

Takie sobie Linie Kolejowe • Jarosiewicz musiał odejść

Z *Biogiom* Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

POZEW PRZECIWKO „Z BIEGIEM SZYN”

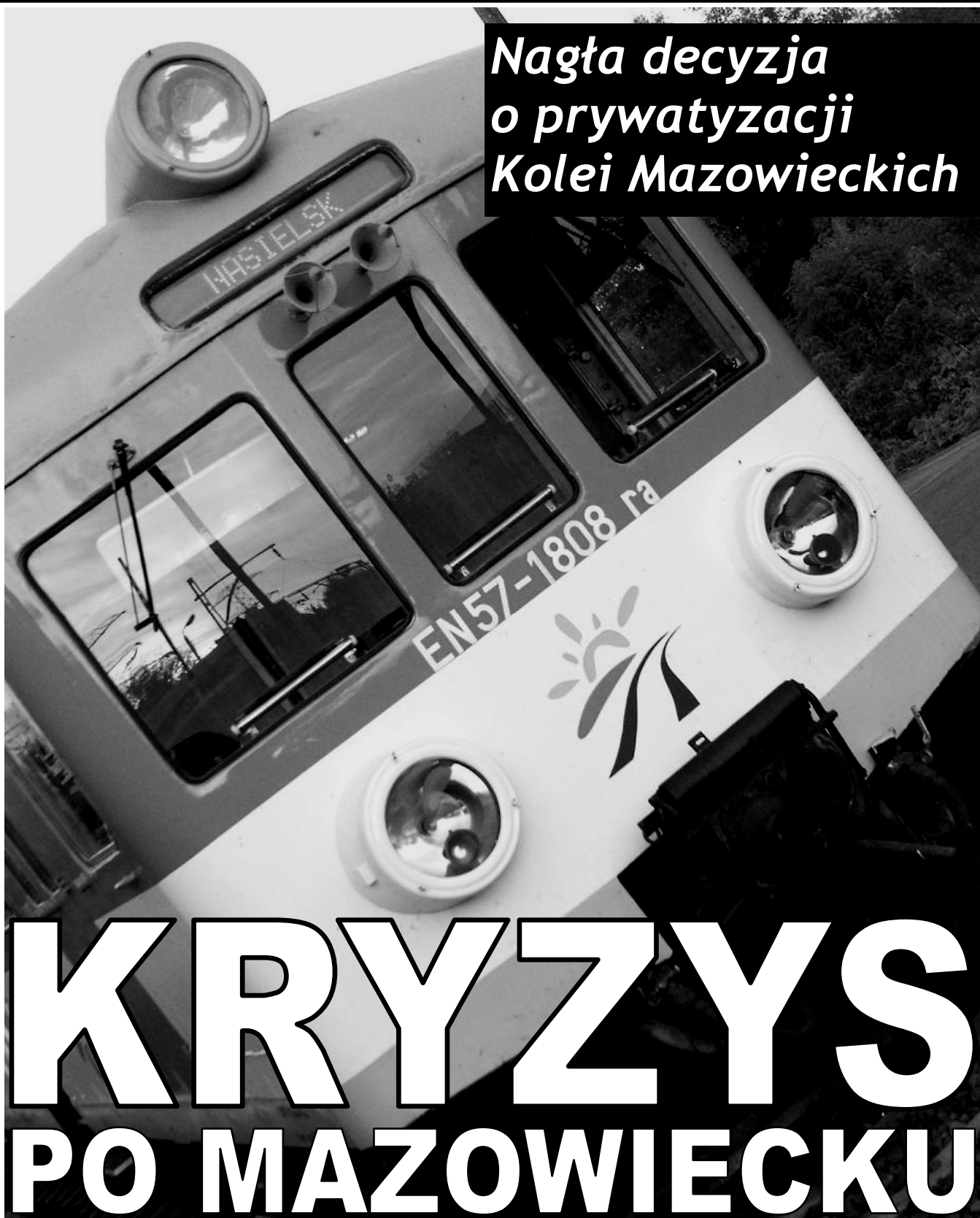
ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

LIPIEC – SIERPIEŃ 2010

Nr 4 (48)

**Nagła decyzja
o prywatyzacji
Kolei Mazowieckich**



KRYZYS PO MAZOWIECKU

Pozew przeciwko „Z Biegiem Szyn”

Media

Donata Nowakowska, rzecznik prasowa Kolei Mazowieckich, skierowała pozew o naruszenie dóbr osobistych przeciwko Karolowi Trammerowi, redaktorowi naczelnemu dwumiesięcznika „Z Biegiem Szyn”.

Pozew wpłynął w maju 2010 r. do IV wydziału cywilnego Sądu Okręgowego w Warszawie. Donata Nowakowska uważa, że jej dobra zostały naruszone w tekście „144 dni Majewskiego”, który został opublikowany w pierwszym tegorocznym numerze dwumiesięcznika.

„Opublikowanie przez pozwanego w przedmiotowym artykule prasowym pt. „144 dni Majewskiego” nieprawdziwych informacji o powódce doprowadziło do naruszenia dóbr osobistych powódki, takich zwłaszcza jak: czci, nazwiska powódki oraz jej reputacji zawodowej wypracowanej na przestrzeni kilkunastu lat ciężką i odpowiedzialną pracą” – czytamy w pozwie. – „Twierdzenia pozwanego zawarte w przedmiotowym artykule prasowym są nieprawdziwe; stanowią wyłącznie daleko posuniętą teorię spiskową, nieopartą jednak żadnymi dowodami, a naruszającą przy tym dobra osobiste osób postronnych”.

Pozew został wniesiony na podstawie kodeksu cywilnego. Nowakowska – poprzez swojego pełnomocnika – żąda zadośćuczynienia w wysokości 6000 zł oraz publikacji przeprosin na łamach „Z Biegiem Szyn”.

Filmowi patroni pociągów

Obyczaje

Swoich patronów otrzymały pociągi InterRegio kursujące między Warszawą i Łodzią.

Od 21 maja 2010 r. połączeniom patronują polscy filmowcy: Wojciech Jerzy Has (1925-2000), Jerzy Kawalerowicz (1922-2007), Krzysztof Kieślowski (1941-1996) oraz Andrzej Munk (1921-1961). Wszyscy czterej reżyserzy związani byli z łódzką Państwową Wyższą Filmową, Teatralną i Telewizyjną im. Leona Schillera – bądź jako studenci, bądź jako wykładowcy. Imię Andrzeja Munka nosi nagroda łódzkiej szkoły filmowej dla najlepszych debiutantów.

Każdy z czterech reżyserów patronujących pociągom InterRegio miał kolejowe akcenty w swojej twórczości. Andrzej Munk nakręcił pełnometrażowy film fabularny „Człowiek na torze”, a także dokument „Kolejarskie słowo” pokazujący przejazd pociągu towarowego ze Śląska do Szczecina. Według historyków kina „Kolejarskie słowo” było jednym z dowodów na to, że również film dokumentalny może stanowić formę sztuki.

Dziełem Jerzego Kawalerowicza jest „Pociąg”, dramat psychologiczny, którego akcja toczy się w nocnym pociągu jadącym z Łodzi do Helu. Wojciech Has jest autorem filmu dokumentalnego „Parowóz Pt47” o poznańskiej fabryce Cegielskiego, a Kieślowski stworzył film dokumentalny „Dworzec” o dworcu Warszawa Centralna.

Z inicjatywą wprowadzenia filmowych patronów dla pociągów InterRegio kursujących między Warszawą i Łodzią wyszedł Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego.

Mazowiecka gmina pod podlaską opieką

Potężenia

Od czerwca pociągi InterRegio łączące Warszawę z Białymstokiem otrzymały dodatkowe postoje, między innymi w od półtora roku pozbawionych połączeń kolejowych Zarębach Kościelnych.

Uruchamiane przez spółkę Przewozy Regionalne pociągi InterRegio „Narew” i „Żubr” od 1 czerwca zatrzymują się na stacjach Warszawa Rembertów, Zielonka, Wołomin, Zagościńc, Zaręby Kościelne, Jabłoń Kościelna, Łapy Osse oraz Uhowo.

Nowe postoje na stacjach w aglomeracji warszawskiej to efekt umowy ze stołecznym Zarządem Transportu Miejskiego, którego bilety honorowane są w pociągach InterRegio na odcinku od Warszawy do Zagościńca. Natomiast dodanie postojów na podlaskich stacjach Jabłoń Kościelna, Łapy Osse i Uhowo to efekt wniosku Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego.

Pociągi „Narew” i „Żubr” z początkiem czerwca zaczęły się również zatrzymywać na przystanku Zaręby Kościelne, położonym już w granicach województwa mazowieckiego. Gmina Zaręby Kościelne położona jest na styku między Mazowszem i Podlasiem odcinku linii kolejowej Warszawa – Białystok, na którym od lutego 2009 r. nie kursują pociągi regionalne. Samorząd województwa mazowieckiego oficjalnie wówczas oświadczył, iż nie zamierza finansować połączeń na odcinku z Małkini do granicy województwa, tym samym trzy mazowieckie stacje – Zaręby Kościelne, Kietlanka oraz Szulborze Koty – pozbawione zostały połączeń.

