

Smerfny konflikt • Długa historia budowy krótkiej linii

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

www.zbs.net.pl

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

LIPIEC - SIERPIEŃ 2012

Nr 4 (60)

**PRZEWOŹNICY ALARMUJĄ:
POLSKA SIEĆ KOLEJOWA
TO TOR PRZESZKÓD**



**NAJGORSZE
LINIE KOLEJOWE
W POLSCE**

► CYTAT NUMERU

„Od stycznia 2012 r. ze względu na remonty musieliśmy modyfikować rozkład już czterokrotnie. Jak budować lojalność klientów i przyzwyczajać do podróży koleją, gdy ich ulubiony pociąg skacze po rozkładzie jazdy ruchem konika szachowego”

Janusz Malinowski, PREZES PKP INTERCITY,
na łamach „Dziennika Gazety Prawnej”

► INDEKS

19 zł kosztuje bilet kolejowy na przejazd 11 km pociągiem z Krakowa Głównego na lotnisko Balice. Jeszcze w 2006 r. cena przejazdu wynosiła 5 zł.

Posterunki na słowo honoru

Ujawniamy szczegóły kontroli UTK na stacjach i posterunkach odgałęźnych

Wiadomo było, że nie jest dobrze, ale mało kto się spodziewał, że jest aż tak źle – Urząd Transportu Kolejowego przeprowadził kontrolę przestrzegania zasad i procedur związanych z bezpieczeństwem prowadzenia ruchu na liniach kolejowych. Kontrola – będąca reakcją urzędników na marcowe czołowe zderzenie pociągów pod Szczekocinami – objęła między innymi posterunki ruchowe (stacje oraz posterunki odgałęźne) na polskiej sieci kolejowej. Kontrolę zrealizowano między 6 i 16 marca. Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do szczegółów raportu pokontrolnego, który powstał na przełomie maja i czerwca.

Kontrole zostały przeprowadzone przez pracowników oddziałów terenowych UTK na obszarze działania siedmiu wybranych zakładów spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Urzędnicy na 33 skontrolowanych stacjach oraz posterunkach odgałęźnych trafili na najróżniejsze niedociągnięcia – począwszy od nieaktualnych zapisów w regulaminach technicznych stacji oraz posterunków odgałęźnych, a na usterkach urządzeń sterowania ruchem kolejowym skończywszy.

Wykryto, że na podstawie nieaktualnych regulaminów technicznych funkcjonuje dziewięć skontrolowanych posterunków ruchowych. Oznacza to, że dokument określający zasady prowadzenia ruchu pociągów przez daną stację lub posterunek odgałęźny nie uwzględniał faktycznie występujących na miejscu uwarunkowań (takich jak liczba czynnych torów, działające na posterunku urządzenia, dostępne wyposażenie). Na podstawie nieaktualnych regulaminów działały między innymi stacje Drzewica, Radom Wschodni czy Szydłowiec.

W Szydłowcu wykryto ponadto, że obsada stacji niezgodna jest z zapisami miejscowego regulaminu technicznego – stanowisko nastawnicze na nastawni dysponującej, choć przewidziane było w regulaminie, w rzeczywistości pozostawało nieobsadzone.

Stacja Szydłowiec to rekordowy przypadek, jeśli chodzi o liczbę stwierdzonych nieprawidłowości. Kontrolerzy UTK wykryli tam również uszkodzone urządzenia sterowania ruchem kolejowym. Ogółem usterki urządzeń i elementów infrastruktury stwierdzono na 20 skontrolowanych posterunkach (jak się dowiedzieliśmy, usterki urządzeń szczególnie obfitowały na posterunkach podlegających Zakładowi Linii Kolejowych w Łodzi). Mowa o uszkodzonych komputerach (np. brak wizji na monitorze), nieuzupełnionych po kradzieżach elementach infrastruktury (kable, dławiki torowe) czy awariach automatyki (np. niedziałająca samoczynna blokada liniowa). Co istotne, podczas kontroli urzędnicy UTK potwierdzili również, że na części stacji uszkodzenia urządzeń sterowania ruchem kolejowym wymuszają permanentne wyprawianie pociągów na sygnał zastępczy.

Jak ponadto ustalili kontrolerzy Urzędu Transportu Kolejowego, na długi czas usuwania usterek wpływ ma między innymi zbyt mała liczba inspekcji przeprowadzanych przez pracowników zakładów linii kolejowych odpowiedzialnych za kontrolę i nadzór posterunków ruchowych.

Co dziesiąty pociąg Kolei Mazowieckich opóźniony

Połączenia

Koleje Mazowieckie są najmniej punktualnym przewoźnikiem regionalnym na polskiej sieci kolejowej - wynika z danych Urzędu Transportu Kolejowego. Najpunktualniejsza w Polsce jest natomiast Warszawska Kolej Dojazdowa.

Koleje Mazowieckie – według statystyk UTK obejmujących pierwszy kwartał 2012 r. – osiągnęły wskaźnik punktualności wynoszący 89,89% (wskaźnik ten prezentuje, ile pociągów do stacji końcowej dotarło punktualnie lub z opóźnieniem nie większym niż 5 minut). Oznacza to, że co dziesiąty pociąg Kolei Mazowieckich dojechał do stacji docelowej z opóźnieniem. To najgorszy wynik spośród wszystkich przewoźników regionalnych.

Natomiast najpunktualniejszym polskim przewoźnikiem jest według wycień Urzędu Transportu Kolejowego Warszawska Kolej Dojazdowa, kursująca na trasie z Warszawy przez Pruszków do Grodziska Mazowieckiego i Milanówka. Wskaźnik punktualności WKD osiągnął 99,50%. Z przewoźników działających na Mazowszu słabiej wypadła warszawska Szybka Kolej Miejska, której wskaźnik punktualności wyniósł 92,97%.

Drugim pod względem punktualności przewoźnikiem w Polsce jest niemiecka spółka Usedomer Bäderbahn, obsługująca połączenia na wyspie Uznam. Sieć kolei UBB obejmuje jedną stację leżącą w Polsce (Świnoujście Centrum) i stąd obecność niemieckiego przewoźnika w zestawieniu UTK.

Rzeczywista punktualność na polskiej sieci kolejowej jest jednak słabsza niż wynika to z danych UTK. Wszystko przez to, że pociągi, które do stacji docelowych dotarły z opóźnieniem nie przekraczającym 5 minut, a także te, które opóźnione były tylko na części trasy, w statystykach Urzędu Transportu Kolejowego uznawane są za całkowicie punktualne.

Pod względem punktualności gorsza od Kolei Mazowieckich jest jedynie spółka PKP Intercity, obsługująca połączenia dalekobieżne. Wskaźnik punktualności PKP Intercity wyniósł 85,78%.

• Punktualność przewoźników pasażerskich

Przewoźnicy:	Wskaźnik punktualności*
1. Warszawska Kolej Dojazdowa	99,50%
2. Usedomer Bäderbahn	99,20%
3. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście	98,67%
4. Koleje Wielkopolskie	96,91%
5. Arriva Rail Polska	96,85%
6. Koleje Dolnośląskie	96,13%
7. Przewozy Regionalne	94,73%
8. Koleje Śląskie	94,31%
9. Szybka Kolej Miejska w Warszawie	92,97%
10. Koleje Mazowieckie	89,89%
11. PKP Intercity	85,78%

*Udział pociągów przewoźnika, które dotarły do stacji docelowej punktualnie lub z opóźnieniem nie większym niż 5 minut

Źródło: UTK, dane za pierwszy kwartał 2012 r.

Ziemia bez pracy

W leżącym na południu województwa mazowieckiego powiecie szydłowieckim bezrobocie jest najwyższe w Polsce



• Szydłowiec. Tu prawie połowa bezrobotnych to osoby długotrwale pozostające bez pracy.

Nieco ponad 100 km od Warszawy leży powiat o najwyższym bezrobociu w Polsce – w powiecie szydłowieckim stopa bezrobocia wynosi 37,7% (dane za marzec 2012 r.). Zarówno Warszawa, w której 4-procentowe bezrobocie nie wychodzi poza sferę nieredukowalnego bezrobocia frykcyjnego, jak i powiat szydłowiecki, w którym o pracę jest naprawdę trudno, leżą w granicach tego samego województwa mazowieckiego – regionu największych skrajności na rynku pracy.

