

Usamorządowienie donikąd

• Konkurs na Celińskiego

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

MARZEC - KWIECIEŃ 2008

Nr 2 (35)

TGV PO POLSKU

Czy w Polsce potrzebne są
KOLEJE DUŻYCH PRĘDKOŚCI?

KADRY

Konkurs na Celińskiego



Spokojni o swoje stanowiska: prezes PKP S.A. Andrzej Wach i Krzysztof Celiński, prezes PKP PLK (na zdjęciu z prawej).

28 stycznia rada nadzorcza spółki PKP Polskie Linie Kolejowe ogłosiła wszczęcie postępowania kwalifikacyjnego na prezesa oraz trzech członków z siedmioosobowego zarządu spółki – odpowiedzialnych za technikę, sprzedaż oraz projekty unijne.

Początkowo otwarcie złożonych ofert miało nastąpić 13 lutego, a 26 i 27 lutego miały zostać przeprowadzone rozmowy kwalifikacyjne z kandydatami. Termin otwarcia ofert został jednak przesunięty o miesiąc – do 12 marca. Dopiero 26 i 27 marca kandydaci zaprezentują się przed radą nadzorczą.

Nie jest jasne, z czego wynikają powyższe opóźnienia, szczególnie, że od dłuższego czasu wiadomo już nawet, kim są murowani zwycięzcy konkursu. Pewność wygranej ma aktualny prezes spółki PKP Polskie Linie Kolejowe Krzysztof Celiński wraz ze swoimi obecnymi współpracownikami z zarządu. Poinformował o tym sam Juliusz Engelhardt, wiceminister infrastruktury odpowiedzialny za kolej. 1 lutego w rozmowie z „Dziennikiem” Engelhardt stwierdził: – *Spokojni o swój fotel mogą być więc prezesi PKP S.A. i PKP PLK S.A. Ci dwaj prezesi zostają ze swoimi ekipami.*

Jak widać, Ministerstwo Infrastruktury postanowiło nie ukrywać, że ogłaszane konkursy do zarządów państwowych spółek są fikcją. Wiceminister Engelhardt nie pozostawił złudzeń: konkurs na prezesa może wygrać każdy – pod warunkiem, że nazywa się... Krzysztof Celiński. (KT)

Prezes (a)polityczny

KRYSZTOF CELIŃSKI jest prezesem spółki PKP Polskie Linie Kolejowe od grudnia 2005 r. Na stanowisko to został powołany wkrótce po wyborach parlamentarnych wygranych przez Prawo i Sprawiedliwość. Zaufanie tej partii Celiński zdobył w czasie prezydentury Lecha Kaczyńskiego w stolicy jako prezes Metra Warszawskiego – był nim w latach 2003-2005. Pozycji Celińskiego nie pogorszyło to, że za jego czasów trasa metra została wydłużona zaledwie o jedną stację.

Deklaracje składane obecnie przez przedstawicieli rządu Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego, że Krzysztof Celiński może być spokojny o swój fotel, pokazują, że Celiński potrafi odnaleźć się w każdej sytuacji politycznej.

Jasno potwierdza to przebieg jego kariery w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej, gdzie przez sześć lat – od 1992 do 1998 r. – Celiński szefował departamentowi kolejnictwa. Pełnił tę funkcję nieprzerwanie podczas kadencji czterech ministrów z zupełnie skrajnych stronnictw politycznych – od prawicy przez Unię Wolności po Sojusz Lewicy Demokratycznej.

W 1999 r. podczas kadencji ministra transportu Tadeusza Syryjczyka, wówczas wiceprzewodniczącego Unii Wolności, Krzysztof Celiński został prezesem PKP. Pełniąc tę funkcję, zasłynął przede wszystkim tym, że jednego dnia – 3 kwietnia 2000 r. – zlikwidował przewozy pasażerskie na 1028 kilometrach linii kolejowych. Istotne znaczenie dla dalszej kariery Celińskiego miało to, że w 2001 r. na pół roku do zarządu PKP S.A. trafił zaufany współpracownik Lecha Kaczyńskiego Sławomir Skrzypek. To zapewne właśnie znajomość ze Skrzypkiem (który później – od 2002 do 2005 r. – był wiceprezydentem stolicy, a obecnie jest szefem Narodowego Banku Polskiego) miała decydujący wpływ na późniejsze powołanie Celińskiego na szefa Metra Warszawskiego.

W 2005 r. po zwycięstwie PiS w wyborach parlamentarnych stołeczne kadry masowo kierowano do rządu i państwowych spółek – tym sposobem Celiński trafił na obecnie zajmowane stanowisko prezesa spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

INTEGRACJA TARYFOWA

Co ze wspólnym biletem?

Od 7 stycznia 2008 r. po Warszawie można poruszać się pociągami Kolei Mazowieckich oraz Warszawskiej Kolei Dojazdowej już nie tylko z dobowymi, 30- i 90-dniowymi biletami Zarządu Transportu Miejskiego, ale również z pośrednimi biletami trzydniowymi i tygodniowymi. Dzięki tej decyzji wreszcie zlikwidowany został chaos taryfowy i tym samym przestało dochodzić do nieporozumień między kontrolerami i pasażerami, którzy często byli przekonani, że w pociągach bez wyjątku ważne są wszystkie bilety ZTM począwszy od dobowego, a na 90-dniowym skończywszy.

Styczeniowe rozszerzenie wspólnego biletu to kolejny krok w rozwoju integracji taryfowej między koleją i transportem miejskim w stolicy. Trudno jednak ukryć, że wciąż są to małe kroki – pasażerowie przede wszystkim nie mogą się doczekać rozszerzenia zasięgu wspólnego biletu na całą aglomerację warszawską. Prześledźmy tę coraz dłuższą historię wspólnego biletu w Warszawie. (KT)

31 października 2006: Kazimierz Marcinkiewicz, pełniący funkcję prezydenta Warszawy i zarazem kandydat na to stanowisko, zapowiada, że od 1 stycznia zostanie przywrócony wspólny bilet na kolej i komunikację miejską w Warszawie.

28 grudnia 2006: Prezydent Warszawy Hanna Gronkiewicz-Waltz, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego Leszek Ruta, prezes Kolei Mazowieckich Halina Sekita oraz członek zarządu województwa mazowieckiego Piotr Szpendalowicz w pociągu na stacji Warszawa Gdańska podpisują porozumienie o wprowadzeniu na terenie Warszawy wspólnego biletu.

1 stycznia 2007: Po ponad trzech latach do stolicy powraca wspólny bilet – posiadacze biletów 30- i 90-dniowych ZTM znów bez żadnych dopłat i dodatkowych formalności mogą w granicach Warszawy podróżować koleją.

16 czerwca 2007: Integracja taryfowa – oprócz 30- i 90-dniowych kart miejskich – obejmuje także bilety dobowe. Równocześnie strefa wspólnego biletu zostaje rozszerzona o dwa podwarszawskie przystanki kolejowe: w Opaczy (na linii WKD) oraz w Żąbkach. Taryfowo są one traktowane jako leżące w strefie miejskiej.

