

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

Operacja Edyta



Jak marnuje się
tabor kolejowy

Odmrażanie kolei dużych prędkości

KOLEJ DUŻYCH PRĘDKOŚCI Koncepcja budowy w Polsce kolei dużych prędkości – choć oficjalnie zamrożona do 2030 r. – w rzeczywistości wciąż jest popychana do przodu. Pod koniec 2014 r. Polska zgłosiła projekt „Budowa kolei dużych prędkości Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań” do „Planu inwestycyjnego dla Europy” (tzw. planu Junckera). Plan zainicjowany przez szefa Komisji Europejskiej Jeana-Claude’a Junckera ma na celu rozpoczęcie w latach 2015-2017 nowych inwestycji – ich wartość w skali całej Unii Europejskiej wynieść ma 315 mld euro. Wszystkie projekty inwestycyjne zgłoszone przez państwa członkowskie warte są w sumie 1,3 bln euro.

– *Lista projektów została opracowana głównie w celu zobrazowania istniejących potrzeb inwestycyjnych w Europie – wyjaśnia magazynowi „Z Biegiem Szyn” Piotr Popa, rzecznik prasowy Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. – Trwa proces wypracowywania rozwiązań instytucjonalno-prawnych, w wyniku którego określone zostaną podstawowe parametry funkcjonowania Europejskiego Funduszu Inwestycji Strategicznych, stanowiącego trzon „Planu Inwestycyjnego dla Europy” oraz szczegółowe procedury selekcji projektów.*

Budowa kolei dużych prędkości to najdroższa spośród zgłoszonych przez Polskę propozycji w zakresie transportu – jej koszt został oszacowany na 7,5 mld euro. Według deklaracji strony polskiej, jedna dziesiąta tej kwoty – czyli w przeliczeniu ponad 3 mld zł – mogłaby zostać wydana na kolej *high-speed* już w ciągu najbliższych trzech lat. Za stworzenie polskiej listy projektów do „Planu inwestycyjnego dla Europy” odpowiedzialny był wicepremier i minister gospodarki Janusz Piechociński z Polskiego Stronnictwa Ludowego.

– *Jak te działania mają się do decyzji ministra transportu z 2011 r. o tym, by po wykonaniu studium wykonalności, wstrzymać do 2030 r. wszelkie prace nad koleją dużych prędkości – zastanawia się Anna Ludwin-Właszczuk z działającego na terenie gminy Błonie stowarzyszenia „Aktywni dla Regionu”. Organizacja należy do Porozumienia Nieborowskiego, koalicji stowarzyszeń sprzeciwiających się budowie kolei dużych prędkości. – Po raz kolejny jesteśmy zaskakiwani. Okazuje się, że prace wcale nie uległy zatrzymaniu, mimo to nasze argumenty i protesty wciąż są ignorowane.*

W ramach postępujących prac nad oficjalnie zamrożoną koleją dużych prędkości w grudniu 2014 r. PKP Polskie Linie Kolejowe zleciły sporządzenie wstępnego studium wykonalności dla przedłużenia linii dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław do Berlina i Pragi. Studium za 2,3 mln zł opracuje hiszpańska firma Idom. ●

Kolejne postoje wypadają z rozkładów

POŁĄCZENIA Spółka PKP Intercity z rozkładów jazdy pociągów TLK wycina kolejne postoje. Przed rokiem składy dalekobieżne przestały się zatrzymywać na stacjach Knyszyn na Podlasiu, a także Nowy Dwór Mazowiecki i Szydłowiec w województwie mazowieckim.

Ostatnio połączenia dalekobieżne straciła kolejna mazowiecka stacja: Nasielsk. Od 14 grudnia 2014 r. składy TLK przejeżdżają przez tę stację bez zatrzymania. – *Przedstawiciele PKP Intercity nie konsultowali tej decyzji z samorządem – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Bogdan Ruszkowski, burmistrz Nasielska. I dodaje: – Mieszkańcy wykorzystywali te połączenia w celu dojazdu do miejsca pracy czy nauki oraz, w okresie wakacji i ferii, do miejsc wypoczynku.*

Gmina Nasielsk z dnia na dzień utraciła wszystkie bezpośrednie połączenia do Olsztyna, Trójmiasta, Słupska, Koszalina, Kołobrzegu, Katowic i Krakowa. – *Dotychczasowe wyniki przewozowe wskazywały na niewielkie zainteresowanie przystankiem – twierdzi Beata Czemerajda z centrali PKP Intercity. Na naszą prośbę o dokładniejsze dane na temat wielkości wymiany pasażerskiej, odpowiada: – Dane objęte są tajemnicą przedsiębiorstwa.*

Pewnym problemem może być to, że stacja Nasielsk leży 5 km od centrum miasta. Połączenie rynku z dworcem zapewnia jednak linia autobusowa, która w dni robocze i soboty wykonuje 31 kursów (od godz. 3.45 do godz. 22.35), a w niedziele i święta – 16 kursów (od godz. 5.30 do godz. 22.35).



