

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu



**JAK POLITYCY
BAWIĄ SIĘ KOLEJĄ**

PROJEKTY

Remont małego mostu grozi wielkim paraliżem



Remont mostu nad Kanałem Żerańskim w Nieporęcie ma potrwać aż dwa lata.

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe planuje na dwa lata wstrzymać ruch na linii Legionowo – Tuszcz: od grudnia 2020 r. do grudnia 2022 r. ma być prowadzony remont mostu kolejowego nad Kanałem Żerańskim w Nieporęcie. – Roboty obejmą wykonanie nowej konstrukcji stalowej wraz z przebudową przyczółków. Koszt inwestycji oszacowano na około 10 mln zł – informuje Karol Jakubowski z PKP PLK.

Biegnąca północno-wschodnim skrajem aglomeracji warszawskiej jednotorowa linia Legionowo – Tuszcz jest kluczowa dla przewozów towarowych: zapewnia przejazd z północy na wschód kraju z pominięciem Warszawy oraz wyjazd z najważniejszej stacji towarowej Warszawa Praga w kierunku Ostrołki i Białegostoku z pominięciem obciążonego ruchem pasażerskim ciągu Warszawa – Wołomin – Tuszcz. Ponadto z linii Legionowo – Tuszcz regularnie korzystają składy z cysternami kursujące między bazą paliwową w Emilianowie a portami w Gdańsku i Gdyni.

– W przypadku zamknięcia linii Legionowo – Tuszcz nastąpi brak możliwości kursowania pociągów towarowych między Warszawą a Białymstokiem – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Katarzyna Marciniak z DB Cargo Polska. – Na mocno obciążonym odcinku Warszawa – Wołomin – Tuszcz sytuację komplikuje problem z podstacjami energetycznymi zasilającymi sieć trakcyjną. Obecnie na tym odcinku jest zakaz kursowania pociągów towarowych w porze dziennej.

Przewoźnicy towarowi zaapelowali do PKP PLK o zmiany w harmonogramie robót: firma DB Cargo Polska zwróciła się z prośbą o skrócenie czasu realizacji remontu, a spółka PKP Cargo zawnioskowała o jego przeprowadzenie w terminie niekolidującym z wyłączeniami innych linii, które mogłyby posłużyć za objazdy. Jak wynika z harmonogramu zamknięć torowych spółki PKP PLK, most w Nieporęcie ma być bowiem remontowany w czasie wstrzymania ruchu na odcinkach Warszawa Praga – Warszawa Wschodnia oraz Olsztyn – Korsze – Elk – Białystok (potencjalna alternatywna trasa w relacjach północ-wschód).

„Podtrzymujemy zaplanowane terminy” – odpowiedziała przewoźnikom spółka PKP Polskie Linie Kolejowe. ●

MOBILNOŚĆ

Duże miasta bez PKP Intercity

Do 13 polskich miast liczących więcej niż 50 tys. mieszkańców nie docierają pociągi spółki PKP Intercity. Największym miastem leżącym poza siecią połączeń dalekobieżnych jest 121-tysięczny Płock. Bez dostępu do połączeń PKP Intercity pozostają również Grudziądz (96 tys. mieszkańców), Lubin (73 tys. mieszkańców), Świdnica (58 tys. mieszkańców) i Ostrołęka (52 tys. mieszkańców).

Specyficzna sytuacja dotyczy Pruszkowa (61 tys. mieszkańców) oraz Świętochłowic (51 tys. mieszkańców), przez które codziennie przejeżdżają dziesiątki pociągów PKP Intercity, jednak żaden z nich nie ma w tych miastach postoju.

Sześć miast – Jastrzębie Zdrój, Siemianowice Śląskie, Łomża, Mielec, Belchatów i Piekary Śląskie – jest w ogóle pozbawionych połączeń kolejowych, zarówno dalekobieżnych, jak i regionalnych.

Dodajmy ponadto, że w liczącym 84 tys. mieszkańców Nowym Sączu pociągi spółki PKP Intercity pojawiają się wyłącznie w soboty i niedziele, jedynie przy okazji nastawionej tyłko na turystów obsługi ciągu prowadzącego do kurortów Beskidu Sądeckiego. ●

POŁĄCZENIA

Długa podróż Zamoyskiego

Po 10 latach wróciło bezpośrednie połączenie kolejowe Warszawy z Zamościem. Kursujący od czerwca 2019 r. pociąg InterCity „Zamoyski” liczącą 347 km trasę między stacjami Warszawa Centralna i Zamość Starówka pokonuje w aż 6 godz. 9 min. Tymczasem autobusy i busy trasę między tymi miastami przejeżdżają w około 4 godz. 40 min..

Na długi czas przejazdu połączenia kolejowego wpływają długie postoje, pochłaniające w sumie ponad półtorej godziny. Rozkład jazdy pociągu „Zamoyski” przewiduje bowiem 26 min. postoju na zmianę lokomotywy elektrycznej na spalinową w Łukowie, 24 min. postoju na zmianę kierunku w Lublinie i 25 min. postoju na kolejną zmianę kierunku na położonej 10 km przed Zamościem stacji Zawada. Ponadto na jednotorowej linii Łuków – Lublin, stanowiącej objazd modernizowanej magistrali z Warszawy do Lublina, pociąg „Zamoyski” dwa razy zatrzymuje się, aby przepuścić składy jadące z naprzeciwka: na stacji Bezwola (14-minutowy postój techniczny) oraz na stacji Bystrzyca koło Lublina (17-minutowy postój techniczny).

Przed likwidacją połączenia w 2009 r. z Warszawy do Zamościa kursowały dwa pociągi dziennie, którym pokonanie tej relacji zajmowało 5 godz. 5 min. ●

KSIAŻKA

Jak niszczo polską koleją

„Likwidowanie połączeń i linii kolejowych stało się ponadpartyjnym priorytetem, zgodnie realizowanym przez kolejnych ministrów, dyrektorów i prezesów Polskich Kolei Państwowych” – pisze Karol Trammer w książce „Ostre cięcie. Jak niszczo polską koleją”.

Książka autorstwa redaktora naczelnego „Z Biegiem Szyn” opisuje mechanizmy ograniczania sieci kolejowej, likwidowania połączeń pasażerskich, wygaszania popytu na podróże koleją oraz marginalizacji znaczenia kolei w transporcie towarów, wskazując przy tym z imienia i nazwiska osoby odpowiedzialne za te procesy. Publikacja pokazuje jak reformy i przekształcenia, które miały wyciągnąć koleją z kryzysu, w rzeczywistości tylko pogłębiły degradację transportu szynowego. Książka analizuje społeczne i gospodarcze skutki odcinania od komunikacji kolejowej wsi, miast oraz całych regionów, a także ocenia efekty modernizacji linii kolejowych. Publikacja rzuca ponadto światło na największe polskie katastrofy kolejowe spowodowane chaosem w zarządzaniu.

Licząca 272 strony książka „Ostre cięcie. Jak niszczo polską koleją” ukaże się nakładem Wydawnictwa Krytyki Politycznej pod koniec lipca 2019 r. ●



ZARZĄDZANIE

Wielkie opóźnienie wielkiej inwestycji

Mija pięć lat od nabycia przez Koleje Mazowieckie terenu o powierzchni 7 hektarów na przedmieściach Sochaczewa, na którym miała powstać nowoczesna hala napraw taboru. Zakupiony w październiku 2014 r. teren wciąż leży odłogiem.

