

Jak PKP robią „niezależną” telewizję • Łapy Furgalskiego

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

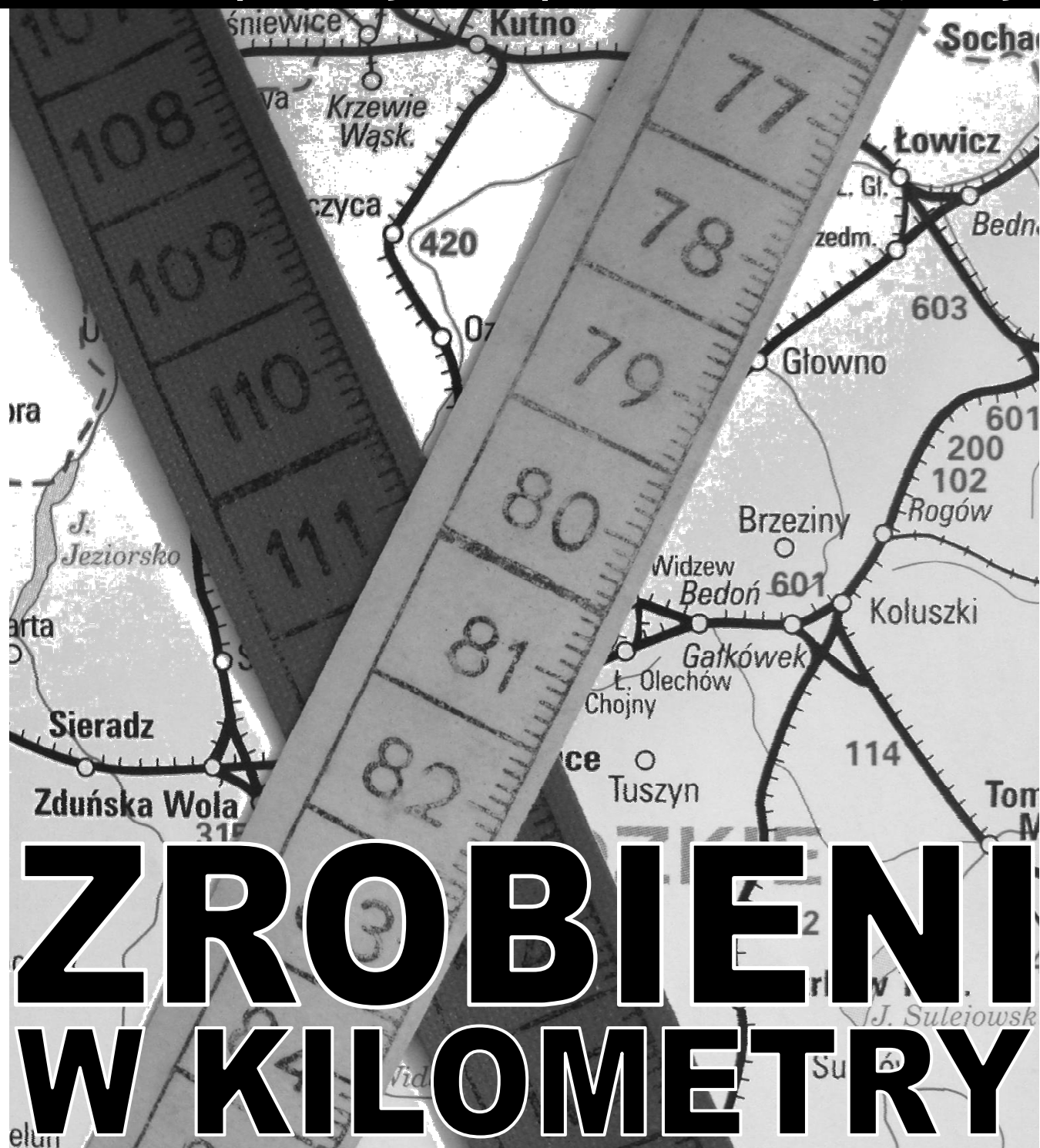
ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

MARZEC – KWIECIEŃ 2010

Nr 2 (46)

*Jak Urząd Transportu Kolejowego
zamiótł pod dywan przekręt taryfowy*



Zatrzymane InterRegio

Połączenia

Ministerstwo Infrastruktury i Urząd Transportu Kolejowego blokuje rozwój sieci tanich połączeń InterRegio spółki Przewozy Regionalne.

– *Chcieliśmy uruchomić dodatkowych osiem pociągów InterRegio. Niestety, ze względu na pewne zupełnie dla nas niezrozumiałe działania zarówno ministerstwa, jak i UTK kompletnie są zablokowane ruchy w tym zakresie* – stwierdził Tomasz Moraczewski, prezes Przewozów Regionalnych, w wywiadzie dla Radia Plus Opole.

Jak dowiedział się dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”, dodatkowe pociągi InterRegio, których wprowadzenie zostało zablokowane przez Ministerstwo Infrastruktury oraz Urząd Transportu Kolejowego, miały kursować od 1 marca 2010 r. na trasach Warszawa – Bydgoszcz, Warszawa – Katowice, Warszawa – Łódź oraz Poznań – Bydgoszcz. Pociągi miały wzbogacić istniejącą ofertę na powyższych liniach.



● Pociąg InterRegio przed odjazdem ze stacji Warszawa Wschodnia

Nowe szaty prezesów

Ludzie

Od 11 stycznia 2010 r. prezesem Kolei Mazowieckich jest Artur Radwan. Jego poprzednicy znaleźli już nowe miejsca pracy.



● Artur Radwan, nowy prezes Kolei Mazowieckich



● Byli prezesi Kolei Mazowieckich: Halina Sekita i Jakub Majewski

Radwan wcześniej był dyrektorem biura kontroli terenowej oraz członkiem zarządu ds. pracowniczych w spółce PKP Przewozy Regionalne. Nowy prezes to absolwent nauk politycznych na Uniwersytecie Warszawskim.

Jedną z pierwszych decyzji Radwana było wprowadzenie z dniem 1 marca 2010 r. podwyżki cen biletów.

Jakub Majewski, odwołany 20 listopada 2009 r. ze stanowiska prezesa Kolei Mazowieckich, od nowego roku pracuje w spółce PL.2012. To państwowa spółka, która koordynuje i kontroluje przygotowania do mistrzostw Europy w piłce nożnej. Spółka PL.2012 odpowiada również za składanie raportów do europejskiej federacji piłkarskiej UEFA o postępach Polski w przygotowaniach do mistrzostw. Majewski w spółce PL.2012 – jako menadżer ds. transportu – zajmuje się monitoringiem inwestycji z zakresu infrastruktury kolejowej oraz transportu publicznego. Do jego obowiązków należy

również przygotowanie koncepcji obsługi transportowej mistrzostw.

Halina Sekita, która Kolejami Mazowieckimi kierowała od 2004 do 2009 r., ostatnio związała się z Zakładami Naprawczymi Taboru Kolejowego w Mińsku Mazowieckim. W lutym 2010 r. została członkiem zarządu ZNTK odpowiedzialnym za marketing i rozwój spółki. Sekita, zanim zasiadła w zarządzie ZNTK, pracowała w zespole doradców gospodarczych TOR, gdzie kierowała działem Railway Market Forum zajmującym się organizacją seminariów i konferencji.

OKŁADKA: w kompozycji wykorzystano fragment mapy sieci kolejowej - będącej załącznikiem do Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów 2004/2005 - wydawnictwa kartograficznego Karta.

Jak PKP robią „niezależną” telewizję

Media

„To pierwszy niezależny program informacyjny, który pokazuje to, co dzieje się na kolei w Polsce i na świecie” - tak reklamuje się internetowa telewizja Kolej TV.

Telewizja dostępna na stronie internetowej www.kolejtv.pl rozpoczęła działalność jesienią 2009 r. – co środę pojawia się nowy 10-minutowy odcinek. Twórcy Kolej TV tak wyjaśniają genezę powstania tego medium: „Wiemy dobrze, że w gazetach które czytacie, czy w telewizorach, które oglądacie, o kolei mówi się: rzadko, mało profesjonalnie, wąsko i krótko. Pomyśleliśmy więc, że zrobimy coś odwrotnego. Będziemy mówić często, tylko profesjonalnie, szeroko i tak długo jak się da. Nie będziemy iść z trendem mediów, ale wbrew niemu”.

Twórcy Kolej TV określają swoje medium jako niezależne, obiektywne i fachowe. Przynajmniej co do niezależności telewizji Kolej TV, można mieć jednak poważne wątpliwości. Cała inicjatywa jest bowiem wspomagana finansowo przez Polskie Koleje Państwowe. Ponadto Polskie Koleje Państwowe są właścicielem domeny internetowej Kolej TV (www.kolejtv.pl). Faktycznie więc telewizja Kolej TV jest nie tylko przez PKP S.A. sponsorowana, ale właściwie przez PKP S.A. została zorganizowana. Odnośniki do strony Kolej TV znajdują się w serwisach internetowych spółek Grupy PKP.

