

Polskie Koleje Ludowe • Nocny niewypał Kolei Mazowieckich

# Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

STYCZEŃ – LUTY 2011

Nr 1 (51)

polski **sen**  
o pendolino

**PENDOLINO  
BEZ WYCHYLNEGO  
NADWOZIA**

Fot. České Dráhy

**► CYTAT NUMERU**

„Szanowni państwo, mówimy dzisiaj o szybkich kolejach. Jak mamy budować linie kolei dużych prędkości, skoro nie potraficie sobie państwo poradzić z tym, co dzieje się na kolejach małych prędkości?”

**Wiesław Szczepański**, POSEŁ SLD, WICEPRZEWODNICZĄCY SEJMOWEJ KOMISJI INFRASTRUKTURY, podczas sejmowej debaty na temat sytuacji na kolei

**► INDEKS**

**30,8%** tyłu – spośród wszystkich pasażerów polskich kolei – przewożonych jest na terenie województwa mazowieckiego.

Źródło: Urząd Transportu Kolejowego, I-IX 2010

## Polskie Koleje Ludowe

Ludzie

W radzie nadzorczej PKP S.A. zasiada Henryk Cichecki, kluczowy działacz Polskiego Stronnictwa Ludowego, odpowiedzialny za finanse podczas kampanii wyborczych.

Henryk Cichecki jest członkiem rady nadzorczej PKP S.A. od 23 kwietnia 2008 r. – do rady został wyznaczony przez ministra infrastruktury. Henryk Cichecki to kluczowy działacz Polskiego Stronnictwa Ludowego, jest członkiem rady naczelnej partii. Ponadto odpowiada za finansowanie i rozliczanie kampanii wyborczych ludowców – pełnił funkcję pełnomocnika finansowego komitetu wyborczego PSL podczas wyborów samorządowych w listopadzie 2010 r., wyborów do Parlamentu Europejskiego w 2009 r. oraz wyborów parlamentarnych w 2007 r.

Henryk Cichecki jest też prezesem Fundacji Rozwoju, ściśle powiązanej z PSL (przewodniczącym rady fundacji jest szef ludowców wicepremier Waldemar Pawlak). Fundacja zajmuje się organizacją szkoleń i zarządzaniem nieruchomościami.

Henryk Cichecki koordynuje wydawane przez ludowców czasopisma. Jest prezesem Wydawnictwa Ludowego, które wydaje partyjny organ „Zielony Sztandar”. Kierowana przez Cicheckiego Fundacja Rozwoju wydaje dwumiesięcznik społeczno-polityczny „Realia”.

Ponadto w listopadzie 2010 r. z rekomendacji klubu parlamentarnego PSL Cichecki został powołany do rady programowej Polskiego Radia.

## Niespełniona obietnica prezesa Szafrąńskiego

Infrastruktura

Już ponad 100 tys. razy pociągi musiały specjalnie zatrzymać się w celu pobrania rozkazu pisemnego uprawniającego do wjazdu na szlak Warszawa Rembertów - Zielonka, na którym od ośmiu lat uszkodzona jest samoczynna blokada liniowa.

Niesprawne urządzenia sterowania ruchem na linii kolejowej Warszawa Rembertów – Zielonka wymuszają kursowanie pociągów na podstawie rozkazów pisemnych, które każdorazowo przed wjazdem na feralny odcinek wręczane są obsłudze pociągu przez dyżurnych ruchu stacji Warszawa Rembertów lub Zielonka (w zależności od kierunku).

Ponad rok temu – 11 grudnia 2009 r. – Zbigniew Szafrąński, prezes spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, przesłał do redakcji „Z Biegiem Szyn” pismo, w którym zapewnił, że problem niedziałającej samoczynnej blokady liniowej na szlaku Warszawa Rembertów – Zielonka zostanie rozwiązany do końca 2010 r.: „Przeprowadzone postępowanie wyjaśniające pokazało, że przez siedem lat struktury PKP PLK nie potrafiły, poza wymianą korespondencji, podjąć żadnej konkretnej decyzji w powyższej sprawie” – napisał Zbigniew Szafrąński. Prezes PKP PLK jednocześnie zadeklarował: „Wydałem już stosowne dyspozycje. Przedmiotowa kwestia powinna zostać skutecznie rozwiązana w 2010 r., czego osobiście dopilnuję”.

Niestety, wbrew zapewnieniom Szafrąńskiego, problemu wciąż nie udało się rozwiązać. Jak sprawdziliśmy, jeszcze w ostatnich dniach grudnia 2010 r. pociągi przed wjazdem na szlak Warszawa Rembertów – Zielonka nadal zatrzymywały się pod nastawniami w Rembertowie oraz Zielonce w celu odebrania pisemnego rozkazu umożliwiającego bezpieczny wjazd na szlak z niesprawną blokadą samoczynną.

## Wyborczy most na Bugu

Region

Tydzień przed wyborami samorządowymi marszałek województwa mazowieckiego wraz z wójtem gminy Małkinia Górna otworzyli nowy most drogowy na Bugu.

**• Otwarcie nowego mostu na Bugu.**

400-metrowy most, który został uroczystie otwarty 15 listopada 2010 r., leży w ciągu drogi wojewódzkiej nr 627 łączącej Sokołów Podlaski z Ostrołęką. Budowa mostu pochłonęła 81 mln zł – pieniądze pochodziły ze środków Unii Europejskiej oraz budżetu województwa mazowieckiego.

Nowy most drogowy powstał w miejscu dawnej przeprawy kolejowo-drogowej. Przeprawa ta – ze względu na zły stan techniczny – od 1998 r. była zamknięta dla pociągów, a od 2008 r. dla samochodów i pieszych. Leżące na dwóch brzegach Bugu obszary gminy Małkinia Górna nie miały ze sobą bezpośredniego połączenia drogowego (funkcjonowały kilkudziesięciokilometrowe objazdy przez mosty w Broku lub Nurze). Otwarcie nowego mostu znacząco więc zmieniło lokalne życie. – *Wieloletnie nasze starania o most zakończyły się sukcesem* – mówił podczas otwarcia mostu Marek Kubaszewski, wójt gminy Małkinia Górna. – *Most jest ważną inwestycją i przyczyni się do rozwoju nie tylko naszej gminy, ale i całego Mazowsza.*

Uroczyste otwarcie mostu tuż przed wyborami samorządowymi było dobrą promocją dla Kubaszewskiego, który – zdobywając już w pierwszej turze 54,5% poparcia – został wójtem Małkini Górnej na kolejną kadencję.

Marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik, podsumowując kadencję 2006-2010, przedstawił nowy most na Bugu jako dowód na zrównoważoną przestrzennie politykę samorządu: – *Potrzebne są mosty w Warszawie, ale potrzebne są też mosty w Małkini Górnej. I tak staraliśmy się zarządzać tym województwem, tak staraliśmy się dzielić środki, aby i nasze największe ośrodki miejskie, ze stolicą włącznie, ale również te tereny na obrzeżach województwa brały udział w procesach rozwojowych.*

Kolejną inwestycją planowaną w ciągu drogi wojewódzkiej nr 627 jest poprowadzenie jej 12-kilometrowego odcinka z Treblińki do Kosowa Lackiego śladem zdemontowanych torów kolejowych. Jak widać, inwestycje mazowieckiego samorządu na drodze wojewódzkiej nr 627 ostatecznie grzebią szanse na reaktywację ciągu kolejowego Siedlce – Sokołów Podlaski – Małkinia – Ostrow Mazowiecka – Ostrołęka.

## Na Mazowszu bez zmian?

Polityka

Listopadowe wybory samorządowe na Mazowszu nie przyniosły rewolucji. W samorządzie województwa przy władzy została koalicja Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego. W większości dużych miast dotychczasowi prezydenci zostają na kolejną kadencję.

Radomianie na kolejną już kadencję wybrali Andrzeja Kosztowniaka z Prawa i Sprawiedliwości. Kosztowniak, zdobywając w drugiej turze 60,1% głosów, pokonał Piotra Szprendałowicza z PO, w latach 2006-2010 członka zarządu województwa mazowieckiego odpowiedzialnego za kolej. Kolejne kadencje zapewnili sobie prezydenci: Waldemar Wardziński z PO (Ciechanów), Andrzej Wilk (Żyrardów), Jan Starzyński (Pruszków) i Zbigniew Szczepaniak (Otwock).

Zmiany zaszyły natomiast w Płocku, gdzie dotychczasowy prezydent Mirosław Milewski z PiS w drugiej turze ustąpił miejsca Andrzejowi Nowakowskiemu z PO. Duże zmiany również w podwarszawskich miastach – w wielu z nich wybrani zostali nowi burmistrzowie. Tak stało się między innymi w Ożarowie Mazowieckim, Piasecznie, Piastowie, Podkowie Leśnej, Sulejówku, Wołominie czy Zielonce.