Celem zakupu nieruchomości przez Koleje Mazowieckie było wybudowanie zakładu, w którym przewoźnik mógłby we własnym zakresie wykonywać naprawy główne i modernizację swoich pociągów. „Dzięki temu możliwe będzie uniezależnienie się od zewnętrznych firm” – informowały w 2014 r. na swojej stronie internetowej Koleje Mazowieckie, a członek zarządu spółki Czesław Sulima dodawał: – *Jesteśmy tak naprawdę gotowi zaczynać od zaraz. Mamy nadzieję zakończyć inwestycję w 2017 r.*

Do 2017 r. Koleje Mazowieckie nie zdołały nawet zacząć budowy hali. W tej sytuacji spółka podjęła decyzję o realizacji przedsięwzięcia w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Partner prywatny miał zaprojektować, wybudować i wyposażać halę, by przez kilkanaście lat odpłatnie wykonywać w niej naprawy i modernizację składów Kolei Mazowieckich, a następnie cały zakład przekazać przewoźnikowi na własność. Wstępne zainteresowanie zawarciem partnerstwa wyraziło aż sześć firm: Alstom Konstal, Bombardier, Pesa, Stadler, Aldesa Development i Mallena Investments. Ostatecznie jednak żadna z nich nie zdecydowała się na złożenie oferty uczestnictwa w przedsięwzięciu.

– *Spółka podjęła działania wyjaśniające przyczyny niezłożenia ofert i rozpoczęła spotkania konsultacyjne z podmiotami prywatnymi w celu weryfikacji dotychczasowych założeń projektu* – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” rzeczniczka prasowa Kolei Mazowieckich Donata Nowakowska. – *Zarząd spółki podjął działania mające na celu przeprowadzenie kolejnej procedury partnerstwa publiczno-prywatnego. Termin realizacji projektu zależy od podjęcia decyzji, co do jego formuły oraz trybu wyboru partnera prywatnego.*

Koleje Mazowieckie przewidują, że budowa hali zajmie partnerowi prywatnemu około dwa lata. Wciąż jednak nie wiadomo, kiedy spółce uda się zdobyć partnera. ●

PROJEKTY

Masterplan palcem na wodzie pisany

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zaprezentowała „Masterplan dla transportu kolejowego w aglomeracji warszawskiej”, przedstawiający planowane kierunki rozwoju warszawskiego węzła kolejowego.

Plany obejmują zmianę układu przystanków na linii średnicowej: zamknięcie przystanku Warszawa Powiśle i zastąpienie go dwoma nowymi przystankami Warszawa Rondo de Gaulle’a i Warszawa Solec. W planach znalazła się również budowa łącznicy między stacją Warszawa Wschodnia a linią Warszawa Wileńska – Zielonka.

Ponadto zakładana jest rozbudowa odcinków Warszawa Wawer – Otwock, Warszawa Wschodnia – Legionowo, Warszawa Rembertów – Sulejówek Miłosna i Warszawa Zachodnia – Piaseczno do ciągów czterotorowych. Warto zauważyć, że kompleksowa modernizacja odcinka z Warszawy do Piaseczna – z utrzymaniem układu dwutorowego – dopiero co się zakończyła. Przewrotnie pokazuje to więc przede wszystkim w jak mało przewidujący sposób odbywa się planowanie inwestycji w spółce PKP PLK.

Pytanie, na ile realne są zamierzenia zawarte w masterplanie. W prezentacji na temat dokumentu wskazano, że kolejnym etapem ma być „poszukiwanie źródeł finansowania” przedstawionych koncepcji. ●

PROJEKTY

Przystanku Radom Wschodni powstanie tylko połowa



Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe wybuduje peron wyspowy z dwiema krawężnikami o długości 300 metrów, a radomski magistrat w ramach generalnej przebudowy wiaduktu zbuduje na nim przystanki autobusowe oraz windy i schody prowadzące na peron.

Choć przystanek Radom Wschodni powstanie w miejscu, gdzie obok siebie biegą linie Radom – Warszawa i Radom – Dęblin, to peron zostanie zbudowany tylko przy torach linii łączącej Radom z Warszawą. Pociągi do i z Dębina będą więc przejeżdżały obok nowego przystanku bez zatrzymania.

O wybudowanie przystanku kolejowego na osi ul. Żeromskiego stowarzyszenie Kocham Radom apelowało już w 2007 r., kiedy spółka PKP PLK planowała modernizację ciągu Warszawa – Radom. W latach 2014-2016 zrealizowano prace modernizacyjne na stacji Radom i dwukilometrowym wylocie z niej w kierunku północnym. Wtedy w zakresie prac nie znalazła się jednak budowa przystanku, zachowano tylko rezerwę terenu pod peron przy torach linii Radom – Warszawa.

W 2017 r. o zbudowanie przystanku w sposób umożliwiający postoje pociągów kursujących linią Dęblin – Radom apelowało w interpelacji do Ministerstwa Infrastruktury poseł PiS Andrzej Kosztowniak, w latach 2006-2014 prezydent Radomia: „Z tego kierunku występują największe dojazdy do Radomia”. Na tej linii leżą bowiem 18-tysięczne Pionki, będące największym miastem w powiecie radomskim, oraz gmina Jedlnia-Letnisko z dużą liczbą mieszkańców dojeżdżających do pracy i szkół w Radomiu.

Zamiar przystąpienia do budowy przystanku Radom Wschodni spółka PKP PLK ogłosiła pod koniec kwietnia 2019 r. Przetarg przewidujący budowę peronu wyłącznie przy torach linii Radom – Warszawa został ogłoszony w połowie czerwca 2019 r.

Problem połowicznego funkcjonowania przystanku Radom Wschodni można rozwiązać bez budowy drugiego peronu: – *Możliwe jest wykonanie przeplotów torowych, które pociągów kursującym do i z Dębina umożliwią wjazd na tory przy peronie* – proponuje dr Łukasz Zaborowski z Radomskiego Towarzystwa Naukowego. To rozwiązanie dodatkowo zapewniłoby na nowym przystanku dogodne przesiadki w ramach jednego peronu między pociągami kursującymi na liniach Dęblin – Radom i Radom – Warszawa. ●

POLITYKA

Pełnomocnik na papierze

Do 33 pełnomocników rządu dołączył kolejny: 4 czerwca 2019 r. premier Mateusz Morawiecki podpisał rozporządzenie o utworzeniu stanowiska pełnomocnika rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Do zadań pełnomocnika należy koordynacja prac na rzecz zwiększania dostępności usług przewozowych oraz poprawy jakości sieci kolejowej i drogowej, a także proponowanie zmian w prawie i strategiach rządowych w celu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Pełnomocnik może wskazywać organom administracji rządowej problemy wymagające rozwiązania oraz zlecać wykonywanie badań i ekspertyz. Na stanowisko pełnomocnika powołany został Andrzej Bittel, który od września 2016 r. jest wiceministrem infrastruktury ds. transportu kolejowego. ●

45% – tyle głosów w majowych wyborach do Parlamentu Europejskiego oddano na Prawo i Sprawiedliwość. Od 1989 r. jeszcze żadnej partii nie udało się uzyskać tak wysokiego poparcia. Jest to tym większe osiągnięcie, że wybory europejskie – odbywające się co pięć lat od 2004 r. – dotychczas zawsze dawały zwycięstwo Platformie Obywatelskiej. W tym roku PiS-owi udało się pokonać cały blok stworzony przez PO, Nowoczesną, Sojusz Lewicy Demokratycznej, Polskie Stronnictwo Ludowe i Partię Zielonych: Koalicja Europejska uzyskała 38% głosów.

