

20 km/h atakuje • Mazowsze odcięte od świata • Plan B

# Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

MAJ – CZERWIEC 2008

Nr 3 (36)

*Wrogie przejęcie pociągów  
pospiesznych przez PKP Intercity*

# SKOK NA POSPIESZNE



## PRZEJAZDY KOLEJOWE

**20 km/h atakuje!**

Jak dowiedział się dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”, w centrali spółki PKP Polskie Linie Kolejowe powstała koncepcja zmiany przepisów dotyczących przejeżdżania pociągów przez skrzyżowania z drogami o ograniczonej widoczności.

Zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami, maszynista pociągu zbliżającego się do przejazdu, na którym widoczność jest ograniczona, musi zmniejszyć prędkość do 20 km/h – ograniczenie prędkości dotyczy wyłącznie czoła pociągu, a zatem gdy tylko początek składu minie przejazd, możliwe jest już przyspieszanie.

Planowana zmiana przepisów zakłada wprowadzenie ograniczeń prędkości na liczącym 1 metr fragmencie linii kolejowej tuż przed przejazdem. Efektem tej z pozoru niewielkiej modyfikacji przepisów będzie konieczność pokonywania przejazdu z prędkością ograniczoną do 20 km/h przez cały skład pociągu, a nie – tak jak ma to miejsce obecnie – jedynie przez jego czoło.

Nowe przepisy, które grożą drastycznym wydłużeniem czasów jazdy pociągów w skali całej sieci kolejowej, mają wejść w życie od grudnia 2008 r. (KT)

## MODERNIZACJE

**Do Łodzi minutę dłużej niż 18 lat temu**

– Do 16 czerwca zostaną zakończone podstawowe roboty modernizacyjne związane z pierwszym etapem przebudowy linii kolejowej Warszawa – Łódź – zapewnia Krzysztof Łańcucki, rzecznik prasowy spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. – Pociągi w bezpośredniej relacji Warszawa Centralna – Łódź Fabryczna będą pokonywały tę trasę bez zatrzymania w 86 minut. Pociągi zatrzymujące się na stacjach pośrednich będą miały czas przejazdu dłuższy o czas postojów. W ramach modernizacji zostały wykonane liczne prace, mające na celu podniesienie prędkości pociągów – dodaje Łańcucki.

Tyle że realizowane do 16 czerwca etapy modernizacji linii Warszawa – Łódź, których koszt osiągnął już 905 milionów złotych, wciąż nie przyniosą poprawy czasu jazdy w porównaniu z sytuacją z początku lat 90. W rozkładzie jazdy 1990/1991 pociągi pospieszne „Syrena” i „Telimena”, kursujące bez postojów na stacjach pośrednich, łączyły Warszawę Centralną z Łodzią Fabryczną w 85 minut. A zatem ciągnące się od lipca 2006 r. i powodujące ogromny chaos w ruchu pociągów prace modernizacyjne na linii Warszawa – Łódź na razie tylko zbliżyły nas do sytuacji sprzed 18 lat – do wyniku z początku lat 90. zabraknie jeszcze jednej minuty. Ale można pocieszać się tym, że podróż z Warszawy do Łodzi znowu będzie trwała krócej niż przed II wojną światową. Od czerwca 2008 r. czas jazdy będzie o dwie minuty krótszy niż w 1939 r. (KT)

→ W ile z Warszawy do Łodzi? (rozkładowy czas jazdy najszybszego z połączeń)

<b>1939:</b>	🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒	<b>88 minut</b>
<b>1967/1968:</b>	🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒	<b>98 minut</b>
<b>1990/1991:</b>	🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒	<b>85 minut</b>
<b>1996/1997:</b>	🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒	<b>90 minut</b>
<b>2000/2001:</b>	🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒	<b>96 minut</b>
<b>2004/2005:</b>	🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒	<b>110 minut</b>
<b>2006/2007:</b>	🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒🕒	<b>126 minut</b>



## INFRASTRUKTURA

**Ciężka przeprawa przez Rokitnicę**

Dotychczas nie zdarzyło się, by remont mostu, którego długość nie przekracza 50 metrów, spowodował konieczność odwołania pociągów w promieniu nawet 300 kilometrów! Ale takie są właśnie skutki remontu mostu linii kolejowej Warszawa – Grodzisk Mazowiecki nad niewielką rzeką Rokitnicą. Czas trwania prac oraz wynikające z nich perturbacje w ruchu pociągów sugerują, jakoby pod Grodziskiem prowadzona była ogromna inwestycja.

Najpierw przez trzy miesiące – od pierwszych dni 2008 r. do początku kwietnia – prowadzono pierwszą fazę prac: fundamentowanie i montaż żelbetonowych prefabrykatów. Skutek – ograniczenie prędkości wszystkich pociągów przejeżdżających przez most do 30 km/h. Ale kolejna faza remontu, która rozpoczęła się 3 kwietnia i potrwać ma do końca czerwca, wymusiła odwołanie lub skrócenie relacji pociągów Kolei Mazowieckich, kursujących z Warszawy w kierunku Grodziska, Żyrardowa i Skierniewic. Jakby tego było mało, z powodu tych prac zawieszono także dwie pary pociągów ekspresowych z Warszawy do Krakowa – remont mostu o długości 50 metrów uniemożliwił zatem kursowanie ekspresów „Kossak” i „Jagiełło”, których trasa liczy 300 kilometrów. (KT)



## MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

**Cezary Polaczek**

Na początku 2008 r. w tekście „Polaczek bis?”, komentując powołanie Cezarego Grabarczyka na ministra infrastruktury, wbrew ogólnemu optymizmowi innych mediów, napisaliśmy, że nowy minister pod względem wykształcenia i prezentowanych koncepcji dla infrastruktury do złudzenia przypomina swojego poprzednika Jerzego Polaczka.

Teraz – cztery miesiące po „Z Biegiem Szyn” – do podobnych wniosków doszli koledzy Cezarego Grabarczyka z Platformy Obywatelskiej. Jeden z członków PO w anonimowej wypowiedzi dla „Dziennika” stwierdził: – Tak naprawdę Grabarczyk to jego poprzednik Jerzy Polaczek, tylko się inaczej nazywa.

Według mediów, premier Donald Tusk poważnie rozważa odwołanie Grabarczyka ze stanowiska ministra infrastruktury. (KT, fot. Ministerstwo Infrastruktury)

## TABOR

**Flirt wyłącznie na jednej linii?**

Elektryczny zespół trakcyjny Flirt

31 maja koncern Stadler oficjalnie przekazał Kolejom Mazowieckim pierwszy z dziesięciu pociągów Flirt, zakupionych przez Samorząd Województwa Mazowieckiego.

Według informacji „Z Biegiem Szyn”, Koleje Mazowieckie docelowo planują skierowanie wszystkich pociągów Flirt do obsługi zmodernizowanej linii Warszawa – Mińsk Mazowiecki – Siedlce, co pozwoli na kompleksową poprawę oferty przewozowej w ramach tej linii. Skonstruowanie rozkładu jazdy specjalnie dla pociągów Flirt – z uwzględnieniem prędkości maksymalnej 160 km/h, dużego przyspieszenia czy krótkiej drogi hamowania – pozwoli na nawet kilkunastominutowe skrócenie czasu jazdy między Warszawą a Siedlcami.

Alternatywą dla koncentracji pociągów Flirt na jednej linii jest wysyłanie tych składów na różne obiegi – standardowo obsługiwane przez zespoły trakcyjne EN57. Wówczas Flirty pojawiałyby się co prawda w różnych częściach regionu, ale niemożliwe byłoby pełne wykorzystanie ich możliwości ruchowych – rozkłady jazdy musiałyby pozostać dostosowane do dominującego typu taboru: jednostek EN57. (KT, fot. Stadler)

DWORCE KOLEJOWE

## Co dalej z Dworcem Centralnym?

W styczniu udało się wyczyścić sufit w hali głównej dworca Warszawa Centralna, a w marcu, dzięki wyszlifowaniu, błysku nabrała posadzka. Czynności te wykonano po raz pierwszy w 34-letniej historii dworca. Na usta wciąż jednak ciśnie się pytanie, co dalej z Dworcem Centralnym. Czy należy go poddać gruntownej renowacji, czy zburzyć i zastąpić nowym budynkiem? (KT)

### → Świątynia podróżowania czy prowincjonalny dworzec?

**GRZEGORZ PIĄTEK, krytyk architektury, miesięcznik „Architektura-murator”:** – Dla wielu warszawiaków Dworzec Centralny to synonim diadostwa i odwieczny wyrzut sumienia. Spod warstw brudu, zza niezliczonych stoisk i kiosków trudno dostrzec piękno i rozmach budynku. Jego gigantyczna skala to pamiątka czasów, gdy bogactwo narodów mierzyło się gęstością sieci kolejowej. To dzieło życia Arseniusza Romanowicza, autora Dworca Wschodniego oraz retrofuturystycznych stacji kolei średnicowej. Ale gdyby Gierek mógł zlecić projekt dworca lordowi Fosterowi, efekt byłby podobny: smukłe betonowe słupy, wielkie przeszklenia, granitowe posadzki, eleganckie szarości oskrzydłone gigantycznym dachem. Pełno tu rewelacyjnych detali, takich jak kontrast ciężkich marmurowych poręczy ze szklanymi balustradami. No i monumentalne przestrzenie peronów, utrzymane w zimnych kolorach, tak przestronne, że można zapomnieć, że jest się pod ziemią.