W kilku największych miastach prezydenckie batalie rozstrzygnęły się już w pierwszej turze, zapewniając kontynuację władzy dotychczasowym włodarzom. Tak było w Ostrołęce i Siedlcach, gdzie zwyciężyli kandydaci PiS: Janusz Kotowski (52,5% poparcia ostrołęczan) i Wojciech Kudelski (58,1% poparcia siedleczan). Już przy pierwszym głosowaniu wyjaśniła się sytuacja w Legionowie, gdzie prezydentem na kolejną kadencję został Roman Smogorzewski z PO (77,4% poparcia). Także w pierwszej turze kolejną kadencję zapewniła sobie prezydent Warszawy Hanna Gronkiewicz-Waltz z PO, zdobywając 53,7% głosów.

Jak zwykle słabo w Warszawie wypadło Polskie Stronnictwo Ludowe. Danuta Bodzek – kandydująca z ramienia PSL na prezydenta stolicy członkini zarządu spółki Przewozy Regionalne – otrzymała zaledwie 3329 głosów, czyli 0,5% poparcia. To mniej niż Waldemar Fydrych, kandydat na prezydenta stolicy z komitetu „Gamonie i Krasnoludki”, któremu udało się zdobyć 4952 głosy.

Tradycyjnie jednak ludowcy osiągnęli dobre wyniki w innych częściach Mazowsza. Marszałek województwa Adam Struzik, który kandydował do sejmiku z pierwszego miejsca na liście PSL w okręgu płocko-ciechanowskim, uzyskał 85086 głosów. To rekord spośród wszystkich kandydatów do sejmiku. Największym poparciem Struzik cieszył się w podpłockiej gminie Nowy Duninów (gdzie na Struzika swój głos oddało 66,5% wyborców), najmniejszym zaś w Mławie (7,3% oddanych głosów do sejmiku).

Radni sejmiku powierzyli Adamowi Struzikowi pełnienie funkcji marszałka województwa w kadencji 2010-2014. Struzik, który marszałkiem jest od 2001 r., zapowiedział, że koalicja PO i PSL w samorządzie województwa będzie kontynuacją sojuszu tych partii z lat 2006-2010. W rozpoczętej kadencji w zarządzie województwa – obok marszałka Adama Struzika – znaleźli się Marcin Kierwiński, Leszek Ruszczyk, Krzysztof Strzałkowski (wszyscy trzej z PO) oraz Janina Ewa Orzełowska z PSL. W nowym zarządzie województwa za kolej odpowiada wicemarszałek Strzałkowski, który dotychczas był dyrektorem Wojewódzkiego Urzędu Pracy.

Priorytety władz województwa na najbliższe lata to lotnisko w Modlinie, kolej regionalna, drogi, a także rozwój szerokopasmowego internetu, dzięki czemu – według zapewnień Struzika – „ani jedno sołectwo nie będzie dotknięte wykluczeniem cyfrowym”. Struzik zadeklarował również, że szczególne wsparcie będzie kierowane do słabszych ekonomicznie gmin i powiatów Mazowsza. Radna sejmiku Katarzyna Piekarska z Sojuszu Lewicy Demokratycznej zwróciła jednak uwagę, że dotychczas koalicja PO-PSL miała z tym problemy: – *Jeżeli sprawdzi się wskaźniki, to one nie drgnęły i ciągle są na Mazowszu czarne dziury, dla których wciąż nie zapalilo się światelko.*

## Co nowego w rozkładzie?

Połączenia

Sporo nowości w obowiązującym od 12 grudnia 2010 r. w kolejowym rozkładzie jazdy na Mazowszu. Ofertę – na zlecenie samorządu – stworzyło stowarzyszenie Zielone Mazowsze.

Zwiększono liczbę połączeń przyspieszonych łączących Warszawę z największymi miastami regionu. Najbardziej kompleksowa oferta ekspresów regionalnych została wprowadzona na trasie Warszawa – Radom (odjazdy z Warszawy Centralnej o godz. 7.55, 13.35, 15.59, 17.05, 19.40; odjazdy z Radomia o godz. 5.45, 7.46, 10.19, 12.14 i 16.17). Przyspieszone pociągi kursują również między Warszawą a Siedlcami, Żyrardowem, Skierniewicami, Sochaczewem oraz Płockiem. Jeden z pociągów przyspieszonych kursuje na „transmazowieckiej” trasie Radom – Warka – Piaseczno – Warszawa – Legionowo – Nowy Dwór Maz. – Ciechanów – Mława – Działdowo.

Do obsługi linii Warszawa – Sochaczew – Łowicz skierowano zmodernizowane zespoły trakcyjne EN57-AKM, które mogą osiągać prędkość 120 km/h, większą niż stare składy EN57 (100 km/h). Dzięki przypisaniu zespołów AKM do obsługi konkretnego ciągu możliwe stało się pełne wykorzystanie ich możliwości technicznych, co skutkuje skróceniem czasów jazdy. Wcześniej składy AKM kursowały na całej sieci zamiennie z pociągami EN57, w efekcie czego rozkłady musiały być dostosowane do wolniejszych składów.

Uruchomiona została jedna para bezpośrednich pociągów z linii Sierpc – Nasielsk do Warszawy. Pewnym zgrzytem jest to, że pociąg z Sierpca dojeżdża do Warszawy Wschodniej, natomiast powrotny pociąg do Sierpca odjeżdża z innego dworca – z Warszawy Gdańskiej.

Poprawiła się oferta na linii Thuszcz – Wyszaków – Ostrołęka. Nie tylko zwiększyła się liczba pociągów obsługujących tę trasę, ale również uruchomiono więcej pociągów zapewniających bezpośrednie połączenie Wyszakowa z Warszawą. W poprzednim rozkładzie jazdy były dwa takie pociągi, w nowym jest ich pięć.

W aglomeracji warszawskiej zadbano o koordynację rozkładów Kolei Mazowieckich i Szybkiej Kolei Miejskiej. Między innymi dzięki temu z Warszawy Śródmieście w kierunku Otwocka pociągi obydwo przewoźników od godz. 6.09 do 21.24 odjeżdżają ramowo co kwadrans. Podobnie jest na ciągu z Sulejówka do Warszawy. Zmianom uległy stałe trasy SKM: linia S1 od 12 grudnia 2010 r. kursuje w relacji Otwock – Pruszków, a linia S2 Warszawa Zachodnia – Sulejówek-Miłosna.

## Szef Grupy PKP odwołany

Ludzie



• Andrzej Wach

30 grudnia 2010 r. Andrzej Wach - po ponad sześciu latach urzędowania - został odwołany ze stanowiska prezesa PKP S.A.

Andrzej Massel, nowy wiceminister infrastruktury ds. kolei (więcej o zmianie na tym stanowisku piszemy na str. 6), rozpoczął swoje urzędowanie od odwołania prezesa PKP S.A. Andrzeja Wacha.

Andrzej Wach kierował Polskimi Kolejami Państwowymi od 2004 r., a więc przetrwał rządy Sojuszu Lewicy Demokratycznej, Prawa i Sprawiedliwości oraz niemal całą kadencję koalicji Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego.

Wach związany jest z koleją od 1980 r. Przed objęciem stanowiska prezesa PKP S.A. był związany z energetyką kolejową.

Odwołany z końcem grudnia 2010 r. prezes PKP S.A. był obrońcą monopolu spółek Grupy PKP. Rozwój taniach pociągów InterRegio, konkurencyjnych wobec spółki PKP Intercity, Andrzej Wach nazwał kanibalizmem na rynku kolejowym. Uważał również, że państwowemu przewoźnikowi towarowemu PKP Cargo należy się pomoc państwa w obliczu rozwoju prywatnej konkurencji. Stwierdził bowiem, że bez pieniędzy publicznych nie da się rozwiązać problemów PKP Cargo.

# Znikające pociągi

Wymagane przez Urząd Transportu Kolejowego uzgodnienie ofert między spółkami Przewozy Regionalne a PKP Intercity skończyły się cięciami w ofercie InterRegio

Ostatnie tygodnie przed wejściem w życie nowego rozkładu jazdy to czas masowego wycinania zaplanowanych połączeń. Wielkie cięcia trwały niemalże do samego 12 grudnia 2010 r., czyli do dnia, kiedy rozkład jazdy 2010/2011 wchodził w życie.

W efekcie w książkowym wydaniu sieciowego rozkładu jazdy pociągów oraz w rozkładzie internetowym pojawiło się wiele pociągów-widm, które w rzeczywistości nigdy nie pojawiły się na torach. W efekcie pierwsze dni po wejściu nowego rozkładu jazdy skończyły się chaosem na dworcach – pasażerowie chcieli skorzystać z połączeń zamieszczonych w nowym rozkładzie jazdy, które jednak kursowały w innych niż podane w rozkładach terminach lub relacjach albo... nie kursowały wcale.

## Rozjechane InterRegio

Pociągami-widmami stała się duża część pociągów InterRegio spółki Przewozy Regionalne. Na torach nigdy nie pojawił się zaplanowany i uwzględniony w sieciowym rozkładzie pociąg InterRegio „Barnim” relacji Toruń – Bydgoszcz – Piła – Szczecin. Z kolei pociąg InterRegio „Proсна” według tabel rozkładu sieciowego miał kursować w relacji Warszawa – Łódź – Wrocław – Legnica – Bolesławiec we wszystkie dni tygodnia, a okazało się, że „Proсна” naprawdę kursuje jedynie między Warszawą a Wrocławiem i w dodatku tylko w piątki oraz niedziele.