Kampania po polsku

Droga PiS-u do zwycięstwa zaczęła się 23 lutego 2019 r. na konwencji odbywającej się pod hasłem „Polska sercem Europy” – choć rozpoczynała ona kampanię przed wyborami do Parlamentu Europejskiego, to złożonych zostało na niej pięć obietnic w sprawach leżących poza kompetencjami instytucji unijnych. Prezes PiS Jarosław Kaczyński zapowiedział wypłacenie emerytom 888 zł jednorazowego dodatku, obniżenie podatku dochodowego dla osób fizycznych i całkowite zwolnienie z niego młodych ludzi, rozszerzenie programu „Rodzina 500 plus” na wszystkie dzieci oraz przywrócenie zlikwidowanych połączeń autobusowych.

– Powiązaliśmy tę kampanię z tematyką krajową poprzez „piątkę Kaczyńskiego” – nie ukrywał po wyborach Adam Bielak z PiS. – Ludzie odebrali to prosto: rozstrzyga się ich osobista, materialna sytuacja.

Przedwyborczy objazd

18 marca 2019 r. w Polskę wyruszyły busy promujące PiS – tylko w województwie mazowieckim przez miesiąc zawiąły one do 140 miejscowości. Podczas trwających około godzinę postojów rozmawiano z mieszkańcami i wręczano im ulotki ze słowami premiera Morawieckiego o tym, że „celem dobrego rządu jest poprawa jakości życia polskich rodzin bez względu na miejsce zamieszkania czy pozycję społeczną”. Obok na ulotkach znalazły się opisy obietnic. O odbudowie połączeń autobusowych napisano, że „program pozwoli wyeliminować wiele obszarów wykluczenia komunikacyjnego. Stopniowo zostanie odbudowana komunikacja publiczna. Uruchomionych zostanie wiele linii”.

Planując trasy busów promujących PiS, działacze partii zadbali, by na Mazowszu penetrowały one rejony, które w 2018 r. dotknęło zamknięcie przez grupę Mobilis przedsiębiorstw PKS Mińsk Mazowiecki, Ostrołęka, Płock i Ciechanów. Na terenie powiatu ciechanowskiego busy PiS-u pojawiły w każdej wsi gminnej, w powiecie płockim były we wszystkich 15 gminach.

PSL wysiada

W powiecie płockim PiS uzyskał w wyborach europejskich 61% głosów. Koalicji Europejskiej udało się zdobyć 27% głosów. Takim poparciem jeszcze kilka lat temu cieszył się tu PSL startujący samodzielnie: w 2014 r. na ludowców oddano w powiecie płockim 25% głosów, zaś w 2009 r. aż 34%. Ziemia płocka to jeden z mateczników PSL –

Pekaesem do Brukseli

Jak obietnica przywrócenia lokalnych połączeń autobusowych wpłynęła na bardzo dobry wynik PiS-u w wyborach do europarlamentu



• Przedwyborczy bus promujący obietnice PiS na rynku w Goworowie. W głosowaniu do europarlamentu partia Kaczyńskiego zdobyła w tej podostrołęckiej gminie 74% głosów.

stąd pochodzą czołowi działacze partii: Waldemar Pawlak i Adam Struzik.

Gdy w regionie zniknęły PKS-y, Struzik – od 2001 r. pełniący funkcję marszałka województwa mazowieckiego – zdobył się jedynie na zrzucenie tego problemu na wójtów i starostów: – *To jest kwestia samorządów na poziomie powiatowym lub gminnym. Samorząd województwa odpowiada w całości za przewozy kolejowe.*

Jednocześnie lokalni politycy PSL nawet nie próbowali dawać nadziei na rozwiązanie problemu – *Ja nie jestem w stanie dzisiaj wyjąć pieniędzy powiatowych, żeby dopłacać do transportu* – stwierdził Mariusz Bieniek, starosta płocki z PSL.

Go się zmieniło?

Ludowcy w kwestii transportu lokalnego albo umywali ręce, albo je rozkładali. A tymczasem politycy PiS wczytywali się w badania i wyciągali z nich wnioski.

W lipcu 2018 r. w Centrum Badania Opinii Społecznej powstał raport „Co zmieniło się w naszej miejscowości?” – wskazał on, że jedną z największych bolączek społeczności lokalnych są problemy z dotarciem środkami komunikacji publicznej do innych miejscowości. Również w 2018 r. pod kierunkiem dr hab. Moniki Stanny z Instytutu Rozwoju Wsi i Rolnictwa Polskiej Akademii Nauk powstała kolejna edycja raportu „Monitoring rozwoju obszarów wiejskich”, w której zwrócono uwagę na wsie tracące dostęp do transportu publicznego: „Sytuacja ta sprzyja marginalizacji mieszkańców wsi, utrudnia im kontakt nie tylko z rynkiem pracy, ale również z instytucjami świadczącymi usługi publiczne”. Wszystko

to znajdowało potwierdzenie w badaniach wykonywanych przez ekspertów PiS.

Nie ma problemu?

Jak dobrym krokiem było umieszczenie walki z wykluczeniem transportowym wśród pięciu filarów kampanii PiS, pokazal sondaż przeprowadzony pod koniec lutego 2019 r. na zlecenie dziennika „Rzeczpospolita”: 71% ankietowanych poparło zapowiedziane działania na rzecz przywrócenia połączeń autobusowych. W marcu 2019 r. społeczny odbiór „piątki Kaczyńskiego” został z kolei zbadany przez CBOS: deklarację odbudowy komunikacji autobusowej pozytywnie oceniło 83% badanych. Jedna piąta ankietowanych stwierdziła przy tym, że kwestia ta dotyczy ich osobiście.

Ustawę, która ma stanowić narzędzie reaktywacji połączeń autobusowych, sejm przyjął trzy miesiące po złożeniu obietnicy w tej sprawie przez Jarosława Kaczyńskiego i jednocześnie nieco ponad tydzień przed głosowaniem na europosłów. Poparcie wyborcze dla jego partii przekroczyło pułap 75% w 290 polskich gminach. Aż 67 z nich to gminy z województwa mazowieckiego – tu najlepsze wyniki PiS osiągnął w gminach Stary Lubotyń (86%), Bielany-Żyłaki (85%), Boguty-Pianki (84%), Stara Błotnica, Mirów (po 83%) oraz Przytyk, Odrzywół, Huszlew, Górzno, Ceranów (po 82%). To gminy leżące około 100 km od Warszawy, oddalone od sieci połączeń kolejowych, a przy tym dotknięte problemem kolejnych cięć w komunikacji autobusowej. O ile ludowcy udawali, że problemu nie ma, o tyle politycy PiS udają, że problem potrafią rozwiązać.

KAROL TRAMMER

Rewitalizacja linii kolejowej Śniadowo – Łomża miała rozpocząć się w 2019 r. Efektem trwających nieco ponad rok robót miało być przywrócenie z końcem 2020 r. ruchu pociągów pasażerskich do Łomży, która – licząc 63 tys. mieszkańców – jest jednym z największych polskich miast pozbawionych połączeń kolejowych.

Decyzja polityczna

Ostatni pociąg pasażerski odjechał z Łomży w marcu 1993 r., gdy była jeszcze stolicą województwa. 17-kilometrowa linia Śniadowo

– Łomża, wykorzystywana obecnie tylko w przewozach towarowych, znajduje się w bardzo złym stanie technicznym: pociągi nie mogą przekraczać prędkości 20 km/h.

