

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

18:05

IR 17121

Poznań Główny

MARTA

odjedzie / leaving / отправление

przez/via/4-3 Kutno, Kłodawa, Koło,
Słupca, Mrzeżnia, Swarzędz, Poznań

Koniec InterRegio



Reklamy mają zniknąć z okien wagonów. Ale kiedy?



ZARZĄDZANIE „Zgodnie z uwagami naszych podróżnych, będziemy sukcesywnie zdejmować reklamy z szyb” – poinformowała pod koniec lipca 2015 r. spółka PKP Intercity na portalu Twitter. Chodzi o reklamy firmy telekomunikacyjnej T-Mobile, którymi oklejone zostały całe wagony wraz z oknami, na których umieszczono folię ograniczającą widoczność – szczególnie po zmroku, w pochmurne dni oraz w czasie deszczu.

Umieszczenie reklam to wynik zawartej w styczniu 2014 r. umowy, na podstawie której T-Mobile zapewnia w części pociągów spółki PKP Intercity bezprzewodowy dostęp do internetu, a w zamian przewoźnik bezpłatnie udostępnia operatorowi telekomunikacyjnemu powierzchnie reklamowe na wagonach oraz w ich wnętrzu.

Spółka PKP Intercity swoją deklaracją z końca lipca zmieniła sposób reagowania na krytykę reklam na szybach wagonów. Gdy bowiem wcześniej pasażerowie wielokrotnie skarżyli się na ograniczanie widoku z okna, przedstawiciele przewoźnika zwykle zbywali ich tłumaczeniami w takim oto stylu: „Reklamy na pociągach są wynikiem naszej współpracy z T-Mobile. Dziękujemy za uwagi”.

Tak się składa, że ta zmiana podejścia uprzedziła zapowiadaną wcześniej akcją stowarzyszenia „Miasto Moje, a w Nim”, które walczy z natłokiem reklam w przestrzeni publicznej. Jesienią stowarzyszenie planowało wziąć na celownik właśnie reklamy ograniczające widok z okien pociągów.

– *Przygotowaliśmy akcję, która miała ruszyć na przełomie września i października – mówi Piotr Manowiecki ze stowarzyszenia „Miasto Moje, a w Nim”. – Zamierzaliśmy z jednej strony wysłać oficjalne pisma do przewoźnika oraz ministerstwa infrastruktury, a jednocześnie zainteresować tym tematem media. Jeżeli ta ścieżka nie pomogłaby, użylibyśmy memów internetowych, wyśmiewających ten sposób reklamy. O przygotowywanej przez nas kampanii informowaliśmy dwukrotnie na portalu Facebook.*

W połowie sierpnia 2015 r. – a więc dwa tygodnie po publicznej deklaracji PKP Intercity o wycofaniu się z eksponowania reklam na oknach – zapytaliśmy w spółce o to, do kiedy potrwa proces usuwania folii reklamowych z szyb wagonów. – *Termin nie został jeszcze ustalony – przyznała Marta Ziemska z centrali PKP Intercity, dodając, iż trwają ustalenia z T-Mobile: – Rozmawiamy z operatorem o możliwości wprowadzenia zmian w oklejeniu.*

Krytyczny wobec oklejania szyb reklamami jest Urząd Transportu Kolejowego, wskazując, że praktyka ta obniża standard podróży. Urząd powołuje się ponadto na stanowisko Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej, w którym zaznaczono, że oklejanie szyb wagonów reklamami może przeszkadzać w prowadzeniu ewentualnej akcji ratunkowej – folia ogranicza bowiem możliwość wglądu do wnętrza wagonów oraz utrudnia wybitcie szyby w celu ewakuacji. ●

Najszybszy polski pociąg

TABOR Podczas testów przeprowadzonych w nocy z 28 na 29 sierpnia 2015 r. pociąg serii 45WE Impuls osiągnął prędkość 226 km/h. Tym samym został osiągnięty rekord prędkości taboru kolejowego zaprojektowanego i wyprodukowanego w Polsce. Elektryczne zespoły trakcyjne Impuls powstają w zakładach Newag w Nowym Sączu.

W testach prowadzonych na Centralnej Magistrali Kolejowej, na odcinku Psary – Góra Włodowska, brał udział zespół Impuls należący do Kolei Mazowieckich, wyprodukowany w 2015 r. Jest to jeden z 12 pięcioczłonowych składów Impuls zamówionych przez Koleje Mazowieckie do obsługi połączeń na trasie Warszawa – Pruszków – Grodzisk Mazowiecki – Żyrardów – Skierniewice. Podczas prób prędkościowych skład prowadzony był przez maszynistów Kolei Mazowieckich.



Jazdy doświadczalne miały na celu sprawdzenie pracy wózków, układu napędowego, układu hamulcowego i odbieraków prądu w warunkach powyżej obecnie przyjętej maksymalnej prędkości eksploatacyjnej składów Impuls, wynoszącej 160 km/h.

– *Rodzina pojazdów typu Impuls reprezentuje grupę pojazdów przeznaczonych do ruchu regionalnego oraz międzyregionalnego i stanowi bazę konstrukcyjną do zaprojektowania pojazdów wyższych prędkości – wyjaśnia Mariusz Bernaś, kierownik działu badań i rozwoju nowosądeckich zakładów Newag.*

Pociągi Impuls eksploatowane są przez pięciu polskich przewoźników: Koleje Mazowieckie, Szybka Kolej Miejską w Warszawie, Przewozy Regionalne, Koleje Dolnośląskie oraz Koleje Śląskie. Składy produkowane są od 2012 r. w wersjach liczących od dwóch do sześciu członów.

Generalny rekord prędkości na polskiej sieci kolejowej należy do pociągu ED250, wyprodukowanego w fabryce concernu Alstom w Savigliano we Włoszech. Skład ten w ramach jazd próbnych przeprowadzanych w listopadzie 2013 r. na odcinku Góra Włodowska – Psary osiągnął prędkość 293 km/h. ●

Lato wykolejeń

BEZPIECZEŃSTWO Tegoroczne lato na polskiej sieci kolejowej upłynęło pod znakiem wykolejeń pociągów. W nocy z 24 na 25 czerwca 2015 r. wykoleił się skład towarowy w pobliżu stacji Zagnańsk na odcinku Kielce – Skarżysko-Kamienna. Kolejny pociąg towarowy wykoleił się 5 lipca 2015 r. na stacji Wykno położonej między Kuluszkami a Tomaszowem Mazowieckim.

Również 5 lipca 2015 r. między Warką a Grabowem nad Pilicą z szyn wypadł pociąg Kolei Mazowieckich, co spowodowało kilkunastogodzinną przerwę w przejeździe trasy Warszawa – Radom. Zaledwie trzy dni później doszło do kolejnego zdarzenia na tej trasie: wieczorem 8 lipca 2015 r. wykoleiła się lokomotywa Kolei Mazowieckich na stacji Warka. Ponownie wywołało to utrudnienia dla podróżnych, którzy przewożeni byli autobusami zastępczymi lub ich pociągi kierowane były okrężnymi trasami objazdowymi.

14 lipca 2015 r. wykoleił się pociąg towarowy między stacjami Elbląg i Elbląg Zdrój. Tydzień później, 22 lipca 2015 r., w pobliżu stacji Poznań Starołęka wypadł z torów pociąg spółki Przewozy Regionalne jadącego z Poznania do Ostrowa Wielkopolskiego.