Może to nie dworzec się zestarał, tylko my nie pasujemy do chłodnej, uroczyzej świątyni podróżowania? Niedzisiejsza jest też rozrzućna skala dworca – jednopiętrowego budynku w samym centrum miasta. Burzyć go z powodów ekonomicznych byłoby jednak lekkomyślnością. Swoją podstawową funkcję spełnia dobrze, centrum handlowym być nie musi, a jego architektura przetrwała próbę czasu, potrzebuje tylko dobrego gospodarza. Krakowskie sukienice też zajmują najlepszą działkę w mieście, a ich architektura jest od dawna niemodna. Czy mimo to ktoś myśli serio o zastąpieniu ich czymś bardziej ekonomicznym?

**ADAM FULARZ, ekonomista:** – Za działkę naprzeciwko Dworca Centralnego w Warszawie prywatny inwestor zapłacił 430 milionów złotych. Władze niedawno wycofały się z pomysłu przebudowy Dworca Centralnego. Wygrała idea „wyczyszczenia” tego przypominającego prowincjonalny dworzec PKS dworca głównego w Warszawie. Ten budynek według wielu komentatorów nadaje się jedynie do wyburzenia. Fatalna funkcjonalność podziemnych klaustrofobicznych korytarzy, niepraktycznie połączonych z holem kasowym, wysokie koszty modernizacji.

Najbardziej ekonomistę miast, a takie mam wykształcenie zdobyte w Wielkiej Brytanii, przeraża marnotrawstwo cennej powierzchni w centrum miasta. To boli najbardziej. Teren dworca to dziś zabytek z minionego ustroju wciśnięty między Złote Tarasy i nowoczesne biurowce, z powstającym naprzeciwko ćwierćkilometrowym kołosem.

Dla ekonomisty miasto to zbiór funkcji. Ekonomisci te miejskie zależności, czynsze, koszty transportu i ceny ziemi przerobili na modele ekonomiczne, za pomocą których potrafią nawet wyliczyć optymalną wysokość zabudowy w danym miejscu. Jeśli chcemy, by nie dochodziło do marnotrawstwa powierzchni, i by ludzka aktywność mogła skupiać się w centrum miasta zamiast rozlewać na obrzeża, powinniśmy dbać o to, by tereny w centrum miasta były należycie wykorzystane.

Dworzec Centralny w Warszawie można zburzyć do poziomu peronów, do gołej ziemi. Można od podstaw zbudować fundamenty na których stanie kompleks wysokościowców mieszczących w środku dworzec, być może lepszy i bardziej funkcjonalny niż obecny. Być może hule kasowe znajdą się bliżej peronów, być może przejście do tramwaju czy metra będzie prostsze. Jakość nowego dworca musi być nieporównanie lepsza od Warszawy Wileńskiej, gdzie na części dworcowej po prostu maksymalnie oszczędzano.

To nieprawda że nie ma pieniędzy. Ten teren na którym obecnie znajduje się Dworzec Centralny jest wart od 700 milionów do miliarda złotych. Wystarczy umowa z deweloperem, kontrakt, dokładnie stypulujący budżet na dworzec, i budynek taki może powstać dzięki kapitałowi prywatnemu, który po prostu zapłaci mniej za grunty. Dworce nie muszą być państwowe, i w wielu rejonach świata nie są. Dworce są biznesem, jak wiele innych.

Nie jest ważne, czy nowy Dworzec Centralny w Warszawie powstanie na Euro 2012 czy po tym terminie. Ważne jest, aby unaościć potrzebę zwijania państwa tam gdzie nie jest ono potrzebne, zwijania do takich granic w których dobrobyt mieszkańców jest co najmniej niegorszy. Tutaj można połączyć dworzec z centrami handlowymi, biznesowymi, usługowymi. Dobrobyt ludności tylko wzrośnie.

## • PUNKT WIDZENIA

**„Problem: brak konkurencji”**  
Zgodnie z planami rządu, z Grupy PKP jedynie spółka PKP Polskie Linie Kolejowe nigdy nie zostanie sprywatyzowana. Czy prywatyzacja to dobry scenariusz dalszych reform na kolei?



**Komentuje MAREK CHMURSKI,**  
Instytut Rozwoju i Promocji Kolei:

Restrukturyzacja PKP zaprzęta umysły wszystkich dotychczasowych rządów od początku transformacji. Dotychczasowe działania były jednak bardzo zachowawcze. Pomysł prywatyzacji kolei w naszym kraju również spotyka się z swoistą „ostrożnością”, która wynika z jednej strony z każdorazowego ujawniania się mechanizmów samoobrony ze strony związkowego wnętrza Grupy PKP, z drugiej zaś – ze złym odbiorem społecznym procesu, spowodowanym wielokrotnie ujawnianymi przypadkami nieprawidłowości przy prywatyzacjach kolejnych polskich przedsiębiorstw.

Istotą funkcjonowania kolei jest przewóz osób i towarów. Chodzi o to, aby przewozy realizowane były w sposób jak najefektywniejszy ekonomicznie, a w przypadku kolei pasażerskich – społecznie użyteczny. Sektor prywatny zazwyczaj radzi sobie znacznie lepiej w realizacji poszczególnych form działalności wytwórczej czy usługowej – w zakresie organizacji, ekonomiki, produktywności, czy wdrażania rozwiązań innowacyjnych.

Tego wszystkiego w tej chwili spółkom przewozowym Grupy PKP mimo wszystko brakuje. W dodatku, z punktu widzenia klienta ceny za usługi świadczony przez te podmioty są bardzo wysokie, a relacja jakości do ceny – niska.

Nadal głównym problemem kolei w naszym kraju – szczególnie w segmencie pasażerskim – jest brak konkurencji, która z zasady wymusza u każdego przedsiębiorcy wzrost efektywności funkcjonowania, poprzez redukcję kosztów oraz działania generujące popyt na dany rodzaj usługi, na czym w efekcie korzysta klient.

Przykład Wielkiej Brytanii pokazuje, iż rezultatem prywatyzacji kolei jest znaczny wzrost przewozów, niespotykany w skali europejskiej. Być może to właśnie jest nieuchronny kierunek dla nas.

## • GŁOSY

„Pociągi dużych prędkości szybko przemieszczały się między miastami odległymi o kilkaset kilometrów, a omijały miejscowości znajdujące się na ich trasie. Teraz to się stopniowo zmienia, a na trasach kolei dużych prędkości rozmieszcza się coraz częściej stacje pośrednie”

**Andrzej Massel,** zastępca dyrektora Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa ds. studiów i projektów badawczych, w „Kurierze PKP”

„Jak będą podejmowane decyzje, skoro spółka PKP Przewozy Regionalne trafi w ręce aż 16 właścicieli?”

**Piotr Spyra,** członek zarządu województwa śląskiego, w „Polityce”

## Co oznacza piętnastoletni kontrakt dla Szybkiej Kolei Miejskiej?

# Plan B

Warszawska spółka Szybka Kolej Miejska, której majątek dziś stanowi zaledwie osiem elektrycznych zespołów trakcyjnych kursujących na jednej trasie, ma za zaledwie półtora roku – w grudniu 2009 r. – obsługiwać ruch na sieci liczącej prawie 90 kilometrów. Sieć ta obejmie trzy linie: S1 z lotniska Okęcie do Otwocka, istniejącą już S2 z Pruszkowa do Sulejówka oraz S3 z lotniska Okęcie do Legionowa.

### 15 lat bez przetargu

Jest to efekt decyzji prezydent Warszawy Hanny Gronkiewicz-Waltz, która – korzystając z prawa zezwalającego samorządom na pozaprzetargowe zlecenie zadań własnym spółkom komunalnym – 25 marca 2008 r. zarządziła, że realizacja przewozów kolejowych organizowanych przez Zarząd Transportu Miejskiego zostanie powierzona spółce Szybka Kolej Miejska – przewoźnikowi należącemu do miasta stołecznego Warszawy.