Na początku 2018 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe informowała, że dzięki zapewnieniu funduszy w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020, „zaplanowana została rewitalizacja odcinków Łapy – Śniadowo oraz Śniadowo – Łomża. Wyremontowane tory stworzą warunki do uruchomienia regularnych połączeń pasażerskich”. Celem było podniesienie prędkości do 120 km/h, odbudowa peronów i uruchomienie pociągów relacji Białystok – Łapy – Sokółki – Śniadowo – Łomża, pokonujących tę trasę w 1 godz. 40 min.

Niespodziewanie jesienią 2018 r. zapadła decyzja o odłożeniu prac rewitalizacyjnych i odsunięciu powrotu Łomży na mapę połączeń kolejowych o przynajmniej kilka lat. W tle tej decyzji kryje się polityka.

Zmieniamy ludzi

Od 2014 r. Łomżą rządzi prezydent Mariusz Chrzanowski. W 2018 r. 34-letni Chrzanowski zapowiedział, że będzie starał się o reelekcję. Choć nie uzyskał nominacji swojej partii, czyli Prawa i Sprawiedliwości, to i tak zdecydował się wystartować w wyborach samorządowych rozpisanych na przełom października i listopada 2018 r. Skończyło się to jego wykluczeniem z PiS i wystawieniem przez tę partię kandydatury Agnieszki Muzyk, wykładowczyni łomżyńskiej Państwowej Wyższej Szkoły Informatyki i Przedsiębiorczości oraz byłej wiceprezydent Łomży.

20 września 2018 r., miesiąc przed wyborami, prezes PiS Jarosław Kaczyński skierował list otwarty do mieszkańców Łomży: „Wielu z Państwa zapewne zadaje sobie pytanie: dlaczego PiS wystawia nowego kandydata. Otóż PiS jest partią pozytywnych zmian. Zmieniamy Polskę, ale i ludzi, którzy nie wytrzymali tempa i nie sprościli wyzwaniom, osiedli na laurach. Tak stało się w Łomży. Stawialiśmy na młodość, a okazało się, że otrzymaliśmy w zamian niedojrzałość i nielojalność, brak aktywności i zwykłej ciężkiej codziennej pracy”.

Kaczyński podkreślał w liście do łomżan, że „jedynym kandydatem Prawa i Sprawiedliwości na urząd prezydenta Łomży jest Agnieszka Barbara Muzyk”: „Dzięki pani doktor Muzyk, jej pracowitości, zaangażowaniu, kontaktom i staraniom, w

Jak PiS wykoleił Łomżę

Łomża wypadła z „Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku”. To kara za to, że łomżanie nie wybrali na prezydenta kandydatki PiS

**JAK POLITYCY
BAWILI SIĘ KOLEJĄ**



• W latach 2019-2020 miała zostać wykonana rewitalizacja linii kolejowej do Łomży, by mogły wrócić tu pociągi pasażerskie. Jednak po tym jak prezydent Łomży został wykluczony z Prawa i Sprawiedliwości, miasto wypadło z programu inwestycyjnego. Stacja Łomża, lipiec 2019 r.

Warszawie często słychać o Łomży, jej potrzebach i potencjale. To dzięki niej Łomża jest już uwzględniana w planach rządowych, na przykład rozbudowy kolei”.

Startujący w kontrze do Agnieszki Muzyk i całej swojej dawnej partii Mariusz Chrzanowski w pierwszej turze uzyskał 44% głosów, osiągając tym samym najlepszy wynik ze wszystkich siedmiu kandydatów (Muzyk zajęła drugie miejsce z poparciem 23%). W drugiej turze Chrzanowski uzyskał 76% głosów, zdeklasował kandydatkę PiS i pokazał, że do zwycięstwa nie jest potrzebny ani partyjny szyld, ani osobiste poparcie Jarosława Kaczyńskiego.

Biała plama na mapie kolejowej

Prezydent Łomży szybko przekonał się jednak, że od szyldu Prawa i Sprawiedliwości – bez którego owszem da się wygrać lokalne wybory – zależy obecność miasta w programach inwestycyjnych, których zakres ustalany jest na poziomie wojewódzkim i rządowym.

14 listopada 2018 r. – a więc dokładnie dziesięć dni po wygraniu przez Mariusza Chrzanowskiego drugiej tury wyborów – spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zwróciła się do samorządu województwa podlaskiego z wnioskiem o obcięcie funduszy, które w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020 były przeznaczone na rewitalizację linii kolejowej do Łomży.

W piśmie do samorządu województwa podlaskiego Centrum Realizacji Inwestycji

PKP PLK zaproponowało, aby – z uwagi na rosnące koszty inwestycji kolejowych – pieniądze zarezerwowane na rewitalizację ciągu do Łomży przeznaczyć na sfinansowanie droższych niż planowano remontów linii szerokotorowych obsługujących terminale przeładunkowe koło Sokółki i Siemianówki przy granicy z Białorusią, zaś wykonanie rewitalizacji ciągu do Łomży rozważyć dopiero w ramach programu regionalnego na lata 2021-2027.

Samorząd województwa podlaskiego – w którym od listopada 2018 r. władzę sprawuje PiS – łatwo przystał na sugestię spółki PKP PLK, dodając, że ewentualna modernizacja ciągu do Łomży powinna być prowadzona przede wszystkim pod kątem potrzeb przewozów towarowych. Wszystko w lutym 2019 r. przypieczętował premier Mateusz Morawiecki, podpisując uchwałę zmieniającą Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku: zarezerwowaną na prace rewitalizacyjne na linii Śniadowo – Łomża kwotę 35 mln zł przesunięto na inne przedsięwzięcia.

Zanim to nastąpiło, prezydent Mariusz Chrzanowski wystosował do prezesa PKP PLK, samorządu województwa podlaskiego oraz premiera Mateusza Morawieckiego apel o zachowanie Łomży na liście inwestycji kolejowych i jak najszybsze przystąpienie do realizacji prac rewitalizacyjnych, przypominając, że „region łomżyński jest białą plamą na mapie kolejowej województwa, Polski i Europy”. Apel prezydenta Łomży został zignorowany.

KAROL TRAMMER

Ważniejszy niż Kaczyński

JAK POLITYCY BAWIĄ SIĘ KOLEJĄ

Koleje Dolnośląskie zostały wykorzystane w lokalnej wojnie prezydenta Lubina Roberta Raczyńskiego

Po dziewięciu latach pociągi wróciły do liczącego 73 tys. mieszkańców Lubina. Już w niedzielę 9 czerwca 2019 r., będącej dniem inauguracji reaktywowanych połączeń, pasażerowie odbyli 1488 przejazdów do i z Lubina (najlepszy wynik został odnotowany w pociągu odjeżdżającym z Lubina o godz. 14.20, którym wyruszyło 205 pasażerów).

Przed wszystkim duże ośrodki

Pociągi pasażerskie miały powrócić na linię Legnica – Lubin już w grudniu 2018 r. Jednak z powodu przedłużających się prac remontowych na linii kolejowej termin reaktywacji przesunięto na czerwiec 2019 r. W międzyczasie zapadła decyzja o rezygnacji z postojów pośrednich między Legnicą a Lubinem, mimo że wszystkie położone na tym 22-kilometrowym odcinku perony przeszły kompleksowy remont z myślą o powrocie pociągów pasażerskich.

Rzecznik samorządu województwa dolnośląskiego Michał Nowakowski już w marcu 2019 r. zaskoczył wszystkich opinią, że obsługa wsi i mniejszych miast nie jest priorytetem tutejszego przewoźnika: – *Koleje Dolnośląskie komunikują przede wszystkim duże ośrodki miejskie o największym natężeniu ruchu pasażerskiego.*

W kwietniu 2019 r. władze gminy wiejskiej Lubin zostały poinformowane pismem z samorządu województwa dolnośląskiego, że „uruchamianie połączenia nie będą obsługiwać przystanków położonych w miejscowościach Rzeszotary, Raszówka, Gorzelin i Chróstnik. Decyzja związana jest z koniecznością skrócenia czasu przejazdów pociągów w celu zapewnienia dojazdu mieszkańcom Lubina do Wrocławia w czasie nieprzekraczającym jednej godziny”.

