nie dociążać pociągu pasażerami

W czerwcu 2024 r. spółka PKP Intercity wycofała wprowadzoną w okresie epidemii koronawirusa zasadę obowiązkowej rezerwacji miejsc w pociągach obsługiwanych elektrycznymi zespołami trakcyjnymi ED160 Flirt i ED74 oraz składami spalinowymi SN84. Obowiązująca od 2020 r. zasada prowadziła do sytuacji, że osoby wsiadające na stacji bez kasy biletowej, chcąc w pociągu kupić bilet u drużyny konduktorskiej, dowiadywały się, że do ceny przejazdu zostanie doliczona opłata dodatkowa 150 zł. Wsiadający pasażerowie, gdy wyprzedane były już wszystkie miejscówki, byli bowiem traktowani jak gapowicze. Zasada ta ponadto powodowała, że na trasach obsługiwanych wyłącznie przez zespoły trakcyjne (np. Olsztyn – Warszawa) na dni dużej frekwencji nie dało się kupić biletów na jakikolwiek pociąg, nawet z kilkudniowym wyprzedzeniem.

Wszystkie te problemy nadal dotyczą pociągów obsługiwanych składami ED161 Dart. W nich spółka PKP Intercity utrzymała obowiązkową rezerwację. – Ze względu na prowadzone przed sądem postępowanie, przedmiotem którego są między innymi roszczenia związane z wykonaniem umowy dostawy pojazdów ED161, PKP Intercity utrzymuje limit równy zajętości 100% miejsc siedzących. Do czasu zakończenia sporu, ze względu na dobro prowadzonego postępowania, spółka nie przewiduje wprowadzenia zmian w zakresie limitu miejsc w pojazdach ED161 Dart – powiedział Cezary Nowak z PKP Intercity, nie chcąc jednak udzielić informacji, co jest przedmiotem sporu w sądzie.

Nieoficjalnie więc dowiedzieliśmy się, że chodzi o masę tych składów – po dostarczeniu okazały się one cięższe niż zapisano w ofercie przetargowej. Zresztą przed wprowadzeniem zespołów trakcyjnych Dart do ruchu starano się je odchudzić (czego widocznym symbolem są usunięte osłony czołowe). Problemy ze składami Dart objawiły się w 2019 r. pęknięciami poszycia. Wtedy składy wycofano z ruchu – po sprawdzeniu, że ich konstrukcja nie została naruszona, wróciły na trasy. Jak widać, przewoźnik nadal jednak nie chce dociążać tych pociągów stojącymi pasażerami. ●



● Skład Dart podczas testów oraz – pozbawiony czołowej osłony – w regularnym ruchu.

RUCH

Wielki paraliż, wielka tajemnica

Minęły dwa lata od ogromnego paraliżu na polskiej kolei, który spowodowany został awarią komputerowych urządzeń sterowania ruchem. Przypomnijmy, 17 marca 2022 r. nad ranem przestało działać 19 lokalnych centrów sterowania w różnych częściach kraju – od Węglinca na Dolnym Śląsku po Białą Podlaską. Awaria objęła 820 km linii, ale jej skutki były przez dobę odczuwalne na całej sieci kolejowej: 1,3 tys. pociągów pasażerskich spóźniło się o w sumie 64 tys. min., a 205 zostało odwołanych, stanęły również składy towarowe. Choć pojawiły się podejrzenia, że doszło do cyberataku, to producent systemów sterowania Alstom przyznał się, że powodem awarii był błąd w formatowaniu czasu. „Alstom jest świadomy błędów w formatowaniu czasu” – napisał koncertem w wydanym oświadczeniu. – „Alstom dokłada wszelkich starań, aby zapewnić najwyższą niezawodność usług, jakość i standardy bezpieczeństwa. Przepraszamy za wszelkie niedogodności, jakie ten problem spowodował dla operatorów i pasażerów”.

Za zakłócenia w ruchu pociągów spółka PKP Polskie Linie Kolejowe wypłaciła przewoźnikom odszkodowania w łącznej wysokości 744 tys. zł. Pytamy w PKP PLK, czy wystąpiono z roszczeniami do koncertu Alstom. – Spółka wystąpiła do firmy Alstom o rekompensatę finansową. Sprawa obiektów i urządzeń, które posiadały gwarancję producenta jest w toku – informuje Karol Jakubowski z centrali PKP PLK. – Rekompensata finansowa dotycząca urządzeń, które nie posiadały już gwarancji, została zrealizowana. Jej wysokość stanowi tajemnicę przedsiębiorstwa. ●

RUCH

Podszywanie szynobusów

Z powodu wymiany szyn i podkładów oraz remontu przejazdów kolejowo-drogowych w okresie od 9 czerwca do 10 lipca 2024 r. zamknięto odcinek Przetycz – Ostrołęka. Wymusiło to wożenie pasażerów między tymi stacjami autobusami zastępczymi, ale też odcieciu możliwości dojazdu szynobusów ze zlokalizowanej w Tuszczu sekcji napraw i eksploatacji taboru Kolei Mazowieckich na linię Ostrołęka – Chorzele. W tej sytuacji przewoźnik podjął decyzję o podszywaniu szynobusów z Tuszczu do Ostrołęki nieczynną w ruchu pasażerskim od 1993 r. linią Małkinia – Ostrołęka, którą na co dzień jeżdżą tylko pociągi towarowe. Prędkość maksymalna na tej linii to 60 km/h.

Standardowo szynobusy docierają na trasę Ostrołęka – Chorzele jako kursowe pociągi relacji Tuszcz – Ostrołęka, ale przy podszywaniu przez Małkinię nie były dostępne dla pasażerów.

Pod koniec maja 2024 r. w ramach programu Kolej Plus zawarto umowę na modernizację i elektryfikację odcinka z Małkini do liczącej 22 tys. mieszkańców Ostrowi Mazowieckiej, która jest największym w województwie mazowieckim miastem powiatowym nieobsługiwany przez pociągi pasażerskie – mają one tu wrócić dopiero w 2029 r. Dalszego odcinka od Ostrowi Mazowieckiej do Ostrołęki samorząd województwa nie objął planami reaktywacji połączeń. ●



● Szynobus podszywany linią Ostrołęka – Małkinia mijają zarośnięty przystanek Ostrow Mazowiecka Miasto.



● Trasa podszywania szynobusów podczas zamknięcia na linii Tuszcz – Ostrołęka.

LUDZIE

Dziennikarz ekspertem

Jakub Madrjas, który od 2010 r. był dziennikarzem portalu internetowego i miesięcznika „Rynek Kolejowy”, zakończył swoją karierę w mediach. Z początkiem czerwca 2024 r. Madrjas został pracownikiem centrali spółki PKP Polskie Linie Kolejowe – został zatrudniony w biurze eksploatacji i obsługi pasażerskiej na stanowisku eksperta ds. potrzeb podróży korzystających z transportu kolejowego. Ekspert to po doradce zarządu najwyższe niekierownicze stanowisko w strukturze centrali PKP PLK. ●

1 godz. 40 min. – maksymalnie tyle ma trwać dojazd z dowolnego miasta do stolicy województwa. Przynajmniej w wizji Polski stuminutowej, przedstawionej 25 maja 2024 r. przez marszałka sejmu Szymona Hołownię na odbywającej się pod hasłem „Czy Polska może być gospodarczą potęgą?” konwencji jego partii Polska 2050.

Polska, nazwijmy ją, stuminutowa

– Państwo musi pielęgnować szkoły, poczty i urzędy w małych miastach. Musi też łączyć mniejsze ośrodki ze stolicami województw. Dlatego priorytetem rozwojowym powinno być doprowadzenie kolei do każdego miasta powiatowego w Polsce – oznajmił Szymon Hołownia.

Szef Polski 2050 odniósł się do koncepcji Centralnego Portu Komunikacyjnego: – Jak wście, byłem sceptyczny wobec budowy CPK ze względu na bardzo wysokie koszty społeczne tego projektu. Zmieniłem zdanie – wyznał Hołownia. – Do końca dekady musimy zbudować to lotnisko i szybką koleję między Warszawą, Łodzią, Poznaniem i Wrocławiem – czyli tak zwany Igrék. Ale rozwój infrastruktury to nie mogą być tylko szybkie pociągi pomiędzy metropoliami. Rozwojowy cel na miarę polskich potrzeb i ambicji to Polska, nazwijmy ją, stuminutowa: dojazd z każdego miasta województwa do regionalnej stolicy transportem publicznym w maksymalnie 100 min.

Na stronie internetowej Polski 2050 pojawiła się relacja z konwencji: „Sprawimy, że z każdego miasta w Polsce będzie się dało dojechać do najbliższej stolicy województwa w maksymalnie 100 min., korzystając wyłącznie ze środków transportu publicznego. Aby tego dokonać, konieczna jest wielka inwestycja w kolej – doprowadzenie torów do każdego miasta powyżej 10 tys. mieszkańców. Jako Polska 2050 mamy plan jak to zrobić!”. Zwróciliśmy się do Polski 2050 z prośbą o pokazanie tego planu i doprecyzowanie, czy ma dotyczyć stolic powiatów, miast mających więcej niż 10 tys. mieszkańców czy wszystkich miast. Mariola Rzepka z biura prasowego Polski 2050 odpisała, że przygotowanie odpowiedzi zajmie dwa tygodnie, ale ostatecznie jej nie udzieliła oraz przestała odbierać telefon i odpowiadać na e-maile.