Decyzja o likwidacji postojów na stacji Nasielsk to złamanie zapisów „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”. Dokument ten, przyjęty w drodze ministerialnego rozporządzenia, wskazuje Nasielsk nie tylko jako kluczowy punkt postoju dla pociągów dalekobieżnych z Warszawy w kierunku Trójmiasta oraz Olsztyna, ale również jako węzeł, na którym należy zapewnić skomunikowania między pociągami dalekobieżnymi i regionalnymi. – *Stacja Nasielsk była zawsze ważnym węzłem, gdzie linia Warszawa – Gdynia łączy się z linią, którą kursują autobusy szynowe do Płońska i Sierpca – podkreśla burmistrz Ruszkowski.*

Postoje połączeń dalekobieżnych utraciły też Mrozy. Pociągi TLK kursujące w relacji Warszawa – Terespol ostatni raz zatrzymały się tu 13 grudnia 2014 r. ●

(Nie)bezpieczna kolej

BEZPIECZEŃSTWO 18 lutego 2015 r. doszło do niebezpiecznego incydentu na stacji Łowicz Główny. Przejeżdżający przez tę stację pociąg ExpressInterCity „Bolesław Prus” relacji Warszawa Wschodnia – Szczecin Główny został skierowany na tor zajęty przez stojący pociąg Kolei Mazowieckich, który skończył bieg w Łowiczu.

Maszyniście ekspresu udało się zatrzymać swój skład około 200 m przed pociągiem Kolei Mazowieckich. Mirosław Siemieniec, rzecznik prasowy PKP Polskich Linii Kolejowych, reakcję maszynisty nazwał... „zadziałaniem procedur”: – *Najważniejsze, że zadziałały procedury, które nie dopuściły do tragedii – powiedział telewizji TVN, następnie dodając: – Czasami po prostu dochodzi do incydentów.*

Do kolejnego zdarzenia doszło 25 lutego 2015 r. między stacjami Toruń Wschodni i Toruń Miasto – na jednym torze znalazły się jadące z naprzeciwka składy spółki Arriva. Pociągi udało się zatrzymać około 150 m od siebie.

28 lutego 2015 r. Mirosław Siemieniec – niezrażony incydentami w Łowiczu i Toruniu – rozesłał do mediów informację prasową zatytułowaną „Bezpieczeństwa na kolei najwyższe od lat”, głoszącą, że „rośnie poziom bezpieczeństwa na kolei. To efekt konsekwentnych działań prowadzonych przez Grupę PKP”. ●

Nowe słowo: pendolinizacja

MEDIA Wkrótce po pojawieniu się na polskich torach pociągów *Pendolino* karierę w mediach zaczęło robić nowe słowo – „pendolinizacja”. Socjolog Karol Templewicz na blogu w portalu „Nowe Peryferie” – mianem „pendolinizacji” określił „wyspowa modernizację przy zaniedbaniu całości systemu”.

W felietonie na łamach „Gazety Wyborczej” dziennikarz Michał Wybieralski „pendolinizacją” nazwał modernizację, której efekty czują tylko wybrani. I dodał: „Przed nami ostatnia duża pula unijnych funduszy do wydania. Boję się jak cholera, że znów przeznaczymy ją nie na modernizację, ale na »pendolinizację«”.

Filozof z Uniwersytetu Warszawskiego Aleksander Temkin, przedstawiciel Komitetu Kryzysowego Humanistyki Polskiej, nowego słowa używa, by opisać charakter zmian zachodzących w szkolnictwie wyższym. – *To pendolinizacja uniwersytetu: wyspowa modernizacja zachodząca kosztem degradacji całego systemu* – mówił tygodnikowi „Gość Niedzielny”. O pendolinizacji uniwersytetów Temkin mówił też między innymi na antenie radia RDC. ●

Przejścia nie ma

DWORCE KOLEJOWE Ponad 20 tys. mieszkańców radomskiego osiedla Ustronie na kilka miesięcy zostało odciętych od dworca kolejowego. 20 stycznia 2015 r., w związku z realizowaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe przebudową stacji Radom, zamknięte zostało jedyne przejście podziemne zapewniające dostęp do radomskiego dworca od wschodniej strony torów.

Spółka PKP PLK nie zadbała o stworzenie alternatywnego ciągu na czas odcięcia przejścia. – *Przygotowywanie inwestycji trwało od dawna. Strona kolejowa mogła w tym czasie przygotować tymczasową kładkę nad torami* – mówi Radomir Jasiński, prezes stowarzyszenia Radomskie Inwestycje. – *Realnym byłoby też zorganizowanie przejścia na poziomie ziemi.*



Brak jakiegokolwiek zastępczego przejścia przez stację powoduje, że przedostanie się z dworca na wschodnią stronę obecnie wymaga kilometrowego spaceru przez ul. Poniatowskiego, skwer Ołdakowskiego, tunel pod torami w ciągu ul. Grzeczmarzowskiego i następnie ul. Kolejową oraz ul. Domagalskiego.

Na zamknięciu przejścia ucierpeli nie tylko pasażerowie, którym z dnia na dzień wydłużyła się droga do pociągu. Dworcowy tunel stanowił ponadto ważny ciąg pieszy między położonymi po dwóch stronach torów częściami Radomia. „Nikt nie wziął pod uwagę, że przez tunel pod torami wiedzie najkrótsza droga z największego radomskiego osiedla Ustronie do centrum miasta. Każdego dnia z tego przejścia korzystały tysiące Radomian” – zaznaczył radomski senator PiS Wojciech Kurkiewicz w oświadczeniu skierowanym do minister infrastruktury i rozwoju Marii Wasiak.

Spółka PKP PLK zapowiada, że przejście przez radomską stację będzie znowu możliwe dopiero w sierpniu 2015 r. ●

Bezpośrednie połączenia ukryte przed pasażerami

POŁĄCZENIA Koleje Mazowieckie ukrywają przed pasażerami istnienie pociągów umożliwiających podróże bez przesiadek. Jednym z takich tajnych połączeń jest wyruszający ze Skarżyska-Kamiennej o godz. 17.47 pociąg do Warszawy Wschodniej, który jednak w internetowej wyszukiwarce połączeń, na dworcowych planszach z rozkładem jazdy oraz na wagonowych wyświetlaczach występuje jako pociąg relacji Skarżysko-Kamienna – Radom. Po trzech minutach postoju w Radomiu i zmianie napisów wyświetlanych na tablicach kierunkowych skład ten wyrusza w dalszą drogę: jako pociąg relacji Radom – Warszawa Wschodnia.