2 sierpnia 2015 r. koło Warnowa na linii Szczecin – Świnoujście z szyn wypadł pociąg towarowy. W wyniku tego zdarzenia linia kolejowa była nieprzejezdna aż cztery dni – usuwanie trzynastu wagonów-cystern i naprawa uszkodzonego toru trwały do 6 sierpnia. W efekcie przez kilka dni wakacji żadne pociągi nie docierały do kurortów Międzyzdroje i Świnoujście. Pasażerowie skarżyli się, że zastępcza komunikacja autobusowa nie była dostosowana do warunków wakacyjnego szczytu przewozów.

Do kolejnego wykolejenia doszło 5 sierpnia 2015 r. w pobliżu stacji Ołtoczyn na odcinku Toruń – Aleksandrów Kujawski. Z szyn wypadł tu pociąg towarowy. ●

Miliony wyciekające przez otwarte bramki na autostradzie A1



POLITYKA TRANSPORTOWA Podobnie jak w 2014 r., również w tym roku podróżujący samochodami na wakacje nad morzem otrzymali od rządu upominek w postaci wstrzymania poboru myta na płatnym odcinku autostrady A1 między Toruniem a Trójmiastem. Bez opłaty można było podróżować w piątki w godz. 16.30-22.30 oraz w soboty i niedziele w godz. 7.00-22.30. Na openplanie otwarcia bramek na autostradzie A1 w wakacyjne weekendy rząd przeznaczył w tym roku 50 mln zł z rezerwy budżetowej.

Za te pieniądze możnaby tymczasem sfinansować wyprowadzenie ruchu tranzytowego z jednej z miejscowości, której mieszkańcy borykają się z problemem samochodów i ciężarówek przejeżdżających tuż pod oknami domów. Kwota wynosząca około 50 mln zł to bowiem koszt realizacji jednego mniejszego projektu obwodnicowego na drodze krajowej. Dla przykładu trwająca obecnie budowa 1,5-kilometrowej obwodnicy, dzięki której droga krajowa 15 ominie centrum Brodnicy, kosztować będzie 47,9 mln zł. Z kolei koszt budowy planowanej dwukilometrowej obwodnicy Zatora na drodze krajowej 28 przewiduje się na 46 mln zł.

– W Polsce jest wiele przypadków, że droga krajowa przechodzi przez środek miejscowości – nawet przez rynki, jak ma to miejsce w Koronowie czy w Miłosławiu – mówi dr Michał Beim, ekspert ds. transportu z Instytutu Sobieskiego. – W wielu przypadkach brakuje kilkudziesięciu milionów złotych, by zbudować obwodnicę, która trwale i diametralnie poprawiłaby bezpieczeństwo, jakość życia mieszkańców oraz wygodę kierowców.

O wyprowadzenie ruchu tranzytowego ze swojej miejscowości od wielu lat walczą mieszkańcy leżącej na Opolszczyźnie Myśliń, która przecięta jest drogą krajową 46. Koszt budowy obwodnicy o długości 3,1 km szacowany jest na 47,6 mln zł. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad już kilkakrotnie odkładała realizację tej inwestycji z powodu braku funduszy. – Widok tirów całą dobę przeciskających się wąskimi ulicami polskich miasteczek powinien bardziej poruszać wyobraźnię decydentów niż pojawiający się parę razy do roku korek na autostradzie – podkreśla Beim. ●

W gąszczu terminów

ZARZĄDZANIE RUCHEM Wracamy do problemu nieustannie zmieniających się terminów kursowania pociągów, opisanego w poprzednim numerze w artykule „Huśtawka rozkładu jazdy”. Poniższe zdjęcie przedstawia planszę z opisem, w jakie dni kursują poszczególne pociągi przejeżdżające przez stację Warszawa Zachodnia. Na planszy widnieje ogółem 298 różnych terminów kursowania. ●

Kursowanie w dniach tygodnia		Kursowanie w dniach tygodnia	
1001 kursuje 4 VII, 25 VII, 22 VIII, 15 IX, 10 X, 11 XI, 18 XII, 15 I, 22 II, 11 III, 18 IV, 5 V, 12 VI, 19 VII, 26 VIII, 23 IX, 30 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6 IV, 13 V, 20 VI, 27 VII, 24 VIII, 21 IX, 18 X, 15 XI, 12 XII, 9 I, 6 II, 13 III, 20 IV, 27 V, 24 VI, 21 VII, 18 VIII, 15 IX, 12 X, 9 XI, 6 XII, 13 I, 20 II, 27 III, 24 IV, 21 V, 18 VI, 15 VII, 12 VIII, 9 IX, 6 X, 13 XI, 20 XII, 27 I, 24 II, 21 III, 18 IV, 15 V, 12 VI, 9 VII, 6 VIII, 13 IX, 20 X, 27 XI, 24 XII, 21 I, 18 II, 15 III, 12 IV, 9 V, 6 VI, 13 VII, 20 VIII, 27 IX, 24 X, 21 XI, 18 XII, 15 I, 12 II, 9 III, 6			

• Koniec sierpnia 2015 r., ostatnie dni kursowania pociągów InterRegio.



Optymalizacja, czyli likwidacja

Decyzje o likwidacji połączeń InterRegio podejmowane były w dużym pośpiechu

– *Przyglądamy się ich ekonomice* – tak na początku kwietnia 2015 r. powiedział o połączeniach InterRegio Tomasz Pasikowski, prezes spółki Przewozy Regionalne. Jego słowa – wypowiedziane sześć lat po wyruszeniu pierwszego pociągu InterRegio – świadczyły o tym, że w spółce oraz w jej otoczeniu zwyciężają zwolennicy ostatecznego wycofania się samorządowego przewoźnika z uruchamiania komercyjnych połączeń dalekobieżnych.

Dwa miesiące później, w połowie czerwca 2015 r., zlikwidowano pociągi InterRegio „Bolko” relacji Lublin – Radom – Kielce – Katowice – Opole – Wrocław oraz „Piast” relacji Warszawa – Katowice – Opole – Wrocław.

Pośpieszna likwidacja

Gdy z torów zniknęły pociągi InterRegio „Bolko” i „Piast”, w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe prowadzone były właśnie prace nad konstrukcją rozkładu jazdy 2015/2016, wchodzącego w życie 13 grudnia 2015 r. Jak nieoficjalnie dowiedział się dwumiesięcznik „Z Biegłem Szyn”, trasy dla pociągów InterRegio jeszcze w połowie czerwca 2015 r. figurowały wśród zamówień spółki Przewozy Regionalne na rozkład 2015/2016. Zamówione były między innymi też trasy dla pociągów InterRegio „Bolko” i „Piast”. To pokazuje pośpiech, w jakim decydowano o przyszłości połączeń InterRegio.

Nieco ponad miesiąc później było już jasne, w jakim kierunku poszły decyzje. Pod koniec lipca 2015 r. spółka Przewozy Regionalne poinformowała bowiem, że na przełomie sierpnia i września zlikwiduje wszystkie komercyjne pociągi dalekobieżne. Wycofanie się z tego segmentu zostało przedstawione jako jeden z elementów prowadzonej restrukturyzacji przewoźnika, co w informacji prasowej opisano rażąco nowomową: „Restrukturyzacja oznacza szeroko pojętą optymalizację”.