Podejście do modernizacji

Zapowiedź Polski stuminutowej Szymon Hołownia wpisał w plan policentrycznego rozwoju, w efekcie którego 45% produktu krajowego brutto ma powstawać w stolicach województw, a 55% w reszcie miejscowości. Problem w tym, że koncepcja skupiona na połączeniach do stolic województw może nie zapewnić infrastruktury niezbędnej do tego, aby Polska rozwijała się w sposób bardziej równomierny. Zresztą oznacza to utrzymanie dotychczasowego podejścia do modernizacji sieci kolejowej.

Widać to w województwie opolskim, gdzie zmodernizowano linie prowadzące do Opola z pozostałych trzech największych miast regionu: Kędzierzyna-Koźła, Nysy i Brzegu. Ale linie łączące te miasta między sobą od lat nie mogą doczekać się remontów.

Kolejowe rewolucje

„Projekt 100 minut” Tuska kontra „Polska 100-minutowa” Hołowni



• 100 minut. Tyle zajmuje podróż na 75-kilometrowej trasie z Nysy do Kędzierzyna-Koźła. Szynobus tej relacji opuszcza „tymczasowo” jednotorowy odcinek Twardawa – Kędzierzyna-Koźle Zachodnie. Drugi tor nie funkcjonuje tu od uszkodzenia mostu przez powódź w 1997 r.

Na linii Nysa – Brzeg maksymalna prędkość to 70 km/h, przy czym na wielu odcinkach obowiązują ograniczenia do 20–40 km/h z powodu złego stanu toru. Stworzenie atrakcyjnego rozkładu jazdy dodatkowo utrudnia to, że na tej 47-kilometrowej linii jednotorowej zlikwidowano wszystkie mijanki.

Na dwutorowej linii Kędzierzyna-Koźle – Nysa szynobusy chwilami rozpędzają się do 100 km/h, ale na większości trasy obowiązuje prędkość 50–70 km/h z szeregiem ograniczeń do 40 km/h. Dodatkowo na liczącym 9 km odcinku Kędzierzyna-Koźle Zachodnie – Twardawa jest czynny tylko jeden tor z powodu uszkodzenia mostu przez powódź w 1997 r. Pokonanie pociągiem regionalnym 75 km z Nysy do Kędzierzyna-Koźła zajmuje 100 min. Ale chyba nie o to chodzi w koncepcji Polski stuminutowej.

Trudno mówić o policentrycznym rozwoju regionów, jeśli modernizacje nadal będą koncentrować się na liniach prowadzących do stolic województw. A proponowane przez Hołownię kryterium maksymalnego czasu dojazdu nie przynosi odpowiedzi na problem zaniedbanych tras łączących inne miasta oraz prowadzących do sąsiednich regionów.

De facto megalopolis

Gdy już nawet Polska 2050 zapomniała o ogłoszonej przez swojego szefa koncepcji Polski stuminutowej, wskrzesił ją premier Donald Tusk. 26 czerwca 2024 r., dokładnie miesiąc po konwencji Polski 2050, szef rządu ogłosił swój werdykt dotyczący Centralnego Portu Komunikacyjnego. – To będzie projekt, który możemy nazwać projektem stu minut. Zacznie się od Igréka, ale będzie dotyczył także innych polskich dużych miast – mówił Tusk. – Mniej więcej w 100 min. będziemy

mogli dojechać z Warszawy do Katowic, Krakowa, Wrocławia, Poznania, Gdańska.

Koncepcję Polski stuminutowej Tusk przeniósł więc z poziomu regionalnego na poziom krajowy: – Możliwość połączenia Warszawy i połączeń pomiędzy największymi miastami spowoduje, że będziemy mieli de facto megalopolis. Czyli największe ośrodki w Polsce będą połączone szybkimi liniami kolejowymi. To pozwoli nam zaangażować w projekt unowocześniania Polski wszystkie ośrodki, nie tylko Warszawę.

Po konferencji pokazano mapkę z zakładanymi czasami przejazdu, określonymi z dokładnością do jednej minuty. Dzięki budowie linii Igrék podróż z Warszawy do Wrocławia ma trwać 1 godz. 42 min., a do Poznania 1 godz. 39 min. Pociąg z Warszawy do Gdańska ma jechać 1 godz. 39 min. (tyle że na mapce nie narysowano linii dużych prędkości, bez zbudowania której uzyskanie takiego czasu jazdy nie jest możliwe).

Choć Tusk zapewniał, że stworzone zostaną szybkie połączenia nie tylko z Warszawą, to nie podano docelowych czasów przejazdu na trasach między innymi miastami – nawet z Krakowa do Wrocławia, czyli z drugiego do trzeciego największego miasta kraju.

Gdy premier ogłosił plany rozwoju sieci kolejowej, Szymon Hołownia uznał, że miał wpływ na ich kształt. – Cieszę się, że pan premier dał się przekonać, bo długo żęśmy o tym rozmawiali – mówił w telewizji TVN. – Dla mnie dużo ważniejsza jest Polska 100-minutowa w innym sensie. Tak jak mówiłem na naszej konwencji dwa miesiące temu, żeby można było z każdego miasta powiatowego dostać się, a nawet z mniejszych miast, w 100 min. do lokalnej metropolii.

KAROL TRAMMER

„Z BIEGIEM SZYN”: W mediach społecznościowych pokazuje pan przykłady zaniedbań w utrzymaniu linii kolejowych: pęknięcia rozjazdów czy nierówności toru. Czy wiceminister infrastruktury musi być głównym toromistrzem kraju, który palcem pokazuje spółce PKP Polskie Linie Kolejowe problemy do rozwiązania?

PIOTR MALEPSZAK: Moją rolą nie jest pełnienie funkcji toromistrza, od tego są wyspecjalizowane służby, ale chcę tymi przykładami pokazać, że zapominamy o pracy u podstaw. A jeśli nie dostrzegamy problemów, gdy są problemami za 100 tysięcy, to stają się problemami za miliony. Najlepsze wyniki w PKP PLK osiągnął zarządzający, którzy znają swój teren, wiedzą czym zarządzają. Znajomość infrastruktury, występujących zależności technicznych to podstawa podejmowania decyzji – zarówno tych utrzymaniowych, jak i inwestycyjnych. Infrastrukturą kolejową interesuję się od 40 lat, jest to moja pasja i od zawsze podróżując pociągami, patrzę na stan linii czy układy torowe. Nie będę teraz zamykał oczu na te sprawy. Gdy zacząłem pracę w PKP PLK od stanowiska specjalisty, szybko starałem się poznać najlepszych ludzi w firmie i czerpać od nich wiedzę.

– **Jak się panu patrzy na linię Warszawa – Poznań? Zanim został pan wiceministrem, często w mediach krytykował pan zaczęta w 2017 r. modernizację tego ciągu. Prace miały zająć dwa lata, a trwały siedem.**

– Od strony ruchowej efekty tej modernizacji są marne. Zakonserwowane zostały błędy z modernizacji przeprowadzonej w latach 90. Zostawiono długie, liczące po 18-20 km, szlaki między stacjami. Na odcinku Łowicz – Kutno, choć występują tu problemy z przepustowością, nie dobudowano na stacjach Jackowice i Stara Wieś dodatkowych torów, które bardzo by się przydały, żeby składy towarowe mogły łatwo puszcząć pociągi pasażerskie. W Barłogach przetrwał układ z przejazdem kolejowo-drogowym przez środek stacji, co powoduje, że gdy pociąg towarowy stoi na torze dodatkowym, by puścić pociągi pasażerskie, szlaban musi być zamknięty – na szczęście nie jest to przejazd na ruchliwej drodze. Nie tknięto też części zbyt niskich peronów. Ta inwestycja jest lekcją do odrobienia.

– **Druga modernizacja linii Warszawa – Poznań miała rozwiązać problemy, które pominięto podczas pierwszej modernizacji. Czy w tej sytuacji mamy spodziewać się trzeciej modernizacji?**

– Nie, na linii Warszawa – Poznań co najmniej przez następnych 20 lat nie zrobimy niczego dużego, ale potrzebne są drobne uzupełnienia. Przede wszystkim jednak musimy wyciągnąć wnioski z modernizacji linii Warszawa – Poznań, żeby takich błędów nie popełniać w przyszłości. Przed modernizacją trzeba spojrzeć, jakie są podstawowe mankamenty i wąskie gardła, przeanalizować występujące problemy i modernizacją je rozwiązać. Należy zacząć poważnie traktować studia wykonalności – w przypadku linii z Warszawy do Poznania

„Nie będę zamykał oczu”

„Zapominamy o pracy u podstaw. A jeśli nie dostrzegamy problemów, gdy są problemami za 100 tysięcy, to stają się problemami za miliony” – mówi wiceminister infrastruktury **PIOTR MALEPSZAK**

studium było bezwartościowe, gdyż miało uzasadnić, że modernizacja jest absolutnie konieczna, ale w ogóle nie patrzyło na efekt końcowy. Warto też przypomnieć, że gdy poprzedni zarząd PKP PLK zorientował się, że ta inwestycja nie przyniesie skrócenia czasu przejazdu pociągów dalekobieżnych, to zaczął tłumaczyć, że jej głównym celem jest poprawa przepustowości. Nie będzie takiego efektu, bo między innymi nie wzrosła liczba stacji.

– **Na razie efekt jest taki, że z Warszawy do Poznania najszybsze pociągi jadą 2 godz. 29 min., a przed modernizacją jechały 2 godz. 25 min. Spółka PKP PLK informowała, że docelowo czas jazdy ma wynieść 2 godz. 24 min.**

– Po pierwsze, trzeba zejść z niepotrzebnych rezerw w rozkładzie jazdy i wrócić do zasady, że rezerwa to 3 min. na 100 km. Po drugie, są fragmenty linii, na których jest możliwe podniesienie prędkości. Pociągi z postojami po drodze pojadą 2 godz. 24 min., ale wrócą na tę trasę pociągi bez zatrzymań pośrednich i one od grudnia 2024 r. osiągną czas przejazdu na poziomie 2 godz. 19 min.