– Powiat szydłowiecki jest jednym zaledwie trzech polskich powiatów, gdzie stopa bezrobocia przekracza 30%. Jej wysokość wyróżnia się nawet w skali całej Unii Europejskiej – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Łukasz Zaborowski z radomskiego oddziału Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego. Z powiatem szydłowieckim pod względem dramatu bezrobocia równać mogą się jedynie dwa powiaty z Warmii i Mazur: braniewski oraz piski, w których stopa bezrobocia wynosi 32%.

Jak wynika ze sprawozdania urzędu pracy w Szydłowcu za 2011 r., niemal połowa bezrobotnych to osoby długotrwale pozostające bez pracy, czyli ponad rok. „Bardzo trudno jest zmienić nastawienie osób długotrwale pozostających bez pracy, gdyż wychodzą one z założenia, iż podejmowanie jakichkolwiek działań nie przyniesie oczekiwanego rezultatu, czyli podjęcia zatrudnienia” – czytamy w raporcie szydłowieckiego pośredniaka.

Problemem Szydłowca i okolic jest upadek przemysłu: – W powiecie szydłowieckim znaczenie miało górnictwo skalne oparte o złoża piaskowca jurajskiego. Największe kamieniołomy posiadało przedsiębiorstwo „Skalbud”, które uległo jednak likwidacji – mówi Zaborowski. Inny duży pracodawca – zakłady elektromechaniczne Profel – w ostatnich latach przeprowadził zwolnienia grupowe.

Wśród przyczyn wpływających na kryzysową sytuację na miejscowym rynku pracy szydłowiecki urząd pracy wskazuje niewielką skalę działalności gospodarczej, słabą infrastrukturę oraz niedostateczną jakość kapitału ludzkiego (62,1% bezrobotnych w powiecie szydłowieckim ma wykształcenie niższe od średniego).

Tąpnięcie na rynku pracy nastąpiło po upadku dużych zakładów w okolicznych miejscowościach: cementowni w Wierzbicy, przemysłu metalowego w Skarżysku-Kamiennej oraz Radomiu – drugim pod względem liczby ludności mieście województwa mazowieckiego (22-procentowa stopa bezrobocia w Radomiu jest najwyższa spośród wszystkich polskich miast liczących ponad 100 tys. mieszkańców).

– Upadek przemysłu w tych ośrodkach odbił się w pierwszej kolejności na niskokwalifikowanych pracownikach, w tym osobach dojeżdżających z terenów wiejskich – mówi Łukasz Zaborowski. Tymczasem w 40-tysięcznym powiecie szydłowieckim na obszarach wiejskich mieszka 70% ludności.

Problemem powiatu szydłowieckiego – tak jak całego regionu radomskiego – jest ukrycie się w dość dobrych ogólnych wskaźnikach społecznych i ekonomicznych województwa mazowieckiego, windowanych przez aglomerację warszawską. – Województwo jest utożsamiane z regionem warszawskim. Przynależność do tworzącego, w którym bezwzględnie dominuje dwumilionowa metropolia, nie sprzyja pozyskaniu nie tylko środków na rozwój, ale nawet uwagi decydentów – podsumowuje Łukasz Zaborowski.

Długa historia budowy krótkiej linii

Inwestycje

Ukończono najbardziej opóźniającą się inwestycję kolejową w Polsce: 1,5-kilometrową linię na warszawskie lotnisko.

Pierwsze dostępne dla pasażerów pociągi wjechały na stację Warszawa Lotnisko Chopina rano 1 czerwca 2012 r. Tymczasem pierwsze dokumenty wskazywały, że kolej do warszawskiego portu lotniczego dotrze z końcem 2006 r. (taki termin wskazany był w porozumieniu zawartym w 2004 r. między prezydentem Warszawy i ministrem infrastruktury).

Szybko okazało się, że pierwsze zapowiadane terminy są kompletnie nierealne. Bowiem dopiero w listopadzie 2005 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe podpisała umowę z firmą Sudop na przygotowanie dokumentacji projektowej, która ostatecznie została sporządzona z dwuletnim opóźnieniem. Przedstawiciele projektanta z opóźnienia tłumaczyli się między innymi tym, że dla okolic lotniska brakuje dokumentacji geodezyjnej.

Ponieważ podziemny dworzec kolejowy na lotnisku został wybudowany wcześniej przez Państwowe Porty Lotnicze w ramach rozbudowy terminala na Okęciu, od 2007 r. dworzec istniał w stanie surowym, ale nie docierała do niego linia kolejowa.

Wykonawca linii do lotniskowego dworca – firma Bilfinger Berger – został wybrany dopiero w połowie 2009 r. W chwili przystępowania do prac zapowiadano, że pociągi dotrą na lotnisko w połowie 2011 r. Budowniczowie natrafili jednak na niespodzianki, których nie przewidywała dokumentacja projektowa: fragmenty zabytkowego carskiego fortu Zbarz, skażenie gruntów ropą czy torfowe podłoże. Robotnicy budujący tunel kolejowy do lotniska przebili się do podziemnej stacji przy porcie lotniczym dopiero w marcu 2011 r. Potem jednak konieczne były zmiany w projekcie (chodziło o przesunięcie przepompowni wody).

Na początku 2012 r. – gdy trwały roboty wykończeniowe na podziemnym dworcu oraz montaż sieci trakcyjnej, okablowania i łączności na linii – wciąż nie było pewne, czy z odbiorami technicznymi uda się zdążyć tak, by kolej na lotnisko została uruchomiona przed mistrzostwami Euro 2012. Ostatecznie pociągi Kolei Mazowieckich i Szybkiej Kolei Miejskiej wjechały na stację Warszawa Lotnisko Chopina tydzień przed inauguracyjnym

Powrót konnej kolei

Region

W gminie Mrozy w powiecie mińskim działa jedyna w Polsce kolej konna. Ciągnięty przez konia wagonik kursuje na liczącym 1,7 km torze z Mrozów do Rudki.

Konna kolejka wąskotorowa została reaktywowana z końcem kwietnia 2012 r. – po 45 latach przerwy. Wcześniej działała w latach 1902-1967, najpierw w ruchu towarowym podczas budowy sanatorium w Rudce, a po jego otwarciu zapewniając dowóz pacjentów ze stacji kolejowej Mrozy na linii Warszawa – Siedlce.

Konna kolej wraca do gminy Mrozy po ponad 40 latach od zdemontowania torów i przekazania wagonu do sochaczewskiego oddziału Muzeum Kolejnictwa. Wynoszące 465 tys. zł koszty odbudowy torów i wykonania repliki wagonu zostały pokryte z budżetu gminy Mrozy oraz z dotacji przyznanej w ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich. Konna wąskotorówka kursuje regularnie w piątki, soboty i niedziele. W pozostałe dni istnieje możliwość przejazdów na zamówienie indywidualne.

Władze gminy liczą, że kolej konna będzie jednym z elementów przyciągającym turystów. – Promujemy kolejkę poprzez informacje prasowe, ulotki, udział w targach – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Dariusz Jaszczuk, wójt gminy Mrozy. – W strategii rozwoju gminy turystyka jest ważną dziedziną dalszego rozwoju. Prowadzone są prace nad wybudowaniem ścieżek rowerowych spinających najważniejsze atrakcje gminy. Remontowane są obiekty zabytkowe i odnawiane parki.

Pakiet pisany na kolanie

„Pakiet dla bezpieczeństwa na kolei” wygląda na kolejną wizerunkową akcję rządu

Wciąż nie udało się w pełni wyjaśnić przyczyn marcowego czołowego zderzenia pociągów pod Szczekocinami, nie uciechło także echo po wypowiedzianych z trybuny sejmowej zapewnieniach ministra transportu Sławomira Nowaka o tym, że „bezpieczeństwo i komfort to są nasze absolutne priorytety”, a już doszło do kolejnych wypadków najechania na siebie pociągów – i to w odstępie zaledwie kilku dni.

Zderzenie, czyli zetknięcie

23 maja, około godz. 5.50 w okolicach przystanku Warszawa ZOO doszło do zderzenia pociągu typu Elf Kolei Mazowieckich relacji Warszawa Gdańska – Ciechanów z jadącym z naprzeciwka składem typu 19WE Szybkiej Kolei Miejskiej relacji Legionowo – Warszawa Gdańska.