Podobnym cięciem w terminach kursowania zostały poddane inne pociągi InterRegio – między innymi poranny pociąg z Katowic do Wrocławia (według rozkładu miał kursować codziennie oprócz sobót, a w rzeczywistości kursuje tylko w soboty), „Starosta” z Warszawy do Poznania (miał kursować codziennie, a kursuje tylko w piątki i niedziele), „Mickiewicz” z Poznania do Bielska-Białej (miał kursować codziennie oprócz sobót, a kursuje tylko w weekendy), a także „Szyndzielnia” z Wrocławia przez Rybnik do Bielska-Białej (miała kursować codziennie, a kursuje tylko w weekendy). – *Brak pociągu InterRegio „Szyndzielnia” we wszystkie dni tygodnia powoduje zniknięcie ze świadomości pasażerów istnienia sensownego połączenia kolejowego na tej trasie* – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Łukasz Wała ze Stowarzyszenia Rozwoju Kolei Górnego Śląska.

## Uzgodniony chaos

Cięcia w ofercie InterRegio to efekt zarządzonej przez Urząd Transportu Kolejowego koordynacji ofert między konkurencyjnymi przewoźnikami: PKP Intercity oraz Przewozami Regionalnymi. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe w komunikacie z 7 grudnia 2010 r. informowała bowiem, że „wszystkie trasy rocznego rozkładu jazdy 2010/2011 zostały skoordynowane i uzgodnione wzajemnie przez PKP Intercity i Przewozy Regionalne”, dodając jednak przy tym, że „w okresie od 10 listopada 2010 r., tj. po przekazaniu powiadomienia o przyznanych trasach pociągów, przewoźnicy wnioskowali o dokonanie zmian i zarządzenie nowych pociągów. W dalszym ciągu przewoźnicy dokonują także rezygnacji z niektórych przyznanych już tras pociągów”.

Grupa PKP w swoim oświadczeniu z 16 grudnia 2010 r., które ukazało się na łamach największych gazet, poinformowała, że uzgodnienia rozkładu jazdy trwały „aż do pierwszych dni grudnia”.

Jak widać, zarządzone przez Urząd Transportu Kolejowego koordynacja ofert między PKP Intercity a Przewozami Regionalnymi przeprowadzona została zupełnie na ostatnią chwilę i w dużej mierze



• Pierwsze dni po wprowadzeniu rozkładu jazdy 2010/2011 - zamieszanie na dworcu Warszawa Centralna. Chaos spowodowany wejściem w życie nowego rozkładu w dużej mierze wywołała zarządzone przez Urząd Transportu Kolejowego koordynacja ofert między PKP Intercity i Przewozami Regionalnymi

to właśnie te uzgodnienia spowodowały chaos związany z wejściem w życie rozkładu jazdy 2010/2011.

Sam Krzysztof Jaroszyński, prezes Urzędu Transportu Kolejowego, dopiero na konferencji prasowej 7 grudnia 2010 r., a więc na zaledwie pięć dni przed wejściem w życie rozkładu jazdy 2010/2011 zameldował o finale koordynacji rozkładów Przewozów Regionalnych oraz PKP Intercity: – *W tym momencie wszystkie pociągi tych przewoźników zostały uzgodnione* (cytat za portalem „Rynek Kolejowy”). A zatem uzgodnienia zostały sfinalizowane w chwili, gdy książkowe wydanie sieciowego rozkładu jazdy na sezon 2010/2011 było nie tylko już wydrukowane, ale nawet rozprowadzane wśród pracowników kolei i sprzedawane klientom.

## Koordynacja, czyli likwidacja

Krzysztof Jaroszyński, prezes UTK, sugerował, że dzięki koordynacji jakość oferty przewozowej się poprawiła: – *Podjęliśmy kroki związane z podwyższeniem standardów nowego rozkładu. Przewozy Regionalne i PKP Intercity zawarły przed UTK porozumienie w zakresie uzgodnienia koordynacji pociągów* (cytat za portalem „KOW”). Prezes UTK precyzował, że dzięki koordynacji udało się wyeliminować niedogodności dla pasażerów: – *W obszarze przewozów międzywojewódzkich był wzajemny brak koordynacji pociągów oraz liczne spiętrzenia, które były bardzo niedogodne dla podróżnych* (cytat za portalem „Rynek Kolejowy”).

Najbardziej spektakularnymi cięciami w ramach uzgodnień między przewoźnikami zostały objęte pociągi InterRegio, które miały kursować na trasach obsługiwanych równocześnie przez Tanie Linie Kolejowe spółki PKP Intercity. Mowa między innymi o pociągu InterRegio „Mazowsze” (według rozkładu miał kursować na trasie Warszawa – Poznań – Zielona Góra, a ostatecznie wyjechał na tory w skróconej relacji Warszawa – Poznań) oraz InterRegio „Słowiniec” (miał kursować w relacji Słupsk – Koszalin – Piła – Poznań, a finalnie w ogóle nie pojawił się na torach). I tak oto w ramach „podwyższania standardów” i „likwidacji spiętrzeń, które były bardzo niedogodne dla podróżnych” Zielona Góra straciła jeden z trzech pociągów do Warszawy, a Pomorze Środkowe straciło jedno z czterech bezpośrednich połączeń z Poznaniem.

Karol Trammer

# Nocny niewypał Kolei Mazowieckich

Koleje Mazowieckie w ostatniej chwili wycofały się z uruchomienia nocnych połączeń weekendowych

Od 12 grudnia 2010 r. – czyli dnia wejścia w życie rozkładu jazdy 2010/2011 – w ofercie Kolei Mazowieckich miały znaleźć się nocne połączenia weekendowe łączące Warszawę z innymi miejscowościami w regionie. Nocne pociągi zostały zamieszczone w planie oferty przewozowej przygotowanym przez stowarzyszenie Zielone Mazowsze na zlecenie organizującego kolejowe przewozy regionalne Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego.

– *Wniosek o uruchomienie nocnych pociągów dosyć często powtarzał się w naszych ankietach z pasażerami* – mówi architekt tegorocznej oferty przewozowej Kolei Mazowieckich Stanisław Biega z Zielonego Mazowsza. – *Nocne połączenia weekendowe uwzględniliśmy w projekcie rozkładu jazdy również dlatego, że w bardzo wielu krajach takie pociągi są uruchamiane. Umożliwiają ludziom nie tylko podróże między domem a pracą lub szkołą, ale także kontakt z kulturą czy rozrywką.*

## Pociągi idą spać

Nocne pociągi Kolei Mazowieckich miały w noc z piątku na sobotę oraz z soboty na niedzielę kursować na następujących trasach:

- Warszawa Wschodnia (0.30) – Radom (2.30), przyspieszony;
- Warszawa Wschodnia (2.05) – Sochaczew (3.12);
- Warszawa Zachodnia (2.29) – Mińsk Mazowiecki (3.27).

Powyższe połączenia zostały usunięte z rozkładu jazdy wkrótce przed jego wejściem w życie. Powody wycięcia tych pociągów wyjaśnia Katarzyna Łukasik z biura rzecznika prasowego Kolei Mazowieckich: – *Decyzja została podjęta przede wszystkim ze względu na brak taboru, a także po dokonaniu analizy finansowej związanej z uruchomieniem nocnych połączeń z uwzględnieniem aspektu frekwencji podróżnych oraz aktów dewastacji. Decyzja dotycząca rezygnacji z weekendowych pociągów nocnych została podjęta przez zarząd Kolei Mazowieckich w porozumieniu z samorządem województwa mazowieckiego.*

Samorząd województwa mazowieckiego przyjmuje decyzję przewoźnika, ale wcale nie jest nią zachwycony: – *Zmiane wprowadziły Koleje Mazowieckie na podstawie własnych analiz. Niestety wykazały one, że w tym momencie spółka nie jest w stanie wprowadzić tych połączeń.* – mówi Marta Milewska z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego. – *Oczywiście nie jest to sytuacja, która nas satysfakcjonuje. Mamy nadzieję, że dalszy rozwój Kolei Mazowieckich pozwoli na poszerzenie dotychczasowej oferty przewozowej.*

Ostatecznie Kolejom Mazowieckim udało się uruchomić nocne pociągi weekendowe jedynie na linii z Warszawy do Tłuszcza:

- Warszawa Wileńska (1.38) – Wołomin (1.58);
- Warszawa Wileńska (3.38) – Tłuszcz (4.16);
- Wołomin (2.09) – Warszawa Wileńska (2.30).

## Noce bez kolei

Z kolei na ciągu z Warszawy przez Pruszków, Grodzisk Mazowiecki do Żyrardowa wraz ze zmianą rozkładu jazdy nie tylko nie wprowadzono weekendowych kursów nocnych, ale wręcz pogorszono dotychczasową ofertę późnowieczorną.