Na początku czerwca 2019 r., gdy zbliżała się odkładana reaktywacja, sprawa braku postojów między Legnicą a Lubinem budziła coraz większe emocje. Wówczas Michał Nowakowski wynalazł nowy powód: – *W tych czterech miejscowościach praktycznie brakuje lokalnej infrastruktury chodnikowej, parkingowej, umożliwiającej dotarcie pasażerów do wyremontowanych stacji.*

Ręce precz od naszej gminy

Prawdziwe wyjaśnienie sprawy braku postojów w Rzeszotarach, Raszówce, Gorzelinie i Chróstniku było jednak zupełnie inne niż płynące z oficjalnych komunikatów.

Koleje Dolnośląskie stały się narzędziem w lokalnej wojnie prezydenta Lubina Roberta Raczyńskiego, który pod koniec 2018 r. rozpoczął starania o wchłonięcie przez Lubin siedmiu sołectw z otaczającej miasto gminy wiejskiej Lubin. Plany Raczyńskiego spotkały się z ostrym sprzeciwem sąsiadów. Najpierw w konsultacjach 98% mieszkańców gminy wiejskiej sprzeciwiło się zmianie



Fot. Tomasz Józwiak / Miedziowe.pl

• *Mieszkańcy gminy wiejskiej Lubin walczą o postoje pociągów w swoich miejscowościach, blokując tory linii Legnica – Lubin na przejeździe kolejowym w Raszówce.*

granic, następnie 18 marca 2019 r. ulicami Lubina przeszedł marsz pod hasłami: „Nic o nas bez nas”, „Ręce precz od naszej gminy” i „Po siódme: nie kradnij”. – *Z władzami miasta nie ma żadnego dialogu, dlatego wyszliśmy na ulicę – mówił podczas manifestacji wójt lubińskiej gminy wiejskiej Tadeusz Kielan, który już 8 marca 2019 r. zwrócił się do urzędu wojewódzkiego z prośbą o zweryfikowanie poprawności wniosku władz Lubina o zmianę granic.*

Wojewoda dolnośląski Paweł Hreniak stwierdził błędy we wniosku z Lubina i 10 kwietnia 2019 r. wydał decyzję o jego nieważności, blokując przekazanie sprawy do rady ministrów, w której zapadają ostateczne decyzje o zmianie granic samorządowych. To rozsierdziło Raczyńskiego: – *Wojewoda jest tylko listonoszem, on nie może wpływać na te decyzje.*

Bezpartyjni kolejarze

Rozsierdzony Robert Raczyński nie zapomniał o ukaraniu mieszkańców gminy wiejskiej Lubin, od początku niechętnych zmianie granic. Postanowił zadbać o odcięcie ich od reaktywowanych połączeń kolejowych poprzez wykreślenie z przygotowywanych rozkładów jazdy wszystkich postojów w gminie wiejskiej Lubin (Raszówka, Gorzelin i Chróstnik). Dostało się też sąsiedniej gminie Miłkowice (przystanek Rzeszotary).

Rządzący Lubinem nieprzerwanie od 2002 r. Raczyński jest liderem ugrupowania Bezpartyjni Samorządowcy, które z Prawem i Sprawiedliwością tworzy koalicję rządzącą na Dolnym Śląsku.

Od listopada 2018 r. w zarządzie województwa dolnośląskiego za kolej odpowiada działacz Bezpartyjnych Samorządowców Tymoteusz Myrda, który

był rzecznikiem prasowym prezydenta Raczyńskiego oraz zasiadał we władzach podlegających mu miejskich wodociągów i towarzystwa budownictwa społecznego.

Na początku 2019 r. prezesem Kolei Dolnośląskich został Damian Stawikowski – do spółki trafił wprost z lubińskiego ratusza, gdzie pełnił funkcję sekretarza miasta, był prawą ręką Raczyńskiego. Stawikowski nie ma doświadczenia w sprawach kolei – w pierwszym wywiadzie po objęciu stanowiska szefa Kolei Dolnośląskich otwarcie stwierdził: – *Ostatni raz pociągiem jechałem kilkanaście lat temu.*

Koncert Raczyńskiego

8 czerwca 2019 r. w przeddzień reaktywacji rozkładowych połączeń do Lubina prezydent Raczyński miał świętować swoje zwycięstwo w kolejowej wojnie z gminą wiejską: przy stacji w Lubinie trwał koncert, którego kulminacyjnym punktem miał być wjazd składu Kolei Dolnośląskich – w blasku fajerwerków miał z niego wysiąść Raczyński. Przedpremierowy przejazd pociągu został jednak zablokowany w miasteczku Raszówka, gdzie mieszkańcy miejscowości wykreślonych z rozkładu jazdy stanęli na torach z transparentami „Kolej plus – fikcja”, „Stop wykluczeniu”, „Raczyński ważniejszy niż Kaczyński”.

Do protestujących przyjechał członek zarządu województwa Tymoteusz Myrda. Po rozmowach na torach zapewnił, że pociągi jednak będą zatrzymywać się w Rzeszotarach, Raszówce, Gorzelinie i Chróstniku. Postoje zostały wprowadzone od 17 czerwca 2019 r. – czas przejazdu pociągów z Lubina przez Legnicę do Wrocławia wydłużył się o 3-4 minuty.

KAROL TRAMMER

Co roku na trzydniowy festiwal muzyczny w Kostrzynie nad Odrą, organizowany przez fundację Wielka Orkiestra Świąteczna Pomocy, ściągają setki tysięcy ludzi. To największa impreza muzyczna – w 2018 r. na festiwalu bawiło się ponad pół miliona osób (rekordowy był 2011 r., gdy na Przystanek Woodstock dotarło 700 tys. ludzi).

Dowóz uczestników na odbywający się zawsze na półmetku wakacji festiwal – od zeszłego roku funkcjonujący pod nazwą Pol'and'Rock – zapewniały specjalne pociągi spółki Przewozy Regionalne.

Współpraca była doskonała

W 2018 r. na stację Kostrzyn zjechało się z całej Polski 41 pociągów MusicRegio, które potem po festiwalu rozwoziły uczestników z powrotem. Podróż z najodleglejszych stacji, Białegostoku i Rzeszowa, trwała ponad 11 godzin. Dla zmierzających na festiwal zabawa zaczynała się już w pociągu. „Zdarza się, że niektórzy pasażerowie, mimo naszych corocznych apeli, nie szanują pociągów, ale są to naprawdę pojedyncze przypadki” – informowali w 2017 r. Marzena Karoń i Krzysztof Pawlak z centrali Przewozów Regionalnych. Przewornie do obsługi połączeń MusicRegio kierowano wysłużone zespoły trakcyjne EN57 z rezerwy taborowej.

W 2018 r. z festiwalowych pociągów skorzystało 70 tys. osób. Przejazd pociągami MusicRegio tam i z powrotem kosztował, zależnie od odległości, od 50 zł do 160 zł. Dodajmy, że od 2013 r. stosowane było rozwiązanie mające wyeliminować przejazdy na gapę i pomóc w opanowaniu tłumów, które po festiwalu wlewały się na perony: przed dworcem w Kostrzynie nad Odrą stanęły bramki, przez które przepuszczano tylko osoby z biletami na najbliższe pociągi.

