

liczby numeru

3000 woltów

na takie napięcie przeszła WKD w związku z unowocześnieniem taboru i wycofaniem z użytku pojazdów EN94

109

pociągów będzie w ciągu doby kursować po nowym dworcu Łódź Fabryczna. Będzie to 28 pociągów ŁKA, 35 pociągów PKP Intercity, 46 pociągów PR

po 500

sztuk biletów w promocyjnych cenach przygotowały Koleje Mazowieckie na trasy do Ustki (35 zł) i do Krakowa (23 zł). Od 25 czerwca do końca wakacji pociągi „Słoneczny” i „Dragon” mają kursować codziennie

w naszej ocenie...

↑ Pierwszy polski pociąg, spalinowy zespół trakcyjny typu Link otrzymał homologację w Niemczech. Tym samym rynek naszego zachodniego sąsiada w końcu otworzył się na ekspansję Pesy.

↓ PLK obniżyła swoje prognozy. Zamiast 4,3 mld zł wyda na inwestycje w tym roku tylko nieco ponad 4 mld zł. To zła wiadomość dla przedsiębiorców branży kolejowej.

FELIETON

Z przymrużeniem oka, czyli przyspieszony kurs wydawania miliardów



FOT. KZN BIEZANÓW

Ok. Mogę zdradzić sekret. Znam tylko jeden sposób na pozbycie się bólu głowy związanego z piętrzącą się złowrogo górą pieniędzy.

Ryszard Leszczyński
prezes KZN Biezanów

Niektórym uczestnikom rynku kolejowego zdawało się, że wyładowali się w raj. To zadowolenie z przyznania 67 mld euro na kolejowe inwestycje tak nas wszystkich uspiło, że zapomnieliśmy, iż te pieniądze nie wydadzą się same. Patrząc na to wszystko z rosnącym zasmuceniem. Zapaść w uruchamianiu nowych inwestycji trwa od połowy 2015 r. i wszystko wskazuje na to, że potrwa kolejnych kilkanaście miesięcy. I jestem przekonany, że sytuacji szybko nie uratuje ani nowa specustawa, ani kolejna reforma potężnej centrali z Targowej. Te wszystkie rozliczenia z przeszłością i ciągłe przygotowania do „wielkiego skoku” mogą się skończyć w najlepszym przypadku tym, że pełną gotowość do realizacji kolejnej ofensywy inwestycyjnej będziemy w stanie ogłosić w momencie, gdy trzeba będzie wysłać do Brukseli ostatnie rachunki za wykonane już prace...

Ok. Mogę zdradzić sekret. Znam tylko jeden sposób na pozbycie się bólu głowy związanego z piętrzącą się złowrogo górą pieniędzy. Trzeba zacząć je po prostu wydawać! A nie czekać aż faktycznie gotówka zacznie

parzyć w ręce. Wydawać przez cały czas, na wszelkie racjonalne sposoby. Nie koncentrować się tylko na dużych projektach, których uruchomienie liczy się w latach a realizację w dekadach. Strumyczki i potoki gotówki muszą spływać z naszej „euro-góry” w każdym rozsądnym, kolejowym kierunku. Bocznice? Świetnie! Tam inwestycje przygotowują prywatne podmioty i poradzą z nimi sobie o wiele szybciej niż PKP PLK. Terminale intermodalne i przejścia graniczne? Super! Zasilimy transport na sieci kolejowej nowymi towarami. Przejazdy kolejowe? Jeszcze lepiej, bo poprawimy bezpieczeństwo i podniesiemy standardy ruchu po szynach i po asfalcie. Rewitalizacje? Genialnie, gdyż podciągniemy technicznie nie tylko magistrale łączące główne metropolie w „Polsce A”, ale damy także szansę bardziej prowincjonal-

nym liniom i mieszkającym wokół nich ludziom. Na zarzut oponentów, że to tylko hasła, że takich właśnie, mniejszych programów inwestycyjnych próbowano z mizernym skutkiem w ubiegłej perspektywie, odpowiem przykładem z własnego podwórka. Zgodnie z danymi PKP PLK na ponad 40 tys. eksploatowanych rozjazdów naprawy lub wymiany wymaga prawie połowa. Jak twierdzi zarządca, by powstrzymać degradację tych kluczowych elementów infrastruktury należałoby wymienić ok. 2,5 tys. sztuk rocznie (dwie trzecie to nadrabianie zaległości, jedna trzecia w ramach cyklu życia). Tymczasem w najlepszym roku poprzedniej perspektywy, czyli w 2014 udało się ich wymienić o tysiąc mniej i to mimo uruchomienia specjalnego programu rozjazdowego. To prawda, że tego właśnie programu nie sposób uznać za sukces –

Wielkości takie jak miliardy i miliony często paraliżują (...).
Dlatego przynajmniej w pewnym zakresie warto spojrzeć na tę wielką górę grosza, jak na setki i tysiące.

umożliwił wprowadzić wymianę 700 rozjazdów, lecz trwał o rok dłużej niż zakładano i stwarzał istotne problemy i wykonawcom, i zarządcy, bo to nie była praca polegająca na zamknięciu całej linii czy jej jednego toru, a na zamknięciach punktowych, a o takim modelu pamiętają już tylko najstarsi kolejarze, tacy którym choćby w jednym 1989 r. udało się wymienić ponad 4,3 tys. rozjazdów...