TLK zamiast InterRegio

Decyzja o „optymalizacji”, czyli mówiąc po polsku: likwidacji połączeń InterRegio, stanowiła zapowiedź pogorszenia oferty kolei. Zwłaszcza w przypadku tych ciągów, na których składy InterRegio do końca sierpnia 2015 r. istotnie uzupełniały ofertę PKP Intercity. Przykładowo połowa połączeń w relacji Poznań – Toruń – Olsztyn realizowana była pod banderą InterRegio. Na siedem całorocznych pociągów kursujących między Warszawą a Szczecinem, dwa to były składy InterRegio. Na trasie Warszawa – Poznań pociągi kategorii InterRegio każdego dnia wzbogacały kolejowy rozkład jazdy o trzy dodatkowe połączenia. Jedyne bezpośrednie połączenie Bielska-Białej oraz Rybnickiego Okręgu Węglowego z Wrocławiem zapewniane było przez pociąg InterRegio.

Likwidacje tych połączeń nie przeszłyby niezauważone – tym bardziej w momencie powakacyjnego nasilenia się regularnych podróży, a także w gorącym okresie przedwyborczym.

W tej sytuacji w obliczu konieczności szybkiego zastąpienia znikających połączeń stanęła spółka PKP Intercity. O tym, że część likwidowanych połączeń InterRegio zostanie zastąpiona pociągami TLK, spółka PKP Intercity poinformowała dopiero 26 sierpnia 2015 r., a więc zaledwie kilka dni przed wycofaniem połączeń InterRegio.

Pociągi-widmo

Ostatecznie składami TLK zastąpione zostały jedynie trzy zlikwidowane połączenia InterRegio: „Mewa” z Warszawy do Szczecina, „Drwęca” z Poznania do Olsztyna oraz „Szyndzielnia” z Bielska-Białej do Wrocławia. Zastępujące InterRegio pociągi TLK – ponieważ wprowadzane były na wariackich papierach – początkowo funkcjonowały jako pociągi-widmo: choć rozpoczęły kursowanie, to nie występowały ani w internetowej wyszukiwarce połączeń,

ani w tabelach z rozkładami jazdy dostępnych na stronie internetowej PKP Intercity.

Skutki trasowania pociągów na ostatnią chwilę najbardziej widoczne są w przypadku pociągu TLK „Mamry” z Olsztyna do Poznania, zastępującego pociąg InterRegio „Drwęca”. Na okres od 1 września do 17 października pociąg ten otrzymał aż osiem różnych wariantów godzin kursowania. Co więcej, w wariantcie obowiązującym przez większość tego półtoramiesięcznego okresu pociąg na postoje na trzech kolejnych stacjach mitręży ponad 40 min. – 8 min. w Inowrocławiu, 25 min. w Mogilnie oraz 10 min. w Gnieźnie.

Skazani na ekspres

Jako że większość likwidowanych składów InterRegio nie została zastąpiona pociągami TLK, to na części tras podróźni odczuli nagle zmniejszenie liczby połączeń – przykładowo liczba połączeń między Olsztynem a Poznaniem spadła z czterech do trzech, z kolei między Warszawą a Poznaniem kursują o dwa pociągi mniej.

Nawet gdy w miejsce wycofanych składów dalekobieżnych spółki Przewozy Regionalne uruchomiono pociągi TLK, to nie otrzymały one postojów we wszystkich miejscowościach dotychczas obsługiwanych przez InterRegio. W efekcie mieszkańcy małych i średnich miast, takich jak Gogolin, Janikowo, Pobiedziska, Swarzędz czy Trzemeszno, utracili dostęp do połączeń dalekobieżnych.

Wraz z likwidacją InterRegio znowu dał o sobie znać proceder skazywania pasażerów na najdroższe połączenia: z Poznania w kierunku Warszawy przez całe popołudnie nie wyrusza żaden pociąg kategorii niższej niż ExpressInterCity – powstała luka między tańszymi pociągami ciągnąca się od godz. 14.43 do godz. 19.35. Do końca sierpnia o godz. 17.22 odjeżdżał pociąg InterRegio.

Karol Trammer

Wojna sześćioletnia

Jak Grupa PKP zwalczała tanie połączenia InterRegio

Początek czerwca 2009 r., na dworzec Warszawa Centralna wjeżdża podmiejski skład elektryczny serii ED72. Tłum pasażerów szturmując pociąg. Szybko zaczyna brakować miejsc siedzących – część osób staje w przejściach między siedzeniami, część siada na podłodze w przedśionkach. Słychać beczenie sygnału zamykania drzwi. Za chwilę ten podmiejski skład pomknie Centralną Magistralą Kolejową do Krakowa. Pokonanie całej trasy zajmie mu 3 godz. 18 min., czyli o 23 min. dłużej niż ekspresowi spółki PKP Intercity.

Wówczas za bilet na pociąg ekspresowy trzeba było zapłacić 97 zł. Podróż składem ED72 – kursującym pod marką InterRegio – kosztowała tymczasem 38,50 zł.

Wojenka podjazdowa

Uruchamiane przez należącą do samorządów wojewódzkich spółkę Przewozy Regionalne pociągi InterRegio na kolejnych trasach zdobywały dużą popularność zazwyczaj w ciągu zaledwie kilku dni po uruchomieniu. Przedstawiciele Grupy PKP nie byli w stanie tego znieść.

Połączeniom InterRegio natychmiast została wypowiedziana wojna. Początkowo była to wojna na słowa. W 2009 r. ówczesny rzecznik prasowy PKP Intercity Paweł Ney nie krył emocji: – *To po prostu zwykłe pociągi podmiejskie, puszczane wbrew założeniom konstrukcyjnym na dalekie trasy. Teraz tylko czekać aż relacje międzynarodowe zaczną obsługiwać tramwaje, autobusy miejskie zaczną jeździć za granicę, a przewoźnicy towarowi zaproponują tani transport węglarkami na wakacje.*

W połowie 2009 r. ówczesny prezes PKP S.A. Andrzej Wach rozwój sieci połączeń InterRegio nazwał kanibalizmem na rynku kolejowym. Wkrótce potem spółka PKP Intercity opublikowała informację prasową,

w której wejście spółki Przewozy Regionalne w segment połączeń dalekobieżnych określono „snem gęsi o byciu ląbędziem”.

Cała sytuacja wywołała jednak w Grupie PKP także odruchy walki konkurencyjnej. W odpowiedzi na niskie ceny biletów InterRegio spółka PKP Intercity zaoferowała ograniczone pule tanich biletów – w przypadku pociągów kursujących w godzinach zbliżonych do kursów InterRegio ceny biletów zaczynały się już od 19 zł. Zmuszony do walki rynkowej państwowy przewoźnik nie czuł się jednak zbyt pewnie – Paweł Ney stwierdził, że to „wojenka podjazdowa, która w dłuższej perspektywie na pewno zaszkodzi kolei”.

Tych pociągów nie lubi minister

W ramach wojenki w okienkach informacyjnych obsługiwanych przez PKP Intercity – choć teoretycznie powinny być w nich udzielane informacje o połączeniach wszystkich przewoźników – nie informowano o pociągach InterRegio. Sprawę ujawniły w połowie 2009 r. „Wydarzenia” telewizji Polsat.