Twarzą projektu Kolej TV jest Dagmara Kowalska, dziennikarka na co dzień związana z Polskim Radiem.

Spytaliśmy Kowalską, czy zaangażowanie w projekt promocyjny PKP S.A., podszywany się pod niezależną działalność medialną, nie stanowi dla niej, jako dla dziennikarki, problemu. – *Dla mnie to kolejne doświadczenie dziennikarskie i nie mam sobie nic do zarzucenia. Nie*

doświadczyłam ze strony PKP żadnego nacisku – podkreśla Dagmara Kowalska. – Owszem, PKP S.A. stara się uczestniczyć w pokrywaniu naszych kosztów, głównie związanych z dojazdami. Prezentujemy jednak materiały nie tylko o spółkach Grupy PKP, ale na przykład także o Przewozach Regionalnych, o pociągach InterRegio. Mówimy o wszystkim, co się dzieje na kolei.

Wzór dla twórców Kolej TV stanowi niemiecka telewizja internetowa Bahn TV (po przetłumaczeniu nazwa brzmi dokładnie tak samo). Bahn TV – dostępna na stronie www.bahntv-online.de – nie sugeruje jednak swoim widzom, że jest niezależna. Na stronie internetowej Bahn TV widnieją wyraźne informacje, że mamy do czynienia z projektem koncernu Deutsche Bahn.



● Dagmara Kowalska, twarz Kolej TV

Czy w Wołominie staną dalekobieżne?

Połączenia

Liczący 37 tys. mieszkańców Wołomin to największe miasto na linii kolejowej między Warszawą i Białymstokiem. Mimo to w Wołominie nie zatrzymują się pociągi dalekobieżne - ani pociągi kategorii Tanie Linie Kolejowe, ani składy InterRegio.

Równocześnie pociągi dalekobieżne łączące Warszawę z Białymstokiem zatrzymują się w miejscowościach znacznie mniejszych od Wołomina - między innymi w Łapach (16 tys. mieszkańców), Szepietowie (2 tys. mieszkańców) czy Tuszczu (7,5 tys. mieszkańców). Tuszcz to jedyna obsługiwana przez pociągi dalekobieżne stacja na terenie powiatu wołomińskiego. Liczący 205 tys. mieszkańców powiat wołomiński jest najludniejszym powiatem ziemskim w województwie mazowieckim.

Mieszkańcy Wołomina, chcąc wyruszyć w podróż koleją dalekobieżną, najpierw muszą dojechać albo do Tuszczu, albo do Warszawy Wschodniej i tam się przesiąść. Problem w tym, że z Wołomina do Warszawy Wschodniej kursuje zaledwie osiem pociągów dziennie - reszta dojeżdża do dworca Warszawa Wileńska, skąd jednak nie kursują żadne pociągi dalekobieżne. Żeby więc się do nich dostać, trzeba dodatkowo skorzystać z autobusu lub tramwaju.

Radosław Wasilewski, zastępca burmistrza Wołomina, mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn”, że mieszkańcy już kilkakrotnie zwracali się do władz miasta z prośbami o interwencję w sprawie braku postojów pociągów dalekobieżnych. - *Występowaliśmy do przedstawicieli kolei, ale niestety nasze wystąpienia jak dotąd nie przyniosły żadnych rezultatów.*

Kolejarze wciąż nie są przekonani do wprowadzenia postojów w Wołominie. - *W przypadku miast podwarszawskich nie nastawiamy się na obsługę pasażerów codziennie dojeżdżających do pracy i szkoły w stolicy. Z kolei mieszkańców Wołomina, którzy chcą jechać w kierunku Białegostoku jest stosunkowo niewiele - twierdzi Paweł Ney, rzecznik prasowy PKP Intercity. Dodaje jednak: - Ale rozważymy, czy przynajmniej te pociągi, które jeżdżą w dłuższych dystansach, czyli przykładowo z Białegostoku przez Warszawę do Krakowa czy Wrocławia, jednak nie powinny mieć postojów w Wołominie.*

PKS przegrał z InterRegio

Połączenia

1 lutego 2010 r. PKS zlikwidował połączenie Włoszczowa - Warszawa. Autobusy nie wytrzymały konkurencji kolei.

Autobus z Włoszczowy do Warszawy jechał aż 4 godz. 22 min. -

to ponad dwa razy dłużej niż jadą pociągi InterRegio, którym przejazd z Włoszczowy Północ do Warszawy Centralnej zajmuje od 1 godz. 45 min. do 2 godz. 6 min. Kolej wygrała też niższą ceną - za przejazd autobusem z trzeba było zapłacić aż 35,20 zł, podczas gdy bilet na pociąg InterRegio kosztuje 29 zł. Z Włoszczowy Północ codziennie odjeżdża sześć pociągów InterRegio do Warszawy.



• Postój pociągu InterRegio na stacji Włoszczowa Północ

Zlikwidowany z początkiem lutego autobus odjeżdżał z Włoszczowy o godz. 7.10 - do dworca PKS Warszawa Zachodnia docierał o godz. 11.32. Ze stolicy wyruszał w drogę powrotną o godz. 13.45 i do Włoszczowy przyjeżdżał na godz. 18.13. Autobus kursował przez Grójce, Mogielnicę, Nowe Miasto nad Pilicą i Końskie. Kurs był obsługiwany przez PKS w Jędrzejowie.

• Gość „Z Biegiem Szyn”

„Uporządkować chaos”

Jak zintegrować kolej i komunikację miejską w Radomiu?



WOJCIECH MĘDRZYCKI

Stowarzyszenie „Kocham Radom” wystąpiło do spółki PKP Polskie Linie Kolejowe o uwzględnienie w trakcie modernizacji linii kolejowej nr 8 budowy nowych przystanków osobowych na terenie Radomia. Postulat ten został zaakceptowany przez inwestora i władze miasta. Zaproponowano m.in. budowę przystanków przy jednym z największych osiedli - Gołębiów i Południe, na których obecnie znajdują się duże autobusowe. Takie rozwiązanie pozwoli przy jednoczesnym przybliżeniu pętli i budowie parkingów Park&Ride na stworzenie w pełni funkcjonalnych węzłów przesiadkowych do obsługi pociągów regionalnych w relacjach Radom - Warszawa czy Radom - Kielce. W zasięgu tych przystanków znajdzie się kilkadziesiąt tysięcy mieszkańców. Głównym miejskim węzłem przesiadkowym komunikacji miejskiej, podmiejskiej, regionalnej i dalekobieżnej jest już obecnie dworzec główny, w pobliżu którego zlokalizowano w latach 90. nowy dworzec PKS. Koleje Mazowieckie przymierzają się do budowy parkingu P&R między dworcami. Kolejne działania powinny się skupić wokół budowy zespołu przystanków autobusowych na obecnym parkingu na placu dworcowym, skupiającego wszystkie obecnie funkcjonujące przystanki w okolicy, a także na zakręcowaniu linii podmiejskich na dworcu PKS, czyli na uporządkowaniu chaosu, który panuje w otoczeniu dworców. Podstawą w integracji różnych systemów transportowych jest nie tylko integracja przestrzenna, ale także integracja taryfowa. Wspólne bilety regionalne kolejowo-autobusowe, bądź też bilety wojewódzkie powinny w znaczący sposób uprościć funkcjonowanie systemu i przede wszystkim zachęcić do większego wykorzystania kolei w regionie, wraz z częściowym jej wykorzystaniem do potrzeb obsługi miejskiej.

WOJCIECH MĘDRZYCKI zawodowo zajmuje się transportem, współpracuje z radomskimi stowarzyszeniami („Kocham Radom”, Klub Miłośników Kolei Radom) i bierze aktywny udział w działaniach lokalnych zmierzających do poprawy funkcjonowania transportu publicznego.

• Głosy

„Ilość przydzielonych tras dla pociągów pasażerskich wzrosła z 5183 w rozkładzie 2008/2009 do 6068 w rozkładzie 2009/2010”

ZBIGNIEW ZARYCHTA, członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe ds. sprzedaży, w rozmowie z biuletynem „Infrator”

„PKP, które tworzy tzw. grupę, jest bardziej strukturą polityczną niż biznesową”

HENRYK KLIMKIEWICZ, przewodniczący Railway Business Forum, w rozmowie z „Polską Gazetą Transportową”

Kolej na 10 procent

Lokalne pociągi Kolei Mazowieckich pojeżdżą tylko do wyborów samorządowych?

Zarząd województwa mazowieckiego na posiedzeniu 18 stycznia 2010 r. podjął decyzję, że czas wycofać pociągi Kolei Mazowieckich ze wszystkich odcinków, na których rentowność nie przekracza 10%. Ustalono, że pociągi już od 1 marca 2010 r. przestaną kursować na trzech odcinkach: Nasielsk – Sierpc, Płock – Sierpc oraz Radom – Drzewica. Ponadto na odcinku Płock – Kutno miało pozostać tylko jedno połączenie dziennie: pociąg przyspieszony „Mazovia” do Warszawy.