Czyli jednak da się? Oczywiście! Doświadczenie lat ubiegłych plus kilka powszechnie już dostępnych na polskim rynku technologii blokowego transportu i zabudowy rozjazdów, które radykalnie ułatwiają i skracają takie punktowe inwestycje na szlaku, są przesłanką, by zakasać rękawy i uruchomić kolejny projekt. Powiać rok w rok, bo wykazane wyżej potrzeby są bardzo duże. Że to nie rozwiąże problemu 67 miliardów? Racja, ale uszczknij z tej sumy choć trochę oraz zdecydowanie poprawi przepustowość wielu stacji, co przełoży się na zwiększenie prędkości handlowej. A takich programów na kolei można niejako od ręki uruchomić przynajmniej kilka. I tak ziarnko do ziarnka...

Bo zdradzę jeszcze jedno – wielkości takie jak miliardy i miliony często paraliżują i spowalniają podejmowanie decyzji. Dlatego przynajmniej w pewnym zakresie warto spojrzeć na tę wielką górę grosza, jak na setki i tysiące. Uwierzyć, wtedy wydaje się łatwiej, szybciej i przyjemniej, a kumulacje tych „drobnych kwot” potrafią zaskoczyć przy ostatecznym, sumarycznym bilansie – wiedzą coś o tym nasze żony.

w obiektywie



FOT. RAFAŁ WILCZAK

Dwupoziomowa makietka z urządzeniami ETCS znajduje się w Wiedniu w laboratorium Thalesa. Służy do prezentacji funkcjonalności systemu ETCS

zastyszane

Drastyczny spadek zamówień ma swoje konsekwencje nie tylko biznesowe, ale i społeczne (...).
Firmy czekają z niecierpliwością na światełko w kolejowym tunelu, gdyż do tej pory widzą ciemność.

KRZYSZTOF NIEMIEC,
WICEPREZES TRACK TEC PODCZAS MAJOWEJ „DEBATY Z KURIEREM” POŚWIĘCONEJ INWESTYCIOM INFRASTRUKTURALNYM



FOT. MIROSLAW SZCZODLIK

ekspresem przez rynek

PKP Polskie Linie Kolejowe odstąpiły od umowy na opracowanie dokumentacji przedprojektowej linii Tarnowskie Góry – Zawiercie. Powodem są rażące opóźnienia w realizacji prac. Polskie Linie Kolejowe deklarują, że nie odstąpią od realizacji projektu.

Remtrak inwestuje w zaplecze techniczne. Poprawa procesu napraw, więcej przeprowadzonych przeglądów i nowe miejsca pracy – to tylko niektóre z korzyści modernizacji zaplecza technicznego w Ildzikowicach. Zakład Usług Taborowych Remtrak rozpoczyna właśnie pierwszy etap inwestycji, którego wartość wyniesie ponad 10 mln zł. W ramach przedsięwzięcia zaplanowano budowę malarni, zbiornika retencyjnego wód deszczowych, a także rozbudowę istniejącej hali napraw.

Rada Ministrów Ukrainy powołała Remigiusza Paszkiewicza na stanowisko wiceprezesa zarządu kolei ukraińskich (UŻ), odpowiedzialnego za infrastrukturę kolejową w tym kraju.

Spółka Track Tec ogłosiła przejęcie wytwórni podkładów strunobetonowych od Track Experts doo, zlokalizowanej w serbskim Svilajnaciu. Track Experts doo jest wspólną spółką zależną Porr Bau GmbH i Maba Track Solutions GmbH. Po przejęciu tego podmiotu w skład Grupy Track Tec wchodzi obecnie osiem zakładów produkcyjnych.

Arriva RP uruchomi nowe wakacyjne połączenia w relacji Bydgoszcz – Gdańsk – Władysławowo – Hel. Pociąg Słoneczny Patrol w relacji Bydgoszcz – Hel – Bydgoszcz będzie uruchamiany codziennie przez cały okres wakacji. Uzupełnieniem oferty będą pociągi Leżak i Parawan kursujące na odcinku Hel – Władysławowo.