Jolanta Maliszewska z Kolei Mazowieckich tłumaczy, że takie sytuacje wynikają z faktu, że rozplanowywanie pracy taboru to jeden z ostatnich etapów opracowywania układu kursowania pociągów. – *Najpierw składa się wnioski do rozkładu jazdy, następnie opracowuje rozkład i skomunikowania. Dopiero wtedy zaczyna się tworzenie obiegów taboru i ustalanie przejść składów – z uwzględnieniem oszczędności taboru oraz dogodności skomunikowań.*

Ukryte przed pasażerami są również pociągi Kolei Mazowieckich bezpośrednio łączące Skarżysko-Kamienną z Dęblinem, oficjalnie występujące jako połączenia oddzielnych relacji Skarżysko-Kamienna – Radom oraz Radom – Dęblin. Podróżni są informowani o konieczności przesiadki, choć w rzeczywistości konieczność taka wcale nie występuje. Przewoźnik, zamiast więc niepokoić pasażerów informacją o przesiadce, mógłby ich przyciągać atutem bezpośredniej podróży. – *Informacja o dłuższej relacji pociągu to uatrakcyjnienie oferty przewozowej bez dodatkowych kosztów* – przekonuje Patryk Skopiec, prezes Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei. – *Natomiast utajnienie relacji pociągu faktycznie kursującego na dłuższej trasie zmniejsza wpływy przewoźnika. Wizja kilkuminutowej przesiadki odstrasza bowiem część pasażerów, zwłaszcza osoby starsze, rodziny z dziećmi czy osoby z większym bagażem.*

Brak przesiadek to, obok atrakcyjnej ceny biletu i krótkiego czasu przejazdu, istotny element decydujący o wyborze środka transportu. – *Tworzenie w latach 2008-2009 bezpośrednich połączeń składających się z trzech-czterech pociągów wcześniej kursujących w lokalnych relacjach doskonale pokazało, jaką efektywność może dawać łączenie relacji* – mówi Patryk Skopiec, przypominając kursujące przed kilkoma laty pociągi osobowe „Szkłarka” z Poznania do Szklarskiej Poręby, „Kotwica” z Wrocławia do Kołobrzegu czy „Karmazyn” z Wrocławia do Świnoujścia. – *Na poszczególnych odcinkach ich trasy, na przykład Rawicz – Leszno czy Kostrzyn – Rzepin, frekwencja w pociągach o wydłużonych relacjach, w porównaniu z poprzednio kursującymi w tych samych porach pociągami cząstkowymi, wzrosła o 100%!*

Co dalej z problemem bezpośrednich połączeń, które w rozkładzie jazdy występują jako wymagające przesiadania się pociągami oddzielnych relacji? – *Zdajemy sobie sprawę z tego, że taka sytuacja może być uciążliwa dla podróżnych* – odpowiada Jolanta Maliszewska z Kolei Mazowieckich i zapewnia, że spółka będzie dążyła do scalania relacji pociągów, które obsługiwane są tym samym składem. ●

Kolej na prywatyzację

W ciągu kilku lat spółka Przewozy Regionalne ma zostać sprywatyzowana. Prywatyzację poprzedzić mają cięcia połączeń i zwolnienia pracowników



„Największy przewoźnik kolejowy uratowany”, „Będzie ratunek dla Przewozów Regionalnych?”, „Przewozy Regionalne odratowane” – tak media komentowały wyrażenie zgody przez marszałków większości województw na to, by na udziały w spółce Przewozy Regionalne zostały przejęte przez Agencję Rozwoju Przemysłu.

Obecnie udziały w Przewozach Regionalnych podzielone są pomiędzy 16 samorządów województw. To efekt przekształceń z 2008 r., kiedy to spółka została wyłączona z Grupy PKP.

Agencja rozwoju prywatyzacji

Planowane zmiany własnościowe w spółce Przewozy Regionalne mają odbyć się w dość misterny sposób. Najpierw Agencja Rozwoju Przemysłu otrzyma z budżetu państwa dotację w wysokości 750 mln zł. Następnie środki te agencja przeznaczy na zakup udziałów, które uprzednio wyemitowane zostaną przez Przewozy Regionalne. I tak oto państwowa agencja stanie się większościowym udziałowcem w spółce. Plan ten – który ma zostać zrealizowany do końca 2015 r. – bywa określany mianem ponownej nacjonalizacji przewoźnika.

Przejęcie spółki Przewozy Regionalne przez państwową agencję wcale jednak nie jest docelowym rozwiązaniem. Ta nacjonalizacja w rzeczywistości stanowi otwarcie furty dla prywatyzacji przewoźnika. Albowiem podlegająca ministrowi skarbu państwa Agencja Rozwoju Przemysłu to podmiot, który publiczne firmy przejmując jedynie tymczasowo – po to, by zrealizować podstawowy cel swojej działalności, jakim jest przygotowywanie przedsiębiorstw do prywatyzacji i następnie sprzedaż udziałów. Nie inaczej ma być w przypadku Przewozów Regionalnych.

„Przewiduje się, że w średnio- lub długoterminowej perspektywie podmiot restrukturyzujący dokona odpłatnego zbycia udziałów, które będzie posiadał w Przewozach Regionalnych” – czytamy w odpowiedzi wiceministra infrastruktury i rozwoju Zbigniewa Rynasiewicza na

interpelację posłów Bogdana Rzońcy i Jana Warzechy.