19 grudnia 2007: Halina Sekita, prezes Kolei Mazowieckich, podczas konferencji prasowej wypowiada słowa: – *Najpierw niech skończą się remonty, potem możemy myśleć o nowych pasażerach.* W ten sposób Sekita argumentuje, że przy aktualnych problemach spółki po rozszerzeniu zasięgu wspólnego biletu o podwarszawskie linie kolejowe, przyciągnięci pasażerowie i tak nie zmieściliby się do pociągów.

7 stycznia 2008: Do listy biletów ZTM uznawanych w pociągach Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej dołączają bilety trzydniowe i tygodniowe. Bilety ZTM nadal jednak pozostają ważne wyłącznie w granicach Warszawy (oraz w Żąbkach i Opaczy).

→ **Kiedy wspólny bilet obejmie swoim zasięgiem całą aglomerację warszawską?**

LESZEK RUTA, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego: – *ZTM ma na ten cel zabezpieczone środki w tegorocznym budżecie. Czekamy na decyzję naszych partnerów – samorządów gmin podwarszawskich i Kolei Mazowieckich.*

GRZEGORZ KUCIŃSKI, członek zarządu Kolei Mazowieckich: – *Nie umiem sprecyzować daty rozszerzenia wspólnego biletu na gminy podwarszawskie. Prowadzimy rozmowy w tym zakresie.*

ZWIĄZKI ZAWODOWE

Związek jeden czy związków pięć?

Podczas negocjacji płacowych w Grupie PKP najgłośniejszą stroną rokowań stała się Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych (KKZZ), która domaga się największej podwyżki kolejarskich pensji. Konfederacja żąda wzrostu uposażenia zasadniczego o 550 zł, co zdaniem władz PKP S.A. oznacza aż 1000-złotowy wzrost całego wynagrodzenia. Co więcej, KKZZ ogłosiła, że – w przypadku fiaska w negocjacjach – 6 marca przeprowadzi dwugodzinny strajk ostrzegawczy na całej sieci PKP. Wówczas Michał Wrzosek, rzecznik prasowy PKP S.A., przesłał komunikat do mediów, w którym poinformował, że tylko jeden związek zawodowy w Grupie PKP deklaruje podjęcie strajku.

Związkowcy z KKZZ natychmiast zarzucili rzecznikowi PKP S.A. kłamstwo. Na łamach „Głosu Maszynisty” padło stwierdzenie, że dane o tym, iż przystąpienie do strajku deklarowane jest przez tylko jeden związek zawodowy, są „perfidną manipulacją” i „stekiem bzdur”.

Działacze KKZZ przypominają, że ich organizację tworzy już pięć związków zawodowych. Związkowcy z KKZZ twierdzą, że przedstawianie przez władze PKP S.A. ich organizacji jako tylko jednego związku zawodowego ma na celu zmniejszenie jej znaczenia w oczach opinii publicznej i pokazanie, że stawiane żądania płacowe są nierealne. Jaka jest prawdziwa siła konfederacji? (KT)

Niebezpieczne związki?

KONFEDERACJA KOLEJOWYCH ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH skupia pięć organizacji: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce, Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP, Związek Zawodowy Drużyn Konduktorskich w RP, Związek Zawodowy Dyspozytorów PKP oraz Związek Zawodowy Kolejarzy w Przemysłu.

Koncepcja utworzenia KKZZ powstała w czerwcu 2006 r. Pierwsze walne zgromadzenie delegatów konfederacji odbyło się na przełomie lutego i marca 2007 r. – KKZZ działa więc od roku. W organizacji początkowo zrzeszyły się trzy związki: maszynistów, dyżurnych ruchu i drużyn konduktorskich. Z czasem do konfederacji przystąpiły kolejne dwie organizacje: związek dyspozytorów oraz przemyski związek kolejarzy. W sumie związki zawodowe uczestniczące w KKZZ liczą nieco ponad 20 tysięcy członków – czyli około 16% pracowników Grupy PKP. Działacze konfederacji często jednak przypominają, że ich organizacja skupia przede wszystkim tych pracowników, którzy mają bezpośredni wpływ na ruch pociągów. Albo jego brak.

OFERTA PRZEWOZOWA

Koleje Mazowieckie poprawiły rozkład jazdy

W poprzednim numerze w tekście „Rozkład rozkładu cyklicznego” zwróciliśmy uwagę na szereg niedociągnięć w ofercie przewozowej Kolei Mazowieckich 2007/2008, która weszła w życie 9 grudnia 2007 r. Część z naszych uwag została uwzględniona we wprowadzonej 1 lutego 2008 r. korekcie rozkładu jazdy. (KT)

„Z Biegiem Szyn”: 1 sierpnia 2007 r. wprowadzona została korekta do rozkładu jazdy, która wydłużając trasę pary pociągów Warszawa – Ciechanów – Warszawa, stworzyła pociąg wygodnie dowożący uczniów z Mławy do Ciechanowa na godz. 7.36. 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. Znow między godz. 6.35 a 9.38 do Ciechanowa nie przyjeżdża żaden pociąg Kolei Mazowieckich z kierunku Mławy.

➔ Zmiana od 1 lutego 2008: Pociąg 5126 kursujący dotychczas tylko z Ciechanowa do Warszawy Woli od 1 lutego kursuje na wydłużonej trasie Iłowo – Mława – Ciechanów – Warszawa Wola. W Ciechanowie pociąg ten zatrzymuje się o godz. 7.39, dzięki czemu znow zapewniony jest dojazd z kierunku Mławy do ciechanowskich szkół.

„Z Biegiem Szyn”: 9 grudnia 2007 r. reaktywowany został ruch pociągów z Płocka do Sierpca. Zaskoczeniem dla mieszkańców leżącej między Sierpcem a Płockiem miejscowości Susk było to, że pociągi mijają miejscowy przystanek bez zatrzymania. Koleje Mazowieckie nie potrafią podać przyczyny, dla której podjęta została decyzja o niezatrzymywaniu się pociągów w Susku.

➔ Zmiana od 1 lutego 2008: Wszystkie pociągi relacji Sierpc – Płock – Kutno od 1 lutego zatrzymują się na przystanku Susk.

• PUNKT WIDZENIA**„Dopóki nie pojawią się chęci ze strony PKP, ciężarówki nie wjadą na tory”**

Kiedy TIR-y wjadą na tory? Jak realne są dziś szanse wprowadzenia w Polsce systemu przewozu ciężarówek pociągami?



Komentuje KONRAD MALEC,

Instytut Spraw Obywatelskich - Inicjatywa „Tiry na tory”:

To pytanie, na które ciężko odpowiedzieć osobie, która zajmuje się przede wszystkim krzewieniem idei i lobbowaniem na jej rzecz. Największą szansę na taki krok mieliśmy w ubiegłym roku, kiedy rząd przeznaczył na ten cel 50 mln złotych. Niestety PKP nie było w stanie wykorzystać pieniędzy na uruchomienie pierwszej w Polsce „przeprawy” kolejowej dla ciężarówek na trasie Rzepin – Suwałki. Widząc niemożność, czy też niechęć PKP, rząd postanowił przesunąć pieniądze na zbieżny cel czyli transport z Gdyni do krajów południowej Europy samych nacpez. Pomimo wyznaczonych terminów otwarcia z nie do końca jasnych przyczyn dość nagle PKP wycofało się i z tego pomysłu. Oznacza to, iż ciężarówki nie „wjadą” na tory, dopóki nie pojawią się chęci ze strony samej PKP. Sytuacja ta dziwi, gdyż są prywatni przedsiębiorcy, którzy chcą świadczyć tego typu usługi, tymczasem największy w Polsce przewoźnik nie zamierza realizować programu, którego jest potencjalnie największym beneficjentem.