– **Czy pociągi bez postojów będą sposobem na skrócenie czasów przejazdu również na innych liniach?**

– Tak, na trasie Warszawa – Łódź chcemy w godzinach szczytu dopełnić ofertę pociągami, bez postojów po drodze. Podobne plany na grudzień 2024 r. dotyczą relacji Białystok – Warszawa, na której podniesienie prędkości do 160 km/h dało dość niewielki efekt ze względu na aż osiem zatrzymań po drodze. Bez postojów podróż z Białegostoku do Warszawy będzie krótsza o 20 min.

– **Czy odbędzie się to kosztem pasażerów z mniejszych miast, którzy stracą część połączeń i będą tylko mogli popatrzeć na przemykające pociągi?**

– Chodzi o to, żeby dążąc do cyklu godzinowego, dogęszczać ofertę nowymi pociągami bez postojów. Relacja Białystok – Warszawa jest w pierwszej dziesiątce najpopularniejszych na sieci PKP Intercity. Jeżeli zaoferujemy pokonanie 180 km w



• „Modernizacja linii Warszawa – Poznań to lekcja do odrobienia” – mówi Malepszak. Stacja Kutno w trakcie przebudowy, 2020 r.

półtorej godziny, możemy przyciągnąć jeszcze więcej pasażerów – także tych, którzy dziś jadą samochodem drogą ekspresową S8. Ponad 60% pasażerów na trasie Warszawa – Białystok przemieszcza się między tymi miastami. Analizujemy liczby pasażerów na poszczególnych głównych trasach i wnioski są takie, że trzeba zaoferować więcej połączeń i część z nich ma być z wyraźnym krótszym czasem przejazdu.

– **Jedną ręką przyspieszamy pociągi, a drugą wpisujemy im w rozkładzie jazdy trwające nawet po 20-30 min. postoje pośrednie w Warszawie, Poznaniu czy Wrocławiu.**

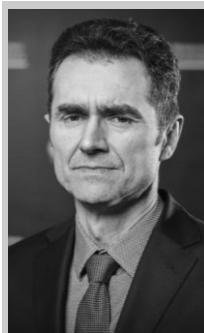
– To jeden z podstawowych mankamentów. Żeby skrócić czas przejazdu o 20 min., trzeba podnieść prędkość z 120 km/h do 160 km/h na odcinku o długości 160 km. To dzisiaj wydatek 4 mld zł. A potem – choć coraz więcej pasażerów podróżuje tranzytem przez największe miasta – mamy takie pociągi jak „Heweliusz” czy „Mieszko”, które w drodze z Wrocławia do Trójmiasta stoją około 20 min. w Poznaniu.

– **Czy znów wiceminister musi pokazywać palcem takie sytuacje, tym razem biorąc na siebie rolę naczelnego konstruktora rozkładów jazdy?**

– Ministerstwo Infrastruktury pełni funkcję organizatora połączeń międzywojewódzkich, a więc wskazuje problemy, nad którymi trzeba pracować, oczekując rozwiązań. Nie bez znaczenia są także moje doświadczenia jako pasażera.

– **A co z rozwiązaniem problemu nieustannych zmian w rozkładzie jazdy, czyli wprowadzanych co dwa-trzy miesiące tak zwanych korekt?**

– Stopniowo musimy schodzić z zastępczych rozkładów jazdy – jest ich za dużo. W przyszłym roku zmniejszymy ich liczbę do czterech, rezygnując z zastępczego rozkładu jazdy, który obowiązuje w okresie od listopada do grudnia.



PIOTR MALEPSZAK od grudnia 2023 r. jest wiceministrem infrastruktury odpowiedzialnym za kolej. Wcześniej pracował w spółkach PKP PLK, Koleje Dolnośląskie i CPK, był też pełnomocnikiem prezydenta Gdańska ds. kolejowych.

Nowoczesny system sterowania ruchem ETCS, czyli European Train Control System, powinien obejmować już 5022 km linii kolejowych w Polsce. Taki cel na koniec 2023 r. postawiono w przyjętym w 2007 r. „Narodowym planie wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym w Polsce”. Co prawda, w obliczu ślamazarności spółki PKP Polskie Linie Kolejowe w instalowaniu systemu ETCS, Ministerstwo Infrastruktury w 2017 r. obowiązujący wcześniej dokument zastąpiło nowym: „Krajowy plan wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności Sterowanie” urealniał wcześniejsze zamiary, określając, że do końca 2023 r. ETCS obejmie 2667 km linii. Tych założeń też nie udało się dotrzymać. Jak podaje resort infrastruktury, wdrażanie systemu dotychczas udało się zakończyć na 792 km linii.

Opóźnienia i utrudnienia

System ETCS opiera się na umieszczonych w torze czujnikach, które określają lokalizację pociągów i weryfikują ich prędkość. Czujniki te, zwane balisami, przesyłają do urządzeń ETCS w pociągu informacje o dopuszczalnej prędkości, sygnałach na semaforach oraz lokalizacji innych pociągów. Jeśli maszynista zignoruje wyświetlane na monitorze ostrzeżenia, system automatycznie dostosowuje prędkość pociągu lub wymusza jego zatrzymanie.

Wdrażanie systemu ETCS na polskiej sieci kolejowej pogrążone jest w wieloletnich opóźnieniach. Wyposażenie linii Warszawa – Łódź w urządzenia ETCS spółka PKP PLK zleciła firmie Thales w styczniu 2014 r. W umowie wskazano, że prace mają zostać zrealizowane do kwietnia 2016 r., ale trwały do przełomu 2022 i 2023 r. Pociągi między Warszawą a Łodzią zaczęły jeździć pod nadzorem systemu ETCS w grudniu 2023 r. Nie bez problemów: dochodziło chociażby do sytuacji, w których przy przejeździe przez Żyrardów bez postoju na stacji – mimo zielonych świateł na semaforach wjazdowym i wyjazdowym – system wymuszał hamowanie pociągu.

Zwykle po oddaniu do użytku systemu ETCS występuje wiele nieprawidłowości w jego działaniu. Po tym jak w grudniu 2020 r. uruchomiono ETCS na linii Warszawa – Gdynia, zdarzało się, że nawet kilka razy podczas jednego przejazdu – z powodu braku łączności między urządzeniami torowymi i pokładowymi – ETCS wdrażał tryb „Zatrzymanie przez system”, czyli nagłe hamowanie, którego maszynista nie jest w stanie przerwać.

Zgodnie z przyjętym w 2017 r. planem wdrażania ETCS, system powinien od 2023 r. funkcjonować między innymi na liniach Terespol – Warszawa – Poznań – Rzepin, Warszawa – Białystok, Kraków – Rzeszów czy Wrocław – Poznań, ale wciąż nie został oddany do użytku, mimo że wyposażenie tych linii w ETCS spółka PKP PLK zleciła już w latach 2018-2019.

System ETCS jest instalowany przez takie międzynarodowe koncerny jak Siemens, Alstom czy Hitachi (które w 2024 r. przejęło kolejową część firmy Thales).

ETCS wszędzie?

Urząd Transportu Kolejowego chce objęcia całej sieci kolejowej systemem sterowania ruchem ETCS – nowoczesnym, drogim i zawodnym



• *Wlot nieczynnej w ruchu pasażerskim linii z Gniezna na stację Ślawa Wielkopolska na linii Poznań – Wągrowiec, która wyposażona jest w system ETCS Limited Supervision. W zarośniętym torze widoczne są czujniki ETCS powiązane z semaforem wjazdowym.*

Przyjęty w 2017 r. plan wdrażania określił, że docelowo do 2050 r. system ETCS obejmie 8,2 tys. km polskiej sieci kolejowej – przede wszystkim magistrale wpisane w europejską sieć transportową TEN-T. Choć obecnie powinna być już osiągnięta jedna trzecia tego celu, to na razie udało się go zrealizować w jednej dziesiątej.

Mimo opóźnień w budowie systemu ETCS i problemów z jego funkcjonowaniem, prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra przekonuje, aby planami wdrażania systemu objąć nie tylko główne magistrale, lecz całą polską sieć kolejową.

Góra przekonuje i namawia

– *Krajowy program wdrażania przewiduje, że wyposażymy w ten system ponad 8 tys. km linii do 2050 r., ale chciałbym zwrócić uwagę, że wszystkich linii jest ponad 19 tys. km i nie powinno być tak, że na pozostałych liniach nie będziemy wprowadzali żadnych nowoczesnych urządzeń cyfrowych, które wspomagają pracę człowieka – mówił Ignacy Góra w lutym 2024 r. w sejmie na posiedzeniu komisji infrastruktury. – Mam taki projekt, koncept i będziemy pana ministra do tego przekonywali, żeby przynajmniej na części pozostałych 11 tys. km linii wprowadzać najniższą wersję ETCS. Najniższa wersja ETCS to jest Limited Supervision.*

Już w marcu 2024 r. Ignacy Góra zaprosił posłów z komisji infrastruktury z rewizytą do swojego urzędu, by ponownie oznajmić im, że chce, aby ETCS objął nie tylko główne linie: – *Przekonujemy i namawiamy ministra do tego, żeby rzeczywiście znaleźć środki w budżecie i wprowadzić ETCS Limited Supervision na pozostałych odcinkach.*

ETCS Limited Supervision to mniej zaawansowana wersja systemu – nie zapewnia stałej kontroli jazdy pociągu, lecz ogranicza nadzór głównie do semaforów, wymuszając hamowanie pociągu, jeśli jest podany sygnał „stój”. Jest to przewaga nad powszechnie stosowanymi na polskiej kolei urządzeniami SHP, które około 200 metrów przed semaforem sprawdzają czujność maszynisty, ale gdy następnie zignoruje on wskazania tego semafora, to aparatura nie jest w stanie wdrożyć samoczynnego hamowania pociągu.

