

Nie da się! • Rozkład rozkładu cyklicznego • Polaczek bis?

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

STYCZEŃ – LUTY 2008

Nr 1 (34)

*Czy na
Mazowszu
powstanie
totalny
monopol
kolejowy?*



SZYBKĄ KOLEJ MAZOWIECKĄ?

KONTROLA

Struzik nie chce kontroli

Z końcem października 2007 r. komisja rewizyjna Sejmiku Województwa Mazowieckiego miała zakończyć kontrolę działań zarządu województwa mazowieckiego w zakresie nadzoru nad spółką Koleje Mazowieckie. Impulsem dla przeprowadzenia tej kontroli było wyjście na jaw 43-milionowego długu Kolei Mazowieckich wobec spółki PKP Przewozy Regionalne za dzierżawę taboru.

Kontrola nie zakończyła się w przewidzianym terminie, gdyż Adam Struzik, marszałek województwa mazowieckiego, pisemnie odmówił udostępnienia dokumentów. Argumentował to tym, że sejmik nie posiada uprawnień kontrolnych w stosunku do spółek, w których samorząd posiada udziały.

– *Marszałek nie powołał się na ekspertyzy, jedynie na przepisy prawa, jednak błędnie przyjął, że komisja kontroluje spółkę, podczas gdy zgodnie z uchwałą sejmiku komisja ma kontrolować zarząd województwa w zakresie wykonywania praw udziałowych w spółce, czyli wspólnika, a to nie jest to samo* – wyjaśnia Olga Łyjak, radna sejmiku województwa i przewodnicząca zespołu kontrolnego.

Termin zakończenia kontroli został przesunięty na koniec grudnia 2007 r. (KT)

WYRÓŻNIENIE

Nagroda za 10 tysięcy zł

Prezes Kolei Mazowieckich Halina Sekita z nagrodą „Mazowiecka firma roku 2007”

– 17 listopada 2007 r. odbyła się uroczysta gala wręczenia nagród laureatom konkursu „Mazowiecka Firma Roku 2007”. Spółka Koleje Mazowieckie zajęła trzecie miejsce w kategorii Transport, Spedycja, Motoryzacja – informuje Donata Nowakowska, rzecznik prasowy spółki.

Wbrew pozorom nagroda ta nie cieszy się dużą renomą. Poszczególne firmy same bowiem zgłaszają się do „konkursu”, a warunkiem otrzymania nagrody jest zapłacenie 10 126 zł organizatorom – Związkowi Pracodawców Warszawy i Mazowsza oraz firmie Europa 2000 Consulting.

Ponadto ocena firm biorących udział w „rywalizacji” nie opiera się na wskaźnikach ekonomicznych (takich jak zysk, przychody, wzrost liczby miejsc pracy czy poziom inwestycji), lecz na następujących niemierzalnych – a więc łatwych do manipulowania – cechach: przygotowanie kadry zarządzającej, otrzymane nagrody i wyróżnienia, aktywność w środowisku przedsiębiorców, przestrzeganie zasad etycznych w biznesie, referencje klientów, finansowanie celów społecznych. (KT, fot. Koleje Mazowieckie)



LUDZIE

Twarz Kolei Mazowieckich odeszła do konkurencji

Kierowniczka pociągu, która w 2005 r. jako twarz Kolei Mazowieckich trafiła na okładki czasopism kolejowych – najpierw we wrześniu na okładkę „Z Biegiem Szyn”, a miesiąc później na okładkę pierwszego numeru miesięcznika spółki Koleje Mazowieckie „Mojej Kolei” – zmieniła pracodawcę. Nadal pracuje jako kierowniczka pociągu, tyle że obecnie w Szybkiej Kolei Miejskiej. (KT)

TABOR

Sprzedaż EN57 tuż przed dymisją

Samorząd województwa mazowieckiego wykupuje 184 elektryczne jednostki trakcyjne EN57, które – choć stanowiły podstawę parku taborowego Kolei Mazowieckich i kursowały w żółto-zielonych barwach tego przewoźnika – do tej pory były dzierżawione od spółki PKP Przewozy Regionalne. W efekcie takiej sytuacji każda modernizacja czy większa naprawa jednostek musiała być uzgadniana z właścicielem. – *Województwo inwestowało w nie swój majątek* – dodaje marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik. 9 listopada 2007 r. Ministerstwo Skarbu Państwa wydało zgodę na sprzedaż pociągów.

Zanim to jednak nastąpiło, przez trzy lata istnienia Kolei Mazowieckich akcjonariusze tej spółki – samorząd województwa oraz PKP Przewozy Regionalne – nie mogli dojść do porozumienia odnośnie sposobu przekazania taboru. Początkowo rozważano przekazanie taboru do Kolei Mazowieckich bezpłatnym aportem – jako wkładu spółki PKP Przewozy Regionalne do mazowieckiego przedsiębiorstwa. Następnie właściciel zespołów trakcyjnych zaczął skłaniać się ku koncepcji sprzedaży tych pociągów. Równocześnie PKP Przewozy Regionalne stale naliczały Kolejom Mazowieckich opłaty za dzierżawę taboru, której Koleje Mazowieckie, nawiasem mówiąc, nie regulowały. – *Decyzja o zakupie kończy nasz spór* – deklaruje Adam Struzik.

– *W historii spółki jest to najważniejsze wydarzenie* – ocenia Waldemar Kuliński, dyrektor generalny urzędu marszałkowskiego i przewodniczący rady nadzorczej Kolei Mazowieckich. – *To przełamuje barierę mentalną, że koleją w Polsce zajmują się tylko PKP i jej spółki córki* – stwierdził ówczesny minister skarbu Wojciech Jasiński, który zgodę na sprzedaż zespołów trakcyjnych Kolejom Mazowieckim wydał tydzień przed swoim odejściem z rządu. (Maciej Kozłowski)

NA OKŁADCE: Pociąg Szybkiej Kolei Miejskiej na przystanku Warszawa Wola Grzybowska. Fot. (KT)

TABOR

Zakaz dla EW60

Skład EW60 na stacji Warszawa Rembertów

Decyzją Kolei Mazowieckich dwa elektryczne zespoły trakcyjne EW60, na które samorząd województwa mazowieckiego wydał 9,8 mln zł, mogą kursować wyłącznie na dwóch trasach: Warszawa – Otwock oraz Warszawa – Skierniewice, czyli jedynie na 104 km z 957 km zelektryfikowanej sieci obsługiwanej przez Koleje Mazowieckie.

Przyczyną tej decyzji jest to, że na innych liniach pasażerowie mieli duże trudności z bezpiecznym wysiadaniem z pociągów EW60 – problem ten dotyczy między innymi obsługi peronów na zmodernizowanych w ostatnich latach liniach kolejowych z Warszawy do Łowicza i Siedlec. (KT)

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Polaczek bis?

Minister infrastruktury Cezary Grabarczyk.
W tle jego poprzednik – Jerzy Polaczek.

Ministrem infrastruktury w rządzie Donalda Tuska został Cezary Grabarczyk. Była to dość zaskakująca nominacja – z tego względu, że w „gabinecie cieni” Platformy Obywatelskiej za infrastrukturę odpowiadał inny polityk: opolski poseł Tadeusz Jarmuziewicz (on ostatecznie został wiceministrem). Grabarczyk dotychczas zajmował się wymiarem sprawiedliwości – w minionej kadencji był przewodniczącym sejmowej komisji sprawiedliwości i praw człowieka oraz komisji nadzwyczajnej ds. zmian w kodyfikacjach. Ponadto reprezentował posłów w Krajowej Radzie Sądownictwa.

Media uznały jednak, że powołanie prawnika Cezarego Grabarczyka na szefa resortu infrastruktury nie jest złym pomysłem. „Fakt, że jest prawnikiem może okazać się atutem. Oprzyrządowanie prawne jest dziś tym, co hamuje rozwój infrastruktury bardziej niż brak środków, gdyż pieniądze akurat są” – pisała w tygodniku „Polityka” Janina Paradowska.

Tak się jednak składa, że atutem prawniczego wykształcenia mógł się również pochwalić poprzednik Cezarego Grabarczyka. Jerzy Polaczek – przez minione dwa lata minister transportu z ramienia Prawa i Sprawiedliwości – ukończył prawo na Uniwersytecie Śląskim oraz odbył aplikację radcowską.