Na dzień dzisiejszy nie widzę szans na taki transport, głównie ze względu na brak odpowiednich przepisów i rozwiązań gospodarczych. By zmienić tę sytuację należałoby obciążyć spedytorów pełnymi kosztami zewnętrznymi prowadzonej działalności (w Polsce są one najniższe w Europie), oraz obniżyć koszty dostępu do infrastruktury kolejowej (w Polsce są one jednymi z najwyższych na kontynencie). Ponadto należałoby wprowadzić przepisy nakazujące przewóz ciężarówek tranzytowych przez Polskę na wagonach kolejowych, podobnie jak to uczynili Szwajcarzy.

• GŁOSY

„Coraz mniej jest osób, które chcą pracować na kolei z sentymentu lub z powodu tradycji rodzinnych”

Henryk Sikora, wiceprzewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność”, w „Wolnej Drodze”

„Jeszcze nie słyszałem, aby któryś z wykonawców pracował w sposób idealny, wykorzystując całe swoje moce”

Jacek Nowak, dyrektor Oddziału Regionalnego PKP PLK w Warszawie, w „Kurierze PKP” o modernizacjach infrastruktury

„Na nowych liniach bardzo często spotykaliśmy się z opinią, że małe potoki pasażerów wynikają z tego, że rozkład jazdy nie jest dostosowany do ich potrzeb”

Donata Nowakowska, rzecznik prasowy Kolei Mazowieckich, w „Gazecie Wyborczej Płock”

NIK: Brak przejrzystości finansowej w Kolejach Mazowieckich

Usamorządowienie donikąd

Trwa batalia o usamorządowienie kolei, czyli przekazanie należących obecnie do PKP S.A. udziałów w spółce PKP Przewozy Regionalne samorządom województw. Cała reforma w rzeczywistości jest planem mającym na celu zagwarantowanie monopolistycznej pozycji tego przewoźnika. Plan ten został ujawniony przez prezesa PKP S.A. Andrzeja Wacha w rozmowie ze związkową „Wolną Drogą”: – *Najlepszym sposobem na zabezpieczenie interesów spółki PKP Przewozy Regionalne i jej pracowników jest zaangażowanie samorządów w jej rozwój. Nie ma lepszego na to sposobu niż uczynienie samorządów współwłaścicielami. Czy łatwiej będzie realizować takie usługi i dostawać za to pieniądze spółce, która należy do samorządu, czy takiej, która nie ma z nim nic wspólnego?*

Lepiej, czyli tak samo

Oczywiście samorządy wojewódzkie do usamorządowienia przekonywane są innymi argumentami. Jedną z rzekomych zalet uczynienia samorządów właścicielami spółki PKP Przewozy Regionalne ma być możliwość lepszego kontrolowania finansów przewoźnika.



Koleje Mazowieckie prowadziły kreatywną księgowość. (Fot. KT)

W marcu 2007 r. na konwencji marszałków województw w Gnieźnie Mirosław Chaberek, ówczesny wiceminister transportu i jeden z twórców koncepcji usamorządowienia, wśród zalet tej reformy wymienił uzyskanie przez samorządy możliwości skutecznej kontroli kosztów funkcjonowania kolei regionalnych. Wiceminister Bogusław Kowalski (w chwili utworzenia Kolei Mazowieckich wicemarszałek województwa mazowieckiego) dodał, że koncepcja usamorządowienia spółki PKP Przewozy Regionalne opiera się na wprowadzonym z dobrym skutkiem modelu Kolei Mazowieckich.

Tylko czy aby na pewno z dobrym? Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła w szesnastu województwach kontrolę organizowania i finansowania kolejowych przewozów pasażerskich w latach 2004-2006. NIK negatywnie oceniła działalność samorządów, gdyż nie wiedzą one jak wykorzystywane są ich środki przyznawane w ramach dotacji na kolejowe przewozy regionalne. Samorządy nie stosują właściwie żadnych systemów kontroli i oceny przewoźników. Według raportu NIK na 1,5 miliarda złotych przeznaczonych na dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych w latach 2004-2006 aż 506 milionów złotych zostało wydanych w sposób nieprawidłowy. Wbrew zapewnieniom Bogusława Kowalskiego z konwentu marszałków województw, wyniki kontroli nie pozwalają stwierdzić, że sytuacja w województwie mazowieckim jest istotnie lepsza niż w innych regionach.

Zysk, czyli strata

Jak informuje Najwyższa Izba Kontroli, Koleje Mazowieckie dostarczały do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego sprawozdania, które różniły się od dokumentacji źródłowej na temat wykonanej pracy eksploatacyjnej. W sprawozdaniu za 2005 r. przewoźnik wykazał wyższe wykonanie przewozów niż w rzeczywistości. Podobnie Warszawska Kolej

Dojazdowa, której w sprawozdaniach dla urzędu marszałkowskiego zdarzało się „zapomnieć” o opóźnionych i odwołanych pociągach.

Koleje Mazowieckie nie prowadziły również wymaganej prawem dokładnej ewidencji, które pociągi są deficytowe, a które finansują się same. Taka ewidencja powinna stanowić podstawę do określania wysokości finansowania, a następnie do rozliczania umowy. Na Mazowszu do tych regulacji nie przywiązywano większej wagi i dofinansowanie określone było „na oko”. W efekcie – według wyliczeń kontrolerów NIK – w 2005 r. dotacja o ponad 1 milion złotych przekroczyła wysokość straty z działalności przewozowej spółki Koleje Mazowieckie, choć powinna jedynie zrekompensować deficyt. W ramach umowy na 2006 r. aneks obligujący Koleje Mazowieckie do przedstawienia informacji o kosztach i przychodach z podziałem na relacje, podpisano dopiero 20 października, czyli pod koniec dziesięciogodzinnego obowiązywania umowy.

Raport NIK wykazał również, że w Kolejach Mazowieckich prowadzona była kreatywna księgowość. Za 2005 r. spółka wykazała zysk w wysokości nieco ponad 1 miliona złotych. Jak jednak wynika z raportu biegłego rewidenta, do którego dotarli kontrolerzy NIK, dodatni wynik finansowy został uzyskany dzięki nie ujęciu w ewidencji finansowej odsetek za zwłokę czynszu dzierżawnego należnego spółce PKP Przewozy Regionalne oraz rezerwy na wypłaty nagród jubileuszowych oraz odpraw emerytalno-rentowych. Uwzględnienie tych operacji nie tylko skutkowało by zakończeniem roku 2005 stratą, ale również uzyskaniem przez kapitał spółki wartości ujemnej. Wówczas, zgodnie z kodeksem spółek handlowych, należałoby zwołać zgromadzenie wspólników w celu podjęcia uchwały dotyczącej dalszego istnienia spółki. Sprawozdanie Kolei Mazowieckich za 2005 r. wciąż nie zostało skorygowane.