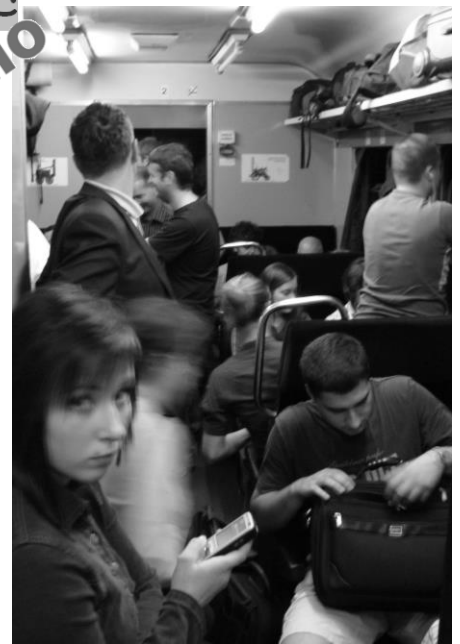
Walkę Grupy PKP z pociągami InterRegio otwarcie wsparł Juliusz Engelhardt, w latach 2008-2010 pełniący funkcję wiceministra infrastruktury odpowiedzialnego za kolej. W sierpniu 2009 r. skierował on pismo do wszystkich marszałków województw: „Z niepokojem obserwuję uruchamianie przez spółkę Przewozy Regionalne dużej liczby połączeń typu InterRegio” – pisał Engelhardt. – „Uruchomienie przez spółkę Przewozy Regionalne połączeń typu InterRegio spowodowało pogorszenie warunków ekonomicznych przewozów dokonywanych przez spółkę PKP Intercity”.

W październiku 2009 r. spółka PKP Intercity, kierując skargę do Urzędu Transportu Kolejowego, oficjalnie nazwała pociągi InterRegio nieuczciwą konkurencją.

Zamach na InterRegio

Do najostrzejszej batalii Grupy PKP przeciw InterRegio doszło na początku maja 2010 r. Wówczas spółka PKP Polskie Linie Kolejowe – mając na względzie zależności Przewozów Regionalnych we wnoszeniu opłat za korzystanie z torów – zażądała od przewoźnika wycofania 13% realizowanych połączeń. Przewozy Regionalne przedstawiły listę pociągów Regio do wstrzymania. Spółka PKP PLK jej jednak nie zaakceptowała i przygotowała własne zestawienie składające się w całości z pociągów InterRegio.

– *Nie będziemy mieli z czego uregulować długu wobec PKP PLK, jeżeli będą wstrzymane pociągi InterRegio, bo to właśnie*



• Czerwiec 2009 r., pierwsze dni pociągów InterRegio łączących Warszawę z Krakowem. Niska cena, niski standard, wysoka frekwencja. Przedstawiciele Grupy PKP nie byli w stanie tego znieść.

one są najbardziej dochodowe – alarmowała Małgorzata Kuczevska-Laska z zarządu Przewozów Regionalnych.

4 maja 2010 r. przygotowane do jazdy pociągi InterRegio nie zostały wpuszczone na trasy. Kursowanie połączeń InterRegio zostało przywrócone dopiero z początkiem czerwca 2010 r., po ustaleniu harmonogramu spłaty zadłużenia. Dodajmy, że – mimo tej miesięcznej luki w kursowaniu – 2010 r. był najlepszym w historii InterRegio. Ze składów tej kategorii skorzystało wówczas 18,2 mln pasażerów, co oznaczało zwycięstwo przez spółkę Przewozy Regionalne 33% rynku kolejowych połączeń dalekobieżnych. Ten wynik oznaczał, że zawieszenie broni między Grupą PKP a Przewozami Regionalnymi nie potrwa zbyt długo.

I rzeczywiście, już pod koniec 2010 r. Urząd Transportu Kolejowego i PKP PLK zarządziły proces uzgodnień oferty przez konkurującą spółkę PKP Intercity i Przewozy Regionalne. Te „wzajemne uzgodnienia” w praktyce skończyły się wykreśleniem licznych pociągów InterRegio z rozkładu jazdy – tuż przed jego wejściem w życie.

Kolejny precyzyjny atak nastąpił w połowie grudnia 2013 r., gdy w życie wszedł wprowadzony przez PKP PLK zapis zakazujący wjazdu na Centralną Magistralę Kolejową składów jeżdżących z prędkością mniejszą niż 120 km/h. Był to cios wymierzony w połączenia InterRegio w relacji Warszawa – Kraków obsługiwane zespołami ED72 osiągającymi prędkości 110 km/h. Tak na spółce Przewozy Regionalne wymuszono skierowanie na tę trasę wagonów prowadzonych wynajętymi lokomotywami. Wpłynęło to na utratę rentowności w jednej z kluczowych relacji. I w efekcie po roku – w grudniu 2014 r. – spółka Przewozy Regionalne całkowicie wycofała się z obsługi połączenia z Warszawy do Krakowa.

Karol Trammer



• Maj 2010 r., pasażerowie protestują przeciwko decyzji spółki PKP Polskie Linie Kolejowe nakazującej wstrzymanie kursowania pociągów InterRegio.

„Tak utopiono InterRegio”

koniec
inter
REGIO

Rozmowa ze STANISŁAWEM BIEGĄ, ekspertem Centrum Zrównoważonego Transportu, w latach 2009-2010 współtwórcą oferty połączeń InterRegio

„Z Biegiem Szyn”: Dlaczego połączenia InterRegio musiały zniknąć?

Stanisław Biega: Musiały zniknąć, bo PKP Intercity chce przejąć pasażerów, którzy jeździli pociągami InterRegio. I choć ten segment bardzo podupadł w ostatnich latach, to jednak w skali roku możemy mówić o około 3 mln pasażerów. Czyli z punktu widzenia planów marketingowych spółki PKP Intercity jest to wizja zwiększenia liczby pasażerów o jakieś 10%.

– Spytałem o pociągi InterRegio spółki Przewozy Regionalne, a otrzymuję odpowiedź na temat planów PKP Intercity.

– Przecież to oczywiste, że ostateczna decyzja o likwidacji połączeń InterRegio zapadła poza spółką Przewozy Regionalne. Strategia państwa jest taka, że kolejowe przewozy dalekobieżne mają być realizowane tylko przez PKP Intercity.

– Ale przecież Przewozy Regionalne siedem lat temu opuściły Grupę PKP. Spółka nie należy już do państwa, lecz do samorządów województw. Skąd zatem skuteczność tych nacisków z zewnątrz?

– Pamiętamy, że na spółkę Przewozy Regionalne można wpływać w bardzo łatwy sposób. Przewoźnik ten obecnie nie jest w stanie prowadzić jakiegokolwiek działalności inwestycyjnej. Jedyną nadzieją jest plan przekształceń oparty na zastrzyku finansowym od Agencji Rozwoju Przemysłu, która jest przecież państwowa. Bez pomocy agencji spółka właściwie nie będzie w stanie dalej istnieć. I dlatego zarząd Przewozów Regionalnych zdecydował się poświęcić kilka milionów pasażerów pociągów InterRegio.

– Kilka milionów. Dla porównania, w 2010 r. pociągi InterRegio przewiozły kilkanaście milionów pasażerów.

– To był najlepszy rok w historii InterRegio – w 2010 r. z tych połączeń skorzystało ponad 18 mln podróżnych. W 2011 r. ponad 17 mln. Za sprawą InterRegio spółka Przewozy Regionalne posiadała wówczas jedną trzecią rynku przewozów dalekobieżnych. Potem nastąpił gwałtowny spadek. W 2012 r. pociągi InterRegio przewiozły niecałe 7 mln podróżnych.