O ile w Kietlance i Szulborzu nadal nie zatrzymują się żadne pociągi, o tyle Zaręby Kościelne po prawie półtorarocznej przerwie odzyskały połączenia kolejowe. Pociągi InterRegio do Warszawy odjeżdżają z Zaręb o godz. 9.17 i 17.39. W powrotną drogę wyruszają z Warszawy Centralnej o godz. 11.40 i 20.05. Czas jazdy z Zaręb do Warszawy wynosi nieco ponad 1 godz. i 40 min.

Wprowadzenie postojów pociągów InterRegio w Zarębach Kościelnych to inicjatywa Podlaskiego Zakładu Przewozów Regionalnych – zrealizowana w porozumieniu z Urzędem Marszałkowskim Województwa Podlaskiego, który dofinansowuje połączenia InterRegio na trasie Warszawa – Białystok.

Zwiększenie liczby postojów dla pociągów dalekobieżnych spółki Przewozy Regionalne to również element szerszych założeń przewoźnika, których wdrażanie ma odbyć się w ramach wchodzącego w życie w grudniu 2010 r. rozkładu jazdy 2010/2011. – *Pociągi InterRegio, a także RegioExpress, mają stanowić uzupełnienie rozkładu pociągów Regio, przybliżając mieszkańcom mniejszych miejscowości możliwość podróżowania po Polsce tanio i szybko* – mówi Michał Lipiński z centrali Przewozów Regionalnych. – *Zresztą bardzo często sami pasażerowie zabiegają o dodatkowe postoje.*



• Dworzec w Zarębach Kościelnych. Znowu zatrzymują się tu pociągi.

Regionalna integracja?

Taryfa

Kiedy wspólna taryfa największych kolei regionalnych?

Maciej Sulmicki, społeczny rzecznik niezmotoryzowanych działający przez stowarzyszenie Zielone Mazowsze, złożył do marszałka województwa mazowieckiego Adama Struzika wniosek o integrację taryfową Kolei Mazowieckich i Przewozów Regionalnych. Obydwie spółki to największy w Polsce regionalni przewoźnicy kolejowi. Mazowiecki samorząd posiada udziały w obydwu spółkach – 100% w Kolejach Mazowieckich, a w Przewozach Regionalnych 13,5% (największy pakiet spośród wszystkich szesnastu województw). Społeczny rzecznik niezmotoryzowanych proponuje, aby w pociągach Kolei Mazowieckich uznawana była zniżkowa RegioKarta Przewozów Regionalnych, a także by przewoźnicy wzajemnie honorowali swoje taryfy. Oferta taryfowa Przewozów Regionalnych jest już uznawana w pociągach Kolei Dolnośląskich oraz Arriva RP.

Jeden rok z pociągami

Region

Tylko przez rok pociągi Kolei Mazowieckich obsługiwały Osieck, wieś gminną w powiecie otwockim, położoną przy linii kolejowej Skierniewice - Łuków.

Pociągi wróciły do Osiecka z początkiem czerwca 2009 r., kiedy to Koleje Mazowieckie po ośmioletnim zawieszeniu reaktywowały ruch kolejowy na odcinku od linii Warszawa – Radom przez Górę Kalwarię do Pilawy. Jednak już po roku funkcjonowania tego połączenia – od 1 czerwca 2010 r. – Koleje Mazowieckie wycofały się z obsługi odcinka Góra Kalwaria – Pilawa, pozostawiając jedynie pociągi kursujące z Warszawy do Góry Kalwarii. Osieck oraz sąsiednie przystanki Jaźwiny i Warszówka znów zostały bez połączeń kolejowych.

Pozbawiony połączeń odcinek Góra Kalwaria – Pilawa to fragment linii Skierniewice – Łuków, zbudowanej w 1954 r. z myślą głównie o ruchu towarowym. Stanowi ona ważny ciąg ze wschodu na zachód umożliwiający ominięcie węzła warszawskiego. Jako że linia Skierniewice – Łuków łączy kilka większych ośrodków (Łuków, Stoczek Łukowski, Pilawę, Górę Kalwarię, Tarczyn, Mszczonów i Skierniewice), była ona na całej swojej długości wykorzystywana także w ruchu pasażerskim – w 1990 r. linią w sumie kursowało dziewięć par pociągów. W 2001 r. – wkrótce przed likwidacją – w pełnej relacji z Łukowa do Skierniewic kursowały już tylko dwie pary pociągów.

Przez Osieck kursuje jeszcze jeden pociąg pasażerski, który jednak w Osiecku się nie zatrzymuje – jest to bowiem tranzytowy pociąg międzynarodowy „Vltava” z Moskwy do Pragi. Jednak wkrótce i „Vltava” opuści Osieck, bowiem od 1 września 2010 r. pociąg zostanie przetrasowany tak, by kursował przez Warszawę.

Osieck, będący siedzibą 3,5-tysięcznej gminy, znany jest z górującego nad miejscowością neogotyckiego kościoła św. Bartłomieja z 1902 r. oraz ze Źródojów – niezamarzających zimą źródeł. Historia Osiecka wiąże się również z katastrofą kolejową z 4 czerwca 1981 r., kiedy to pociąg osobowy relacji Skierniewice – Łuków zderzył się z pociągiem towarowym. W wypadku zginęło 25 osób. Przy wjeździe do Osiecka od strony Pilawy stoi pomnik ku czci ofiar tego tragicznego wydarzenia.



• Osieck. Po lewej neogotycki kościół, po prawej stacja na linii kolejowej Skierniewice - Łuków.

Nocna kolej miejska coraz popularniejsza

Połączenia

Coraz więcej pasażerów korzysta z pociągów warszawskiej Szybkiej Kolei Miejskiej, kursujących w weekendowe noce.

Nocne kursy SKM relacji Pruszków (odjazd o godz. 0.13) – Sulejówek-Miłosna (przyjazd o godz. 1.05) oraz Sulejówek-Miłosna (odjazd o godz. 0.34) – Pruszków (przyjazd o godz. 1.27) realizowane są w noc z piątku na sobotę oraz z soboty na niedzielę, a także w noc poprzedzającą dni świąteczne.

Frekwencja w tych pociągach jest coraz lepsza. – *Na przestrzeni ostatnich kilku miesięcy mamy do czynienia z tendencją wzrostową* – mówi Igor Krajnow, rzecznik prasowy Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie. O ile w styczniu liczba pasażerów przypadająca na obydwie kursy w jedną weekendową noc według danych SKM nie osiągała 60, o tyle w kwietniu i maju już wyraźnie przekraczała 100.

– *Olbrzymi wzrost liczby podróży mogą spowodować popularne imprezy kulturalne* – zwraca uwagę Leszek Walczak, prezes Szybkiej Kolei Miejskiej. Prawdziwie rekordowa frekwencja wystąpiła podczas Nocy Muzeów, organizowanej w nocy z 15 na 16 maja. Wówczas z obydwu nocnych pociągów weekendowych SKM skorzystało aż 570 osób.

Warszawski Zarząd Transportu Miejskiego zamierza rozwijać połączenia autobusowe dowiązane do trasy Szybkiej Kolei Miejskiej, uwzględniając przy tym integrację tych linii z kursami SKM realizowanymi w weekendowe noce. W planach ZTM jest uruchomienie dodatkowego kursu linii autobusowej 198 w noc z piątku na sobotę, łączącego stację kolejową Warszawa Wesola z osiedlem Stara Miłosna (po przyjeździe nocnego pociągu weekendowego SKM z kierunku centrum) – obecnie taki kurs realizowany jest tylko w noc z soboty na niedzielę. Kursy skomunikowane z nocnymi składami SKM mają zostać także wprowadzone do rozkładów jazdy autobusów linii 153 i 196 rozwożących pasażerów ze stacji kolejowej Warszawa Rembertów po okolicznych osiedlach.

Zarząd Transportu Miejskiego zakłada również rozwój nocnej oferty Szybkiej Kolei Miejskiej. – *Chcemy przygotować ofertę koncepcyjnie dopracowaną, atrakcyjną z punktu widzenia pasażerów i skoordynowaną z transportem autobusowym, lecz jednocześnie możliwą do sfinansowania przez ZTM oraz ewentualnie zainteresowane podwarszawskie samorządy* – wyjaśnia Igor Krajnow z ZTM.

CBA u Szprendałowicza

Region

Piotr Szprendałowicz z zarządu województwa mazowieckiego został przesłuchany przez Centralne Biuro Antykorupcyjne.

„Dziennik Gazeta Prawna” napisał, że pod koniec maja w domu Piotra Szprendałowicza, członka zarządu województwa mazowieckiego odpowiedzialnego za kolej, zjawili się agenci Centralnego Biura Antykorupcyjnego prowadzący śledztwo dotyczące przestępstw fałszowania dokumentów. – *Podejrzewamy, że sfalszował swój egzamin myśliwski i wyłudził od komendanta wojewódzkiego policji w Radomiu pozwolenie na broń* – mówił jeden z informatorów „Dziennika Gazety Prawnej”.

Radomski zarząd Platformy Obywatelskiej – Szprendałowicz jest kandydatem tej partii na prezydenta Radomia – wydał lakoniczne oświadczenie głoszące, iż artykuł z „Dziennika Gazety Prawnej” „jest elementem negatywnej kampanii”.

