

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

ISSN 1896-4079

Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

MAJ – CZERWIEC 2007

Nr 3 (30)

Ofiary nielegalnie otwartego tunelu
Korupcja kwalifikowana
Zawód: dyrektor

SĄ INNE
MOŻLIWOŚCI
TRANSPORTU

Voyages

K

PL WWY

PODWYŻKA

Konkurencja coraz tańsza

– Podwyżka jest nieunikniona. Wzrosły ceny dostępu do drogi kolejowej oraz energii. To przykry obowiązek – stwierdziła prezes Kolei Mazowieckich Halina Sekita, informując o wprowadzonej 15 kwietnia podwyżce cen biletów, zarówno jednorazowych, jak i okresowych.

Paradoksalnie jednak kwietniowy wzrost cen niewiele zmienia, gdyż bilety konkurencyjnych przewoźników autobusowych na większości tras są tańsze niż opłaty Kolei Mazowieckich – tak przed, jak i po podwyżce. Pokazała to analiza przeprowadzona przez wydział przepisów i taryf Kolei Mazowieckich, której wyniki zostały jednak przez spółkę zignorowane. (Tekst i fot. KT)

CENY BILETÓW JEDNORAZOWYCH:

• **Warszawa Śródmieście → Grodzisk Mazowiecki**
KM: przed podwyżką – 5,70 zł, po podwyżce – 6,20 zł
Przewoźnicy autobusowi: 5,60 zł

• **Warszawa Śródmieście → Sochaczew**
KM: przed podwyżką – 9,30 zł, po podwyżce – 10,00 zł
Przewoźnicy autobusowi: 7,80 zł

• **Warszawa Wileńska → Wołomin**
KM: przed podwyżką – 4,60 zł, po podwyżce – 4,90 zł
Przewoźnicy autobusowi: 3,50 zł

• **Warszawa Śródmieście → Mińsk Mazowiecki**
KM: przed podwyżką – 8,20 zł, po podwyżce – 8,90 zł
Przewoźnicy autobusowi: 6,00 zł

• **Warszawa Śródmieście → Siedlce**
KM: przed podwyżką – 14,50 zł, po podwyżce – 15,00 zł
Przewoźnicy autobusowi: 12,50 zł

(Źródło: analiza wydziału przepisów i taryf KM)

KOLEJ BLIŻEJ LUDZI

Radom Główny?

Stowarzyszenie „Kocham Radom” zwróciło się do biura przygotowania inwestycji spółki PKP Polskie Linie Kolejowe z propozycją, aby w czasie planowanej modernizacji linii kolejowej Warszawa-Radom-Kraków zbudować nowe przystanki: Radom Żakowice (przy skrzyżowaniu linii kolejowej z ul. Wjazdową), Radom Południe (na Osiedlu Południe), Radom Dzierzków (pod wiaduktem ul. Lubelskiej), Radom Gołębiów (pod wiaduktem ul. Kozienickiej) oraz Radom Wola Gołębiowska. Stowarzyszenie proponuje również zmianę nazw istniejących stacji: Radom na Radom Główny, a Radom Południowy na Radom Potkanów Południowy. (KT)

NA OKŁADCE: Warszawa Wschodnia. Fot. (KT)

TUNEL ŚREDNICOWY

Ofiary nielegalnie otwartego tunelu

Jak doniósł lutowy numer „Mojej Kolei”, miesięcznika spółki Koleje Mazowieckie, 15 stycznia 2007 r. w warszawskim tunelu średnicowym – pierwszego dnia funkcjonowania po remoncie – doszło do niebezpiecznych wypadków.

Kierownicy trzech pociągów, ruszających z przystanku Warszawa Powiśle do tunelu, doznali obrażeń głowy, gdy przez uchylone drzwi do przedziału służbowego obserwowali sytuację na peronie podczas ruszania pociągu. Każdą z trzech osób (dwie kierowniczkę pociągu i jednego kierownika pociągu) w głowę uderzyły otwarte drzwi służbowe, które zahaczyły o rurę wodociągową, zamontowaną podczas remontu tunelu w skrajni taboru. Jedną z uderzonych kierowniczek pociągu z dworca Warszawa Powiśle zabralo pogotowie ratunkowe.

Wszystkie trzy wypadki zdarzyły się 15 stycznia rano (o godz. 4.32, 5.42 oraz 7.06), co oznacza, iż miały one miejsce w czasie, gdy spółka PKP Polskie Linie Kolejowe nie dysponowała jeszcze pismem Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego w Warszawie dopuszczającym tunel do użytkowania (dopuszczenie zostało wydane dopiero 15 stycznia po południu).

Choć wadliwie zainstalowaną rurę usunięto już w nocy z 15 na 16 stycznia, to sprawa stanowi kolejną, związaną z remontem tunelu, kompromitację spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. A przypomnijmy tylko, że tuż przed otwarciem tunelu Krzysztof Łańcucki, rzecznik prasowy PKP PLK, zapewniał: – *Oddawany do użytku tunel średnicowy spełnia europejskie standardy funkcjonalności i bezpieczeństwa*. Teraz stara się udowodnić, że winnych za trzy wypadki nie należy szukać po stronie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe: – *Błąd popełnił wykonawca robót* – ucina Łańcucki, nie wspominając o tym, że po remoncie tunelu to pracownicy spółki PKP PLK dokonywali odbioru technicznego.

Krzysztof Łańcucki poinformował nas również, że po wypadkach w tunelu do spółki PKP Polskie Linie Kolejowe nie wpłynęły żadne roszczenia – ani ze strony Kolei Mazowieckich, ani indywidualnie ze strony poszkodowanych kierowników pociągów. (KT)

DOŻYWOTNIA KARIERA

Związek zawodowy dyrektorów

Czy już wkrótce każdy, kto choćby raz zajmie jeden z ponad 250 dyrektorskich foteli w Grupie PKP, do końca życia nie będzie musiał obawiać się zwolnienia z pracy? Tak, o ile tylko poważnie zostaną potraktowane propozycje Związku Zawodowego Administracji PKP.

Janusz Mincewicz, przewodniczący związku, w liście otwartym do ministra transportu Jerzego Polaczka, prezesa PKP SA Andrzeja Wacha oraz szefa Związku Pracodawców Kolejowych Krzysztofa Mamińskiego domaga się, aby nie rozwiązywać umów o pracę z pracownikami, którzy w wyniku zmian kadrowych przestają być dyrektorami zakładów i biur spółek Grupy PKP: – *„Związek, który reprezentuje interesy administracji, do której należą dyrektorzy, nie może się zgodzić, by z PKP odchodzili fachowcy tak dużej klasy, kiedy tymczasem załoga polskich kolei się starzeje i zaczyna brakować doświadczonych specjalistów. Jest to również dramat tych ludzi, często kolejarzy od kilku pokoleń, kiedy niespodziewanie dowiadują się, że są już niepotrzebni”* – argumentuje Mincewicz, zapominając o tym, że niedobory pracowników dotyczą stanowisk liniowych, podczas gdy w administracji występuje zupełnie przeciwna tendencja, a mianowicie przerost zatrudnienia.