Cezary Grabarczyk w zakresie kolei chce być naśladowcą polityki Jerzego Polaczka. Nowy minister zamierza bowiem kontynuować proces usamodzielnienia spółki PKP Przewozy Regionalne. Grabarczyk zapowiedział, że będzie przekonywał marszałków województw do przejścia udziałów w tej spółce. (KT, fot. Ministerstwo Transportu)

KONTROLA**NIK potwierdza nasze zarzuty**

W tekście „Jest jak jest” („Z Biegiem Szyn” nr 33, listopad-grudzień 2007), opisującym sytuację w Oddziale PKP Dworce Kolejowe zwróciliśmy uwagę na niewydolną strukturę organizacyjną tej jednostki. Półtora miesiąca później – 20 grudnia 2007 r. – Najwyższa Izba Kontroli opublikowała raport, w którym kontrolerzy zwrócili uwagę na ten sam problem, również podając skrajny przykład Rejonu Dworców Kolejowych w Krakowie. (KT)

„Z BIEGIEM SZYN”: „We znaki daje się struktura organizacyjna Oddziału Dworce Kolejowe, który dzieli się na sześć zupełnie nieproporcjonalnych rejonów dworców kolejowych: w Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Poznaniu, Warszawie oraz we Wrocławiu. I tak przykładowo rejon wrocławski zarządza tylko sześcioma dworcami, podczas gdy rejon warszawski ma w swojej gestii aż 22 obiekty. Co więcej, rejon katowicki obejmuje 11 dworców z obszaru wyłącznie jednego województwa, a rejon krakowski zarządza ośmioma dworcami na terenie aż czterech województw: małopolskiego, podkarpackiego, świętokrzyskiego oraz lubelskiego”

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI: „Zbyt mała była, w ocenie NIK, częstotliwość wizytowania nadzorowanych dworców przez zarządców i administratorów. W skrajnym przypadku stwierdzono, że zarządca Rejonu Dworców Kolejowych w Krakowie wizytował nadzorowane dworce, zlokalizowane na terenie czterech województw (małopolskiego, podkarpackiego, świętokrzyskiego i lubelskiego), z częstotliwością jedynie 1-3 razy w miesiącu”

• PUNKT WIDZENIA**„Katastrofalna sytuacja w strefie taborowej”**

Czy niepowodzenia przewoźnika Arriva PCC mogą umocnić pozycję spółki PKP Przewozy Regionalne?



Komentuje RYSZARD PIECH,
redaktor portalu TransInfo.pl:

Na chwilę obecną nie da się jednoznacznie wyrokować jak przełożą się obecne niepowodzenia Arriva PCC, ponieważ wszystko zależy od działań jakie zostaną pojęte w najbliższym okresie. Musimy pamiętać, że kontrakt został podpisany na trzy lata, a sytuacja może się diametralnie zmienić w przeciągu kilku tygodni. Już na chwilę obecną pasażerowie chwalą odmienne podejście konduktorów, którzy z uprzejmością obsługują pasażerów. Niestety katastrofalnie objawiła się sytuacja w strefie taborowej.

Cała ta sytuacja przypomina start przewoźników towarowych, którzy przez lata natrafiali na blokady ze strony Urzędu Transportu Kolejowego przy uzyskiwaniu świadectw dopuszczenia do ruchu dla swoich lokomotyw. Podobnie dzieje się teraz z Arriva PCC, które chcą uzyskać dopuszczenie dla swoich wagonów motorowych pochodzących z Danii. Należy podkreślić, że pojazdy te są znacznie nowocześniejsze od sprowadzanych wcześniej z Niemiec i nie powinny budzić zastrzeżeń technicznych. Dlatego może zastanawiać opóźnienie ze strony UTK. Problemem stała się również sprawność szynobusów pozostawionych przez PKP.

Ewentualne powodzenie lub niepowodzenie Arriva PCC przełoży się bezpośrednio na osłabienie lub umocnienie pozycji PKP PR. Należy pamiętać, że już kilka lat temu województwo śląskie ogłosiło przetarg na obsługę linii Bytom – Gliwice, które zakończyło się niepowodzeniem z powodu braku ofert i podpisaniem umowy ramowej z PKP PR na pięć lat. Jeżeli Arriva PCC nie poprawi szybko sytuacji taborowej można się spodziewać, że pozycja PKP PR ulegnie umocnieniu.

• GŁOSY

„Komunikacja to nie tylko drogi. Poczta Polska i nowoczesna kolej powinna świadczyć o sile i sprawności państwa. Dziś sytuacja daleka jest od ideału”

Donald Tusk, prezes rady ministrów, w swoim exposé

„Spółka musi być dobrze zarządzana i dobrze nadzorowana przez samorząd Mazowsza. A z tym są problemy”

Janusz Piechociński, poseł PSL, w „Gazecie Wyborczej” o Kolejach Mazowieckich

„Najpierw niech się skończą remonty torów, potem możemy myśleć o nowych pasażerach”

Halina Sekita, prezes Kolei Mazowieckich, w „Rzeczpospolitej”

Nie da się!



Budowa pięciu rozjazdów na miesiąc zdeorganizowała ruch kolejowy w Warszawie

9 listopada 2007 r. przedsiębiorstwo Trakcja Polska-PKRE otrzymało nagrodę „Lider Transportu Szynowego” za „kompleksowe usługi w zakresie modernizacji linii kolejowych w systemie „projektuj i buduj” z zachowaniem ciągłości ruchu na liniach modernizowanych przy minimalizacji uciążliwości dla pasażerów”.

Dokładnie tego samego dnia Piotr Dyczkowski z Trakcji Polskiej-PKRE wraz z Jerzym Janeczkiem, zastępcą dyrektora warszawskiego oddziału regionalnego spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, oraz Grzegorzem Kucińskim, członkiem zarządu Kolei Mazowieckich ds. przewozów i promocji, poinformowali o rozpoczęciu robót torowych na stacji Warszawa Wschodnia.

Przebudowa układu torowego stacji Warszawa Wschodnia obejmuje połączenie podmiejskich torów linii średnicowej z linią wylotową w kierunku Gdańska – tak by możliwy stał się przejazd z Warszawy Śródmieście przez Warszawę Wschodnią w kierunku Legionowa. Przebudowa ta prowadzona jest z myślą o stworzeniu połączenia kolejowego między lotniskami na warszawskim Okęciu oraz w Modlinie. Przebudowa, choć w praktyce oznaczała budowę pięciu nowych rozjazdów wraz z automatyką i siecią trakcyjną, trwała przez prawie miesiąc – od 12 listopada do 8 grudnia. I przez ten czas wywołała duże zmiany w ruchu kolejowym – część pociągów podmiejskich kursowała dalekobiezną nitką linii średnicowej, inne kończyły bieg przed wjazdem na linię średnicową, a wiele miało zmienione godziny kursowania.

Piotr Dyczkowski, kierownik budowy z wykonującego prace przedsiębiorstwa Trakcja Polska-PKRE, dosadnie wyjaśniał, że przebudowa na stacji Warszawa Wschodnia po prostu musi tyle trwać i nie jest możliwe prowadzenie prac etapami, np. jedynie w weekendy. – *Tego po prostu nie da się zrobić w weekendy. Ten harmonogram, jaki jest przyjęty, jest jedyny, jest okrojony, jeżeli chodzi o czasokres. I naprawdę nie można tego zrobić z samolotu.*

Kazimierz Peryt, rzecznik prasowy warszawskiego oddziału regionalnego spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, na łamach „Gazety Wyborczej” dodawał, że prace trzeba było prowadzić aż miesiąc. – *Bo są prowadzone obok czynnych torów. W dodatku trwają nie tylko w dzień, ale też od północy do 4 rano. Wtedy są wywożone i przywożone materiały. I nie da się tam wpuścić ogromnej liczby robotników, bo przy takim ruchu mogliby wpaść pod pociąg.*

Innego zdania jest Stanisław Biega z Centrum Zrównoważonego Transportu. – *Roboty torowe na dworcu Wschodnim w Warszawie są klinicznym przykładem całkowitego braku profesjonalizmu spółki*

PKP Polskie Linie Kolejowe. Na każdej normalnej sieci kolei w Europie, nie tylko tej zachodniej, zabudowa kilku rozjazdów na jednej z najważniejszych linii w kraju spowodowałaby zamknięcie ruchu najwyższej na jeden-dwa weekendy – uważa Biega i podaje konkretny przykład analogicznych prac prowadzonych w Niemczech. – Między Augsburgiem i Olching do końca 2010 r. istniejąca linia dwutorowa ma zostać zdublowana dodatkowymi dwoma torami. W ostatnich miesiącach zrobiono odcinek 7 km nowej pary torów i teraz zostanie na nie przełożony cały ruch. Czyli zakres bardzo podobny jak na dworcu Wschodnim – na dwóch końcach trzeba wpiąć się z nowymi rozjazdami oraz przebudować sygnalizację i sieć trakcyjną. Zamknięcie ma trwać 60 godzin – informuje Stanisław Biega.

