

Komu zależy na likwidacji połączeń kolejowych między Słupskiem i Szczecinkiem (tekst pochodzi z dwumiesięcznika „Z Biegiem Szyn”, nr 61, wrzesień-październik 2012) <http://www.zbs.net.pl>

Od dwóch lat linia kolejowa Szczecinek – Słupsk na pograniczu województw pomorskiego i zachodniopomorskiego pogrążona jest w chaosie. Część kursów obsługują pociągi, a część autobusy zastępcze jadące znacznie dłużej i pomijające część miejscowości. Przyczyną tego stanu jest troska o... bezpieczeństwo. Wszystko jest tym bardziej zaskakujące, że w międzyczasie w bezpieczeństwo ruchu na tej linii zainwestowano już kilka milionów złotych.

Dobry system, obsługa „polska”

Problemy zaczęły się ponad dwa lata temu, wkrótce po tym jak 13 lipca 2010 r. na jednotorowej linii Szczecinek – Słupsk (między Kępicami i Korzybiem) doszło do czołowego zderzenia pociągów. W wypadku nikt nie zginął, ale rannych zostało 37 osób.

Wypadek został natychmiast powiązany z funkcjonującym na linii specyficznym systemem zdalnego sterowania ruchem kolejowym Kapsch, opartym na obsłudze całej 104-kilometrowej linii przez dyżurnego ruchu ze stacji pośredniej w Miastku, zdalnie sterującego mijankami w Białym Borze, Kawczu, Kępicach oraz Korzybiu.

– To dobry system, tylko jego obsługa była „polska” – mówi nam jedna z osób związanych z linią Szczecinek – Słupsk. System nie był należycie konserwowany. Co więcej, do wypadku w 2010 r. doszło, ponieważ jedna z lokomotyw SU42 skierowanych do obsługi linii w ogóle nie była wyposażona w urządzenia radiołączności Kapsch. Z tego powodu maszyniści musieli komunikować się z dyżurnym ruchu z pominięciem systemu Kapsch – przez własne telefony komórkowe.

Bezpośrednią przyczyną czołowego zderzenia sprzed dwóch lat było nienawiązanie przez maszynistę łączności z dyżurnym ruchu i wjazd na szlak zajęty przez pociąg jadący z naprzeciwka. Dyżurny tego dnia podjął bowiem decyzję, by – z powodu opóźnienia jednego z pociągów – minięcia składów dokonać nie na mijance Kępice (co wynikało z rozkładu jazdy), lecz wyjątkowo na mijance Korzybie.

My tej linii nie zamykaliśmy

Po usunięciu skutków wypadku, na linii Szczecinek – Słupsk przywrócony został normalny ruch pociągów. Ale jedynie na niespełna dwa tygodnie. 29 lipca 2010 r. pomorski zakład spółki Przewozy Regionalne wydał następujące oświadczenie: „W związku z otrzymanym protokołem z posiedzenia w dniu 28 lipca 2010 r. Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych i komisji kolejowej zakładowej na okoliczność poważnego wypadku zaistniałego 13 lipca 2010 r. na szlaku Kępice – Korzybie w punkcie 7 w/w protokołu stwierdzono, że istnieje zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów i podróźnych. Wobec powyższego od natychmiast wstrzymuje się realizację kolejowych przewozów pasażerskich na odcinku Szczecinek – Słupsk”. Od 29 lipca 2010 r. spółka Przewozy Regionalne skierowała do obsługi linii autobusy zastępcze. Decyzja o wycofaniu pociągów pasażerskich była dużym zaskoczeniem. – My tej linii nie zamykaliśmy i ruch na niej cały czas jest możliwy, jeżeli zachowane będą wszystkie zalecenia wprowadzone po wypadku w Korzybiu. Przewozy Regionalne same podjęły decyzję o przerwaniu połączeń. To dziwna decyzja, bo na tej samej linii cały czas jeżdżą pociągi PKP Cargo i nic złego się im nie dzieje – mówił na początku sierpnia 2010 r. w „Głosie Pomorza” Ryszard Stachowicz z Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie.