Kontrakt z Szybka Kolej Miejską będzie obowiązywał przez 15 lat – do końca 2024 r. Zgodę na zawarcie wieloletniej umowy musiała wyrazić Rada m.st. Warszawy. Radni prawie jednogłośnie zgodzili się na przystąpienie do tego kontraktu. Na 42 głosujących – 41 było za, a tylko jeden – Jarosław Krajewski z Prawa i Sprawiedliwości – wstrzymał się od głosu. – *Uważam, że najlepszym rozwiązaniem byłby przetarg, w którym określone byłyby szczegółowe warunki, które muszą spełniać oferenci* – wyjaśnia Krajewski. – *Nie jestem też przekonany do wyliczeń wydatków miasta na ten cel – przykładowo w 2024 roku.*

Wieloletnia umowa z Szybka Kolej Miejską w całości będzie kosztowała budżet Warszawy ponad 2,5 miliarda złotych. Roczna zapłata w 2010 r., czyli w pierwszym roku obowiązywania umowy, wyniesie 146,3 miliona złotych. W następnych latach roczna stawka dla SKM ma stopniowo wzrastać – chociażby z uwagi na inflację – aż do 206,8 milionów złotych w 2024 r. Dla porównania: w 2008 r. dotacja samorządu województwa dla Kolei Mazowieckich wynosi 165 milionów złotych.

– *Stawka wypłacana przewoźnikowi nie zostanie zweryfikowana przez rynek, chociaż w tym przetargu można się było spodziewać rzeczywiście sporej walki* – skrytykował decyzję władz Warszawy na łamach portalu transinfo.pl Michał Wolański, analityk transportu publicznego związany z katedrą transportu Szkoły Głównej Handlowej. Gdyby Zarząd Transportu Miejskiego, zamiast od razu zawierać umowę z komunalną Szybka Kolej Miejską, ogłosił przetarg, do tego postępowania mogłoby stanąć wielu przewoźników skuszonych chociażby długim okresem kontraktu. W efekcie rywalizacji między oferentami stawka ostatecznie mogłaby osiągnąć znacznie niższy poziom.

### Silna kolej miejska?

Zwłaszcza, że spółka Szybka Kolej Miejska jest firmą dopiero raczkującą, co negatywnie odbija się z punktu widzenia ekonomii skali. – *Pamiętajmy, że SKM nie ma prawie nic. Ta firma już teraz wynajmuje od spółek Grupy PKP miejsce w elektrowozowni, a nawet część taboru* – przypomina Michał Wolański w portalu transinfo.pl.

Nie da się jednak ukryć, że wieloletnia umowa zawarta z Szybka Kolej Miejską stanowi najlepszy instrument dla wzmocnienia tego przewoźnika. Wieloletnie finansowanie zapewni długoterminowym kontraktem pozwoli spółce SKM na przeprowadzenie inwestycji w tabor.

A wzmocnienie Szybkiej Kolei Miejskiej krzyżuje plany Samorządu Województwa Mazowieckiego, którego władze

chciałyby, aby Szybka Kolej Miejską po prostu wchłonęły Koleje Mazowieckie. W efekcie czego w całym regionie powstałby monopol samorządu województwa na kolej. Przypomnijmy, jak w listopadzie 2007 r. marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik, publicznie ujawnił swoją koncepcję: – *Powinniśmy podzielić się rolami. Samorząd województwa powinien skoncentrować się na transporcie kolejowym, a władze miasta na tramwajach, metrze i autobusach. Jesteśmy zainteresowani przejęciem pełnej odpowiedzialności za kolej w aglomeracji.* Struzikowi wtórują podlegli mu urzędnicy. – *W przypadku SKM i Kolei Mazowieckich uważam, że wcześniej czy później powinna nastąpić fuzja* – stwierdził w rozmowie z miesięcznikiem „Moja Kolej” Janusz Ulatowski, dyrektor departamentu nieruchomości i infrastruktury w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego.

### Nierynkowa konkurencja

Wzmacnianie Szybkiej Kolei Miejskiej można zatem traktować jako reakcję władz stolicy na kolejowe zakusy samorządu województwa. Co więcej, nierynkowa decyzja o pozaprzetargowym zawarciu wieloletniego kontraktu ze spółką Szybka Kolej Miejska paradoksalnie może przysłużyć się do rozwoju konkurencji.

Znacząco dofinansowana wieloletnim zleceniem, doposażona w nowoczesny tabor Szybka Kolej Miejska wyrośnie na liczącego się konkurenta Kolei Mazowieckich. A że konkurencja dla Kolei

## SKM 2010

Za półtora roku sieć kolei miejskiej ma liczyć aż 90 kilometrów



Już w grudniu 2009 r. system warszawskiej szybkiej kolei miejskiej rozszerzy się o dwie nowe linie. Obok łączącej Pruszków z Sulejówkiem linii S2, pojawią się linie S1 i S3. Te dwie nowe linie wyruszą z nowego dworca kolejowego na lotnisku Okęcie i przez linię średnicową dotrą do stacji Warszawa Wschodnia – tam obydwie linie będą się rozdzielać: S1 skieruje się do Otwocka, a S3 do Legionowa. Każda z dwóch nowych linii kursować co 30 minut (od godz. 6.00 do 19.00), a w godzinach wczesnoporannych (przed godz. 6.00) oraz wieczornych (od godz. 19.00 do północy) co godzinę.

Pod koniec 2009 r. sieć szybkiej kolei miejskiej w aglomeracji warszawskiej liczyć będzie 89 km, obejmować będzie Warszawę oraz sześć podstołecznych miast – Józefów, Legionowo, Piastów, Pruszków, Otwock i Sulejówek. Miejska kolej obsługiwać będzie w sumie 37 stacji i przystanków.

Do obsługi nowych linii Szybka Kolej Miejska zakupi 13 nowoczesnych pociągów dostosowanych do obsługi ruchu miejskiego – z trzema parami drzwi na wagon oraz dużym przyspieszeniem i krótką drogą hamowania. Dodatkowo zarząd SKM myśli o zakupie dodatkowych składów do obsługi linii S2 z Pruszkowa do Sulejówka.

Mazowieckich jest potrzebna, władze miasta najsilniej przekonały się w obliczu problemów z rozszerzaniem wspólnego biletu poza granice Warszawy. – *Jeśli kolejarze się na niego nie zgodzą, będziemy intensywnie rozwijali konkurencyjną dla nich Szybka Kolej Miejską* – zapowiadał w sierpniu 2007 r. na łamach „Rzeczpospolitej” Michał Dąbrowski z Zarządu Transportu Miejskiego.

Można więc powiedzieć, że swoją marcową decyzją Hanna Gronkiewicz-Waltz właśnie rozpoczęła realizację powyższej koncepcji – tego swoistego planu B. W obliczu tego, że dwie nowe linie szybkiej kolei miejskiej mają ruszyć pod koniec 2009 r., pozostaje pytanie, czy zakładane półtora roku to nie za mało czasu. Bo kupno taboru kolejowego to już nie zlecenie realizacji przewozów – tego nie da się zrobić z ominięciem, tak przecież lubiącej się przedłużać, procedury przetargowej.

Karol Trammer

# Zależni niezależni

*Choć samorząd województwa został wyłącznym właścicielem Kolei Mazowieckich, PKP wciąż zachowuje swoje wpływy*

W styczniu 2008 r. posiadający dotychczas 95% udziałów w Kolejach Mazowieckich Samorząd Województwa Mazowieckiego odkupił od spółki PKP Przewozy Regionalne brakujące 5% udziałów.

W efekcie Koleje Mazowieckie stały się spółką w pełni należącą do władz samorządowych. Jednocześnie dzięki przekształceniom w strukturze właścicielskiej Koleje Mazowieckie stały się największym w Polsce przewoźnikiem pasażerskim niezależnym od PKP – tak przynajmniej twierdzą eksperci zajmujący się transportem kolejowym, wypowiadający się dla wydawanego przez Koleje Mazowieckie miesięcznika „Moja Kolej”.