Władza domaga się

W połowie maja 2024 r. Urząd Transportu Kolejowego zorganizował konferencję „ETCS Limited Supervision – bezpieczeństwo, interoperacyjność i cyfryzacja”. Wzięli w niej udział między innymi wiceminister infrastruktury Piotr Malepszak, prezes PKP PLK Piotr Wyborcki i przedstawiciele przewoźników. Zwracając się do nich, prezes UTK Ignacy Góra określił kierowany przez siebie urząd mianem krajowej władzy bezpieczeństwa: – *Krajowa władza bezpieczeństwa domaga się, by na liniach, na których obecnie nie jest planowane wprowadzenie ETCS poziomu 1 lub 2, zainstalować ETCS w wariantcie Limited Supervision. Zaletą tego rozwiązania jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa na sieci kolejowej oraz zapewnienie jej interoperacyjności. Przy przyjęciu odpowiednich założeń wdrożenie jest możliwe w relatywnie krótkim czasie.*

Urząd Transportu Kolejowego, publikując na stronie internetowej relację z konferencji na temat systemu ETCS Limited Supervision, autorytatywnie napisał, że „głównym ►

► postulatem uczestników konferencji jest wniosek o wpisanie inwestycji do »Krajowego planu wdrażania Technicznej Specyfikacji Sterowanie«.

Tydzień po konferencji promującej ETCS Limited Supervision Ignacy Góra zaprosił do urzędu senacką komisję infrastruktury. Zapędzając się w zachwalaniu systemu, zasugerował senatorom, że linie kolejowe niewyposażone w te urządzenia nie są bezpieczne. – *Do 2050 r. ETCS poziomu 1 lub 2 ma się pojawić na 8233 km linii kolejowych. Oznacza to, że tylko na 42% polskiej sieci kolejowej zapewnione zostanie najwyższe bezpieczeństwo. To za mało. Bezpieczne muszą być wszystkie linie w Polsce. Jako krajowa władza bezpieczeństwa domagam się objęcia całej sieci kolejowej systemem zarządzania ruchem kolejowym w wersji optymalnej i dostępnej już dziś. Jest to ETCS Limited Supervision, który musi być zamontowany na pozostałej części tras w Polsce, czyli około 10 tys. km.*

W zamieszczonej na stronie internetowej UTK relacji z wizyty senatorów czytamy, że „ETCS Limited Supervision to system, który automatycznie wspomaga pracę maszynisty i można go wdrożyć w sposób ekonomiczny i stosunkowo szybki”.

Biorąc pod uwagę wieloletnie opóźnienia we wdrażaniu systemu ETCS, trudno nie uznać, że urząd zaklina rzeczywistość. Trudno też poważnie traktować słowa o tym, że system ETCS Limited Supervision można wdrożyć w sposób ekonomiczny, bo jego koszty pozostają wielką niewiadomą.

Niskie koszty coraz wyższe

W 2021 r. prezes Ignacy Góra i ówczesny wicedyrektor departamentu monitorowania bezpieczeństwa UTK Piotr Sieczkowski w artykule „ETCS Limited Supervision sposobem na poprawę bezpieczeństwa systemu kolejowego”, szacowali, że objęcie systemem ETCS Limited Supervision linii kolejowych, które nie są objęte przyjętym w 2017 r. planem wdrażania pełnej wersji ETCS, kosztować będzie 784 mln zł.

Trzy lata później, na odbywającym się w marcu 2024 r. posiedzeniu sejmowej komisji infrastruktury, padła z ust Ignacego Góry kwota prawie cztery razy większa: – *Naszim zdaniem wyposażenie 9 tys. km linii w ETCS Limited Supervision mogłoby kosztować około 3 mld zł.*

Chcąc wyjaśnić tę rozbieżność, spytaliśmy w Urzędzie Transportu Kolejowego o to, jaki jest przewidywany koszt montażu systemu ETCS Limited Supervision na tej części sieci kolejowej, która nie jest uwzględniona w planach budowy systemu ETCS w pełnej wersji. Tomasz Frankowski z UTK oznajmił: – *W zależności od tego, który wariant i na której linii kolejowej zostanie wdrożony, koszty te mogą się wahać między 3 mld zł a 6 mld zł.*

W planie wdrażania ETCS z 2017 r. wskazano, że koszt instalacji pełnej wersji systemu w przeliczeniu na jeden kilometr linii wynosi od 260 tys. zł do 485 tys. zł. Obecnie koszty są znacznie większe. Złożona w styczniu 2024 r. oferta w przetargu na zainstalowanie systemu ETCS na linii



• *Do obsługi mazowieckiego odcinka wyposażonej w system ETCS linii Warszawa – Gdynia Koleje Mazowieckie wysyłają nieposiadające urządzeń pokładowych ETCS pociągi EN76 Elf. Doposażenie jednego pociągu w moduły ETCS to koszt od 1,5 mln zł do aż 17,5 mln zł.*

Warszawa – Radom opiewa na 85,5 mln zł, co w przeliczeniu na jeden kilometr linii przekłada się na kwotę 847 tys. zł. W przypadku ETCS Limited Supervision – jako wersji mniej skomplikowanej od pełnego ETCS – koszty są oczywiście niższe.

(Nie)prawidłowa współpraca

Na polskiej sieci kolejowej system ETCS Limited Supervision jak dotąd zamontowano tylko na 51-kilometrowym odcinku Poznań Wschód – Wągrowiec. Instalację spółka PKP PLK zleciła firmie Thales w 2013 r. System został oddany do użytku w 2016 i kosztował 7,4 mln zł (145 tys. zł na kilometr).

Przez pierwszych kilka lat system ETCS Limited Supervision na linii Poznań Wschód – Wągrowiec nie był wykorzystywany. Obsługująca połączenia na tej trasie spółka Koleje Wielkopolskie nie dysponowała bowiem taborom posiadającym urządzenia pokładowe ETCS. Sześć wyposażonych w moduły systemu składów Impuls 36WEh firma Newag dostarczyła w latach 2020-2022.

Wiosną 2023 r. przeprowadzono badania kompatybilności urządzeń pokładowych ETCS w składach 36WEh z urządzeniami torowymi. – *Badania były prowadzone przez jednostkę notyfikowaną i producenta taboru. Raport z badania został przekazany do PKP PLK. Podmiot ten rozpatrzył pozytywnie raport, który został następnie złożony do Urzędu Transportu Kolejowego. Powyższe czynności świadczą o prawidłowej współpracy pojazdu i jego urządzeń ETCS z urządzeniami przytorowymi* – mówi Dariusz Kaszyński, rzecznik prasowy Kolei Wielkopolskich, podkreślając, że system wpływa na poprawę bezpieczeństwa: – *Jedną z zalet systemu jest brak możliwości przejechania semafora z sygnałem „stój”.*

Rzecznik wielkopolskiego przewoźnika nie ukrywa jednak, że zdarzają się problemy w funkcjonowaniu systemu – zwykle dotyczą one łączności między urządzeniami torowymi i pokładowymi. – *Najczęściej*

występującym zakłóceniem jest brak odczytu balisy torowej. W takiej sytuacji następuje nagle hamowanie – mówi Kaszyński. – W złych warunkach atmosferycznych wdrożenie nagłego hamowania powoduje podkucia, czyli tworzenie się płaskich miejsc na kolach pociągu.

Na trasie Poznań – Wągrowiec nadal duża część pociągów kursuje bez nadzoru ETCS. W urządzenia pokładowe wciąż bowiem nie wyposażono taboru wyprodukowanego przed uruchomieniem systemu na linii. Modułów ETCS nie posiadają składy SA132 i SA134 z lat 2005-2008 ani składy SA139 z 2015 r.

Jazda bez nadzoru

Doposażanie taboru w urządzenia systemu ETCS to ogromne koszty dla przewoźników. W 2016 r. Koleje Mazowieckie pilotażowo zleciły montaż urządzeń ETCS w jednym elektrycznym zespole trakcyjnym 45WE Impuls – kosztowało to 1,7 mln zł. Przewoźnik najwyraźniej jeszcze nie otrząsnął się z szoku wywołanego tą ceną, bo jak dotąd nie zdecydował się na doposażenie kolejnych posiadanych składów w moduły ETCS. W efekcie na przykład do obsługi mazowieckiego odcinka magistrali Warszawa – Gdynia, od 2020 r. posiadającej system ETCS, kierowane są składy EN76 Elf, które nie są wyposażone w urządzenia pokładowe ETCS. Jeżdżą one więc poza nadzorem tego systemu.

W Kolejach Mazowieckich w urządzenia ETCS wyposażone są elektryczne zespoły trakcyjne ER160 Flirt, które w liczbie 61 sztuk zostały dostarczone w latach 2020-2023. Składy od razu zamówiono z modułami ETCS – ich koszt wszedł w całościową cenę zakupu, którą w dużej części pokryło dofinansowanie unijne. Doposażenie już posiadanego taboru w urządzenia ETCS jest trudniejsze do przelknięcia. Według wyliczeń przedstawionych w 2022 r. przez Urząd Transportu Kolejowego, koszt wyposażenia jednego pojazdu w urządzenia ETCS wynosi od 1,5 mln zł do nawet aż ►

► 17,5 mln zł. W obliczu tych sum, a także opóźnień spółki PKP PLK we wdrażaniu ETCS, trudno się dziwić przewoźnikom, że nie spieszy im się z doposażaniem posiadanego taboru w moduły ETCS. Zwłaszcza że Ministerstwo Infrastruktury zakłada, iż klasyczne systemy sterowania będą na liniach wyposażonych w ETCS wyłączane od 2040 r. Dopiero wtedy na linie te nie będą mogły wjechać pociągi bez urządzeń pokładowych ETCS. Oznacza to, że jeszcze przez kilkanaście lat na kolejnych liniach obejmowanych systemem ETCS duża część pociągów będzie jeździć bez jego nadzoru.