Wszędzie, czyli nigdzie

W obliczu wyjścia na jaw problemów z przejrzystością finansową w Kolejach Mazowieckich, pod znakiem zapytania staje teza, że finanse przewoźnika należące do samorządu da się skuteczniej kontrolować niż innych przewoźników realizujących połączenia regionalne. Pod znakiem zapytania staje więc koronny argument za usamorządowieniem spółki PKP Przewozy Regionalne.

Aktualny wiceminister infrastruktury Juliusz Engelhardt kontynuuje politykę swoich poprzedników – Mirosława Chabierka i Bogusława Kowalskiego – w zakresie wdrażania usamorządowienia spółki PKP Przewozy Regionalne. Jego argumentacja nie opiera się już na stawianiu Kolei Mazowieckich za wzór do naśladowania.

Juliusz Engelhardt stosuje chwytliwy argument, że usamorządowienie przewoźników państwowych jest stosowane w całej Europie. W rozmowie z „Gazetą Wyborczą” Engelhardt zasugerował, że koleje regionalne zostały już przekazane samorządom we Francji i w Niemczech. Jest to nieprawda – władze landów w Niemczech i regionów we Francji pozostają organizatorem przewozów, ale ich nie realizują. We Francji pociągi regionalne TER uruchamiane są na zlecenie regionów przez państwowego przewoźnika SNCF, a w Niemczech przez również państwowego przewoźnika DB Regio. Równocześnie w Niemczech rozwija się konkurencja i obsługa wielu linii zlecana jest przewoźnikom spoza koncernu Deutsche Bahn – takim jak Vogtlandbahn (należąca do koncernu Arriva) czy Ostdeutsche Eisenbahn. Duża liczba przewoźników pozwala władzom landów wybierać w przetargach na obsługę linii najtańsze oferty, a następnie surowo egzekwować jakość usług. Skutecznie wymusza to na państwowym przewoźniku DB Regio stałe ograniczanie kosztów przy jednoczesnym podnoszeniu jakości usług.

A w Polsce Koleje Mazowieckie – czyli usamorządowiony przewoźnik – nie musi stale troszczyć się o minimalizację kosztów. Pozwala mu na to świadomość, że organizujący przewozy samorząd nie zleci realizacji przewozów innemu przewoźnikowi niż własnemu. Czy już wkrótce takim samym komfortem w całej Polsce cieszyć będzie się spółka PKP Przewozy Regionalne?

Karol Trammer

Pod koniec listopada 2007 r. władze spółki PKP Przewozy Regionalne informowały o coraz lepszej sytuacji przewoźnika. Zarząd chwalił się zwiększającą się liczbą pasażerów oraz poprawą sytuacji finansowej – zapowiedziano nawet, że rok 2007 spółka zakończy zyskiem. Jednocześnie zapowiedziano, że oferta przewozowa wchodząca w życie 9 grudnia 2007 r. pełna będzie nowych pociągów pospiesznych, które poprawią komunikację w wielu regionach kraju. W rozkładzie jazdy 2007/2008, oprócz pociągów dogęszczających ofertę na głównych liniach, pojawiły się również pociągi pospieszne wchodzące głębiej w regiony.

Likwidacje od zaraz

Wśród nowych relacji pojawiły się między innymi wagony bezpośrednie w pociągu „Warmia” obsługujące relację z Krakowa przez Kielce, Warszawę, Działdowo, Brodnicę do Grudziądza czy nocny pociąg „Narciarz” z Poznania do Zakopanego przez Ostrów Wlkp., Kalisz, Łódź, Tomaszów Maz., Włoszczowę, Kraków. Uruchomiony został także „Wrocławianin”, łączący Grudziądz, Toruń, Inowrocław, Gniezno, Wrześnię, Jarocin, Ostrów Wlkp. z Wrocławiem. Wyglądało na to, że kolej przeprosza się z dotychczas zwykle pomijanymi przez pociągi pospieszne miastami łączącymi często po kilkadziesiąt tysięcy mieszkańców, ale nie łączącymi przy głównych magistralach.

Szybko jednak okazało się, że radość ta jest przedwczesna. Wprowadzaną 1 lutego 2008 r. korektę rozkładu jazdy spółka PKP Przewozy Regionalne wykorzystwała bowiem do... likwidacji części połączeń – także tych świeżo uruchomionych. Zlikwidowany został między innymi „Wrocławianin”, który w nowej relacji z Grudziądza do Wrocławia kursował zaledwie przez 53 dni.

Pociąg raz na tydzień

Lutowe likwidacje objęły również połączenia, łączące największe miasta Polski. 1 lutego przestał kursować pociąg pospieszny „Łużyce”, łączący Warszawę, Łódź, Wrocław i dalej Zgorzelec. Ta likwidacja oznacza nie tylko zmniejszenie liczby pociągów pospiesznych łączących Wrocław ze stolicą z sześciu do pięciu, ale również drastyczne ograniczenie oferty między Łodzią i Wrocławiem – trzecim i czwartym miastem Polski. Od 1 lutego z Wrocławia (635 tysięcy mieszkańców) do Łodzi (760 tysięcy mieszkańców) kursują trzy pociągi dziennie: o godz. 6.40 („Jaćwing”), 14.47 („Sudety”) i 17.50 („Widawa”).

Ograniczono też ofertę między Warszawą a Olsztynem – od 1 lutego relacja pociągu pospiesznego „Hutnik”, łączącego Racibórz, Katowice, Warszawę i Olsztyn, została ograniczona jedynie do odcinka Racibórz – Warszawa. W efekcie jego likwidacji, liczba pociągów łączących stolicę z Olsztynem zmniejszyła się z pięciu do czterech, a między godz. 7.00 a 15.10 powstała luka, w czasie której z Warszawy nie odjeżdża żaden pociąg do stolicy Warmii i Mazur.

Od 1 lutego drastycznie ograniczono kursowanie wieczornego pociągu relacji Elk – Białystok – Warszawa (którego wagony w stolicy włączane są do nocnego pociągu „Szczecinianin” Terespol – Szczecin). Obecnie ten pociąg, zamiast codziennie, kursuje zaledwie raz w

Decyzje o likwidacji pociągów podjęto w pierwszych dniach ich kursowania

Cięcie na oślep

tygodniu – z Elku do Warszawy w niedzielę, a ze stolicy do Elku jedynie w sobotę. Tego typu terminy kursowania, co prawda pozwalają przewoźnikowi twierdzić, że pociąg wciąż kursuje, ale przede wszystkim skutecznie odzwyczajają pasażerów od korzystania z takich połączeń. Obecnie, po ograniczeniu terminów kursowania pociągu Elk – Białystok – Warszawa, ostatni pociąg z Białegostoku do Warszawy od poniedziałku do soboty odjeżdża już o godz. 18.05.

Sytuacja świetna, ale nie beznadziejna

Dlaczego cięcia w rozkładzie pociągów pospiesznych nastąpiły dwa miesiące po zapewnieniach zarządu spółki PKP Przewozy Regionalne o poprawiających się wynikach – zarówno przewozowych, jak i finansowych? Skoro jest tak dobrze, to czemu

wciąż jest tak źle, że likwidowane są pociągi – i to także na głównych liniach łączących największe polskie miasta.