Skutki czołowego zderzenia nie były tragiczne – w wypadku nikt nie zginął, dwie osoby zostały lekko ranne. Zimną krew zachował maszynista SKM, który – widząc nadjeżdżający tym samym torem pociąg – zdążył ostrzec pasażerów, by położyli się na podłogę i wyhamować skład. Hamowanie udało się rozpocząć również maszyniście pociągu Kolei Mazowieckich. W efekcie siła uderzenia dwóch pociągów nie była duża.

Ponadto, jak oświadczył Michał Żurawski, rzecznik prasowy zakładów PESA Bydgoszcz (producenta jednego z pociągów biorących udział w wypadku), zadziała zastosowana technologia bezpieczeństwa: – *Pojazdy PESA są wyposażone w specjalne absorbery energii, których zadaniem jest zminimalizować skutki zderzenia. Właśnie takie nowoczesne rozwiązania zastosowano w Elfach jeżdżących w Kolejach Mazowieckich. Strefa kontrolowanego zgniotu sprawdziła się także podczas tego zdarzenia. Celem strefy jest przejście energii zderzenia, tak by jego skutki nie przenosiły się na kabinę maszynisty i część pasażerską. Wnętrze kabiny w ogóle nie zostało uszkodzone. Co ważne, w tym wypadku Elf przyjął i zneutralizował energię nie tylko własną, ale i drugiego pojazdu, co miało istotny wpływ na bezpieczeństwo pasażerów obu pociągów.*

Przedstawiciele spółki PKP Polskie Linie Kolejowe wykorzystując fakt, że wypadek nie był tragiczny w skutkach, przystąpili do bagatelizowania kolejnego w ostatnich latach czołowego zderzenia na polskiej kolei. Jan Telecki, dyrektor warszawskiego zakładu PKP PLK, postanowił nawet nie używać słowa „zderzenie” – jeszcze na miejscu wypadku powiedział dziennikarzom, że „doszło do czołowego zetknięcia” (Telewizyjny Kurier Warszawski z 23 maja 2012 r.).

Czynnik ludzki

Kilka dni później – 27 maja, około godz. 4.35 – doszło do kolejnego zderzenia pociągów. Tym razem na stacji Ostrów Wielkopolski, gdzie w tył stojącego przy peronie pociągu regionalnego do Wrocławia Głównego wjechał skład towarowy. W wyniku uderzenia skład pasażerski uległ wykolejeniu i przesunięciu o około 120 metrów.

Lekko ranna została obsługa obydwu pociągów. Zdarzenie mogło być znacznie bardziej tragiczne w skutkach – gdyby nie to, że miało miejsce we wczesnych godzinach porannych w niedzielę (dzięki czemu 20 min. przed planowym odjazdem w podstawionym składzie regionalnym nie było jeszcze pasażerów).

Dwa poważne wypadki kolejowe w odstępie zaledwie kilku dni, a przy tym świadomość wciąż jeszcze niewyjaśnionej tragicznej katastrofy pod Szczekocinami, sprawiły, że ministrowi Sławomirowi Nowakowi, nie udało się zamknąć sprawy majowych czołowych zderzeń z Warszawy oraz Ostrowa Wielkopolskiego typowym i nic nowszym tłumaczeniem, że „zawinił czynnik ludzki”.

Zwłaszcza, że kwestią bezpieczeństwa ruchu kolejowego zajęły się kolejowe związki zawodowe. 28 maja związkowcy rozpoczęli czterodniową pikietę pod Ministerstwem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. W oświadczeniu Konfederacji Kolejowych



• Presja kolejowych związków zawodowych przed ogłoszeniem „Pakietu dla bezpieczeństwa na kolei” (fot. Agnieszka Strzeżek)

Związków Zawodowych nie ukrywano, że celem pikiety było „wywarcie presji na decydentach, aby zapadły konkretne decyzje przywracające bezpieczeństwo na kolei”. Manifestacja odbyła się pod hasłami „Po służbie chcemy wracać do domu, a nie do kostnicy” i „Pasażer chce płacić za podróż pociągiem, a nie karawanem”.

Pakiet napisany na kolanie

31 maja – pod związkową presją – minister Sławomir Nowak ogłosił dziesięciopunktowy „Pakiet dla bezpieczeństwa na kolei”. Plan obejmuje między innymi rozszerzenie uprawnień kontrolnych Urzędu Transportu Kolejowego, przeprowadzanie szkoleń w zakresie bezpieczeństwa dla wszystkich maszynistów i dyżurnych ruchu, ujednoczenie instrukcji kolejowych dla wszystkich przewoźników, odbudowanie kolejowego szkolnictwa zawodowego czy wprowadzenie monitoringu na lokomotywach.

„Pakiet dla bezpieczeństwa na kolei” przede wszystkim jednak wygląda na akcję wizerunkową rządu. Znamienne jest bowiem, że po marcowej katastrofie pod Szczekocinami ostatecznie skończyło się na ogólnikowych zapewnieniach, że „bezpieczeństwo to absolutny priorytet”, a dopiero pod koniec maja – reagując na medialny szum wokół kolejnych zderzeń pociągów – rząd zajął się konkretniejszymi wskazaniami odnośnie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Pakiet wygląda przez to jakby był pisany na kolanie – na przykład jednym z jego elementów ma być wprowadzenie zakazu korzystania z telewizorów na nastawniach, tymczasem „Instrukcja dla personelu obsługi ruchowych posterunków technicznych” PKP PLK z 2005 r. mówi wyraźnie: „Oglądanie programów telewizyjnych w czasie pracy jest zabronione” (§ 9). Kontrowersje wzbudziła również zawarta w pakiecie idea instalacji monitoringu na lokomotywach. Tak dla portalu „Kurier Kolejowy” pomysł skomentował poseł PiS Jerzy Polaczek: – *Monitoring nie zapobiegnie katastrofom kolejowym. Najpierw należy zadbać o sprawny tabor i infrastrukturę. Chyba, że chodzi o to, aby pięknie sfilmować moment zderzenia.*

Sławomir Nowak powołał ponadto zespół ds. bezpieczeństwa w transporcie kolejowym – na jego czele stanął wiceminister transportu Andrzej Massel. To również kontrowersyjna decyzja. Massel nie gwarantuje wyjaśnienia palących problemów, lecz raczej zamiatanie ich pod dywan. Tak przynajmniej zachował się po marcowej katastrofie pod Szczekocinami, gdy poruszono kwestię masowego na polskiej kolei wyprawiania pociągów na podstawie nie gwarantującego bezpieczeństwa sygnału zastępczego, Massel natychmiast zaczął zaklinać rzeczywistość. Na antenie TVN24 stwierdził: – *Nie zgadzam się z tezą, że sygnał zastępczy jest nadużywany. Jechałem ostatnio wielokrotnie w kabinie maszynisty i nic takiego nie miało miejsca. Nie widziałem żadnego sygnału zastępczego.*

Karol Trammer

Biletowe romanse

Przewoźnikom kolejom łatwiej porozumieć się w sprawie honorowania biletów z liniami lotniczymi oraz firmami autobusowymi niż wzajemnie między sobą

Donald Tusk podczas swojego majowego objazdu po Polsce przed mistrzostwami Euro 2012 podróżował z Poznania do Wrocławia koleją. Bilet na przejazd pociągiem spółki PKP Intercity premier kupił w kasie biletowej Kolei Wielkopolskich. Od początku do końca był to zabieg propagandowy – po pierwsze Tuskwowi jako posłowi przysługują darmowe przejazdy koleją, po drugie w kasach Kolei Wielkopolskich nie ma możliwości zakupu biletów na pociągi PKP Intercity. Kolej w Polsce w ciągu minionych kilkunastu lat przestała bowiem stanowić spójny system – także pod względem taryfowym.

Spółki i ich bilety

Wraz z pączkowaniem polskiej kolei na kolejne spółki, zarzucona została dawniej zupełnie naturalna zasada możliwości zakupu biletu od razu na całą trasę – niezależnie od liczby przesiadek czy wybieranych kategorii pociągów.

Tymczasem obecnie zakup biletów na pociągi jednych spółek nie zawsze jest możliwy w kasach czy u drużyn konduktorskich innych spółek. Często więc przesiadka oznacza nie tylko przejście z pociągu do pociągu, ale również konieczność zakupu kolejnego biletu.

Co istotne, odejście od jednego systemu biletowego dla całej kolei wpłynęło również na znaczące obniżenie konkurencyjności cenowej transportu kolejowego. Konieczność kupowania oddzielnych biletów na pociągi różnych przewoźników wymusza na przesiadających się pasażerach nawet kilkukrotne płacenie za najdroższe początkowo kilometry. Przy wielości przewoźników kolejowych, którzy nie honorując wzajemnie swoich taryf, trudniej jest też korzystać z różnych ofert promocyjnych.