Pod koniec maja 2019 r. organizatorzy festiwalu zostali zaskoczeni przez spółkę Przewozy Regionalne informacją, że w tym roku z uwagi na brak składów rezygnuje ona z uruchamiania specjalnych pociągów: „Spółka w ostatnich latach, ograniczając koszty, dostosowała ilostan eksploatowanego taboru do liczby niezbędnej do obsługi oferty zamawianej przez marszałków województw”.

– Spółka odmówiła wykonania usługi, co w naszym przekonaniu jest rażącym złamaniem prawa młodych Polaków do bezpiecznego przyjazdu i wyjazdu pociągami na tak duże i ważne dla wielu z nich wydarzenie – mówił szef Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy Jerzy Owsiak. – Przez tyle lat nasza współpraca była doskonała i nagle w tym roku przychodzi zmiana decyzji.

Ścisłe rzecz biorąc, usługa nie była zamawiana przez fundację Owsiaka – spółka Przewozy Regionalne uruchamiała pociągi MusicRegio z własnej inicjatywy, widząc interes w dużym zainteresowaniu podróżami do i z Kostrzyna nad Odrą.

Wpływowi przeciwnicy festiwalu

Marszałek województwa lubuskiego Elżbieta Polak alarmowała, że przy braku specjalnych pociągów masowe przejazdy na festiwal i z powrotem skończą się chaosem na kolei. Piotr Tykwiński z lubuskiego urzędu marszałkowskiego dodał, że decyzję o

Ominąć Woodstock

Dlaczego spółka Przewozy Regionalne nagle przestała widzieć interes w masowych dojazdach na Festiwal Owsiaka w Kostrzynie nad Odrą?



• Stacja Kostrzynie, powroty z festiwalu Przystanek Woodstock w 2010 r.

wstrzymaniu pociągów MusicRegio należy uznać za „celowe działanie wpływowych przeciwników festiwalu”. Faktycznie trudno nie dostrzec niechęci polityków Prawa i Sprawiedliwości do Jerzego Owsiaka.

Niechęcią do festiwalu zapalała też spółka PKP Intercity. W czerwcu 2019 r. wyciekło pismo przesłane przez tego przewoźnika do spółki PKP Polskie Linie Kolejowe z listą 18 pociągów, których trasy przebiegają przez Kostrzyn nad Odrą, i prośbą o przygotowanie zmiany ich rozkładów jazdy, tak by w czasie festiwalu ominęły to miasto. W praktyce oznaczałoby to, że przez kilka dni na przełomie lipca i sierpnia większość połączeń PKP Intercity zniknęłaby z północno-zachodniej Polski. Przykładowo pociąg „Matejko” relacji Przemyśl – Świnoujście, zamiast przez Głogów, Zieloną Górę i Kostrzyn, miałby kursować przez Krotoszyn, Poznań, Piłę i Szczecinek. Z kolei relacje pociągów „Światowid” (Katowice – Świnoujście), „Wolin” (Kraków – Szczecin) i „Mehoffer” (Przemyśl – Szczecin) miałyby urywać się w Zielonej Górze, czyli 200-300 km przed normalnymi stacjami docelowymi.

Operacyjna niewykonalność

Apele władz województwa lubuskiego nie wrzuciły prezesa Przewozów Regionalnych Krzysztofa Zgorzelskiego – 17 czerwca 2019 r. napisał on w piśmie do marszałek Polak, że „obsługa festiwalu Pol'and'Rock jest operacyjnie niewykonalna oraz nieuzasadniona ekonomicznie”, dodając, iż „zeszłoroczna obsługa festiwalu przyniosła znaczące straty finansowe”.

Jak nieoficjalnie ustalił dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”, wyniki połączeń MusicRegio za 2018 r. były rzeczywiście gorsze niż w

2017 r. Nasz informator zwrócił jednak uwagę, że oddziały spółki Przewozy Regionalne lubią możliwie dużo kosztów swojej podstawowej działalności wrzucać w specjalne połączenia, których wyniki idą na konto centrali. A tak się składa, że w 2018 r. weryfikacja danych z oddziałów nie była wnikliwa.

18 czerwca 2019 r. – gdy odpowiedź prezesa spółki Przewozy Regionalne trafiła na biurko lubuskiej marszałek – na portalu Twitter pojawił się wpis premiera Mateusza Morawieckiego: „W trosce o bezpieczeństwo uczestników festiwalu w Kostrzynie nad Odrą poleciłem ministrowi Andrzejowi Adamczykowi przygotowanie pociągów, które dowiozą uczestników na miejsce”.

Rozgłos medialny zrobił się na tyle duży, że premier nie mógł nie zareagować. Tym bardziej, że realna była wizja tłumów forsujących rozkładowe pociągi jadące w kierunku Kostrzyna nad Odrą.

Po zajęciu stanowiska przez premiera szef Przewozów Regionalnych nie mógł nie zmienić zdania: 19 czerwca 2019 r. wysłał do lubuskich władz nowe pismo z informacją, że „po dokładnym przeanalizowaniu możliwości eksploatacyjnych, z dużym wysiłkiem spółka wygospodarowała zasoby, które zostaną użyte do uruchomienia dodatkowej oferty pociągów dalekobieżnych dedykowanych uczestnikom Pol'and'Rock Festival”. Przewozy Regionalne zapowiedziały uruchomienie pociągów, które zapewnią dojazd na festiwal między innymi z Warszawy, Krakowa, Łodzi, Wrocławia, Poznania, Gdańska i Katowic. Z planów omijania Kostrzyna nad Odrą rakiem wycofało się też PKP Intercity.

KAROL TRAMMER

9 czerwca 2019 r. na tory wyruszyły połączenia kategorii SuperRegio. Pod tą nową nazwą mają funkcjonować pociągi spółki Przewozy Regionalne, które – inaczej niż cała reszta połączeń przewoźnika – nie będą dotowane przez samorządy wojewódzkie.

Nie tak szybko

Pierwszy pociąg dalekobieżny kategorii SuperRegio uruchomiony został na trasie Ostrowiec Świętokrzyski – Skarżysko-Kamienna – Kielce – Częstochowa Stradom – Opole Główne – Wrocław Główny.

Według założeń spółki Przewozy Regionalne, pociąg SuperRegio miał pokonywać odcinek z Kielc do Wrocławia w 3 godz. 19 min., a więc znacznie szybciej nie tylko od pociągów spółki PKP Intercity, którym przejazd ze stolicy województwa świętokrzyskiego do stolicy województwa dolnośląskiego dłuższą trasą przez Katowice zajmuje od 4 godz. 32 min. do 4 godz. 57 min., ale także od podróży samochodem, trwającej przeciętnie około czterech godzin.

W rzeczywistości pociągów SuperRegio nie udało się jednak wytrasować z aż tak atrakcyjnym czasem przejazdu – podróż z Kielc do Wrocławia w zależności od dnia trwa od 3 godz. 37 min. do 4 godz. 2 min.

Połączeniom SuperRegio nie udało się uniknąć niespodzianek, jakie zwykle podczas procesu konstrukcji rozkładów jazdy serwowane są przewoźnikom przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe. To przede wszystkim niestabilność godzin kursowania: na pierwsze trzy miesiące kursowania – od czerwca do sierpnia 2019 r. – pociąg SuperRegio z Ostrowca Świętokrzyskiego do Wrocławia przewidzianych ma osiem wariantów rozkładu jazdy, co skutkuje wciąż przesuwanymi się godzinami kursowania.