– *Nie da się wozić powietrza* – mówił na początku lutego w Radiu dla Ciebie Adam Struzik, marszałek województwa mazowieckiego. – *Przyjęliśmy taką barierę, że możemy dopłacać 90%, ale nie możemy dopłacać 95 czy 96%. Więc jeżeli ta rentowność będzie na przyzwoitym poziomie przekraczającym 10%, to oczywiście te połączenia będą utrzymane.*

Wkrótce Artur Radwan, prezes Kolei Mazowieckich – niejako uzupełniając wypowiedź Struzika – ujawnił, że najmniejsze pokrycie kosztów wpływami ze sprzedanych biletów występuje na liniach Nasielsk – Sierpc (1,39%) oraz Radom – Drzewica (2,92%). A to oznaczałoby, że na tych odcinkach daleko nawet do przyjętej przez zarząd województwa 10-procentowej bariery rentowności.

1,39% czy 22%

Problem w tym, że stosowana przez Koleje Mazowieckie metoda obliczania rentowności połączeń budzi poważne wątpliwości. Bazuje ona bowiem na wskaźnikach kosztów uśrednionych dla całej sieci Kolei Mazowieckich. Metoda ta nie uwzględnia więc różnic wynikających ze zmiennych kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej oraz różnych rodzajów stosowanego taboru.

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł jednak do analiz rentowności uwzględniających różnice w kosztach działalności przewozowej na poszczególnych odcinkach. Analizy te – wykonane w okresie prezesury Jakuba Majewskiego – podają zupełnie inne wskaźniki rentowności lokalnych połączeń Kolei Mazowieckich. Na poszczególnych odcinkach kształtują się one następująco:

- Nasielsk – Płońsk: 22%,
- Płońsk – Sierpc: 19%,
- Sierpc – Płock: 16%,
- Płock – Kutno: 25%,
- Radom – Drzewica: 12%.

Jak widać, zgodnie z nieuśrednionymi obliczeniami kosztów, żadna z linii typowanych do likwidacji nie charakteryzuje się poziomem rentowności poniżej 10-procentowej bariery przyjętej przez zarząd województwa.

Co więcej, wkrótce po tym jak gruchnęła wieść, że samorząd województwa mazowieckiego myśli o likwidacji części połączeń, pojawiły się głosy, iż rentowość zagrożonych połączeń mogłaby być wyższa, gdyby poprawiono ofertę przewozową, która na lokalnych liniach Kolei Mazowieckich jest dość słaba.

Białe plamy

Uwagę na pozostawiającą wiele do życzenia ofertę zwrócili posłowie z okręgu płocko-ciechanowskiego, którzy w sprawie lokalnych połączeń wystosowali list otwarty do marszałka województwa oraz prezesa Kolei Mazowieckich. „Jeżeli prawdą jest, że obciążenie obecnie kursujących pociągów jest nikłe, oznaczać to może jedynie tyle, że zarzuty kierowane od kilku lat pod adresem Kolei Mazowieckich, mówiące o fatalnie skonstruowanym rozkładzie jazdy, są prawdziwe” – napisali we wspólnym oświadczeniu posłowie Prawa i Sprawiedliwości, Platformy Obywatelskiej oraz Polskiego Stronnictwa Ludowego. Parlamentarzyści zaapelowali



• Nasielsk, 1 czerwca 2006 r., uroczysta reaktywacja połączeń do Sierpca: Halina Sekita, ówczesna prezes Kolei Mazowieckich, tuż po przecięciu wstęgi. Co dalej z lokalnymi połączeniami na Mazowszu? (fot. KT)

między innymi o wprowadzenie bezpośrednich pociągów relacji Sierpc – Płońsk – Nasielsk – Warszawa Gdańska.

Sprzeciw wobec planów likwidacyjnych wyrazili mieszkańcy powiatu sierpeckiego, którzy pod petycją przeciwko wycofaniu pociągów zebrali 1200 podpisów.

W tej sytuacji zarząd województwa mazowieckiego nie tylko wycofał się z planów ograniczania oferty, ale nawet zapewnił, że w 2010 r. nie dojdzie do żadnych likwidacji na sieci Kolei Mazowieckich. Równocześnie zapowiedziano zlecenie badań, które mają szczegółowo określić wielkość potoków pasażerskich, a także wskaźniki niedociągnięcia w ofercie przewozowej.

– *Te badania dadzą nam rzeczywisty obraz obciążenia poszczególnych tras oraz wskażą obszary, które wymagają poprawy. Zależy nam przede wszystkim na integracji transportu w regionie. Zawieszenie rozważanych przez przewoźnika połączeń mogłoby skutkować powstaniem białych plam na mapie komunikacyjnej Mazowsza, a do tego nie chcemy dopuścić* – powiedział Piotr Szprenałowicz, członek zarządu województwa mazowieckiego.

Pociągi wyborcze

Na początku lutego marszałek Adam Struzik mówił, że „nie da się wozić powietrza”, a już po niecałych dwóch tygodniach członek zarządu województwa Piotr Szprenałowicz stwierdził, że „zawieszenie połączeń mogłoby skutkować powstaniem białych plam na mapie komunikacyjnej Mazowsza”. Ta nagła zmiana podejścia samorządu do lokalnych linii może wynikać ze zbliżających się wyborów samorządowych, o których regionalni politycy „przypomnieli” sobie, widząc napływające protesty przeciwko likwidacjom połączeń. Zwłaszcza, że plany ograniczenia oferty przewozowej obejmowały okolice Płocka, będące okręgiem wyborczym marszałka Struzika, oraz okolice Radomia, z którymi z kolei związany jest Piotr Szprenałowicz, odpowiedzialny w zarządzie województwa za kolej

Dziś władze województwa zapewniają, że następny rozkład jazdy pociągów 2010/2011, wchodzący w życie 12 grudnia 2010 r., zostanie opracowany na podstawie wniosków z badań przeprowadzonych na lokalnych liniach. Pytanie tylko, czy nie mamy do czynienia z rozkręcającym się festiwalem przedwyborczych deklaracji. A wkrótce po głosowaniu likwidacyjne zakusy powrócą. Przecież rozkład jazdy 2010/2011 zostanie wprowadzony już po wyborach samorządowych, które najprawdopodobniej odbędą się jesienią 2010 r.

Karol Trammer

Łapy Furgalskiego

Jak Adrian Furgalski „nadzorował” upadek zakładów naprawczych taboru w Łapach

To już koniec Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Łapach. 28 lipca 2009 r. sąd rejonowy w Białymstoku ogłosił upadłość likwidacyjną zakładów. 18 lutego 2010 r. sąd podtrzymał tę decyzję. 5 lutego 2010 r. akcje spółki ZNTK Łapy zostały wycofane z Giełdy Papierów Wartościowych. Tak oto kończy się 148-letnia historia łapskich zakładów.

Pracę straciło 750 osób z Łap i okolic. Dla łapskich rodzin był to tym bardziej bolesny cios, że w 2008 r. zlikwidowana została tutejsza cukrownia, zatrudniająca 250 osób. Dziś Łapy to miasto z poważnymi problemami społecznymi. – *W styczniu w ramach programu rządowego w zakresie dożywiania wyplaciliśmy potrzebującym połowę budżetu przeznaczanego na cały rok* – powiedziała „Gazecie Wyborczej” Małgorzata Wasilewska, szefowa Miejskiego Ośrodka Pomocy Społecznej w Łapach.

Uzależnieni od PKP Cargo

Gwoździem do trumny Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Łapach było uzależnienie się od jednego kontrahenta – spółki PKP Cargo. Niemal trzy czwarte przychodów ZNTK Łapy pochodziło z napraw wagonów PKP Cargo. Gdy więc ten państwowy przewoźnik – w obliczu malejącego udziału w rynku przewozów towarowych – podjął decyzję o prowadzeniu napraw taboru w ramach własnego zaplecza remontowego, dla ZNTK był to początek końca.

Najpoważniejszym błędem kierownictwa łapskich ZNTK był brak strategii dywersyfikacji działalności, a przynajmniej dywersyfikacji kontrahentów. Przedstawiciele zakładów w Łapach tłumaczyli, że trudno im zdobyć zlecenia od prywatnych przewoźników towarowych, gdyż działają oni w innych regionach.

Zakładom w unowocześnieniu nie pomogło wejście na Giełdę Papierów Wartościowych. Spółka ZNTK Łapy zadebiutowała na parkiecie 7 listopada 2007 r., ale kapitału z giełdy nie wykorzystano na inwestycje w rozwój. – *Ta firma opierała się na prostych narzędziach i pracy fizycznej. Było w niej zero myślenia o przyszłości. Właściciele sądzili, że sytuacja jest stała, nie zmienia się, zamówienia od państwa będą wciąż udzielane. Kryzys zweryfikował to okrutnie* – uważa Robert Tyszkiewicz, podlaski poseł Platformy Obywatelskiej.