Na przykład weekendowy „Bilet Turystyczny” kiedyś uprawniał do nieograniczonego podróżowania po całej sieci kolejowej zarówno pociągami regionalnymi, jak i pociągami pospieszными. Po kolejnych przetarasowaniach na rynku kolejowym honorowanie „Biletu Turystycznego” ograniczyło się do pociągów regionalnych, a na pociągi pospieszne (TLK) stworzono oddzielny „Bilet Podróżnika”. Oczywiście suma opłat za „Bilet Turystyczny” i „Bilet Podróżnika” znacząco przekracza cenę dawnego „Biletu Turystycznego” na pociągi regionalne i pospieszne.

Część ofert jest wzajemnie uznawana tylko przez niektórych przewoźników. Na przykład za „Biletem Turystycznym” i „Regio Karnetem” spółki Przewozy Regionalne można podróżować również pociągami Kolei Dolnośląskich, Kolei Śląskich, Kolei Wielkopolskich oraz składami Arriva Rail Polska.

Jak widać, odnośnie honorowania tych ofert z Przewozami Regionalnymi dogadała się nawet należąca do kolei niemieckich Deutsche Bahn spółka Arriva Rail Polska, a Koleje Mazowieckie już nie – i to mimo tego, że największy pakiet udziałów w spółce Przewozy Regionalne posiada samorząd województwa mazowieckiego, będący jednocześnie właścicielem Kolei Mazowieckich.

Bilety kolejowo-lotnicze

Koleje Mazowieckie dość łatwo natomiast porozumiały się z działającymi na europejskim niebie węgierskimi tanimi liniami lotniczymi Wizz Air, których samoloty od połowy lipca mają lądować na lotnisku w Modlinie. Kupując bilet na samolot, od razu dokupić można bilet na przejazd pociągiem Kolei Mazowieckich między Modlinem a Warszawą lub inną dowolną stacją kolejową na terenie województwa mazowieckiego.

Bilet na przejazd z Modlina do stacji w Warszawie ważny jest 12 godz. od przylotu, a bilet na do pozostałych stacji w województwie mazowieckim zachowuje ważność 24 godz. od przylotu. Oczywiście bilety kolejowo-lotnicze dostępne są również w wersji przy dojeździe



• Cud Tuska: premier kupuje bilet na pociąg spółki PKP Intercity w kasie Kolei Wielkopolskich (fot. KPRM)

na lotnisko – wówczas zachowują ważność 12 godz. przed odlotem (przy podróży z Warszawy) lub 24 godz. przed odlotem (przy podróży z innych mazowieckich miejscowości).

Wspólne bilety Kolei Mazowieckich i Wizz Air nie są wyjątkowo atrakcyjne cenowo – kolejowa dopłata do biletu lotniczego to koszt rzędu 5-6 euro. Jednakże pasażerowie korzystający z tej kolejowo-lotniczej oferty po opuszczeniu samolotu nie będą już musieli martwić się ani o bilet na autobus Kolei Mazowieckich dowożący z terminala lotniczego do stacji kolejowej Modlin, ani o bilet na pociąg. A możliwość jednoczesnego zakupu biletów na całą podróż – nie tylko wewnątrz miasta, regionu czy kraju, ale również przy podróżach międzynarodowych – stanowi kluczowy element integracji transportu zbiorowego.

Wakacyjny romans

Tegoroczne wakacje to również początek aliansu między spółką Przewozy Regionalne a przewoźnikiem autobusowym Veolia Transport. Veolia to międzynarodowy koncern energetyczno-transportowy (jedna z 40 najsilniejszych spółek notowanych na paryskiej giełdzie). W Polsce Veolia podlega 13 sprywatyzowanych PKS-ów – działających od Sanoka po Kołobrzeg.

Od końca czerwca Przewozy Regionalne oraz Veolia wspólnie uruchomiły połączenia InterRegio Bus, czyli relacje autobusowe mające uzupełniać sieć połączeń InterRegio na trasach do miejscowości turystycznych pozbawionych kolei oraz na ciągu Katowice – Kraków – Rzeszów – Przemyśl, gdzie z powodu robót modernizacyjnych ruch pociągów został ograniczony. Przy okazji uruchomiono InterRegio Bus zapewniający dojazd z Katowic przez Kraków, Rzeszów do Ustrzyk Górnych w Bieszczadach.

InterRegio Busy dowożą pasażerów pociągów InterRegio z węzła kolejowego w Olsztynie do Krainy Wielkich Jezior (kurs do Mikołajek przez Mrągowo). Autobusy nowej kategorii kursują też między stacjami kolejowymi Kołobrzeg i Wysoka Kamińska, zapewniając po drodze dojazd do takich zachodniopomorskich kurortów, jak Dźwirzyno, Niechorze, Rewal czy Pobierowo.

Autobusy przewoźnika Veolia Transport kursujące pod banderą InterRegio Bus objęte są systemem biletowym spółki Przewozy Regionalne. Jak na razie ta kolejowo-autobusowa oferta została zaplanowana do końca wakacji. Pozostaje pytanie, czy ten wakacyjny romans kolei i autobusów znacznie przetrzyma się w bardziej trwałą integrację polskiego transportu publicznego?

Karol Trammer

Najgorsze linie kolejowe w Polsce

Na polskiej sieci kolejowej wąskie gardła ciągną się nawet przez setki kilometrów

Przewoźnicy alarmują: kolejne odcinki polskiej sieci kolejowej zaczynają przypominać tor przeszkód. Setki punktowych ograniczeń prędkości wymuszających ciągłe zwalnianie i rozpędzanie pociągów. Linie objęte zakazami wjazdu dla popularnych typów lokomotyw. Nocne przerwy w funkcjonowaniu linii kolejowych. Linie dwutorowe, które – w wyniku degradacji infrastruktury – stopniowo stają się liniami jednotorowymi.

Na polskiej kolei wąskie gardła (czyli odcinki o zbyt niskiej prędkości, obniżonej przepustowości czy ograniczonym nacisku) ciągną się nierzadko setkami kilometrów. Taki obraz wyłania się z raportu Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych (ZNP). Dokument powstał w oparciu o badania ankietowe przeprowadzone z przewoźnikami pasażerskimi i towarowymi (nie tylko zrzeszonymi w ZNP), w których wskazywali oni najbardziej palące problemy na kolejowej mapie Polski. Dane do badania zostały przekazane przez 12 spółek realizujących przewozy pasażerskie i towarowe.

Wyniki są miazdzące dla spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, która odpowiedzialna jest za zarządzanie infrastrukturą. Przewoźnicy wskazali mianowicie 459 różnego rodzaju wąskich gardel – ogółem pokrywają one aż 61% polskiej sieci kolejowej!

Śląski dziki zachód

Jak wynika z raportu ZNP, najbardziej problemowym obszarem jest Górny Śląsk, gdzie ruch kolejowy – zwłaszcza towarowy – jest bardzo intensywny, a degradacja infrastruktury niezwykle posunięta. Operatorzy towarowi alarmują, że na Górnym Śląsku występują poważne problemy z dotarciem pociągów do wielu dużych zakładów przemysłowych.

Raport Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych zwraca uwagę na degradację linii Katowice Ligota – Gliwice, Katowice Szopienice Północne – Chorzów Stary czy Dąbrowa Górnicza



• Pociągi towarowe powoli sunące po zniszczonych liniach Śląska stały się łatwym celem dla złodziei wysypujących węgiel (fot. Straż Ochrony Kolei)

Towarowa – Panewnik, które – choć stanowią ważne ciągi zagłębia śląsko-dąbrowskiego, zapewniające dojazd do wielu kopalni i elektrowni – znajdują się w dramatycznym stanie technicznym.

Jak czytamy w raporcie, w ostatnim stadium degradacji znalazła się linia Leszczyny – Zabrze Makoszowy. Linia ta, obsługująca kopalnie węgla kamiennego Budryk i Knurów-Szczygłowice, będąca przy tym jednym z podstawowych ciągów prowadzących z Rybnickiego Okręgu Węglowego, została zamknięta z powodu szkód górniczych. Przewoźnicy towarowi zmuszeni są więc do nadkładania drogi liniami Tychy – Orzesze Jaśkowice czy Katowice Ligota – Nędza, które również wskazywane są w raporcie jako zdegradowane.