Według danych resortu infrastruktury, na koniec 2023 r. w urządzenia pokładowe ETCS wyposażone były 252 lokomotywy elektryczne i 256 elektrycznych zespołów trakcyjnych, czyli prawie jedna piąta taboru elektrycznego. Jeśli chodzi o tabor spalinowy, to w ETCS wyposażone są tylko dwie lokomotywy i 14 szynobusów. Decyzja o objęciu linii regionalnych i lokalnych systemem ETCS Limited Supervision wywołałaby potrzebę doposażania taboru obsługującego nie tylko główne linie, ale też drugorzędne trasy.

W programie Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko (FEnIKS) na lata 2021-2027 przewidziano dofinansowanie montażu urządzeń ETCS w taborze już posiadanym przez przewoźników. Jak zapowiada Centrum Unijnych Projektów Transportowych, konkurs na te dotacje będzie zorganizowany w 2025 r.

Problemem są jednak nie tylko pieniądze. PKP Intercity od 2012 r. próbuje doposażyć w moduły ETCS dziewięć lokomotyw EU44 Husarz. Pięć dotychczasowych przetargów unieważniono z powodu braku złożonych ofert. Szósty przetarg został ogłoszony w grudniu 2021 r. – postępowanie wciąż trwa: termin składania ofert przesuwano już osiem razy, obecnie jest wyznaczony na październik 2024 r. Bez urządzeń ETCS lokomotywy Husarz nie mogą rozwijać swojej maksymalnej prędkości 200 km/h – polskie przepisy wymagają przy prędkości wyższej niż 160 km/h jazdy pod nadzorem ETCS.

Niemieckie objazdy

Problemy z wyposażeniem taboru w ETCS dotyczą nie tylko Polski. Na uruchomionej w 2022 r. linii dużej prędkości Wendlingen – Ulm w Niemczech ETCS stanowi jedyny system sterowania. Na linii nie powstały semafore – sygnały wyświetlane są jedynie na pulpicie maszynisty w wyposażonych w moduły ETCS składach InterCityExpress, które na tej linii rozpędzają się do 250 km/h. Na trasie Wendlingen – Ulm kursują też ekspresy regionalne, które osiągną prędkość 200 km/h. Do ich obsługi koncern Deutsche Bahn – ze względu na brak urządzeń ETCS w swoich lokomotywach – wynajmuje elektrowozy od austriackiej firmy European Locomotive Leasing. Zdarzają się sytuacje, że na połączenia InterCityExpress, których trasy biegną linią Wendlingen – Ulm, wysyłane są starsze składy bez urządzeń pokładowych ETCS. Pociągi te muszą omijać nową linię trasą objazdową.

Podobnie jak w Polsce, na linii Ulm – Wendlingen miały miejsce przypadki nagłego hamowania pociągów wskutek problemów z łącznością między balisami a urządzeniami pokładowymi oraz błędów w oprogramowaniu systemu ETCS. Inaczej jednak niż w naszym kraju, nieprawidłowości w funkcjonowaniu systemu nie są zmiatane pod dywan, lecz omawiane w artykułach publikowanych w fachowych czasopismach przez pracowników koncernu Deutsche Bahn, którzy odpowiadają za ETCS.

Na liczącej 34 tys. km niemieckiej sieci kolejowej planami wdrażania systemu ETCS w pełnej wersji objęto 5,2 tys. km: głównie linie z prędkością większą niż 160 km/h i korytarze ważne w ruchu międzynarodowym. Na pozostałych liniach nie planuje się instalacji systemu, nawet w prostszej wersji ETCS Limited Supervision.

Szok w Czechach

W Urzędzie Transportu Kolejowego pytamy, jakie kraje zdecydowały się objąć systemem ETCS swoje koleje w całości.

– *W Belgii zarządca infrastruktury opracował masterplan wdrażania ETCS na całej sieci. Celem jest, aby do końca 2025 r. wszystkie pociągi w Belgii korzystały z systemu ETCS. Wdrażany jest zarówno ETCS w pełnym nadzorze, jak i ETCS Limited Supervision, którym będzie objęte 20% sieci kolejowej* – mówi Tomasz Frankowski z UTK. Wskazuje również na naszych południowych sąsiadów: – *W Czechach ETCS Limited Supervision ma być wykorzystywany przede wszystkim na liniach o mniejszym obciążeniu ruchem.*

W Czechach decyzję o wyposażeniu całej sieci w system ETCS podjęto w atmosferze szoku po czołowym zderzeniu szynobusów, do którego doszło w lipcu 2020 r. na lokalnej linii Karlovy Vary – Nejdek – Potůčky, gdzie ruch odbywa się na podstawie instrukcji o uproszczonym sposobie prowadzenia ruchu, czyli – zgodnie ze specyfiką kolei lokalnej w Czechach – bez żadnego systemu sterowania.

W oświadczeniu opublikowanym nazajutrz po wypadku – w którym zginęły dwie osoby, a 24 zostały ranne – czeskie Ministerstwo Transportu oświadczyło, że „dla zwiększenia bezpieczeństwa będzie dążyć do wyposażenia w system ETCS wszystkich kategorii linii na sieci kolejowej”.

Na tę zapowiedź zareagował Jindřich Berounský ze Związku Zawodowego Usług i Transportu, alarmując, że ETCS może być zagrożeniem dla funkcjonowania bocznych linii: „Jego implementacja na linie lokalne jest bezsensowna i nierealna, a ze względu na koszty będzie raczej oznaczała znikanie lokalnych linii”. Urzędników czeskiego resortu transportu nazwał „analfabetami w kwestii bezpieczeństwa na kolei”.

W 2022 r. zarządzająca czeską siecią kolejową Správa Železnic zaczęła zlecać instalowanie systemu ETCS Regional na bocznych liniach. Jako jedna z pierwszych wybrana została linia Studénka – Bilovec. To typowa czeska lokalna, czyli krótka linia od magistrali do leżącego na uboczu miasta. Ta jednotorowa linia ma 7 km długości, nie ma na niej mijanek i jeździ nią wahadłowo jeden

pociąg, który nawet na węzłowej stacji Studénka zatrzymuje się przy bocznym peronie na skraju układu torowego. Koszt wdrożenia systemu ETCS Regional na tej lokalce to 5,8 mln koron (czyli około 1 mln zł). W maju 2024 r. Správa Železnic rozstrzygnęła przetarg na wdrożenie systemu ETCS Regional na 25-kilometrowej linii lokalnej Havlíčkův Brod – Humpolec. Będzie to kosztowało 29,2 mln koron (5 mln zł). W Czechach ETCS Regional docelowo działać ma na 6 tys. km linii. Reszta sieci – czyli 3,5 tys. km głównych linii – jest objęta planem wdrażania systemu ETCS w pełnej wersji.

Furtka do ETCS Limited Supervision

Przekonując do podjęcia decyzji o wdrażaniu ETCS Limited Supervision, prezes UTK także próbował wywołać szok: – *Taką inwestycję musimy podjąć. Z naszego punktu widzenia jako krajowej władzy bezpieczeństwa lepiej ją podjąć wcześniej, żeby nie doprowadzić tutaj do jakiegoś niebezpiecznego zdarzenia kolejowego z udziałem ludzi, którzy korzystają z przewozów pasażerskich* – mówił Ignacy Góra w marcu 2024 r. do posłów z komisji infrastruktury. Wzmożenie związane było z szykowaną przez Ministerstwo Infrastruktury aktualizacją planu wdrażania ETCS. Wyglądało na to, że w groźby prezesa Urzędu Transportu Kolejowego resort zaczyna się wsłuchiwać. – *Chciałbym, żebyśmy już nie dyskutowali, czy stosować te rozwiązania. Na dużej części sieci chcemy zaimplementować ETCS Limited Supervision. Definitywnie chcemy realizować te systemy* – mówił w maju 2024 r. wiceminister Piotr Malepszak na zorganizowanej przez UTK konferencji promującej ETCS Limited Supervision.

W czerwcu 2024 r. resort infrastruktury opublikował zaktualizowaną wersję planu wdrażania ETCS – łączna długość istniejących linii przewidzianych do objęcia pełną wersją systemu zwiększyła się z 8,2 tys. km do 9,8 tys. km. Wśród 1,6 tys. km ciągów nowo objętych planami wdrożenia ETCS znalazły się takie linie jak Kutno – Toruń – Bydgoszcz, Wrocław – Jelenia Góra, Działdowo – Olsztyn, Tuszcz – Ostrołęka czy Siedlce – Czeremcha – Białystok.

Plan wdrażania ETCS obejmuje teraz ponad połowę sieci kolejowej. Nie podjęto jednak decyzji o objęciu reszty sieci systemem ETCS Limited Supervision, lecz tylko zostawiono furtkę do takiej decyzji. W najnowszej wersji dokumentu znalazł się bowiem taki oto zapis: „Wdrożenie systemu ETCS Limited Supervision na znacznym obszarze sieci linii kolejowych w Polsce zarządzanych przez PKP PLK z powodu swej skali powinno być poprzedzone opracowaniem studium wdrożenia zawierającym rzetelne analizy kosztów i korzyści. Narodowy zarządca sieci kolejowej finalnie będzie odpowiedzialny na poziomie realizacyjnym, rzeczowym i finansowym za ewentualne wykonanie oraz budowę tej infrastruktury, a jego możliwości realizacyjne uzależnione będą od dostępności źródeł finansowych”.