Jacek Nowak, dyrektor warszawskiego oddziału spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, zgadza się, że między Polską i innymi krajami istnieje spory dystans. Przede wszystkim dlatego, że PKP Polskie Linie Kolejowe – jak sam przyznaje Nowak – nie stawiają wykonawcom warunku jak najkrótszego tempa realizacji robót. – *Firmy budowlane, które wspólnie z nami realizują modernizację szlaków kolejowych, to w większości przedsiębiorstwa polskie, po latach zastoju odbudowujące swój potencjał produkcyjny. W większości są to małe firmy, tworzące w momencie przystąpienia do robót konsorcja 5 – 10 firm z bardzo ograniczonym potencjałem produkcyjnym – mówi Nowak i dodaje, że sytuacja może poprawić się po szerokim wejściu na polski rynek firm zagranicznych: – Przedsiębiorstwa zagraniczne, które niewątpliwie zamierzają realizować w Polsce w latach 2007-2013 ogromne kontrakty finansowane ze środków UE, dadzą nam możliwość egzekwowania nowej jakości i tempa robót.*

Tak się jednak składa, że spółka PKP Polskie Linie Kolejowe już ma problemy z egzekwowaniem terminowego wykonawstwa wśród zagranicznych kooperantów. Niemiecka firma Schweerbau, prowadząca prace na odcinku Warszawa Wileńska – Wołomin, miała zakończyć roboty 8 grudnia 2007 r., a ostatecznie dwukrotnie przesuwiała termin przekazania wyremontowanego szlaku – najpierw na 18, a następnie na 21 grudnia.

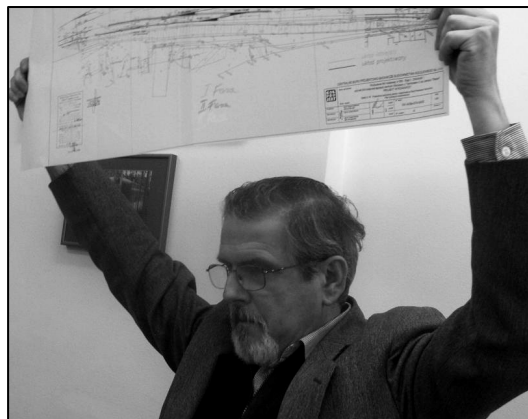
Choć spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zarzuca polskim wykonawcom brak umiejętności sprostania światowym standardom, sama również nie potrafi im podołać. O tym, że 12 listopada rozpoczęła się prace na stacji Warszawa Wschodnia, poinformowała przewoźników dopiero 29 października. – *Na normalnej kolei o tym, kiedy będą roboty torowe, wszyscy zainteresowani wiedzieliby nawet pół roku wcześniej – uważa Stanisław Biega.*

Z jakimikolwiek informacjami wstrzymywały się także Koleje Mazowieckie, które akcją ostrzegającą przed zmianami w rozkładzie jazdy, spowodowanymi rozpoczynającą się 12 listopada przebudową, rozpoczęły dopiero po południu w piątek 9 listopada – zaledwie trzy dni przed momentem wprowadzenia zmienionej organizacji ruchu pociągów. Stanisław Biega zwraca uwagę, że odpowiedzialność za tę sytuację przede wszystkim ponoszą PKP Polskie Linie Kolejowe. – *Ostateczny rozkład jazdy pociągów został przygotowany przez PKP PLK dopiero 9 listopada, a więc cztery dni po terminie, kiedy przewoźnik powinien zgodnie z zapisami prawa przewozowego ogłosić to pasażerom.*

Ale z drugiej strony Koleje Mazowieckie od 29 października aż do 9 listopada wstrzymywały się z opublikowaniem choćby ogólnego ostrzeżenia dla pasażerów, aby wstępnie przygotowali się na zmiany. – *Koleje Mazowieckie nie zdołały po poniedziałku rano dobrze poinformować nawet wszystkich swoich pracowników, a co tu mówić o pasażerach – komentuje Biega.*

Efektom tego milczenia Kolei Mazowieckich była powszechna irytacja pasażerów. Tysiące podróżnych było bowiem kompletnie zaskoczonych, że ich pociąg odjeżdża o innej porze, niespodziewanie wcześniej kończy swój bieg lub omija przystanki na linii średnicowej. Który to już raz?

Karol Trammer



„Nie można tego zrobić z samolotu” – Piotr Dyczkowski z Trakcji Polskiej-PKRE prezentuje harmonogram prac na stacji Warszawa Wschodnia. (Fot. KT x 2)

Czy na Mazowszu powstanie totalny monopol kolejowy?

Szybka Kolej Mazowiecka?

Marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik chce zmian w organizacji przewozów kolejowych na terenie Warszawy i okolic. Jego zdaniem na stołecznych torach nie ma miejsca dla dwóch przewoźników – Kolei Mazowieckich oraz Szybkiej Kolei Miejskiej. – Powinniśmy podzielić się rolami. Samorząd województwa powinien skoncentrować się na transporcie kolejowym, a władze miasta na tramwajach, metrze i autobusach – mówi Adam Struzik. – Jesteśmy zainteresowani przejęciem pełnej odpowiedzialności za kolej w aglomeracji. Czy uda mu się przekonać władze Warszawy do tej koncepcji?

Co dalej z SKM?

Leszek Ruta, dyrektor warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego, już rok temu deklarywał swoje poparcie dla wówczas bardzo luźnej koncepcji włączenia Szybkiej Kolei Miejskiej w strukturę Kolei Mazowieckich. – Ratusz musi zdecydować, czy SKM będzie się rozwijać samodzielnie, czy dojdzie do jej połączenia z Kolejami Mazowieckimi. Ja jestem za tym drugim rozwiązaniem – stwierdził Ruta w rozmowie z „Gazetą Wyborczą” w grudniu 2006 r.

W międzyczasie pracownicy Zarządu Transportu Miejskiego zaczęli jednak dostrzegać dobre strony obecnego kształtu organizacji kolei w stolicy. Swoje zdanie zmienił nawet Leszek Ruta. – Będę odradzał pani prezydent mechaniczną likwidację SKM – tak w wypowiedzi dla „Rzeczpospolitej” w listopadzie 2007 r. szef ZTM zareagował na propozycję marszałka Adama Struzika.

Działająca niezależnie od Kolei Mazowieckich Szybka Kolej Miejska stała się nawet orężem we wciąż przedłużających się negocjacjach z mazowieckim przewoźnikiem odnośnie wprowadzenia wspólnego biletu na całą aglomerację warszawską. – Jeśli kolejarze się na niego nie zgodzą, będziemy intensywnie rozwijali konkurencyjną dla nich Szybką Kolej Miejską – stwierdził w sierpniu 2007 r. na łamach „Rzeczpospolitej” Michał Dąbrowski z Zarządu Transportu Miejskiego.

Dziś Dąbrowski w rozmowie z dwumiesięcznikiem „Z Biegami Szyn” dodaje: – Istnienie konkurencji przeważnie działa stymulująco na przewoźników i jest korzystne na pasażerów. Konkurencja wcale jednak nie musi oznaczać zażartej walki. – Współpraca miasta i samorządu województwa może dobrze przebiegać w ramach współistnienia Kolei Mazowieckich i SKM. Myślę, że są tematy, którymi powinniśmy się zająć wspólnie, jak na przykład koordynacja rozkładów obu przewoźników, czy rozwijanie wspólnego biletu na całą aglomerację warszawską – mówi Michał Dąbrowski.

Apetyt rośnie w miarę jedzenia

Propozycja marszałka województwa mazowieckiego, której co prawda władze Warszawy jak na razie nie przyjęły z entuzjazmem, ukazuje dążenie samorządu wojewódzkiego do stworzenia w regionie monopolu kolejowego. Samorząd przejął udziały już w dwóch spółkach kolejowych, realizujących przewozy na terenie województwa mazowieckiego.

27 września 2007 r. Polskie Koleje Państwowe pozbyły się swoich udziałów w Warszawskiej Kolei Dojazdowej i jej większościowym udziałowcem stał się samorząd województwa mazowieckiego. Władze Mazowsza posiadają w tej spółce 73% udziałów (pozostałe 27% udziałów jest podzielone pomiędzy sześć samorządów lokalnych leżących wzdłuż linii WKD).