Co więcej, jak wynika z informacji ZNP, odnośnie zniszczonej szkodami górniczymi linii Zabrze Makoszowy – Leszczyny pojawiają się plany całkowitego zaniechania jej odbudowy. Szykuje się zatem podobny scenariusz jak w przypadku odcinka z Zabrze Biskupic do Pyskowic, który – choć stanowił jeden z głównych wyjazdów z Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego – został... zdemontowany. W efekcie na istniejących odcinkach wylotowych z okręgu górnośląskiego na zachód – wiodących przez Gliwice lub Tarnowskie Góry, a więc przez jedne z najbardziej obciążonych ruchem towarowym polskich stacji – nasilają się problemy z przepustowością.

Obok pogarszającej się pozycji kolei w transporcie towarów, dodatkowym skutkiem degradacji infrastruktury kolejowej zagłębia śląsko-dąbrowskiego są problemy z kradzieżami węgla z pociągów. Składy towarowe powoli sunące po zniszczonych liniach kolejowych pełnych ograniczeń prędkości do 20-30 km/h, dodatkowo ciągle zatrzymujące się z powodu wyczerpującej się przepustowości śląskiej sieci kolejowej, stały się łatwym celem dla złodziei wysypujących z węglarek czarne złoto.

Kruszywa nie mogą wyruszyć

Do zapaści infrastruktury kolejowej doszło również na Dolnym Śląsku – zwłaszcza w Sudetach i na Przedgórzu Sudeckim, ważnych obszarach wydobycia kruszyw. „Cały ten rejon powinien być objęty kompleksowym programem rewitalizacji” – wskazuje raport Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych.

Magistrala Podsudecka biegnąca z Kędzierzyna przez Nysę, Kamieniec Ząbkowicki i Jaworzynę Śląską do Legnicy obsługuje kamieniołomy w Paczkowie, Doboszowicach, Piławie Górnej, Strzegomiu, Rogoźnicy i Jaworze. Problem w tym, że część torów i stacji na Magistrali Podsudeckiej została wyłączona z eksploatacji, jednocześnie na linię nie są wpuszczane długie składy towarowe. To wszystko powoduje poważne ograniczenia w przepustowości, przez co wywóz kruszyw z Dolnego Śląska koleją nie odbywa się w sposób płynny.

Przewoźnicy towarowi zmuszeni są do dzielenia długich ►

► pociągów również na linii z Wrocławia do Jeleniej Góry, której degradację raport ZNPK nazywa bezprecedensową: „Linia ta od wielu lat na znacznych odcinkach nie była remontowana a prowadzone w niektórych miejscach prace jak dotąd nie przyniosły wymiernych efektów. W rezultacie na przeważającej większości trasy występują punktowe i liniowe ograniczenia prędkości, które doprowadziły do podwojenia czasu jazdy”.

Degradacja kolejnej z dolnośląskich linii – biegnącej z Kłodzka do Wałbrzycha – doprowadziła do konieczności zamknięcia znacznej części jednego toru na tym dwutorowym ciągu. Ponadto z uwagi na fatalny stan techniczny linia została objęta ograniczeniami w naciskach osiowych oraz zakazami wjazdu dla wielu typów taboru.

Długie wąskie gardła

Kompromitację zarządzania infrastrukturą kolejową przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe stanowi Nadodrzancka, czyli linia biegnąca z Wrocławia przez Zieloną Górę do Szczecina. Ciąg ten stanowi podstawowe połączenie ośrodków przemysłowych południowej Polski z portami w Szczecinie i Świnoujściu, zapewniając przy tym dojazd do przejść granicznych z Niemcami oraz do jednej z największych polskich elektrowni Dolna Odra pod Gryfinem. Ponadto Nadodrzancka jest osią międzynarodowego korytarza transportowego C-E59, biegnącego z południa na północ Europy.

W wyniku braku bieżącego utrzymania Nadodrzancka doprowadzona została do takiego stanu, że na żadnym dłuższym fragmencie tej 356-kilometrowej linii nie jest osiągalna prędkość konstrukcyjna – linia stała się jednym długim wąskim gardłem. Dekapitalizacja zaszła tak daleko, że ograniczenia prędkości do 20-30 km/h występują na Nadodrzanckie nie tylko punktowo, ale na wielu odcinkach ciągną się kilometrami. Ponadto część torów ze względu na posuniętą degradację została całkowicie zamknięta. W internecie krąży film „Fatalny stan Nadodrzancki”, na którym można zobaczyć sytuację na odcinku Nowa Sól – Niedoradz: spróchniałe podkłady, obluźwane złączki, luźne oraz wybrakowane śruby. A wszystko to... przy odbywającym się ruchu kolejowym.

Przewoźnicy towarowi narzekają również na stan Magistrali Węglowej łączącej zagłębie śląsko-dąbrowskie z portami w Trójmieście (a przewoźnicy pasażerscy dlatego tylko nie narzekają, że już niemal całkowicie wycofali się z obsługi tej linii). Jak wynika z raportu ZNPK, najpilniejszej rewitalizacji wymaga 346-kilometrowy „odcinek” z Chorzowa aż do węzła bydgoskiego (wraz z jego obwodnicą: linią Nowa Wieś Wielka – Maksymilianowo). To jeden z najbardziej obciążonych przewozami towarowymi ciągów w Polsce (fragment europejskiego korytarza transportowego C-E65), który jednak objęty jest licznymi punktowymi i odcinkowymi ograniczeniami prędkości do nawet 20 km/h.

Do wielokilometrowych wąskich gardel jak Nadodrzancka czy Magistrala Węglowa stopniowo dołącza kolejny ciąg kluczowy dla przewozów towarowych. Mowa o 160-kilometrowej linii Skierniewice – Łuków, stanowiącej kolejową obwodnicę Warszawy dla ruchu wschód-zachód. Niezabezpieczone osuwisko nasypu doprowadziło do wyłączenia jednego toru na 13-kilometrowym odcinku z Puszczy Mariańskiej do Mszczonowa i część linii stała się jednotorowa, co znacząco obniżyło przepustowość. Ponadto na linii Skierniewice – Łuków wciąż pojawiają się kolejne odcinki objęte ograniczeniami prędkości z uwagi na zły stan torów, podkładów czy obiektów mostowych. „W świetle pełnionej roli i znacznego potencjału konieczna jest gruntowna rewitalizacja tego korytarza” – czytamy w raporcie po badaniach ZNPK.

Modernizacja do poprawki

Uwagi przewoźników zebrane przez Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych odnoszą się nie tylko do linii latami pomijanych w planach remontowych czy choćby w bieżącym utrzymaniu, ale również do linii, które w ostatnich latach objęte były kompleksowymi modernizacjami.

Przykładem modernizacji, podczas której popełnione zostały rażące błędy, były prace przeprowadzone na przełomie XX i XXI wieku na odcinku Warszawa Rembertów – Mińsk Mazowiecki. Na stacji Warszawa Rembertów zastosowano układ torowy tworzący typowe wąskie gardło: ruch wszystkich pociągów aglomeracyjnych, regionalnych, dalekobieżnych i towarowych wyruszających ze stacji



• Rozjazdy na 54 i 56 stacji Warszawa Rembertów, czyli wąskie gardło powstałe w wyniku modernizacji.

w kierunku wschodnim skupia się na jednej parze rozjazdów. Co więcej, około 80% przejazdów po tych rozjazdach odbywa się po kierunku zwrotnym, co wymusza ograniczenie prędkości większości pociągów do 40 km/h. Drugim błędem popełnionym podczas modernizacji było przekształcenie stacji Dębe Wielkie w przystanek osobowy, przez co na wschodnim wylocie z warszawskiego węzła kolejowego zmniejszyła się liczba posterunków umożliwiających przepuszczanie się pociągów. Finałnie modernizacja doprowadziła więc do pogorszenia się przepustowości.

W efekcie odcinek Warszawa Rembertów – Mińsk Mazowiecki, choć niedawno zmodernizowany, znalazł się w raporcie ZNPK wśród odcinków wymagających najpilniejszych działań: „Konieczna jest jak najpilniejsza odbudowa stacji Dębe Wielkie, która jest niezwykle potrzebna szczególnie dla gwałtownie rosnącego ruchu aglomeracyjnego oraz przebudowa stacji Rembertów umożliwiająca sprawne prowadzenie ruchu pociągów”.