Czy możliwe jest, że agencja po przeprowadzeniu procesu restrukturyzacji odda swoje udziały samorządom, by przywrócić aktualną strukturę właścicielską? Wiceminister Rynasiewicz już wykluczył taki scenariusz: „Nie jest brane pod uwagę nieodpłatne przekazanie udziałów na rzecz samorządów województw, z uwagi na fakt, że Agencja Rozwoju Przemysłu, jak każdy inwestor, oczekuje zysków w związku z nakładami poczynionymi przy realizacji określonej inwestycji”.

Rentowność na sprzedaż

Momentu, w którym Agencja Rozwoju Przemysłu będzie chciała sprzedać większościowy pakiet udziałów w spółce Przewozy Regionalne, można spodziewać się w perspektywie kilku najbliższych lat. W agencji obowiązuje bowiem zasada, że okres inwestycji – przy zaangażowaniu kapitałowym w duże przedsiębiorstwa – powinien wynosić od trzech do pięciu lat.

Po uzyskaniu zgody marszałków na przejęcie udziałów przez Agencję Rozwoju Przemysłu Tomasz Pasikowski, prezes Przewozów Regionalnych, przedstawił prognozę, że za pięć lat spółka przestanie przynosić straty. – *Zakładamy, że po pięciu latach realizacji planu restrukturyzacyjnego spółka będzie trwale rentowna.*

Plan jest więc taki, że Agencja Rozwoju Przemysłu za otrzymane z budżetu państwa 750 mln zł ma wyciągnąć spółkę Przewozy Regionalne ze strat, by następnie ją sprywatyzować.

Większość kwoty, jaka z budżetu państwa przez Agencję Rozwoju Przemysłu trafi do Przewozów Regionalnych, zostanie wydana na oddłużenie przewoźnika, czego beneficjentem będzie przede wszystkim Grupa PKP. Na spłatę zobowiązań, jakie narosły głównie wobec spółek PKP Polskie Linie Kolejowe oraz PKP Energetyka, ma zostać przeznaczona 600 mln zł. W tej sytuacji na dokapitalizowanie samej spółki Przewozy Regionalne zostanie 150 mln zł.

Zgodę na dokapitalizowanie spółki ze środków publicznych musi jeszcze wyrazić Komisja Europejska. Wniosek w tej sprawie, wraz z planem restrukturyzacji, ma zostać przedstawiony w Brukseli w połowie roku.

Jakaś redukcja

Pod koniec lutego 2015 r. zarząd spółki Przewozy Regionalne poinformował, że plan restrukturyzacji zakładał będzie... ograniczenie pracy realizowanej przez przewoźnika, i to aż o jedną czwartą! To oznacza, że w nadchodzących latach na wielu trasach dojdzie do zmniejszenia częstotliwości kursowania pociągów, a w przypadku części linii – nawet do całkowitej likwidacji połączeń.

Zarząd spółki Przewozy Regionalne zignorował tym samym wnioski z zamówionego przez siebie opracowania firmy doradczej EY, wskazującego, że „obserwowany w Polsce spadek znaczenia pasażerskiego transportu kolejowego jest przeciwieństwem tendencji obserwowanych w Europie Zachodniej”, a jedną z głównych przyczyn słabej pozycji polskiej kolei jest „niska częstotliwość kursowania pociągów”.

Dodajmy, że jeszcze w październiku 2014 r. zarząd Przewozów Regionalnych wystosował pismo do związków zawodowych, w którym znalazła się sugestia, że jednym z efektów restrukturyzacji będzie „szansa na większą stabilność pracy”. Dziś już natomiast mówi się o „optymalizacji” zatrudnienia. – *Musimy umieć spojrzeć prawdzie w oczy i przyznać, że jednym z punktów planu jest optymalizacja, która będzie związana z jakąś redukcją zatrudnienia – powiedział Tomasz Pasikowski. – Na pewno będzie do tego oferowany program osłonowy, mam tutaj na myśli programy dobrowolnych odejść czy inne rozwiązania.*

Okazuje się więc, że część publicznego wsparcia na „ratunek dla Przewozów Regionalnych” zostanie przeznaczona na odprawy dla pracowników zwalnianych w wyniku ograniczenia działalności spółki.

Karol Trammer

– *My ich dotujemy pod stołem, żeby w ogóle był jakiś ruch lotniczy* – powiedział w lipcu 2013 r. ówczesny minister spraw wewnętrznych Bartłomiej Sienkiewicz do Marka Belki, prezesa Narodowego Banku Polskiego. Te słowa – odnoszące się do tanich linii lotniczych – stanowią fragment jednej z rozmów nagranych w warszawskiej restauracji Sowa & Przyjaciele, a następnie opublikowanych na łamach tygodnika „Wprost”.

Po publikacji nagrań odbyła się konferencja prasowa wówczas urzędującego premiera Donalda Tuska. W czasie tej konferencji próbę wyjaśnienia, co miał na myśli Bartłomiej Sienkiewicz, podjął dziennikarz „Gazety Polskiej Codziennie” Samuel Pereira: – *Kto dotuje pod stołem? Gdzie jest ten stolik?*

Donald Tusk: – *Trzeba pytać autora tych słów. To chyba jest prezes Belka, jeśli dobrze pamiętam.*

Pereira: – *Nie, to minister Sienkiewicz mówi „dotujemy ich pod stołem”. Gdzie jest ten stolik? Kto dotuje?*

Tusk: – *Nie ma żadnego stołu, nie ma żadnych dotacji.*

Pereira: – *Czyli minister Sienkiewicz kłamał?*

Tusk: – *To jest problem, że charakter i styl przeprowadzonej rozmowy pozwalał dżentelmenom używać pewnych brutalnych skrótów, które sprawiają wrażenie dość paskudne, ale w żaden sposób nie są adekwatne do rzeczywistości.*

Kadłub reklamowy

Oficjalnie rzeczywiście „nie ma żadnego stołu, nie ma żadnych dotacji”, ale sposobem na finansowanie tanich przewoźników lotniczych ze środków publicznych są kontrakty promocyjne zlecane przez samorządy.

