

Wytyczne z mózgu

11 czerwca 2014

Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK niweczy efekty osiągnięte dzięki modernizacjom i rewitalizacjom linii kolejowych.

„Mózgiem systemu przewozowego jest Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym” – można przeczytać na stronie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Działające w strukturze tej spółki centrum jest jednostką odpowiadającą między innymi za proces tworzenia rozkładu jazdy pociągów.

Proces ten regulowany jest przez szereg różnych aktów prawnych – począwszy od ustawy o transporcie kolejowym, poprzez rozporządzenie ministra transportu w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, aż po regulaminy, zasady i wewnętrzne instrukcje PKP PLK.

Okazuje się jednak, że ponad tymi wszystkimi aktami prawnymi stoi dokument pod nazwą „Wytyczne opracowania rocznego rozkładu jazdy”. Wytyczne posiadają status zwykłego pisma, które rozsyłane jest przez dyrektora Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK Ireneusza Kluczyka do innych jednostek organizacyjnych PKP PLK: zakładów linii kolejowych oraz ekspozytur zarządzania ruchem kolejowym. Kopię tego pisma otrzymują wszyscy przewoźnicy kolejowi. Corocznie sporządzane wytyczne w spółkach przewozowych wywołują coraz większe emocje. Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do najnowszej wersji wytycznych, która obowiązuje przy konstrukcji rozkładu jazdy 2014/2015 wchodzącego w życie 14 grudnia 2014 r.

REZERWA, CZYLI PUSTE TORY

Według „Wytycznych opracowania rocznego rozkładu jazdy”, na wszystkich liniach kolejowych powinny występować... kilkugodzinne luki w ruchu pociągów. Na liniach jednotorowych luka taka powinna trwać cztery godziny w porze nocnej.

Natomiast w przypadku linii dwutorowych wytyczne mówią o konieczności zapewnienia luki w ruchu na jednym z torów przez sześć godzin w porze nocnej oraz dodatkowo przez co najmniej cztery godziny w soboty i niedziele w ciągu dnia. Wytyczne spółki PKP PLK te kilkugodzinne luki nazywają „rezerwą dla własnych potrzeb technologicznych”.

Kwestia tych rezerw podnoszona jest niezależnie od ograniczeń związanych z prowadzonymi pracami remontowymi czy modernizacyjnymi. Te bowiem wskazywane w dwóch załącznikach do „Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów”.

Pierwszy z załączników to „Sieciowy harmonogram zamknięć torowych”, który na 68 stronach wskazuje termin, miejsce oraz rodzaj wykonywanych robót, a także wynikające z tego ograniczenia w ruchu – ograniczenia prędkości, zamknięcia torów czy konieczność jazdy drogą okrężną. W załączniku dotyczącym okresu obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2014/2015 wskazane są 934 zamknięcia torowe.

Drugi załącznik do regulaminu – „Ograniczenia w przyjmowaniu wniosków o przydzielenie trasy pociągu” – wskazuje ograniczenia oraz przerwy w ruchu wywołane przede wszystkim długotrwałą realizacją inwestycji modernizacyjnych.

Podkreślmy więc, że wedle wytycznych Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK, kilkugodzinne „rezerwy dla własnych potrzeb technologicznych” powinny funkcjonować na całej sieci kolejowej – również na odcinkach nieobjętych pracami remontowymi czy modernizacjami. Stosowanie ciągnących się przez kilka godzin „rezerw dla własnych potrzeb technologicznych” przede wszystkim oznacza ograniczanie przepustowości sieci kolejowej.

TRZY MINUTY? RACZEJ DWADZIEŚCIA

Kolejnym zagadnieniem regulowanym w „Wytycznych opracowania rocznego rozkładu jazdy” jest czas postoju pociągów na

stacjach i przystankach osobowych. Dokument mówi, że postój nie może trwać krócej niż pół minuty (krótszy, 18-sekundowy postój dopuszczony jest tylko w przypadku pociągów obsługiwanych mniejszymi autobusami szynowymi).