Planując ofertę przewozową na 2008 r., spółka PKP Przewozy Regionalne założyła, że na połączenia międzyregionalne otrzyma dotację z budżetu państwa w wysokości 250 milionów złotych. Ostatecznie na pociągi międzyregionalne przewoźnikowi przyznanych zostało 220 milionów złotych.

Kierownictwo spółki PKP Przewozy Regionalne w obliczu mniejszego dofinansowania postanowiło sięgnąć po „sprawdzony” środek, jakim są likwidacje połączeń – choć wiadomo, że obcinają one zaledwie niewielką część kosztów. Niezmienione pozostają chociażby koszty stałe – za likwidacjami pociągów nie idą przecież zwolnienia pracowników czy obcinanie funduszy na administrację w centrali spółki i w zakładach przewozów regionalnych.

Co więcej, liczba pasażerów nie jest wartością stałą, lecz w pełni zależy od oferty przewozowej – atrakcyjna oferta przyciąga nowych klientów, a zła (np. pociągi kursujące tylko raz na tydzień, zmniejszająca się liczba pociągów między największymi miastami w kraju) odpycha klientów. Oczywiście skutkiem likwidacji jest więc spadek liczby pasażerów. A zatem to, co zaoszczędzi się dzięki likwidacjom, od razu traci się w efekcie zmniejszonych wpływów ze sprzedaży biletów.

Kuriozalne w całej sprawie jest również to, że wiążące decyzje, które z pociągów pospiesznych zostaną zlikwidowane, prawdopodobnie podejmowano na posiedzeniu zarządu spółki PKP Przewozy Regionalne 17 grudnia 2007 r., czyli dziewiętego dnia po wejściu w życie nowego rozkładu jazdy. Niezwykle trudno w pierwszych dniach funkcjonowania połączeń o pełną wiedzę na ich temat: potoków pasażerskich, wpływów i kosztów. Pociągi do likwidacji musiały być zatem typowane na oślep.

Karol Trammer

Ruch międzyregionalny

Pociągi pospieszne, których kursowanie ograniczono od 1 lutego

☒ ŁUŻYCE

Warszawa – Łódź – Wrocław – Zgorzelec

Likwidacja

☒ WROCLAWIANIN

Grudziądz – Toruń – Ostrów Wlkp. – Wrocław

Likwidacja

☒ WIENIAWSKI

Kielce – Częstochowa – Łódź – Kutno / Lublin – Warszawa – Kutno – Poznań – Szczecin

Likwidacja

☒ HUTNIK

Olsztyn – Warszawa – (Racibórz)

Ograniczenie terminu kursowania wyłącznie do okresu wakacji letnich

☒ SZCZECINIANIN

Elk – Białystok – Warszawa – (Szczecin)

Ograniczenie terminu kursowania wyłącznie do sobót/niedziel oraz okresu wakacji letnich

☒ PODLASIAK

Białystok – Olsztyn – Trójmiasto – Szczecin

Ograniczenie terminu kursowania wyłącznie do okresu wakacji letnich. Poza sezonem pociąg będzie kursował tylko w dni robocze na odcinku Białystok – Olsztyn.

☒ WIDAWA

Łódź – Wrocław

Ograniczenie terminu kursowania do okresu poza wakacjami letnimi

☒ WIKING

Bielsko Biała – Katowice – Wrocław – (Szczecin)

Ograniczenie terminu kursowania wyłącznie do okresu wakacji letnich

☒ 24200/42200

Lublin – Radom – Kielce – Katowice – (Wrocław)

Ograniczenie terminu kursowania wyłącznie do weekendów oraz okresu wakacji letnich

☒ 46201/84200

Katowice – Ostrów Wlkp. – Poznań – Kołobrzeg

Ograniczenie terminu kursowania do okresu od 25 kwietnia do 27 września

☒ 63110/36111

Wrocław – Katowice – Kraków

Ograniczenie terminu kursowania do piątków, niedziel oraz okresu wakacji letnich

(Racibórz) – odcinek, którego nie dotyczą zmiany

Czy w Polsce potrzebne są koleje dużych prędkości?



– Chcemy połączyć cztery aglomeracje: Poznań, Wrocław, Łódź i Warszawę linią high-speed, po której pociągi mogłyby jeździć z prędkością 350 km/h – stwierdził wiceminister infrastruktury Juliusz Engelhardt w rozmowie z „Gazetą Wyborczą”. – Dostałem wręcz zadanie od ministra Cezarego Grabarczyka, by zająć się tym problemem i by przygotować w krótkim okresie rządowy program budowy kolei wysokich prędkości. To szansa na wielki skok cywilizacyjny dla Polski.

Pozostaje tylko pytanie, kto na tym „wielkim skoku cywilizacyjnym” skorzysta. A kto na nim straci?

Studium bardzo wstępne

Jak zapowiada wiceminister Engelhardt, najpierw – do roku 2013 – mają powstać struktury organizacyjne niezbędne do budowy linii dużych prędkości, zostaną wykupione grunty i stworzony zostanie projekt, a po roku 2014 rozpoczyna się prace budowlane.

„Wstępne studium wykonalności budowy linii dużych prędkości Wrocław / Poznań – Łódź – Warszawa” powstało w Centrum Naukowo-Technicznym Kolejnictwa (CNTK) już we wrześniu 2005 r. na zlecenie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. We wstępnym studium analizie poddanych zostało siedem wariantów przebiegu linii dużych prędkości łączącej Warszawę z Łodzią, Poznaniem oraz Wrocławiem – trzy warianty przewidywały dostosowanie istniejących linii do zwiększonych prędkości, a cztery zakładały budowę nowych linii kolejowych. Następnie metodą analizy obejmującej kryteria finansowe, formalno-prawne, społeczne, środowiskowe, techniczne i transportowe wybrano dwa warianty rekomendowane do dalszych analiz.

Obydwa te warianty należą do projektów opartych na budowie zupełnie nowych linii – projekty ich przebiegu przybierają kształt leżącej litery Y: linia miałaby wybiegać z Warszawy przez Łódź, by w okolicach Kalisza rozgałęzić się na Poznań i Wrocław. Stąd potoczna nazwa „igrek”.

Pełna zgoda?

Równoległe z coraz śmielej prezentowaną wizją polskiej linii dużych prędkości powstają kolejne ciała zajmujące się szybkimi kolejami.

„Modernizacja linii kolejowych nie rozwiąże zasadniczych problemów polskiego transportu. Jedynym wyjściem sprawdzonym już w innych państwach jest zasadnicza restrukturyzacja sieci kolejowej poprzez budowę nowych linii dużych prędkości między głównymi aglomeracjami” – można przeczytać na stronie internetowej Komitetu Rozwoju Kolei Dużych Prędkości w Polsce, który powstał w strukturze Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji. Głównym zadaniem przyjętym przez komitet jest promowanie idei budowy sieci kolei dużych prędkości w Polsce.

Swoje ciało powołał również zarządca infrastruktury kolejowej – w październiku 2007 r. odbyło się inauguracyjne posiedzenie Rady Naukowej Kolei Dużych Prędkości, która jest organem doradczym spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Starannie jednak zadbano, aby wśród 42 członków rady nie znaleźli się krytycy budowy kolei dużych prędkości. Zamiast nieustannie powtarzać frazesy, że koleje dużych prędkości są niezbędne dla rozwoju Polski, krytycy najlepiej wychwytywaliby niedociągnięcia prezentowanych koncepcji oraz wskazywaliby konkretne problemy, z którymi przyjdzie się zmierzyć podczas projektowania i budowy linii Y.