– *Cieszę się, że na polskich torach pojawi się kolejny przewoźnik spoza Grupy PKP* – powiedział Jakub Majewski z Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei, a zarazem członek rady nadzorczej Kolei Mazowieckich. Takiego samego zdania jest Piotr Faryna, redaktor naczelny miesięcznika „Rynek Kolejowy”: – *Operacja przejęcia brakujących 5% udziałów wraz z wcześniejszą decyzją o przejęciu taboru zakończyła definitywnie proces tworzenia pierwszej w kraju niepaństwowej kolei pasażerskiej. A Adrian Furgalski z Zespołu Doradców Gospodarczych TOR dodaje: – Skupienie władzy w jednych, samorządowych i nie najbiedniejszych rękach, może tylko usprawnić proces zarządzania.*

## Kolej w pełni samorządowa?

Naturalnym efektem zmian w strukturze właścicielskiej są zmiany w składzie organów korporacyjnych. Wkrótce po pozbyciu się przez spółkę PKP Przewozy Regionalne swoich udziałów w Kolejach Mazowieckich, z zasiadania w radzie nadzorczej Kolei Mazowieckich zrezygnował więc Jan Tereszczuk, który będąc prezesem spółki PKP Przewozy Regionalne, reprezentował tego państwowego przewoźnika. Jan Tereszczuk, odchodząc z rady nadzorczej Kolei Mazowieckich, stwierdził: – *Można powiedzieć z całą stanowczością, że oto powstała pierwsza w pełni samorządowa kolej w Polsce.*

Rzeczywiście, od kiedy Samorząd Województwa Mazowieckiego stał się jedynym właścicielem Kolei Mazowieckich, wyłącznie od władz województwa zależy, kto ma zasiadać w trzyosobowej radzie nadzorczej spółki. Do dotychczasowych dwóch reprezentantów samorządu – Waldemara Kulińskiego, dyrektora Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, oraz Jakuba Majewskiego z Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei – dołączył więc kolejny członek rady nadzorczej wskazany przez Samorząd Województwa Mazowieckiego. Jest nim Michał Panfil.

Michał Panfil – choć w radzie nadzorczej Kolei Mazowieckich reprezentuje samorząd województwa – jest pracownikiem Grupy PKP. Obecnie zatrudniony jest w dziale organizacyjno-prawnym warszawskiego oddziału regionalnego spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Z Polskimi Kolejami Państwowymi Panfil związany jest już od 27 lat – karierę rozpoczął jako dyżurny ruchu w Kutnie.

## Konflikt interesów

Jak widać, fakt, że Koleje Mazowieckie od początku 2008 r. należą wyłącznie do Samorządu Województwa Mazowieckiego, nie znalazł odzwierciedlenia w składzie rady nadzorczej – jednego pracownika Grupy PKP zastąpił inny pracownik Grupy PKP.

W obliczu zaskakującego powołania do rady nadzorczej Kolei Mazowieckich, jako reprezentanta samorządu, osoby zatrudnionej w Grupie PKP, przedwczesne wydają się zgodnie wypowiediane opinie,

jakoby Koleje Mazowieckie w styczniu 2008 r. uniezależniły się od Polskich Kolei Państwowych. Powołanie Michała Panfila do rady nadzorczej z dwóch powodów rzuca cień na w pełni samorządowe Koleje Mazowieckie.

Po pierwsze, Grupa PKP – za pośrednictwem swojego pracownika zasiadającego w radzie nadzorczej – wciąż ma dostęp do wewnętrznych informacji spółki Koleje Mazowieckie. Po drugie, nie jest jasne, czyjej strony będzie bronił Michał Panfil w przypadku jakiegokolwiek konfliktu interesów między spółką PKP Polskie Linie Kolejowe (zarządcą infrastruktury kolejowej) a Kolejami Mazowieckimi (klientem zarządcy infrastruktury kolejowej).

Bez odpowiedzi pozostaje pytanie, dlaczego Samorząd Województwa Mazowieckiego zdecydował się nadzorować w pełni samorządową spółkę poprzez pracownika Grupy PKP.

## Związek, czyli czapa

Osoba Michała Panfila nie jest jednak jedyną zależnością wciąż utrzymującą się między Kolejami Mazowieckimi a Polskimi Kolejami Państwowymi.

Koleje Mazowieckie nadal chociażby pozostają członkiem Związku Pracodawców Kolejowych (ZPK) – organizacji, która w założeniu ma reprezentować interesy spółek Grupy PKP wobec związków zawodowych, rządu i samorządów terytorialnych. W rzeczywistości ZPK stał się czymś więcej – „czapą” sprawującą kontrolę nad spółkami wywodzącymi się z przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe. Na 27 spółek zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych, zaledwie dwie są spoza Grupy PKP – Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa oraz właśnie Koleje Mazowieckie. Na czele Związku Pracodawców Kolejowych stoją prezesi i członkowie zarządów spółek Grupy PKP – Koleje Mazowieckie nie mają swojego przedstawiciela ani w radzie głównej, ani w zarządzie ZPK. Jako spółka spoza Grupy PKP, Koleje Mazowieckie mają zatem niewielki wpływ na formułowanie priorytetów Związku Pracodawców Kolejowych, ale, jak każda spółka należąca do ZPK, oprócz tego, że musi opłacać składki członkowskie, ma również obowiązek udzielania informacji organom związku.

## Schizofrenia na własne życzenie

Najbardziej zaskakujące jest nie to, że Grupa PKP wciąż zachowuje wpływy w „pierwszej w pełni samorządowej kolei w Polsce”, ale to, że dzieje się to na własne życzenie Samorządu Województwa Mazowieckiego oraz Kolei Mazowieckich.

Przecież po zmianach w strukturze właścicielskiej już tylko od władz samorządu województwa zależy, kto zasiada w radzie nadzorczej Kolei Mazowieckich. I to nikt inny, niż właśnie samorząd, zadecydował o tym, że reprezentantem województwa w radzie został pracownik Grupy PKP. Nikt także nie zmusza Kolei Mazowieckich do członkostwa w Związku Pracodawców Kolejowych – „pierwsza w pełni samorządowa kolej w Polsce” na własne życzenie pozostaje w organizacji stworzonej z myślą o obronie interesów Grupy PKP.

Mamy więc do czynienia z zadziwiającą schizofrenią. Przejęcie całościowego pakietu udziałów w Kolejach Mazowieckich urosło do roli racji stanu Samorządu Województwa Mazowieckiego. Teraz samorząd, gdy w końcu stał się wyłącznym właścicielem Kolei Mazowieckich, robi wiele, aby mazowiecki przewoźnik jednak pozostał w orbicie wpływów Polskich Kolei Państwowych.

Karol Trammer







# Skok na pospieszne

PKP Intercity, obsługujące dziś tylko 11 milionów pasażerów, przejmie 39 milionów pasażerów pociągów pospiesznych

Choć mija już ósmy rok od uchwalenia ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe, końca błędnego koła reform nie widać. Proces restrukturyzacji pełen jest nieoczekiwanych zwrotów akcji, powrotów do rozwiązań, z których przed kilkoma laty zrezygnowano, nagłego wprowadzania nigdzie nie sprawdzonych koncepcji, a przy tym ciągłego przysmykania oczu na naprawę istotne problemy.

Przed nami kolejny wątek w tym ciągnącym się latami filmie klasy B – przekazanie połączeń pospiesznych ze spółki PKP Przewozy Regionalne do przewoźnika PKP Intercity.

## Większe Intercity

Decyzję o takim rozwiązaniu podjęto w związku z zbliżającym się usamorzadowaniem spółki PKP Przewozy Regionalne – właścicielami tego na razie jeszcze państwowego przewoźnika mają stać się samorządy szesnastu polskich województw. Zdaniem reformatorów z Ministerstwa Infrastruktury oraz PKP S.A., niedopuszczalne jest, aby pociągi dalekobieżne uruchamiane były przez spółkę należącą do samorządów regionalnych.

W związku z tym powstały dwie koncepcje. Pierwsza zakładała utworzenie nowej spółki PKP Interregio, która zajęłaby się realizacją przewozów pospiesznych. Założeniem drugiej koncepcji stał się natomiast plan przekazania połączeń pospiesznych do istniejącej już spółki PKP Intercity.

Ostatecznie zwyciężyło drugie rozwiązanie. Kolej pasażerska w nowym kształcie ma rozpocząć funkcjonowanie 1 grudnia 2008 r. Aktualnie odbywa się planowanie podziału majątku pomiędzy przyszłą usamorzadowaną spółkę Przewozy Regionalne oraz spółkę PKP Intercity. Do PKP Intercity trafi taborec obecnie wykorzystywany do obsługi pociągów pospiesznych: lokomotywy EP07, EU07 i SU45, około 1830 wagonów pasażerskich oraz elektryczne zespoły trakcyjne ED74, kursujące z Warszawy do Łodzi. Ponadto w strukturze spółki PKP Intercity znajdują się wagonownie strategiczne dla ruchu pospiesznego.

Wraz z taborem i zapleczem warsztatowym do PKP Intercity z innych spółek trafić ma prawie 6 tysięcy pracowników: drużyny konduktorskie, maszyniści, pracownicy administracji oraz pracownicy warsztatowi. Zakłada się, że do PKP Intercity przejdzie 4070 pracowników ze spółki PKP Przewozy Regionalne oraz 1850 z PKP CARGO. W efekcie tych przesunięć kadrowych stan zatrudnienia w spółce PKP Intercity zwiększy się ponad trzykrotnie – z obecnych prawie 2600 aż do 8400 pracowników.