Przewodniczący Związku Zawodowego Administracji PKP w swoim liście zwraca również uwagę na groźbę przejścia zwalnianych dyrektorów przez konkurencyjne firmy: – *„Co robią po stracie pracy PKP? Odchodzą do prywatnych firm kolejowych i przewoźników, gdzie wbrew własnej woli są „szpiegami gospodarczymi” na szkodę swoich poprzednich firm, a PKP traci udział w rynku”* – snując tę czarną wizję, Mincewicz próbuje wmówić, że utrzymująca się od lat tendencja utraty rynku przez PKP jest nagłym zjawiskiem, ściśle powiązaniem z rozwiązaniem umów o pracę z garstką dyrektorów.

Na koniec Janusz Mincewicz składa konkretną propozycję: – *„Związek Zawodowy Administracji PKP uprzejmie prosi o spowodowanie wstrzymania takich praktyk oraz uszanowanie i pozostawienie tych osób w pracy, z wyznaczeniem stanowisk, na których zostaną wykorzystane ich umiejętności i doświadczenie”* – pomysł przewodniczącego Związku Zawodowego Administracji PKP sprowadza się więc do tego, aby każdy dyrektor miał zapewnioną dożywotnią gwarancję zatrudnienia. W praktyce oznaczałoby to masowe tworzenie synekur i fikcyjnych stanowisk. (KT)

„WOLNOŚĆ” SŁOWA

Cenzura w „Wolnej Drodze”

W numerze 5/2007 dwutygodnika sekcji krajowej kolejarzy NSZZ „Solidarność” „Wolna Droga” ukazał się felieton „Kuznia” autorstwa redaktora naczelnego Mirosława Lisowskiego, poświęcony polityce personalnej w Grupie PKP. W internetowej wersji czasopisma pod tekstem Lisowskiego pojawił się komentarz czytelnika. Redaktorom „Wolnej Drogi” komentarz wydał się na tyle cenny, że w numerze 6/2007 postanowili go przedrukować w rubryce *Halo, tu redakcja „Wolna Droga”*, którą firmuje zapewnienie: „telefonować może każdy i mówić o wszystkim”. Komentarz czytelnika owszem przedrukowano, ale uprzednio poddano go redakcyjnej cenzurze. Konkretnie nazwiska wymienione przez czytelnika, redaktorzy „Wolnej Drogi” zastąpili nic nie znaczącymi inicjałami, a ojca Rydzyka zastąpili... Centralnym Biurem Antykorupcyjnym. Ile jeszcze wypowiedzi czytelników „Wolnej Drogi” co dwa tygodnie zamieszczanych w rubryce, w której można „mówić o wszystkim”, zostało poddanych redakcyjnej obróbce?

Poniżej prezentujemy obydwie wersje wypowiedzi czytelnika „Wolnej Drogi” – oryginalną i poddaną ingerencji redakcji czasopisma. (KT)

DWIE WERSJE KOMENTARZA CZYTELNIKA „WOLNEJ DROGI”:

ORYGINALNA → „Wołanie na puszczy... Co cztery lata wybory parlamentarne, co cztery lata nowe rady nadzorcze, nowe zarządy spółek, czystki wśród kadry kierowniczej. Słychać tylko popiskiwanie maluczkich, że niekolejarz nami rządzi. **Jakiś tam Meclowski, Protasewicz, Pawlicki, Skrzypek, Prześluga, Warszewicz, Zubrzycki, Terek... Znajomi premiera, ministra, przewodniczącego, WSI, ABW i ojca Rydzyka.** Cholera bierze fachowców. Odchodzą lub częściej są wywalani. Metody są różne: lobbing, brak współpracy ze związkami zawodowymi, przekroczenie uprawnień, nielicencjonowany program w komputerze. Wymuszone porozumienie stron, a jak nie to art. 52. Jakies zawiadomienie do prokuratury. Aby do wyborów!”

OCENZUROWANA → „Czytam felieton redaktora Lisowskiego „Kuznia” i mogę tylko tyle, że to wołanie na puszczy... Co cztery lata wybory parlamentarne, co cztery lata nowe rady nadzorcze, nowe zarządy spółek, czystki wśród kadry kierowniczej. Słychać tylko popiskiwanie, że niekolejarz nami rządzi. **Jakiś tam M., P., S., W. Z., czy inna litera alfabetu. Znajomi premiera, ministra, przewodniczącego, WSI, ABW, CBA i innej maści.** Cholera bierze fachowców. Odchodzą lub częściej są wywalani. Metody są różne: lobbing, brak współpracy ze związkami zawodowymi, przekroczenie uprawnień, nielicencjonowany program w komputerze. Wymuszone porozumienie stron, a jak nie to art. 52. Jakies zawiadomienie do prokuratury. Aby do wyborów!”

OBSŁUGA TABOROWA

Już nie piętrowo



Z końcem marca z mazowieckich torów zniknęły pociągi piętrowe, które kursowały na liniach wybiegających z węzła radomskiego: do Dębina, Skarżyska Kamiennej oraz Warszawy.

Obsługa pociągów wagonami piętrowymi była kłopotliwa nie tylko ze względu na koszty (płacić trzeba było spółce PKP Przewozy Regionalne za wagony oraz spółce PKP CARGO za obsługę trakcyjną), ale również ze względu na to, że składy złożone z lokomotywy i wagonów wymuszały na przyzwyczajonych do elektrycznych zespołów trakcyjnych Kolejach Mazowieckich niestandardowy proces utrzymania.

Koleje Mazowieckie mogły zrezygnować z eksploatacji ośmiu czterowagonowych zespołów piętrowych, gdyż w zamian udało się wypozyczyć dziesięć elektrycznych zespołów trakcyjnych od spółki PKP Przewozy Regionalne. (KT, fot. Kacper Mościcki)

CZYJA NIEWIEDZA?

Sekita na bakier z ustawą o transporcie kolejowym



Prezes Kolei Mazowieckich Halina Sekita (na zdjęciu) bardzo zbulwersowała się tym, że żądający przywrócenia ruchu pociągów regionalnych między Płockiem a Kutnem, jako winnego likwidacji przewozów wskazują marszałka województwa mazowieckiego Adama Struzika. Sekita dała wyraz swemu oburzeniu w felietonie na łamach miesięcznika „Moja Kolej” (nr 3/2007).

Najpierw Halina Sekita dokonała wstępu: – „Kolej i jej problemy to temat rzeka. Bez podstawowej wiedzy w tym zakresie trudno napisać coś ciekawego. Za to sensacyjnego i wprowadzającego w błąd – jak najbardziej. Trudno, jeżeli jest to komentarz czy opinia dziennikarza. (...) Gorzej, gdy niewiedzą wykazują się sami zainteresowani np. strajkujący kolejarze.” Następnie te ogólne rozważania Halina Sekita zilustrowała konkretnym przykładem: – „Kolejarze protestujący w Kutnie przede wszystkim żądali podwyżek. Ale przy okazji, gdy są już media, można zażądać więcej. I tak, po dwóch miesiącach powróciła jak bumerang sprawa zawieszonych połączeń na trasie Kutno-Płock. Kto został ogłoszony winnym? Marszałek Województwa Mazowieckiego – Adam Struzik. I nieważne, że to PKP Przewozy Regionalne w ramach oszczędności zlikwidowały te pociągi.”