16 października 2014 r. samorząd województwa kujawsko-pomorskiego – wraz z władzami Bydgoszczy i Torunia – ogłosił wyniki przetargu na „promocję województwa kujawsko-pomorskiego, gminy miasta Bydgoszczy oraz gminy miasta Torunia w liniach lotniczych oraz na międzynarodowych trasach lotniczych”. Jedyną ofertę w przetargu złożyły irlandzkie linie lotnicze Ryanair (we współpracy z Toruńską Agencją Rozwoju Regionalnego).

Nikt inny nie zdobyłby tego kontraktu – do przetargu mógł bowiem stanąć tylko przewoźnik lotniczy, który „zapewnia nie mniej niż pięć destynacji tygodniowo z i do Bydgoszczy”. Warunek ten spełniają jedynie linie Ryanair, które z bydgoskiego portu lotniczego Szwederowo latają do akurat pięciu lotnisk: Birmingham, Dublin, Düsseldorf-Weeze, Glasgow i Londyn-Stansted. Pozostali przewoźnicy latający z Bydgoszczy – Lot i EuroLOT – zapewniają jedną destynację: do Warszawy.

Irlandzki przewoźnik lotniczy zobowiązał się do umieszczenia następujących materiałów promujących region kujawsko-pomorski: reklam na stronie internetowej, napisów na kadłubach dwóch samolotów, tekstów promocyjnych w czasopiśmie pokładowym oraz informacji o regionalnej ofercie turystycznej i inwestycyjnej w e-

Odlatujące miliony

Za każdy start samolotu z regionalnego lotniska samorządy dopłacają tanim liniom lotniczym po kilka tysięcy złotych. Oficjalnie jest to zapłata za to, że przewoźnik lotniczy reklamuje region



● Przetarg na promowanie województwa podkarpackiego wygrały irlandzkie tanie linie lotnicze Ryanair. Zdobyły 100 na 100 punktów i zarobiły 30 mln zł.

mailach rozsyłanych do klientów. Za świadczenie tych usług promocyjnych przez trzy lata – od listopada 2014 r. do października 2017 r. – samorządy zapłacą w sumie prawie 15,4 mln zł (województwo kujawsko-pomorskie wyda 8,1 mln zł, Bydgoszcz – 4,6 mln zł, a Toruń – 2,7 mln zł).

Gdy wartość trzyletniego kontraktu na promocję Kujawsko-Pomorskiego w przestworzach przeliczymy na liczbę operacji lotniczych, okaże się, że samorządy do każdego startu samolotu linii Ryanair z bydgoskiego Szwederowa dopłacają 7 tys. zł.

Reklama w przestworzach

Niecałe dwa tygodnie po rozstrzygnięciu przetargu na podniebną reklamę Kujaw i Pomorza, ogłoszone zostały wyniki kolejnego zamówienia tego typu. Tym razem z Podkarpacia.

28 października 2014 r. reprezentująca samorząd województwa podkarpackiego warszawska kancelaria prawna Pieróg & Partnerzy ogłosiła, że w przetargu na „promocję województwa podkarpackiego za pośrednictwem międzynarodowego przewoźnika lotniczego” zwyciężyły linie Ryanair, których oferta „otrzymała największą liczbę punktów” – dokładnie 100 na 100 punktów. Dodajmy, że również w tym przypadku Ryanair był jedynym podmiotem startującym w przetargu.

Reklamy województwa podkarpackiego Ryanair umieści na swojej stronie internetowej, na zewnątrz i wewnątrz samolotu, w czasopiśmie pokładowym oraz w e-mailach rozsyłanych klientom i

partnerom. Ponadto Ryanair w ramach tego kontraktu zapewni „organizację eventów promocyjnych” oraz „organizację wyjazdów informacyjnych dla dziennikarzy zagranicznych”. Za czteroletnią promocję władze Podkarpacia muszą zapłacić liniom Ryanair 30 mln zł.

Do Oslo czy do Jasła?

Z leżącego pod Rzeszowem portu lotniczego Jasionka samoloty Ryanair latają do sześciu lotnisk: Dublin, East Midlands, Londyn-Luton, Londyn-Stansted, Manchester i Oslo-Rygge – ogółem spod Rzeszowa samoloty irlandzkich linii startują 18 razy tygodniowo.

30-milionowe zlecenie samorządu województwa podkarpackiego dla linii Ryanair na promowanie regionu oznacza, że do każdego startu samolotu tego przewoźnika z portu lotniczego Rzeszów-Jasionka władze Podkarpacia dopłacają 8 tys. zł.

Nieco ponad miesiąc po rozstrzygnięciu wartego 30 mln zł przetargu na „promocję województwa podkarpackiego za pośrednictwem międzynarodowego przewoźnika lotniczego” władze Podkarpacia ogłosiły, iż z początkiem 2015 r. konieczne będzie dokonanie cięć połączeń kolejowych – między innymi na trasach z Rzeszowa przez Strzyżów do Jasła, z Jasła przez Krosno i Sanok do Zagórza, z Przeworska przez Leżajsk i Nisko do Stalowej Woli czy z Jarosławia przez Lubaczów do Horyńca-Zdroju. Powód? „Brak wystarczających środków” na dofinansowanie do kursowania pociągów. Zabrakło 11 mln zł.