## Pospieszna fikcja

Rozdzielenie pociągów osobowych i pospiesznych pomiędzy dwóch różnych przewoźników jest zaskakującym pomysłem. Zwłaszcza, że sytuacja na rynku kolejowych przewozów pasażerskich sugeruje zastosowanie wprost przeciwnego rozwiązania, a mianowicie ściślejszego powiązania ruchu osobowego z ruchem pospiesznym.

Pociągi pospieszne często służą pasażerom podróżującym na niewielkie odległości. Gros klientów korzysta z połączeń

pospiesznych w codziennych przejazdach do pracy czy szkoły – przykładowo na takich odcinkach, jak z Żyrardowa do Warszawy, z Sochaczewa do Warszawy, z Dębina do Puław czy z Nałęczowa do Lublina. Ponadto istnieją linie znaczenia regionalnego, na których pociągi pospieszne istotnie rozszerzają słabą ofertę pociągów osobowych: na sześć pociągów łączących Suwałki z Białymstokiem aż trzy to pociągi pospieszne. Podobnie z ośmiu połączeń z Lublina do Stalowej Woli – trzy to pociągi pospieszne.

Co więcej, istnieją linie, gdzie pociągi pospieszne stały się fikcją.

Przejazd pociągu pospiesznego „Sudety” między Wrocławiem a Jelenią Górą zabiera 3 godziny 20 minut, podczas gdy kursującemu w taryfie osobowej pociągowi „Kamieńczyk” zajmuje to 3 godziny 12 minut. Pospieszna fikcja sporo jednak kosztuje. Bilet z Wrocławia do Jeleniej Góry na pociąg pospieszny „Sudety” kosztuje 31 zł, a na jadący szybciej pociąg osobowy „Kamieńczyk” zaledwie 19 zł.

## Dezintegracja taryfowa

W żadnym wypadku przekazanie połączeń pospiesznych do spółki PKP Intercity nie dąży do rozwiązania powyższych problemów. Wręcz przeciwnie, jeszcze bardziej skomplikuje to sytuację na rynku przewozów pasażerskich.

Najlepszym rozwiązaniem byłoby objęcie pociągów pospiesznych i osobowych jedną taryfą, tak jak ma to miejsce w Czechach czy na Słowacji. Tyle że w przypadku rozdzielenia ruchu osobowego i pospiesznego między dwie spółki – Przewozy Regionalne i PKP Intercity – nie tylko niemożliwe staje się wprowadzenie jednej taryfy na te dwie kategorie pociągów. Niemożliwa stanie się jakkolwiek integracja taryf pociągów osobowych oraz pospiesznych. Przecież z chwilą usamorzadowania spółki PKP Przewozy Regionalne, przewoźnik ten opuści Grupę PKP. Jeżeli przez siedem minionych lat przewoźnicy PKP Intercity i PKP Przewozy Regionalne nie potrafili wprowadzić systemowego rozwiązania umożliwiającego wzajemne uznawanie biletów, to tym bardziej nie stanie się to w nadchodzącej rzeczywistości, gdy Przewozy Regionalne opuszczą holding Polskich Kolei Państwowych.

## Prawem kaduka

Jak na razie funkcjonowanie spółek PKP Przewozy Regionalne i PKP Intercity w ramach jednego holdingu było wykorzystywane do zupełnie innych celów aniżeli współpraca taryfowa. Dotychczas kierownictwo spółki PKP Intercity wykorzystywało półoficjalne zależności w ramach Grupy PKP do osłabiania pozycji spółki PKP Przewozy Regionalne, której tanie pociągi pospieszne stanowiły realne zagrożenie dla drogiego pociągów ekspresowych i intercity.

Solą w oczach kierownictwa spółki PKP Intercity pociągi pospieszne stały się od 15 grudnia 2002 r., kiedy to spółka PKP Przewozy Regionalne odważyła się uruchomić pierwsze połączenia pospieszne na trasach oraz w porach wcześniej prawem kaduka zarezerwowanych wyłącznie dla pociągów kwalifikowanych: ekspresowych i intercity. Uruchomione pod koniec 2002 r. pociągi pospieszne „Starosta” z Warszawy do Poznania, „Gałczyński” z →



→ Warszawy przez Poznań do Szczecina oraz „Pobrzeże” z Warszawy przez Trójmiasto do Kołobrzegu bardzo szybko stały się niezwykle popularne – ze względu na dużo niższe niż w pociągach PKP Intercity ceny biletów, a przy tym porównywalny czas przejazdu. W efekcie już od 14 grudnia 2003 r. do „Starosty”, „Gałczyńskiego” i „Pobrzeża” dołączyły „Wybrzeże” relacji Warszawa – Gdynia oraz „Zielonogórzanin” relacji Warszawa – Poznań – Zielona Góra. Władze spółki PKP Intercity, widząc ilu pasażerów odpływa do pociągów pospiesznych, zaczęły za wszelką cenę dążyć do przejęcia tego segmentu przewozów pasażerskich.

I choć 20 sierpnia 2004 r. ówczesny prezes spółki PKP Przewozy Regionalne Janusz Dettlaff na spotkaniu ze związkami zawodowymi uspokajał działaczy, że pociągi pospieszne nie przejdą do spółki PKP Intercity, to w rzeczywistości Andrzej Żurkowski, wówczas prezes PKP Intercity, właśnie dobijał targu w centrali PKP S.A. Efektem tego targu było przekazanie w grudniu 2004 r. pociągów pospiesznych kursujących między Warszawą a Poznaniem oraz Trójmiastem do spółki PKP Intercity.

Od 12 grudnia 2004 r. pociągi „Starosta”, „Gałczyński”, „Zielonogórzanin”, „Wybrzeże” i „Pobrzeże” stały się więc połączeniami nowej kategorii InterRegion w ramach PKP Intercity. Od 4 kwietnia 2005 r. – wkrótce po tym jak prezesem PKP Intercity został Jacek Prześluga – kategoria InterRegion została zastąpiona wzorowaną na tanich liniach lotniczych nazwą Tanie Linie Kolejowe (TLK).

Na negatywne efekty przejęcia pociągów pospiesznych przez PKP Intercity pasażerowie długo nie czekali. Dla przykładu już w 2005 r. pociąg TLK „Wybrzeże” łączący Warszawę z Trójmiastem został zawieszony na wakacje, a następnie od września termin jego kursowania ograniczono wyłącznie do poniedziałków, sobót i niedziel. A wszystko po to, aby w dni bez „Wybrzeża” pasażerowie zmuszeni byli korzystać ze znacznie droższego ekspresu „Neptun”.

Obecnie jedyne pociągi pospieszne spółki PKP Przewozy Regionalne, które w dalszym ciągu kursują głównymi magistralami łączącymi Warszawę z Poznaniem i Trójmiastem, to pociągi nocne. Mimo że kursują pod osłoną nocy, zawsze pełne są pasażerów.

### Wars żegna was

W końcu, aby zniechęcić pasażerów do podróży pociągami spółki PKP Przewozy Regionalne, wykorzystano również Wars. A to dzięki temu, że od 28 kwietnia 2005 r. większościowy pakiet udziałów w tym przedsiębiorstwie zarządzającym wagonami sypialnymi i gastronomicznymi przejęła spółka PKP Intercity. W efekcie z dniem

*Nocny pociąg pospieszny „Ustronie” Kraków Płaszów – Kołobrzeg przed odjazdem z Warszawy Centralnej. Obecnie jest to jedyny pociąg pospieszny kursujący zdominowaną przez PKP Intercity linią ze stolicy do Trójmiasta.*



*Do PKP Intercity trafią zespoły trakcyjne ED74, obsługujące ruch pospieszny między Warszawą a Łodzią. (Fot. KTx3)*

1 czerwca 2007 r. zaprzestano włączania wagonów barowych do składów spółki PKP Przewozy Regionalne. Bez obsługi gastronomicznej zostały nawet pociągi o tak długich relacjach jak „Światowid” z Przemyśla do Szczecina czy nocne „Ustronie” z Krakowa przez Warszawę, Trójmiasto do Kołobrzegu.

W grudniu 2008 r., gdy zarówno pociągi ekspresowe, intercity, jak i połączenia pospieszne znajdują się w gestii jednego przewoźnika, PKP Intercity dostanie całkowicie wolną rękę do kontynuowania działań wymuszających na pasażerach podróże drogi pociągami ekspresowymi i intercity, zamiast tańszymi pociągami pospieszными.