– Czy w tamtym czasie pasażerowie masowo rezygnujący z podróży połączeniami InterRegio zasilili pociągi spółki PKP Intercity?

– Nie, ci pasażerowie w ogóle rezygnowali z podróżowania koleją. W czasie gdy sieć InterRegio utraciła ponad 10 mln pasażerów, to jednocześnie spółka PKP Intercity straciła 2 mln pasażerów. Podróżni odpływający od pociągów InterRegio zasilili przewoźników



• Stanisław Biega: „To oczywiste, że ostateczna decyzja o likwidacji połączeń InterRegio zapadła poza spółką Przewozy Regionalne”.

autobusowych lub też wybrali podróżowanie własnym samochodem.

– Co właściwie było przyczyną odejścia od InterRegio 10 mln pasażerów w jeden rok?

– Przewozy Regionalne zaczęły tworzyć ofertę niezrozumiałą dla pasażerów – duża część połączeń InterRegio otrzymała rwane terminy kursowania, czyli pociągi wyjeżdżały na trasę na przykład tylko w soboty i poniedziałki albo tylko w piątki i niedziele. Pasażerów od InterRegio odstraszył również znaczący wzrost cen biletów. Nagle bowiem okazało się, że przejazd luksusowym autobusem dalekobieżnym kosztuje dwa razy taniej niż podróż InterRegio. W 2010 r., po odejściu prezesa Tomasza Moraczewskiego, było już widać, że połączenia InterRegio nie mają przed sobą długich perspektyw na dalsze funkcjonowanie. Zaczęło brakować rozeznania rynkowego oraz trzymania się strategii utrzymania i rozwoju InterRegio.

– Jak wyglądała ta strategia?

– Chodziło o jeżdżenie na trasach, na których można zaoferować czas podróży atrakcyjniejszy niż w przypadku autobusu i porównywalny z czasem jazdy samochodem, a więc trasach takich jak Warszawa – Kraków, Warszawa – Poznań czy Poznań – Toruń – Olsztyn. Należało się koncentrować na relacjach zapewniających masowe przewozy pasażerów przyciąganych rzeczywiście niskimi cenami biletów. Dodatkowo nie można było zapominać o konieczności dopasowywania oferty do zmieniających się realiów, a więc ekspansji

na trasy, na których skrócił się czas podróży, i jednocześnie rezygnacji z tych relacji, na których czas jazdy przestał być atrakcyjny. Warunkiem powodzenia było ponadto maksymalne wykorzystanie własnych zasobów, czyli przede wszystkim taboru o, nie ukrywajmy, dość niskim standardzie.

– Z czasem jednak standard taboru kierowanego do obsługi pociągów InterRegio zaczął się poprawiać. Typowe dla połączeń lokalnych elektryczne zespoły trakcyjne EN57 zaczęto zastępować składami wagonowymi, lepiej pasującymi do ruchu dalekobieżnego.

– Postawienie na składy wagonowe podwyższyło koszty uruchamiania połączeń InterRegio. Do prowadzenia wagonów potrzebne były lokomotywy, których spółka Przewozy Regionalne nie miała. Musiała je więc pozyskać z zewnątrz. Tak utopiono InterRegio – nie można przecież realizować przewozów nisko-kosztowych zasobami, których się nie posiada. W 2014 r., przed likwidacją pociągu InterRegio „Matejko” relacji Warszawa – Kraków, spółka ogłosiła, że połączenie w skali roku generuje 1 mln zł straty. Wyliczyłem wtedy, że gdyby „Matejko” był obsługiwany własnym elektrycznym zespołem trakcyjnym, a nie wynajmowaną lokomotywą z wagonami, to połączenie byłoby rentowne. Kolejny przypadek to pociąg InterRegio „Bolko” z Lublina do Wrocławia, który rok po zastąpieniu zespołów trakcyjnych wagonami został zlikwidowany jako nierentowny.

– I nikt nie był w stanie tego przewidzieć?

– Począwszy od okresu tworzenia oferty na 2012 r. już nie zadawano sobie podstawowego pytania: „Po co mają jeździć pociągi InterRegio?”. Przy przewozach komercyjnych odpowiedź może być tylko jedna: „Po to, żeby przynosić zysk”. Tymczasem przestano się koncentrować na trasach, gdzie było najwięcej pasażerów, a zaczęto wprowadzać pociągi InterRegio na trasy bez cienia nadziei na to, że będą się samofinansować. Dał o sobie znać brak znajomości realiów tworzenia komercyjnych połączeń kolejowych.

– W końcu samo kierownictwo spółki Przewozy Regionalne, zapowiadając koniec pociągów InterRegio, przyznało na stronie internetowej przewoźnika, że rezygnuje z uruchamiania pociągów komercyjnych, by zająć się wyłącznie obsługą połączeń dotowanych.

– To pokazuje, jakich menedżerów mamy dziś na kolei. To ludzie, którzy nie chcą wozic pasażerów, lecz koncentrują się na uzyskiwaniu pomocy publicznej.

rozmawiał Karol Trammer

Drugie życie InterRegio?

Polska kolej musi rozszerzyć swoją ofertę o nową kategorię połączeń: szybkie pociągi regionalne. Inaczej przegra walkę z samochodami

Sieć połączeń InterRegio – która jeszcze niedawno obejmowała wszystkie polskie województwa – przetrwała w szczątkowej formie na linii Warszawa – Łódź, dzięki dotacji samorządu województwa łódzkiego, a także na linii Elk/Małkinia – Białystok – Grodno za sprawą dofinansowania Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Po kolejnych cięciach sieci komercyjnych połączeń ponadregionalnych i wreszcie zupełnym wycofaniu się spółki Przewozy Regionalne z tego segmentu oferta przewoźnika w przytłaczającej większości składa się z pociągów zatrzymujących się na wszystkich napotkanych stacjach i przystankach. Obecnie spośród 1,6 tys. połączeń spółki Przewozy Regionalne zaledwie garstka to pociągi przyspieszone.

Nie da się jednak robić efektywnej kolei regionalnej wyłącznie w oparciu o wolne pociągi osobowe, które przy podróżach wykraczających poza lokalny zasięg stają się mało atrakcyjne. Ta podstawowa oferta musi być uzupełniana szybszymi połączeniami.

Koleją szybciej niż autostradą

Połączenia przyspieszone charakteryzujące się bardzo dobrymi parametrami ruchowymi wprowadza spółka Koleje Wielkopolskie. Jeden z takich pociągów tego przewoźnika pokonuje 81-kilometrowy odcinek ze Zbąszynka do Poznania Głównego w 49 min., po drodze zatrzymując się na stacjach Zbąszyń, Nowy Tomyśl, Opalenica, Buk, Dopiewo, Pałędzie, Poznań Junikowo i Poznań Górczyn. Skład osiąga 95 km/h prędkości handlowej (miara prędkości uwzględniająca postoje i ograniczenia).

Licząc 50 km relację z Gniezna do Poznania Głównego przyspieszone pociągi wielkopolskiego przewoźnika – zatrzymujące się po drodze na stacjach Pobiedziska, Biskupice Wielkopolskie, Poznań Wschód i Poznań Garbary – pokonują w 32 min., osiągając prędkość handlową 94 km/h.