Nieco więcej do powiedzenia miał sam członek zarządu województwa: – *Jestem tylko świadkiem w tej sprawie, a jej nagłaśnianie i przedstawianie mnie w niekorzystnym świetle traktuję jako element negatywnej kampanii wyborczej* – stwierdził Piotr Szprendałowicz na łamach ukazującego się w Radomiu i w Kielcach dziennika „Echo Dnia”. – *Nie było przeszukania w moim domu, a jedynie pod koniec maja zostałem przesłuchany przez funkcjonariusza CBA.*

Kryzys po mazowiecku

Samorząd województwa poważnie rozważa prywatyzację Kolei Mazowieckich

– Polska od dwóch lat opiera się skutecznie globalnemu kryzysowi. Notujemy dodatni wzrost gospodarczy. Jak państwo myślicie, komu to zawdzięczamy. Kto jest ministrem gospodarki? – tak Adam Struzik, marszałek województwa mazowieckiego z Polskiego Stronnictwa Ludowego, zachwalał kandydaturę swojego partyjnego kolegi Waldemara Pawlaka na prezydenta kraju.

Gdy jednak Adam Struzik wypowiada się o stanie gospodarki rządzonego przez siebie Mazowsza, słowo „kryzys” odmienia przez wszystkie przypadki. – Borykamy się ze skutkami kryzysu i odczuwamy drastyczny spadek dochodów podatkowych – stwierdził marszałek województwa mazowieckiego w maju 2010 r. W oficjalnej informacji prasowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego padło stwierdzenie, że „Mazowsze odczuło podwójnie kryzys”.

Aż o 30% – w porównaniu z ubiegłym rokiem – spadły bowiem wpływy z podatku od przedsiębiorstw (podatku CIT). Tymczasem wpływy z tego podatku, stanowiące ponad połowę dochodów województwa, są filarem regionalnego budżetu. W ostatnich latach w kolejnych budżetach województwa mazowieckiego wpływy z podatku CIT zapewniały nawet trzy czwarte dochodów.

30-procentowy spadek dochodów z podatku od przedsiębiorstw bezlitośnie pokazuje pogorszenie się stanu gospodarki – firmy osiągają niższe dochody, odprowadzają więc niższe podatki. Jak sam informuje Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w kwietniu 2009 r. wpływy z podatku CIT osiągnęły 414 mln zł, tymczasem w kwietniu 2010 r. zanotowano wpływy na poziomie 250 mln zł. Są to właśnie symptomy kryzysu.

Jest dobrze, ale nie najgorzej

Ten kryzys, któremu – jak jednak twierdzi Adam Struzik w spocie wyborczym swojego partyjnego kolegi – „Polska od dwóch lat skutecznie się opiera”, na Mazowszu już spowodował wycofanie się samorządu województwa z wielu konkretnych projektów.

– Sytuacja zmusza nas, niestety, do ograniczenia finansowania wielu ważnych działań – stwierdził Adam Struzik. Wtórował mu wicemarszałek województwa mazowieckiego Ludwik Rakowski: – To już nie jest etap oszczędności – ten prowadziliśmy od ubiegłego roku. To jest etap rezygnacji z ważnych dla regionu inwestycji.

31 maja 2010 r. radni sejmiku województwa mazowieckiego podjęli decyzję o zmniejszeniu o 422 mln zł tegorocznych wydatków w regionalnym budżecie. W efekcie nie będzie dofinansowania przez władze województwa remontów dróg gminnych, a na drogach wojewódzkich czas części prowadzonych remontów wydłuży się. Zrezygnowano również z szeregu inwestycji w wojewódzkich szpitalach, województwo nie będzie już dofinansowywać budowy boisk „Orlik”, zmniejszeniu ulegnie również finansowanie placówek kulturalnych podlegających samorządowi regionalnemu.

Głównie jednak cięcia dotkną regionalną kolej. Samorząd województwa mazowieckiego przerwał postępowanie przetargowe na zakup 20 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, które na torach miały pojawić się już na początku 2011 r. Zmniejszone zostały również kwoty dofinansowania dla przewoźników kolejowych – dla Kolei Mazowieckich o 5%, a dla Warszawskiej Kolei Dojazdowej o 10%. Zrezygnowano również ze studiów nad planowaną linią kolejową, która miałaby połączyć Warszawę z Płockiem. Natomiast parkingi „Parkuj i jedź” przy mazowieckich stacjach kolejowych będą budowane tylko w przypadku 50-procentowego wsparcia finansowego miejscowych gmin.

Janosik żywy albo martwy

Władze województwa mazowieckiego jako główną przyczynę aktualnych problemów finansowych regionu wskazują „janosikowe”,



• Marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik w spocie prezydenckim Waldemara Pawlaka mówi, że „Polska od dwóch lat opiera się skutecznie globalnemu kryzysowi”. Gdy tymczasem mowa o Mazowszu, Struzik nazywa bieżący rok, rokiem „w którym borykamy się ze skutkami kryzysu i odczuwamy drastyczny spadek dochodów”.

czyli wynikający z zapisów ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego mechanizm subwencji regionalnej. Mechanizm ten opiera się na zasadzie, że województwa osiągające wysokie dochody przekazują część środków państwu, które następnie rozdysponowuje je pomiędzy regiony, uwzględniając w przypadku każdego z nich wielkość bezrobocia, długość sieci dróg wojewódzkich, wysokość PKB *per capita* oraz wielkość środków przeznaczanych na kolejowe przewozy regionalne.

W 2010 r. województwo mazowieckie na poczet subwencji regionalnej musi odprowadzić 939,3 mln zł (jest to 98% środków wpłaconych na poczet subwencji, oprócz mazowieckiego jedynym regionem wpłacającym jest województwo dolnośląskie). Istotną część wpłaconych pieniędzy – 16% środków wypłacanych wszystkim województwom – wraca na Mazowsze, które w tym roku w ramach systemu otrzymuje 152,3 mln zł.

Mimo to w lutym 2010 r. marszałek województwa Adam Struzik skierował do Trybunału Konstytucyjnego wniosek o stwierdzenie, że przepisy dotyczące „janosikowe” są niezgodne z konstytucją. W kwietniu 2010 r. Struzik zwrócił się również do rządu z apelem o udzielenie pomocy finansowej, tak by odprowadzanie środków na „janosikowe” nie zagroziło realizacji zadań województwa.

Marszałek kontra wiceminister

Wiceminister finansów Elżbieta Suchocka-Roguska odpowiadając na apel marszałka Adama Struzika wyliczała, że samorząd województwa mazowieckiego na wynagrodzenia i ich pochodne w pierwszym kwartale 2010 r. przeznaczył o 20,2% więcej niż w pierwszym kwartale 2009 r. Ponadto w analogicznym okresie o 66,8% wzrosły wydatki z tytułu udzielonych poręczeń i gwarancji, o 126,9% wzrosły dotacje przedmiotowe dla jednostek poza sektorem finansów publicznych, a o 157,6% wzrosły dotacje dla stowarzyszeń.

„Zarząd województwa powinien na bieżąco monitorować realizację dochodów i wydatków oraz podejmować działania zmierzające do racjonalnego wydatkowania środków i gospodarowania posiadanymi zasobami finansowymi w sposób oszczędny” – stwierdziła wiceminister Suchocka-Roguska, przypominając ponadto Struzikowi, że „janosikowe” to nic nowego: „Obecny system dochodów i mechanizm ustalania wpłat obowiązuje od 2004 r. Regulacje w tym zakresie funkcjonują więc już na tyle długo, że pozwalają przewidzieć zarówno poziom dochodów, jak i wydatków oraz podjąć takie działania, aby nie dopuścić do zagrożenia realizacji zadań w trakcie roku budżetowego”. ►

► Wiceminister finansów ponadto zwróciła Struzikowi uwagę, że w przypadku województwa mazowieckiego udział wpłat na „janosikowe”, osiągając 54% planowanych dochodów podatkowych, w rzekomo kryzysowym pod tym względem 2010 r. kształtuje się na takim samym poziomie co w 2009 r.

Jest kryzys, nie ma kryzysu

Sprawą „janosikowego” mści się dziś twarde obstawanie przez marszałka województwa Adama Struzika na stanowisku, że Mazowsza nie należy dzielić na dwa nowe województwa – jedno obejmujące aglomerację warszawską i drugie zajmujące pozostałą część regionu. – *Wprowadzenie tego projektu w życie może nieść za sobą niekorzystne skutki zarówno dla Warszawy jak i regionu. Może to spowodować sytuację, że biedni będą jeszcze biedniejsi, a bogaci jeszcze bogatsi* – mówił w marcu 2009 r. Struzik.

Dziś jednak potwierdziło się, że na wpłacane przez całe województwo mazowieckie wysokie „janosikowe” – generowane przede wszystkim za sprawą wysokich wskaźników gospodarczych obszaru metropolitalnego Warszawy – składać muszą się również biedne peryferia województwa mazowieckiego. Tymczasem gdyby województwo mazowieckie było podzielone na dwa regiony, to wówczas podstawowym płatnikiem „janosikowego” byłaby bogata aglomeracja stołeczna, a biedniejsze mazowieckie peryferia byłyby jednym z tych województw, które korzystając ze znacznych środków subwencji regionalnej, nic równocześnie na jej poczet nie musiałyby wpłacać.