### Wrogie przejęcie

Jak może zakończyć się przekazanie połączeń pospiesznych do spółki PKP Intercity najlepiej pokazuje przykład Niemiec, gdzie podobnie postąpiono prawie dziesięć lat temu. W 1999 r. pociągi pospieszne interregio wraz z pociągami kwalifikowanymi kategorii intercity express (ICE), eurocity oraz intercity umieszczono w jednej spółce DB Reise&Touristik (od 2003 r. funkcjonującej pod

nazwą DB Fernverkehr).

W 1998 r. – przed utworzeniem spółki DB Reise&Touristik – pociągi interregio, przewożąc 68 milionów pasażerów rocznie, były najpopularniejszą kategorią pociągów dalekobieżnych. Z połączeń intercity i eurocity skorzystały 53 miliony osób, natomiast z ICE tylko 31 milionów. Spółka DB Reise&Touristik, dostrzegając w pociągach interregio konkurencję dla droższych połączeń kwalifikowanych, rozpoczęła proces ograniczeń w ofercie ponad czterystu dziennie pociągów interregio. Jednym z pierwszych ograniczeń była decyzja o rezygnacji z włączania wagonów gastronomicznych do większości pociągów interregio, co do złudzenia przypomina opisaną powyżej sytuację z czerwca 2007 r., kiedy to kontrolowane przez PKP Intercity przedsiębiorstwo Wars zaprzestało obsługi gastronomicznej pociągów pospiesznych spółki PKP Przewozy Regionalne.

W 1999 r. wprowadzono w Niemczech pierwsze ograniczenia w rozkładzie jazdy pociągów interregio. Ich celem było uniemożliwienie wygodnych podróży tymi pociągami w popularnych relacjach, jak choćby z Berlina do Zagłębia Ruhry, i w efekcie skazanie pasażerów na droższe składy intercity i ICE. Znacznie większe ograniczenia w kursowaniu pociągów interregio przeprowadzono w czerwcu 2001 r. oraz w grudniu 2002 r. – na wielu liniach pociągi interregio zostały zastąpione przez połączenia intercity. Równocześnie z części linii, likwidując połączenia interregio, w ogóle wycofano ruch dalekobieżny.

W rzeczywistości zmiany te polegały głównie na przemalowaniu wagonów z biało-niebieskich barw interregio w białoczerwone barwy intercity, dzięki czemu w wielu relacjach można było z dnia na dzień podnieść ceny biletów. Ta zmiana barw wagonów zdradzała dalsze zamiary kolei niemieckich DB – całkowitą likwidację połączeń interregio. W 2004 r. – czyli pięć lat po skonsolidowaniu tej kategorii pociągów z połączeniami intercity oraz intercity express w ramach jednej spółki – z czterystu pociągów interregio zostało zaledwie siedem par, kursujących na dwóch trasach: z Berlina do Chemnitz oraz z Drezna w kierunku Wrocławia. 27 maja 2006 r. zlikwidowany został w Niemczech ostatni z pociągów interregio. Tego dnia Niemcy zostali bez pociągów pospiesznych – koleje Deutsche Bahn ograniczyły ofertę połączeń pasażerskich wyłącznie do pociągów regionalnych (regionalbahn, regionalexpress) oraz pociągów kwalifikowanych (intercity i intercity express).

Czy już wkrótce bez pociągów pospiesznych zostaną również Polacy? Czy przejęcie ruchu pospiesznego przez PKP Intercity po prostu okaże się ukoronowaniem prowadzonego od kilku lat procesu obniżania atrakcyjności pociągów pospiesznych?

Karol Trammer

Przez nieudolność urzędników główna cecha zakupionych za 50 mln euro wagonów push-pull nie będzie wykorzystywana

# Wszystko jedno Szprendałowicza



Piotr Szprendałowicz, członek zarządu województwa (Fot. KT)

W sierpniu rozpoczną się dostawy wagonów push-pull dla Kolei Mazowieckich – na przełomie sierpnia i września Bombardier dostarczy 26 wagonów środkowych, a do końca listopada dotrze na Mazowsze 11 wagonów z kabinami sterowniczymi. Technologia push-pull (czyli: pchać-ciągnij) oznacza, że lokomotywa nie musi być umiejscowiona na czele pociągu. Równie dobrze może znajdować się na końcu składu i – zamiast tradycyjnie ciągnąć wagony – może je pchać. Wówczas maszynista z kabiny sterowniczej w pierwszym wagonie zdalnie steruje lokomotywą znajdującą się na tyle pociągu.

– Przynajmniej, że na razie możliwości pociągów push-pull nie będą w pełni wykorzystane – 8 kwietnia 2008 r. stwierdził na łamach „Dziennika” Piotr Szprendałowicz, członek zarządu województwa mazowieckiego odpowiedzialny za kolej. Tymi słowami Szprendałowicz przyznał się do prawie dwuletnich zaniedbań w pracy mazowieckiego samorządu. Przez minione dwa lata samorząd silnie zaangażował się w zakup wagonów dla Kolei Mazowieckich, w ogóle przegryzł tym nie martwiąc się o niezbędne lokomotywy, choć było

Zarówno po podpisaniu umowy z EBI we wrześniu 2006 r., jak i po zawarciu kontraktu z Bombardierem w lipcu 2007 r. dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” alarmował, że ani samorząd województwa, ani Koleje Mazowieckie nie robią nic w celu pozyskania lokomotyw do obsługi wagonów push-pull.

Co istotne, pociągów push-pull nie mogą obsługiwać zwykłe lokomotywy, lecz lokomotywy dostosowane nie tylko do ciągnięcia wagonów, ale również do ich pchania przy pomocy sterowania zdalnego. Od początku było zatem wiadomo, że zakup lokomotyw do pociągów push-pull będzie zamówieniem jak na polski rynek nietypowym i jego realizacja pochłonie więcej czasu.

W listopadzie 2007 r. na obchodach święta kolejarza w spółce Koleje Mazowieckie Piotr Szprendałowicz ni stąd, ni zowąd poinformował, że samorząd już kupuje lokomotywy specjalnie do wagonów push-pull i pojawiają się one na torach w 2008 r. Szybko okazało się, że słowa Szprendałowicza nie mają pokrycia w faktach i w rzeczywistości problem wagonów bez lokomotywy staje się coraz bardziej realny. Urzędnicy wcale jednak nie tracili dobrego samopoczucia. – Lokomotywy muszą być i będą, jestem o tym przekonany – zapewniał Janusz Ulatowski, dyrektor departamentu nieruchomości i infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, na łamach miesięcznika „Moja Kolej” ze stycznia 2008 r.

Jak na razie jednak sytuacja wygląda tak, że lokomotywy muszą być, ale ich nie ma. Optymistyczny scenariusz obecnie wygląda bowiem następująco: do obsługi pociągów push-pull zostaną pozyskane najprawdopodobniej od Grupy PKP zwykłe lokomotywy na co dzień eksploatowane w Polsce. Tyle, że rodzime lokomotywy nie są w stanie w pełni wykorzystać atutów technologii push-pull – ponieważ nie są przystosowane do zdalnego sterowania, nie mogą pchać wagonów, a jedynie mogą je ciągnąć. Koleje Mazowieckie będą więc jedynym przewoźnikiem na świecie, który przy eksploatacji wagonów push-pull po dojechaniu do stacji zwrotnej będzie przestawiać lokomotywę na drugi koniec składu. A więc nie będzie wykorzystywał podstawowej cechy systemu push-pull.

Natomiast scenariusz pesymistyczny, który ziści się jeżeli pozyskanie jakichkolwiek lokomotyw do tegorocznej jesieni okaże się niemożliwe. Wówczas nowoczesne wagony push-pull prosto z fabryki trafią na bocznice i tam nie wykorzystywane będą czekały aż samorządowi województwa uda się kupić lokomotywy.

Nie tylko wariant pesymistyczny – ale również ten optymistyczny – obnaża nieudolność samorządu województwa mazowieckiego, którego urzędnicy przez prawie dwa lata nie uświadomili sobie, że do wagonów kupowanych za 50 milionów euro niezbędne są specjalne lokomotywy. Teraz, gdy jest już za późno, władze województwa usiłują bagatelizować całą sprawę. – Pasażerowi jest wszystko jedno, jaki elektrowóz ciągnie pociąg – rozbrajająco stwierdził winny zaniedbań Piotr Szprendałowicz, członek zarządu województwa.

Karol Trammer

W wysokości 50 milionów euro na zakup jedenastu trzywagonowych piętrowych składów push-pull.

