

Poznań, 2 października 2020 r.

**PKP Polskie Linie Kolejowe SA**  
**Biuro Eksploatacji**  
**i Obsługi Pasażerskiej**  
**ul. Targowa 74**  
**03-734 Warszawa**

Szanowni Państwo,

Stowarzyszenie Inwestycje dla Poznania ([idp.org.pl](http://idp.org.pl)) zajmujące się w ramach swojego statutu sprawami infrastrukturalnymi ze szczególnym uwzględnieniem kolei – z niepokojem śledzi od kilku lat częste i nieomal regularne awarie systemu zabezpieczenia lub sterowania ruchem kolejowym na stacji Poznań Główny. Ten stan rzeczy jest o tyle niespodziewany, że przecież zainwestowano w nowoczesny system, z pewnością nie po to, by do „paraliżu” jednego z najważniejszych węzłów w ruchu krajowym i międzynarodowym dochodziło znaczeni częściej niż miało to miejsce przy stosowaniu tradycyjnych technik prowadzenia ruchu kolejowego w ramach stacji i PWK.

Najświeższa ponaddwugodzinna awaria sterowania na stacji Poznań Główny miała miejsce na dzień przed zredagowaniem niniejszego zestawu pytań.

Prosimy o ustosunkowanie się do nich i zredagowanie odpowiedzi uwzględniającej wszystkie poruszone przez nas hipotetyczne elementy składające się na przyczyny tych częstych awarii i na czas ich usuwania. Oczywiście rozumiemy, że nie na wszystkie postawione pytania PKP PLK może udzielić odpowiedzi w trybie przysługującym obywatelom lub stowarzyszeniom i że niektóre odpowiedzi mogłyby wkraczać w sferę poufną.

Poniżej pytania zredagowane w formie swoistej „ankiety”, pogrupowane w zestawy dotyczące jednego zagadnienia.

1. Czy przyczyna często występujących awarii i przestojów w pracy stacji Poznań Główny leży w pracy urządzeń LCS Poznań? Jeżeli tak, co jest szczegółowym powodem ich występowania?
  - brak zabezpieczenia sprzętowo-programowego pracy urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym (dublowanie komputerów, modemów, innych elementów sprzętowych biorących udział w łańcuchu transmisji rozkazów i stanów, niezależne oprogramowanie autorstwa różnych zespołów programistów),
  - brak skutecznego przepływu komunikatów od infrastruktury torowej i przytorowej,
  - wady programów sterowania ruchem,

- awaryjność zespołów urządzeń teleinformatycznych lub innych (mam na myśli taką kumulację awarii zespołów, iż nawet fakt, że występują jako dublowane nie zapobiega awariom).
2. Czy przyczyna leży w pracy urządzeń związanych z torami (tor jako taki, rozjazd, inne elementy drogi) lub sygnalizatorów?
  3. Czy przyczyna leży w wadliwym zasilaniu urządzeń? Jeżeli tak, to
    - czy chodzi o wadliwą pracę urządzeń zasilających w obiekcie, który jest przyczyną awarii,
    - czy chodzi o wadliwą dostawę energii z zewnątrz,
    - czy chodzi o brak odpowiedniego zwielokrotnienia linii zasilających w wyniku pominięcia ich w projekcie lub niewłaściwego wyboru konkretnych linii zasilających lub dostawców energii,
    - czy chodzi o brak skutecznego przełączenia na rezerwową linię zasilającą.
  4. Czy przyczyna leży w błędach obsługi (ludzkich) urządzeń LCS Poznań? Jeżeli tak, co jest główną przyczyną takich błędów?
    - złe wykształcenie pracownika,
    - zmęczenie (zbyt długie zmiany, brak wykonania nakazanych przerw wypoczynkowych, brak możliwości skutecznego wypoczynku),
    - mały staż pracy i brak doświadczenia pracownika „z konieczności” dopuszczonego do obsługi z powodu braku innych pracowników,
    - wadliwe przepisy dotyczące wymagań stażu i doświadczenia w pracy,
    - niska dyscyplina (odpowiedzialność) za wykonywane czynności,
    - naruszanie instrukcji/regulaminów stacyjnych i sieciowych,
    - wadliwe (nieczytelne, nieergonomiczne itp.) urządzenia służące do obsługi ruchu kolejowego?
  5. Czy przyczyna długotrwałości awarii (nie mam na myśli dodatkowych opóźnień kursów powstających już po usunięciu awarii podczas przywracania ruchu) wynika z natury tych awarii (są rzeczywiście trudne do usunięcia lub zdiagnozowania), czy jest spowodowana na przykład koniecznością oczekiwania na serwisanta? Jeżeli tak, czy tego rodzaju oczekiwanie jest rzeczywiście niezbędne, czy spowodowane konkretnymi zapisami umów lub innymi wymaganiami prawnymi (istotą pytania jest: czy pewnej części tych awarii nie usunąłby własny zespół naprawczy lub wręcz odpowiednio uprawniona przeszkolona osoba z grona pracowników, jednak takie działania zostały zakazane z jakichś przyczyn, czego skutkiem jest konieczność oczekiwania na serwis nawet przy relatywnie prostej awarii).

6. Czy przyczyną długotrwałości awarii jest utrudnione diagnozowanie uszkodzenia? Jeżeli tak, to

- czy zwykle wynika to z coraz to innego uszkodzenia, przez co uprzednie doświadczenia okazują się nieprzydatne?
- czy utrudnione diagnozowanie wynika z niedostatecznie jasnej sygnalizacji przyczyn awarii i jest zawinione przez producentów urządzeń lub programów?
- a może podczas inwestycji w instalację, która jest przyczyną powtarzania się tych awarii, nie zakupiono pewnych opcji lub narzędzi diagnostycznych?
- czy może dostępni na miejscu w Poznaniu pracownicy PKP PLK nie zostali skutecznie wyszkoleni w diagnostyce awarii?

Arkadiusz Borkowski

Prezes Stowarzyszenia  
*Inwestycje dla Poznania*

Otrzymują także:

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu  
Al. Niepodległości 8 61-875 Poznań
- Ministerstwo Infrastruktury Departament Kontroli  
ul. Chałubińskiego 4/6 00-928 Warszawa