Równocześnie samorząd województwa konsekwentnie umacnia swoją pozycję w spółce Koleje Mazowieckie. Na przełomie 2004 i 2005 r., gdy przewoźnik ten rozpoczął działalność, jego struktura właścicielska przedstawiała się następująco: 51% udziałów należało do samorządu, a 49% do spółki PKP Przewozy Regionalne. W czerwcu 2007 r. wyszło na jaw, że samorząd zwiększył swój pakiet udziałów w Kolejach Mazowieckich do 95%. Na temat zmian w podziale udziałów nie ukazała się oficjalna informacja. Co ciekawe, zmiana w strukturze właścicielskiej Kolei Mazowieckich zaskoczyła nawet szarą eminencję na polskiej kolei – senatora Stanisława Kogutę, byłego szefa sekcji krajowej kolejarzy NSZZ „Solidarność”. – Kiedy i na czyje polecenie nastąpiło przewłaszczenie 44%

udziałów, będących własnością spółki PKP Przewozy Regionalne, na rzecz województwa mazowieckiego? Dlaczego nastąpiło to w sposób tajny, bo fakt przekazania udziałów został ujawniony dopiero po kilku miesiącach – Stanisław Kogut publicznie pytał ówczesnego ministra transportu Jerzego Polaczka.

W listopadzie 2007 r. – pod sam koniec rządów Prawa i Sprawiedliwości – Ministerstwo Skarbu Państwa wyraziło zgodę na sprzedaż samorządowi województwa mazowieckiego należących do spółki PKP Przewozy Regionalne 5% udziałów w Kolejach Mazowieckich. Oznacza to, że samorząd staje się wyłącznym właścicielem mazowieckiego przewoźnika.

Apetyt rośnie w miarę jedzenia. Marszałek województwa mazowieckiego, po uzyskaniu większościowego pakietu udziałów w Warszawskiej Kolei Dojazdowej, a następnie po objęciu 100% udziałów w Kolejach Mazowieckich, chciałby przejąć działającą w aglomeracji warszawskiej Szybką Kolej Miejską, obecnie należącą do miasta stołecznego Warszawy oraz dwóch miejskich przedsiębiorstw: Metra Warszawskiego i Tramwajów Warszawskich.



Wrzesień 2005 r. Inauguracja Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie. Czy dni tego przewoźnika są policzone? Fot. (KT)

Totalny monopol?

Koncepcja przejęcia Szybkiej Kolei Miejskiej jasno pokazuje, że władze województwa dążą do zastąpienia jednego monopolu drugim. Ogólnopolski monopol Polskich Kolei Państwowych miałby na Mazowszu zostać zastąpiony regionalnym monopolem przewoźników należących do samorządu województwa mazowieckiego – na razie Kolei Mazowieckich oraz Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Gdyby jednak, zgodnie ze scenariuszem Adama Struzika, do tego konglomeratu dołączyła Szybka Kolej Miejska, to obsługa wszystkich połączeń regionalnych i aglomeracyjnych na Mazowszu *de facto* zostałaby zmonopolizowana przez jeden podmiot. Przed czterema laty kolejowym monopolistą w regionie były Polskie Koleje Państwowe. Teraz może nim zostać samorząd województwa mazowieckiego. To wbrew pozorom stanowi istotną różnicę.

Kiedy Polskie Koleje Państwowe są monopolistą, odpowiadają jedynie za realizację przewozów, a organizacja i nadzór pozostają w gestii samorządów województw. Natomiast gdy monopolistą na rynku przewozów kolejowych staje się samorząd, wówczas tworzy się monopol totalny: w gestii samorządu znajduje się bowiem nie tylko realizacja przewozów, ale równocześnie ich organizacja. Oznacza to, że samorząd – jako organizator przewozów – ustala reguły i standardy świadczenia usług, nadzoruje ich jakość, a równocześnie – jako przewoźnik – sam te usługi świadczy.

Problem totalnego monopolu, czyli zlecenia usług publicznych samemu sobie, sprowadza się do tego, że urzędnicy mają znacznie silniejszą skłonność do samozadowolenia niż do samokontroli.

Karol Trammer

Rozkład rozkładu cyklicznego

Nowa oferta przewozowa pokazała, że Koleje Mazowieckie nie umieją wykorzystać efektów zrealizowanych remontów

Dwa lata temu – pod koniec 2005 r. – Koleje Mazowieckie ogłosiły, że wprowadzany rozkład jazdy 2005/2006 będzie cyklicznym rozkładem jazdy. Wprowadzona wówczas oferta w rzeczywistości okazała się rozkładem quasi-cyklicznym.

Podstawowa zasada cyklicznego rozkładu jazdy pociągów, czyli zapewnienie odjazdów pociągów z poszczególnych stacji i przystanków w równych odstępach, zawsze tyle samo minut po pełnej godzinie, funkcjonowała bowiem tylko na części linii obsługiwanych przez Koleje Mazowieckie. Co więcej, na liniach, na których wprowadzono rozkład cykliczny, zbyt często zdarzało się, że kilka pociągów w ciągu dnia odjeżdżało niezgodnie z założonym cyklem. Na przykład z Siedlec pociągi w kierunku Warszawy w założeniu rozkładu jazdy 2005/2006 miały odjeżdżać 19 minut po pełnej godzinie. Jednak dwa pociągi – wyruszające o godz. 8.09 i 15.13 – wyłamywały się z tego cyklu. Co gorsze, ruszały wcześniej niż zakładał cykl – dla pasażerów przyzwyczajonych do tego, że pociągi wyruszają 19 minut po pełnej godzinie, po prostu mogło skończyć się to spóźnieniem się na pociąg. Przykładów quasi-cykliczności w rozkładzie jazdy 2005/2006 było znacznie więcej.

Cyklicznie czy chaotycznie?

Skoro Koleje Mazowieckie wprowadzając rozkład jazdy 2005/2006, zdecydowały się na oparcie się cyklicznym rozkładzie jazdy, naturalną kolejną rzeczą byłoby konsekwentne – wraz z wprowadzaniem kolejnych edycji rozkładów jazdy – dążenie do likwidacji odstępstw od cyklu. Aby w efekcie na Mazowszu w pełni zaczął funkcjonować cykliczny rozkład jazdy. Stało się jednak zupełnie odwrotnie. W kolejnej edycji rozkładu jazdy – wprowadzonej 10 grudnia 2006 r. – choć *de facto* stanowiła ona ofertę przepisaną z poprzedniego roku, cykle rozmyły się, a odstępstw od założonych końcówek minutowych było coraz więcej.

Rozkład jazdy Kolei Mazowieckich 2007/2008, który wszedł w życie 9 grudnia 2007 r., jest ostatecznym rozwodem tego przewoźnika z ideą cyklicznych rozkładów jazdy. Ideą stosowaną na praktycznie wszystkich liniach kolejowych między innymi w Austrii, Belgii, Holandii, Niemczech czy Szwajcarii.

Zaletą cyklicznego rozkładu jazdy – oprócz tego, że pasażerowie łatwo go zapamiętują – jest to, iż po prostu gwarantuje regularne kursowanie pociągów – bez zbyt długich luk między połączeniami i bez zjawiska kursowania pociągów stadami. W wprowadzonym 9 grudnia 2007 r. rozkładzie jazdy 2007/2008 – ostatecznie odchodzącym od cyklicznego kursowania pociągów – te problemy stały się realne.

Między Warszawą a Grodziskiem Mazowieckim pociągi w godzinach szczytu kursują w kompletnie chaotycznym układzie. Dla przykładu w porze masowych powrotów, między godz. 15.00 a 18.30, pociągi w kierunku Grodziska odjeżdżają z przystanku Warszawa Śródmieście o godz.

15.07, 15.11, 15.29, 15.41, 15.57, 16.11, 16.27, 16.39, 16.43, 16.48, 17.08, 17.17, 17.37, 17.45, 18.18 i 18.31. Jak widać, odstęp między pociągami w godzinach szczytu czasem liczą zaledwie cztery-pięć minut, a czasem nawet ponad pół godziny. O stałych końcówkach minutowych nie ma już nawet co marzyć.

Rozkład tworzony w pijanym widzie

Podobna sytuacja ma miejsce na linii z Warszawy do Sochaczewa. Popołudniu pociągi w kierunku Sochaczewa odjeżdżają z Warszawy Śródmieście o godz. 15.03, 15.25, 15.37, 16.23, 16.31, 16.35, 17.00, 17.25 i 18.22. Tu w godzinach szczytu częstotliwość waha się od czterech do aż 57 minut.