W składzie rady przy spółce PKP Polskie Linie Kolejowe nie znalazł się chociażby prof. Wojciech Suchorzewski z Wydziału

Inżynierii Ładowej Politechniki Warszawskiej, który w wywiadzie dla tygodnika „Kurier PKP” w sierpniu 2007 r. odważył się nazwać koncepcję „igrek” dyskusyjnym pomysłem: – W Polsce często spotykam się z opiniami, że to kolej dużych prędkości decyduje o prestiżu całej kolei i jest synonimem sukcesu. Może to prawda, ale koszty tego sukcesu są ogromne. A efekt – np. zmniejszenie zużycia energii i zatłoczenia dróg – niewielkie – stwierdził prof. Wojciech Suchorzewski w rozmowie z „Kurierem PKP”. – Moim zdaniem dotychczasowe orientacyjne prognozy przewozów na linii Y są zawyżone. Martwi mnie, że bez głębszej analizy efektywności ekonomicznej podjęto kosztowne prace nad rozwiązaniami technicznymi.

Wysoka cena dużej prędkości

Rzeczywiście, inwestycje w linie dużych prędkości pochłaniają ogromne koszty – związane nie tylko z wysokimi parametrami drogi kolejowej czy zakupem specjalnych pociągów, ale również z koniecznością wykupu gruntów w pasie o długości kilkuset kilometrów. Linia wielokrotnie będzie wkraczać na istniejące drogi, miejscowości czy osiedla, przecinając lokalne tkanki, które ukształtowały się przez setki lat.

Już pojawiają się trudności z wstępnym oszacowaniem kosztów budowy linii dużych prędkości z Warszawy do Poznania i Wrocławia – we wstępnym studium wykonalności z 2005 r. wielkość nakładów inwestycyjnych określono na poziomie 9 milionów euro za kilometr. Całość niezbędnych kosztów budowy linii Y Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa oszacowało na 16-17 miliardów złotych.

Dwa lata później – na pierwszym posiedzeniu Rady Naukowej Kolei Dużych Prędkości – koszt budowy jednego kilometra linii dużych prędkości wyceniono na 10-15 milionów euro na terenie płaskim oraz 15-20 milionów euro na terenie pagórkowatym.

Stanisław Biega z Centrum Zrównoważonego Transportu zwraca uwagę, że podawane wyceny już dziś mogą być zaniżone. – Polskie Linie Kolejowe podają dane dla Y bez podstaw, bo ani nie robiły takiej linii, ani nie ma do jej realizacji odpowiednich kadr. Natomiast dane CNTK zapewne są wynikiem analiz projektów europejskich w tym zakresie – mówi Biega, ale zastrzega, że w Polsce inwestycje kolejowe bywają droższe niż w innych krajach Europy. Na tyle droższe, że obecnie prowadzone prace na istniejących liniach pochłanianymi kosztami już zbliżają się do cen podawanych przy koncepcjach budowy linii high-speed. – Koszt 9

milionów euro za kilometr linii doprowadzonej do 60-120 km/h na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie, biegnącej zresztą tym samym śladem co stary, pokazuje tylko, że realizacja inwestycji w linię dużych prędkości przez Polskie Linie Kolejowe może kosztować równie dobrze 20-30 milionów euro za kilometr – przewiduje Stanisław Biega.

Efekt tunelu

Dyskusyjne również wydają się tezy, że budowa linii Y jest kluczem do zrównoważonego rozwoju Polski. Choć polska linia dużych prędkości przetnie lokalne tkanki, to mieszkańcom wielu z nich właściwie nie da nic w zamian. „Wstępne studium wykonalności budowy linii dużych prędkości Wrocław / Poznań – Łódź – Warszawa” zakłada bowiem, że na linii high-speed między Warszawą i Poznaniem lub Wrocławiem stacje powstałyby jedynie w Łodzi oraz w Kaliszu.

Tym samym uaktywniłby się efekt tunelu. Zjawisko to, coraz →

Szybko. Ale kiedy?

Planowane czasy przejazdu
polską linią dużych prędkości

WARSZAWA → ŁÓDŹ

0:45

WARSZAWA → POZNAŃ

1:35

WARSZAWA → WROCŁAW

1:40

→ częściej będące przedmiotem badań zachodnioeuropejskiej regionalistyki, sprowadza się do tego, że tereny położone wzdłuż autostrad oraz kolejowych linii dużych prędkości nie osiągają korzyści z ich istnienia. Dobre połączenia komunikacyjne służą największym aglomeracjom, a tranzytowe regiony bez dostępu do stacji kolejowych czy zjazdów autostradowych nie osiągają wzrostu gospodarczego czy chociażby lepszego skomunikowania z największymi miastami.

Tym samym koleje dużych prędkości, zamiast zmniejszać, pogłębiają dysproporcje regionalne – między największymi metropoliami postępuje coraz silniejsza integracja, a równocześnie mijane po drodze bez zatrzymania wsie i miasta stają się obszarami wykluczenia.

Druga Hiszpania?

Co więcej, w przypadku Polski bardzo prawdopodobny jest hiszpański scenariusz, gdzie pierwsza linia dużych prędkości AVE w 1992 r. połączyła Madryt z Sewillą. W Hiszpanii działalność państwowego przewoźnika RENFE oraz zarządcy infrastruktury ADIF skupia się głównie na obsłudze i rozwoju linii dużych prędkości, na których pociągi kursują często i szybko.

Natomiast poza liniami AVE oferta przewozowa jest znikoma. Standardem stało się bowiem, że między stolicami nawet sąsiednich wspólnot autonomicznych (czyli hiszpańskich regionów) kursuje zaledwie jeden bezpośredni pociąg na dobę. Dla przykładu jedyny pociąg z Sewilli do Meridy (stolice sąsiednich regionów – Andaluzji i Estremadury) porusza się z prędkością handlową 47 km/h. Podróże koleją w hiszpańskich regionach nie objętych siecią dużych prędkości często wymagają kilkugodzinnych przesiadek lub dużego nakładania drogi.

– *Kolej w Hiszpanii w ogóle nie jest popularną formą transportu. W zasadzie niemalże nie istnieje, nie licząc kolei podmiejskich Cercanias i szybkiej kolei AVE* – mówi Adam Fularz, analityk rynku kolejowego. – *Kolej w Hiszpanii po prostu nie tworzy systemu komunikacyjnego.*

Hiszpański scenariusz jest efektem zaangażowania ogromnego zasobu sił i kapitału najpierw w planowanie, potem w projektowanie, a w końcu w budowę oraz rozwój linii dużych prędkości w czasie, gdy istniejąca infrastruktura kolejowa była poważnie zdekapitalizowana.