Czkawką odbijają się nie tylko modernizacje z ostatnich lat, ale również wcześniejsze inwestycje kolejowe. Skutkiem ubocznym wielkiej elektryfikacji lat 80. jest charakterystyczne wąskie gardło przy stacji Toruń Miasto, które w raporcie ZNPK zgłaszane jako element pogarszający przepustowość. W 1987 r. podczas elektryfikacji dwutorowej linii Toruń – Olsztyn jej krótki fragment w tunelu pod jednym z toruńskich rond drogowych wężono do jednego toru, wskutek czego powstała swoista anty-mijanka (chodziło o zachowanie wymiarów skrajni uwzględniających pojawienie się sieci trakcyjnej, a równocześnie uniknięcie rozbudowy tunelu).

Kryzys w infrastrukturze

Część wąskich gardel powstała nie wskutek zaległości w remontach i utrzymaniu infrastruktury, lecz w wyniku administracyjnych decyzji spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Problemem zgłaszanym przez przewoźników jest między innymi zawieszanie obsługi posterunków ruchowych w porze nocnej, w czego efekcie niektóre linie przez część doby stają się nieprzejezdne. Sprawa dotyczy między innymi 109-kilometrowego odcinka z Głogowa do przejścia granicznego Zasieki/Forst na granicy z Niemcami, do którego nie da dotrzeć się w godz. 20.30-5.30. Podobnie jest na kolejowym kręgosłupie Centralnego Okręgu Przemysłowego: 63-kilometrowej linii Chmielów k. Tarnobrzega – Mielec – Dębica, która jest nieprzejezdna przez pół doby (od godz. 19.00 do godz. 7.00), co znacząco obniża elastyczność przewoźników towarowych.

Takie oto pojedyncze decyzje, a także liczne błędy popełnione podczas modernizacji oraz z pozoru niewielkie zaniedbania w utrzymaniu linii – wszystko to złożyło się na nasilający się kryzys w infrastrukturze kolejowej, wskutek którego – co podkreśla raport Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych – „kolej straciła wiele milionów pasażerów, a transport drogowy zaczął przejmować nawet przewozy towarów masowych”.

Najgorszych linii kolejowych, obfitujących w wąskie gardła, w ciągu ostatnich kilkunastu lat zrobiło się bowiem tak dużo, że dziś już trudno je ominąć.

Karol Trammer

Smerfny konflikt

o planowaną linię kolejową z Płocka do Modlina

Marszałek Adam Struzik nową mazowiecką linię kolejową chce zbudować do 2020 r.

Płocki poseł Marek Opiola alarmuje, że zapowiadana przez władze województwa mazowieckiego budowa nowej linii kolejowej z Płocka do Modlina długo jeszcze może się nie rozpocząć. Parlamentarzysta Prawa i Sprawiedliwości ujawnił pisma, jakie otrzymał z Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

Wiceminister transportu Andrzej Massel w marcu 2012 r. napisał o koncepcji linii z Płocka do Modlina, że „uwarunkowania prawne uniemożliwiają realizację tej inwestycji bezpośrednio przez województwo mazowieckie, zaś jedynym podmiotem, który może sprawnie zrealizować proces inwestycyjny z wykorzystaniem specjalnych trybów określonych w ustawie o transporcie kolejowym jest spółka PKP PLK”. Tymczasem Józefa Majerczak, członek zarządu PKP PLK ds. utrzymania infrastruktury, w kwietniu 2012 r. napisała, że „projekt obciążony jest barierami natury ekonomicznej i formalnej, które uniemożliwiają jego realizację”.

Magistrała szklanych domów

Linia kolejowa Płock – Modlin zapewniłaby skrócenie drogi z Warszawy do Płocka ze 178 km do 112-124 km (w zależności od wybranego wariantu przebiegu nowej linii). Czas jazdy między stolicą województwa mazowieckiego a Płockiem skróciłby się do około 1 godz. 40 min. (podczas gdy obecnie pociąg przyspieszony „Mazovia” Kolei Mazowieckich kursujący przez Sochaczew, Łowicz i Kutno trasę z Warszawy do Płocka pokonuje w 2 godz. 40 min.). Dodatkowo Płock otrzymałby bezpośrednie połączenie z lotniskiem w Modlinie, a północno-mazowieckie gminy w dolinie Wisły uzyskałyby dostęp do sieci kolejowej.

Problem w tym, że linia z Płocka do Modlina nie występuje w krajowych planach uchwalonych przez radę ministrów – ani w „Master planie dla transportu kolejowego do roku 2030”, ani w „Wieloletnim programie inwestycji kolejowych”, będącym spisem projektów kolejowych na szczeblu państwowym.

Jedynie dokumenty, w których pojawia się linia Płock – Modlin, to „Studium rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego na Mazowszu” oraz „Wstępne studium wykonalności dla budowy nowej linii kolejowej w relacji Modlin – Płock”, które na zlecenie samorządu województwa mazowieckiego za 178 tys. zł przygotowała hiszpańska firma IDOM. Obydwa opracowania mają znaczenie jedynie regionalne. Tymczasem marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik nie ukrywa, iż dąży do tego, aby w finansowanie budowy linii Płock – Modlin zaangażował się budżet państwa. Zwłaszcza, że koszty budowy, według wstępnego studium, szacowane są na 1,6 mld zł (choć w 2009 r. pojawiły się szacunki mówiące o kwocie nawet 2,9 mld zł).

– *Apeluję do marszałka, by naleźycie przygotował inwestycję i zastanowił się skąd weźmie na nią pieniądze* – powiedział poseł Marek Opiola podczas konferencji zorganizowanej w połowie maja 2012 r. na dworcu kolejowym w Płocku. I koncepcję linii z Płocka do Modlina nazwał obietnicą „szklanych domów”.

Smerf Maruda

– *Pan poseł przypomina mi smerfa Marudę, który nie wierzył, że cokolwiek się uda* – tak marszałek Struzik odparował na uwagi



Opiola i poinformował, że prowadzi rozmowy z ministerstwie transportu na temat umieszczenia planowanego ciągu kolejowego w wykazie linii znaczenia państwowego oraz możliwości finansowania inwestycji. – *Generalnie liczę, że Marek Opiola będzie nam pomagał, a nie przeszkadzał. Jeśli zbudujemy tę trasę do 2020 r. osiągniemy olbrzymi sukces – w kraju nie buduje się takich połączeń* – dodał Struzik.

Odnosnie realności planów budowy linii Płock – Modlin trudno jednak nie marudzić. Władze województwa mazowieckiego, mówiąc o tej inwestycji, od kilku lat nie są w stanie wyjść poza ogólniki. Pod koniec 2009 r. Piotr Szprendałowicz, ówczesny członek zarządu województwa, mówił, iż „nie przesądzamy czy projekt będzie realizowany ze środków z budżetu województwa, z budżetu państwa czy ze środków unijnych”. Dziś – mimo upływu dwóch lat – marszałek Adam Struzik podobnie mało konkretnie stwierdza, że „linię może finansować skarb państwa, ale także samorząd, może być realizowana w formie partnerstwa publiczno-prywatnego”.

Inwestycje po mazowiecku

Optymizmem nie napawa również przykład innej kolejowej inwestycji samorządu województwa – adaptacji 5,5-kilometrowej bocznicy kolejowej do obsługi ruchu pociągów pasażerskich do mazowieckiego portu lotniczego Modlin. Pewne jest już, że realizacja tej inwestycji – nawiasem mówiąc, mającej w przyszłości stanowić fragment planowanego ciągu kolejowego z Modlina do Płocka – opóźni się przynajmniej o kilka lat i jak na razie nie ma co liczyć na to, że do terminalu lotniczego w Modlinie dojedziemy pociągiem.

Tymczasem w lutym 2008 r. marszałek Adam Struzik – podpisując list intencyjny w sprawie połączenia kolejowego na lotnisko w Modlinie – zapewniał: – *Z uwagi na czterdziestokilometrową odległość lotniska od Warszawy i duże obciążenie dróg, nie wyobrażamy sobie, aby mogło ono funkcjonować bez połączenia kolejowego.*

Jeszcze we wrześniu 2010 r. – gdy zdecydowano się na realizację droższego wariantu z budową podziemnej stacji kolejowej pod terminalem lotniczym w Modlinie – na stronie internetowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego zamieszczona została konkretna deklaracja, że pociągiem na lotnisko w Modlinie będzie można dojechać w 2012 r.: „Uruchomienie stacji podziemnej, jak i linii kolejowej planowane jest jeszcze przed rozpoczęciem Euro 2012”.