Wiele wskazuje na to, że sprawą „janosikowego” władze województwa mazowieckiego próbują ukryć problemy finansowe regionu, których przyczyny leżą także gdzie indziej niż w wysokich wpłatach na subwencję regionalną. We wspomnianym piśmie wiceminister finansów Elżbiety Suchockiej-Roguskiej do marszałka Adama Struzika wykazano poważnie wzrastające wydatki przeznaczane między innymi na wynagrodzenia i dotacje. Można więc sądzić, że Mazowsze nie przygotowało się zawnazas na wywołane kryzysem niższe wpływy z podatków. W tej sytuacji wysokie wpłaty na „janosikowe” – nie będące niczym nowym, bo funkcjonujące w ramach systemu działającego do sześciu lat – stały się wygodnym wyjaśnieniem problemów wynikających z rozbuchanych wydatków Mazowsza. Podobnie jak „kryzys”, który w ustach marszałka Adam Struzika w zależności od potrzeb chwili przedstawiany jest raz jako coś, czemu Polska skutecznie się opiera, a raz jako problem, z którym poważnie się borykamy.

Nieoczekiwany zwrot akcji

Finansowy dołek na Mazowszu – spowodowany nie tylko wysokimi wpłatami na „janosikowe” – staje się źródłem nagłych zwrotów w polityce samorządu województwa mazowieckiego.

DLA „Z BIEGIEM SZYN”:

„Prywatyzacja i konkurencja to nie są nie synonimy”

dr Michał Wolański

Katedra Transportu Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie

● Powołanie spółek samorządowych przyniosło pewne korzyści, jednak nie osiągnięto najważniejszego – odpolitycznienia decyzji operacyjnych oraz prawdziwej kontroli organizatora nad jakością przewozów. Aby to osiągnąć potrzebne jest wprowadzenie konkurencji „o rynek” pomiędzy przewoźnikami, tak jak zrobiono to w województwie kujawsko-pomorskim.

Pomysł prywatyzacji Kolei Mazowieckich w niektórych kręgach budzi entuzjazm. Ale prywatyzacja i konkurencja, to nie są synonimy. Sprzedając Koleje Mazowieckie w całości – wraz z taborem, zapleczem technicznym i związkami zawodowymi – samorząd województwa mazowieckiego skazuje się na wieloletnią współpracę z konkretnym partnerem prywatnym. Przewoźnik ten w przyszłości może uzyskać ogromną przewagę negocjacyjną, tak jak to się stało np. w komunikacji miejskiej w Tczewie. Czyli monopol publiczny zastąpimy prywatnym, zapominając o narzędziach kontroli.



● Mazowiecka kolej na prywatyzacyjnych rozjazdach. Koncepcja sprzedaży samorządowych udziałów w spółce Koleje Mazowieckie to doraźny pomysł na podreperowanie wojewódzkiego budżetu.

Zwrotów ukierunkowanych na konieczność łatania regionalnego budżetu. Pierwsze symptomy nagłych – i być może nie do końca przemyślanych – zmian w strategicznych dla samorządu sprawach można stwierdzić w przypadku podejścia władz regionu do kolei.

W połowie maja niespodziewanie w zarządzie województwa mazowieckiego zrodziła się koncepcja prywatyzacji spółki Koleje Mazowieckie – już po dwóch tygodniach pomysł został zaakceptowany uchwałą przez radnych sejmiku województwa. Jednym z podstawowych argumentów na rzecz sprzedaży udziałów w spółce Koleje Mazowieckie jest pozyskanie środków finansowych na finansowanie działalności samorządu województwa. Jest to wyraźnie zapisane w uzasadnieniu do uchwały sejmiku: „Wskazane jest zbycie udziałów w spółce Koleje Mazowieckie, co pozwoli pozyskać środki finansowe na realizację zadań własnych województwa”.

Koncepcja prywatyzacji jest tym bardziej niespodziewana, że dotychczas wydawało się, że 100-procentowy udział samorządu województwa w spółce Koleje Mazowieckie był swoistą kolejową racją stanu władz regionu. Spółka w 2005 r. rozpoczęła działalność jako firma, której tylko 51% udziałów należało do samorządu województwa, a pozostałe 49% do spółki PKP Przewozy Regionalne. W 2007 r. mazowieckiemu samorządowi udało się uzyskać już 95% udziałów, by następnie na początku 2008 r. w pełni stać się właścicielem Kolei Mazowieckich. Wówczas marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik mówił: – *Dzięki przejęciu 100 % udziałów w spółce, samorząd województwa będzie mógł sprawniej i efektywniej zarządzać Kolejami Mazowieckimi.*

Polityka kolejowa, której nie ma

Również przewodniczący sejmiku województwa Robert Soszyński ocenił przejęcie całościowego pakietu udziałów w Kolejach Mazowieckich jako dobry ruch. – *Umożliwi to samodzielne decydowanie o transporcie kolejowym w naszym regionie, autonomiczne kreowanie polityki transportowej i stworzenie nowej jakości w organizowaniu przewozów kolejowych* – stwierdził Soszyński na łamach miesięcznika Kolei Mazowieckich „Moja Kolej”. A odpowiedzialny za kolej wicemarszałek województwa Piotr Szprendałowicz powiedział: – *W obecnej sytuacji, gdy w 100% właścicielem jest samorząd województwa mazowieckiego, mam nadzieję, że uda się przekonać radnych sejmiku do przeznaczania na działalność tej spółki coraz większych środków finansowych, co powinno znacząco poprawić komfort podróżowania mieszkańców Mazowsza.*

Dziś okazuje się, że strategiczne założenie, jakim było oparcie systemu kolei regionalnej na własnej spółce przewozowej, w ciągu dwóch mowych tygodni zupełnie zupełnie straciło na znaczeniu. Cała sprawa dowodzi, iż samorząd województwa mazowieckiego nie posiada polityki kolejowej. Nikt przecież nie ukrywa, że przełomowa koncepcja sprzedaży przez samorząd udziałów w spółce Koleje Mazowieckie wypłynęła przy okazji doraźnego poszukiwania pomysłów na rozwiązanie problemów finansowych województwa, a nie jako efekt analiz dotyczących perspektyw rozwoju kolei.

Karol Trammer

Jarosiewicz musiał odejść

Wiesław Jarosiewicz, odwołany prezes Urzędu Transportu Kolejowego, był uosobieniem zależności występujących między tym urzędem a Grupą PKP

Wiesław Jarosiewicz rok przed końcem swojej kadencji został zdymisjonowany ze stanowiska prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

„Prezes Rady Ministrów Donald Tusk, odwołał – z dniem 30 czerwca 2010 r. – pana Wiesława Jarosiewicza ze stanowiska prezesa UTK, dziękując mu za pracę na tym stanowisku” – brzmiał oficjalny komunikat w tej sprawie. Tak naprawdę premier nie bardzo jednak miał za co dziękować Jarosiewiczowi. Kierowany przez niego Urząd Transportu Kolejowego stał się bowiem zaprzeczeniem skutecznego organu regulacyjnego.

Być jak Anna Streżyńska

Urzędowi Transportu Kolejowego daleko było do kierowanego przez Annę Streżyńską Urzędu Komunikacji Elektronicznej, który zwykle stawiany jest za wzór organu regulacyjnego konsekwentnie walczącego z monopolistami. – *Często nas się dziś porównuje do Urzędu Komunikacji Elektronicznej, ale mamy inne zadanie, funkcjonujemy w innych warunkach. Powiem szczerze, że na trzy miesiące chętnie bym się zamienił z panią Streżyńską* – stwierdził Wiesław Jarosiewicz.

Tyle tylko, że Jarosiewicz i Streżyńska to osoby z dwóch zupełnie innych światów.

Uhonorowana w 2008 r. nagrodą im. Andrzeja Bączkowskiego za walkę z monopolem Telekomunikacji Polskiej Anna Streżyńska to prawniczka specjalizująca się w prawie konkurencji oraz prawie telekomunikacyjnym. Przed powołaniem na stanowisko szefa UKE pracowała między innymi w Urzędzie Ochrony Konkurencji i Konsumentów oraz w niezależnych instytucjach eksperckich – Instytucie Badań nad Gospodarką Rynkową, a także w założonym przez siebie Centrum Studiów Regulacyjnych. Streżyńska była także dyrektorem programowym w niezależnym czasopiśmie „Prawo i Ekonomia w Telekomunikacji”.

Kariera zawodowa Wiesława Jarosiewicza – przed powołaniem na stanowisko szefa UTK – była natomiast ściśle powiązana z Polskimi Kolejami Państwowymi. Zaczynał już w latach 70. jako zawiadowca odcinka zabezpieczenia ruchu. W latach 1997-1999 Jarosiewicz – jako pracownik dyrekcji generalnej PKP – był członkiem zespołu ds. restrukturyzacji PKP. Kolejnych pięć lat Jarosiewicz spędził w departamencie kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury, by następnie w 2004 r. wrócić do Polskich Kolei Państwowych i zostać prezesem spółki PKP Informatyka.

Nie był w stanie

Wiesław Jarosiewicz od momentu powołania 1 czerwca 2006 r. na stanowisko prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nie był w stanie udowodnić, że potrafi być samodzielnym szefem organu regulującego rynek kolejowy. Wręcz przeciwnie, był uosobieniem zależności występujących między UTK a Grupą PKP.

Nie minęło nawet pół roku prezesury Wiesława Jarosiewicza, a urząd zlecił jego poprzedniemu pracodawcy – spółce PKP Informatyka – wykonanie systemu do zarządzania taborem kolejowym. Zlecenie to urząd udzielił z wolnej ręki, nie stosując nie tylko przepisów prawa o zamówieniach publicznego, ale nawet wewnętrznych procedur dotyczących zamówień publicznych. Minister infrastruktury uznał tę sprawę za naruszenie dyscypliny finansów publicznych i skierował ją do rzecznika dyscypliny.