Z kierunku Radomia, Warki, Góry Kalwarii i Piaseczna żaden pociąg Kolei Mazowieckich i Szybkiej Kolei Miejskiej nie wjeżdża na biegnącą przez ścisłe centrum Warszawy linię średnicową. Taki układ połączeń wprowadzono podczas przebudowy stacji Warszawa Zachodnia, ale wygląda na to, że został już przyjęty jako docelowy.

Wyczekiwane połączenia

W czerwcu 2024 r. PKP Polskie Linie Kolejowe ogłosiły, że na stacji Warszawa Zachodnia znów czynne są wszystkie perony. Mimo to utrzymano zasadę, że pociągi Kolei Mazowieckich i Szybkiej Kolei Miejskiej wjeżdżające od strony Piaseczna kierują się linią obwodową na Warszawę Gdańską. Tak ma być także w rozkładzie jazdy, który wejdzie w życie w grudniu 2024 r.

Przedstawiciele inicjatywy pasażerów Stacja Piaseczno skierowali do spółki PKP PLK zapytanie, co stoi na przeszkodzie, aby pociągi z ich miasta znów wjeżdżały linią średnicową do centrum Warszawy. Nadeszła następująca odpowiedź: „Uruchomienie w rocznym rozkładzie jazdy 2024/2025 jednego (lub więcej) bezpośredniego połączenia w każdej godzinie z Piaseczna na podmiejską linię średnicową jest możliwe i ze strony spółki nie ma do tego przeszkód. Wprowadzenie takich połączeń jest jednak zależne od wniosków przewoźników”.

Wiceburmistrz Piaseczna Robert Widz wystąpił więc do Kolei Mazowieckich oraz do koordynującego sieć Szybkiej Kolei Miejskiej warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego z prośbą o uruchomienie „wyczekiwanych przez mieszkańców gminy Piaseczno bezpośrednich połączeń ze Śródmieściem Warszawy”.

– Z analizy danych uzyskiwanych w oparciu o piaseczyńskie karty mieszkańca, na których kodowane są bilety, wynika, że duża część naszych mieszkańców dojeżdża do centrum Warszawy, czy to do pracy, czy do szkół średnich i wyższych – mówi Joanna Ferlian-Tchórzewska z Urzędu Miasta i Gminy Piaseczno. – Oczywiście jest dla nas, że bezpośrednie połączenia są wygodne i mniej uciążliwe niż konieczność kilkakrotnej niekiedy zmiany środka transportu.

Na podstawie porozumienia z Warszawą do Piaseczna dojeżdża SKM i gmina objęta jest strefą taryfową warszawskiego transportu publicznego, którego bilety honorowane są także przez Koleje Mazowieckie. W 2024 r. z budżetu Piaseczna przeznaczono na ten cel 5,9 mln zł. Piaseczno we współpracy ze stołecznym ZTM zapewnia też lokalne linie autobusowe, które dowożą do stacji kolejowej pasażerów z całej gminy.

Istotne dla pasażera

Licząca 97 tys. mieszkańców gmina miejsko-wiejska Piaseczno jest najludniejszą podwarszawską gminą, a także jedynym w stołecznej aglomeracji miastem powiatowym, z którego nie da się dojechać Szybką Koleją Miejską czy Kolejami Mazowieckimi bezpośrednio do Warszawy Śródmieście lub Warszawy Centralnej. Na linię średnicową pociągi jeżdżą nawet z Wołomina (choć podstawowym kierunkiem jest Warszawa

Bezpośrednie starania

Piaseczno walczy o powrót bezpośrednich pociągów do centrum stolicy



• Stacja Piaseczno w 2021 r., pociąg jadący na warszawską linię średnicową. Dziś połączeń do ścisłego centrum stolicy już nie ma.

Wileńska), a także z Legionowa i Nowego Dworu Mazowieckiego (choć większość pociągów z północy kieruje się na Warszawę Gdańską).

Brak bezpośrednich połączeń Kolei Mazowieckich do centrum stolicy to problem nie tylko powiatu piaseczyńskiego, ale całego południa województwa mazowieckiego, w tym Radomia – drugiego największego miasta w regionie. Mimo to przywrócenie pociągów z Radomia, Warki i Góry Kalwarii jadących w stolicy linią średnicową nie jest planowane. – Dla pasażera najbardziej istotne jest, żeby pociągi kursowały z dużą częstotliwością z jednego miejsca, tak żeby podróżni nie musieli zastanawiać się, na który dworzec powinni się udać – przekonuje Donata Nowakowska z Kolei Mazowieckich.

Dużo przesiadek

Osoby odpowiedzialne za kolejową ofertę przewoźową zaznaczają, że pasażerowie z Radomia, Warki, Góry Kalwarii i Piaseczna, chcąc dotrzeć do centrum stolicy, mogą przesiąść się na przystankach Warszawa Rakowiec, Warszawa Wola, Warszawa Młynów czy na dworcu Warszawa Gdańska do tramwajów czy metra. Możliwa jest też przesiadka do jadących ze stacji Warszawa Lotnisko Chopina linii S2 i S3 Szybkiej Kolei Miejskiej i linii lotniskowej RL Kolei Mazowieckich. – Pasażerowie z kierunku Piaseczna mogą dojechać do Warszawy Śródmieście lub Warszawy Centralnej, korzystając z przesiadek na wspólnym dla wszystkich pociągów odcinku Warszawa Służewiec – Warszawa Aleje Jerozolimskie – wskazuje Tomasz Kunert z ZTM.

O ile jednak pociągi S2 jadą linią średnicową po nitce podmiejskiej i na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia obsługują przystanki Warszawa Ochota, Warszawa Śródmieście, Warszawa

Powisłe i Warszawa Stadion, o tyle pociągi linii S3 i linii RL Kolei Mazowieckich jadą nitką dalekobiezną i stają tylko na stacji Warszawa Centralna. Ta niewygodna dla pasażerów sytuacja, że pociągi linii S2 oraz linii S3 i RL rozrzucone są między różne dworce, ma się zmienić, ale dopiero po wcięż odsuwanej przebudowie linii średnicowej. – Zakończenie modernizacji prawdopodobnie wypadnie po 2030 r. i deklarowanie dziś konkretnych rozwiązań jest przedwczesne – mówi Tomasz Kunert, ale rzuca światło na to, jakie są wstępne założenia: – Skierowanie przy współpracy z Kolejami Mazowieckimi i samorządem województwa wszystkich pociągów z Lotniska Chopina przez układ podmiejski, oferujący znacznie korzystniejszą dostępność celów podróży.

Są też planowane wcześniejsze zmiany przebiegu linii SKM: – Najbliższe planujemy od grudnia 2024 r. – zapowiada Kunert. – Chcielibyśmy, aby linia S40 pojechała z Piaseczna przez Warszawę Gdańską do Radzymina, a linia S3 z Lotniska Chopina przez Warszawę Centralną do Legionowa.

Oznacza to, że Wieliszew, Nieporęt i Radzymin przestaną być obsługiwane linią S3. Zamiast niej dotrzeć ma tam linia S40, która dziś raz na godzinę kursuje z Piaseczna do stacji Warszawa Główna i jest namiastką połączenia do centrum stolicy. Linia S40 ma więc dołączyć do reszty pociągów jadących z kierunku Piaseczna na linię obwodową.

W zwiększaniu liczby pociągów na linii obwodowej chodzi także o eliminowanie luk, które na tej trasie nawet w godzinach szczytu potrafią sięgać aż 30 min., co dla kolei aglomeracyjnej jest kompromitacją. Mimo to dyrektor ZTM Katarzyna Strzegowska na łamach „Gazety Wyborczej” zapewniła, że podejmie starania, aby zapewnić bezpośredni dojazd z Piaseczna do centrum Warszawy.

KAROL TRAMMER

„Make Cargo great again”, ten slogan – wzorowany na hasle, z którym Donald Trump w 2016 r. wygrał wybory prezydenckie – przyjął jako swoją dewizę Marcin Wojewódka, gdy w kwietniu 2024 r. został członkiem rady nadzorczej PKP Cargo, następnie na trzy miesiące oddelegowanym do tymczasowego pełnienia obowiązków prezesa spółki. Czy Wojewódka skieruje PKP Cargo na właściwe tory i przewoźnik ten znów stanie się wielkim?

Wielkie PKP Cargo coraz mniejsze

PKP Cargo to wciąż największy przewoźnik towarowy w Polsce. W 2023 r. koleją przetransportowano 231,6 mln ton towarów, z czego jedną trzecią – 72,6 mln ton – przewiozły pociągi PKP Cargo. Dla porównania, w 2013 r. koleją przewieziono 233,2 mln ton towarów, z czego pociągami spółki PKP Cargo – wchodzącej wówczas na giełdę papierów wartościowych – przejechało 113,4 mln ton, czyli prawie połowa.