Niemal tak samo imponującą prędkością handlową, wynoszącą 92 km/h, mogą pochwalić się pociągi przyspieszone Kolei Wielkopolskich kursujące z Konina do Poznania Głównego z postojami na stacjach Słupca, Września, Nekla, Kostrzyn Wielkopolski, Swarzędz, Poznań Wschód i Poznań Garbary. Tę 100-kilometrową relację przyspieszone pociągi pokonują w 65 min. Tym samym podróż koleją regionalną stała się konkurencyjna wobec przejazdu samochodem po biegnącej równolegle autostradzie A2. I to nie tylko pod względem czasu jazdy, ale także kosztów podróży: sama opłata za przejazd autostradą z Konina do Poznania wynosi 34 zł, podczas gdy bilet na



● Przyspieszonym pociągiem regionalnym z Konina do Poznania: 100 kilometrów w 65 minut. Kolej regionalna w Polsce potrzebuje rozbudowania oferty przewozowej o tego typu szybkie połączenia.

pociąg kosztuje 19,80 zł – połączenia przyspieszone objęte są bowiem standardową taryfą dla pociągów osobowych.

Regionalny ekspres

Przyspieszone pociągi Kolei Wielkopolskich – obsługiwane składami Pesa Elf – to jak na razie pojedyncze kursy w godzinach szczytu. Pokazują one jednak jakie efekty może dawać trasowanie pociągów z wykorzystaniem synergii parametrów wyremontowanych linii kolejowych oraz właściwości nowoczesnego taboru. Pokazują też, że pociągi regionalne są w stanie konkurować z samochodem.

Właśnie dążenie do zaoferowania czasów jazdy konkurencyjnych wobec samochodu było jedną z podstaw stworzenia w Niemczech w połowie lat 90. nowej kategorii pociągów RegionalExpress. Te przyspieszone pociągi – kursujące zwykle co 60-120 min. – rozszerzyły ofertę niemieckiej kolei regionalnej, która wcześniej opierała się głównie na składach osobowych zatrzymujących się na wszystkich stacjach i przystankach. U uruchomienie pociągów RegionalExpress – zatrzymujących się tylko w większych miejscowościach – pozwoliło zaoferować znaczące skrócenie czasów podróży w relacjach regionalnych. Podobne kategorie przyspieszonych pociągów funkcjonują w Austrii (REX) czy Szwajcarii (RegioExpress).

Dziś – w obliczu rozbudowy sieci dróg ekspresowych i autostrad – wprowadzenia szybkich pociągów regionalnych potrzebuje polska kolej. W przeciwnym razie, w walce z konkurencją drogową będzie na przegranej pozycji.

Nowe InterRegio

Spółka Przewozy Regionalne powinna zaoferować samorządom województw, organizującym i finansującym połączenia regionalne, stworzenie nowej kategorii pociągów. Warunkiem powodzenia jest wprowadzenie przyspieszonych połączeń na wyremontowane linie z użyciem nowoczesnego taboru zakupionego przez samorządy wojewódzkie lub też składów pochodzących z własnych inwestycji taborowych przewoźnika.

Efektorem uruchomienia polskich ekspresów regionalnych będzie znaczące skrócenie czasów przejazdu z oddalonych obszarów do centrów regionów, ale także zapewnienie atrakcyjnych połączeń między sąsiednimi województwami, co w części wypełniłoby niszę po zlikwidowanych pociągach InterRegio.

Możliwość wytrasowania przyspieszonych pociągów z dużymi prędkościami handlowymi istnieje na takich ciągach jak Bydgoszcz – Trójmiasto, Bydgoszcz – Toruń – Olsztyn, Poznań – Toruń – Grudziądz, Poznań – Kalisz, Lublin – Radom – Kielce, Wrocław – Opole – Częstochowa czy Łódź – Piotrków Trybunalski – Częstochowa. Postoje pociągów przyspieszonych powinny zostać wyznaczone jedynie w większych miejscowościach, jednakże wyraźnie gęściej niż w przypadku pociągów TLK i InterCity.

Istotne jest to, by przyspieszone pociągi nie zastąpiły typowych pociągów regionalnych stających na wszystkich stacjach i przystankach. Szybkie pociągi regionalne muszą rozszerzyć istniejącą ofertę przewozową.

Karol Trammer

W grudniu 2015 r. znikną ostatnie pociągi pasażerskie z 36-kilometrowego odcinka Drzewica – Tomaszów Mazowiecki, będącego fragmentem ciągu z Lublina przez Radom, Tomaszów Mazowiecki do Łodzi. Wkrótce więc z Lublina i Radomia zupełnie już nie będzie dało się pojechać koleją do Łodzi inaczej niż z przesiadką w Warszawie.

Przez Warszawę albo wcale

Cały ciąg z Lublina przez Radom do Łodzi po raz ostatni został obsługiwany bezpośrednim połączeniem w grudniu 2007 r. Mowa o pociągu pospiesznym „Wieniawski” relacji Lublin – Radom – Łódź – Poznań.

Dalszy regres nastąpił z końcem 2013 r., gdy trasę wówczas już jedynego bezpośredniego pociągu Radom – Łódź skrócono do Kuluszek, zniechęcając podróżujących między Radomiem a Łodzią koniecznością przesiadki po drodze. Połączenie Radom – Kuluszki zniknie w połowie grudnia 2015 r., w chwili wycofania pociągów z odcinka Drzewica – Tomaszów Mazowiecki. Wówczas powstanie wyrwa w obsłudze linii: od strony Radomia pociągi Kolei Mazowieckich dojadą jedynie do Drzewicy na granicy województw mazowieckiego i łódzkiego, natomiast składy Przewozów Regionalnych z kierunku Łodzi dotrą tylko do Tomaszowa Mazowieckiego. I właśnie od tego najkrótsza drogą koleją z Radomia do Łodzi będzie wiodła przez Warszawę – z nadłożeniem niemal 100 km.

Już w 2013 r. – w odpowiedzi na internetową petycję podpisaną przez 685 osób domagających się, by sieć połączeń międzywojewódzkich została uzupełniona o pociągi bezpośrednio łączące Lublin, Radom i Łódź – w oficjalnym piśmie z ówczesnego Ministerstwa Transportu stwierdzono, że można przecież jeździć przez Warszawę: „Połączenia z Warszawy do Łodzi odbywają się średnio co półtorej godziny, a przy wykorzystaniu skomunikowań z innymi pociągami stanowią dobrą siatkę połączeń kolejowych Lublin – Łódź”. Także pracownicy centrali PKP Intercity w prywatnych wypowiedziach twierdzą, że nie ma potencjału dla uruchamiania pociągów z Lublina przez Radom do Łodzi.

A to przecież jedno z największych polskich miast: Lublin liczy 342 tys. mieszkańców, Radom 217 tys., a Łódź 706 tys. Po drodze leżą między innymi Puławy (49 tys. mieszkańców) oraz Tomaszów Mazowiecki (65 tys.). – *Jeśli tej wielkości miasta nie generują potoków pasażerskich, świadczy to nie o braku potencjału, ale o braku przyzwoitej oferty. Czego skutkiem jest odpływ pasażerów do innych środków transportu* – mówi dr Łukasz Zaborowski ze stowarzyszenia Kocham Radom.