W przypadku linii łączącej Warszawę, Sochaczew i Łowicz, winnym fatalnego układu pociągów można wskazać spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe i antymodernizację magistrali E20, w efekcie której problemy z przepustowością na tej linii kolejowej są coraz większe. Jeśli natomiast chodzi o kompletnie nieregularny układ pociągów na odcinku z Warszawy do Grodziska, to na tej trasie ruch regionalny jest wydzielony i pracownicy Kolei Mazowieckich tworząc ofertę przewozową, nie muszą upychać połączeń regionalnych między często kursującymi pociągami dalekobieżnymi. Tym trudniej znaleźć odpowiedź, dlaczego rozkład jazdy pociągów Kolei Mazowieckich również na linii Warszawa – Grodzisk Mazowiecki wygląda tak, jakby był tworzony w pijanym widzie.

Bezmyślny powrót do przeszłości

O nieudolności twórców oferty przewozowej Kolei Mazowieckich świadczy również zjawisko powracania do starych błędów. Przykłady tego zjawiska rzucają się w oczy na linii z Warszawy przez Legionowo, Nasielsk, Ciechanów, Mławę do Iłowa.

Zarówno w rozkładzie jazdy 2005/2006, jak i 2006/2007 Koleje Mazowieckie nie zapewniały możliwości dojazdu z kierunku Mławy do szkół w Ciechanowie. Wreszcie jednak 1 sierpnia 2007 r. →

Warszawa Wileńska – Wołomin. Efektem remontu nie powinno być jedynie skrócenie czasu jazdy, ale również zwiększenie liczby pociągów.



→ wprowadzona została korekta do rozkładu jazdy, która wydłużając trasę pary pociągów Warszawa – Ciechanów – Warszawa do relacji Warszawa – Mława – Warszawa, stworzyła pociąg nie tylko wygodnie dowożący uczniów z Mławy do Ciechanowa na godz. 7.36, ale także pociąg zapewniający popołudniowy powrót po lekcjach – odjeżdżający z Ciechanowa w kierunku Mławy o godz. 14.20. Nim jednak uczniowie dobrze przyzwyczaili się do dopasowanej do ich potrzeb oferty, 9 grudnia – wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2007/2008 – wróciły dawne problemy. Znów między godz. 6.35 i 9.38 do Ciechanowa nie przyjeżdża żaden pociąg Kolei Mazowieckich z kierunku Mławy. Znów też zabrakło pociągu powrotnego po godz. 14.00.

Powracanie do starych błędów świadczy o tym, że w Kolejach Mazowieckich tworzenie nowego rozkładu w dużej mierze polega na przepisywaniu oferty wprowadzonej przed rokiem, która, jak się okazuje, przepisywana jest tak bezzmyślnie, że korekty nanesione w międzyczasie nie są uwzględniane.

Pociągi pod politycznym nadzorem

W obliczu bezmyślności twórców oferty przewozowej wprowadzających coraz większy chaos w rozkładzie i powielających wciąż te same błędy, nadzieją na innowacje w ofercie przewozowej Kolei Mazowieckich stają się naciski zewnętrzne.

Mogą być to naciski społeczności lokalnych, domagających się



Warszawa Wschodnia. Bezpośredni pociąg do Płocka wyrusza dopiero po godz. 19.00. (Fot. KT x 3)

zapewnienia brakujących połączeń. Przez dwa lata mieszkańcy miejscowości położonych między Sochaczewem i Łowiczem, prosili Koleje Mazowieckie o uruchomienie pociągu z Warszawy do Łowicza, który odjeżdżałby ze stolicy po godz. 16.00. Zarówno w rozkładzie jazdy 2005/2006, jak i 2006/2007 od godz. 15.45 do godz. 17.25 żaden z pociągów na tej trasie nie jechał bowiem dalej niż do Sochaczewa. Prośba została spełniona dopiero wraz z wejściem rozkładu jazdy 2007/2008 – od 9 grudnia 2007 r. kursuje pociąg do Łowicza, odjeżdżający z Warszawy Śródmieście o godz. 16.31.

Znacznie szybciej niż na wnioski pasażerów Koleje Mazowieckie reagują na wnioski polityków. O ile mieszkańcy okolic Sochaczewa i Łowicza musieli domagać się uruchomienia potrzebnego im pociągu przez dwa lata, o tyle słowa marszałka województwa mazowieckiego Adama Struzika udało się ziścić po zaledwie dwóch miesiącach.

Adam Struzik 1 października 2007 r., podczas kampanii wyborczej, obiecał uruchomienie bezpośredniego pociągu łączącego Płock z Warszawą i już 9 grudnia 2007 r. taki pociąg zaczął kursować. Wyrusza z Płocka o godz. 5.58, docierając do Warszawy Śródmieście o godz. 8.50. W drogę powrotną wyrusza pociąg ten wyrusza dopiero po godz. 19.00. Z Warszawy Śródmieście odjeżdża o godz. 19.17, by do Płocka dojechać o godz. 22.14. Dość późna pora kursowania spowodowana jest tym, że miejsce na torach dla tego pociągu Warszawa – Płock było zamawiane w ostatniej chwili i nie udało się już go zmieścić na silnie obłożonej w godzinach szczytu magistrali E20.

Nowy pociąg między Płockiem a Warszawą zatrzymuje się jedynie w Gostyninie, Kutnie, Łowiczu, Sochaczewie, Teresinie Niepokalanowie, Błoniu, Warszawie Zachodniej i następnie na wszystkich przystankach podmiejskiej nitki linii średnicowej.

Zapomniany przystanek

Bezpośrednie połączenie Płocka z Warszawą to wcale nie jedyne rozszerzenie oferty Kolei Mazowieckich.

9 grudnia 2007 r. reaktywowany został ruch pociągów z Płocka do Sierpca. W efekcie wprowadzono pięć par pociągów obsługujących relację z Sierpca przez Płock do Kutna (na odcinku Płock – Kutno

pociągi Kolei Mazowieckich kursują już od 15 października 2007 r.) – ruch jest realizowany przez dwa obiegi autobusów szynowych. Nowouruchomione pociągi niestety nie realizują podstawowej potrzeby, czyli dojazdu do szkół w Płocku. Zamiast tego oferują dojazd przed godz. 8.00 zarówno do Sierpca, jak również leżącego już w województwie łódzkim Kutna.

Zaskoczeniem dla mieszkańców leżącej między Sierpcem i Płockiem miejscowości Susk było to, że pociągi mijają miejscowy przystanek bez zatrzymania. Koleje Mazowieckie nie potrafią wskazać przyczyny, dla której podjęta została decyzja o niezatrzymywaniu się pociągów w Susku. Wygląda zatem na to, że podczas tworzenia oferty po prostu o tym przystanku zapomniano.

Szybciej, ale nie częściej

Koleje Mazowieckie najwyraźniej zapomniały również o pełnym wykorzystaniu efektów remontu zrealizowanego między Warszawą a Wołominem. Co prawda, rozkład jazdy 2007/2008 wprowadził skrócone czasy przejazdu na linii Warszawa Wileńska – Tuszczy. Z Warszawy do Ząbek pociąg jedzie 6 zamiast 10 minut, do Zielonki – 9 zamiast 13 minut, a do Wołomina – 20 zamiast 26 minut. Pełna relacja z Warszawy Wileńskiej do Tuszcza pokonywana jest teraz w 40 minut, podczas gdy w poprzednim rozkładzie zabierało to 47 minut. W przeciwnym kierunku skrócenie czasu jest mniejsze – z Tuszcza do Warszawy Wileńskiej w poprzednim rozkładzie planowy czas jazdy wynosił 45 minut, a obecnie wynosi 43 minuty.

Skrócenie czasu jazdy w ogóle jednak nie zostało zdyskontowane w postaci zwiększonej liczby połączeń. A powinno! Przecież pociągi zaczęły szybciej dojeżdżać do celu. Po remoncie zsumowana dobowa oszczędność czasu przejazdu wszystkich pociągów Kolei Mazowieckich kursujących między Warszawą Wileńską i Tuszczem wyniosła 465 minut – czyli 7 godzin i 45 minut. A zatem dysponując dokładnie taką samą ilością taboru, można uruchomić więcej pociągów. Odzyskane minuty można było bowiem wykorzystać na wprowadzenie 10 par nowych pociągów Warszawa Wileńska – Wołomin. Jednak Koleje Mazowieckie w nowym rozkładzie jazdy między Warszawą Wileńską i Tuszczem uruchamiają dokładnie tyle samo pociągów, co w rozkładzie jazdy 2006/2007 – czyli 51,5 pary (oczywiście nie biorąc pod uwagę okresów, gdy obowiązywały zmiany czasowe wywołane remontem). Oznacza to, że uciążliwy remont przyniósł pasażerom Kolei Mazowieckich jedynie połowiczną korzyść w postaci skrócenia czasu jazdy, lecz już nie w postaci zwiększenia liczby połączeń.