Tor prosto do Łap

Zakładom Naprawczych Taboru Kolejowego w Łapach nie pomogło zatrudnianie w radzie nadzorczej ekspertów Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, będącego – jak głosi strona internetowa zespołu – „niezależną firmą consultingową, wspierającą przedsiębiorców z sektora transportowego w Polsce i innych krajach Europy Środkowo-Wschodniej”. Od 14 stycznia 2008 r. do 16 grudnia 2009 r. zastępcą przewodniczącego rady nadzorczej spółki ZNTK Łapy był Adrian Furgalski, na co dzień dyrektor w zespole TOR, jeden z najbardziej znanych analityków rynku transportowego.

Wcześniej w radzie ZNTK Łapy zasiadał inny pracownik zespołu TOR. Mowa o Januszu Piechocińskim, który obecnie jest posłem Polskiego Stronnictwa Ludowego, a w latach 2005-2007 był w zespole TOR dyrektorem ds. procesów inwestycyjnych. Piechociński zasiadał w radzie nadzorczej łapskiej spółki od 14 lipca 2006 r. do 29 listopada 2007 r. Zrezygnował z zasiadania w radzie ZNTK Łapy, gdy w wyborach parlamentarnych w 2007 r. zdobył mandat poselski. Wówczas na miejsce Piechocińskiego w radzie przyszedł Furgalski.

Będzie łapówka, będą Łapy?

Pół roku po tym jak Adrian Furgalski trafił do rady nadzorczej Łap, w zakładzie zaczął się gorący okres. W połowie 2008 r. miało dojść do złożenia propozycji korupcyjnych kierownictwu ZNTK przez osoby związane z PKP Cargo. Ryszard Ekiert, ówczesny prezes ZNTK Łapy, publicznie poinformował o tym dopiero 23 marca 2009 r. na spotkaniu z pracownikami. Według słów Ekierta, przedstawiciel



• W okresie gdy Adrian Furgalski był wiceprzewodniczącym rady nadzorczej Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Łapach, wartość jednej akcji tej spółki spadła z 97 zł do 3 zł (fot. KT)

PKP Cargo miał żądać 3 mln zł łapówki w zamian za zlecenie napraw. – *Dostałem propozycję nie do odrzucenia. Jak chcemy mieć wagony, to musimy jakąś tam działeczkę, i to niemalą, dać.*

Jacek Łupiński, wówczas dyrektor handlowy ZNTK Łapy S.A., sugerował na łamach „Rzeczpospolitej”, że te 3 mln zł miały być ceną za przetrwanie zakładu. – *Może trzeba było dać łapówkę. Mielibyśmy zlecenia, ludzie utrzymaliby pracę, wszyscy byliby zadowoleni.* Prokuratura ostatecznie jednak nie znalazła dowodów wskazujących, że doszło do złożenia propozycji korupcyjnej.

W kwietniu 2009 r. Ryszard Ekiert zrezygnował z kierowania spółką ZNTK Łapy. Pod koniec lipca 2009 r. – gdy wartość długów ZNTK Łapy (33,5 mln zł) przerosła wartość majątku firmy (29 mln zł) – sąd ogłosił upadłość zakładów. Furgalski pozostał członkiem rady nadzorczej ZNTK Łapy jeszcze przez prawie pięć miesięcy.

Ekspert nie tylko niezależny

Prawie dwuletni okres członkostwa Adriana Furgalskiego w radzie nadzorczej ZNTK Łapy kładzie się cieniem na jego bezstronność jako niezależnego eksperta od rynku kolejowego. Szczególnie dobitnie świadczy o tym wydarzenie z odbywającego się 5 marca 2009 r. posiedzenia sejmowej komisji infrastruktury, które poświęcone było sytuacji ekonomicznej zakładów naprawczych taboru kolejowego. Na posiedzeniu tym Adrian Furgalski – jako ekspert Zespołu Doradców Gospodarczych TOR – przedstawił na zlecenie komisji opinię poświęconą problemom zakładów naprawczych. Furgalski „zapomniał” wówczas poinformować posłów i gości komisji, że choć występuje jako przedstawiciel niezależnego zespołu doradców TOR, to jest równocześnie członkiem kierownictwa jednego z zakładów naprawczych taboru kolejowego.

W mediach Adrian Furgalski alarmował, że bez pomocy z budżetu państwa w PKP Cargo „nie będzie pieniędzy ani na inwestycje, ani na bieżące remonty taboru”. W marcu 2009 r. na łamach „Rzeczpospolitej” mówił: – *PKP Cargo pilnie potrzebuje pieniędzy na modernizację taboru kolejowego.* Furgalski oczywiście mówił to jako dyrektor w zespole doradców gospodarczych TOR. A o tym, że jest równocześnie wiceprzewodniczącym rady nadzorczej spółki ZNTK Łapy znów zapomniał.

Gdy Adrian Furgalski w styczniu 2008 r. został członkiem rady nadzorczej ZNTK Łapy, wartość jednej akcji tej spółki wynosiła 97 zł. Gdy odchodził w grudniu 2009 r., za jedną akcją płacono 3 zł.

Karol Trammer

Zrobieni w kilometry

Jak Urząd Transportu Kolejowego zamiótł pod dywan „wielki przekręt taryfowy”

Przewoźnicy kolejowi oszukują pasażerów, stosując wykaz odległości taryfowych, w którym kilometrów wielu odcinków jest zawyżony. W efekcie pasażerowie w licznych przypadkach płacą za kilometry, których w rzeczywistości nie pokonują. A więc po prostu są okradani.

Taka sytuacja występuje między innymi na trasie z Warszawy Wschodniej do Skierniewic. Rzeczywista odległość między tymi stacjami wynosi 69,7 km, tymczasem kupując bilet tej relacji zapłacimy za przejechanie 71 km. To „niewinne” zawyżenie odległości o 1,3 km powoduje, że relacja Warszawa Wschodnia – Skierniewice przeskakuje z tańszego przedziału taryfowego 61-70 km do droższego przedziału 71-80 km. I w efekcie za bilet Kolei Mazowieckich z Warszawy Wschodniej do Skierniewic, który powinien kosztować 13,80 zł, trzeba zapłacić aż 15,40 zł!

Wielki przekręt taryfowy

Odcinek z Warszawy Wschodniej do Skierniewic to tylko jeden z wielu odcinków, na których przewoźnicy kolejowi stosują przekręt taryfowy. Podobnie jest między innymi w następujących relacjach obsługiwanych przez spółkę Przewozy Regionalne: Kraków Główny – Skawina (w rzeczywistości 19,6 km, a w wykazie odległości taryfowych 21 km), Rzeszów Główny – Jasło (w rzeczywistości 69,9 km, a w wykazie 71 km) czy Kraków Główny – Wieliczka (w rzeczywistości 13,6 km, a w wykazie 15 km).

Przewoźnicy szczególnie upodobili sobie zawyżanie kilometrażu krótkich, ale przy tym niewłaściwych odcinków, przez które przebiega wiele popularnych relacji. Mowa tu przede wszystkim o odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia, który w wykazie odległości taryfowych liczy 9 km, podczas gdy w rzeczywistości ma tylko 7,3 km długości. Odcinek Osola – Oborniki Śląskie (na głównej linii z Poznania do Wrocławia) został wydłużony z rzeczywistych 4,8 km do taryfowych 6 km. Niemal dwukrotnie zawyżony został kilometr na odcinku Częstochowa – Częstochowa Stradom, który w taryfie liczy 5 km, choć w rzeczywistości ma jedynie 2,6 km.

Jeżeli podróż przebiega przez kilka takich „nieznacznie” wydłużonych odcinków, wówczas na bilecie zaczyna wyraźnie przybywać kilometrów, za które pasażer płaci, mimo że wcale ich nie pokonuje. Przykładowo na bilecie z Warszawy Wschodniej do Szczecina Głównego widnieje 525 km, tymczasem w rzeczywistości stacje te dzieli 518 km. A to oznacza, że każdy podróżujący w tej relacji Tanimi Liniami Kolejowymi lub pociągiem ekspresowym płaci za bilet normalny o 2 zł więcej niż powinien.

Przekręt taryfowego dokonują niemal wszyscy działający w Polsce pasażerscy przewoźnicy kolejowi: PKP Intercity, Przewozy Regionalne, Koleje Mazowieckie, Warszawska Kolej Dojazdowa, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, Koleje Dolnośląskie oraz Arriva PCC. Wszyscy ci przewoźnicy działają bowiem na podstawie tego samego Wykazu Odległości Taryfowych PKP z 1998 r., który zawyża kilometrów licznych odcinków w różnych częściach kraju.

Z urzędu do urzędu

Sprawą zawyżonych odległości taryfowych w czerwcu 2006 r. zajął się Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów – po wniosku



• UTK zajmuje się zawyżonymi odległościami taryfowymi od 2006 r. Jednak po dziś dzień podróżni płacą za kilometry, których nie pokonują (Fot. KT)

skierowanym przez Centrum Zrównoważonego Transportu, działające w ramach stowarzyszenia Zielone Mazowsze.