W poprzednim rozkładzie ostatni pociąg Kolei Mazowieckich w kierunku Grodziska oraz Żyrardowa wyruszał z Warszawy Śródmieście o godz. 23.46, natomiast po wprowadzeniu nowego

rozkładu ostatnie połączenie odjeżdża już o godz. 23.10. Wcześniej kończy kursowanie również Szybka Kolej Miejska, uzupełniająca ofertę Kolei Mazowieckich na odcinku z Warszawy do Pruszkowa. Brak jest kursów SKM wyruszających po północy – ostatni skład SKM z Warszawy Śródmieście do Pruszkowa odjeżdża o godz. 23.55. Tymczasem na pozostałych relacjach obsługiwanych przez Szybka Kolej Miejską – z Warszawy do Otwocka i Sulejówka – kursy w weekendowe noce realizowane są do około godz. 2.00.

Pogorszenie późnowieczornej oferty na trasie z Warszawy do Pruszkowa, Grodziska i Żyrardowa wynika z wprowadzenia przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe nocnych przerw technologicznych w ruchu pociągów. Obowiązują one na odcinkach Warszawa Zachodnia – Grodzisk (w godz. 0.30-3.30) oraz Grodzisk – Skierniewice (w godz. 0.00-4.00).

– *Przerwa technologiczna jest potrzebna w związku z pracami modernizacyjnymi na linii Warszawa – Skierniewice* – wyjaśnia Krzysztof Łańcucki, rzecznik prasowy PKP PLK. – *Ograniczy ilość niezbędnych zamknięć całodobowych, ponieważ umożliwi wykonanie niektórych prac w nocy, podczas trzygodzinnej przerwy. Będą to przede wszystkim prace sieciowe (m.in. wymiana bramek trakcyjnych), a także wyładunek kruszywa.*

Przerwę technologiczną wprowadzono również w związku z modernizacją ciągu z Warszawy do Trójmiasta. Na 236-kilometrowym odcinku Nasielsk – Tczew w godz. 23.00-4.00 nie może być prowadzony ruch pociągów. Wpłynęło to na pogorszenie wieczornej oferty Kolei Mazowieckich na odcinku z Nasielska przez Ciechanów, Mławę do Działdowa.

## Warto spróbować

Stanisław Biega z Zielonego Mazowsza żałuje, że Kolejom Mazowieckim nie udało się wprowadzić nocnej oferty w zaproponowanym przez niego kształcie. – *Pozostaje wierzyć, że w nocy dokonywane są przeglądy techniczne składów* – mówi Biega i dodaje: – *Najbardziej żałuję nocnego pociągu weekendowego do Radomia. To 230-tysięczne miasto, łącznie ze stacjami po drodze, generowałoby duże potoki.*

Jakub Kluziński, radomski radny, prezes stowarzyszenia Kocham Radom, uważa, że warto sprawdzić, czy przyjąłby się nocny pociąg łączący Warszawę i Radom, dwa największe miasta województwa mazowieckiego: – *Trudno ocenić, jakie byłoby zainteresowanie takim połączeniem, jako że dotychczas takiego nie było. Zważywszy jednak na czas przejazdu i ryzyko wandalizmu na trasie radomskiej, wydaje się, że może nie być dużego zainteresowania. Niemniej jednak, aby przekonać się o tym, warto spróbować wprowadzić takie połączenie przy najbliższej lutowej korekcie rozkładu jazdy i obserwować frekwencję do wakacji. Konieczne byłoby jednak uruchomienie pociągów monitorowanych ze zwiększoną obsługą konduktorską.*

Bogna Świątkowska, szefowa Fundacji Nowej Kultury Bęc Zmiana, zwraca uwagę, że nocne połączenia poprawiłyby dostęp do wydarzeń kulturalnych: – *Wbrew pozorom transport i kultura są mocno ze sobą związane. Nie można planować rozwoju kultury, jeśli nie myśli się o tym, czy będzie do niej dostęp. A dostęp do kultury jest możliwy między innymi właśnie dzięki sprawnie funkcjonującej komunikacji.*

Karol Trammer

# Dymisja z opóźnieniem

Rządy wiceministra Engelhardta w resorcie infrastruktury były rządami Grupy PKP

21 grudnia 2010 r. premier Donald Tusk odwołał Juliusza Engelhardta ze stanowiska wiceministra infrastruktury ds. kolei. Na jego miejsce został powołany Andrzej Massel, dotychczas wicedyrektor Instytutu Kolejnictwa (dawnego Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa).

## Grupa PKP rządzi

Przyczyną odwołania Juliusza Engelhardta był chaos na kolei, który w połowie grudnia wywołała zmiana rozkładu jazdy oraz atak zimy. Premier jednak już dawno powinien dokonać zmian na stanowisku wiceministra odpowiedzialnego za kolej. Engelhardt od początku bowiem nie rozumiał roli wiceministra infrastruktury ds. kolei. Zamiast dbać o rozwój całego systemu kolejowego, troszczył się przede wszystkim o interesy spółek Grupy PKP – które, jak wiadomo, są obecnie jednymi z wielu uczestników polskiego rynku kolejowego (obok podmiotów prywatnych czy samorządowych). Rządy Juliusza Engelhardta w Ministerstwie Infrastruktury faktycznie były rządami Grupy PKP.

W czasie rządów Engelhardta prywatne firmy przewożące towary koleją – by walczyć o uczciwą konkurencję między prywatnymi przewoźnikami a państwowym PKP Cargo – stworzyły Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych.

Wdrożone przez Engelhardta przekazanie spółki PKP Przewozy Regionalne z Grupy PKP w ręce samorządów województw skutkowało pozbawieniem przewoźnika niezbędnego majątku. W wyniku przekształceń w spółce nie została na przykład ani jedna lokomotywa elektryczna. – *Nie da się ukryć, że najlepsze zasoby Przewozów Regionalnych zostały przekazane do PKP Intercity* – mówił w 2009 r. Jerzy Kriger, dyrektor departamentu transportu w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego, członek rady nadzorczej Przewozów Regionalnych.

## Wszyscy ludzie Engelhardta

Wiceminister Juliusz Engelhardt nawet nie próbował ukrywać swojego zyciowego podejścia do spółek Grupy PKP, a zwłaszcza ich przesłów. Gdy dziennikarz TVP pytał Engelhardta o niejasności przy przetargach w Grupie PKP, w których kontrakty otrzymywała firma El-In należąca do Jana Wacha, brata prezesa PKP S.A. Andrzeja Wacha, wiceminister, wychodząc z sali Senatu, wybełkotał: – *To pan mnie o to pyta? Tutaj były zdecydowane państwowe sprawy o kolejach, o pieniądzach na kolej, a nie o duperelach.*

Rozbrajającą szczerością Engelhardt popisał się również po ogłoszeniu postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko prezesa spółki PKP Polskie Linie Kolejowe na przełomie stycznia i lutego 2008 r. Wiceminister dość jasno zasugerował, że konkursy do zarządów państwowych spółek są fikcją: dwa tygodnie przed terminem otwarcia ofert złożonych przez kandydatów, bez ogródek stwierdził, że dotychczasowy prezes PKP PLK może być spokojny o swój fotel i zostanie na swoim stanowisku.

Juliusz Engelhardt próbował ręcznie sterować rynkiem kolejowym. W sierpniu 2009 r. do marszałków województw – sprawujących funkcję właścicieli samorządowej spółki Przewozy Regionalne – wiceminister skierował list, w którym opowiedział się przeciwko kursowaniu pociągów InterRegio: „Z niepokojem obserwuję uruchamianie przez spółkę Przewozy Regionalne dużej liczby połączeń typu InterRegio. (...) Uruchomienie przez spółkę Przewozy Regionalne spowodowało pogorszenie warunków ekonomicznych przewozów dokonywanych przez spółkę PKP Intercity”.



• Wiceminister Juliusz Engelhardt (u góry) tkwił w przeszłości. Czy jego następcą Andrzej Massel (na dole) ucieknie w przyszłość?



## Harakiri kozła ofiarnego

Powodów do odwołania Juliusza Engelhardta z Ministerstwa Infrastruktury było już dużo. Premier decyzję o dymisji podjął więc o wiele za późno...

Politycy Polskiego Stronnictwa Ludowego komentowali jednak, że Engelhardtowi dymisja wcale się należała: – *Polska idzie tą drogą, co Japonia. W Japonii, jak szef nawali, to zastępca robi sobie harakiri i bierze wszystko na siebie. W Polsce, jak szef nawali, to zastępcę usuwają* – powiedział w TVN24 Stanisław Żelichowski, szef klubu parlamentarnego PSL. W ustach ludowców takie opinie nie dziwiły – w końcu Engelhardt jest członkiem PSL i to z ramienia tej partii został przed trzema laty mianowany wiceministrem infrastruktury ds. kolei. Ale, co zaskakujące, również zajmująca się koleją dziennikarka „Rzeczpospolitej” Agnieszka Stefańska określiła Juliusza Engelhardta kozłem ofiarnym. „Publika chciała krwi i dostała. Tylko czy tej właściwej?” – komentowała Stefańska.