Redakcja „Z Biegiem Szyn” poczuła się w powinności wyjaśnić prezes Halinie Sekicie, skąd wśród kolejarzy protestujących w Kutnie mogła wziąć się opinia, że za brak pociągów na linii Płock-Kutno odpowiada marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik. – „Pogląd – który, nawiasem mówiąc, spowodował zarzucenie przez Panią Prezes niewiedzy tym, którzy go głoszą – wynika z artykułu 40. ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym za organizację kolejowych przewozów regionalnych odpowiadają samorządy województw – to one decydują, na których liniach i w jakim zakresie mają być wykonywane przewozy” – wyjaśniliśmy w piśmie przekazanym prezes Halinie Sekicie.

(Tekst i fot. KT)

LIKwidacja - REAKTYwacja

Półtora miesiąca bez kolei

Nieco ponad miesiąc po zawieszeniu, przywrócono ruch pociągów osobowych na łączącej Mazowsze z regionem kujawsko-pomorskim trasie Sierpc-Toruń. 12 marca po korekcie rozkładu jazdy w województwie Kujawsko-Pomorskim na trasę powróciły dwie pary pociągów relacji Sierpc-Toruń Gł. (oraz jeden pociąg relacji Lipno-Toruń Gł.). Przywrócenie ruchu pasażerskiego to efekt działań kujawsko-pomorskiego urzędu marszałkowskiego, który podpisał aneks do umowy o kolejowe przewozy regionalne i zarazem przeznaczył na nie więcej pieniędzy.

Nie da się jednak ukryć, że takie chwilowe likwidacje połączeń kolejowych wymuszają na podróżnych szukanie sobie alternatywnych środków transportu – po reaktywacji nie wszyscy wracają do pociągów. (Kacper Pawelczyk)

Roman Sielecki, który jeszcze w środę był dyrektorem w urzędzie marszałkowskim, już w czwartek został zatrudniony jako dyrektor w Kolejach Mazowieckich

Zawód: dyrektor

Wydział Zatrudnienia i Funduszu Wynagrodzeń
Biuro Strategii, Rozwoju i Współpracy z Jednostkami Samorządu Terytorialnego
Zespół Radców Prawnych

31 stycznia 2007 r. Roman Sielecki przestaje być zastępcą dyrektora departamentu nieruchomości i infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego. Następcą Sieleckiego na stanowisku zastępcy dyrektora departamentu zostaje jego podwładny – Tadeusz Bartosiński, dotychczasowy kierownik wydziału transportu kolejowego (rzecznicz prasowa urzędu Marta Milewska odmówiła podania przyczyn zmian kadrowych).

Również 31 stycznia rada nadzorcza Kolei Mazowieckich podejmuje uchwałę o wprowadzeniu zmian w regulaminie organizacyjnym spółki. Jedną ze zmian jest przekształcenie zespołu ds. strategii i rozwoju w biuro strategii, rozwoju i współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego. Tym samym, do dotychczasowych pięciu biur (handlowego, finansowo-ekonomicznego, zarządu, spraw pracowniczych, eksploatacyjno-technicznego) dołączyło szóste. Nowoutworzone biuro rozpoczyna działalność 1 lutego – jego dyrektorem zostaje... Roman Sielecki.

Koledzy z rady nadzorczej

Gdy rada nadzorcza Kolei Mazowieckich 31 stycznia podejmowała uchwałę o stworzeniu biura strategii, rozwoju i współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego, w jej skład wchodził: Waldemar Kuliński, Marek Mieszalski oraz Jan Tereszczuk – Kuliński to dyrektor urzędu marszałkowskiego, a Mieszalski to skarbnik w tymże urzędzie (od 6 marca już nie zasiada w radzie nadzorczej – na jego miejsce został powołany Jakub Krzysztof Majewski). Trzeci członek rady, Jan Tereszczuk, jest reprezentantem mniejszościowego udziałowcy – spółki PKP Przewozy Regionalne.

Tak się więc składa, że Waldemar Kuliński i Marek Mieszalski wraz z Romanem Sieleckim pracowali na kierowniczych stanowiskach w urzędzie marszałkowskim. Zbieżność daty zmian kadrowych w urzędzie oraz zmian organizacyjnych w Kolejach Mazowieckich sugeruje, że gdy z końcem stycznia Roman Sielecki tracił stanowisko zastępcy dyrektora departamentu w urzędzie marszałkowskim, to jego koledzy z pracy, wykorzystując swoje członkostwo w radzie nadzorczej Kolei Mazowieckich, pomogli mu w znalezieniu – czy raczej: stworzeniu – nowego miejsca pracy.

Nowe wspaniałe biuro

Przekształcone z dwuosobowego zespołu ds. strategii i rozwoju, biuro strategii, rozwoju i współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego, którego dyrektorem został Roman Sielecki, w porównaniu z pozostałymi biurami funkcjonującymi w strukturze Kolei Mazowieckich, jest dość specyficzne.

Po pierwsze, ze względu na skomplikowany zakres działań. Pięć dotychczas działających biur ma dość jasno sprecyzowane swoje zadania – biuro handlowe zajmuje się sprzedażą, ofertą i

marketingiem, biuro finansowo-ekonomiczne zajmuje się księgowością i finansami, biuro zarządu – obsługą prac zarządu i rady nadzorczej, biuro spraw pracowniczych odpowiada za wynagrodzenia, kadry i „socjal”, a biuro eksploatacyjno-techniczne zajmuje się realizacją przewozów, utrzymaniem taboru oraz techniką. Zakresu działań biura strategii, rozwoju i współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego nie da się streścić w dwóch, trzech słowach. Do obowiązków biura należy bowiem: programowanie rozwoju spółki, współpraca z partnerami zewnętrznymi, przygotowywanie analiz i prognoz gospodarczych, pozyskiwanie zewnętrznych środków finansowych (między innymi funduszy unijnych), współpraca z samorządami gminnymi, powiatowymi i wojewódzkimi, opracowywanie i wdrażanie planów estetyzacji przystanków, stacji i dworców

(które *notabene* wcale nie stanowią majątku spółki Koleje Mazowieckie), czy wreszcie nadzór nad wdrażaniem i rozwojem systemu „Parkuj i jedź”.

Dyrektor i dwóch pracowników

Po drugie, biuro dyrektora Sieleckiego jest specyficzne również ze względu na małą liczbę zatrudnionych. Pozostałe biura Kolei Mazowieckich (poza również niewielkim biurem zarządu) zatrudniają nawet po kilkadziesiąt osób. W biurze strategii, rozwoju i współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego zatrudnione są zaledwie trzy osoby – dyrektor oraz... dwóch podległych mu pracowników. Choć, jak poinformowała nas rzecznicz prasowa Kolei Mazowieckich Donata Nowakowska, docelowo planowane jest zwiększenie liczby pracowników do siedmiu.