Urzednicy UOKiK-u, wkrótce po przystąpieniu do wyjaśniania sprawy, zwrócili się do Ministerstwa Transportu oraz Urzędu Transportu Kolejowego z prośbą o udostępnienie niezbędnych materiałów. Jednak zamiast materiałów, otrzymali informację, że prowadzone przez UOKiK postępowanie dotyczące zawyżonych odległości taryfowych należy do obszaru działania UTK, pełniącego funkcję regulatora rynku kolejowego. We wrześniu 2006 r. sprawę przejęli więc pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego, zapewniając w piśmie do UOKiK, że „zainicjowane przez UTK prace powołanego zespołu ekspertów mają na celu zapewnienie prawidłowego naliczania odległości taryfowych oraz pełną zgodność tych odległości ze stanem faktycznych”, dodając ponadto, iż „podjęte działania pozwolą na całkowitą likwidację nawet incydentalnych przypadków nieprawidłowości”. W tej sytuacji prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów zamknął własne postępowanie w sprawie zawyżonych odległości taryfowych na kole.

Już po przejściu sprawy Mirosław Antonowicz, wiceprezes UTK ds. regulacji rynku kolejowego,

zapewniał w jednym z pism: „Urząd Transportu Kolejowego dostrzega potrzebę systemowego uregulowania tego problemu, aby nie dopuścić do występowania w przyszłości jakichkolwiek nieprawidłowości w tym zakresie na dowolnym segmencie sieci kolejowej”. Dziś już jednak nie ulega wątpliwości, że UTK przejął od UOKiK-u sprawę zawyżonych odległości taryfowych tylko po to, by zamieść ją pod dywan.

Co do jednego metra

Od września 2006 r. – gdy Urząd Transportu Kolejowego tak ochoczo zabrał UOKiK-owi sprawę zawyżanych odległości taryfowych – w całej kwestii zupełnie nic się nie zmieniło. UTK wykonał jedynie kilka pozorowanych ruchów, które miały sugerować rzekomo poważne podejście do problemu naciągania pasażerów na kilometr.

Jednym z takich ruchów było powołanie zespołu ekspertów dla wyjaśnienia tej sprawy. W zespole znaleźli się przedstawiciele siedmiu spółek kolejowych: PKP Przewozy Regionalne, PKP Intercity, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, Koleje Mazowieckie, PKP Informatyka, PKP Polskie Linie Kolejowe oraz PKP S.A. Co szokujące, w zespole ekspertów zasiadli przedstawiciele głównie tych spółek, które były zamieszane w proceder zawyżania odległości taryfowych. Zapewne dlatego na posiedzeniach zespołu podejmowane były różne dziwne wątki. Przykładowo na posiedzeniu 25 września 2006 r. przyjęto ustalenie, że zaokrąglenie odległości taryfowych powinno następować według metody matematycznej. 16 października 2006 r. padła natomiast propozycja, aby przewoźnicy rozważyli wskazywanie odległości na biletach z dokładnością do jednego metra. W końcu na posiedzeniu 29 września 2007 r. wreszcie ustalono, że nieprawidłowości w odległościach taryfowych zostaną usunięte do dnia wejścia w życie rozkładu jazdy 2007/2008, a więc do 9 grudnia 2007 r.

Ostatecznie z tych ustaleń dziwnym trafem nic nie wyszło. Do dziś nie usunięto żadnych nieprawidłowości. Wciąż w pełni obowiązuje ten sam Wykaz Odległości Taryfowych PKP, naciągający pasażerów na kilometr, których wcale nie pokonują.

Karol Trammer

„Chodzi nam o normalność”

Rozmowa z **RAFAŁEM MILCZARSKIM**, dyrektorem zarządzającym w Freightliner PL i prezesem Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych

„Z Biegiem Szyn”: Stoi pan na czele Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych. Niezależnych od kogo?

Rafał Milczarski: Niezależnych od państwa, niezależnych od rządu jakiegokolwiek kraju.

– Jaki jest cel działania związku?

– Celem jest doprowadzenie do sytuacji, w której przewoźnicy niezależni będą mogli efektywnie funkcjonować na rynku kolejowym, bez konieczności ciągłego uciekania się do interwencji na poziomie Ministerstwa Infrastruktury czy innych instytucji. Chodzi nam o doprowadzenie do normalności. Obecnie bowiem przewoźnicy niezależni działają pomimo nie do końca dobrej regulacji. To, że się rozwinęli, jest tak naprawdę przykładem na to, że pracowitość może przynosić efekty.

– Jakie są najpoważniejsze bariery rozwoju wolnego rynku kolejowego?

– Jedne z nich mają charakter przyczynowy, a drugie charakter skutkowy. Skutkowy dlatego, że część barier jest skutkiem pewnych przyjętych założeń. Pomimo, iż mówi się, że dostęp do infrastruktury kolejowej w Polsce jest równy, to jest on równy tylko w przypadku infrastruktury liniowej. Ta równość jest gwarantowana przez zarządcę infrastruktury kolejowej, spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe. Natomiast jeśli mówimy o dostępie do infrastruktury punktowej, czyli takiej, gdzie pociąg stoi na załadunku lub rozładunku - niewątpliwie koniecznej do wykonywania przewozów, o tyle w tym przypadku równości nie ma. Bardzo dużo terminali i torów ogólnych, przeznaczonych do rozładunku czy załadunku, zostało przez PKP S.A., czyli ich właściciela, wydzierżawione PKP Cargo. W efekcie PKP Cargo, które nie ma prawa być zarządcą infrastruktury kolejowej, wykonuje działalność zarządcy. Co więcej, PKP Cargo utrudnia dostęp do tej infrastruktury przewoźnikom niezależnym. A jeżeli nie jesteśmy w stanie wjechać na daną stację, żeby się załadować lub rozładować, to sam dostęp do infrastruktury liniowej, czyli fakt, że możemy pomiędzy tymi stacjami uruchomić pociąg, nic nam nie daje.

– A bariery przyczynowe?

– Przede wszystkim brak spójnej i długoterminowej polityki transportowej. Należałoby wyznaczyć dla kolei, jako całego sektora gospodarki, kluczowe zasady funkcjonowania, a dopiero potem ewentualnie zastanawiać się nad tym, że są na tym rynku jakieś państwowe podmioty, które wymagają opieki. Dziś jest odwrotnie – polityka jest na bieżąco dopasowywana do potrzeb przewoźników państwowych. Oczywiście najlepiej byłoby, gdyby państwo w ogóle nie dawało ochrony żadnemu z podmiotów. Przykładem takiej ochrony jest to, że podmiot powstały na podstawie ustawy, czyli PKP Cargo, nie ma zdolności upadłościowej. Mamy więc do czynienia z sytuacją, w której PKP Cargo konkuruje z nami, oferując stawki, które my uważamy za rażąco niskie i nie pokrywające kosztów wykonywania usług, a jednocześnie nie może upaść.

– Związek domaga się wyłączenia spółki PKP Polskie Linie Kolejowe z Grupy PKP. Prezes PKP PLK oraz przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury deklarują, że właśnie do tego dążą.

– Nie czuję się na siłach, żeby oceniać determinację Ministerstwa Infrastruktury. Ale oczywiście niezależność Polskich Linii Kolejowych powinna być fundamentalną zasadą zawartą w polityce dla kolei. Jeżeli jednak dojdzie do wyłączenia Polskich Linii Kolejowych z Grupy PKP bez wyposażenia we wszelką infrastrukturę, to taka niezależność nie ma sensu. ZNPK stoi na stanowisku, że Polskie Linie Kolejowe powinny zostać wydzielone wraz ze wszystkimi koniecznymi terminalami oraz wszystkimi torami ogólnymi. O tym, co pozostanie w PKP PLK powinien decydować rynek – a najlepszymi jego rzecznikami są przewoźnicy niezależni.



• Rafał Milczarski (Fot.KT)

– Nie obawia się pan, że wydzielenie PKP PLK z Grupy PKP nie przyniesie oczekiwanych przez was efektów? Przecież mentalne powiązania między wszystkimi graczami rynku kolejowego, wywodzącymi się z Polskich Kolei Państwowych?

– Ja się nie obawiam powiązań mentalnych. Jedyne trzeba będzie sobie jasno odpowiedzieć na pytanie, jaki jest interes Polskich Linii Kolejowych. Głównym interesem tej spółki powinno być generowanie ruchu na szynach. Jeżeli tak postawimy cel działalności, to Polskim Liniom Kolejowym będzie zależało, żeby pogodzić interesy wszystkich przewoźników – zarówno PKP Cargo, jak i przewoźników niezależnych.