Gdy PKP Cargo traci swoją pozycję, udział w rynku zwiększają inni przewoźnicy – tacy jak będąca częścią koncernu Orlen spółka Lotos Kolej, niemieckie DB Cargo, czeskie ČD Cargo czy należące do kapitału amerykańskiego firmy Freightliner i Rail Polska. W Polsce działa już kilkudziesięciu przewoźników towarowych, ale przewozy od kilkunastu lat utrzymują się na podobnym poziomie. Stagnacja wynika z wielu czynników. Jednym z nich jest nierówna konkurencja z przewoźnikami drogowymi, którzy płacą za korzystanie tylko z części głównych dróg, podczas gdy przewoźnicy kolejowi muszą płacić za każdy przejechany kilometr zarówno liniami magistralnymi, jak i lokalnymi. W ramach modernizacji linii kolejowych degradowano stacje do roli przystanków i zmniejszono na stacjach liczbę torów dodatkowych – jest więc zbyt mało punktów, w których składy towarowe mogą puścić pociągi pasażerskie. Skutek jest taki, że na wielu liniach brakuje miejsca dla składów towarowych, które z wyruszeniem w drogę muszą czekać do zakończenia szczytu w ruchu pasażerskim lub aż do pory nocnej. Jednocześnie zamykanie linii kolejowych, a także odcinanie bocznicy i likwidowanie ładowni na czynnych liniach spowodowało, że przewóz towarów koleją do wielu miejsc Polski nie jest możliwy. Zamiast więc zdobywać nowych klientów, przewoźnicy skupiają się na podbieraniu sobie dużych kontraktów. Choćby ostatnio, wiosną 2024 r., czeskie ČD Cargo odebrało spółce PKP Cargo kontrakt na dowóz 1 mln ton węgla rocznie ze Śląska do Elektrowni Połaniec.

Uśmiechnięta twarz obecnego rządu

– Mamy tysiące stojących w krzakach pięknie wyremontowanych wagonów, dla których nie mamy pracy. Mamy dzisiaj setki, tysiące pracowników, dla których nie mamy pracy. Nie mamy zleceń, nie mamy pracy przewozowej – mówił Marcin Wojewódka na odbywającym się 5 czerwca 2024 r. posiedzeniu sejmowej podkomisji ds. transportu kolejowego. – Mamy w tym roku plany przewozowe na 80 mln ton masy. Módlmy się, żeby się w tę stronę zbliżać.

Doktor bez recepty

Póki nie będziemy mieli pracy przewozowej, która pozwoli na rozwijanie skrzydeł, to musimy je związać – mówi tymczasowy prezes PKP Cargo



• Czekające na zatrudnienie wagony spółki PKP Cargo. Stacja towarowa Warszawa Praga.

Swoją misję w spółce PKP Cargo Marcin Wojewódka zaczął od tego, czym zajmuje się od dawna. Jego specjalnością – jako doktora ekonomii i radcy prawnego zajmującego się prawem pracy – są redukcje zatrudnienia. Wojewódka nie kryje się z tym, że w 2023 r. na zlecenie koncernu Scania w trzy miesiące przeprowadził proces zwolnień grupowych w likwidowanym zakładzie produkcji nadwozi autobusów w Słupsku – pracę straciło 847 osób. W lutym 2024 r. Wojewódka był prelegentem na konferencji „Zwalnianie pracowników”. Jest też autorem wielu publikacji, w jednej z nich – artykule „Restrukturyzacja zatrudnienia w firmie” na łamach magazynu „HR Business Partner” – nazwał zwolnienie pracownika „uwolnieniem od ciężaru otrzymywania comiesięcznego przelewu od pracodawcy”. Trudno, żeby osoba z takim życiorysem i takim podejściem nie budziła niepokoju załogi. I rzeczywiście, jedną z pierwszych decyzji Wojewódki było wdrożenie nieświadczania pracy – na przymusowe wolne wysłano już jedną piątą pracowników PKP Cargo, obniżając im wypłaty o 40%. – *Czy uśmiechniętą twarzą obecnego rządu jest twarz Marcina Wojewódki, który szwyci się tym, że jego specjalizacją są zwolnienia i zamykanie firm? To jest jego pasja!* – grzmiał Leszek Miętek, szef Związku Zawodowego Maszynistów.

Psychologia zarządzania

Dialog ze związkami zawodowymi Marcin Wojewódka zaczął od małostkowego upomnienia działaczy, aby adresując do niego pisma, nie zapominali o wpisywaniu przed jego nazwiskiem stopnia doktora. Wypomniął też związkowcom wybranym przez pracowników do reprezentowania ich

w radach nadzorczych, że nie legitymują się należywym wykształceniem do zasiadania w takich organach.

Jednocześnie Wojewódka, nie przebieając w słowach, oskarża związkowców, że w okresie rządów Prawa i Sprawiedliwości wspólnie z upolitycznionymi zarządami doprowadzili do obecnej sytuacji PKP Cargo. – *Ta spółka została wręcz zaorana przez działające na jej szkodę byle zarządy i związki zawodowe – mówił portalowi Onet. – Część ich działaczy swoimi grabieżczymi działaniami oraz politycznymi działaniami pociągnęła spółkę głęboko w dół. Chcę, by ludzie o tym wiedzieli i zrobili z tym porządek jako pracownicy. Część z tych osób powinna bać się stanąć przed lustrem, bo zobaczą tam współwinnym bardzo trudnej sytuacji spółki.*

Gdy pod warszawską centralą PKP Cargo odbywała się manifestacja związkowców z Solidarności przeciwko działaniom tymczasowego zarządu PKP Cargo, Marcin Wojewódka podjął decyzję o wystawieniu przed głównym wejściem dużych lusterek, by protestujący mogli się w nich przejrzeć jako, zdaniem obecnych władz spółki, współwinni trudnej kondycji przewoźnika. Gdy natomiast zapadła decyzja o wysłaniu pracowników na nieświadczanie pracy, na stronie internetowej PKP Cargo zamieszczono informację, że „zarząd zwrócił się do rady nadzorczej o wyznaczenie osoby z zarządu spółki, która będzie delegowana na nieświadczanie pracy”. Było to niczemu nie służące działanie, bo delegowani do zarządu członkowie rady nadzorczej nie są pracownikami spółki. Marcin Wojewódka – który szczyty ukończonymi studiami podyplomowymi z psychologii zarządzania personelem – nie mógł sobie odmówić żartów z ►

► trudnej sytuacji pracowników PKP Cargo w obliczu nagłej obniżki zarobków o 40% przez cały okres nieświadczenia pracy.

Jak ogłoszenie upadłości

Tymczasowy zarząd PKP Cargo nie ograniczył się tylko do decyzji o skierowaniu 30% załogi na nieświadczenie pracy. Następnie wypowiedziany został pakt gwarancji pracowniczych, zawarty w 2013 r. przy wejściu spółki na giełdę, oraz zakładowy układ zbiorowy pracy, który obowiązuje od 2004 r.

W sejmie Wojewódka sugerował, że te decyzje są konieczne, aby uniknąć zwolnień: *– Naszym celem – żeby była jasność – nie jest w żadnym stopniu pozbywanie się ludzi czy zwalnianie pracowników – mówił 5 czerwca 2024 r. na posiedzeniu podkomisji ds. transportu kolejowego. Ale już miesiąc później, 3 lipca 2024 r., spółka ogłosiła plan przeprowadzenia zwolnień grupowych, które mają objąć do 4,1 tys. osób, czyli 30% załogi. Stało się to po złożeniu przez zarząd spółki wniosku o sądowe postępowanie sanacyjne. Na stronie spółki z jednej strony poinformowano, że jest ono „drogą do uratowania PKP Cargo”, a z drugiej strony, że „wywołuje w zakresie praw i obowiązków pracowników i pracodawcy takie same skutki jak ogłoszenie upadłości”.*

Podjąć wyzwanie

W połowie maja 2024 r. prezes Stowarzyszenia Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego Józef Marek Kowalczyk – który w latach 2001-2005 był pierwszym prezesem PKP Cargo po podziale kolei na spółki – skierował do ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka apel o interwencję: „Należy podjąć wyzwanie przejmowania ładunków z transportu samochodowego, którym wozi się już ponad 2 mld ton. Dla zachowania miejsc pracy w PKP Cargo i uratowania spółki wystarczy przenieść na kolej 1%, czyli 20 mln ton”.

Choć za czasów Kowalczyka przewozy też spadały, to jednak z innego poziomu – w 2001 r. PKP Cargo przewiozło 165,7 mln ton, a w 2005 r. 144,7 mln ton. Dziś Kowalczyk zaapelował do zarządu PKP Cargo o „opracowanie nowej polityki handlowej, zakładającej odzyskanie do końca 2024 r. poziomu przewozów ładunków z 2023 r., następnie zaś ich sukcesywne zwiększanie, o co najmniej 10 mln ton w skali roku, do poziomu 120 mln ton”.

Apel Kowalczyka o przyjęcie polityki zakładającej rokroczny wzrost przewozów został przez aktualne władze PKP Cargo właściwie wyśmiany: „W ocenie obecnego zarządu postulat przygotowania PKP Cargo, także pod względem kadrowym, do przewozu rządu 120 mln ton rocznie jest całkowicie nierealny. Z danych ekonomicznych i finansowych, do których otrzymaliśmy dostęp po objęciu funkcji, jasno wynika, że w obecnej sytuacji spółka nie jest w stanie sprostać takiemu wyzwaniu” – napisali w odpowiedzi Marcin Wojewódka i Monika Starecka z zarządu PKP Cargo. –



Fot. PKP Cargo

• Tymczasowy prezes PKP Cargo Marcin Wojewódka.

„W zakresie określenia zasobów materialnych i pracowniczych obecnie są podejmowane działania zmierzające do dopasowania ich do sytuacji rynkowej oraz elastycznej reakcji na zmiany, a nie zaś do przyjętego z góry określonego poziomu”.

Stanowisko to niebezpiecznie przypomina doktrynę Polskich Kolei Państwowych z lat 90.: „Podstawowym i wspólnym celem działań wszystkich komórek i jednostek organizacyjnych PKP jest poprawa sytuacji finansowej i ekonomicznej szczególnie przez dostosowanie majątku trwałego do aktualnych potrzeb przewozowych” (cytat z planu PKP na 1995 r.). Doktryna z lat 90. – dopasowująca kolej do spadku przewozów – spowodowała, że potem przez lata brakowało zasobów, aby odbić się od dna.