Na etapie konstruowania rozkładu jazdy spółka PKP PLK znacznie wydłużyła też zatrzymania pociągu SuperRegio. Według założeń spółki Przewozy Regionalne, na odcinku między Kielcami a Wrocławiem postoje miały trwać nie dłużej niż minutę: 1 min. na stacji Opole Główne i 30 sekund na wszystkich pozostałych stacjach. Spółka PKP PLK w skonstruowanym rozkładzie jazdy zaordynowała postoje trwające 9 min. (na stacji Częstochowa Stradom) czy nawet 15 min. (na stacji Opole Główne).

Jakby tego było mało, pociąg SuperRegio w jednym kierunku kursuje nieco inną trasą niż w drugim. W drodze z Ostrowca Świętokrzyskiego do Wrocławia pociąg kursuje przez Opole, Brzeg i Olawę, a w drodze powrotnej omija te miasta, jadąc przez Kluczbork. Spowodowane jest to problemami z przepustowością na jednotorowym odcinku Opole – Lubliniec (przy jeździe w kierunku Wrocławia pociąg SuperRegio ma na tym odcinku postoje techniczne w celu przepuszczenia składów jadących z naprzeciwka).

W procesie układania rozkładu jazdy połączenia SuperRegio mają najgorszą pozycję – wynika to z przepisów przyznających wyższy priorytet przy przydzielaniu tras zarówno pociągom objętym dotacjami, jak i pociągom z

Konkurencja po polsku

Po czterech latach od wycofania komercyjnych pociągów InterRegio spółka Przewozy Regionalne do obsługi połączeń dalekobieżnych. Rewolucji na rynku kolejowym jednak nie będzie



● 9 czerwca 2019 r., pierwszy dzień funkcjonowania połączeń kategorii SuperRegio: pociąg relacji Ostrowiec Świętokrzyski – Wrocław Główny rusza ze stacji Suchedniów.

przewidzianą jak największą liczbą dni kursowania. Tymczasem, zgodnie z założeniami spółki Przewozy Regionalne, połączenia SuperRegio generalnie mają kursować wyłącznie w piątki i niedziele.

Nieracjonalność eksploatacyjna

Piątkowe oraz niedzielne popołudnia i wieczory to w ruchu dalekobieżnym okresy największych potoków pasażerskich. O ile jednak dla przewoźnika, który zasadniczo działa w ruchu regionalnym, niedziela jest czasem mniejszego zapotrzebowania na tabor, o tyle piątkowe popołudnia są okresem normalnego szczytu przewozowego związanego z powrotami ze szkoły i pracy. Zaangażowanie spółki Przewozy Regionalne w rynek połączeń dalekobieżnych tak w piątki, jak i w niedziele wymaga więc utrzymywania dodatkowego taboru.

Z punktu widzenia gospodarki taborem przewoźnika regionalnego, angażującego się w uruchamianie połączeń dalekobieżnych, bardziej racjonalne są działania Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, której pociągi na trasie Warszawa – Łódź kursują w soboty i niedziele, oraz Kolei Mazowieckich, które w lecie na trasie Warszawa – Trójmiasto – Ustka prowadzą pociąg „Słoneczny”, kierując do jego obsługi wagony odłączone od pociągów regionalnych, w których w wakacje jest mniejsza frekwencja.

Pociągi SuperRegio łączące Ostrowiec Świętokrzyski z Wrocławiem obsługuje

gruntownie zmodernizowany w 2017 r. elektryczny zespół trakcyjny EN57ALD. Skład do obsługi tego połączenia zapewnią świętokrzyski oddział Przewozów Regionalnych w Skarżysku-Kamiennej.

– Z eksploatacyjnego punktu widzenia jest to nieracjonalne. Skład zmodernizowany za duże pieniądze w piątek znika z ruchu regionalnego – świadczy to o zbyt dużych zasobach taborowych jednego oddziału, w sytuacji gdy jednocześnie inne oddziały borykają się z brakami – podkreśla ekspert z Centrum Zrównoważonego Transportu Stanisław Biega, który w latach 2009-2010 współtworzył ofertę połączeń InterRegio, także bazujących na wykorzystywaniu taboru regionalnego do obsługi połączeń dalekobieżnych. – W ciągu kilku lat sytuacja Przewozów Regionalnych bardzo się zmieniła – ze spółki, która miała nadmiary taboru i pracowników, stała się spółką, która tych zasobów ma za mało.

Przeprowadzona w latach 2015-2018 przez państwową Agencję Rozwoju Przemysłu restrukturyzacja spółki Przewozy Regionalne opierała się bowiem na zwalnianiu pracowników oraz złomowaniu taboru, tak by dopasować te zasoby do aktualnej sieci połączeń zamawianych przez samorządy województw.

Prawie jak InterRegio

Gdy dziesięć lat temu spółka Przewozy Regionalne zdecydowała się wejść na rynek ►

► połączeń dalekobieżnych, przyświecała temu chęć zagospodarowania nadmiaru zasobów odziedziczonych przez samorzady wojewódzkie wraz z przejściem pod koniec 2008 r. tego przewoźnika od Grupy PKP. – *Można było albo zwolnić ludzi i zezłomować pociągi, albo zagospodarować zasoby, jednocześnie zapewniając spółce nowe źródło przychodów ze sprzedaży biletów na dłuższe trasy* – mówi Biega.

Komercyjne połączenia InterRegio, które funkcjonowały od marca 2009 r. do sierpnia 2015 r., weszły do obsługi głównych tras, takich jak Warszawa – Poznań, Wrocław – Katowice – Kraków – Rzeszów czy Warszawa – Kraków (między tymi dwoma największymi polskimi miastami w szczytowym momencie kursowało pięć połączeń InterRegio dziennie). Spółka Przewozy Regionalne – oferując dużo tańsze bilety i często krótsze czasy przejazdu niż PKP Intercity – wprost zawojowała rynek połączeń dalekobieżnych.

– *Skala bezpośredniej konkurencji InterRegio z PKP Intercity pozostaje bezprecedensowa dla Europy. W szczytowym momencie pociągi InterRegio miały niemal jedną trzecią rynku kolejowych przewozów dalekobieżnych w Polsce* – podkreśla dr Marcin Król ze Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, autor artykułów naukowych na temat połączeń InterRegio.

W najlepszym dla połączeń InterRegio roku 2010 pociągami tej kategorii pasażerowie odbyli 18,2 mln podróży, podczas gdy pociągami spółki PKP Intercity podróży zrealizowali 37,1 mln przejazdów.

Dostęp otwarty, czyli zamknięty

– *Połączenia SuperRegio są próbą powrotu do pomysłu pociągów InterRegio, ale z dużo mniejszą szansą na sukces* – uważa Stanisław Biega, zwracając uwagę, że od złotego czasu połączeń InterRegio nie tylko zmniejszyły się zasoby taborowe i pracownicze w spółce Przewozy Regionalne niezbędne do ekspansji na rynek połączeń dalekobieżnych, ale przede wszystkim zmieniło się prawo dotyczące uruchamiania komercyjnych połączeń kolejowych.

Od końca 2016 r. przewoźnicy kolejowi, którzy chcą uruchomić pociągi bez dotacji z budżetu państwa lub samorządu, muszą uzyskać decyzję przyznającą otwarty dostęp do infrastruktury kolejowej. Decyzje takie wydaje Urząd Transportu Kolejowego.

Przed podjęciem decyzji urząd musi skonsultować się zarówno z Ministerstwem Infrastruktury, które dotuje realizowane przez spółkę PKP Intercity połączenia TLK i InterCity, jak i z samorządami dotującymi pociągi regionalne i lokalne. Zadaniem UTK jest bowiem przeanalizowanie, czy nowe połączenia komercyjne nie zagrażą istniejącym pociągom dotowanym.