Od przyjętego półminutowego czasu postoju jest dodatkowo wiele wyjątków. Postój pociągu międzywojewódzkiego musi trwać co najmniej minutę. Pociąg, w którego składzie kursują wagony sypialne lub kuszetki, na większych stacjach musi zatrzymać się na co najmniej dwie minuty. Gdy na danej stacji przewidziana jest wymiana drużyny konduktorskiej postój pociągu należy wydłużyć do trzech minut, natomiast gdy zmieniają się maszyniści zatrzymanie powinno trwać aż pięć minut.

Dodatkowo w wytycznych znajduje się długa lista stacji i przystanków na terenie aglomeracji warszawskiej, na których postój musi trwać co najmniej jedną minutę – niezależnie od pory dnia i nocy.

Kolejny temat to zmiana kierunku jazdy pociągu, która według wytycznych wiąże się z koniecznością wydłużenia postoju dla autobusu szynowego do sześciu minut, dla elektrycznych zespołów trakcyjnych do 10 min., dla składów wagonowych do 12 min., dla nowoczesnych jednostek trakcyjnych typu Elf czy Impuls do 12 min., a dla zespołu trakcyjnego ED59 do aż 20 min.

Warto przypomnieć, że przed wprowadzeniem powyższych regulacji rozkładowy czas na zmianę kierunku jazdy pociągu potrafił wynosić dla elektrycznych zespołów trakcyjnych trzy minuty, a dla składów wagonowych osiem minut.

Przewoźnicy coraz częściej poddawali pod wątpliwość racjonalność zbyt długich postojów na zmianę kierunku jazdy. W związku z tym w najnowszej edycji wytycznych pojawiło się pojęcie „chronometrażu”, który należy przeprowadzić „gdyby przewoźnik negował przyjęty czas”.

Chronometraż powinien zostać wykonany przez komisję składającą się z przedstawicieli PKP PLK, przewoźnika i Urzędu Transportu Kolejowego. Przed badaniem przewoźnik powinien dostarczyć komisji wyciąg instrukcji dotyczących wszystkich czynności związanych ze zmianą kierunku jazdy. Chronometraż powinien zostać wykonany przynajmniej dwukrotnie. Dalej wytyczne postanawiają: „W przypadku wykonania chronometrażu w dobrych warunkach pogodowych, powinno się uwzględnić również konieczność wykonania tych czynności w czasie występowania niekorzystnych warunków pogodowych” – zapis ten oznacza, że do każdej z czynności wykonywanych przy zmianie kierunku jazdy należy doliczyć 30 sekund lub jedną minutę.

CENTRUM POŻERANIA EFEKTÓW

Jak głoszą wytyczne, w przypadku pociągów towarowych na zmianę kierunku jazdy lub zmianę lokomotywy należy wliczyć aż 40 min. postoju! Taki jednozdaniowy zapis bezpośrednio wpływa na niską konkurencyjność kolei na rynku transportu towarów. Przypomnijmy bowiem, że w Polsce średnia prędkość handlowa pociągu towarowego wynosi 25,75 km/h (dane UTK). Nawiasem mówiąc, jest to wynik dwukrotnie gorszy od średniej dla Unii Europejskiej.

Zapisami w swoich „Wytycznych opracowania rocznego rozkładu jazdy” Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK niweczy efekty osiągnęte dzięki modernizacjom i rewitalizacjom linii kolejowych. Skrócenia czasów jazdy pożerane są przez czasy postoju na stacjach i przystankach osobowych, które wydłużane są pod najróżniejszymi pretekstami.

Co zaskakujące, „Wytyczne opracowania rocznego rozkładu jazdy” rozpoczynają się od słów „Należy dołożyć wszelkich starań dla dalszego udoskonalania rocznego rozkładu jazdy poprzez właściwą współpracę z przewoźnikami”.

Pracownicy spółek przewozowych odpowiedzialni za planowanie rozkładu jazdy traktują powyższą deklarację co najwyżej jako

ponury żart. – Generalna refleksja nie tylko moja, lecz w tej chwili wszystkich osób, z którymi rozmawiałem, a które zajmują się rozkładem, jest taka, że problemy rozkładowe mają jedno imię i nazwisko: Ireneusz Kluczyk. A z jakiegoś powodu zarząd PKP PLK uważa, że absolutnie nikt inny się na tym nie zna – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” pracownik jednego z przewoźników.

Autor: Karol Trammer

Źródło: [„Z Biegiem Szyn” nr 3 \(71\) 2014](#)