I wreszcie po trzecie, biuro strategii, rozwoju i współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego, choć obciążone zróżnicowanymi zadaniami, na tle innych biur Kolei Mazowieckich wybija się tym, że nie ma w swojej strukturze zlokalizowanych żadnych wydziałów zajmujących się wyspecjalizowanymi zagadnieniami – spośród pozostałych pięciu biur, taka sytuacja dotyczy wyłącznie biura zarządu.

Urodzony w dyrektorskim fotelu

Specyficzny charakter organizacyjny napędce stworzonej nowej komórki wskazuje na to, że członkowie rady nadzorczej, podejmując decyzję o utworzeniu biura strategii, rozwoju i współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego, mieli inne priorytety niż usprawnienie działania Kolei Mazowieckich.

Reprezentantem urzędu marszałkowskiego w radzie nadzorczej Kolei Mazowieckich prędzej mogło chodzić o to, aby nie zmarnowało się doświadczenie kolegi, który w dyrektorskich fotelach zasiada już od wielu lat. Pracujący od 1975 roku w administracji Roman Sielecki w swojej karierze był bowiem dyrektorem wydziału komunikacji Urzędu Wojewódzkiego w Ciechanowie, dyrektorem ciechanowskiego ośrodka zajmującego się rzeczoznawstwem technicznym SIMP-ZORPOT, zastępcą dyrektora wydziału rozwoju gospodarczego Urzędu Wojewódzkiego w Ciechanowie, zastępcą dyrektora wydziału dróg publicznych i transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego. Następnie, również w urzędzie marszałkowskim, Sielecki był zastępcą dyrektora departamentu rozwoju regionalnego i infrastruktury oraz zastępcą dyrektora departamentu nieruchomości i infrastruktury.

Człowieka z taką historią nie można ot tak przyjąć do pracy. Takiemu człowiekowi, jak Roman Sielecki, na dzień dobry wypada zaproponować posadę dyrektora. Nawet jeżeli wymaga to stworzenia zupełnie nowego biura.

Karol Trammer, fot. (KT)

Kuciński: „Są inne możliwości transportu”

Członek zarządu Kolei Mazowieckich ds. przewozów i promocji, odsyła pasażerów do autobusów PKS

Grzegorz Kuciński, członek zarządu Kolei Mazowieckich ds. przewozów i promocji, o ewentualnej reaktywacji przewozów regionalnych na linii Płock-Kutno mówi wprost: – *Czy mamy uruchomić linię, której rentowność nie przekracza 6%? Wszystkie linie przynoszą straty, ale nie aż takie. Proszę rozważyć to w swoich sumieniach i wziąć pod uwagę, że są inne możliwości transportu. Z Płocka do Kutna jeździ 46 autobusów PKS* (cytat za „Gazeta Wyborczą – Płock”, 8 marca 2007 r.).

Grzegorz Kuciński informując o braku zainteresowania obsługą linii Płock-Kutno przez Koleje Mazowieckie z jednej strony powołuje się na wyniki ekonomiczne z czasów działalności spółki PKP Przewozy Regionalne na tej trasie. Z drugiej mówi natomiast, że prowadzenie przewozów kolejowych między Płockiem a Kutnem nie ma sensu, bo relacja ta obsługiwana jest przez autobusy PKS. Wypowiedź członka zarządu Kolei Mazowieckich ds. przewozów i promocji (!) jak na dłoni ukazuje typową kolejową nieudolność, która, jak widać, została odziedziczona przez Koleje Mazowieckie po Polskich Kolejach Państwowych.

Kolej nie potrafi

Tego typu tłumaczenia można bowiem usłyszeć od lat – kolej uskarża się na nierentowność połączenia i niską frekwencję w pociągach, a równocześnie informuje, że trasa jest obsługiwana przez autobusy PKS. Bardzo często takie słowa ukazywały prawdę – po torach nie więcej niż kilka razy dziennie przejeżdżał pusty (ale zazwyczaj dość długi) pociąg, a pobliską szosą regularnie kursowały autobusy pełne pasażerów. Taki stan nie dawał jednak zbyt wiele do myślenia kolejowym decydom.

Relacja Płock-Kutno stanowi bardzo dobry przykład na to, dlaczego kolej nie potrafiła przekroczyć kilkuprocentowego progu pokrycia kosztów wpływami tam, gdzie przedsiębiorstwom PKS opłaca się wozić pasażerów.

Tuż przed 9 grudnia 2006 r., czyli dniem likwidacji pociągów regionalnych relacji Płock-Kutno, rozkład jazdy przedstawiał się następująco – odjazdy z Płocka: 4.29, 5.53 (tylko w dni robocze), 8.05 (tylko w soboty i niedziele), 14.26, 15.46 i 19.10 (pospieszny Płock-Poznań Główny). W dni robocze niemożliwy był wyjazd pociągami z Płocka między godz. 6.00 a 14.00! Brak połączeń międzyszczytowych, kilkugodzinne przerwy między pociągami, a ponadto w Kutnie brak wygodnych skomunikowań z pociągami w kierunku Łodzi, Poznania, Warszawy czy Torunia – tylko tyle kolej miała do zaoferowania swoim klientom.

PKS nie dla idiotów!

Przy zmniejszającej się liczbie pociągów płoczanom trudno było liczyć na kolej – dlatego się od niej odwrócili. Jednak gdy kolej ograniczała ofertę przewozową, PKS ją rozbudowywał. Jak poinformowano nas w dziale sprzedaży i marketingu płockiego PKS, w kierunku Kutna z Płocka wyruszają w dni robocze 22 autobusy – od godz. 5.30 do 20.20, a przy tym przerwy między autobusami nie są dłuższe niż półtorej godziny.

Coraz mniejsza regularność kursowania pociągów doprowadziła do sytuacji, że spontaniczne przyjscie na płocki dworzec kolejowy

bardzo rzadko kończyło się rozpoczęciem podróży koleją – kilkugodzinne oczekiwanie na jeden z pięciu pociągów uśmiecha się mało któremu pasażerowi. Jednakże w Płocku dworzec kolejowy i autobusowy mieszczą się w tym samym budynku, dlatego zrezygnowany potencjalny klient kolei już po chwili mógł wyruszyć w drogę autobusem PKS. I tak oto kolej fatalnym rozkładem jazdy pozbawiła się pasażerów.

Fatalny rozkład jazdy, stale zmniejszająca się liczba pociągów, coraz bardziej puste pociągi i w końcu likwidacja przewozów – taka rzeczywistość na linii Płock-Kutno to czasy spółki PKP Przewozy Regionalne. Nie bez przyczyny powstała jednak spółka Koleje Mazowieckie, w której większościowy pakiet udziałów posiada samorząd województwa mazowieckiego. Od nowego przewoźnika, który za swoje motto przyjął ideę renesansu kolei, powszechnie oczekiwano, że będzie potrafił naprawić to, co zaniedbano za czasów PKP i atrakcyjną ofertą odzyskać straconych pasażerów.