## Od szyn do rozwoju regionalnego

Andrzej Massel – który zastąpił Engelhardta na stanowisku wiceministra infrastruktury ds. kolei – jest absolwentem Politechniki Gdańskiej, dotychczas był zastępcą dyrektora Instytutu Kolejnictwa ds. studiów i projektów badawczych.

Wiedza nowego wiceministra jest wszechstronna. Massel – z wykształcenia inżynier dróg kolejowych (rozprawa doktorska „Badanie wpływu warunków eksploatacyjnych na faliste zużycie szyn”) – jest

również ekspertem w zakresie kształtowania oferty przewozowej, cyklicznych rozkładów jazdy, reform kolei w Europie, modernizacji linii kolejowych czy wpływu transportu na rozwój regionalny.

W latach 2000-2001, gdy jeszcze większość samorządowców uważała kolej regionalną za problem wyłącznie Polskich Kolei Państwowych, Andrzej Massel – jako pełnomocnik marszałka województwa pomorskiego ds. transportu kolejowego – aktywnie włączył się w proces organizacji przewozów. Massel przeprowadził konsultacje ze starostami pomorskich powiatów na temat funkcjonowania kolei w regionie, a następnie wdrożył ofertę przewozową zakładającą zwiększenie liczby pociągów, oparcie ruchu na cyklicznym rozkładzie jazdy oraz zapewnienie bezpośrednich połączeń z Trójmiasta do większości miast powiatowych w regionie. – *System transportowy jest jednym z zasadniczych elementów decydujących o spójności regionu. Dlatego układ połączeń na terenie województwa pomorskiego jest stopniowo modyfikowany tak, by zapewnić możliwie najlepsze powiązanie wszystkich powiatów z Trójmiastem* – wyjaśniał jako pełnomocnik marszałka.

## Ucieczka w przyszłość

Massel jest członkiem Komitetu Rozwoju Kolei Dużych Prędkości, kierował również zespołem opracowującym „Wstępne studium wykonalności budowy linii dużych prędkości Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa”. Istnieje więc niebezpieczeństwo, że Massel – będąc zwolennikiem wizji budowy szybkiej kolei w Polsce – jako wiceminister będzie zbyt często uciekał od aktualnych problemów w daleką przyszłość.

Ale to z pewnością lepsze od tkwienia w przeszłości przez Juliusza Engelhardta, który rolę wiceministra sprowadzał do sprawowania funkcji nad-dyrektora Polskich Kolei Państwowych, stojącego na straży ich monopolu, osobiście rozdzielającego miejsca w zarządach spółek i strofującego dziennikarzy za zajmowanie się „duperelami”.

Karol Trammer

# Tysiące przeciw miliardom

Szybka kolej ma mieć swój główny węzeł w Łodzi. O ile tylko nie trafi tam na minę

– Jest szansa, że Łódź stanie się bardzo istotnym centrum kolejnictwa w Polsce. Miasto będzie najważniejszym węzłem kolei dużych prędkości. Jeżeli przebudujemy dworzec Łódź Fabryczna, jeżeli sprowadzimy kolej pod ziemię, jeżeli poprowadzimy tory pod prawie całym miastem, to otworzymy drogę dla polskiego high speedu. Nie da się ukryć, że kolej dużych prędkości zmieni cywilizacyjnie kraj. Centrum tej zmiany będzie w Łodzi – stwierdził minister infrastruktury Cezary Grabarczyk w wypowiedzi dla portalu KOW.

Niefortunnie wypowiedź ta ukazała się w czasie gorących protestów w Stuttgarcie, 620-tysięcznej stolicy niemieckiego landu Badenia-Wirtembergia, gdzie mieszkańcy sprzeciwiają się budowie podziemnego dworca oraz prowadzących do niego tuneli kolejowych.

## Miliardy pod ziemię

Planowane podziemne inwestycje kolejowe mają powstać w ramach projektu „Stuttgart 21”, obejmującego pełną przebudowę węzła kolejowego w Stuttgarcie.

Zgodnie z założeniami koncepcji „Stuttgart 21”, naziemny czółowy dworzec Stuttgart Hauptbahnhof ma zostać zastąpiony podziemnym dworcem przelotowym, dzięki czemu pociągi łączące Monachium z Frankfurtem nad Menem już nie musiałyby w Stuttgarcie zmieniać kierunku jazdy. Przebudowany węzeł miałby zostać wpięty w linie dużych prędkości Stuttgart – Mannheim (istniejąca) oraz Stuttgart – Ulm (planowaną). Dodatkowo na terenach, które obecnie zajęte są przez naziemny dworzec kolejowy i jego zaplecze, powstać mają nowe tereny biurowo-mieszaniowe. Stuttgart ma stać się jednym z głównych punktów na europejskim ciągu kolejowym łączącym Paryż, Monachium, Wiedeń i Budapeszt.

Aby jednak to wszystko stało się możliwe, konieczne będzie poprowadzenie pod Stuttgartem kilkunastu kilometrów tuneli kolejowych oraz zbudowanie zupełnie nowej linii kolejowej wprowadzającej do miasta ruch kolejowy od południowego wschodu. Projekt „Stuttgart 21” pochłoniąć ma co najmniej 4,1 mld euro.

## Podziemny dworzec niemile widziany

Ogromne koszty inwestycji budzą coraz silniejszy społeczny sprzeciw. Projekt „Stuttgart 21” ma zostać sfinansowany ze środków federalnych, unijnych, budżetu Badonii-Wirtembergii, środków kolei Deutsche Bahn oraz z budżetów samorządów lokalnych z rejonu Stuttgartu. Do projektu „Stuttgart 21” dołączyć mają się między innymi gminy z powiatów otaczających Stuttgart. Ich mieszkańcy są coraz bardziej świadomi tego, że budowa podziemnego dworca i tuneli kolejowych pod Stuttgartem będzie oznaczać drastyczne cięcia lokalnych funduszy na szkolnictwo, przedszkola czy kulturę.

Ponadto protesty wywołuje związana z realizacją projektu „Stuttgart 21” konieczność wycinki prawie 300 drzew w Parku Zamkowym, pod którym powstanie ma podziemny dworzec. Przeciwnicy zwracają również uwagę, że budowa tak dużego podziemnego obiektu oraz prowadzących do niego tuneli może nie tylko zagrozić miejskiej zabudowie, ale także naruszyć źródła wód mineralnych. Duże emocje budzi też wyburzenie bocznych skrzydeł pochodzącego z lat 20. XX wieku dworca Stuttgart Hauptbahnhof.

Przeciwnych realizacji projektu „Stuttgart 21” jest już 63% mieszkańców Stuttgartu (sondaż gazety „Stuttgarter Nachrichten” z



• Wielotysięczna manifestacja przeciwko budowie podziemnego dworca i tuneli kolejowych w Stuttgarcie. (fot. Peter Gierghardt, K21)

sierpnia 2010 r.) oraz 54% Niemców (badania ośrodka Infratest Dimap z października 2010 r.).

Uformowała się cała koalicja przeciwko projektowi „Stuttgart 21”. Skupione są w niej organizacje społeczne z Badonii-Wirtembergii, ogólnoniemieckie stowarzyszenia pasażerów „Pro Bahn” i VCD, związki zawodowe, organizacje ekologiczne (w tym Bund, który skupia 477 tys. Niemców).

Koalicja stworzyła koncepcję „Kopfbahnhof 21” („Dworzec czołowy 21”), która pokazuje jak poprawić przepustowość węzła kolejowego w Stuttgarcie bez budowy nowego podziemnego dworca kolejowego, wydając przy tym dwunastokrotnie mniejsze

środki niż na projekt „Stuttgart 21” – koszty alternatywnej koncepcji szacowane są na 350 mln euro. Projekt cieszy się poparciem dwóch ugrupowań parlamentarnych: lewicowego Die Linke oraz zielonych.

Z powodu sporu o koncepcję „Stuttgart 21” rządząca w Niemczech i utożsamiana z projektem chadecka partia CDU może stracić mocną pozycję w Badonii-Wirtembergii. Wyznaczone na koniec marca 2011 r. wybory do władz landu prawdopodobnie przekształcą się w swoiste referendum w sprawie przyszłości stuttgarckiego węzła kolejowego.

## Dobre argumenty

Tymczasem od października 2009 r. – a więc już od ponad roku – nie było tygodnia bez demonstracji przeciwko realizacji kilkumiliardowego projektu „Stuttgart 21”. Poszczególne manifestacje gromadzą nierzadko kilkadziesiąt tysięcy osób. Największa z demonstracji odbyła się 9 października 2010 r. – według szacunków policji zgromadziła ona 63 tys. uczestników.

Najbardziej krwawa manifestacja odbyła się natomiast 30 września 2010 r. Punktem zapalnym była wycinka drzew pod plac budowy w przylegającym do dworca Parku Zamkowym. Demonstrantów niedopuszczających do wycięcia starych drzew policja potraktowała pałkami, armatkami wodnymi i gazem pieprzowym. Rannych zostało 116 osób, w tym siedmioro dzieci.