– Czy problemy, na które skarżą się członkowie ZNPK,

nie są typowe także dla rynków kolejowych w innych krajach europejskich? Na przykład również w Niemczech zarządcą infrastruktury DB Netz jest w tej samej grupie kapitałowej, co niemiecki państwowy operator towarowy DB Schenker.

– Niewątpliwie fakt funkcjonowania DB Netz w Grupie DB rodzi problemy, jednak w Niemczech nie dochodzi do sytuacji blokowania infrastruktury. A w Polsce są całe połacie kraju niedostępne dla przewoźnika niezależnego. Na przykład PKP Cargo w Warszawie blokuje większość torów, na których są rozładowywane kruszywa. Albo terminal należy do PKP Cargo, albo tor dojazdowy należy do PKP Cargo, albo klucze do wykołojnicy ma PKP Cargo – efekt jest taki, że przewoźnik niezależny na te tory nie wjeżdża, bo PKP Cargo blokuje do nich dostęp. To skandaliczny przykład monopolu. Pozostałe tory są w PKP S.A., ale jako że są przeznaczone do likwidacji za trzy lata, PKP S.A. już teraz nie chce ich udostępnić pod załadunki i rozładunki. Tymczasem dostawy kruszyw na rynek Warszawy realizowane są w lwiej części transportem drogowym.

– Operator DB Schenker, przejmując spółki PCC i PTK, wszedł już na polski rynek. Czy w tym niemieckim gigancie widzicie potencjalnego sojusznika na rzecz walki o zdrową konkurencję na polskich torach?

– Mnie jest trudno powiedzieć, czy DB Schenker będzie się przyłączał do naszych starań. Przede wszystkim są jednak obawy, jak DB Schenker będzie się zachowywał na rynku. Pewne symptomy zachowania o charakterze bardzo agresywnym już widać. DB Schenker wygrał szereg przetargów po cenach, które dla tych, którzy muszą pokryć wszystkie koszty, są nieosiągalne.

– Na początku lutego ZNPK złożył skargę do Komisji Europejskiej na cennik stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, w którym obniżono stawki dla segmentu przewozów rozproszonych, które właściwie prowadzi tylko PKP Cargo. Czy nie jest jednak tak, że przewoźnicy prywatni tak naprawdę kompletnie nie są zainteresowani obsługą małych grup wagonów obsługujących drobnych nadawców?

– Po pierwsze, stawki dostępu obniżono nie tylko dla przewozów rozproszonych – rynku, do którego nie mamy dostępu. Niestety obniżono je również dla ogromnej części przewozów masowych, wykonywanych nieefektywnie przez PKP Cargo – i jest to niedopuszczalna, naszym zdaniem, ingerencja państwa w rynek transportu kolejowego. Wracając do przewozów rozproszonych, jak w ogóle możemy mówić, że ktoś czegoś chce lub nie chce, jeśli z zasady jest pozbawiony możliwości realizacji tego typu przewozów, bo nie ma dostępu do niezbędnej infrastruktury. W momencie, gdy infrastruktura kolejowa w Polsce zostałaby w całości przydzielona Polskim Liniom Kolejowym, znikłyby strukturalne bariery wejścia w ten segment rynku. Przewoźnicy niezależni mogliby rozpocząć obsługę przewozów rozproszonych współpracując ze sobą i tworząc wspólną siatkę przewozową, korzystając z faktu, iż jeden przewoźnik niezależny jest silniejszy w jednym regionie, a drugi przewoźnik w innym.

rozmawiał Karol Trammer

Dokąd jedzie PKS?

Przedsiębiorstwa PKS stają się łakomym kąskiem dla światowych koncernów

Są w województwie mazowieckim rejon, do których transport publiczny nie dociera. Na przykład mieszkańcy sąsiadujących ze sobą wsi Gocły, Skarżyn i Chrusnice w powiecie ostrołęckim do najbliższego przystanku PKS mają 5-6 km. Społeczności wielu wsi, owszem będące szczęśliwymi posiadaczami przystanku PKS, zapewniony mają jedynie szczątkowy poziom obsługi. – *Jeden na dobę autobus wyrusza przed godz. 8.00, a wraca po godz. 15.00. I to tylko w dni nauki szkolnej. W weekendy, ferie i wakacje nie ma żadnego połączenia* – mówi Paweł Karamuz, geograf transportu.

Mazowieckie przedsiębiorstwa PKS czekają przekształcenia. Czy w ich efekcie połączeń autobusowych będzie jeszcze mniej?

Komunalizacja czy prywatyzacja?

W województwie mazowieckim funkcjonuje 17 przewoźników PKS – z tego 13 przedsiębiorstw wciąż należy do państwa. Ministerstwo Skarbu Państwa postanowiło do końca roku 2010 całkowicie pozbyć się swoich udziałów w przedsiębiorstwach PKS – oznacza to albo prywatyzację, albo komunalizację, czyli przejęcie przez samorządy.

Samorząd województwa mazowieckiego nie był jednak zainteresowany przejęciem PKS-ów. – *Przejęcie przedsiębiorstw wiązałoby się z koniecznością znacznego dokapitalizowania spółek. Średni wiek taboru wynosi bowiem 15 lat.* – mówi Marta Milewska z urzędu marszałkowskiego. – *Niestety aktualna sytuacja finansowa oraz pesymistyczne prognozy dotyczące kolejnych lat, nie pozwoliły na zaangażowanie się samorządu województwa w tak kosztowny projekt.* Milewska dodaje, że biorąc pod uwagę zasięg terytorialny działalności poszczególnych PKS-ów, odpowiedniejsze wydaje się przejmowanie tych przewoźników przez samorządy powiatowe.

Jak mówi dr Michał Wolański z katedry transportu Szkoły Głównej Handlowej, rzeczywiście w przypadku PKS-ów komunalizacja zwykle oznacza przejmowanie przez powiaty. – *Do komunalizacji prą przede wszystkim samorządy powiatowe, jako że typowy PKS obsługuje właśnie teren zbliżony do jednego powiatu.*

Z początkiem 2009 r. powiat garwoliński przejął miejscowy PKS. W części do samorządów lokalnych należy również PKS Grójec – jedna trzecia udziałów należy do powiatów grójeckiego, białobrzskiego oraz gminy Tarczyn (pozostałe dwie trzecie udziałów należą do pracowników). Gotowość przejęcia lokalnych PKS-ów zadeklarowały samorządy powiatowe z Łosic, Siedlec oraz Sokołowa Podlaskiego.

Światowe PKS-y

Część samorządowców chce przejmować PKS-y, gdyż obawia się ich prywatyzacji. Prywatny właściciel myśli przede wszystkim o maksymalizacji zysku, a nie zawsze o utrzymaniu kursów do małych miejscowości. – *Trudno sobie wyobrazić sytuację, w której sprywatyzowane przedsiębiorstwo nie będzie zainteresowane uzyskaniem jak największego zysku, a takiego nie da się osiągnąć utrzymując linie nierentowne.* Prywatyzacja nie daje dziś gwarancji zachowania dotychczasowej siatki połączeń – zaznacza Karol Wach, redaktor prowadzący portalu infobus.pl. Dodaje jednak, że sprywatyzowane przedsiębiorstwa zwykle dysponują lepszymi pojazdami. – *Dobrym tego przykładem jest Veolia, która po przejęciu kilku przedsiębiorstw dokonała pewnych inwestycji taborowych.*

Działający w 28 krajach świata koncern Veolia Transport przejął już 13 PKS-ów w różnych częściach Polski, grupując je w większe przedsiębiorstwa. Na przykład PKS-y z Brzozowa, Gorlic i Sanoka zostały połączone w spółkę Veolia Transport Bieszczady. Jak widać, Veolia rezygnuje z nazwy PKS, która, owszem stała się synonimem autobusu lokalnego, ale raczej nie kojarzy się z nowoczesnym przedsiębiorstwem i atrakcyjną ofertą.

W przypadku przewidzianych do prywatyzacji w najbliższym czasie PKS-ów z Ciechanowa, Gostynina, Mińska Mazowieckiego,



• Autobus wciąż jeszcze państwowego PKS-u Ciechanów. Co dalej, komunalizacja czy prywatyzacja? (fot. KT)

Mławy, Ostrołęki, Płocka, Przasnysza, doświadczona na polskim rynku Veolia jednak nie wyraziła zainteresowania. Chęć przejęcia całej grupy siedmiu PKS-ów zadeklarowały natomiast firmy Mobilis oraz Marmstrom. Mobilis – będący częścią izraelskiego holdingu Egged – realizuje już przewozy autobusowe między innymi w Warszawie, na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego, a ponadto w marcu 2009 r. przejął większościowy pakiet udziałów PKS Mrągowo. Strategią Eggedu jest osiągnięcie znaczącej pozycji na europejskim rynku przewozów autobusowych.