Jednak zamiast uczyć się od PKS, że aby liczyć się na rynku transportowym, konieczne jest stworzenie oferty opartej na dużej regularności kursowania, Koleje Mazowieckie w przypadku połączenia Płock-Kutno wolą wzorować się odwiecznej zasadzie PKP – najłatwiej jest nie jeździć.

A w końcu stworzenie atrakcyjnej oferty przewozowej dla trzeciego miasta w województwie mazowieckim, jakim jest 130-tysięczny Płock, nie jest trudne. Autobusy szynowe regularnie kursujące od świtu do wieczora co dwie godziny ze szczytowymi zagęszczeniami, zgodnie z rozkładem dostosowanym do potrzeb uczniów i pracowników dojeżdżających do

Płocka, Kutna oraz Gostynina, a przy tym skomunikowane z pociągami pospiesznymi przejeżdżającymi przez Kutno – oto recepta na odzyskanie pasażerów z północno-zachodniego Mazowsza.

Członek zarządu ds. braku przewozów

Koleje Mazowieckie, zamiast zastosować ten aż narzucający się prosty przepis na odzyskanie straconych przez PKP podróży, zadowolają się faktem, że korzystają oni z „innych możliwości transportu”, jakimi są autobusy PKS. Przypomnijmy zatem Grzegorzowi Kucińskiemu, członkowi zarządu Kolei Mazowieckich ds. przewozów i promocji, że „inne możliwości transportu” kursują nie tylko wzdłuż linii kolejowej Płock-Kutno, ale również wzdłuż linii kolejowych z Warszawy do Otwocka, Mińska Mazowieckiego, Legionowa czy Wołomina, z Siedlec do Łukowa, z Radomia do Pionek czy Skarżyska Kamiennej oraz wielu innych.

Może więc Koleje Mazowieckie – zgodnie z ekonomiczno-marketingowym podejściem dyrektora Kucińskiego – tak jak nie chcą podjąć się obsługi linii Płock-Kutno, powinny również wycofać się z obsługi wszystkich pozostałych linii kolejowych, wzdłuż których kursują setki autobusów PKS (a także przewoźników prywatnych). Lecz wtedy nazwa stanowiska Grzegorza Kucińskiego powinna ulec zmianie na: członek zarządu Kolei Mazowieckich ds. braku przewozów i antypromocji...

Karol Trammer



Ostatnio Grzegorz Kuciński, bardziej niż Koleje Mazowieckie, promuje PKS. (Fot. KT)

Korupcja kwalifikowana

Prezes PKP Intercity Czesław Warszewicz o korupcji w kierowanej przez siebie spółce dowiedział się z telewizji

9 marca reporterzy telewizji Polsat oraz „Super Expressu” ujawnili wyniki przeprowadzonych prowokacji dziennikarskich – w dwóch pociągach spółki PKP Intercity między Warszawą a Poznaniem oraz Poznaniem a Wrocławiem podróżowali bez biletu, kontrolującym ich pracownikom drużyn konduktorskich zaproponowali łapówki. Drużyny z obydwu pociągów przystały na propozycję dziennikarzy – w jednym pociągu przyjęli 50 zł, a w drugim 40 zł. Bez wypisywania karnego wezwania czy choćby biletu. Rozmowy z nieuczciwymi pracownikami PKP Intercity oraz momenty przekazania łapówek zarejestrowano ukrytą kamerą.

Uderz w stół...

Po emisji reportażu poświęconego problemowi nieuczciwości wśród załóg pokładowych PKP Intercity w programie „Interwencja” na antenie telewizji Polsat, na internetowym forum programu zaroilo się od komentarzy oburzonych pracowników spółki PKP Intercity. Co zaskakujące, wcale nie byli oni poruszeni postawą swoich nieuczciwych kolegów, ale faktem ujawnienia przez media przypadków korupcji w pociągach.

Kryjący się pod pseudonimem *bastian77* oburza się: „**To bezczelność oczerniać cały personel załóg pokładowych. Wiadomo, że były są i będą łapówki – trzeba z tym walczyć. (...) Poprzez ten reportaż oczerniacie uczciwych pracowników załóg pokładowych !!!**”. *Bastian77* z jednej strony sam przyznaje, że łapówki były, są i będą, a nawet podkreśla, że trzeba z tym walczyć, ale z drugiej strony za największą bezczelność uważa ujawnienie przez media konkretnych przypadków korupcji – choć to właśnie najskuteczniejsza metoda motywowania pracodawców do walki z łapownictwem wśród pracowników. Co więcej, *bastian77* nie dostrzega tego, że winne oczernianiu personelu załóg pokładowych są nie media, lecz konkretni pracownicy biorący łapówki. To że problem łapówek istnieje, przyznaje również *pracownik ic*: „**Zawsze i wszędzie były i są łapówki. ale nie można wszystkich oceniać tą samą miarą.**”

Natomiast *kondiic* uważa: „**Tania sensacja. Może pan redaktorek z tivi pokaże też reportaż z urywkami zawierającymi odmowę wzięcia łapówki. (...) Wsadzacie do jednego wra czarne owce i uczciwych pracowników, którzy od lat kreują wizerunek PKP Intercity.**” Stosując tę logikę, media nigdy już nie powinny zajmować się problemem korupcji wśród polityków – przecież każdy uczciwy polityk mógłby poczuć się urażony tym, że media, informując o aferze korupcyjnej z udziałem innego polityka, wrzuciły go do jednego wra z osobą, która wzięła łapówkę.

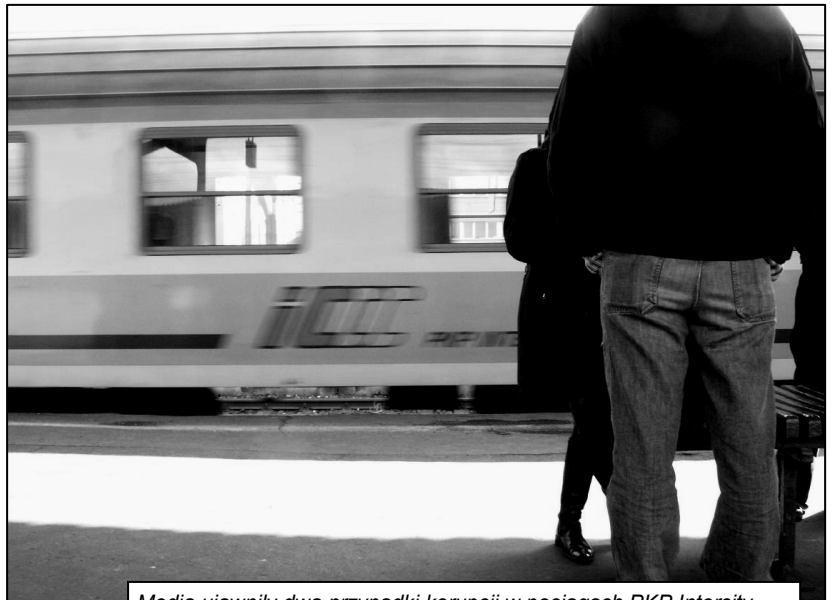
Internauta *pp* jest zwolennikiem podobnej logiki: „**Jak tak można wszystkich jedną miarką mierzyć, zastanawia mnie to czy taki redaktorzyzna nigdy nie brał łapówki.**” Jak widać, *pp* traktuje korupcję za coś tak powszechnego, że aż trudno mu uwierzyć w to, że „takiemu redaktorzyźnie” nigdy nie zdarzyło się wziąć łapówki. *Konduktor* mówi wprost: „**Dajecie łapówki i mówicie, że ktoś wziął. Gdybyś nie dał to nikt nie weźmie.**” ...ale skoro dajesz, to czemu nie wziąć – dalszy ciąg toku myślowego *konduktora* nasuwa się sam.