Hasło projektu „Stuttgart 21” brzmi „Dobre argumenty przeważają”. Uczestnicy demonstracji komentowali więc, że ostre działania policji wobec przeciwników budowy podziemnego dworca to właśnie te „dobre argumenty”.

## Kolej na minie

Projekt „Stuttgart 21” niebezpiecznie przypomina plany przebiegu tzw. linii „igrek” przez Łódź. „Wstępne studium wykonalności budowy linii dużych prędkości Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa” w jednym z wariantów zakłada bowiem przeprowadzenie linii przez Łódź tunelem pod centrum miasta wraz z zastąpieniem naziemnego dworca czołowego Łódź Fabryczna nowym dworcem podziemnym.

Coraz więcej wskazuje na to, że właśnie ten wariant staje się wiążący. Na listę projektów indywidualnych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko trafił już projekt obejmujący budowę części podziemnej dworca Łódź Fabryczna przeznaczonej dla odprawy i przyjęć pociągów oraz obsługi podróźnych. A minister Cezary Grabarczyk określa koncepcję poprowadzenia linii kolejowej pod centrum Łodzi otwarciem drogi dla polskiego high speedu. Pytanie tylko, czy projekt polskiej kolei dużych prędkości nie trafi w Łodzi na minę podobną do tej ze Stuttgartu...

Karol Trammer

# Polski sen o pendolino

„Plan się powiódł”, „błędu nie popełniliśmy”: *pendolino* bez wychylnego nadwozia

PKP Intercity od kilku lat przymierza się do zakupu nowoczesnych pociągów zespolonych. Choć wciąż jeszcze nie wiadomo, kiedy kontrakt zostanie sfinalizowany, to wyszło już na jaw, że polski przewoźnik zamierza kupić składy *pendolino*, lecz... bez wychylnego nadwozia. To sytuacja o tyle zaskakująca, co kuriozalna. Bowiem „*pendolino*” to po włosku „wahadełko” – tak określa się pociągi wyposażone w system wychylnego nadwozia. Dzięki tej technologii – niejako przewyżniającej prawa fizyki – pociągi *pendolino* mogą pokonywać zakręty o około 30% szybciej niż zwykłe składy.

Obecne plany zakupu pociągów *pendolino* (a faktycznie *pseudo-pendolino*) przez PKP Intercity to nie pierwsze podejście polskich kolei do tego typu składów. Pierwotnie pociągi *pendolino* jeździć po polskich torach już od 2001 r. Wtedy jednak PKP wycofały się z zakupu tych składów. Po ostatnich wydarzeniach okazuje się, że *pendolino* nadal będzie jedynie niespełnionym polskim snem.

## Apetyt na pendolino

Pierwszy raz na polskich torach pociąg z wychylnym nadwoziem pojawił się w maju 1994 r. Wówczas odbyła się pokazowa wizyta pociągu *pendolino* ETR460 wyprodukowanego przez firmę Fiat Ferroviaria, eksploatowanego przez koleje włoskie.

W ramach tej dwutygodniowej wizyty ustanowiony został do dziś niepobity rekord prędkości na polskich torach – 11 maja 1994 r. na Centralnej Magistrali Kolejowej w okolicach Białej Rawskiej skład *pendolino* ETR460 osiągnął prędkość 250,1 km/h.

Podczas tej samej wizyty na linii Warszawa – Gdańsk zaprezentowano możliwości systemu wychylnego nadwozia, dzięki któremu goszczący w Polsce pociąg *pendolino* pokonał liczne łuki odcinka Rybno Pomorskie – Rakowice z wyższą prędkością niż kursujące tędy standardowe składy. Wizyta pociągu ETR460 pobudziła polskie apetyty na pociągi *pendolino*.

## Sytuacja uległa znacznemu pogorszeniu

W lipcu 1997 r. Polskie Koleje Państwowe ogłosiły przetarg na zakup składów osiągających prędkość 250 km/h, wyposażonych przy tym w system wychylnego nadwozia – tabor ten miał być zakupiony do obsługi trasy z Trójmiasta przez Warszawę do Katowic. Po roku – w lipcu 1998 r. – nastąpiło ogłoszenie wyników przetargu. Wybrana została oferta firmy Fiat Ferroviaria – 16 pociągów miało zostać dostarczonych Polskim Kolejom Państwowym w latach 2001-2004. Dostaw nigdy jednak nie zrealizowano. W grudniu 1999 r. postępowanie zostało bowiem unieważnione.

Zarząd PKP wycofał się z zakupu składów *pendolino*, powołując się na ówczesnie obowiązującą ustawę o zamówieniach publicznych z 1994 r., której zapisy głosiły, iż „postępowanie o zamówienie publiczne unieważnia się, jeżeli wystąpiła istotna zmiana okoliczności powodująca, że prowadzenie postępowania lub wykonanie zamówienia nie leży w interesie publicznym”.

Decyzję o unieważnieniu zamówienia dyrekcja generalna PKP w specjalnym oświadczeniu tłumaczyła tym, że u progu komercjalizacji oraz restrukturyzacji PKP (trwały wówczas prace nad ustawą restrukturyzującą państwową kolej) zaciąganie znaczących zobowiązań finansowych na zakup składów *pendolino* „uznać należy za bezcelowe”. Wówczas oświadczone również, „że aktualna sytuacja ekonomiczna-finansowa zamawiającego, tzn. PKP, uległa znacznemu pogorszeniu w odniesieniu do 1997 r., kiedy postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego rozpoczęto, oraz do 1998 r., kiedy wybrano najkorzystniejszą ofertę”.

Nie bez znaczenia była totalna krytyka przetargu ze strony Najwyższej Izby Kontroli. W raporcie izby na ten temat można było przeczytać, że „ze w żadnej fazie prac nad tym przedsięwzięciem, a zwłaszcza w okresie rozstrzygnięcia przetargu, PKP nie było



• Pociągi *pendolino* po Czechach jeżdżą od 2003 r. W Polsce pierwszy przetarg na zakup *pendolino* ogłoszono w 1997 r. - do dziś jednak składy z wychylnym nadwoziem nie pojawiły się na torach (fot. České Dráhy)

przygotowane do sfinansowania tego zamierzenia”. Ostatecznie więc NIK wniosowała o wycofanie się z zakupu 16 składów *pendolino*.

## Europa się wychyla

Gdy PKP po źle przygotowanym przetargu z 1997 r. wycofywały się z zakupu składów *pendolino*, przewoźnicy w kolejnych europejskich krajach decydowali się na rozszerzenie swoich flot o tabor wyposażony w technologię wychylnego nadwozia. System ten stwarza bowiem możliwość wyraźnego skrócenia czasów jazdy bez konieczności budowania nowych linii kolejowych specjalnie przystosowanych do osiągania większych prędkości.

W Słowenii pociągi *pendolino* kategorii InterCitySlovenija łączą Ljublanę z Mariborem. W Niemczech w system wychylnego nadwozia wyposażone są nie tylko obsługujące ruch dalekobieżny pociągi ICE-T, ale również składy regionalne kursujące na górzystych trasach południa kraju. Pociągi *pendolino* kursują też w Chorwacji, Finlandii, Portugalii, Szwajcarii, Wielkiej Brytanii czy we Włoszech.

W Czechach składy *pendolino* – jako pociągi kategorii SuperCity – co dwie godziny kursują między Pragą a Ostrawą. Tę 356-kilometrową trasę *pendolino* pokonuje w 3 godz. 5 min. Składami z wychylnym nadwoziem jest również obsługiwany pociąg SuperCity „Slovenska Strela” łączący Pragę ze słowacką Bratisławą. Od czasu do czasu pojawiają się luźne koncepcje, by czeski przewoźnik České Dráhy swoim składem *pendolino* obsługiwał również pociąg EuroCity relacji Warszawa – Praga. I wygląda na to, że to ostatni cień szansy na to, by technologia wychylnego nadwozia pojawiła się na polskich torach. Albowiem kolejny sen o własnym *pendolino* polskich kolei ostatnio niespodziewanie prysnął.

## Tylko Alstom

Zakup 20 nowoczesnych składów zespolonych do obsługi pociągów na trasie z Trójmiasta do Warszawy i dalej do Katowic oraz Krakowa spółka PKP Intercity planuje od kilku lat. Zakup taboru w połączeniu z aktualnie prowadzoną modernizacją linii kolejowej z Warszawy do Trójmiasta miał przynieść kolejową rewolucję na tej trasie. Zwłaszcza, że prace modernizacyjne na ciągu łączącym stolicę z wybrzeżem prowadzone są z myślą o składach z wychylnym nadwoziem. W materiałach spółki PKP Polskie Linie Kolejowe informujących o efektach tej inwestycji czytamy, że „pociągi będą mogły jeździć znacznie szybciej: klasyczne pasażerskie do 160 km/h, pasażerskie z wychylnym nadwoziem do 200 km/h”.