Usterki, których nie ma

Mimo zapewnień spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, że linia jest bezpieczna, dyrektor Zbigniew Labuda z pomorskich Przewozów Regionalnych nie chciał dopuścić do przywrócenia ruchu. –

Dyrektor wciąż żąda usunięcia usterek, których nie ma – wyjaśniał Stachowicz. – W naszym ostatnim piśmie stwierdziliśmy, że po raz ostatni odpowiadamy na korespondencję i zapewniamy, że trasa jest bezpieczna. Postawa dyrektora Labudy jest dla nas niezrozumiała. Gdy w sprawę włączyły się władze województwa pomorskiego, udało się zorganizować przejazd próbny – upłynął on pod znakiem ostrej dyskusji na temat możliwości powrotu pociągów. Ostatecznie podjęto decyzję o przywróceniu ruchu. 23 sierpnia 2010 r. – po prawie miesiącu wstrzymanego ruchu – pociągi wróciły na linię Szczecinek – Słupsk. Jednak nie wszystkie...

Przywrócony ruch zorganizowano bowiem tak, by uniknąć mijania się pociągów na zdalnie sterowanych mijankach Biały Bór, Kawcze, Kępice i Korzybie. Na całej trasie Szczecinek – Słupsk mijanie się pociągów dopuszczono jedynie na stacji w Miastku. Linię obsługują więc cztery pary pociągów oraz trzy pary autobusów zastępczych. Oznacza to zdezorganizowanie oferty przewozowej. Pociągi przemierzają 104-kilometrową trasę Słupsk – Szczecinek w 1 godz. 50 min., natomiast autobusy zastępcze w 2 godz. 50 min. (a przy tym nie są w stanie dotrzeć do wszystkich przystanków kolejowych – autobusy nie obsługują Widzina, Słonowic i Wrzącej Pomorskiej).

Jednocześnie samorząd województwa pomorskiego zobowiązał PKP PLK do „zmiany zawodzącego obecnie systemu Kapsch” – uznano to za warunek powrotu do wykorzystywania zdalnie sterowanych mijanek i w efekcie przywrócenia normalnego ruchu.

Zaplanowany chaos

W 2011 r. zrealizowano modernizację systemu sterowania. Prace objęły montaż nowego światłowodu oraz instalację nowych elementów łączności (w Słonowicach zainstalowano nową aparaturę radiołączności, a pociągi wyposażono w nowe radiotelefony). Koszty unowocześnienia systemu sterowania przekroczyły 3 mln zł. Okazuje się jednak, że pieniądze te zostały zmarnowane. Mijanki nie tylko nadal nie są wykorzystywane, ale wręcz doszło do ich formalnej likwidacji – sygnalizatory na mijankach zostały unieważnione. Dyrektor Labuda z Przewozów Regionalnych przekonuje, że nie są spełnione wszystkie wymogi bezpieczeństwa, a PKP PLK informuje, iż konieczne są dalsze prace związane ze zwrotnicami i semaforami na automatycznych mijankach (koszt szacuje się na około 9 mln zł).

W tej sytuacji mijanie się pociągów nadal możliwe jest tylko w Miastku. Do dziś więc nie został przywrócony normalny ruch – część pociągów wciąż zastępują zniechęcające pasażerów autobusy. W sierpniu 2012 r. Przewozy Regionalne ogłosiły kolejny przetarg na obsługę autobusów – mają kursować co najmniej do grudnia 2012 r.

– Taki tymczasowy stan trwa zbyt długo – powiedziała w „Głosie Pomorza” Magdalena Gryko, burmistrz Kępice. – Boimy się, że ktoś może wpaść na pomysł, aby okroić pociągi na tej linii. Rzeczywiście, utrzymywany od dwóch lat chaos na linii Szczecinek – Słupsk coraz bardziej wygląda na efekt zaplanowanych działań, mających na celu wygaszenie popytu na tej niezelektryfikowanej, jednotorowej, a przy tym przekraczającej granicę województw linii. Z obsługi właśnie takich ciągów polscy przewoźnicy kolejowi już niejednokrotnie chętnie się wycofywali.

Nasz rozmówca rzuca światło na jeszcze jeden problem: – System zdalnego sterowania od dawna jest solą w oku związkowców. Jedna automatyczna mijanka to cztery-pięć etatów mniej. Dla całej linii Szczecinek – Słupsk oznacza to oszczędność przekraczającą 500 tys. zł rocznie. Nikt jednak nie będzie bronił zdalnie sterowanych mijanek, bo stanowią one zagrożenie dla miejsc pracy. A bezpieczeństwo? To chwytny pretekst.