## PUSH-PULL po mazowiecku

jest w kabine sterowniczej, z której maszynista może prowadzić

### Rekuperacja, czyli wszystko jasne

Choć tabor trakcyjny, którym obsługiwane powinny być push-pull, pozostaje niewiadomą, to kilka spraw – czemni – jest już zupełnie jasnych. Podczas wrześniowej podpisanie umowy między mazowieckim samorządem a Bankiem Inwestycyjnym Halina Sekita, prezes Kolei Mazowieckich, zachwalała, że nowe pociągi będą charakteryzowały energooszczędnością: – Obniżenie kosztów związane z energią trakcyjną, gdzie jest zjawisko rekuperacji, czyli prądu zużytego do przemieszczania pociągu w ruch oraz przy hamowaniu. Ciekawe skąd to wszyscy wiedzą – nie tylko przed przetargiem, ale także przed podpisaniem umowy. Czy to jest problem obsługi trakcyjnej składów push-pull? Przecież to jest

Skutki układu między samorządem Mazowsza i koncernem Bombardier

## Push-pull gate

W nadchodzącym roku koncern Bombardier rozpocznie dostawę 37 wagonów piętrowych push-pull, zamówionych przez samorząd województwa mazowieckiego. Pierwsze wagony mają trafić do Kolei Mazowieckich w sierpniu 2008 r. Całe zamówienie – obejmujące 11 wagonów z kabiną sterowniczą i 26 wagonów środkowych – ma zostać zrealizowane do końca listopada 2008 r.

Choć nowe wagony już wkrótce pojawią się na Mazowszu, wciąż nie ma gwarancji, czy w ogóle zaczną



### Push-pull w worku

Czy samorząd województwa mazowieckiego wiedział co kupuje?

Pociągi push-pull składała się z lokomotywy i wagonów. Jednak lokomotywy nie było. Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” jako pierwszy odsonił kulisy zakupu wagonów push-pull dla Kolei Mazowieckich.

i jest jasne, że Koleje Mazowieckie nie dysponują ani jedną lokomotywą – bowiem jak na razie całość ruchu prowadzona jest przez elektryczne zespoły trakcyjne oraz autobusy szynowe.

Decyzja o zakupie wagonów push-pull formalnie została podjęta 5 września 2006 r. – tego dnia marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik i jego ówczesny zastępca Jan Engelgard podpisali umowę z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym (EBI) o udzieleniu 50 milionów euro kredytu na sfinansowanie zakupu wagonów push-pull. Następnie 24 lipca 2007 r. wicemarszałek Tomasz Siemoniak, członek zarządu województwa Piotr Szprendałowicz oraz skarbnik Marek Miesztański podpisali umowę z koncernem Bombardier na dostawę 37 wagonów push-pull.



# Większość miast w województwie mazowieckim nie ma dostępu do pociągów pasażerskich

## Mazowsze odcięte od świata

358 tysięcy – tylu w sumie mieszkańców liczą wszystkie miasta województwa mazowieckiego, do których nie docierają pociągi pasażerskie. Pozbawione komunikacji kolejowej są bowiem aż 43 z 85 miast w regionie. Z tego nie jest obsługiwanych przez kolej aż 16 z 37 mazowieckich miast powiatowych.

### Nasielsk, czyli Pieścirogi

Tak długa lista mazowieckich miast bez kolei to przede wszystkim spadek po zaborcy. W zaborze rosyjskim – obejmującym teren obecnego województwa mazowieckiego – sieć kolejowa nigdy nie charakteryzowała się dużą gęstością – choćby w porównaniu z terenami zaboru pruskiego. Chwilowo przemilczmy to, że „reformatorzy” spod znaku PKP głównie w okresie minionych dwóch dekad doprowadzili do zrównania wskaźników gęstości sieci kolejowej dla wschodu i zachodu Polski. Oczywiście zrównania w dół...

Co charakterystyczne, na wschodzie linie kolejowe bardzo często prowadzono w oddaleniu od miast. Przykładem mogą być tu Nasielsk czy Garwolin. Obydwa ośrodki znalazły się na naszej liście miast bez kolei, mimo że istnieją takie stacje kolejowe jak Nasielsk i Garwolin. Tyle że stacja Nasielsk w rzeczywistości leży w Pieścirogach Nowych (oddalonych od Nasielska o 3,5 km), a stacja

### Kolej na niby



Choć na liście miast bez kolei nie znalazł się Radzymin – liczące 8 tysięcy mieszkańców miasto na rogatkach aglomeracji warszawskiej – właściwie powinien zostać on uznany za 44. mazowiecki ośrodek pozbawiony pociągów.

Radzymin jest bowiem obsługiwany przez zaledwie dwie pary pociągów dziennie. Koleje Mazowieckie „oferują” mieszkańcom Radzyna jeden pociąg do Warszawy (w dni robocze o godz. 6.07), jeden pociąg do Sierpca (o 12.31) i dwa połączenia do Tłuszcza (o 9.36 oraz w dni robocze o 17.39).

Do 1974 roku do samego centrum Radzyna docierały pociągi wąskotorowe kolejki mareckiej, zapewniające bezpośrednie połączenie z Warszawą.

Garwolin w Woli Rębkowskiej (położonej 4,5 km od Garwolina). O ile w Nasielsku funkcjonuje lokalna komunikacja autobusowa łącząca miasto ze stacją kolejową, o tyle w przypadku Garwolina nie istnieje regularne połączenie autobusowe z dworcem kolejowym. Podobnie – kilka kilometrów za granicą miasta – położone są stacje Szydłowiec i Przysucha.

### Szwajcarski przeżytek

Znaczący wpływ na to, że lista miast nieobsługiwanych przez pociągi pasażerskie jest tak długa, miała również prowadzona w drugiej połowie XX wieku masowa likwidacja kolei wąskotorowych, które istotnie uzupełniały sieć kolei normalnotorowych na Mazowszu. Pociągi wąskotorowe docierały między innymi do takich, obecnie znajdujących się na liście, miast jak Marki, Karczew, Góra Kalwaria, Konstancin-Jeziorna, Grójec, Nowe Miasto nad Pilicą, Przasnysz, Nasielsk czy Pułtusk.

Jedną z niefunkcjonujących już linii wąskotorowych była linia łącząca stację kolejową Nasielsk (w Pieścirogach) z miastem Nasielsk i dalej z Pułtuskim. Linia ta została uruchomiona dopiero w 1950 r. Zapewniając połączenie miast Pułtusk oraz Nasielsk z węzłową stacją linii normalnotorowych Warszawa – Działdowo – Gdańsk oraz Nasielsk – Sierpc, przewożąc w szczytowym okresie 450 tysięcy pasażerów rocznie, wąskotorówka ta funkcjonowała przez zaledwie 36 lat – do 1986 r., kiedy to regularny ruch pasażerski został zlikwidowany. Jeszcze na początku lat 90. składy wąskotorowe codziennie kursowały linią łączącą Piaseczno z Grójcem.

Koleje wąskotorowe przez kierownictwo Polskich Kolei Państwowych bardzo szybko zostały uznane za przeżytek, który nie powinien wozić ludzi do szkoły i pracy, a co najwyżej stanowić weekendową atrakcję turystyczną. Choć w Szwajcarii jest zupełnie inaczej. Weźmy za przykład jedną z wielu helweckich linii wąskotorowych – Waldenburgbahn. Łączy ona stację normalnotorową w Liestalu z leżącymi w pobliżu wsiami i miasteczkami. Dziennie Waldenburgbahn uruchamia 45 par pociągów. W godzinach szczytu ze stacji w Liestalu odjeżdżają cztery wąskotorowe pociągi na godzinę. Co ciekawe, ta szwajcarska wąskotorówka jest niezagrażona, mimo że cała jej trasa biegnie wzdłuż szosy. W Polsce taki przebieg stanowiłby podstawowy argument za likwidacją ruchu pociągów.

### Kolej od zaraz?

Na renesans wąskotorówek na Mazowszu liczy już chyba mało kto. Wciąż jednak możliwe jest skrócenie tej listy miast bez kolei.

Część z tych 43 miast leży bowiem na liniach, na których istnieje fizyczna możliwość uruchomienia ruchu pociągów pasażerskich. Mszczonów i Góra Kalwaria leżą na czynnej obecnie tylko dla ruchu towarowego linii Skierniewice – Pilawa. Do Ostrowii Mazowieckiej możnaby uruchomić wahadło szynobusowe z pobliskiego węzła w Małkini. Z Sokołowa Podlaskiego mogą wyruszyć pociągi do odległych o 30 km Siedlec. Natomiast przez podwarszawski Konstancin biegnie dobrze utrzymana linia, służąca pociągom z węglem do elektrociepłowni Siekierki – o uruchomieniu na niej szynobusów mówi się od dziesięciu lat. Niestety, wciąż tylko się mówi...