Inny komentujący, *innocent3* myśli o procesie sądowym z znieśławieniem załóg pokładowych PKP Intercity: „**Tym reportażem oceniliście wszystkich jednakowo. Pewnikiem sprawa trafi do sądu bo my uczciwi pracownicy załóg pokładowych wytoczmy Wam proces o znieśławienie.**” Tylko czekać, jak trzeźwi kierowcy samochodów – wzorem pracowników drużyn konduktorskich PKP Intercity – zechcą wytaczać procesy sądowe mediom za ujawnianie przypadków prowadzenia pojazdu przez nietrzeźwego kierowcę, co przecież niewątpliwie znieśławia całą społeczność kierowców...

Natomiast *luck* ma dla dziennikarzy „dobrą” radę – żeby temat korupcji w PKP Intercity wreszcie zostawili w spokoju: „**Szanowni dziennikarze, zajmijcie się sprawą wyprowadzenia z kolei milionów zł przez pana Janika, jakoś to ucichło.....!!!!, i Gosiewem (niepotrzebny peron we Włoszczowej) a nie zanikającym zjawiskiem w PKP IC.**” *Luck* odsyła dziennikarzy do ciekawszych tematów niż korupcja w pociągach – widocznie nie lubi, gdy konduktorom patrzy się na ręce...

Prezes przejrzał na oczy

Powyższe wypowiedzi ukazują, jak gorące emocje wśród pracowników PKP Intercity wywołuje korupcja. Mimo to szef spółki nie wierzył w to, że problem łapówek na pokładzie pociągów kwalifikowanych wciąż występuje: – *Nie sądziłem, że ten proceder wciąż się utrzymuje* – przyznał dziennikowi „Puls Biznesu” prezes zarządu PKP Intercity Czesław Warszewicz. Po emisji reportażu w telewizji Polsat szybko jednak przejrzał na oczy.



Media ujawniły dwa przypadki korupcji w pociągach PKP Intercity. Czy to dopiero wierzchołek góry lodowej, czy – jak sugerują drużyny konduktorskie – jedynie zanikające zjawisko? (Fot. KT)

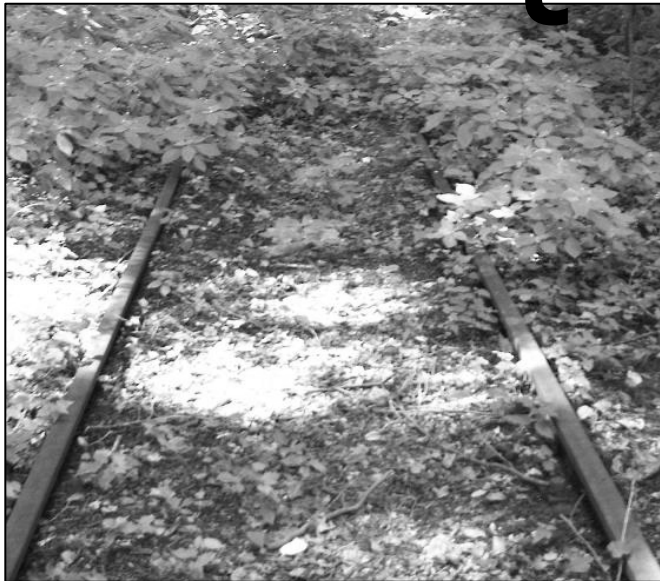
Najpierw pociągnięto do odpowiedzialności pracowników, którzy zostali przyłapani przez dziennikarzy telewizji Polsatu i „Super Expressu”. – *Po emisji materiału, w którym ujawnione zostały przypadki brania łapówek przez konduktorów zatrudnionych w PKP Intercity, wobec tych osób zostały podjęte kroki dyscyplinarne. Zostało również skierowane doniesienie do prokuratury o popełnieniu przestępstwa* – poinformowała nas Adrianna Chibowska, rzecznik prasowa PKP Intercity.

Ale to nie wszystko. Spółka postawiła również na długofalowe działania wymierzone w zjawisko korupcji. – *Prowadzimy prace umożliwiające systemową eliminację tego typu zachowań. Chodzi tu o usprawnienie systemu kontroli pracy drużyn konduktorskich, jak i kształtowanie świadomości konieczności przestrzegania prawa* – mówi rzecznik Chibowska. W PKP Intercity myśli się nie tylko o wzmocnieniu własnych służb kontrolnych, ale także o wynajęciu firmy zewnętrznej, która bez sentymentów przyjrzy się pracy drużyn konduktorskich.

– *W spółce nie ma akceptacji dla łamania prawa* – zapewnia Adrianna Chibowska i jednocześnie dyplomatycznie apeluje: – *Należy pamiętać, by nie czynić uogólnień krzywdzących uczciwie pracujących konduktorów.*

Karol Trammer

Donikąd



Dziennikarz ekonomiczny tygodnika „Newsweek” chce uzdrowić kolej, wysyłając ją na złom

4 marca w tygodniku „Newsweek” (w dziale biznes) ukazał się tekst „Tory prowadzą donikąd” autorstwa Jacka Krzemińskiego. Na początek cytujemy fragment tego artykułu:

„W Polskich Liniach Kolejowych połowa pracowników zarabia na rękę ledwie tysiąc złotych. Jeśli obiecanej podwyżki nie dostaną, będą kolejne blokady, a nawet strajk. Nie obchodzi ich, że firma przynosi straty.

Takie podejście w PKP jest powszechne. Ale szeregowych kolejarzy można zrozumieć. Trudniej szefów. A ci zachowują się niemal identycznie. Nie noszą co prawda transparentów, ale ręce wyciągają. Podczas narad spółki PKP Przewozy Regionalne, największego przewoźnika pasażerskiego w kraju, najważniejsze jest pytanie: – Ile wyciągnęliśmy dotacji?

O to, jak spółka walczy o zwiększenie liczby pasażerów, o ile podniosła wpływy ze sprzedaży biletów i dlaczego nie likwiduje wielu nierentownych połączeń, pyta się rzadko.”