30 września 2010 r. PKP Intercity ogłosiło, że tylko jeden producent wyraził gotowość dostarczenia pociągów zespolonych. ►



► Dostawcą ma być konsorcjum spółek koncernu Alstom (koncern ten w 2002 r. przejął udziały we włoskiej firmie Fiat Ferroviaria – tej, która miała wyprodukować składy *pendolino* dla PKP na podstawie niezrealizowanego przetargu z 1997 r.). Alstom zaferował dostawę składów *pendolino* wraz z ich utrzymaniem oraz budową centrum serwisowego za łącznie 2,48 mld zł.

## Kropiółka z milionami

Sfinansowanie tak kosztownej inwestycji, wymaga zapewnienia spółce PKP Intercity stałego dopływu pieniędzy na zabezpieczenie spłat kredytu Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Założono, że problem ten rozwiąże wieloletnia umowa Ministerstwa Infrastruktury i przewoźnika na wykonywanie przewozów międzywojewódzkich, zapewniająca na okres 10 lat coroczne dofinansowanie w wysokości 240 mln zł (w sumie 2,4 mld zł).

Zawarcie wieloletniej umowy musiał zaakceptować rząd – stosowna uchwała została podjęta przez radę ministrów 23 listopada 2010 r. Po otrzymaniu upoważnienia rządu do zawarcia umowy z PKP Intercity, minister infrastruktury Cezary Grabarczyk stwierdził: – *Przyjęta przez radę ministrów uchwała w sprawie finansowania międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich jest przepustką do wymiany taboru kolejowego w PKP Intercity.*

Dalsze kroki zostały podjęte już następnego dnia – na uroczystości Grupy PKP z okazji święta kolejarza. Resort infrastruktury oficjalnie poinformował, że 24 listopada 2010 r. „minister infrastruktury Cezary Grabarczyk oraz prezes zarządu PKP Intercity Grzegorz Mędra podpisali umowę. Umowa obejmuje realizację przewozów międzywojewódzkich oraz nowe zadanie – uruchomienie połączeń nowoczesnym taborem na linii Warszawa – Gdynia. Zawarta została na 10 lat i zakłada dofinansowanie w wysokości 240 mln zł rocznie”.

## Pendolino bez pendolino

Już wydawało się, że cały plan realizacji dwupółmiliardowej inwestycji zakupu wychylnego *pendolino* został misternie dopracowany, gdy nagle cała konstrukcja zaczęła się walić.

Na przełomie listopada i grudnia producent taboru Alstom niespodziewanie ogłosił na łamach portalu „Rynek Kolejowy”, że składy zespolone dla Polski... nie będą posiadały wychylnego nadwozia. Informację potwierdziła Małgorzata Sitkowska, rzeczniczka prasowa PKP Intercity: – *Zaakceptowana przez zarząd PKP Intercity oferta składów zespolonych złożona przez Alstom nie zawiera technologii wychylnego pudła. Jest to zgodne z wymogami specyfikacji istotnych warunków zamówienia.*

Fakt wyposażenia składów *pendolino* dla Polski w system wychylnego nadwozia wydawał się zupełnie oczywisty – konkretne zapewnienia padały nawet z źródeł związanych z PKP. Należąca do podmiotów Grupy PKP spółka „KOW” jeszcze 9 listopada 2010 r. zamieściła na swoim portalu internetowym informację, że „Alstom zaproponował pociągi Nowe Pendolino z wychylnym pudłem”.

Gdy brak systemu wychylnego nadwozia wywoływał coraz większe kontrowersje, nagle – wbrew wcześniejszym zapewnieniom Ministerstwa Infrastruktury – portal „Rynek Kolejowy” ujawnił, że 24 listopada 2010 r. wcale nie doszło do podpisania wieloletniej umowy między Ministerstwem Infrastruktury a PKP Intercity, lecz jedynie do jej wstępnego parafowania. Przed ostatecznym podpisem umowa musi jeszcze zostać zaakceptowana przez Komisję Europejską oraz rząd z uwagi na zobowiązania wieloletniego finansowania przewozów. W czasie uroczystego „podpisania” umowy na listopadowej gali z okazji święta nikt słowem nie wspomniał, że ma miejsce jedynie parafowanie dokumentu.

## Wach jedno, Grabarczyk drugie

Brak ostatecznego podpisu stworzył furtkę do ewentualnego wycofania się z zakupu składów zespolonych nie wyposażonych w kluczowy element, jakim jest system wychylnego nadwozia.

Przedstawiciele zarówno PKP, jak i rządu, chcąc więc ratować sytuację, zaczęli sugerować, że jeszcze nie koniec szans na system wychylnego pudła: – *Bierzemy pod uwagę scenariusz, w którym od dwóch do sześciu z 20 pociągów pendolino dla PKP Intercity wyposażonych będzie w system wychylnego pudła* – stwierdził 12

DLA „Z BIEGIEM SZYN”:

# „Albo najlepiej, albo najtaniej”

Krzysztof Rytel

dyrektor Centrum Zrównoważonego Transportu

• Warianty pośrednie zazwyczaj okazują się najgorsze. Lepiej wychodzi się wybierając albo rozwiązania najtańsze gwarantujące przyzwoite minimum (w tym przypadku zwykle lokomotywy i wagony na 200 km/h – o 20-30% tańsze od składów zespolonych), albo rozwiązania najlepsze (czyli w tym przypadku dające najkrótszy możliwy czas przejazdu – składy wychylne). Jeśli oferta Alstomu (2,48 mld zł) okazała się znacznie niższa niż kwota zarezerwowana przez przewoźnika, to jest z czego dorzucić, żeby uzyskać rozszerzenie do technologii wychylnej. I to bym obecnie sugerował, bo nowy przetarg to strata czasu i ryzyko braku satysfakcjonujących ofert. Ale nie może być to opcja przebudowy w nieokreślonej przyszłości, bo oferent wówczas nie ma konkurencji i może zażyczyć sobie każdą cenę. Trzeba postawić producenta pod ścianą: ile chcecie za wersję z wychylnym nadwoziem? Jeśli zażądacie kwoty wygórowanej, to przetarg unieważnimy.

grudnia Andrzej Wach, prezes PKP S.A., w „Rzeczpospolitej”. Natomiast minister infrastruktury Cezary Grabarczyk 16 grudnia w programie „Minęła dwudziesta” w TVP Info poinformował, że w ofercie Alstomu znajduje się opcja ulepszenia taboru do technologii wychylnego pudła w przyszłości.

Do powyższych – *notabene* niespójnych – zapewnień, że to nie koniec szans na *pendolino* z wychylnym nadwoziem, należy podejść z nieufnością. Zwłaszcza w obliczu jasnego oświadczenia rzeczniczki PKP Intercity, iż „oferta składów zespolonych złożona przez Alstom nie zawiera technologii wychylnego pudła”.

Słowa Grabarczyka i Wachy to raczej próby zachowania szans na zawarcie kontraktu między PKP Intercity a Alstomem na dostawę *pendolino*, mimo braku wychylnego pudła. Nieufność wskazana jest tym bardziej, że ilość niejasności towarzyszących zakupowi 20 składów zespolonych dla PKP Intercity stała się już zbyt duża.

W sytuacji gdy Alstom złożył ofertę dostawy taboru bez wychylnego pudła, aż tragicomicznie brzmiały słowa „jednego z pracowników kolejowej centrali, czyli PKP S.A.”, na które w swoim tekście z 9 października 2010 r. powoływał się orędownik zakupu *pendolino* Michał Tusk, dziennikarz gdańskiej „Gazety Wyborczej”, prywatnie syn premiera: – *W przetargu na szybkie pociągi, który prowadziliśmy w latach 90. zapisaliśmy warunek wychylnego pudła, dużo o tym mówiliśmy i skutek był taki, że z jednej strony oferta była droga, a z drugiej, wszyscy podejrzewali, że sprawa była „ustawiona”. Teraz tego błędu nie popełnimy. Startować mógł każdy producent. Co prawda wystartował tylko Alstom z pociągami pendolino, ale plan się powiódł, bo oferta jest atrakcyjna cenowo. Wygląda na to, że Alstom spodziewał się konkurencji.*

A więc „plan się powiódł”, „błędu nie popełniliśmy”, nagle jednak okazało się, że *pendolino* nie będzie miało wychylnego nadwozia...

## Polski sen

Historia polskiego *pendolino* przypomina artystyczną prowokację zobrazowaną w filmie „Czeski sen” sprzed pięciu lat. Wówczas w stolicy Czech przeprowadzono szeroką kampanię reklamową hipermarketu pod nazwą „Czeski sen” – plakaty, ulotki oraz spoty w radiu i telewizji kusiły niewiarygodnie niskimi cenami, jednocześnie jednak zawierały przewrotne ostrzeżenia: „Nie kupuj!” czy „Nie przyjeżdżaj!”. Gdy w końcu tłumy prażan przybyły na otwarcie hipermarketu, okazało się, że zamiast centrum handlowego ustawiono jedynie wielkie rusztowanie z płachtą imitującą supermarket.