Ucieczka do przodu

Czy obecna sytuacja w Polsce nie przypomina hiszpańskiej rzeczywistości przed dwudziestoma laty? Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe – jak sama podaje w ostatnim raporcie rocznym – na jedynie 19,9% ogólnej długości torów zapewnia prędkość rozkładową na poziomie przynajmniej 120 km/h, a jednocześnie na 41,9% torów prędkości rozkładowe są mniejsze niż 80 km/h. Co więcej, corocznie od 2001 do 2007 r. długość torów, na których ograniczano prędkość, zawsze znacząco przewyższała długość torów, na których prędkość była zwiększana. Mimo to priorytetową sprawą staje się linia dużych prędkości. I choć jeszcze nie zaczęła się jej budowa, to idea high-speed już zaczyna przesłaniać realne problemy.

Podsekretarz stanu odpowiedzialny za kolej, dostaje pilne zadanie od ministra infrastruktury, aby w krótkim czasie przygotować program budowy kolei dużych prędkości, podczas gdy zaledwie dwa na dobę pociągi, nawiasem mówiąc pospieszne, z Lublina do Zamościa jadą aż dwie i pół godziny – z prędkością handlową 47 km/h.

Zarządca infrastruktury kolejowej – spółka PKP Polskie Linie Kolejowe – tworzy Radę Naukową Kolei Dużych Prędkości i wydaje foldery promujące szybką kolej, podczas gdy pociągi na linii łączącej wstęplący Grudziądz z Trójmiastem zostały zlikwidowane ze względu na fatalny stan infrastruktury, a co za tym idzie – niekonkurencyjny czas przejazdu. Podróż 38-kilometrowym odcinkiem z Grudziądza do Kwidzyna zabierała ponad godzinę.

Natomiast naukowcy ze Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji za swój priorytet przyjmują promowanie idei budowy kolei dużych prędkości w Polsce właśnie wtedy, gdy pociąg pospieszny pokonuje 126-kilometrową trasę z Wrocławia do Jeleniej Góry w 3 godziny 20 minut, osiągając prędkość handlową 38 km/h.

Coraz więcej wskazuje na to, że zasadniczym efektem zaangażowania się Polski w budowę linii dużych prędkości będzie zakonserwowanie aktualnej, kryzysowej sytuacji na istniejącej sieci kolejowej. Wart 287 milionów złotych projekt „Przygotowanie

Polska dwóch prędkości?

→ „Wyobraźmy sobie, że zamiast inwestować unijne pieniądze w rozsądną naprawę stanu torów, wydamy kilka miliardów euro więcej na konstrukcję superszybkiej linii Y. (...) Podróżni oczywiście będą zadowoleni, ale efekt dla rozwoju gospodarczego Polski będzie zerowy. A na modernizację torów na innych odcinkach zabraknie funduszy, więc ten kto nie będzie miał szczęścia przemieszczać się linią Y, będzie włócił się nogą za nogą jak dziś”

prof. Witold Orłowski, ekonomista, na łamach „Wprost”

→ „Jeżeli skupimy się na budowie jednej, rozgałęzionej linii dużej prędkości, to odebędzie się to kosztem wszystkich istniejących, pozostałych połączeń. W efekcie standard podróżowania koleją po Polsce nie tylko nie poprawi się, ale pogorszy. W Polsce istnieje „syndrom BBB”, czyli polityka buduj, buduj, buduj. Budujemy zamiast myśleć o optymalnym wykorzystaniu tego, co posiadamy, przez unowocześnienie i dobre utrzymywanie”

prof. Wojciech Suchorzewski z Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej, w rozmowie z „Kurierem PKP”

budowy linii dużych prędkości” znalazł się na podstawowej liście projektów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, a modernizacja zdekapitalizowanej linii Wrocław – Zielona Góra – Szczecin znalazła się na liście rezerwowej. Nie wspominając o liniach, które dotychczas nie znalazły się w żadnych planach modernizacyjnych, a jedyną aktywnością spółki PKP Polskie Linie Kolejowe wobec nich jest wprowadzanie kolejnych ograniczeń prędkości ze względu na wciąż pogarszający się stan infrastruktury.

Za kilkanaście lat między Warszawą a Wrocławiem i Poznaniem pociągi pomkną więc z prędkością ponad 300 km/h, a Polska B nadal będzie wleć się z prędkością nieprzekraczającą 60 km/h. Albo z okien busów patrzeć na rdzewiejące szyny nieczynnych linii kolejowych, na których modernizację zabrakło pieniędzy.

Powtórka z Rosputy?

Nikt dziś nie potrafi jednoznacznie powiedzieć, jak długo będzie trwała budowa polskiej linii dużych prędkości. Proces ten mogą dodatkowo wydłużyć konflikty wywołane przebiegiem linii Y przez obszary cenne przyrodniczo. Wstępne studium wykonalności podaje, że w grę wchodzi przebieg przez obszary chronionego krajobrazu oraz sześć obszarów objętych unijnym programem ochrony przyrody Natura 2000: Puszcza Bolimowska, Lasy Żerkowsko-Czeszewskie, Grądy Odrzańskie, Zbiornik Jeziorsko, Dolina Baryczy – Ostoja nad Baryczą i Fortyfikacje w Poznaniu.

Przypomnijmy, że do obszarów sieci Natura 2000 należy również słynna Dolina Rosputy, gdzie przez obrońców przyrody zablokowana została budowa obwodnicy Augustowa. Co prawda, wówczas chodziło o budowę drogi szybkiego ruchu, jednak tradycyjna sympatia ekologów dla transportu kolejowego bardzo szybko minie, gdy w grę zacznie wchodzić karczowanie lasów pod budowę zupełnie nowej linii kolejowej high-speed. Zwłaszcza, że – jak twierdzą ekolodzy – przy tak znaczącym zużyciu energii, jakim charakteryzują się pociągi dużych prędkości, kolej *de facto* przestaje być środkiem transportu przyjaznym przyrodzie.

Linia dużych kosztów

Oprócz energii, koleje dużych prędkości pochłaniają ogromne koszty związane z bieżącym utrzymywaniem drogi kolejowej na poziomie stale umożliwiającej przejazdy z prędkościami rzędu 300 km/h. Na ten problem zwrócił uwagę prof. Witold Orłowski na łamach tygodnika „Wprost” już prawie dwa lata temu w tekście „Pociąg do nieszczęścia”. Zdaniem prof. Orłowskiego, z finansowaniem budowy polskiej linii dużych prędkości nie będzie dużego problemu, bo środki – co prawda, w dużej części przesunięte z inwestycji w istniejącą infrastrukturę kolejową – będą pochodzić z funduszy Unii Europejskiej. Naprawdę poważny problem pojawi się dopiero wówczas, gdy zbudowaną linią będzie trzeba utrzymać.

I trudno nie zadać pytania, jaką gwarancję daje spółka PKP Polskie Linie Kolejowe, że poradzi sobie z problemem utrzymania linii high-speed, skoro dziś na większości zarządzanej przez siebie sieci nie potrafi nawet zapewnić przyzwoitej prędkości 100 km/h.

Karol Trammer

forum

z biegiem szyn

Dzięki Arrivie PCC, marszałkowie województw za najpewniejszego partnera uważają PKP

Pierwsze miesiące działalności nowego przewoźnika pasażerskiego na kujawsko-pomorskich torach – Arriva PCC – mogą znacząco zaważyć na kilkuletniej przyszłości polskiego rynku kolejowego.