Karol Trammer

### Miasta bez kolei

miasto	liczba mieszkańców
1. Marki	23 710
2. Ostrów Mazowiecka	22 547
3. Pułtusk	19 168
4. Sokołów Podlaski	18 483
5. Kozielnice	18 480
6. Przasnysz	17 062
7. Konstancin-Jeziorna	16 631
8. Garwolin	16 141
9. Łomianki	15 875
10. Grójec	15 066
11. Węgrów	12 572
12. Szydłowiec	11 996
13. Góra Kalwaria	11 225
14. Karczew	10 368
15. Maków Mazowiecki	9 851
16. Żuromin	8 691
17. Zwoleń	8 139
18. Nasielsk	7 382
19. Białobrzegi	7 301
20. Łosice	7 183
21. Mszczonów	6 267
22. Przysucha	6 228
23. Lipsko	5 795
24. Iłża	5 159
25. Gąbin	4 103
26. Żelechów	4 032
27. Skaryszew	4 018
28. Tarczyn	3 883
29. Nowe Miasto nad Pilicą	3 839
30. Serock	3 762
31. Zakroczym	3 347
32. Gliniojeck	3 067
33. Myszyniec	3 030
34. Drobin	2 946
35. Kaluszyn	2 903
36. Chorzele	2 807
37. Wyszogród	2 779
38. Różan	2 685
39. Mogielnica	2 449
40. Kosów Lacki	2 134
41. Bieżeń	1 905
42. Brok	1 884
43. Wyśmierzyce	884

Kursywą oznaczono miasta powiatowe

# forum

## z biegiem szyn

### Wszewładza Kolei Mazowieckich

Problemy z wprowadzeniem wspólnego biletu na kolej i komunikację miejską poza granicami Warszawy pokazują, jak silną pozycję mają Koleje Mazowieckie.

Choć chęć rozszerzenia tej jakże oczekiwanej przez tysiące mieszkańców podwarszawskich miejscowości oferty deklarują radni miejscy z Warszawy i okolic, burmistrzowie i prezydenci miast, politycy szczebla wojewódzkiego, a rozwojowi wspólnego biletu dopingują media, to wystarczy, że dosłownie kilka osób ze ścisłego kierownictwa Kolei Mazowieckich jest przeciwnych tej koncepcji, by sprawa od dłuższego czasu tak naprawdę stała w miejscu.

A przecież wraz ze wspólnym biletami w miejscu stoi przecież standard życia i wygoda mieszkańców aglomeracji warszawskiej, w miejscu stoi integracja rozbudowujących się podwarszawskich miast ze swoją metropolią. Z powodu braku wspólnego biletu ważnego w całej aglomeracji kolej wciąż jest ciałem obcym względem podstawowego systemu transportowego, jakim jest komunikacja ZTM.

Możnaby założyć, że skoro Koleje Mazowieckie należą już do samorządu województwa, to na pierwszy plan w działaniach tego przewoźnika wysunie się zaspokajanie potrzeb mieszkańców, którzy co cztery lata stają się przeciw wyborcami, oddającymi swoje głosy na samorządowców. Okazuje się jednak, że koncepcje polityczne dotyczące spójności Warszawy z aglomeracją i pozostałymi terenami województwa sobie, a rzeczywistość sobie.

Czy naprawdę to, czy realizowana będzie polityka transportowa województwa mazowieckiego i miasta Warszawy ma w pełni zależeć od widzimisię kilku osób z Kolei Mazowieckich? Bo tak to przecież teraz wygląda: politycy samorządowi mogą składać różne deklaracje, uchylać dokumenty zakładające integrację Warszawy z jej okolicami, podejmować decyzje

odnośnie integracji i rozwoju transportu publicznego, ale czy plany te będą wdrażane, zależy wyłącznie od kilku wysoko postawionych kolejarzy z Kolei Mazowieckich – którzy choć nie są wybierani w powszechnym głosowaniu, sprawują wszechwładzę.

Łukasz Woźniak, Legionowo

### Zdroworoządkowo o szybkiej kolei

Cieszę się, że wreszcie miałem okazję przeczytać artykuł na temat pomysłów (bo nie nazywałbym tego koncepcjami) budowy w Polsce kolei dużych prędkości, w którym opisanie tego tematu nie sprowadzało się jedynie do stwierdzenia, że już wkrótce polska kolej dogoni kolej europejską, bo do Wrocławia dojedziemy w niecałe dwie godziny.

Szkoda jednak, że takimi rzeczowymi argumentami, jakie zostały zaprezentowane w „Z Biegiem Szyn” nie posługują się dziennikarze uznanych codziennych gazet ekonomicznych. Wydaje się, że oni jedynie spijają z ust polityków, ministrów i szefów PKP słowa rzucane na wiatr i przelewają je na papier, racząc tą literaturą science-fiction swoich czytelników.

Żałuję, że w telewizji, prasie codziennej, na konferencjach prasowych i sympozjach naukowo-technicznych nikt nie dyskutuje, czy w ogóle w Polsce koleje dużych prędkości są potrzebne, ile będzie kosztowała ich budowa, a ile eksploatacja, czy wreszcie – ile będzie trzeba zapłacić za bilet. Wszyscy redaktorzy, naukowcy, politycy wydają się być już omamieni perspektywą prędkości 350 km/h, a jak na razie pasażerowie kolei na co dzień borykają się z takimi problemami, jak brak wody w toaletach, drzwi wejściowe do pociągów podmiejskich otwarte w czasie jazdy, powykręcane jarzeniówki w wagonach. I jak słusznie zauważono w tekście „TGV po polsku”, mówienie o kolei dużych prędkości w obliczu uporczywego istnienia nierozwiązanych przyziemnych spraw świadczy o tym, że menedżerowie z PKP tak jak dziś nie radzą sobie z zarządzaniem podległym przedsiębiorstwem, tak samo nie będą sobie z tym radzić, gdy pociągi pomkną 350 km/h.

To dziwne, że zdroworoządkowo i odległego od propagandy spojrzenia na szybką kolej trzeba szukać w niszowym, ale mimo to bardzo rzetelnie wydawanym, dwumiesięczniku „Z Biegiem Szyn”.

Dane do wiadomości redakcji

FULARZ • pozdrowienia z wolnego rynku

## Dwóch przewoźników

Ostatnio musiałem zabrać delegację jednej z firm na warszawskie tereny targowe, w rejonie stacji Warszawa Zachodnia – Warszawa Kasprzaka. W zasadzie, nie wiedząc dlaczego, namówiłem ich na przejazd Szybka Koleją Miejską. Był to absurd, o czym się przekonałem, gdy tylko zacząłem się zastanawiać, na jakiego przewoźnika kupić bilety, na Koleje Mazowieckie czy na SKM? Sprawdziłem na wyświetlaczach na peronie, co pierwsze nadjedzie i kupiliśmy bilety na przewoźnika Koleje Mazowieckie. Po naszej stronie peronu Warszawa Śródmieście zresztą chyba nie było punktu sprzedaży biletów jednorazowych ZTM.

SKM w Warszawie to fikcja. Czasy oczekiwania na linii średnicowej są nawet kilkunastominutowe w szczycie. Mi na jakiejś osiem podróży linią średnicową zdarzyło się czekać po 10 minut i dłużej. Na dworcu Warszawa Zachodnia trzeba obstawiać perony, by trafić na ten z którego akurat zechce odjechać pociąg miejski w kierunku wschodnim.

W wielu aglomeracjach europejskich normą są systemy kolei miejskiej obsługiwane przez kilku przewoźników, którzy razem tworzą ofertę przewozową. Tak jest w systemie SKM w Grazu, Salzburgu, Zagłębiu Rury, Hamburgu, oraz większość systemów SKM w Szwajcarii.

W Warszawie tutejszy system SKM mogłyby tworzyć SKM i Koleje Mazowieckie. Te drugie musiałyby przeprowadzić segmentację rynku, oddzielając ruch podmiejski od ruchu regionalnego. Powinny wprowadzić kursy podmiejskie które przecinają aglomerację na wskroś, zamiast kończyć bieg na jednym z warszawskich dworców. Powinny wykorzystać wagony motorowe do obsługi linii o mniejszym potoku pasażerskim, jak np. linii Warszawa Gdańska – Warszawa Wola.

W Pradze uruchomiono system „Esko”, wzorowany na niemieckim systemie S-bahn system 11 ponumerowanych linii podmiejskich. Zrobiono to bez 71 lat przemyśleń i dyskusji. Po prostu kolej w Pradze, jeszcze mniej wpisana w kontekst urbanistyczny miasta, dostosowuje się do zmieniającego się otoczenia, wymagającego usług o jakości metra.

W Warszawie kolej, ongiś namiastka nieistniejącego metra, mając pozycje nieporównanie lepszą, ma szansę na spore potoki. Tymczasem władze miasta wyrzucają miliardy by w odległości kilometra od istniejącej i niewykorzystanej linii kolejowej zbudować od podstaw drugą linię metra, dość mocno pokrywającą się z linią średnicową.

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.