Dziś pozostaje powyższe zapewnienia i deklaracje włożyć między bajki. Bowiernie przynajmniej do lipca 2015 r. pasażerów Kolei Mazowieckich pod modliński port lotniczy dowozić będą autobusy zastępcze, do których trzeba będzie przesiąść się z pociągu na stacji Modlin, oddalanej od lotniska o około 5 km.

Czy w podobny sposób w 2020 r. „przejezdna” będzie linia kolejowa z Płocka do Modlina?

Karol Trammer

Wpuszczeni w miejscówki

Minister Sławomir Nowak wymusił wprowadzenie miejscówek w pociągach TLK

Pasażerowie kolejnych pociągów kategorii Twoje Linie Kolejowe (TLK) uszczęśliwiani są miejscówkami. – *Ten model usługi, szczególnie na długich trasach, jest odpowiedzią na potrzeby pasażera* – przekonuje Janusz Malinowski, prezes spółki PKP Intercity, uruchamiającej połączenia TLK. – *Nam, jako przewoźnikowi, system pozwolił skutecznie prognozować popyt na nasze usługi, a także sprawniej zarządzać taborem.*

Okazuje się, że PKP Intercity bez miejscówek nie jest w stanie analizować potoków pasażerskich, by na tej podstawie prognozować okresy oraz odcinki wzmożonych przewozów.

Miejscówka w chaosie

Miejscówki w pociągach TLK przede wszystkim oznaczają zwiększenie kosztów podróży oraz chaos w zasadach taryfowych. A – jak samo przyznaje PKP Intercity – w największych szczytach przewozowych rezerwacja miejsc i tak nie pomoże.

Przepisy odnośnie stosowania miejscówek w pociągach TLK i ich ceny nieustannie się zmieniają. Do grudnia 2009 r. – a więc do momentu zjednoczenia segmentu połączeń TLK i pociągów pospiesznych – rezerwacja miejsc we wszystkich składach TLK była obowiązkowa. Następnie – od stycznia 2010 r. do maja 2011 r. – istniała możliwość zarezerwowania miejsca na życzenie w pierwszej klasie (w cenie 10,50 zł). Od czerwca 2011 r. rezerwacja miejsc w wagonach pierwszej klasy stała się obowiązkowa, ale cena miejscówki spadła do 6 zł. W grudniu 2011 r. opłata za rezerwację miejsca osiągnęła cenę 5 zł, jednocześnie część pociągów TLK objęto pełną rezerwacją miejsc – obowiązkową nie tylko w pierwszej, ale i w drugiej klasie.

W grudniu 2011 r. pełną rezerwacją miejsc objętych zostało kilka najpopularniejszych pociągów TLK kursujących na najdłuższych trasach: „Galczyński” (Lublin – Szczecin), „Kossak” (Przemyśl – Szczecin), „Monciak – Krupówki” (Gdynia – Zakopane/Krynica) oraz „Pobrzeże” (Kołobrzeg – Kraków). Był to jeden z pierwszych pomysłów Sławomira Nowaka – powołanego w listopadzie 2011 r. na ministra transportu – na opanowanie kolejowego chaosu. Nowak popisał się istic peerelowską logiką z epoki sprzedaży na kartki – w obliczu problemów z dostępnością miejsc w pociągach nie dąży się do zwiększenia podaży, lecz do reglamentacji.

Przy czym chaos zrobił się jeszcze większy. Od końca 2011 r. w pociągach tej samej kategorii TLK obowiązują bowiem różne zasady podróżowania – w jednych funkcjonuje pełna rezerwacja miejsc w pierwszej i drugiej klasie, a w innych podróży w drugiej klasie odbywa się bez miejscówek.

Zamieszanie pogłębiło się z początkiem czerwca 2012 r., gdy lista połączeń TLK z pełną rezerwacją znacznie się wydłużyła – miejscówki obowiązują już w 82 składach TLK w różnych relacjach. Przykładowo na trasie z Warszawy do Białegostoku w dwóch pociągach TLK obowiązuje pełna rezerwacja miejsc, a w siedmiu nie.

10 złotych za przesiadkę

Objęwanie kolejnych pociągów TLK obowiązkową rezerwacją miejsc nie tylko komplikuje ofertę przewozową, ale ponadto stanowi podwyżkę cen podróżowania koleją – podróż jednym z 82 pociągów TLK, w których obowiązują miejscówki, oznacza konieczność zapłacenia kolei dodatkowych 5 zł. Jeśli na trasie wypada przesiadka, to podróżny musi zapłacić 5 zł za przejazd każdym z pociągów. W takiej sytuacji znaleźli się między innymi pasażerowie podróżujący z Warszawy do Szczecina z przesiadką w Poznaniu z pociągu TLK „Lubuszanie” na pociąg TLK „Kossak”. W obydwu tych pociągach wprowadzona została bowiem obowiązkowa rezerwacja miejsc, czego skutkiem był wzrost ceny podróży o 10 zł.

Wprowadzanie miejscówek jest dotkliwie dla osób podróżujących pociągami TLK na krótszych relacjach. Na przykład 52-kilometrowa podróż z Rzeszowa do Jarosławia pociągami TLK „Brzechwa”, „Kossak” lub „Przemyslanin” (które znalazły się na liście pociągów



• Kolej sama przyznaje, że w największych szczytach przewozowych miejscówki raczej i tak nie rozwiążą problemu tłoku w pociągach TLK.

objętych rezerwacją) zdrożała z 17 zł do 22 zł, a więc z dnia na dzień o prawie jedną trzecią!

Rozszerzenie rezerwacji miejsc w pociągach TLK wykorzystano do „rozwiązania problemu” zwiększającego się popytu na podróże z rowerami. PKP Intercity mianowicie zdecydowało, że w pociągach TLK objętych pełną rezerwacją miejsc, w przypadku braku wagonu rowerowego, w ogóle nie można przewozić jednoślądów. To oznacza, że do większości pociągów TLK, w których obowiązują miejscówki, po prostu nie można wsiąść z rowerem. Jest to o tyle dotkliwe, że duża część składów TLK z miejscówkami obsługuje rejon turystyczne. Dla przykładu zakaz przewozu rowerów obowiązuje w większości pociągów TLK z pełną rezerwacją docierających do Kołobrzegu czy Zakopanego. Zupełnie niedostępne dla rowerzystów są wszystkie połączenia TLK do Krynicy oraz Łeby!

Zamieszanie z przewozem rowerów jest kolejnym elementem problemu różnicowanego standardu połączeń kursujących pod jedną marką TLK: w części pociągów tej kategorii można podróżować z jednoślądem, a w części jest to całkowicie zabronione.

Rezerwacja na korytarzu

Choć stopniowo rozszerzana rezerwacja miejsc w pociągach TLK zwiększa chaos, to jednocześnie wcale nie gwarantuje ani braku tłoku, ani końca konfliktów o miejsce siedzące. Jak bowiem informuje PKP Intercity, „w razie sprzedaży wszystkich dostępnych miejsc do siedzenia w danym pociągu, wyłącznie na prośbę podróżnego, kasjer może wydać bilet na przejazd, wraz z poświadczeniem o braku miejscówki”. Nietrudno przewidzieć, że w największych szczytach przewozowych podczas świąt i długich weekendów, gdy problem tłoku jest najpoważniejszy, sytuacja raczej nie ulegnie zmianie. Po prostu pociągi będą szturmowane zarówno przez pasażerów z miejscówkami, jak i przez pasażerów, dla których miejscówek już zabrakło, ale mimo to zdecydowali się na podróż. Sam prezes PKP Intercity Janusz Malinowski przyznał: – *Pewnych pików przewozowych nie jest w stanie obsłużyć żaden przewoźnik (wypowiedź dla portalu internetowego „Rynek Kolejowy”).*

Dodajmy, że z obowiązku dokupowania miejscówki w pociągach TLK objętych rezerwacją miejsc zwolnieni są posiadacze biletów okresowych. Jak wyjaśnia PKP Intercity, „mogą oni zajmować wolne miejsce tylko do czasu zgłoszenia się osoby posiadającej na nie rezerwację”. Zarezerwowanie miejsca wcale więc nie chroni przed sytuacją, w której pasażer z miejscówką zastaje swoje miejsce zajęte i zmuszony jest do wyproszenia osoby siedzącej bez miejscówki.