Linia znaczenia niczyjego

Najczęściej wskazywaną przeszkodą dla stworzenia atrakcyjnej oferty przewozowej w relacji Lublin – Radom – Łódź jest zły stan liczącego 64 km odcinka między Radomiem a posterunkiem odgałęźnym Zapowiedź w pobliżu Tomaszowa Mazowieckiego. Na przeważającej części odcinka obowiązuje prędkość 40-60 km/h, miejscami ograniczona

Zapomniana magistrala

Wkrótce zniknie ostatnie połączenie, którym możliwa jest podróż z Radomia do Łodzi nie przez Warszawę



• Na liniach kolejowych niebiegnących w kierunku Warszawy oferta przewozowa jest coraz słabsza. Przystanek Podbór na podupadającym ciągu Lublin - Radom - Łódź.

nawet do 30 km/h. Remont tego odcinka byłby kontynuacją poprawy stanu torów osiągniętej na wschód od Radomia: – *Linia Radom – Dęblin została wyremontowana do standardu bardzo dobrego jak na obecne polskie warunki* – podkreśla Zaborowski.

Nadzieja na zmianę sytuacji na zachód od Radomia pojawiła się w kwietniu 2013 r., gdy linia Radom – Tomaszów Mazowiecki, jako element ciągu z Lublina przez Radom do Łodzi, trafiła na przyjęty w drodze rozporządzenia rady ministrów wykaz linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

Dość szybko jednak okazało się, że fakt ten wcale nie przeszkadza urzędnikom Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju twierdzić, że linia z Radomia do Tomaszowa Mazowieckiego „ma charakter regionalny”. Tymi słowami w maju 2014 r. uzasadniono odrzucenie wniosku o objęcie jej planami modernizacyjnymi związanymi z rządową Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r.

Stowarzyszenie Radomskie Inwestycje – w ślad za sugestią o regionalnym charakterze linii – zwróciło się do samorządu województwa mazowieckiego z wnioskiem o uwzględnienie modernizacji wśród inwestycji kolejowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020.

Wyjazd z zakłętym kręgu

Marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik w lutym 2015 r. odpowiedział, że „zarządcą infrastruktury linii Radom – Tomaszów Mazowiecki i beneficjentem projektu dotyczącego jej modernizacji jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe i w związku z powyższym to z tym podmiotem

pierwszej kolejności należy podjąć rozmowy dotyczące realizacji proponowanych inwestycji”.

Już dwa tygodnie później, 26 lutego 2015 r., Adam Struzik spotkał się z przedstawicielami PKP PLK, by podpisać list intencyjny o współpracy przy modernizacji linii kolejowych w ramach regionalnego programu operacyjnego. Marcin Mochocki, reprezentujący zarząd PKP PLK, powiedział wówczas: – *Ważne są linie regionalne i lokalne, które trzeba odnowić. Najlepiej wskazać je mogą gospodarze regionu.*

Ostatecznie wśród linii wskazanych przez samorząd województwa mazowieckiego do modernizacji w programie regionalnym nie znalazły się tory z Radomia w kierunku Tomaszowa Mazowieckiego

Według aktualnych zapowiedzi, osiągnięcie na tym ciągu prędkości 120 km/h będzie możliwe najwcześniej za trzy lata – po remoncie planowanym przez spółkę PKP PLK. – *W 2016 r. opracowana zostanie dokumentacja projektowa dla odcinka Radom – Zapowiedź. Roboty na tym odcinku będą prowadzone w latach 2017-2018* – deklaruje Karol Jakubowski z centrali PKP PLK. – *Zakładane prace mają na celu przywrócenie pierwotnych parametrów linii. W tym celu niezbędne są prace polegające na kompleksowej wymianie torów, rozjazdów, przebudowie przejazdów kolejowych i obiektów inżynierskich.*

Czy więc w końcu uda się przerwać zakłętą krąg, w którym przewoźnicy omijają linię z powodu złego stanu torów, a potrzeby remontu nie traktuje się priorytetowo z uwagi na małe zainteresowanie przewoźników?

Karol Trammer

6 lipca 2015 r. centrala PKP S.A. ogłosiła, że wyłączność na prowadzenie negocjacji w sprawie zakupu spółki PKP Energetyka otrzymuje firma CVC Capital Partners.

Dwa tygodnie później, 23 lipca 2015 r., poinformowano, że proces negocjacji zakończył się i PKP S.A. podpisało z CVC Capital Partners umowę sprzedaży akcji. Jak można było przeczytać w komunikacie biura prasowego PKP S.A., „umowa ma charakter przedwstępny. Po spełnieniu się tzw. warunków zawieszających, do których zaliczają się zgoda organu antymonopolowego i uzyskanie zgód korporacyjnych, fundusz CVC nabędzie 100% akcji PKP Energetyka”. – *Ta transakcja to kolejny duży sukces w realizowanym przez PKP S.A. procesie prywatyzacyjnym. Ma duże znaczenie nie tylko dla Grupy PKP, ale i dla gospodarki* – stwierdził po podpisaniu umowy prezes PKP S.A. Jakub Karnowski. – *Do Polski wchodzi bowiem jeden ze światowych potentatów branży inwestycyjnej.*

Firma bardzo znana

CVC Capital Partners – który za spółkę PKP Energetyka zapłacić ma 1,41 mld zł – to działający od 1981 r. fundusz kapitałowy mający siedzibę w Luksemburgu. Do funduszu należą obecnie między innymi takie podmioty jak producent walizek Samsonite, wynajmująca ciężarówki firma Fraikin, zakłady bukmacherskie Sky Bet, producent oprogramowania antywirusowego Avast czy sieć perfumerii Douglas.

– *Firma jest bardzo znana na świecie, realizuje przedsięwzięcia inwestycyjne na całym świecie, zarządza środkami ponad 300 inwestorów, głównie z Ameryki Północnej, Europy i Azji, o wartości ponad 50 mld dolarów* – przekonywała w sejmie minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak.

Choć umowa sprzedaży całościowego pakietu akcji spółki PKP Energetyka zawarta została między PKP S.A. a funduszem CVC Capital Partners, to ostatecznie akcje nabyć ma inny podmiot: zarejestrowana w Warszawie spółka Caryville Investments, której kapitał wynosi 5 tys. zł. – *Zgodnie z warunkami oferty złożonej przez CVC Capital Partners inwestor ten w celu realizacji transakcji wskazał spółkę celową* – tłumaczyła posłom Maria Wasiak. – *Podmiot uczestniczący w negocjacjach może, za pisemną zgodą zbywcy, wskazać podmiot trzeci, który będzie nabywcą akcji. Realizacja inwestycji przy użyciu spółek celowych jest działaniem szeroko stosowanym na rynku kapitałowym.*

Spółka celowa nie jest jednak spółką-córką funduszu CVC Capital Partners. Do końca czerwca 2015 r. firma Caryville Investments należała do zarejestrowanej w Warszawie spółki Vistra Shelf Companies, a następnie została przejęta przez luksemburską spółkę Edison Holdings.

„Nie sposób oprzeć się wrażeniu, że potężny fundusz inwestycyjny, mający nabyć od skarbu państwa majątek o wartości wielu miliardów złotych, kryje się za łańcuszkiem spółek-córek po to tylko, aby utrudnić proces ewentualnego dochodzenia roszczeń, na

Prywatyzacja z niewiadomą

Komu ma zostać sprzedana spółka PKP Energetyka?



• Finalizacja prywatyzacji spółki PKP Energetyka nie oznacza końca przekształceń.

przykład z tytułu naruszenia zobowiązań do przestrzegania praw pracowniczych” – napisali w interpelacji do premier Ewy Kopacz posłowie Dariusz Joński i Maciej Banaszak z Sojuszu Lewicy Demokratycznej.

