

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 chwytliwy pretekst.