Karol Trammer



Operacja „Edyta”

Jak marnuje się tabor kolejowy.
Sprawa pociągów ED74

Stacja Kraków Prokocim Towarowy – wśród liczących po kilkadziesiąt lat rdzewiejących wagonów i lokomotyw niszczej elektryczne zespoły trakcyjne ED74. Składy te, nazywane przez kolejarzy „Edytami”, zostały wyprodukowane w latach 2007-2008 przez bydgoskie zakłady Pesa na zamówienie spółki PKP Przewozy Regionalne. Przewoźnik przy wsparciu funduszy Unii Europejskiej zakupił 14 pociągów ED74 do obsługi linii Warszawa – Łódź, a więc z myślą o połączeniach pospiesznych na średnich dystansach.

Zwyczajnie wstyd

Składy ED74 nie zostały dobrze przyjęte przez podróżujących między Warszawą a Łodzią. Pasażerowie byli niezadowoleni z niewygodnych siedzeń i ich ciasnego rozmieszczenia, a także z małej liczby toalet (dwie na cztery wagony) oraz z braku przedsiónek, co powoduje, że w zimie chłodne powietrze wpada bezpośrednio do przestroni z miejscami siedzącymi.

– *Kolejarze chcieli chyba zmieścić jak najwięcej pasażerów. Nam jako producentowi jest zwyczajnie wstyd, ale zrobiliśmy przecież dokładnie to, co PKP u nas zamówiły* – mówił przed laty „Gazecie

Wyborczej” Tomasz Zaboklicki, prezes Pesy.

W połowie 2008 r. PKP Przewozy Regionalne zainwestowały w poprawę komfortu w tych pociągach – przede wszystkim poprzez rozsuniecie zbyt ciasno rozmieszczonych siedzeń. Poprawki zostały przeprowadzone na koszt spółki PKP Przewozy Regionalne w sytuacji, gdy było już wiadomo, że za kilka miesięcy PKP Przewozy Regionalne będą musiały oddać wszystkie składy ED74 spółce PKP Intercity.

Ta realokacja taboru – do której doszło w grudniu 2008 r. – była elementem szerszych przekształceń na kolei: PKP Przewozy Regionalne opuściły Grupę PKP i stały się własnością 16 samorządów województw, równocześnie cała segment połączeń pospiesznych został przesunięty ze spółki PKP Przewozy Regionalne do PKP Intercity.

Krótką przygoda z „Edytą”

Zespoły ED74, przez pierwsze dwa lata po przesunięciu do PKP Intercity, nadal obsługiwały pociągi kursujące między Warszawą a Łodzią. W czerwcu 2010 r. minęło pięć lat od podpisania umowy na unijne dofinansowanie do zakupu jednostek ED74 – tym samym skończył się okres trwałości projektu, w ramach którego nie

• Pociąg TLK „Kinga” relacji Warszawa Zachodnia - Kraków Płaszów, obsługiwany zespołem trakcyjnym ED74-008, odjeżdża z Pionek Zachodnich. Rozkładowy ruch obsługują zaledwie cztery z 14 pociągów serii ED74.

można modyfikować założeń przedsięwzięcia, na przykład takich jak przypisanie taboru do określonej trasy.

Po upływie okresu trwałości zapadła decyzja o zaprzestaniu obsługi trasy Warszawa – Łódź zespołami ED74, które okazały się zbyt mało pojemne w stosunku do popytu występującego na tej trasie – co, nawiasem mówiąc, kładzie się cieniem na jakości planowania inwestycji taborowych. Tak więc nie minęły trzy lata od inauguracji kursowania zespołów ED74 w relacji Warszawa – Łódź, a na trasę zaczęły wracać klasyczne składy wagonowe.

Tak na początku 2012 r. z krótkiej przygody jednostek ED74 między Warszawą a Łodzią tłumaczyło się ówczesne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej: „Jednostka ED74 może pomieścić około 200 osób na miejscach siedzących, co przy kursowaniu dwóch jednostek daje na pociąg około 400 miejsc siedzących, przy czym nie jest technicznie możliwe kursowanie więcej niż dwóch jednostek ED74 w jednym pociągu. Frekwencja w niektórych pociągach kursujących w relacji Warszawa – Łódź znacznie przekracza wyżej wymienione wartości, w związku z tym w celu zapewnienia odpowiedniej podaży miejsc kursują składy zestawione z 9-12 wagonów – 660-900 miejsc” (fragment odpowiedzi na interpelację łódzkiego posła Sojuszu Lewicy Demokratycznej Dariusza Jońskiego).

Brak koncepcji

W grudniu 2010 r. – w ślad za decyzją o zaprzestaniu obsługi linii łączącej Warszawę z Łodzią zespołami ED74 – wszystkie jednostki tej serii zostały przeniesione z Zakładu Centralnego PKP Intercity do Zakładu Południowego PKP Intercity i tam przypisane do lokomotywowni Kraków Prokocim.

Po zdjęciu „Edyt” z linii Warszawa – Łódź szybko w PKP Intercity ujawnił się problem braku koncepcji na efektywne wykorzystanie tych przejętych od spółki PKP Przewozy



• Jeszcze przed przekazaniem składów ED74 do PKP Intercity. Rok 2007, zespół trakcyjny ED74-001 jako pociąg pospieszny spółki PKP Przewozy Regionalne z Warszawy Wschodniej do Łodzi Fabrycznej.