Kilkadziesiąt godzin

Według minister Marii Wasiak, pracownicy spółki PKP Energetyka otrzymali bardzo mocne zabezpieczenia: – *Jest podpisany pakt gwarancji pracowniczych, który tak naprawdę stwarza dla pracowników gwarancje pracy dużo większe niż wynikające z kodeksu pracy* – mówiła w sejmie Wasiak. – *Pracownicy w związku z prywatyzacją mają lepszą sytuację niż pracownicy, którzy pracują w normalnej firmie niepodlegającej akurat prywatyzacji.*

Powyższe zapewnienia padły z mównicy sejmowej 5 sierpnia 2015 r. Pięć dni później w warszawskim przedstawicielstwie Komisji Europejskiej złożone zostało pismo trzech kolejowych central związkowych: Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP, kolejarskiej „Solidarności” oraz Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych. Działacze związkowi, odnosząc się do zawartego paktu gwarancji pracowniczych, poinformowali Violetę Bulc, unijną komisarz ds. transportu, że „partnerzy społeczni zostali postawieni w sytuacji bez wyjścia, gdy wiadomo było, że do prywatyzacji dojdzie w ciągu kilkudziesięciu godzin”. Szefowie związków swoje pismo zakończyli słowami: „W naszej ocenie transakcja sprzedaży PKP Energetyka jest niedopuszczalna”.

Posiedzenie Marii Wasiak

Gdy 10 sierpnia 2015 r. związkowcy składali list otwarty do unijnej komisarz ds. transportu, na stronie Ministerstwa

Infrastruktury i Rozwoju zamieszczony został komunikat o „posiedzeniu Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy PKP S.A.”, na którym pozytywnie oceniono proces sprzedaży spółki PKP Energetyka.

W ministerialnym komunikacie nie doprecyzowano jednak, że w przypadku PKP S.A. funkcja walnego zgromadzenia akcjonariuszy sprawowana jest jednoosobowo przez ministra infrastruktury i rozwoju, czyli aktualnie przez Marię Wasiak. Przypomnijmy, że zanim Maria Wasiak we wrześniu 2014 r. objęła tekę ministra, zasiadała w zarządzie PKP S.A. – także wtedy, gdy trwały przygotowania do procesu prywatyzacji spółki PKP Energetyka.

Finalizacja tego procesu wcale nie oznacza końca przekształceń. – *W jaki sposób realizują zyski wielkie fundusze kapitałowe, takie jak właśnie ten, który chce kupić PKP Energetyka? W bardzo prosty sposób: kupując, a po paru latach sprzedając spółkę* – stwierdził podczas debaty sejmowej poseł Jerzy Szmít z Prawa i Sprawiedliwości.

István Szöke, odpowiadający w funduszu CVC Capital Partners za Europę Środkową i Wschodnią, zapewnia: – *Nasze zaangażowanie w Polsce i spółce PKP Energetyka ma charakter długofalowy.*

Dariusz Joński i Maciej Banaszak z SLD tymczasem zwracają uwagę na przykład czeskiego koncernu piwowarskiego StarBev, który został odsprzedany przez fundusz CVC Capital Partners dwa i pół roku po zakupie. I dodają: „W krótkim, kilkuletnim terminie należy realnie liczyć się z odsprzedażą PKP Energetyka innemu podmiotowi, którego tożsamość i wiarygodność pozostaje dziś całkowitą niewiadomą”.

Karol Trammer

PRZESIADKI

WYCIEZKI OSOBISTE

- pisze Przechodzień

Regres w komunikacji

Z powodu suszy w Polsce stało się wiele promów. Przy brzegach było zbyt płytko, by prom mógł płynąć.

Z analogiczną sytuacją radzono sobie dobrze przed ponad stu laty w europejskiej części Rosji. Jak opisuje w swoich „Wspomnieniach” żona Fiodora Dostojewskiego – Anna, prom nie dobił do brzegu, a poprzez płytki odcinek rzeki bagaże pasażerów oraz ich samych nosiły krzepkie baby.

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

- wybór: Olga i Marcin Rudzińscy

„ (...) wdarliśmy się do wagonu i wdrążyli w zapchane wnętrze... aż ruszył w końcu pociąg, zgrzytając. Godzina trzecia po południu. Mglisto. Fryderyka wpół łamał tułów baba, noga dziecka najeżdżała mu na brodę... i tak jechał... (...) Milczał. Milczałem i ja, jazda szarpała nami i rzucała, a wszystko było jak stężałe... lecz przez skrawek okna dojrzałem sinawe i śpiące pola, w które wjeżdżaliśmy rozkołysanym łoskotem... była to ta sama, tyle razy widziana, płaska szerokość objęta horyzontem, ziemia poszatkowana, kilka drzew uciekających, domek, w tył uchodzące zabudowania... to samo co zawsze, to z góry wiadome... Ale nie to samo! I nie to samo, dlatego właśnie, że to samo! (...) Dziecko rozdarło się, baba kichnęła... Ten kwaśny zapach... Z dawna znana, wieczysta żałość jazdy pociągiem, wznosząca się, opadająca linia drutów lub rowu, nagle wtargnięcie w okno drzewa, słupa, budki, szparkie pomykanie wszystkiego w tył, wysłizgiwanie się... gdy tam, daleko, na horyzoncie, komin lub wzgórze... pojawiały się i trwały długo, uparcie (...) póki nie zapadły się w nic powolnym obrotem.”

Witold Gombrowicz*
„Pornografia”

* polski powieściopisarz, nowelista i dramaturg. Urodzony w 1904 r., od 1939 r. na emigracji. Zmarł w 1969 r.

POD DOBRĄ PRASĄ

- pisownia oryginalna

„Na listę najbardziej wyjątkowych dworców na świecie, obok Antwerpen-Centraal w Belgii czy Madrid Atocha w Madrycie, śmiało możemy zacząć już wpisywać polskie obiekty kolejowe”.

Źródło:

miesięcznik „W podróży”

Wydawca: KOW sp. z o.o.

WIDOCZNIE



OD BAŁTYKU PO TATRY

- kolejowa księga imion

„Daisy”

Wrocław – Jelenia Góra

Jeden z pociągów łączących Wrocław z Jelenią Górą nosi nazwę „Daisy”, choć purycy woleliby pewnie, by pociąg nazywał się „Maria Teresa Oliwia Hochberg von Pless”. Daisy to mianowicie przydomek księżnej Hochberg von Pless. Urodzona w Walii w 1873 r. jako Mary Teresa Olivia Cornwallis-West w 1891 r. wyszła za mąż za Hansa Heinricha XV Hochberga, majątnego niemieckiego arystokratę. Po ślubie zamieszkała na zamku Książ, w którego pobliżu przejeżdżają pociągi łączące Wrocław z Jelenią Górą. Księżna Daisy do dziś wspomniana jest ze swojej działalności charytatywnej. Podczas I wojny światowej pomagała w szpitalu polowym, w czasie II wojny światowej dostarczała paczki z żywnością do więźniów niemieckiego obozu koncentracyjnego Gross-Rosen. Ufundowała w Wałbrzychu sierociniec, przychodnię dla matek i szkołę dla ubogich dziewcząt. Daisy zmarła w 1943 r. w Wałbrzychu.

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.