Duże wątpliwości budziło postępowanie Urzędu Transportu Kolejowego wobec konkurencyjnego dla PKP Cargo przewoźnika



● Wywodzący się z Polskich Kolei Państwowych Wiesław Jarosiewicz nie był w stanie udowodnić, że potrafi być bezstronnym szefem organu regulującego rynek kolejowy.

towarowego Freightliner PL. W czerwcu 2007 r. Jarosiewicz wydał dopuszczenie do eksploatacji dla stosowanych przez Freightlinera lokomotyw Class 29, by następnie w sierpniu 2007 r. zakwestionować swoją wcześniejszą decyzję – najpierw grozić odebraniem dopuszczenia, a potem nakazać przewoźnikowi stosowanie w tych lokomotywach dwuosobowej obsady maszynistów. A wszystko przez fotel maszynisty umiejscowiony w lokomotywach Class 29 po lewej stronie, a nie po prawej, jak w innych polskich pojazdach szynowych.

Kompromitacją Urzędu Transportu Kolejowego jest również niewyjaśniona od czterech lat sprawa zawyżania przez przewoźników pasażerskich odległości taryfowych, przez co w wielu relacjach pasażerowie płacą za bilety więcej niż powinni. Problemem najpierw zajął się Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, ale we wrześniu 2006 r. Urząd Transportu Kolejowego zażądał przekazania mu tej sprawy, argumentując, iż należy ona do obszaru działania UTK. Kilka miesięcy temu pisaliśmy w „Z Biegiem Szyn”, że z perspektywy czterech zmarnowanych lat, nie ulega wątpliwości, że Urząd Transportu Kolejowego przejął sprawę zawyżonych odległości tylko po to, by ją zamieść pod dywan.

Prezes wyłączony

To, że Wiesław Jarosiewicz nie powinien stać na czele Urzędu Transportu Kolejowego, stało się w pełni jasne już w grudniu 2009 r. Wówczas premier Donald Tusk był zmuszony wyłączyć Jarosiewicza z prowadzonego przez UTK postępowania dotyczącego sporu między spółkami PKP Intercity i Przewozy Regionalne. Premier uwzględnił wniosek Przewozów Regionalnych, argumentowany faktem przebywania Wiesława Jarosiewicza oraz wiceprezesa UTK Mirosława Antonowicza na urloпах bezpłatnych w spółkach Grupy PKP, co poddawało pod wątpliwość bezstronność obu członków kierownictwa UTK. Zwłaszcza, że przedmiotowy spór miał miejsce między spółką Grupy PKP a spółką spoza tego holdingu.

Kuriozum, jakim było wyłączenie prezesa UTK z prowadzonej przez prezesa UTK sprawy, najlepiej pokazało, że Wiesław Jarosiewicz – będąc osobą związaną z PKP – po prostu nie nadaje się na szefa urzędu. Szczególnie, że obecnie większość sporów na rynku kolejowym, którego regulatorem jest UTK, to spory między Grupą PKP a pozostałymi podmiotami.

Kroplą, która przelała czarę, była jednak dopiero decyzja Komisji Europejskiej z 24 czerwca 2010 r. Tego dnia Bruksela oznajmiła, że Polska znalazła się w grupie krajów, przeciwko którym skierowany zostanie wniosek do Trybunału Sprawiedliwości UE. Zarzut komisji dotyczy niedostatecznej niezależności zarządzającego infrastrukturą kolejową od części przewoźników oraz właśnie problemów z niezależnością organu regulacyjnego. Od ogłoszenia decyzji Komisji Europejskiej do dymisji Jarosiewicza nie minął nawet tydzień.

Jednak do ostatnich chwil na stanowisku szefa Urzędu Transportu Kolejowego nic nie było w stanie popsuć dobrego samopoczucia Wiesława Jarosiewicza. Dzień przed odwołaniem na stronie internetowej UTK ukazało się oświadczenie, w którym Jarosiewicz stwierdzał, że „polski transport kolejowy, dzięki dużemu wysiłkowi zarówno UTK, jak i podmiotów funkcjonujących na tym rynku, jest jednym z najbezpieczniejszych i najbardziej zliberalizowanych w gronie państw Unii Europejskiej”.

Karol Trammer

Takie sobie Linie Kolejowe

Jak za milionowe dotacje Ministerstwa Infrastruktury zwija się kolej dalekobieżną

Tanie Linie Kolejowe, to „wyjątkowa, rozległa sieć połączeń obsługiwana przez pociągi docierające codziennie do najdalszych zakątków kraju”, stworzona dla ludzi „z dużych miast, ale i mniejszych miejscowości” – takie słowa można przeczytać na oficjalnej stronie internetowej Tanich Linii Kolejowych. Jednak w to, że pociągami TLK można dotrzeć do najdalszych zakątków kraju, już chyba nikt nie wierzy.

Raczej wygląda na to, że spółka PKP Intercity w grudniu 2008 r. przejęła od Przewozów Regionalnych pociągi pospieszne – zmieniając następnie ich nazwę na chwytliwe „Tanie Linie Kolejowe” – tylko po to, by je likwidować. Dotychczas największe fale cięć miały miejsce we wrześniu 2009 r. i – najnowsza – w czerwcu 2010 r. Kolejnych ograniczeń można się spodziewać już po wakacjach.

Od rozkładu do rozkładu

1 czerwca 2010 r. pociągi TLK przestały docierać do Gorzowa Wlkp. – zlikwidowano dwa ostatnie pociągi tej kategorii kursujące do Warszawy, przez Poznań oraz przez Bydgoszcz i Toruń. A pomyśleć, że w rozkładzie jazdy 2007/2008 – bezpośrednio poprzedzającym przekazanie połączeń pospiesznych z Przewozów Regionalnych do spółki PKP Intercity – Gorzów dysponował bezpośrednimi połączeniami z Bydgoszczą, Katowicami, Krakowem, Lublinem, Poznaniem, Toruniem, Warszawą oraz Wrocławiem. Z początkiem czerwca również Chełm stracił wszystkie połączenia dalekobieżne.

Ograniczenia w ofercie TLK szczególnie dotyczą małe i średnie miasta położone w różnych regionach Polski, które z dnia na dzień tracą bezpośrednie połączenia z największymi aglomeracjami. Jednym z takich miasteczek jest położony w województwie lubelskim Rejowiec Fabryczny. W rozkładzie jazdy 2007/2008 Rejowiec był węzłem, na którym trasy pociągów dalekobieżnych z kierunku Warszawy rozdzielały się do Chełma i Zamościa. Jeszcze w 2008 r. Rejowiec dysponował czterema na dobę bezpośrednimi połączeniami z Warszawą, a także pociągiem do Torunia i Bydgoszczy. Dziś Rejowiec – po likwidacji wszystkich pociągów dalekobieżnych z Zamościa we wrześniu 2009 r. oraz z Chełma w czerwcu 2010 r. – stał się zwykłym przystankiem na trasie pociągów regionalnych kursujących między Chełmem i Lublinem.



• Pociągi Tanich Linii Kolejowych miały docierać do najdalszych zakątków kraju. W rzeczywistości są jednak wycofywane z kolejnych regionów.

1 czerwca 2010 r. swoje ostatnie połączenie dalekobieżne straciła również wielkopolska Trzcianka. A jeszcze niedawno z Trzcianki bez przesiadki można było dojechać do Bydgoszczy, Lublina, Przemyśla, Szczecina, Torunia oraz Warszawy. Dziś mieszkańcom powiatu czarnkowsko-trzcianeckiego pozostały jedynie lokalne pociągi do Piły i Krzyża. Podczas czerwcowych cięć połączenia TLK zostały również wycofane z Kolbuszowej i Tarnobrzega (po zaledwie pół roku kursowania), a także między innymi z Legnicy, Lubania Śląskiego, Strzelca Krajeńskich oraz Świdnika.

Niezbýt tanie linie kolejowe

Tanie Linie Kolejowe są sownie dofinansowywane z budżetu państwa – w założeniu chodzi o wspomaganie przewoźnika, tak by utrzymywał połączenia także poza głównymi i bardziej dochodowymi liniami, zapewniając komunikację dalekobieżną także mieszkańcom mniejszych miast. W 2009 r. spółka PKP Intercity otrzymała na ten cel z państwowej kasy aż 175 mln zł – o 35 mln zł więcej niż pierwotnie zakładano w ustawie budżetowej. Dofinansowanie zostało zwiększone, choć we wrześniu 2009 r. – w trakcie obowiązywania rozkładu – dokonano drastycznych cięć sieci połączeń międzywojewódzkich PKP Intercity. Wówczas pociągi dalekobieżne przestały docierać między innymi do Biłgoraja, Brodnicy, Grudziądza, Krasnegostawu, Nysy, Mielca, Raciborza oraz Zamościa. Następnie w połowie grudnia 2009 r. całkowicie wycofano ruch dalekobieżny z Gorlic, Strzyżowa, Jasła, Krosna, Sanoka oraz Zagórza, stanowiącego bramę w Bieszczady.