Lepsze czasy

W Kolejach Mazowieckich nie istnieje żadna systemowa koncepcja rozwoju oferty przewozowej. Aktualnie tłumaczeniem dla wszelkich niedociągnięć w rozkładzie jazdy jest zbyt mała ilość taboru oraz remonty infrastruktury prowadzone przez PKP Polskie Linie Kolejowe.

– Mam nadzieję, że po zakończeniu remontów pozytywne zmiany zaskoczą zarówno kolejarzy, jak i podróżnych – zadeklarowała Halina Sekita, prezes zarządu Kolei Mazowieckich, na łamach miesięcznika „Moja Kolej”. Sytuacja na linii tuszczańskej, gdzie po skończonym remoncie pociągi rzeczywiście jeżdżą szybciej, ale zaoszczędzony dzięki temu czas marnują na dłuższe postoje na stacjach końcowych, pokazuje, że te deklaracje są jedynie słowami rzucanymi na wiatr. Koleje Mazowieckie biernie bowiem czekają na zakończenie remontu, a następnie wprowadzają ofertę przewozową w dawnym kształcie – z dokładnie taką samą liczbą połączeń, jak przed remontem. A jedyna pozytywna zmiana, jaką jest krótszy czas jazdy, to przecież efekt działalności innej spółki – PKP Polskie Linie Kolejowe.

Prawdopodobnie dokładnie tak samo będzie z nowym taborom. Co jakiś czas Koleje Mazowieckie zapowiadają, że oferta przewozowa będzie mogła ulec wyraźnej poprawie dopiero po wprowadzeniu do ruchu nowoczesnych zespołów trakcyjnych Flirt – ma to nastąpić już w rozpoczynającym się roku. Tyle że jak na razie wciąż nie powstała koncepcja wykorzystania nowych składów. Wiele wskazuje na to, że wejdą one do obsługi dotychczasowych obiegów realizowanych przez jednostki EN57. Wówczas nawet nie zostanie wykorzystana ich maksymalna prędkość 160 km/h.

Jak widać, w Kolejach Mazowieckich rozwiązanie zbyt wielu problemów odkłada się na lepsze czasy. Oby, gdy skończy się obecna fala remontów, a na torach wreszcie pojawią się nowoczesne pociągi, nie powstały nowe wyznaczniki „lepszych czasów”...

Karol Trammer

Funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei używali broni, mimo iż nie posiadali uprawnień do jej posiadania

STRAŻ OCHRONY KOLEI

– Praktycznie nie widuje się umundurowanych funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei, a jeżeli nawet się pojawiają, to wyraźnie unikają interwencji w sytuacjach, w których powinni interweniować. Raczej się odwracają od przypadków, gdy coś niedobrego dzieje się na dworcu – mówi prezes Najwyższej Izby Kontroli Jacek Jezierski.

Izba przez dwa lata – w 2005 i 2006 r. – prowadziła kontrole zapewnienia porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym. Właściwie wszystkie skontrolowane podmioty – m.in. PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe, PKP Polskie Linie Kolejowe, PKP Przewozy Regionalne, PKP Intercity, Koleje Mazowieckie – otrzymały negatywne oceny. Jednak dla Straży Ochrony Kolei wyniki tej kontroli okazały się druzgocące.

Straż Ochrony Zapiekaneek

Jak wynika z raportu NIK, typowym zachowaniem funkcjonariuszy SOK jest obojętne mijanie problemowych sytuacji.

„27 lipca 2006 r. w godz. 08.45 do 10.03 na stacji w Pilawie patrol SOK nie reagował na widok śpiącego na peronie pijanego mężczyzny”. „W dniu następnym na stacji Warszawa Gdańska patrol SOK nie zareagował na picie piwa na peronie przez głośno zachowujących się troje młodych ludzi”. „28 lipca 2006 r. w godz. 12.15 do 14.50 na stacji PKP w Radomiu patrol SOK nie patrolował dworca lecz przebywał stale w jednym miejscu – na balkonie nad wejściem do tunelu wiodącego na perony. Czas służby strażnicy spędzali na rozmowach, paleniu papierosów oraz konsumpcji zapiekaneek”. „18 sierpnia 2006 r. o godz. 0.40 – w głównej hali kasowej dworca PKP Warszawa Wschodnia patrol SOK i Policji spacerował się po hali nie reagując na 24 bezdomnych, pijanych, o odrażającym wyglądzie i zapachu, śpiących na miejscach do siedzenia oraz na schodach”. Konkretnie przykłady podane w raporcie NIK mówią same za siebie.

Co my możemy?

SOK kompletnie nie radzi sobie również z problemem obrzucania pociągów kamieniami. Wykrywalność sprawców jest przerażająco mała. W 2005 r. na 1693 zgłoszone przypadki obrzucenia pociągów kamieniami, Straż Ochrony Kolei zatrzymała sprawców zaledwie 44 takich zdarzeń – wykrywalność wyniosła więc 2,6%.

– Obecnie działalność SOK to głównie prewencja i profilaktyka, a nie działalność wykrywcza – tłumaczy mizerną wykrywalność Rafał Buczek, rzecznik prasowy SOK, przemilczając to, że ustawa o transporcie kolejowym jednak zapewnia sokistom prawo do przeprowadzania czynności wyjaśniających, występowania do sądu z wnioskiem o ukaranie oraz oskarżania przed sądem.

„Podstawową przyczyną nienależytego wykonywania przez SOK zadań ustawowych było jej słabe przygotowanie kadrowe” – głosi raport NIK. Jednym z podstawowych problemów jest wiek sokistów. Na 3004 funkcjonariuszy operacyjnych Straży Ochrony Kolei 1661 – czyli ponad połowa – ma więcej niż 40 lat, a aż 415 przekroczyło pięćdziesiąty rok życia.

Kontrola NIK ujawniła ponadto, że kierownictwo Straży Ochrony Kolei nierzetelnie kontrolowało spełnianie wymogów fizycznych i psychologicznych przez funkcjonariuszy powyżej pięćdziesiątki. Zaświadczenia o stanie zdrowia funkcjonariuszy operacyjnych zawierały niezgodne z obowiązującymi przepisami terminy kolejnych badań. W przypadku funkcjonariuszy powyżej 50 roku życia, badania okresowe powinny być wykonywane co rok – zaświadczenia wyznaczały ich termin na za dwa lata. Mimo to zazwyczaj dokumenty te były bezkrytycznie przyjmowane przez przełożonych.

Krycie czarnych owiec

Niezwykle słaba skuteczność Straży Ochrony Kolei może wynikać również z tego, że komendanci, zamiast rygorystycznie rozliczać

podległych funkcjonariuszy, chętniej kryją ich przed zarzutami padającymi z zewnątrz.

Gdy redakcja „Z Biegiem Szyn” próbowała wyjaśnić dlaczego w nocy z 24 na 25 maja 2007 r. dwuosobowy patrol SOK nie zareagował na łamanie zakazu palenia papierosów na dworcu Warszawa Wileńska, napotkała na niezwykły opór – nie tylko ze strony szeregowych funkcjonariuszy, ale również ze strony ich przełożonych. Bierni funkcjonariusze, gdy zostali poproszeni o wyjaśnienie, dlaczego nie reagowali na łamanie przepisów, odpowiedzieli, że nic nie widzieli. Gdy poproszono ich o podanie numerów służbowych, pod nosem rzucili jedynie „Nie ma takiej potrzeby!” i szybkim krokiem się oddalili.

Poinformowany o zdarzeniu komendant główny Straży Ochrony Kolei Józef Hałyk sprawę przekazał do Komendy Regionalnej SOK w Warszawie. „Jak wynika ze złożonych wyjaśnień i dokumentów służbowych, postępowanie funkcjonariuszy SOK było celowe i zasadne. Funkcjonariusze faktycznie mogli nie widzieć osób palących papierosów w niedozwolonym miejscu” – oświadczył Włodzimierz Szewczyk, zastępca komendanta warszawskiego regionu SOK. Utrzymywał on również, że funkcjonariusze SOK w powyższej sytuacji nie mieli obowiązku się przedstawić. Dokładnie taką samą opinię przedstawił Mariusz Czapski, komendant regionu SOK w Warszawie, powoławszy się na wewnętrzne przepisy.