Rzeczywiście na kolei dotacje wciąż są ważniejsze niż zdobywanie pasażerów i dzięki temu zwiększanie wpływów z biletów – to jest zasadniczy problem i trudno się tu z tygodnikiem „Newsweek” nie zgodzić. Zaskakujące jest jednak to, że Jacek Krzemiński, dziennikarz „Newsweeka”, na równi ze zwiększaniem liczby pasażerów i zwiększaniem wpływów ze sprzedaży biletów stawia likwidację „nierentownych” połączeń, sugerując przy tym jeszcze, że zawieszanie przewozów dokonuje się zbyt mało!

Raz, dwa, trzy – nierentowną linią będziesz ty!

Proces likwidacji nierentownych połączeń kolejowych to błędne koło, które opiera się na postrzeganiu sieci kolejowej, nie jako powiązanego systemu, lecz jako chaotycznego i przypadkowego zbioru funkcjonujących w oderwaniu od siebie „rentownych” oraz „nierentownych” linii kolejowych. Jednak likwidując „nierentowne” przewozy na bocznych liniach, ogranicza się liczbę pasażerów na „rentownych” liniach głównych. Za przykład niech posłuży likwidacja przewozów na 20-kilometrowej bocznej linii z Kwidzyna do Prabut, gdzie istniała możliwość przesiadki na pociągi kursujące po linii Warszawa-Gdańsk. Gdy funkcjonowała linia Kwidzyn-

Prabuty, do każdego z pociągów dalekobieżnych łączących Trójmiasto z Warszawą w Prabutach wsiadało kilkadziesiąt osób. Teraz, gdy do stacji Prabuty nie dojeżdżają już pociągi lokalne z Kwidzyna, do pociągów dalekobieżnych w Prabutach wsiadają zaledwie dwie-trzy osoby.

Jak widać, likwidacje przewozów nie tylko powodują odcięcie się kolei od pasażerów (oraz ich pieniędzy) mieszkających, pracujących lub wypoczywających w miejscowościach położonych wzdłuż bocznych „nierentownych” linii, ale równocześnie, zmniejszając dopływ pasażerów z bocznych linii, ograniczają liczbę pasażerów oraz poziom rentowności na głównych liniach.

Likwidacje, czyli straty

„Newsweek”, prezentując lekarstwa dla kolejowych przewozów pasażerskich, jednym z nich wymienia „zwiększenie liczby pasażerów”, „podnoszenie wpływów ze sprzedaży biletów” oraz „likwidację wielu nierentownych połączeń”. Problem w tym, że wymienione przez „Newsweek” środki zaradcze są ze sobą całkowicie sprzeczne – trudno zwiększać liczbę pasażerów oraz wpływy z biletów za pomocą likwidacji połączeń.

Oto co na ten temat mówi „Poradnik wojewódzkiego koordynatora przewozów regionalnych” zamieszczony w wydawanym przez Centrum Zrównoważonego Transportu kwartalniku „Zielone Światło” (nr 1/2004): „W zakresie funkcjonowania przewozów należy starać się przede wszystkim likwidować koszty, przy utrzymaniu wpływów na dotychczasowym lub wyższym poziomie. Likwidacja linii kolejowych nie spełnia tego kryterium, bo likwiduje koszty oraz wpływy.”

A zatem likwidacje przewozów, zamiast poprawiać sytuację ekonomiczną spółki PKP Przewozy Regionalne, zazwyczaj jeszcze bardziej ją pogarszają. Przewoźnik, likwidując pociągi, pozbawia się części wpływów z biletów, a jednocześnie zmniejsza liczbę podróży na liniach stycznych z zawieszonym odcinkiem. Warto dodać, że mimo znacznego ograniczania działalności przewozowej, struktura administracyjna spółki PKP Przewozy Regionalne – a więc to, co pochłania znaczną część kosztów – pozostaje nienaruszona.

Wskazówka „Newsweeka”, aby kolej uzdrawiać przez likwidację „nierentownych” połączeń, już była stosowana. Lata 90. to czas masowego ograniczania przewozów przynoszących, zdaniem Polskich Kolei Państwowych, najsłabsze wyniki ekonomiczne. Jak informował biuletyn „Na rozjazdach”, tylko od 1989 do 2001 roku zlikwidowano przewozy pasażerskie na 6300 kilometrach sieci kolejowej. To wtedy zostały zlikwidowane „wożące powietrze” pociągi na takich „nierentownych” liniach, jak: Siedlce-Ostrołęka, Płock-Sierpc, Bielsk Podlaski-Białowieża, Włoszczowice-Połaniec, Jarocin-Czempin, Tarnów-Szczucin, Kostrzyn-Pyrzyce i wielu innych.

Czym się skończyło wycofywanie pociągów z bocznych linii? Zgodnie z prostą zasadą: im mniej połączeń, tym mniejsze prawdopodobieństwo korzystania z nich, liczba pasażerów przewożonych przez kolej w Polsce spadła z 766 milionów w 1990 roku do 292 milionów w 2000 roku (dane międzynarodowego związku kolei UIC). Oznacza to, że Polskie Koleje Państwowe w 2000 roku przewiozły zaledwie 38% liczby pasażerów z 1990 roku. I choć od 1990 do 2000 roku zmniejszono zatrudnienie z 334 tysięcy do 183 tysięcy, to PKP przynosiły niezmiennie kolosalne straty – na koniec 2000 roku osiągnęły one ponad 2 miliardy złotych.

Prosto w przepaść

Z perspektywy czasu można więc powiedzieć, że reforma kolei oparta na ograniczaniu „nierentownej” działalności przewozowej nie przyniosła pozytywnych efektów, ale wyłącznie zmarginalizowała znaczenie kolei na rynku transportowym. Tym bardziej zadziwia więc to, że „Newsweek”, jeden z trzech największych tygodników opinii w Polsce, piórem Jacka Krzemińskiego proponuje stosowanie rozwiązań, które nie tylko są stosowane już od dawna, ale które doprowadziły polską kolej na skraj przepaści.

Jakiegokolwiek dalsze likwidacje po prostu zepchną kolej w tę przepaść. Szczególnie, że nawet jakby chcieć zastosować panaceum proponowane przez tygodnik „Newsweek”, to już nie bardzo gdzie można likwidować przewozy. Obecnie bowiem ruch pasażerski prowadzony jest już praktycznie tylko na liniach głównych, a szyny na liniach znaczenia lokalnego, a często również na liniach znaczenia regionalnego, rdzewieją. O ile nie zostały już skradzione na złom.

Karol Trammer

Jak Koleje Mazowieckie od roku wodzą mnie za nos

Rok temu, 8 maja 2006 r. jechałem wraz z siedmioma osobami na tygodniowy kurs nawigacji w Gdyni. Ponieważ miałem wsiadać jako pierwszy (na Warszawie Zachodniej), to ja kupilem i miałem wszystkie bilety z miejscówkami. Poszedłem rano na pierwszy pociąg z Milanówka do Warszawy (odjeżdżający o godz. 4.54) – pociąg ten nie przyjechał. Następnym, który z Milanówka odjeżdżał o godz. 5.14, byłem na stacji Warszawa Śródmieście o godz. 5.41 – minutę po odjeździe pociągu Tanie Linie Kolejowe do Gdyni, na który zmierzalem.