W tym roku na dofinansowanie pociągów TLK ponownie zaplanowano w budżecie państwa 140 mln zł – jak dowiedzieliśmy się w Ministerstwie Infrastruktury, do końca czerwca wpłacono z tej sumy ponad 70 mln zł. Problem w tym, że nie wiadomo za co konkretnie PKP Intercity dostaje dotację. W umowie między PKP Intercity i Ministerstwem Infrastruktury znalazł się jedynie ogólny i właściwie nieegzekwowalny zapis, że przewozy te mają obejmować cały kraj. Realizacja tego zapisu w praktyce wygląda tak, że pociągi międzywojewódzkie od momentu przejęcia ich przez PKP Intercity konsekwentnie są wycofywane z kolejnych miast i regionów, a równocześnie spółka otrzymuje dotację na gwarantowanym poziomie wynoszącym co najmniej 140 mln zł.

Kolejowe bieguny zimna

Co więcej, już wkrótce można spodziewać kolejnych cięć w sieci pociągów Tanie Linie Kolejowe. Suwałki od września pozostaną zaledwie jednym na dobę pociągiem do Warszawy. Tymczasem przed przekazaniem połączeń międzywojewódzkich do PKP Intercity z tego miasta codziennie wyruszały cztery całonocne i dodatkowo trzy wakacyjne pociągi dalekobieżne, zapewniające bezpośrednie połączenia między innymi z Łodzią, Olsztynem, Poznaniem, Toruniem, Warszawą i Wrocławiem. Pod koniec sierpnia bezpośrednio połączenie z Warszawą straci Piła. Z chwilą wycofania pociągów wakacyjnych dostęp do połączeń dalekobieżnych stracą Braniewo, Kostrzyn, Nakło nad Notecią i Olecko.

Karol Trammer

DLA „Z BIEGIEM SZYN”:

„Nie odcinać Polski lokalnej”

Stanisław Bodys

Burmistrz Rejowca Fabrycznego,
wiceprezes Unii Miasteczek Polskich

• Zlikwidowanie połączeń dalekobieżnych z Chełma i Rejowca Fabrycznego, a wcześniej z Zamościa jest decyzją bardzo szkodliwą dla mieszkańców naszego regionu. Z tych kierunków i stacji korzystało bardzo wielu pasażerów, naszych mieszkańców, w tym rzesze studentów. Trudno zrozumieć takie decyzje PKP – tym bardziej, że państwo dofinansowuje spółkę PKP Intercity. Nie można Polski lokalnej odciąć od połączeń z metropoliami i różnymi regionami w kraju. Tego wymaga racja pasażera. Nie jest to też obojętne dla atrakcyjności miast i gmin. Zostały przecięte zlikwidowane połączenia do i z urokliwych miasteczek, chociażby na Roztoczu czy nad jeziorami. Jako przedstawiciel Unii Miasteczek Polskich, zdecydowanie sprzeciwiam się takim praktykom. Wyrażam przekonanie, że PKP raz jeszcze przeanalizuje swoje decyzje – tego będziemy się domagać. Rozumiem, że kolej musi dbać o swoje finanse, ale ma też obowiązek świadczenia usługi publicznej. To nie jest firma prywatna, dla której liczy się tylko zysk. Wykonuje usługę społeczną, za którą otrzymuje dofinansowanie z budżetu państwa.

Więcej pieniędzy, mniej dworców

Czy środki z opłaty dworcowej pójdą na sfinansowanie rozbiórki kilkuset dworców?

– *Nie ma innego sposobu na ratunek polskich dworców niż wprowadzenie opłaty* – podkreśla Jacek Prześluga, członek zarządu PKP S.A. ds. rewitalizacji dworców kolejowych. Opłata dworcowa ma być naliczana przewoźnikom pasażerskim za każde zatrzymanie się przy jednym z ponad tysiąca czynnych obiektów dworcowych w Polsce. PKP spodziewa się, że opłata dworcowa w pierwszym roku obowiązywania – czyli w roku 2012 – przyniesie 134 mln zł. Wpływy z opłaty dworcowej mają być przeznaczane na utrzymanie ogólnodostępnych powierzchni – poczekalni, przejść podziemnych czy placów dworcowych. Do zarządzania dworcami ma zostać powołany nowy podmiot pod nazwą Dworzec Polski.

Żądaj dotacji!

Dworce kolejowe za sprawą utworzenia spółki Dworzec Polski, a przede wszystkim dzięki wprowadzeniu opłaty dworcowej mają wreszcie przestać być zenującym elementem polskiego krajobrazu. Mają stać się atrakcyjnymi punktami na mapach polskich miast i gmin. Ale słono zapłacić za to będą musieli przewoźnicy.

Opłata dworcowa ma zostać wprowadzona przez parlament – w drodze nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym. Według wstępnych wyliczeń jednostkowa opłata za postój pociągu na dworcu wynieść ma od 32,60 zł do 1,39 zł w zależności od kategorii dworca. Najdroższy ma być postój na największych dworcach w dużych aglomeracjach, najtańszy przy niewielkich obiektach ze skromnym pakietem usług dla podróżnych. Z wstępnej kalkulacji wynika, że w pierwszym roku obowiązywania opłaty za utrzymanie dworców najwięcej zapłacą Przewozy Regionalne: w sumie 58 mln zł. Koleje Mazowieckie mają zapłacić 31 mln zł, PKP Intercity – 28 mln zł, SKM w Trójmieście – 8,79 mln zł, SKM Warszawa – 4,6 mln zł, Arriva RP – 1,7 mln zł, a Koleje Dolnośląskie – 637 tys. zł.

Raczej nie ma wątpliwości, że zmuszenie przewoźników do wpłacania opłaty dworcowej przeloży się wzrost cen biletów. Jacek Prześluga uważa co prawda, że przewoźnicy mogą poszukać tych pieniędzy gdzie indziej. – *Mogą zmniejszyć swoje koszty lub złożyć wnioski o zwiększenie dofinansowania z budżetu państwa lub od samorządów* – stwierdził w wypowiedzi dla portalu „Rynek Kolejowy”.

Stopa w drzwi

Jacek Prześluga zapewnia, że środki na utrzymanie dworców nie będą pochodziły wyłącznie z opłaty dworcowej. Drugi strumień pieniędzy popłynąć ma od komercyjnych najemców powierzchni na dworcach, które mają stawać się centrami handlowo-usługowymi.

Członek zarządu PKP ds. rewitalizacji dworców kolejowych wspaniałomyślnie zapowiada, że wraz ze zwiększaniem się wpływów od komercyjnych najemców powierzchni dworcowych, opłata pobierana od przewoźników będzie się zmniejszać. Wygląda to jednak na „wkładanie stopy w drzwi”, czyli dość utarty zabieg przy walce o pieniądze, szczególnie publiczne. Taktyka ta często stosowana jest przez publiczne instytucje w walce o środki z budżetu państwa. Początkowo zapowiada się, że środki są niezbędne tylko na rozkręcenie projektu i z czasem potrzeby finansowe będą się zmniejszać. Ostatecznie jednak „okazuje się”, że potrzeby są coraz to większe, a jakiegokolwiek próby obciążenia finansowania przedstawiane są przez beneficjenta środków jako groźba zupełnego fiaska całego rozpoczętego już przedsięwzięcia.

Dworzec po polsku

Jacek Prześluga – typowany na przyszłego prezesa spółki Dworzec Polski – zakłada, że nowy podmiot zostanie stworzony w oparciu o struktury istniejącego Oddziału PKP Dworce Kolejowe, który obecnie zarządza 72 największymi polskimi dworcami (reszta obiektów znajduje się w gestii jedenastu oddziałów gospodarowania nieruchomościami).



• Czy budynki dworcowe w małych miejscowościach czeka rozbiórka? Na zdjęciach dworce w Kruszynie pod Radomiem oraz w Bożej Woli koło Błonia.

Problem w tym, że Oddział Dworce Kolejowe jako zarządca dworców się nie sprawdził – i to mimo faktu, że administruje niewielką liczbą obiektów, położonych w największych miastach, a więc rokujących największe szanse na przekształcenie ich w zarabiające na siebie dworcowe centra handlowo-usługowe.

W raporcie Najwyższej Izby Kontroli na temat stanu dworców kolejowych z października 2008 r. można było przeczytać, że „kierownictwo Oddziału Dworce Kolejowe nie dbało o rzetelne planowanie i realizację prac remontowych. W rezultacie działania Oddziału Dworce Kolejowe w powyższym zakresie nie przynosiły oczekiwanych efektów w postaci poprawy stanu technicznego, funkcjonalnego i estetycznego najważniejszych dworców w Polsce”. W tym samym dokumencie padł zarzut, że „zalegający brud stanowił dla podróżnych zagrożenie sanitarne”. Ujawniono również, że Oddział Dworce Kolejowe zaniedbywał przeprowadzanie wymaganych prawem budowlanym przeglądów technicznych, co stwarzało zagrożenie bezpieczeństwa pasażerów. Raport NIK – zawierający porażającą dokumentację fotograficzną stanu polskich dworców – był dla Oddziału Dworce Kolejowe po prostu miazgą.

Tym bardziej jest więc zaskakujące, że to właśnie na strukturach Oddziału Dworce Kolejowe oprze się tworzenie podmiotu Dworzec Polski, który ma pokazać nową jakość w zarządzaniu obiektami dworcowymi.