Zarządzanie, nie przejmowanie

Jak widać, polskie PKS-y coraz częściej stają się elementem planów ekspansji światowych koncernów. Wciąż jednak to publiczny właściciel uważany jest za stabilniejszego. W połowie lutego – gdy zaczęły się krystalizować plany prywatyzacyjne mazowieckich PKS-ów – ostrołęckie organizacje przedsiębiorców w specjalnym oświadczeniu wyraziły poparcie dla komunalizacji miejscowego przewoźnika przez powiaty ostrołęcki, ostrowski, wyszkowski oraz miasto Ostrołęka: „PKS zyskałby stabilnych właścicieli, którym zależy na rozwoju oraz na wysokim standardzie usług”.

Tymczasem, jak twierdzi dr Michał Wolański, struktura własnościowa przewoźników autobusowych ma tak naprawdę drugorzędny wpływ na jakość oferty. – *Kluczowe jest zarządzanie usługami przez władze publiczne, którego kompletnie w naszym transporcie regionalnym brakuje, a nie forma własnościowa przewoźnika. To nie poprzez własność przewoźnika samorząd jest w stanie efektywnie oddziaływać na kształt oferty w lokalnej komunikacji autobusowej i integrację taryfową, a poprzez kontraktowanie konkretnych usług publicznych.*

Wolański uważa więc, że poprawie jakości transportu publicznego na Mazowszu najbardziej przysłużyłoby się utworzenie regionalnego zarządu transportu. – *Integrowałby on kolej i komunikację autobusową na terenie województwa oraz zarządzał infrastrukturą transportową, będąc współwłasnością samorządów różnego szczebla, które same decydowałyby, ile do wspólnego garnka włożą i ile w zamian otrzymają. Mogłby on kontraktować usługi zarówno z wolnej ręki, jak i – co bardziej efektywne – w trybie przetargowym, także w komunikacji kolejowej. Taki zarząd byłby również partnerem dla warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego w integracji komunikacji pomiędzy aglomeracją warszawską i resztą województwa.*

Karol Trammer

Kolej, która nie zasypia

projekt 2

Uruchomienie pociągów w weekendowe noce

Na trasach wylotowych z Warszawy brakuje pociągów nocnych, które, kursując przynajmniej w noc z piątku na sobotę oraz z soboty na niedzielę, zapewniłyby możliwość powrotu z koncertów, imprez i spotkań. Ostatnie wieczorne pociągi Kolei Mazowieckich w większości kierunków wyruszają ze stolicy grubo przed północą. W efekcie mieszkańcy regionu, którzy chcą zabawić w Warszawie dłużej, skazani są na czekanie do pierwszych porannych pociągów – odjeżdżających dopiero około godz. 5.00.

W aktualnym rozkładzie jazdy nocna obsługa zapewniona jest tylko na linii z Warszawy Wileńskiej do Tuszczu – w dni robocze ostatni pociąg do Tuszczu odjeżdża o godz. 0.45, natomiast w weekendowe noce o godz. 1.45.

Pociągiem po północy

Standardy nocnej oferty, podobne do tych obecnie występujących na linii tuszczańskej, powinny zostać wprowadzone na pozostałych liniach wylotowych z Warszawy.

Ostatnie pociągi – o codziennych terminach kursowania – powinny wyruszać z Warszawy około północy. Natomiast w noc z piątku na sobotę oraz z soboty na niedzielę dodatkowo powinny być uruchamiane pociągi wyruszające z Warszawy około godz. 2.00 – mniej więcej w połowie przerwy między odjazdami ostatniego wieczornego i pierwszego porannego pociągu w danym kierunku.

Warto też rozważyć uruchamianie pociągów weekendowych w przeciwnym kierunku – a więc takich, które około północy wyruszałyby z mazowieckich miast w kierunku Warszawy. Dzięki temu możliwe stałyby się późniejsze powroty ze spotkań towarzyskich i wydarzeń kulturalnych w podwarszawskich miejscowościach. Dzięki uruchamianiu nocnych pociągów w obydwu kierunkach, cała koncepcja byłaby możliwa do realizowania z punktu widzenia obiegów taboru. Mianowicie jeden z ostatnich wieczornych pociągów po dojechaniu do stacji docelowej – zamiast całą noc stać w oczekiwaniu na swój pierwszy poranny kurs – w weekendowe noce ruszałby jeszcze w trasę: do Warszawy i z powrotem.

Wstępnie przyjmijmy, że nocne pociągi powinny kursować w relacjach między Warszawą a miejscowościami oddalonymi od stolicy o około godzinę czasu jazdy. Czyli na następujących trasach:

- Warszawa – Ożarów Mazowiecki – Błonie – Sochaczew,
- Warszawa – Pruszków – Grodzisk Mazowiecki – Żyrardów,
- Warszawa – Piaseczno – Góra Kalwaria,
- Warszawa – Otwock – Celestynów,
- Warszawa – Sulejówkę – Mińsk Mazowiecki,
- Warszawa – Wołomin – Tuszcz – Wyszaków,
- Warszawa – Legionowo – Nowy Dwór Mazowiecki – Nasielsk.

Wraz z rosnącą popularnością nocnych pociągów, warto będzie pomyśleć o rozszerzeniu tej oferty. Po pierwsze, o wydłużeniu części relacji, tak by nocne połączenie z Warszawą uzyskały kolejne mazowieckie miejscowości. Po drugie, o wprowadzeniu dodatkowych kursów, aby na odcinkach z największą frekwencją pasażerowie mieli do dyspozycji dwa kursy w ciągu nocy. Po trzecie, w końcu warto będzie rozważyć wprowadzenie kursowania nocnych pociągów nie tylko w weekendy, lecz przez cały tydzień.

Night-Liner w Wiedniu, Pyjama w Lozannie

A jak późnowieczorny i nocny ruch pociągów wygląda w innych europejskich aglomeracjach? W okolicach Wiednia kursują pociągi

W 2010 r. mija pięć lat od rozpoczęcia działalności przez Koleje Mazowieckie. Wykorzystujemy tę okazję do zaprezentowania pięciu projektów uatrakcyjnienia oferty mazowieckiego przewoźnika. Projekty, które przedstawiamy, nie wymagają poniesienia wielkich kosztów. Projekty te wymagają natomiast przełamania stagnacji w myśleniu o działalności przewozowej. W ofercie Kolei Mazowieckich – w dużej mierze z roku na rok przepisywanej – brakuje bowiem innowacyjnych rozwiązań, które kolej na Mazowszu uczyniłyby atrakcyjniejszą. Prezentacje „5 projektów na 5-lecie Kolei Mazowieckich” ukazują się w kolejnych numerach „Z Biegiem Szyn”. Partnerem akcji jest Zielone Mazowsze, które równolegle przedstawia „5 projektów na 5-lecie Kolei Mazowieckich” na swojej stronie internetowej (www.zm.org.pl).

„Night-Liner” – wyruszają one z Wiednia, w zależności od kierunku, między godz. 0.00 a 2.00. Sieć wiedeńskich pociągów „Night-Liner” obejmuje nawet oddalone o 126 km od Wiednia miasto Amstetten. Natomiast w Pradze brakuje pociągów kursujących późną nocą, jednak ostatnie wieczorne pociągi regionalne wyruszają ze stolicy Czech dopiero po północy – codziennie między godz. 0.00 a 0.30 następuje gwiazdzisty wyjazd pociągów w ośmiu kierunkach. Do następujących stacji docelowych: Kralupy nad Vltavou (27 km od Pragi), Kladno-Ostrovec (34 km), Všetaty (40 km), Beroun (43 km), Benešov u Prahy (49 km), Dobříš (55 km), Poděbrady (57 km) oraz Kolín (62 km). Jak widać, relacje późnowieczornych pociągów nie ograniczają się jedynie do ścisłej aglomeracji praskiej.

Z Berlina ostatnie wieczorne pociągi regionalne wyruszają po północy – nie ma problemu z dojazdem o tej porze do Brandenburga (63 km od Berlina, odjazd o godz. 0.40), Frankfurtu nad Odrą (81 km, odjazd o godz. 0.52), Cottbus (125 km, odjazd o godz. 0.40), a nawet do oddalonego o 165 km Halle (odjazd o godz. 0.15). Ponadto w weekendy na części linii wylotowych z Berlina uruchamiane są nocne pociągi, wyruszające między godz. 1.30 a 2.30 między innymi w kierunku Frankfurtu nad Odrą, Brandenburga, czy Eberswalde.

W Szwajcarii, gdzie na co dzień ruch regionalny zamiera zwykle około godz. 1.00, w weekendowe noce pociągi na wielu liniach kursują dłużej – przykładowo w okolicach Zurychu równo co godzinę aż do samego rana. W okolicach Lozanny kursują nocne pociągi pod wdzięczną nazwą „Train Pyjama”.

Także Szybka Kolej Miejska w Trójmieście uruchamia nocne pociągi: w dwóch kierunkach na swoim podstawowym odcinku Gdańsk – Sopot – Gdynia – Rumia – Reda – Wejherowo. Z Gdańska pociągi nocne wyruszają o godz. 0.05, 0.45, 1.25 i 2.45. W wakacje nocne pociągi SKM kursują przez całą noc co 40 min.