Spóźnienia, odwołane pociągi, tłok. To wszystko wpływa na niezadowolenie pasażerów. Niezadowoleni pasażerowie kolei regionalnej, to wyborcy niezadowoleni z decyzji władz samorządu województwa. Z jednej strony odważny samorząd kujawsko-pomorski podjął perspektywiczne decyzje o demonopolizacji rynku kolejowego oraz o obniżeniu kosztów, ale z drugiej strony naraził się wyborcom – pasażerom kolei.

PKP zacięła dłoń, że potwierdziła się tylko stara prawda, że wozi drożej, mniej ujemnie, ale przynajmniej jakoś wozi. A inne województwa patrzą i wyciągają wnioski – zapewne dla świętego spokoju nie będą ogłaszać przetargów, które mogłyby dopuścić na rynek nowych przewoźników. Arriva PCC niestety stworzyła złą markę wszystkim przewoźnikom niepaństwowym potencjalnie zainteresowanym wejściem na polski rynek przewozów regionalnych.

Inna sprawa, jaki udział w tworzeniu tej złej marki miały inne podmioty, takie jak Urząd Transportu Kolejowego czy spółki Grupy PKP, w pierwszym okresie działalności Arriva PCC utrudniające normalne funkcjonowanie.

Ale przecież Arriva PCC nie pozostaje bez winy – ponadnarodowy przedsiębiorca, jakim przecież jest Arriva, wchodząc na nowe rynki, prowadzi swoisty, szeroko zakrojony wywiad. Stara się przewidzieć wszelkie trudności i jak najwcześniej im zapobiec. Ułatwieniem dla takiego wywiadu powinno być również to, że lokalnym współpracownikiem Arrivy jest działający od kilku lat w przewozach towarowych przewoźnik PCC – on wie, że Urzędowi Transportu Kolejowego daleko do

niezależnego regulatora, który bez tworzenia problemów dopuści zagraniczny tabor, a spółki Grupy PKP miewają nieprzewidywalne pomysły.

Arriva PCC do ostatniej chwili jakby nie chciała stanąć twarzą w twarz z tymi problemami. No i twarzą w twarz z prawdziwymi problemami stanąć musieli pasażerowie – klienci nowego przewoźnika.

Pół biedy, że pogorszyło to wizerunek Arriva PCC – można nieco przewrotnie stwierdzić, że Arriva PCC sama sobie jest winna dużej części problemów. Ale twierdząc, że zła marka prywatnego przewoźnika „ochłapie” na kilka najbliższych lat również innych potencjalnych zewnętrznych operatorów.

Gdy na polski rynek wejść będzie chciała – dajmy na to – Veolia Transport, i choćby – w przeciwieństwie do Arrivy PCC – była perfekcyjnie przygotowana do rozpoczęcia przewozów, to samorządy województw pięć razy się zastanowią zanim podpiszą umowę na realizację przewozów z którymś z kolejnych nowych przewoźników. Dzięki Arrivie PCC, marszałkowie województw za najpewniejszego partnera uważają PKP.

Mariusz Płochocin, Warszawa

Gdzie jest przystanek?

Dużo się mówi o priorytecie dla komunikacji szynowej w Warszawie. Rozumiem, że elementem tej polityki powinno być dowiązywanie kolei, metra i tramwajów względem siebie. Tym razem nie chodzi wcale o przejścia podziemne między stacjami metra Centrum i Dworzec Gdański, a pobliskimi dworcami kolejowymi – przejścia te niby powstają, tyle że powstać nie mogą.

Dlaczego w trakcie remontu torowiska tramwajowego w Al. Jerozolimskich nie powstał nowy przystanek tramwajowy na wysokości dworca kolejowego Warszawa Powiśle (przy Muzeum Wojska Polskiego). Dwie platformy przystankowe w miejscu, gdzie jezdnie się rozszerzają (jest więc rezerwa terenu), przejście dla pieszych ze wzbudzaną sygnalizacją świetlną – ot, cała filozofia!

Brak tego przystanku powoduje, że nadal w całym centrum Warszawy pozostaje tylko jedno miejsce, gdzie możliwa jest szybka (bez kilkusetmetrowego przejścia pieszego) i wygodna przesiadka między kolejową linią średnicową, a siecią tramwajową – Plac Zawiszy.

Dane do wiadomości redakcji

FULARZ • pozdrowienia z wolnego rynku

Powód bólu kolana

Hurra, mam bilet. Monopol państwowych PKP to gigantyczne kolejki nawet na prowincjonalnych stacjach kolejowych. 100-tysięczne miasto, Polska B. Za chwilę odjedzie pociąg TLK przewoźnika PKP Intercity. Melduję się 10 minut przed odjazdem. Kolejka idzie powoli. Okazuje się że pasażerowie przede mną jadą w innych kierunkach niż ja. Uprzejmie przepuszczają mnie.

Kasjerka ma cztery minuty na wystawienie mi biletu. Nie udaje się jej to. Kilka razy wpisuje różne dane do komputera (mój bilet to standard to Warszawy). Miętoł się przy kasie dobrych kilka minut. Coś drukuje, po czym wydrukowany bilet odkłada na bok – jej biurko usłane jest takimi nieudanymi biletami. Godzina na bilecie pokazuje że wystawiła mi go na minutę przed odjazdem pociągu.

Biegnę na skróty przez nieodśnieżone perony, przebiegam torę nie tunelem, ale górą. Na lodzie na podkładach centralnie wywalam się przed czołem stojącego na torach pociągu, boleśnie uderzam kolaniem w szynę. Ale nie poddaję się, zbieram dwie torby, snowboard z butami, i biegnę. Konduktor ani myśli poczekać, choć widzi mnie. Wsiadam do „jedyńki”, przez wąskie drzwi gramole plecaki i deskę. Zamykam drzwi, pociąg odjeżdża. Uff.

Tak jest bardzo często na polskich kolejach. Za często. Z jakością obsługi klienta z roku na rok jest raczej nie lepiej. Dłuższe kolejki przy kasach, bardziej chaotyczne i niepewne taryfy. Próbowałem dostać się z Warszawy do Frankfurtu nad Odrą pociągiem nocnym. Najpierw Pan w infolinii PKP poinformował mnie iż nie ma problemu, pociąg nocny kursuje, ale nauczony doświadczeniem wolałem kupić bilet. Wymaga to wyprawy na Dworzec Centralny. Po spędzeniu przeszło godziny w punkcie obsługi klienta PKP Intercity odesłano mnie z kwitkiem. Pani była pytać trzy razy na zapleczu, ale jednak nie wie, czy ten pociąg może mnie zabrać czy nie. Radziła iść do konduktora przed odjazdem, ale ponoć „nie biorą”.

Tego się nie reformuje, wszak mija już druga dekada reform, jedyne co dziś mamy z kolei to upudrowany za kapitalistyczne pieniądze komunizm. Nawet nie zarabia on na deprecjację majątku, żelazne imperium od lat się kurczy. Państwowych przewoźników pasażerskich trzeba zamknąć, pociągi dalekobieżne sprywatyzować, tabor regionalny przekazać samorządom, niech szukają operatorów sami. W Anglii po rozbięciu państwowego BR przewozy pasażerskie wzrosły o 40%. O ile wzrosną w Polsce?

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 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. 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.