Udałem się więc do siedziby Kolei Mazowieckich przy dworcu Warszawa Wschodnia, aby wyjaśnić sytuację. Najpierw byłem odsyłany od drzwi do drzwi. W końcu jednak trafiłem do Agnieszki Skulskiej, naczelnik wydziału sprzedaży Kolei Mazowieckich. Gościłem u niej parę godzin – w tym czasie sprawdzano, czy rzeczywiście w Milanówku na stacji jest błędna informacja. Okazało się, że pierwszy pociąg, o którym wspominałem, miał od stycznia (!) zmieniony rozkład: odjeżdżał 20 minut wcześniej – o godz. 4.34, ale nie uwzględniono tej zmiany na rozkładzie stacyjnym. Sprawdzał to pracownik Kolei Mazowieckich, który osobiście pojechał do Milanówka. Wy tłumaczenie było takie, że kartka z poprawionym czasem odjazdu musiała się odkleić. Swoją drogą niedługo po tym wydarzeniu wymieniono stacyjne rozkłady jazdy na nowe – przynajmniej na odcinku Warszawa-Milanówek...

Koleje Mazowieckie przyznały się do winy. Zapewniono mnie, że zostaną mi zwrócone pieniądze. Jako że załatwianie tego w siedzibie Kolei Mazowieckich potrwało parę godzin, kazali mi jechać najbliższym pociągiem do Gdyni, za który też zwrócą pieniądze. Zgodnie z ustaleniami z naczelnik Agnieszką Skulską, wysłałem do Kolei Mazowieckich pisma z wnioskiem o zwrot za bilety, co zostało mi przyznane dopiero po kilku miesiącach. Niestety do dziś tych pieniędzy – w sumie 333 złotych i 12 groszy – nie dostałem.

Dawid Maciuszek, Milanówek

Redakcja „Z Biegiem Szyn” skierowała do Kolei Mazowieckich pismo, w którym prosi o wyjaśnienie powyższej sprawy.

A czas leci...

Wiele lat temu łódzki urbanista Jacek Wesołowski popełnił świetny tekst prognozujący dalszy upadek techniczny i moralny PKP w najbliższych latach*. Wyrażał jednocześnie obawę, czy upadek PKP nie będzie oznaczał również upadku samej kolei pasażerskiej, którą PKP niemal bez wyjątku zmonopolizowały. Jak się okazało, w swej diagnozie był dość trafny.

Jesteśmy w roku 2007, sześć lat po wielkiej reformie kolei i podziale jej na spółki. Szczególnie w rynku przewozów pasażerskich jej efekt jest znikomy – patrząc na trendy można mówić o stagnacji, podczas gdy np. po reformie kolei w Wielkiej Brytanii tamtejsze przewozy pasażerskie wzrosły o jedną trzecią. Kolej w Polsce nie przestała tracić pasażerów, i dopiero w ostatnich latach można mówić o wyhamowaniu trendu spadku i pewnej stagnacji.

Reforma kolei się nie udała, ponieważ rynek jest zdominowany przez lobbies, grupy nacisku. Lobby związkowców kolejowych, podobno najsilniejsze ze wszystkich w polskim parlamencie, zdominowało ten kanał debaty. W Polsce nie ma takich partii jak niemiecka FDP której polityka kolejowa to wielki plan demontażu monopoli i oligopoli na rynku kolejowym. W Polsce na tematy reform kolei niemal nikt publicznie nie rozmawia, a jeśli już to na temat polityki dla kolei głos zabierają zwykle środowiska związane z PKP, czyli ci osiagajacy doraźne korzyści z obecnej sytuacji. No cóż, taka ta nasza polska demokracja – ograniczona do kilku środowisk.

Od kilku lat jeżdżę sporadycznie pociągami po Polsce. Niewielkie poprawy sytuacji w jednym korytarzu są kompensowane jeszcze większymi spadkami na innych odcinkach składających się na resztę połączenia. Niektóre korytarze ongiś zdominowane przez kolej, dziś straciły większość ruchu na korzyść konkurencyjnych środków transportu. Taka sytuacja spotkała niekiedy całe regiony. Z uwagą śledzę sytuację w jednej z części zachodniej Polski, gdzie w ciągu ostatnich lat miał miejsce stały upadek tego środka transportu. Coraz częściej dostrzegam tam pociągi-widma wiozące w środku dnia po 4-8 pasażerów, o pociągach wieczornych nie wspominając. Już kilka lat temu zauważyłem pociągi wiozące np. tylko jedną osobę.

Kiedyś się temu dziwiłem, dziś, po zapoznaniu się z osiągnięciami naszego kraju w innych dziedzinach ekonomicznych przestałem się temu dziwić. Polska jest krajem na tyle bogatym ze stać ją na wożenie gorącego powietrza. Jest to luksus, na który nie stać nawet Niemców w swe koleje pompujących ogromne środki. PKP, ze swym owianym wielkim tabu przerostem zatrudnienia jednakże są, co stwierdzam po rozeznaniu się w sytuacji krajów Europy Środkowo-Wschodniej, instytucją pod względem swej ułomności wyjątkową. Czy to koleje litewskie, czy rumuńskie, nie wspominając o czeskich czy węgierskich – regułą jest prosty nawet dla cudzoziemca system informacyjny i biletowy. PKP określiłbym bez dwóch zdań jako najgorsze koleje spośród wszystkich 12 nowych krajów Unii. Sytuacja ta, znana przecież uważnym czytelnikom różnych periodyków od ponad dekady, konserwuje się i nie zmienia. Wciąż kolejne daty rozbitcia monopolu na szereg spółek kolejowych, nowe terminy, potem, później. Byłoby to dawne PKP trwało. Jeszcze trochę, przeciągnijmy to jeszcze troszeczkę.

Adam Fularz

*Jacek Wesołowski; "Pożegnanie z PKP"; w: Tygodnik Powszechny, 21.05.2001.



Z Biegiem Szyn Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

KONTAKT: Karol Trammer, ul. Raszyńska 15/15, 02-026 Warszawa, e-mail: z.biegiem.szyn@interia.pl, telefon: (0)691-500-248

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Tomasz Gajewski, Piotr Gałązka, Ksawery Zapaśnik.

Nakład: 170 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych. Redakcja zastrzega sobie prawo do zmian redakcyjnych. Artykuły publikowane w „Z Biegiem Szyn” mogą być cytowane oraz przedrukowywane – pod warunkiem podania źródła i przesłania jednego egzemplarza z przedrukowanym tekstem na adres redakcji.

Internet: www.zbs.kolej.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Parowozik – stacja metra Świętokrzyska, lok. 10001, **Tu przeczytasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej PLK S.A., ul. Targowa 74, **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominalnie 1,60 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Np. 4 numery = 4 znaczki. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysyłać biuletyn oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.