Teraz ofiarą podobnej prowokacji stali się Polacy – od kilku lat mówiło się o planach zakupu składów *pendolino*, by nagle okazało się, że tabor ten – wbrew nazwie – nie będzie posiadał wychylnego nadwozia. Między czeską a polską prowokacją wystąpiła jednak zasadnicza różnica: „Czeski sen” został wyreżyserowany przez filmowców, natomiast polski sen o *pendolino* – z którego niedawno niespodziewanie się przebudziliśmy – to dzieło wyreżyserowane przez Ministerstwo Infrastruktury oraz Grupę PKP.

Karol Trammer

## ● POCZTA „Z BIEGIEM SZYN”

▶ Chciałbym podzielić się obserwacjami, do jakich skłoniła mnie podróż pomiędzy stacjami Warszawa Stadion i Warszawa Śródmieście 15 grudnia 2010 r. przed godz. 8.00. Wsiadłem do pociągu KM-80131 jadącego w kierunku Góry Kalwarii. Pociąg przejechał jedynie kilkaset metrów i się zatrzymał. Po kilkunastu minutach postoju pasażerowie zaczęli wysiadać i kierować się po torach w stronę stacji. Według informacji kierownika pociągu, które uzyskał kilkanaście minut przed godz. 9.00 od dyżurnego ruchu, wynikało, że sytuacja potrwa przynajmniej pół godziny. Inne pociągi zaczęły kursować torami dalekobieżnymi.

Według mniej oficjalnych informacji, dyspozytor wypuszczał pociągi na tor, o którym wiedział, że jest nieprzejezdny (bezsensowne było wypuszczanie KM-80131 skoro zatrzymał się zaraz za stacją). Z dworca Warszawa Stadion podróźni mogliby udać się w dalszą drogę komunikacją miejską. W sumie utknęły trzy pociągi. Po takiej informacji (uzyskanej po długim czasie) kolejna część pasażerów udała się po torach do najbliższej stacji. Dodam jeszcze, że nikt nie raczył pofatygować się do drugiej jednostki, by i tam pasażerowie wiedzieli cokolwiek. Ostatecznie pociąg ruszył dalej po pięciu minutach (zamiast zapowiadanych minimum trzydziestu)! Wygląda na to, że dyspozytor popełnił błąd – czy zostaną wyciążnięte jakiegokolwiek konsekwencje? Wątpię.

Najbardziej przerażające jest to, że nikt nie zrobił nic, żeby zapewnić bezpieczeństwo pasażerów. Pasażerowie wracali po obu torach podmiejskich i torach dalekobieżnych wśród jeżdżących pociągów, dających sygnał „baczność”. Pojawiały się różne propozycje zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom – wycofanie pociągu 200-300 metrów na stację Warszawa Stadion (kierownik twierdził, że to nie możliwe bo nie zgadza się na to dyspozytor), zatrzymanie pociągu podmiejskiego jadącego w kierunku stacji Warszawa Wschodnia (odpowiedź – to nie zgodne z procedurami) czy chociażby odprowadzenie pasażerów po torze, ale w sposób zorganizowany – pod opieką kierownika lub SOK (też odpowiedzią było, że jest to niezgodne z procedurami). Jedyne co mogli pasażerowie zrobić, to czekać – bez informacji, ile to może potrwać, lub podjąć działania „na własne ryzyko”.

**Marcin Kreis**

▶ Jako regularny czytelnik „Z Biegiem Szyn” stwierdzam z rozczarowaniem, że pojawiają się kolejne artykuły, które zamiast rzeczowej – choć krytycznej (nie kwestionują tego prawa) informacji zawierają treści oparte na niedomówieniach, tendencyjnej interpretacji faktów, a wszystko to w celu uzyskania sensacyjnego zabarwienia.

Ostatnim takim tekstem jest „Kolej dużych pieniędzy” („Z Biegiem Szyn” nr 50, listopad-grudzień 2010). Oczywiście możemy mieć różne zdania, czy kolej dużych prędkości jest w Polsce potrzebna. Nie liczę na to, że projekt kolei dużych prędkości będą popierać wszyscy mieszkańcy naszego kraju. Natomiast czytelnicy powinni oczekiwać od autora tekstu wiedzy merytorycznej i podawania rzetelnych faktów. Po pierwsze – projekt Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko „Przygotowanie budowy linii dużych prędkości” był na liście indykatywnej od samego początku jej istnienia. Został tam umieszczony dzięki staraniom panów ministrów Krzysztofa Opawskiego i Marka Chałasa, po wykonaniu przez Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa w 2005 roku wstępnego studium wykonalności, które pokazało realność tego projektu w warunkach polskich, gdzie od 30 lat nie wybudowano żadnej nowej głównej linii kolejowej.

Natomiast projekt „Zakup sprzętu do diagnostyki i utrzymania infrastruktury kolejowej” został zgłoszony do Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko przez Zarząd spółki PKP Polskie Linie Kolejowe pod moim kierownictwem, a przemilczenie tego faktu jest zwykłą nieuczciwością. Już bowiem wstęp do artykułu został tak sformułowany, aby stworzyć obraz mojej osoby jako zagorzałego zwolennika kolei dużych prędkości kosztem utrzymania sieci konwencjonalnej, co zupełnie mija się z prawdą.

Po drugie – wielokrotnie już tłumaczyłem, że Komisja Europejska nie ma zamiaru finansować projektów polegających na odtworzeniu pierwotnego stanu linii, która uległa degradacji. Komisja w ogóle nie ma zamiaru czegokolwiek finansować. To w naszym kraju wiele osób, zbyt wiele, uwierzyło w mit, że mamy wór pieniędzy unijnych, z którego możemy po prostu czerpać garściami.

Otóż nie! Komisja może dofinansować projekt, którego realizacja przyniesie wartość dodaną, a efekty przekroczą proste odtworzenie stanu pierwotnego. Dlatego prosta i tania, wydawałoby się rewalizacja połączenia Centralna Magistrala Kolejowa – Koniecpol – Częstochowa – Lubliniec – Opole, nie ma żadnych szans, aby „załapać się” na listę Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

I wreszcie po trzecie – proszę przyjąć do wiadomości tę prostą prawdę, że w sytuacji gdy do końca perspektywy unijnej pozostało tylko pięć lat, żaden nowy projekt nie ma szans na realizację, choćby był jak najbardziej sensowny. Przejdzie przez całą procedurę tj. studium wykonalności, ocena oddziaływania na środowisko, decyzje lokalizacyjne linii kolejowej, pozwolenia na budowę etc., a do tego jeszcze realizacja „w terenie” – to wszystko jest „nie do przejścia” w tak krótkim czasie.

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

## FULARZ ● pozdrowienia z wolnego rynku



## Protagonista poszukiwany

W Polsce nie raczy się wiele zmieniać. W ciągu ostatnich 22 lat całkowicie zmieniła się struktura rynków kolejowych Szwecji, Japonii, Estonii czy Wielkiej Brytanii. W dwóch ostatnich krajach sprywatyzowano i na powrót znacjonalizowano infrastrukturę kolejową, wykupując ją od poprzednich właścicieli. Na rynkach miały miejsca dziesiątki gigantycznych transakcji. We wszystkich przypadkach właściciela zmieniła infrastruktura i większość majątku ruchomego. Nawet w Szwecji znikła struktura dawnej kolei państwowej. Tory kolejowe scalono z aparatem zarządczym sieci drogowej, tworząc z dwóch rządowych agend jedną: Trafikverket, mającą pod swoimi skrzydłami infrastrukturę także lotnisk i dróg wodnych.

W Polsce, mimo że wielu zmiany wydają się znaczne, w porównaniu z powyższymi przykładami niemalże ich nie było. Protagonistą polskich zmian był ktoś inny, głównie były one wynikiem obowiązku wynikłego z akcesji Polski do UE. I jak na papierowe zmiany przystało, antagoniści próbowali je zastopować. Hamulcowym reform był poprzedni lobbysta Grupy PKP pełniący funkcję wiceministra.

Dynamika Rzeczypospolitej Polskiej jest zupełnie odmienna. W Polsce opinią publiczną w znacznej mierze rządzą gazety średniego i dolnego rynku. Kraj nie ma niemal prasy górnoego rynku wydawniczego, czyli tej najpełniej i najdokładniej piszącej. Brak jest prasy będącej podstawą opinii publicznej rozwiniętych społeczeństw Cywilizacji Zachodu. „Gazeta Wyborcza” to w mojej ocenie standard „Daily Mail”. Najlepsze stacje telewizyjne to ledwie *infotainment*, w długości skupienia uwagi przypominający dziecko z ADHD. Ongis do jednego wydarzenia próbowałam taką stację wezwać. Zainteresowała się jedna, i chciała sensacyjnego spektaklu. Publicznej kłótni.

Sytuacja w Polsce, z kolejami i nie tylko, zmieni się gdy poprawi się także kondycja czwartej władzy. Czyli chyba nieprędko.

**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: 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 przysłać biuletyn oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.