► Regionalne elektrycznych zespołów trakcyjnych – jednostki ED74 zaczęły być użytkowane w sposób przypadkowy.

„Edyty” zaczęły być przerzucane między przeróżnymi trasami. W minionych latach zdarzało się, że raz były kierowane do obsługi relacji Kutno – Warszawa z niespełna półtoragodzinnym czasem jazdy, a raz do obsługi kilkusetkilometrowych tras wiodących przez całą Polskę, jak na przykład relacja Białystok – Kraków, która liczy prawie 500 km. A przypomnijmy, że już pasażerowie podróżujący składami ED74 na średnim dystansie między Warszawą a Łodzią narzekali na dość niski komfort podróży, odpowiadający bardziej składom regionalnym niż pociągom dalekobieżnym.

Co więcej, zespołom ED74 zaczęły być przydzielane trasy znacznie oddalone od krakowskiej lokomotywni. W efekcie poszczególne składy wykonują kilkudniowe *tournée* po Polsce – bez meldowania się w tym czasie w macierzystym punkcie utrzymania.

Ponadto z roku na rok zmniejszała się liczba zespołów ED74 kierowanych do regularnego ruchu. W 2013 r. doszło do tego, że spośród 14 jednostek ED74 tylko cztery wozily pasażerów. Reszta składów była odstawiona w oczekiwaniu na naprawy.

Być jak Pendolino

Szansą na poprawę sytuacji wydawało się rozstrzygnięcie jesienią 2013 r. przetargu na wykonanie napraw rewizyjnych pięciu jednostek ED74. Pierwszy z pięciu składów – ED74-010 – wyjechał z naprawy na początku marca 2014 r. Przy okazji napraw zespoły otrzymały nowe malowanie – bordowo-czarne barwy Przewozów Regionalnych zostały zastąpione szarościami i granatami, przypominającymi kolory sprowadzanych wówczas do Polski pociągów ED250 *Pendolino*.

W międzyczasie, w lutym 2014 r. spółka PKP Intercity ogłosiła przetarg na wykonanie napraw rewizyjnych kolejnych ośmiu zespołów trakcyjnych ED74. Jednakże na początku maja 2014 r. przewoźnik wycofał się z postępowania przetargowego z powodu przekroczenia budżetu. Spółka na naprawę ośmiu składów przeznaczyła 17,2 mln zł, tymczasem jedyna złożona oferta – bydgoskich zakładów Pesa – opiewała na 18,3 mln zł.

W połowie czerwca 2014 r. spółka PKP Intercity dokonała drugiego podejścia do naprawy rewizyjnej ośmiu jednostek ED74, ogłaszając kolejny przetarg. Jego rozstrzygnięcie nastąpiło na początku sierpnia 2014 r. – znowu wpłynęła tylko jedna oferta, ponownie od firmy Pesa.

Szczęśliwie tym razem nie pojawił się problem przekroczenia budżetu. Mimo to spółka PKP Intercity przez około dwa miesiące nie zdecydowała się na podpisanie umowy z Pesą. Umowa nie została zawarta przez 60 dni okresu, w którym wykonawca musi być gotowy do zawarcia umowy i niezwłocznego przystąpienia do realizacji zlecenia – czyli terminu związania ofertą. Tuż przed upływem tego terminu spółka PKP Intercity zwróciła się do Pesy z wnioskiem o



● Większość z wyprodukowanych w latach 2007-2008 zespołów trakcyjnych ED74 niszczeje na stacji Kraków Prokocim Towarowy.

jego przesunięcie o 14 dni – do 21 października 2014 r. Bydgoskie zakłady wyraziły zgodę. W tym wydłużonym okresie spółka PKP Intercity wcale jednak nie przedstawiła Pesie umowy do podpisania.

22 października 2014 r. – a więc dzień po upływie wydluzonego terminu związania ofertą – Pesa poinformowała spółkę PKP Intercity, że nie jest w stanie dłużej czekać. Dla wykonawcy związanie ofertą oznacza bowiem, że musi mieć zarezerwowane zasoby niezbędne do realizacji danego zadania: materiały, urządzenia, miejsce w hali napraw, pracowników. Przedłużający się termin związania ofertą może więc blokować możliwość przyjmowania innych zleceń.

Po tym jak Pesa oznajmiła, że okres związania ofertą nie może być dalej przedłużany, Biuro Zakupów Centralnych PKP Intercity poinformowało, że trwające od pięciu miesięcy postępowanie przetargowe na naprawę ośmiu składów ED74 zostało w tej sytuacji unieważnione.

Naprawa, której nie ma

– *Na dziś część składów ED74 jest użytkowana przy realizacji rozkładu jazdy, część znajduje się w naprawie okresowej lub bieżącej* – Beata Czemerajda z centrali PKP Intercity próbuje w pozytywnym świetle opisywać obecną sytuację. Prawda jest jednak taka, że większość składów wcale nie znajduje się w naprawach, lecz od miesięcy niszczeje pod gołym niebem w oczekiwaniu na ich wykonanie po wreszcie skutecznym przeprowadzeniu przetargu.

Z kolei „użytkowanie przy realizacji rozkładu jazdy” w rzeczywistości wygląda niezwykle mizernie. Mianowicie w aktualnym rozkładzie jazdy 2014/2015

składy ED74 obsługują zaledwie kilka pociągów: „Kinga” (Kraków – Warszawa – Kraków), „Podlasie” (Warszawa – Terespol), „Kujawiak” (Terespol – Piła i Piła – Warszawa) oraz „Oleńka” (Warszawa – Częstochowa – Warszawa; dodatkowo w soboty Częstochowa – Kraków, a w niedziele Kraków – Częstochowa). Jak wynika z powyższego planu obiegów, wciąż ma miejsce sytuacja, że w ruchu znajdują się jedynie cztery zespoły ED74, podczas gdy większość składów tego typu od miesięcy stoi bezużytecznie.