Obudzić kolej!

Jak widać, w Warszawie – w porównaniu z innymi metropoliami – ruch kolejowy zamiera bardzo wcześnie. W efekcie dla mieszkańców mazowieckich miejscowości powrót z koncertu, imprezy czy spotkania towarzyskiego jest dużym problemem. Albo trzeba wybiegać na pociąg wyruszający długo przed północą, albo tułać się w Warszawie aż do rana. Wielu mieszkańców Mazowsza jest więc zmuszonych zrezygnować z udziału w wydarzeniach plenerowych czy imprezach odbywających się w licznych warszawskich klubach. I tak umacnia się kolejna niewidzialna granica między Warszawą a resztą województwa mazowieckiego. Czas tę granicę przełamać!

Karol Trammer



• Nocne życie w Warszawie

(Fot. Urszula Stawiec)

5 projektów na 5-lecie Kolei Mazowieckich

• Tak dla bezpośrednich pociągów Sierpc - Warszawa!

Przedstawiony w poprzednim numerze „Z Biegiem Szyn” pierwszy z „5 projektów na 5-lecie Kolei Mazowieckich” zakłada wprowadzenie bezpośrednich pociągów relacji Sierpc – Raciąż – Płońsk – Nasielsk – Warszawa Gdańska. Chodzi o poprawę skomunikowania północno-zachodnich rejonów województwa mazowieckiego z aglomeracją warszawską, a także o lepsze wykorzystanie potencjału linii Sierpc – Nasielsk.

Koncepcja uruchomienia bezpośrednich pociągów z Sierpca do Warszawy Gdańskiej została dobrze przyjęta na północno-zachodnim Mazowszu.

Jan Mączewski, starosta płoński, napisał w piśmie do redakcji: „Biorąc pod uwagę fakt modernizacji linii kolejowej z Warszawy do Nasielska warto wykorzystać atut odnowionej infrastruktury dla rozszerzenia oferty Kolei Mazowieckich.

Zwiększenie częstotliwości bezpośrednich połączeń i skrócenie czasu przejazdu przyczyni się zarówno do poprawy warunków podróżowania pasażerów jak i kondycji finansowej samego przewoźnika.

Poza tym, konkurencyjność na rynku przewozów pasażerskich może spowodować większe zainteresowanie mieszkańców powiatu płońskiego podejmowaniem działań mających na celu znalezienie zatrudnienia lub zdobycie wykształcenia w aglomeracji warszawskiej”.

Również Wojciech Gajewski, wójt gminy Zawidz, pozytywnie odniósł się do koncepcji wprowadzenia pociągów z Sierpca do Warszawy Gdańskiej: „Gmina Zawidz jest gminą typowo rolniczą, nie posiadającą zakładów, a tym samym charakteryzuje się brakiem miejsc pracy. Warszawa jest miastem, w którym obecnie najszybciej można znaleźć pracę. Faktem jest, że sporo mieszkańców z terenu gminy zatrudnia się na stałe i sezonowo w Warszawie i dojeżdża codziennie do pracy. Dojazd autobusami jest niemożliwy z powodu małej częstotliwości kursów i nieodpowiednich godzin. Ludzie ci mogą dojeżdżać własnymi samochodami, jednak nie każdy ma taką możliwość. Uruchomienie linii w odpowiednich godzinach dnia byłoby korzystne dla osób pracujących w Warszawie, jak również innych mieszkańców”.

Janusz Sadowski, burmistrz Raciąży, poparcie dla projektu bezpośrednich pociągów do Warszawy wyraził na łamach

„Gazety Stołecznej”: „Teraz być może dużo osób nie jeździ pociągami. Wszystko jednak przez kiepski rozkład jazdy. Pasażerowie nie chcą czekać w Nasielsku kilkadziesiąt minut na przesiadkę do pociągu do Warszawy. Przydałby się bezpośredni pociąg do stolicy, a w drugą stronę także do Torunia”.

Pomysł poparli również postowie z północno-zachodniego Mazowsza, którzy wystosowali list otwarty do marszałka województwa mazowieckiego Adama Struzika oraz prezesa Kolei Mazowieckich Artura Radwana. Parlamentarzyści w liście tym piszą: „Eksperci kolejni z dwumiesięcznika „Z biegiem szyn” w ostatnim czasie wykazali, że po zakończeniu obecnie prowadzonej modernizacji linii Warszawa-Nasielsk, ustanowienie bezpośredniego połączenia Sierpca z Warszawą Gdańską sprawiłoby, że czas dojazdu do stolicy byłby podobny do czasu połączeń autobusowych, a niekiedy krótszy (z Sierpca 2 godz. 34 min, z Raciąży 1 godz. 56 min, zaś z Płońska 1 godz. 26 minut). Fakt, że Warszawa Gdańska dysponuje stacją metra, sprawia, że takie połączenia dowoziłyby pasażerów do jednego z najważniejszych krwioobiegu komunikacyjnych stolicy. Bezpośrednie połączenia pozbawiłyby też pasażerów konieczności długiego oczekiwania na przesiadkę w Nasielsku, która zniechęca do wyboru tego środka transportu. Z racji, że mieszkańcy Płońska masowo dojeżdżają do pracy w Warszawie, bezpośrednie połączenie kolejowe pozwalające oszczędzić czas spędzony w korkach na przedmieściach stolicy mogłoby się stać bardzo popularne, a tym samym ekonomicznie opłacalne. Warto dodać, że takie rozwiązanie wspierałoby ideę zrównoważonego rozwoju Mazowsza, bowiem lepsza komunikacja kolejowa zdecydowanie podwyższy wartość inwestycyjną tej części Mazowsza (...) Apelujemy do Pana Marszałka o uczynienie ważnego kroku naprzód i podjęcie działań na rzecz dostosowania rozkładu jazdy do potrzeb mieszkańców oraz o ustanowienie bezpośrednich połączeń z Sierpca do Warszawy, które mogłyby stanowić rewolucję komunikacyjną dla miast takich Sierpc, Raciąż czy Płońsk”.

Powyzszy list został wystosowany przez postów: Wojciecha Jasińskiego (PiS), Dariusza Kaczanowskiego (PiS), Roberta Kołakowskiego (PiS), Andrzeja Nowakowskiego (PO), Marka Opióła (PiS) oraz Aleksandra Soplińskiego (PSL).

5 projektów na 5-lecie Kolei Mazowieckich



Kolejowe sadelko

W Brazylii z gęstej ongiś sieci kolei pasażerskiej pozostały dworce-pałace, zdezelowane linie, po których nawet między milionowymi aglomeracjami pociągi sunęłyby 40 km/h (jeśli byłyby), oraz prywatne lub komunalne firmy obsługujące krótkie relacje w milionowych metropoliach, kończące się na rogatkach aglomeracji. Kolei dalekobieżnej nie ma, poza marginalnymi wyjątkami.

Touchdown Argentyna. Po zapowiadanych w przewodniku jeżdżącym raz w tygodniu pociągu dalekobieżnym nie uswiadczylem śladu. Rozliczne dworce-pałace w Buenos Aires oferują krótkie relacje podmiejskie. Także i tu encyklopedie wspominają o obróceniu się linii kolejowych w ruinę.

Kres kolei dalekobieżnej w Polsce nadejdzie, gdy otwarty zostanie rynek połączeń autobusowych. Polska kolej nie jest konkurencyjna i chroni ją tylko anachronizm nieuregulowanego rynku. Większość linii może zniknąć gdy rynek zostanie otwarty i pojawią się nowoczesni przewoźnicy drogowi. Ale w wielu krajach kolej skutecznie konkuruje z autobusami – vide casus Wielkiej Brytanii, gdzie prywatne autobusy obsługują niespecjalnie wielki rynek wrażliwych cenowo pasażerów i mają nierzadko tylko po kilkakilkanaście procent ruchu w danej relacji.

Ale są to systemy kolejowe, które rosły w konkurencji z systemami autobusowymi. Koleje oferują częstotliwości kursowania co kilkanaście lub dwadzieścia minut, korzystają z taboru o niewielkiej pojemności, umożliwiającego wydajną ekonomicznie konkurencję z transportem drogowym.

W Polsce rośnie wielka grupa zwolenników protekcjonizmu transportu kolejowego przed konkurencją. A po co? Kolej sobie poradzi. Chyba że chcemy chronić „sadelko” przerostu zatrudnienia. Przewoźnik PCC-Arriva zatrudnia 150 osób, obsługując 2,1 mln pockm rocznie. Wraz z poddostawcami, wliczając zatrudnionych w podmiotach zewnętrznych przy sprzętaniu i utrzymaniu taboru, otrzymujemy zatrudnienie około 100 osób na każdy milion pockm. Oczekując tej samej wydajności bez żadnych efektów skali, od Przewozów Regionalnych, otrzymalibyśmy zatrudnienie na poziomie 6800 osób. A jest ono na poziomie 15,5 tysięcy pracowników.

Adam Fularz