Nielegalne posiadanie broni

Straż Ochrony Kolei nie tylko ma problemy ze skutecznym egzekwowaniem prawa, ale również sama nie działa zgodnie z prawem. Kontrola NIK ujawniła bowiem, że ponad 95% funkcjonariuszy operacyjnych SOK nie posiadało wydawanych przez Policję dopuszczeń do wykonywania zadań z użyciem broni palnej – mimo to nie tylko posiadali broń, ale również jej używali.

Na 3046 funkcjonariuszy operacyjnych tylko 144 (wszyscy z Komendy Regionalnej we Wrocławiu) posiadało dopuszczenie do pełnienia służby z bronią palną. Jak podaje raport NIK, w okresie od początku 2004 r. do końca pierwszego półrocza 2006 r. sokiści pięciokrotnie użyli broni, chociaż nie posiadali uprawnień do jej posiadania i używania.

SOK do likwidacji?

Raport NIK przede wszystkim ujawnił tajemnicę poliszynela. Każdy pasażer nieraz przecież widział, jak funkcjonariusze SOK mitręzyli całą służbę na pogaduszkach z kierownikiem pociągu w przedziale służbowym, jak szerokim łukiem omijali agresywnych podróżnych, jak leniwie snuli się po dworcach nie zwracając uwagi na natarczywych żebraków atakujących pasażerów.

Najwyższa Izba Kontroli ponadto ukazała zapaść prawną i organizacyjną Straży Ochrony Kolei. Komenda główna i komendy regionalne niezgodnie z przepisami kontrolowały stan zdrowia sokistów. Zupełnie nie przejmowano się też ustawową procedurą dopuszczania funkcjonariuszy do pełnienia służby z bronią palną.

Nieczęsto się zdarza, by po przeprowadzonej kontroli Najwyższa Izba Kontroli proponowała likwidację jakiegoś podmiotu. Tak właśnie się stało w przypadku Straży Ochrony Kolei. „NIK dostrzega potrzebę rozważenia likwidacji Straży Ochrony Kolei” – głosi wniosek pokontrolny.

Przedstawiciele SOK proponują, aby dla poprawy sytuacji rozszerzyć ich uprawnienia: – Najprostszym rozwiązaniem, które w zdecydowany sposób poprawi stan bezpieczeństwa na obszarach kolejowych, jest przekształcenie obecnej Straży Ochrony Kolei w państwową formację, Straż Kolejową, o szerszych niż obecnie uprawnieniach – uważa Rafał Buczek, rzecznik prasowy SOK.

Karol Trammer



Sposób, w jaki został zbudowany peron na stacji Włoszczowa Północ, pokazuje, że osoby podejmujące decyzje o takich inwestycjach nie chcą korzystać z doświadczeń innych krajów

Co z tą Włoszczową?

W notatce „TGV Est a la Włoszczowa” („Z Biegami Szyn” nr 32, wrzesień-październik 2007) można było przeczytać, że peron na stacji Włoszczowa Północ został zbudowany „we francuskim stylu”.

Francuski styl?

Rzeczywiście, na liniach dużych prędkości we Francji stacje coraz częściej lokalizowane są nie tylko w największych aglomeracjach, ale także na obszarach znacznie słabiej zurbanizowanych – w pobliżu kilkunastotysięcznych miast.

Nieodłącznym elementem takich stacji jest jednak specjalnie zbudowana infrastruktura drogowa – parkingi i drogi dojazdowe. Co więcej, lokalizacja stacji umożliwia bardzo wygodny dojazd z miejscowości położonych w promieniu nawet kilkudziesięciu kilometrów. Drogi prowadzące do takich stacji zazwyczaj omijają tereny zabudowane, dlatego często na lokalizację wybierane są „pola” między miejscowościami. W pobliżu francuskich stacji przeważnie przebiegają autostrady lub drogi szybkiego ruchu, połączone wygodnymi zjazdami na parking przy stacji kolejowej. Dla przykładu nazwana od całego regionu stacja Haute Picardie znajduje się przy skrzyżowaniu autostrad – nic więc dziwnego że klienci dojeżdżają do zatrzymujących się tam pociągów TGV z odległości kilkudziesięciu kilometrów.

Stacje budowane na francuskich liniach dużych prędkości z zasady nie ograniczają przepustowości na linii – nawet jeśli nie jest wykorzystywana projektowana docelowa przepustowość. Warto w tym miejscu wspomnieć, że w krajach azjatyckich, w czasie kiedy jeden pociąg ma postój na takiej stacji pośredniej, często jest wyprzedzany przez inny pociąg, który akurat na niej się nie zatrzymuje.

Kolejnym charakterystycznym elementem francuskich stacji jest odpowiednia oferta przewozowa, umożliwiająca przede wszystkim dojazdy do pracy w dużych aglomeracjach i załatwienie tam spraw w ciągu jednego dnia.

Bez porównania

O porównaniu infrastruktury drogowej wokół najsłynniejszej polskiej stacji do infrastruktury w pobliżu jakiegokolwiek rzekomo podobnej stacji we Francji chyba nie ma co się rozpisywać. Podobnie o ofercie przewozowej. Ponadto we Włoszczowie zbudowany został tylko jeden peron, co przy jeździe z północy na południe wymaga dwukrotnego kolizyjnego przejazdu przez tor w odwrotnym kierunku i w efekcie ogranicza przepustowość Centralnej Magistrali Kolejowej.

Jeśli chodzi o potencjalne skomunikowanie stacji Włoszczowa Północ z okolicą, to z tym akurat nie jest najgorzej. We Włoszczowie zbiegają się bowiem drogi wojewódzkie z pięciu kierunków. Jednak stacja kolejowa, choć zlokalizowana jest na przedmieściu Włoszczowy, to dojazd do niej samochodem z większości kierunków wymaga przejechania przez centrum tego miasta.

Warto dodać, że podobne stacje znajdziemy w Azji. Nie zawsze leżą one na terenach wiejskich, lecz poza metropoliami oraz na ich przedmieściach – zawsze jednak w otoczeniu tych stacji powstała rozwinięta infrastruktura drogowa. W podobny sposób do korzystania z szybkich połączeń zachęca się też Amerykanów. Na trasie ekspresów Acela pod Bostonem zlokalizowano stację nazwaną numerem autostrady. W 2004 r. do porannych pociągów jadących w kierunku Nowego Jorku znacznie więcej pasażerów wsiadało na tej stacji niż w samym Bostonie...

Przesiadka we Włoszczowie

W zapewnieniu skomunikowania stacji Włoszczowa Północ z okolicznymi miastami w ogóle nie wykorzystano linii kolejowej Kielce – Częstochowa, biegnącej prostopadle do Centralnej

Magistrali Kolejowej. A przecież możliwość uruchomienia pociągów dowożących pasażerów do Włoszczowy Północ z miejscowości leżących wzdłuż linii Kielce – Częstochowa to dodatkowy atut tej najsłynniejszej polskiej stacji. Należy pamiętać o tym, że brak jest łącznicy umożliwiającej wjazd na stację Włoszczowa Północ z kierunku Kielce – jednak przy dobrej organizacji zmiany kierunku w Czarnycy brak tego połączenia torowego nie byłby dużym problemem. Większym problemem przy zapewnianiu atrakcyjnych skomunikowań wydaje się brak dodatkowej krawędzi peronowej na stacji Włoszczowa Północ. Co prawda da się skomunikować pociągi, mając do dyspozycji tylko jedną krawędź, ale jest to rozwiązanie mało elastyczne, ponieważ w przypadku opóźnienia jednego z pociągów drugi musi oczekiwać przed semaforem wjazdowym i tym samym blokuje się szlak. Poza tym możliwe jest tylko skomunikowanie jednokierunkowe tzn. pasażerowie z pociągu A mogą przesiąść się do pociągu B, ale już w drugą stronę nie jest to możliwe.