W sytuacji, gdy większość składów ED74 – mogących osiągać prędkość 160 km/h – nie kursuje, spółka PKP Intercity jednocześnie wynajmuje od niemieckiego przewoźnika DB Schenker lokomotywy Vectron, by zapewnić obsługę pociągów wytrasowanych na prędkość 160 km/h.

W świecie kolejowym przewijają się opinie, że lepszym scenariuszem byłoby pozostawienie zespołów ED74 w spółce Przewozy Regionalne, w której dziś składy te mogłyby być wykorzystywane do obsługi przyspieszonych połączeń regionalnych lub połączeń InterRegio na liniach, na których możliwe jest osiągnięcie prędkości 160 km/h. Tym bardziej, że przedstawiciele PKP Intercity właściwie przyznają, że wciąż nie mają pomysłu na wykorzystanie tych składów, których standard nie odpowiada obsłudze połączeń dalekobieżnych.

– *Pracujemy nad miejscem jednostek w naszych planach i strategii taborowej* – mówi Beata Czemerajda z PKP Intercity. Słowa te padają po ponad sześciu latach od przejęcia elektrycznych zespołów trakcyjnych ED74 przez spółkę PKP Intercity.

Karol Trammer

PRZESIADKI

WSIAŚĆ DO POCIĄGU BYLE JAKIEGO

- kolejne piosenki

Wydrukowano ogłoszenie
Że sprzedaje ktoś lokomotywę
Kupię sobie ją
Kupię sobie ją
Dzisiaj benzyna w takiej cenie
Że samochód nie na moją kieszeń
W lokomotywę wodę wleję
I taka jazda taniej mnie wyniesie
Będę zbierał chrust

Perfect, „Lokomotywa z ogłoszenia”
słowa: Bogdan Olewicz, album: „Perfect”, 1981

POD DOBRĄ PRASĄ

- pisownia oryginalna

„O postępie, jaki poczyniony został w ostatnich miesiącach, można było przekonać się m.in. dzięki projekcji filmów i prezentacji przygotowanych przez poszczególne spółki. Do kwestii dynamicznego rozwoju i innowacji odwoływali się w swoich wystąpieniach sami prezesi reprezentowanych na gali spółek”.

Źródło:
miesięcznik „Infrator”

Wydawca: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

WYCIEZKI OSOBISTE

- pisze Przechodzień

Daleko do kolei

Od lat trwa w Puszczy Kampinoskiej wysiedlanie wsi, by na ich miejscu zapanowała dzicz. W niektórych wsiach pozostał już tylko jeden dom. Mieszkańcy zapewne nie czują się bezpiecznie, bowiem trzymają ogromne sfory półdzikich psów, które się snują wokół domostwa. Już kilka razy atakowały mojego przyjaciela, którego pasją jest zwiedzanie resztek wsi. Cofając się i wymachując kijem, czy też strzelając gazem pieprzowym, jak dotąd zdołał się ocalić. – Jeżeli – mówi – poszarpią mi tętnice w nogach, to się wykrwawię, bo do kolei jest daleko, 14 kilometrów. Więc w związku z tym, przyjaciel zabiera teraz igłę i nici w ostępy Puszczy, by w razie czego pozszywać się samemu.

WIDOCZNI



POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

- wybór: Olga i Marcin Rudziński

„Mnie najbardziej fascynowały biegnące w stronę Otwocka szyny. Kiedy stawałem na peronie i patrzyłem w dal, w kierunku nieznanymi mi miejscowości, widziałem wyraźnie, mógłbym na to przysiąc, że szyny się zwężają, żeby gdzieś tam w oddali zetknąć się ze sobą. A przecież pociągi jechały w tamtym kierunku i nawet o pewnej stałej godzinie mknął jak huragan kurier Warszawa – Lwów – Bukareszt, za którym unosił się kurz i pędziły skrawki papieru. Jak im się udawało? Zwierzyłem się z moich wątpliwości koledze z willi Rynga i obaj postanowiliśmy przekonać się, co się tam dalej dzieje z szynami. Uszliśmy torem kawałek drogi, ale one wciąż się nie zwężały”.

Józef Hen*, „Nowolipie”

* właśc. Józef Henryk Cukier, pisarz, dramaturg, scenarzysta, publicysta żydowskiego pochodzenia

OD BAŁTYKU PO TATRY

- kolejowa księga imion

„Calisia”

Łódź Kaliska – Wrocław Główny

Pociąg „Calisia”, jadąc z Łodzi do Wrocławia, na minutę przystaje w Kaliszu, o którym Jan Długosz w XV wieku pisał w swoich kronikach: „Calisia – Poloniae civitatum vetustissima” (Kalisz – najstarsze miasto Polski). W 2011 r. – z okazji 1850. rocznicy lokacji Kalisza – odbył się koncert muzyków jazzowych Randy’ego Breckera i Włodzimierza Pawlika z orkiestrą symfoniczną Filharmonii Kaliskiej. Będąca owocem koncertu płyta „Night in Calisia” zdobyła nagrodę Grammy. Muzykom nazwa „Calisia” może także kojarzyć się z fortepianami i pianinami, które pod tą marką przez lata produkowane były w Kaliszu.

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

Ukazuje się od 2002 roku

KONTAKT: Karol Trammer, ul. Raszyńska 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.

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 otrzymywania „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.