Gwoździe do trumny

Za małe zasoby były powodem kryzysu, który pograżył PKP Cargo w 2017 r. Wskutek decyzji o całkowitym zamknięciu magistrali Lublin – Warszawa na czas jej modernizacji przewoźnik musiał skierować objazdami pociągi wożące węgiel z Bogdanki do Kozienc, Połańca i Ostrołki. Tylko trasa z Bogdanki do Kozienc wydłużyła się z 128 km do 232 km.

Ówczesny prezes PKP Cargo Maciej Libiszewski alarmował, że w sytuacji wydłużonych objazdami obiegów taboru wystąpił niedobór 5 tys. węglarek. Zakłócenia dostaw węgla rozlały się na cały kraj: elektrownie raportowały, że mają za małe zapasy, a jednocześnie kopalnie alarmowały, że kończy się im miejsce do składowania wydobytego węgla, bo PKP Cargo nie podstawi pociągów.

Jako że węglarki to wagony uniwersalne, problemy dotknęły nie tylko branżę energetyczną. „Wszystko to spowodowało zagrożenie dostaw do hut, elektrowni, cukrowni, zakładów chemicznych i zakładów papierniczych, a także na budowy dróg i kolei” – napisał Libiszewski w oświadczeniu, po czym podał się do dymisji.

Maciej Libiszewski zwracał uwagę, że w latach 2008-2015 zmniejszono zasoby taborowe spółki: *– W tym czasie z ponad 80 tys. wagonów zostało nieco ponad 60 tys. – mówił jeszcze przed kryzysem w 2017 r.*

Kolejny poważny kryzys dotknął spółkę pięć lat później. „Sytuację PKP Cargo dramatycznie pogorszyła polityczna decyzja z 2022 r. o realizacji rządowego zlecenia na transport węgla. Związane z nim porzucenie innych kontraktów negatywnie wpłynęło na kondycję i sytuację finansową spółki w kolejnych latach” – czytamy dziś na stronie internetowej PKP Cargo. Akurat w tej kwestii panuje zgoda między zarządem spółki a związkowcami. W sejmie Leszek Miętek przyznał: *– To był ostatni gwoździec do trumny tej spółki.*

Mowa o rządowym nakazie dla spółki PKP Cargo, aby priorytetowo potraktowała przewozy węgla. W 2022 r. – po

wprowadzeniu embarga na rosyjski węgiel – Polska stała bowiem w obliczu poważnych problemów energetycznych. Politycy ówczesnej opozycji rozliczali rządzących z działań na rzecz ich rozwiązania, a media biły na alarm: „W Polsce brakuje węgla” (TVN), „Rząd zawiązał sprawę z węglem” („Gazeta Wyborcza”), „Czy zabraknie nam prądu” („Tygodnik Powszechny”).

Polska sprowadziła węgiel między innymi z Australii, Republiki Południowej Afryki i Indonezji. PKP Cargo dostało, wydawałoby się, proste zadanie: dowieźć ten węgiel z bałtyckich portów w głąb kraju. Spółka nie była jednak w stanie temu podołać, realizując jednocześnie wszystkie inne kontrakty przewozowe. W efekcie część zleceń porzucono, wypychając tym samym klientów w objęcia konkurencji. Ponownie zemiczyła się doktryna dopasowywania zasobów do bieżących przewozów, która nie brała pod uwagę możliwości wystąpienia nagłych potrzeb.

Odzyskać kontrakty

Dwa największe kryzysy przewozowe spółki PKP Cargo za czasów Prawa i Sprawiedliwości były wywołane niedoborem zasobów. Dlatego niepokojące są słowa Marcina Wojewódki z rozmowy z TVP Info: *– Jesteśmy dzisiaj za dużą strukturą w stosunku do tego, jakie mamy zamówienia.*

Zniechęcanie i zwalnianie pracowników to odsyłanie ich do konkurencyjnych firm, które poszukują rewidentów taboru, ustawiaczy czy manewrowych, a przede wszystkim maszynistów – najbardziej rozchwytywanych z uwagi na to, że proces szkolenia osób nowo wchodzących do tego zawodu trwa dwa lata.

– Nawet jak dzisiaj jesteśmy w trakcie negocjacji pewnych kontraktów, nawet jak je dopniemy, to one dotyczą przyszłego roku czy za półtora roku. Taka jest specyfika sprzedaży usługi transportowej dla kruszyw, dla węgla czy dla tego rodzaju towarów – mówił w TVP Info Wojewódka, mimo że choćby przetargi concernów energetycznych zwykle ogłaszane są na dwa-trzy miesiące przed rozpoczęciem kontraktu.

– My potrzebujemy przede wszystkim pozyskać nowe kontrakty i odzyskać kontrakty, niestety ta spółka nie ma ku temu zasobów – mówił Wojewódka, by chwilę później samemu sobie zaprzeczyć: – My jesteśmy przeinwestowaną spółką w tabor, w pewnym stopniu wyrzucono pieniądze w błoto: mamy piękne wagony, super działające, najlepsze, tylko one są nam po prostu niepotrzebne.

Jeśli spółka zacznie odzyskiwać kontrakty i zagospodaruje zasoby taborowe, to może okazać się, że brakuje ludzi. *– W Lidlu sobie tych pracowników nie kupicie – mówił Leszek Miętek do Wojewódki w sejmie.*

– Póki nie będziemy mieli pracy przewozowej, która pozwoli na rozwijanie skrzydeł, to musimy je związać – oznajmił Marcin Wojewódka. Okres tymczasowego pełnienia obowiązków prezesa PKP Cargo kończy się 25 lipca 2024 r. Czy również dla jego następców pomysłem na reformę będzie związanie skrzydeł?

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Ślad

I zaskoczenie, i zaduma towarzyszyły europejskim podróżnikom, gdy w niedostępnej dżungli w Azji czy w Ameryce Południowej napotykali monumentalne, a teraz zapomniane, budowle dawnych cywilizacji. Trochę podobne uczucia ma się, widząc w krzaczastym gąszczu, w trudno dostępnym, podmokłym miejscu w rejonie Radziejowic, stylowy most służący do niczego. To ślad nieukończonych linii kolejowej wznoszonej przez II Rzeczpospolitą, której działalność i istnienie brutalnie przerwał najazd Hitlera i Stalina.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Podlasie”

Warszawa Zachodnia – Terespol

Nazwa „Podlasie” może być myląca – trasa tego pociągu nawet nie zahacza o województwo podlaskie, lecz biegnie przez województwa mazowieckie i lubelskie. Jednakże kraina historyczna Podlasie rozciąga się na obszarze trzech tych regionów. Świadczą o tym takie miasta jak Sokołów Podlaski, który leży w województwie mazowieckim, czy znajdujące się na trasie pociągu „Podlasie” Międzyrzec Podlaski i Biała Podlaska, które leżą w granicach województwa lubelskiego. Nawiasem mówiąc, w województwie podlaskim jest tylko jedna miejscowość, która ma w swojej nazwie przymiotnik „podlaski”, zaś w województwie lubelskim jest takich miejscowości sześć. Podlaskość północnej części dzisiejszego województwa lubelskiego wzmocniło stworzenie w 1816 roku ukazem cara Mikołaja I województwa podlaskiego ze stolicą w Siedlcach, które objęło Międzyrzec, Białą i Radzyń – dopiero wtedy w nazwach tych miast pojawił się przymiotnik „podlaski”. Historyczna stolica Podlasia to Drohiczyń – liczące 1,7 tys. mieszkańców miasto jest siedzibą diecezji drohiczyńskiej, która rozciąga się na styku województw podlaskiego, mazowieckiego i lubelskiego. Drohiczyń to przy tym najmniejsza polska miejscowość będąca biskupią stolicą. Do Drohiczyńa kolei nigdy nie doprowadzono. Do dawnej stolicy Podlasia pociągiem „Podlasie” więc nie dojedziemy.

POD DOBRĄ PRASĄ

„W unowocześnionych wagonach podróży skorzystają z wygodnych foteli, klimatyzacji, systemu informacji pasażerskiej, automatycznych drzwi oraz toalet z zamkniętym obiegiem”

Źródło: miesięcznik „W Podróż. Z PKP Intercity narodowym przewoźnikiem kolejowym”
Wydawca: Time4

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Peron szósty, do którego od strony Polski prowadzi węższy, europejski tor, od lat nie przyjmował pasażerów. A kiedy na początku XX wieku w Królewcu zarządzono budowę nowego dworca, to właśnie po to, by pod jednym dachem zebrać i uporządkować dziesiątki połączeń – pociągi przyjeżdżały tu z całej Europy.

Zanim rosyjska kolej w 2018 roku nie przeszła na czasy lokalne – bo jak kraj długi i szeroki, godziny odjazdu i przyjazdu były wskazywane według czasu moskiewskiego – kalininградscy notorycznie spóźniali się na połączenia do Rosji. Spóźnialscy wybiegali w panice na plac przed dworcem, a tam czekały już na nich wyspecjalizowane w doganianiu pociągów taksówki. Jeśli trafiał się naprawdę wytrawny kierowca, to łapał moskiewski skład już w Czerniachowsku”.

Paulina Siegień*, „Miasto bajka. Wiele historii Kaliningradu”

*urodzona w 1986 r., dziennikarka i tłumaczka, z wykształcenia etnografka, rosjoznawczyni i filolożka rosyjska

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 (webmaster). 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), KOLEO (ul. Francuska 11A). **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 5,90 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.