Spirala likwidacji

Członek zarządu PKP S.A. ds. rewitalizacji dworców kolejowych twierdzi, że bez opłaty dworcowej problemy z zarządzaniem obiektami dla podróżnych będą tylko się pogłębiać. – *Albo wprowadzimy opłatę dworcową opartą na rzeczywistych kosztach utrzymania, albo będziemy zmuszeni zamknąć kilkaset dworców na kłódkę* – twardo stawia sprawę Prześluga.

Z drugiej strony okazuje się jednak, że elementem systemu zarządzania dworcami opartego na spółce Dworzec Polski ma być... rozbiórka części dworców. – *Chcemy je zniszczyć, wyburzyć* – Jacek Prześluga bez ogródek mówi o przyszłości dworców w mniejszych miejscowościach. Budynki dworcowe mają w tym przypadku zostać zastąpione przez proste wiaty, opracowane według typowego projektu dla całej Polski. Michał Wrzosek, rzecznik prasowy PKP S.A., w swoim blogu na stronie Kolejowej Oficyny Wydawniczej ujawnił, że jednym z efektów opłaty dworcowej miałyby być zmniejszenie liczby czynnych dworców z ponad 1000 do około 500.

Cała reforma dworcowa może więc okazać się swoistą spiralą likwidacji. Likwidacji nie tylko dworców, ale i połączeń. Mechanizm spirali może być następujący: przewoźnicy kolejowi, chcąc oszczędzić na opłacie dworcowej, będą ograniczali do minimum liczbę postojów na mniejszych stacjach. Następnie spółka Dworzec Polski – tłumacząc się spadającą liczbą zatrzymujących się pociągów – będzie podejmować decyzje o rozbiórkach kolejnych dworców.

Karol Trammer

Przełamać granice

projekt 4

Poprawa i rozwój oferty na liniach łączących województwo mazowieckie z sąsiednimi regionami

Jednym ze skutków powstania Kolei Mazowieckich jest brak pociągów regionalnych, które zapewniałyby bezpośrednie połączenia z mazowieckich miast do najważniejszych ośrodków w sąsiednich regionach. Oznacza to, że podróż pociągami regionalnymi przez granice województwa mazowieckiego wymaga przesiadki. Utworzenie Kolei Mazowieckich oznaczało koniec dla takich ponadregionalnych połączeń osobowych kursujących w dłuższych relacjach jak Warszawa – Białystok, Warszawa – Olsztyn, Warszawa – Lublin, Warszawa – Terespol, Warszawa – Skierniewice – Łowicz czy Chełm – Lublin – Radom. Obecnie próżno szukać w rozkładzie jazdy pociągów osobowych kursujących również w takich „nadgranicznych” relacjach jak Siedlce – Biała Podlaska, Siedlce – Terespol, Kielce – Radom – Dęblin, Olsztyn – Nasielsk czy Płock – Łódź. Warto podkreślić, że wszystkie powyższe przytoczone relacje pociągów osobowych funkcjonowały w ramach rozkładu jazdy 2003/2004 – poprzedzającego rozpoczęcie działalności przewozowej przez Koleje Mazowieckie. Później nastąpił okres ograniczania połączeń osobowych między Mazowszem i sąsiednimi regionami.

Region zamknięty i regiony otwarte

Brak pociągów regionalnych kursujących dalej za granicę województwa niż tylko do pierwszej napotkanej większej stacji to specyfika Kolei Mazowieckich. W innych częściach kraju – w których działa ogólnopolska spółka Przewozy Regionalne – nie ma problemów z funkcjonowaniem połączeń spajających sąsiednie województwa. Zupełnym standardem są pociągi osobowe bezpośrednio łączące stolice sąsiednich regionów, kursujące w takich relacjach jak Kraków – Rzeszów, Kraków – Katowice, Wrocław – Opole, Wrocław – Zielona Góra, Wrocław – Poznań, Poznań – Bydgoszcz, Poznań – Toruń, Poznań – Zielona Góra, Bydgoszcz – Trójmiasto, Olsztyn – Trójmiasto, Bydgoszcz – Toruń – Olsztyn, Łódź – Toruń czy Łódź – Poznań. Na sieci połączeń spółki Przewozy Regionalne można nawet mówić o renesansie pociągów osobowych kursujących w naprawdę imponujących relacjach: Wrocław – Zielona Góra – Szczecin – Świnoujście, Wrocław – Poznań – Kołobrzeg czy Poznań – Wrocław – Jelenia Góra.

Koleje Mazowieckie ograniczając się do relacji zamykających się możliwie jak najbliżej granic województwa, niejako wyłączyły się z ogólnopolskiej sieci połączeń regionalnych. Sieci, której zasadniczymi korytarzami są ciągi między najważniejszymi aglomeracjami, a jej podstawowymi węzłami są stacje zlokalizowane w centrach tych największych skupisk ludności.

Jako że granice województw w kontekście przepływów ludności nie mają większego znaczenia, to urywanie relacji pociągów w pobliżu granicy województwa stanowi sztuczne ograniczanie mobilności społeczeństwa. Odbywa się to wedle mylnego założenia, jakoby potrzeby dojeżdżających ograniczały się do podróży w ramach jednego regionu.

Relacje, które zbliżają

Uruchamianie pociągów osobowych w ponadwojewódzkich relacjach wzbogaca ponadto ofertę przewozową – szczególnie na mniejszych stacjach pozabawionych obsługi dalekobieżnej. Pociągi osobowe kursujące w dłuższych relacjach stwarzają możliwość dojazdu bez przesiadki z małych miejscowości do większej liczby dużych ośrodków. Dzięki kursowaniu takich pociągów, mieszkańiec

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 uczyniłaby atrakcyjniejszą. Prezentacje „5 projektów na 5-lecie Kolei Mazowieckich” ukazują się w kolejnych numerach „Z Biegiem Szyn”.

lubuskiej Górzycy położonej między Rzepinem i Kostrzynem, może ze swojej stacji bez przesiadki dojechać nie tylko do Zielonej Góry, ale także do Szczecina, Wrocławia, a nawet Świnoujścia. Z kolei mieszkaniec warmińsko-mazurskiego Samborowa (odcinek Olsztyn – Iława) może ze stacji w swojej wsi udać się w bezpośrednią podróż nie tylko do Olsztyna i Iławy, ale również do Torunia, Bydgoszczy czy Trójmiasta. Tymczasem mieszkaniec Mazowsza zwykle ze swojej stacji może bezpośrednio dojechać najdalej w jedną stronę do Warszawy, a w drugą do granicy województwa. Taki model sztywnych relacji nie uwzględnia zróżnicowanych potrzeb podróżnych, które wcale przecież nie ograniczają się do wahadłowych dojazdów do stolicy województwa i z powrotem.

Warto pamiętać również o tym, że sztywne ograniczenie relacji pociągów do określonych stacji znacząco obniża konkurencyjność kolei przy krótkodystansowych podróżach na obszarach styku województw. Na przykład przejazd połączeniem osobowym z mazowieckiego Szydłowca do świętokrzyskiego Suchedniowa zawsze wymaga przesiadki w Skarżysku-Kamiennej z pociągu Kolei Mazowieckich relacji Radom – Skarżysko-Kamienna do pociągu Przewozów Regionalnych Skarżysko-Kamienna – Kielce. W efekcie podróż z Szydłowca do Suchedniowa, oddalonych od siebie o 21 km, może trwać nawet półtorej godziny, z czego ponad godzina to czas oczekiwania na przesiadkę w Skarżysku-Kamiennej. Tymczasem kursowanie bezpośrednich pociągów relacji Radom – Kielce wykluczałoby konieczność przesiadki w Skarżysku, gwarantując przy tym możliwość dotarcia z Szydłowca do Suchedniowa w ciągu niespełna 25 min.

Integracja ponad granicami

Czas by Koleje Mazowieckie przestały okopywać się w granicach regionu, otwierając się tym samym na współpracę z przewoźnikami działającymi w sąsiednich województwach. Tym bardziej, że pierwsze oznaki kooperacji już istnieją. Mowa o odcinku Siedlce – Czeremcha, który jest obsługiwany jednocześnie przez Koleje Mazowieckie i podlaski zakład spółki Przewozy Regionalne – każdy z przewoźników uruchamia na tej trasie po trzy pary pociągów. Zależącej podobnej współpracy występują odcinka Radom – Drzewica – Łódź Fabryczna.

Warto tego typu współpracę rozszerzyć na inne linie, wprowadzając wymienną obsługę pociągów osobowych dłuższych relacji przez dwóch przewoźników. Tego typu partnerstwo można wprowadzić między innymi na takich ponadwojewódzkich trasach:

- Warszawa Wileńska – Małkinia – Białystok,
- Warszawa Zachodnia – Dęblin – Lublin,
- Warszawa Wschodnia – Radom – Skarżysko-Kamienna – Kielce,
- Radom – Skarżysko-Kamienna – Starachowice – Ostrowiec Św.,
- Radom – Dęblin – Lublin,
- Radom – Dęblin – Łuków – Siedlce,
- Warszawa Wschodnia – Skierniewice – Łódź Fabryczna,
- Warszawa Wschodnia – Siedlce – Łuków – Terespol,
- Warszawa Gdańska – Sierpc – Toruń Główny,
- Płock – Sierpc – Toruń Główny,
- Płock – Kutno – Łódź Kaliska,
- Warszawa Gdańska – Działdowo – Olsztyn Główny.