Karol Trammer

Tiry na tory: Kruczek prawny komisarza otwiera bramy megaciężarówkom

Ciężarówki długie jak średniej wielkości samolot będą mogły jeździć po Europie w wyniku bezprecedensowej reinterpretacji istniejącego prawa przez komisarza UE ds. transportu Siima Kallasa. Sieć Transport & Environment (T&E) twierdzi, że zmiana dokonuje się z naruszeniem demokratycznych procedur i podważa deklarowane cele komisarza Kallasa: wzrost transportu kolejowego i redukcję emisji gazów cieplarnianych.

W liście przesłanym we czwartek do Briana Simpsona, szefa komisji ds. transportu Parlamentu Europejskiego, komisarz Kallas zarysował swój plan upoważnienia państw członkowskich do samodzielnego decydowania o długości ciężarówek, które mogą przekraczać ich granice. Obecnie państwa członkowskie mogą zgodzić się na używanie tak zwanych "megaciężarówek" tylko na swoim terytorium. Przewoźnicy drogowi od dawna lobbują na rzecz zniesienia zakazu przekraczania granic z racji międzynarodowego charakteru współczesnej logistyki, a także możliwości dużych oszczędności.

„Ten krok znacząco obniży koszty transportu drogowego, a za tym pójdzie wzrost ruchu – co potwierdzi każdy ekonomista” – mówi William Todts z T&E. „Niepokoi mnie, że Komisja nie robi niczego, aby przeciwdziałać negatywnym skutkom ruchu tych gigantów dla bezpieczeństwa i dla środowiska. A przede wszystkim – kiedy niewybieralny komisarz może zmieniać prawa wedle swojej zachcianki, mamy do czynienia z poważnym naruszeniem demokratycznych procedur.”

Wypuszczona w ubiegłym roku transportowa „biała księga” komisarza Kallasa wśród celów wymienia redukcję emisji z transportu o 60% do 2050 roku i przeniesienie 50% dalekobieżnego transportu ludzi i towarów z dróg na kolej i drogi wodne.

„Decyzja komisarza Kallasa jest niezrozumiała. To krok w kierunku dokładnie przeciwnym tego wyznaczonego zaledwie rok temu. Usunięcie zakazu stosowania megaciężarówek doprowadzi do wzrostu ruchu drogowego, ze szkodą dla kolei, bardziej efektywnej na dużych dystansach” komentuje Todts. T&E wielokrotnie ostrzegala, że partykularne umowy transgraniczne mogą wywołać efekt domina i zaowocować zielonym światłem dla pociągów drogowych o dowolnej długości, jeżeli europejskie normy przestaną obowiązywać. Pierwsze będą zapewne kraje skandynawskie, już teraz masowo wykorzystujące megaciężarówki w przemyśle drzewnym, ale inne kraje będą zapewne czuły presję konkurencyjną, aby pójść za Skandynawami. Zdziwiająca naturę tego ruchu podkreślają niejasności zawarte w liście Kallasa. Zaczyna się on zapewnieniem, że interpretacje prawa należą do kompetencji Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, a następnie zachęca Parlament Europejski do wyrażenia opinii, kiedy Komisja opublikuje swoją rewizję dyrektywy o wagach i rozmiarach ciężarówek, zapowiadaną na drugą połowę tego roku.

Federacja T&E wzywa, aby ciężarówki stały się bardziej aerodynamiczne i bezpieczne poprzez umożliwienie stosowania nieco dłuższych, bardziej opływowych kabin. Do tego, a nie wprowadzenia megaciężarówek, powinna doprowadzić rewizja dyrektywy o wagach i wymiarach pojazdów.

Federacja „Transport & Environment” to europejska sieć około 50 organizacji działających na rzecz bardziej ekologicznego transportu. Należy do niej między innymi kampania „Tiry na tory”.

Kampania „Tiry na tory” dwukrotnie zwracała się do Ministerstwa Transportu z prośbą o przedstawienie polskiego stanowiska wobec megaciężarówek, ale nie otrzymała merytorycznej odpowiedzi. – *Polska powinna zaangażować się w walkę z megaciężarówkami na poziomie europejskim. Nawet jeżeli nie dopuścimy do ich ruchu po Polsce, ich dopuszczenie w krajach ościennych może sprawić, że polskie porty stracą część ładunków* – mówi Wojciech Makowski z kampanii „Tiry na tory”.

(źródło: Tiry na tory)

FULARZ • pozdrowienia z wolnego rynku



Im dalej od Warszawy, tym mniej ciekawie

Mijają 23 lata od przemian 1989 roku. Kolej jest jednym z rynków, które zmiany ominęły. Na rynku przewozów pasażerskich nadal praktycznie brak podmiotów prywatnych, odkąd przewoźnika Arriva przejął niemiecki koncern rządowy. Konkurencja na torach w polskim wydaniu jest konkurencją firm państwowych i komunalnych.

Mimo że funkcjonują prywatne autostrady, nie widać prywatnych inwestorów przy inwestycjach w szlaki kolejowe. Brak doniesień o dworcach zarządzanych przez całkowicie prywatne firmy, mimo że słychać o dobrej jakości prywatnie zarządzanych obiektów w Niemczech czy w Wielkiej Brytanii.

Sieć kolejowa rokrocznie się kurczy, rozbierane są odcinki takich linii jak Łódź – Płock – Olsztyn, Lublin – Siedlce – Małkinia – Ostrołęka – Olsztyn. Mimo debat o zapaści ściany wschodniej, wciąż nie są reaktywowane połączenia kolejowe w rodzaju Olsztyn – Ostrołęka – Białystok, Łomża – Warszawa czy Białystok – Łuków – Lublin – Zamość – Przemysł. We wschodniej Polsce brak także choćby namiastki szybkich kolei na kształt luxtorped przed wojną łączących Lwów i Wilno z Warszawą w czasie około pięciu godzin podróży. Dziś podróż na tych trasach koleją potrafi zająć kilkanaście godzin.

Im dalej od Warszawy, tym mniej ciekawie. Wokół wielu stutysięcznych miast zachodniej Polski kolej kursuje tak rzadko, że praktycznie już nie odgrywa roli w obsłudze codziennych dojazdów do pracy. Dawny model kolei poległ w starciu z kursującą co 15-30 minut podmiejską komunikacją autobusową. Nowy model, z racji mało konkurencyjnego środowiska biznesowego na tym rynku, nie miał szansy się wykształcić. Kolej pożegnała większość tras, na których w Europie Zachodniej autobusy szynowe kursowałyby co 20-30 minut. Zaś powrót na dawne rynki może być już mało możliwy.

Szkoda miejsc pracy i utraconych korzyści – kolej na wielu zliberalizowanych rynkach wygrywa z autobusami szybkością.

Adam Fularz

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM • wybór: Olga Kapela i Marcin Rudziński

„Gdy pociąg wchodził w zakręt, widziała tylne wagony, w których podróżowali na stojąco ludzie pozbawieni koneksji. W strasznym tłoku pasażerowie zbili się w zwartą masę. Jechali też na dachach.

[...] Wykolejony wagon przewrócił się na bok. Z tyłu dobiegły krzyki. Pociąg zmienił się w pogiętą kupę metalu. W zatłoczonych tylnych wagonach, prawie doszczętnie zmiądzonych, zginęła większość pasażerów. Przednie wagony dla elity prawie nie ucierpiały. Chodziły słuchy, że katastrofa kolejowa pod Sinpo, dwieście pięćdziesiąt kilometrów na południe od Chongjinu, pochłonęła około siedmiuset ofiar śmiertelnych, ale ich liczba nie została ujawniona, bo w Korei Północnej władze zazwyczaj nie informują o takich tragediach”

Barbara Demick*, Światu nie mamy czego zazdrościć.
Zwyczajne losy mieszkańców Korei Północnej, 2009

* dziennikarka, korespondentka w Seulu, gdzie przez wiele lat prowadziła rozmowy z uchodźcami z Korei Północnej, na ich kanwie powstała książka, z której pochodzi cytat

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: Adam Fularz (felieton), Tomasz Gajewski.

Nakład: 160 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.net.pl, Tu otrzymasz dwumiesięcznik: Warszawa: Loko-Model, ul. Wilcza 25. 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 przysyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.