11 godzin bez pociągu

Aktualnie największym problemem Włoszczowy Północ jest oferta przewozowa. Co prawda, od 9 grudnia 2007 r. zwiększyła się liczba pociągów zatrzymujących się we Włoszczowie Północ. Do ekspresu „Ernest Malinowski” i pociągu Tanie Linie Kolejowe „Augustyn Kordecki” dołączył kursujący w weekendy pociąg TLK „Pojezierze” z Olsztyna do Gliwic oraz nocny pociąg pospieszny „Narcis”, który

WISŁA GŁĘBCE	5.48 EC R II, 11.43 EC RI,
WŁADYSŁAWOWO	7.58 Ex R I 50, 8.31 I 90
WŁOSZCZOWA PŁN.	1.04 TLK R I, IV 45, 1.
WROCLAW GŁ.	5.53 Ex RI, 16.18 TLK

Dużym problemem Włoszczowy jest oferta przewozowa. (Fot. KT)

w ferie, wakacje i długie weekendy łączy Poznań, Łódź, Kraków i Zakopane. Ponadto od wejścia w życie rozkładu jazdy 2007/2008 kursującą dwa razy na tydzień w rachitycznej relacji z Kuluszek do Krakowa „Pilicę” zastąpił „Reymont” codziennie łączący Łódź z Krakowem. Wszystkie te pociągi mają postój we Włoszczowie albo rano, albo wieczorem, albo w środku nocy. A od godz. 8.53 do 20.09, czyli przez ponad 11 godzin w ciągu dnia, na stacji Włoszczowa Północ nie zatrzymuje się ani jeden z wielu przejeżdżających tamtędy pociągów. Co więcej, rozkłady jazdy pociągów obsługujących Włoszczowę Północ są tak ułożone, że nie ma możliwości pojechania nimi do oddalonej o 100 km aglomeracji katowickiej i wrócenia tego samego dnia. Podobny problem ma miejsce, jeśli chodzi o jednodniowy wyjazd do Łodzi.

Jakoś to będzie, byle by było, że coś się zrobiło

Można oczywiście znaleźć podobieństwa najsłynniejszej polskiej stacji do stacji na francuskich liniach dużych prędkości, ale decyzja o powstaniu peronu we Włoszczowie raczej nie jest adaptacją francuskich rozwiązań do polskich warunków. Sposób, w jaki został zbudowany peron na stacji Włoszczowa Północ, pokazuje że osoby podejmujące decyzje o takich inwestycjach nie chcą, bądź nie potrafią korzystać z doświadczeń innych krajów. Przyjęte rozwiązania uzasadnia się argumentami, które można sprowadzić do zasady „jakoś to będzie, byle by było, że coś się zrobiło”. Niestety, ta wątpliwej jakości zasada nie dotyczy tylko peronu we Włoszczowie, ale także wielu innych inwestycji i decyzji związanych z transportem kolejowym w Polsce.

Adam Bugaj

forum

z biegiem szyn

Ludzie wolą tłoczyć się w Szybkiej Kolei Miejskiej

Koleje Mazowieckie szumnie zapowiadały rozszerzenie zasięgu wspólnego biletu o podwarszawskie miejscowości. Pierwszym miał być odcinek Sulejówek Miłosna – Pruszków. Najpierw wspólny bilet miał być wprowadzony w czerwcu, potem termin przesunięto na wrzesień, a później na nowy rok. Wychodzi jednak na to, że wspólnego biletu w ogóle nie będzie. Koleje Mazowieckie wytłumaczyły się tym, że pociągi nie pomieszczą pasażerów, którzy przesiadają się z samochodów. Tyle że na moim odcinku ci co mieli się przesiadnąć z samochodu już dawno zrobili to wybierając Szybką Kolej Miejską.

Ludzie wolą wydać 30 złotych mniej i tłoczyć się w zapchanej do granic możliwości SKM, podczas gdy do pociągu Kolei Mazowieckich w Sulejówku i Sulejówku Miłosnej wsiada najwyżej kilkanaście osób. SKM nic nie może na razie zrobić. Jeden podwójny obieg niczego nie zmienia. Zresztą i tak nie jeździ codziennie ze względu na awaryjność jednostek 14WE. Z tego co wiem, to Zarząd Transportu Miejskiego jest gotowy, aby rozszerzyć zasięg wspólnego biletu, ale Koleje Mazowieckie podchodzą do tego z niechęcią.

Przemysław Kulma, Sulejówek

Na kolei 700 milionów w tę czy w tamtą nie robi różnicy

29 listopada 2007 r. „Gazeta Wyborcza” i „Puls Biznesu” opublikowały artykuły o spodziewanym niewielkim zysku na koniec roku w spółce PKP Przewozy Regionalne. Obie gazety, prawdopodobnie za rzecznikiem prasowym spółki, podały wyniki netto z poprzednich lat. Miały to być straty w wysokości:

Rok	Wynik netto PKP PR
2004	- 763,4 mln zł
2005	- 647,2 mln zł
2006	- 202,5 mln zł

Sęk w tym, że tylko kwota dla roku 2005 zgadza się z danymi podanymi w odpowiednich raportach rocznych przewoźnika, dostępnych publicznie na jego stronach internetowych. Według tych raportów strata netto w roku 2006 była nieco niższa niż podano (-142,5 mln zł), natomiast w roku 2004 zupełnie minimalna (jedynie - 0,9 mln zł).

Wielokrotne zawyżenie straty z 2004 roku miało najprawdopodobniej na celu stworzenie tezy o stałej poprawie wyniku finansowego spółki.

Dużo lepiej jednak oceniać spółkę po wyniku na sprzedaży (czyli bez uwzględnienia rozmaitych dotacji). Według raportów rocznych wynosił on:

Rok	Wynik na sprzedaży
2003	- 1 444 mln zł
2004	- 1 163 mln zł
2005	- 973 mln zł
2006	- 915 mln zł

Z powyższego zestawienia widać, że chociaż strata na sprzedaży była z roku na rok nieco niższa, to jednak o poprawie wyniku finansowego netto w największym stopniu decydują coraz wyższe dotacje państwa i samorządów.

Centrum Zrównoważonego Transportu

FULARZ • pozdrowienia z wolnego rynku

Tylem do miasta

Dziś postanowiłem dla potrzeb felietonu przejechać się koleją w relacji miejskiej w Warszawie. Wyposażony w bilet Zarządu Transportu Miejskiego oraz stosowny dokument uprawniający do zniżki – legitymację doktoranta, udałem się w podróż upaakanymi nieudolnym graffiti korytarzami dworca Warszawa Powiśle mijając resztki zdartego ze ściany rozkładu jazdy. Skandal, że nikt nie pomyślał by przy okazji niedawnego remontu tej stacji powierzchnię tuneli pokryć np. zmywalną glazurą, tak jak to ma miejsce w innych krajach, o monitoringu tuneli już nie wspominam. Mimo remontu, ów dworzec, wszak położony jakieś 300 metrów od ruchliwego Nowego Świata, to wciąż zabytek komunizmu. Miast być rodzajem centrum handlowego, jak duże dworce w miastach Zachodu, jest dworcem peryferyjnym. Tam taki dworzec byłby pełen kilkuset podróżnych oczekujących na swoje pociągi po niedzielnej wizycie w centrum miasta, lecz tu oczekujących pasażerów było ledwie kilku.

Jedną z przyczyn niepopularności kolei w relacjach miejskich jest zbyt niska częstotliwość kursowania, co powoduje że czas przejazdu zsumowany ze średnią długością oczekiwania czyni kolej niekonkurencyjną wobec innych środków transportu. Jak się okazuje, nawet na trasie średnicowej częstotliwość jest nieatrakcyjna. Dziwne, że nawet w Polsce trójmiejska SKM kursuje częściej. Dopiero po 8-10 minutach oczekiwania nadejść długo wyczekiwany pojazd. Było to, ogólnie ujmując, pomalowane z wierzchu PKP. Jakość podróży była ta sama co za czasów komunizmu, plus ciemne wnętrza, malutkie okna. Natychmiast po zajęciu miejsca w niemal pustym zdezelowanym pociągu pojawił się „kanar”, prosząc o bilet. Widząc mój, zakwestionował wysokość ulgi. Poinformował mnie, iż jako doktorantowi przysługiwała mi 48%, zaś sprzedano mi bilet z ulgą 50%. Mogłem się jedynie rozeźmiać z tak absurdalnych przepisów, lecz „kanar”, był nieczuły na uwagi że chodzi o kilka groszy różnicy i bynajmniej nie miałem zamiaru nikogo oszukać. Wystawił mi 120-złotowy mandat, traktując mnie jak kolejnego „jelenia”. Zapewne „kanarzy” mają spory zarobek z pasażerów zagubionych w surrealistycznym systemie taryfowym. Próbowałem go zostawić i wyrwać mu legitymację z ręki, ale trzyma ją dość mocno.

Warszawa, mając gęstą sieć linii, mogłaby mieć normalną kolejkę miejską, tak jak Trójmiasto czy aglomeracje Europy. Niestety, dziś ma skansen PRL-owskiego kolejnictwa, podobny jak osiem lat temu, gdy jechałem tu ostatni raz. To nie tkanka miejska odwróciła się od kolei, to kolej odwróciła się od miasta.

Adam Fularz



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 współpracownik: 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. 1000i, **Tu przeczytasz dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 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.