Oprócz wprowadzenia ponadwojewódzkich relacji pociągów, za niezbędny element poprawiający jakość połączeń kolejowych między Mazowszem a innymi regionami należy traktować wprowadzenie integracji taryfy przewozowej Kolei Mazowieckich z taryfami przewoźników działających w sąsiednich województwach, czyli spółek Przewozy Regionalne oraz Arriva RP.

Karol Trammer

● POCZTA „Z BIEGIEM SZYN”

Z uwagą zapoznałem się z tekstem „Zamach majowy” w numerze 3/2010 „Z Biegiem Szyn”. Nie zamierzam polemizować z zawartą w nim oceną sytuacji, warto jednak uzupełnić wiedzę Czytelników o pewne fakty, aby ocena ta była w pełni rzetelna.

Na temat spółki PKP PLK od momentu jej utworzenia można postawić z pewnością dwie tezy. Po pierwsze stała się przysłówowym „chłopcem do bicia”, choć z pewnością w wielu przypadkach na negatywną opinię zapracowała. Niejednokrotnie potwierdzałem słuszność krytycznych uwag. Dziś jednak nie można nie zauważyć, że chociażby w przygotowaniu i realizacji inwestycji następuje widoczny postęp.

Po drugie – PLK od początku była bankiem kredytującym działalność przewoźników. To przez kłopoty finansowe spółki PKP Przewozy Regionalne PLK nie regulowała zobowiązań publiczno-prawnych na początku działalności. To PLK najwięcej straciła w ugodzie restrukturyzacyjnej w 2004 r., bo ponad 700 mln zł niespłaconych należności. Kiedy w 2009 r. przewoźników towarowych dotknął kryzys, PKP Cargo i inni w pierwszej kolejności przestali płacić właśnie PLK. To samo zaczęło się w drugiej połowie 2009 r. z Przewozami Regionalnymi i PKP Intercity.

A z drugiej strony piszę się, że PLK poza ustawianiem kolejnych „trzydziestek” niczego innego nie potrafi...

Obie spółki pasażerskie posiadają nieuregulowane zaległe zobowiązania z roku 2009, z tym że PKP Intercity ma z PLK zawarte porozumienie i spłaca zaległe raty, natomiast PR otwarcie przyznają, że nie są w stanie uregulować tych zobowiązań.

Problem bieżących płatności narastał od początku roku, a szczególnie istotny był w przypadku PR, ponieważ spółka – mając duże przeterminowane zobowiązania – nie została wyposażona w niezbędny jej majątek, na którym można byłoby ustanowić zabezpieczenie. A fakt ten, w powiązaniu z dyskutowaną publicznie możliwością upadłości spółki, był groźny dla Zarządu PLK, któremu można byłoby postawić bardzo poważny zarzut dopuszczenia do zadłużenia PR przekraczającego możliwości jego windykowania. W tej sytuacji Zarząd PLK był wręcz zobligowany do podjęcia działań niedopuszczających do dalszego zadłużania się PR.

Co zatem działo się, zanim doszło do „zamachu majowego”? Próbowaliśmy interweniować wszędzie, gdzie to było możliwe: do Rady Nadzorczej PR, do marszałków, do Urzędu Transportu Kolejowego, do Ministra Infrastruktury. Ponieważ sytuacja pozostawała bez zmian, 15 marca wysłaliśmy oświadczenie do Zarządu PR, że dajemy termin 10 dni na uregulowanie zobowiązań z 2010 r., w przeciwnym razie rozwiążemy umowę o korzystanie z przydzielonych tras pociągów. Ponieważ

pieniądze nie wpłynęły, w dniu 30 marca oświadczyliśmy, że ww. umowę rozwiązujemy z dniem 7 kwietnia. Oznaczało to ni mniej ni więcej, że 7 kwietnia wszystkie pociągi PR (ponad 3100) zostaną zatrzymane. Napisaaliśmy jednocześnie do wszystkich marszałków, że po 7 kwietnia możemy uruchomić te pociągi, które oni wskażą, ale chcielibyśmy jednocześnie od nich gwarancji płatności za kursujące pociągi. Zareagowało pięciu odpisując nam, że nie są stroną zawartej z PLK umowy...

Niemniej jednak w sprawie coś się ruszyło. W dniu 1 kwietnia odbyło się w Ministerstwie Infrastruktury spotkanie, na którym – jak się wydawało – zostało wypracowane, z udziałem Zarządu PR – rozwiązanie nabrzmiałego problemu: PR uregulują faktury za grudzień 2009 r., PLK odstąpi od rozwiązania umowy o korzystanie z torów, ale praca eksploatacyjna PR zostanie ograniczona o 20% - domyślnie o pociągi, które generują największy deficyt.

Dalszy rozwój faktów wskazuje, że tak naprawdę w PR nikt nie wierzył, że PLK zdecyduje się na tak drastyczny krok, jakim jest zatrzymanie ruchu pociągów. Zgłoszono listę 64 pociągów, ale tylko zmieniając terminy kursowania na jeden tydzień. W odpowiedzi wskazaaliśmy listę pociągów, które kursują na terenie więcej niż jednego województwa uznając, że te najprawdopodobniej nie są ujęte w umowach z marszałkami. Był czas na to, aby listę skorygować, aby wnioskować o termin zatrzymania od 5 maja, ale zamiast tego PR weszły z PLK w dyskusję, dlaczego akurat 20% (wskazana przez nas lista dawała 13%), że oni protestują itp. Traciliśmy kolejne dni. PR nie powiadomiły podróżnych w ustawowym terminie. Dopiero, kiedy w piątek przed długim weekendem po linii dyspozytorskiej poszły polecenia z numerami pociągów „na linię”, w PR zorientowano się, że to nie są przelewki.

3 maja ok. godziny 14.00 otrzymaliśmy z PR oficjalną listę pociągów, które są ujęte w umowie z marszałkami. Decyzja PLK była natychmiastowa: tych pociągów nie wstrzymujemy. Efekt: komunikat do mediów – „zarządca infrastruktury do ostatniej chwili zmienił listę odwołanych pociągów, powodując dezinformację podróżnych”. Co było 4 maja i później – już wiemy.

Ponieważ w tym czasie PKP Intercity również spełniło przesłanki ograniczenia pracy eksploatacyjnej, 27 kwietnia wysłaliśmy do IC stosowne żądanie, stosując dokładnie ten sam tryb postępowania co w przypadku PR. Mam nadzieję, że toczące się aktualnie szczegółowe postępowanie wyjaśniające prowadzone przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów wyjaśni wszystkie aspekty zaistniałej sytuacji, a zbieżność różnych działań była oczywiście przypadkowa, choć umiejętnie medialnie wykorzystana.

Zbigniew Szafranski,
prezes zarządu
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

FULARZ ● pozdrowienia z wolnego rynku



Odbudowa po PKP-ie

Veolia, Keolis, WestfalenBahn. Eurobahn. Dworzec w Paderbornie powitał mnie ferią kolorów pociągów. Oto kolej po reformie. Po zniesieniu monopoli, po otwarciu rynków. Odbudowuje się dawniej zlikwidowane linie. Nastąpił renesans kolei. Liczby pasażerów wzrosły niekiedy o kilkaset procent po zakończeniu epoki kolei-urzędu oferującego nieatrakcyjny rozkład, niskie prędkości podróży, fatalną informację, nieatrakcyjny imidż usługi dla biednych.

Nawet w Niemczech kryzys kolei federalnej, scentralizowanej, był ewidentny. Lecz tutaj funkcjonowała spora grupa kolei nierządowych. To tutaj koncentrowały się technologiczne i rynkowe innowacje, to tutaj rozpoczął się renesans kolei. Kolei-firmy, kolei-modelu biznesowego. Funkcjonującego, owszem, dzięki wsparciu państwa, ale aktywnie zabiegającego o pasażerów.

Po epoce „Panów z Pekapu” Polska musi odbudowywać swoje koleje. Imidż upadku i zacofania, kursujące co 4-5 godzin pociągi-widma są wciąż częścią obrazu kolei w Polsce. To przez ten klimat upadku w Polsce wciąż rozbiera się linie kolejowe, jak na przykład magistralę z Ostrołki przez Ostrow Mazowiecką do Siedlec. Albo kolej miejską w Zielonej Górze. Takich przykładów są dziesiątki.

Receptą jest wyjście z okresu kolei w pekapowskim stylu i jej kontynuatorów chlubiących się zmianą szyldu. Polska potrzebuje normalnego rynku kolejowego. Sytuacji w której każdy region jest obsługiwany pociągami kilku-kilkunastu przewoźników. Gdzie pociągi kursują co 20-30 minut na głównych liniach regionu, gnając 120-160 km/h między miastami. Gdzie na górskich liniach w ruchu regionalnym stosuje się pociągi z wychylnym pudłem, gnające tak szybko po krętych liniach, że pasażerowie dostają choroby morskiej. Gdzie powstaje nowa infrastruktura dla kolei, jak 3-kilometrowy tunel pod jakąś górą przy Willebadessen, przez który właśnie przeleciał mój ekspres regionalny.

W tej układance nie ma miejsca na monopole, na niewydolne, komunalne, ogólnokrajowe twory. Je trzeba podzielić między samorządy i prywatyzować.

Adam Fularz

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

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

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

Nakład: 180 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. 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. **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 1,90 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Np. 4 numery = 4 znaczki. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przesyłać biletyn i o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.