Przed wejściem nowych przepisów Urząd Transportu Kolejowego postanowił ostudzić ewentualny zapal przewoźników do składania wniosków o przyznanie otwartego dostępu, informując ich, iż „postępowania w sprawie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu są skomplikowane i wymagają uzyskania wielu szczegółowych

informacji od różnych podmiotów. Konieczne są analizy obszernego materiału. Wymaga to poświęcenia wielu tygodni pracy. Dlatego każde postępowanie może trwać realnie nawet kilka miesięcy”, dodając, że „przy wpłynięciu wielu wniosków w zbliżonym terminie czas ich procedowania może się dodatkowo wydłużyć”.

Sojusz przeciwko nowym pociągom

Gdy niezrażony przewoźnik Arriva złożył wnioski o zgodę na uruchomienie komercyjnych pociągów na łączących największe polskie miasta trasach Warszawa – Kraków, Warszawa – Łódź, Warszawa – Poznań oraz Wrocław – Poznań – Szczecin, Urząd Transportu Kolejowego wydał decyzje odmowne. Z odmową spotkały się też Koleje Mazowieckie, które zainteresowane były uruchomieniem komercyjnych połączeń między Warszawą a Łodzią.

Na etapie konsultacji prowadzonych przez UTK nad wnioskami firmy Arriva ujawnił się szeroki sojusz przeciwników uruchamiania nowych połączeń dalekobieżnych na polskiej sieci kolejowej. Ministerstwo Infrastruktury broniąc pozycji spółki PKP Intercity, stwierdziło, że „wejście na rynek nowego przewoźnika może wiązać się ze znacznym obniżeniem przychodów osiąganych przez przedsiębiorstwo świadczące usługi publiczne”. Samorząd województwa dolnośląskiego stwierdził, że przyznanie firmie Arriva decyzji o otwartym dostępie, „doprowadzi do zakłócenia regularności przewozów, co może skutkować pogorszeniem atrakcyjności oferty dla pasażerów”. Samorząd województwa wielkopolskiego stwierdził natomiast, że złożony przez Arrivę „wniosek o przyznanie otwartego dostępu wskazuje, że jest próba wejścia w rynek przewozów finansowanych w ramach użyteczności publicznej”, dodając że proponowane połączenia „nie stanowią wartości dodanej dla rynku kolejowego”. Z kolei Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie stwierdził, że „uruchomienie dodatkowych połączeń skutkować może zakłóceniem regularności przewozów wojewódzkich i aglomeracyjnych” i w efekcie „doprowadzić do destabilizacji systemu transportowego w aglomeracji warszawskiej”. Nawet spółka PKP Polskie Linie Kolejowe – choć przecież każde nowe połączenie zwiększa jej przychody z opłat od przewoźników za korzystanie z torów – lamentowała, że „wytrasowanie pociągów zgodnie z proponowanym rozkładem jazdy będzie wysoko utrudnione”, dodając, iż „nie widzi możliwości przydzielenia tras, o których mowa we wniosku, bez wpływu na trasowanie dotychczas realizowanych przewozów pasażerskich”.

Warto jednak zwrócić uwagę, że z sojuszu tego wyłamał się samorząd województwa zachodniopomorskiego, przedstawiając takie oto stanowisko: „Zwiększona podaż kursów pociągów, niezależnie od ich charakteru i przewoźnika świadczącego usługi, przekłada się na wzrost popytu na usługi kolejowych przewozów pasażerskich”.

Doświadczenia z zagranicy pokazują, że tak rzeczywiście jest. Po wprowadzeniu w

2011 r. konkurencji w Czechach na głównej magistrali Praga – Olomuniec – Ostrawa obok państwowej spółki České Dráhy pojawili się prywatni przewoźnicy Leo Express i RegioJet. Liczba połączeń na trasie Ostrawa – Praga zwiększyła się z 18 do 35 na dobę i w efekcie znacząco wzrosła łączna liczba pasażerów korzystających z kolei na tej trasie: od 2010 r. do 2017 r. roczna liczba podróżujących do Pragi pociągami z regionu morawsko-śląskiego wzrosła z 452 tys. do 1 mln 577 tys., a z regionu olomunieckiego z 423 tys. do 1 mln 442 tys.

Lukratywne dotacje

Urząd Transportu Kolejowego próbuje pokazać, że popiera rozwój konkurencji na torach, ale ostatecznie podejmuje decyzje betonujące monopol PKP Intercity na głównych ciągach. Dobrze to widać w treści decyzji dotyczącej wprowadzenia przez firmę Arriva połączeń na trasie Warszawa – Poznań: urząd najpierw zaznaczył, że „uruchomienie nowych pociągów komercyjnych w szczególności dla tras dalekobieżnych w istotny sposób przyczynia się do uatrakcyjnienia oferty transportu kolejowego osób i wzrostu przewozów”, by następnie odmówić przyznania otwartego dostępu do tej trasy, argumentując, iż „planowane przez Arrivę połączenia dotyczą relacji, dla której występuje duża oferta przewozowa zapewniająca znaczną liczbę połączeń o różnym standardzie”, a „przyznanie firmie Arriva otwartego dostępu na trasie Warszawa – Poznań nie przyczyniłoby się do istotnego rozwoju oferty przewozowej”.

Dr Marcin Król, który w latach 2007-2008 był naczelnikiem wydziału ekonomicznego w pionie regulacyjnym UTK, zwraca uwagę, że problemem jest brak jasno określonych kryteriów przyznawania otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej: – *W tej sytuacji decyzje są siłą rzeczy dyskrecjonalne i przez to kontrowersyjne. Z punktu widzenia teorii regulacji decyzje te są bowiem narzędziem ograniczania dostępu do rynku i mogą sprowadzać się do ochrony pozycji zasiedziałego przewoźnika.*

Jak pokazuje przykład pociągu SuperRegio kursującego z Ostrowca Świętokrzyskiego do Wrocławia, łatwiej jest uzyskać decyzję przyznającą otwarty dostęp do relacji, które nie są obsługiwane przez PKP Intercity. Duże miasta leżące na północy województwa świętokrzyskiego – Ostrowiec Świętokrzyski (70 tys. mieszkańców) i Starachowice (50 tys. mieszkańców) – dotąd nie dysponowały bezpośrednim połączeniem z Częstochową czy Wrocławiem.

Dotowane z budżetu państwa połączenia spółki PKP Intercity jeżdżą więc na lukratywnych trasach łączących największe aglomeracje, a pociągi komercyjne – uruchamiane na własne ryzyko biznesowe spółki Przewozy Regionalne – wypełniają luki w sieci PKP Intercity. Tymczasem dofinansowanie publiczne powinno być przeznaczane w pierwszej kolejności na rozwijanie oferty kolei poza magistralami łączącymi największe metropolie.

KAROL TRAMMER

WYCIĘZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Gdy zabierano się za drugą

W Warszawie, w miejscu odludnym na Mszczonowskiej, przetrwała szubienica z czasów, gdy Niemcy dostali wścieklizny. Dziś jest elementem miejsca pamięci o powieszonych tutaj niewinnych ludziach, w odwecie za wysadzenie torów przez Armię Krajową. Pierwotnie stały tu dwie szubienice, lecz jedną odrąbano w 1945 roku na krokwie dachu odbudowywanego domu. Gdy zabierano się za drugą, ocalała ją pani Cepuchowa. Biegnąc na przelaj przez pole, krzychała: „To hańba to drzewo brać na dach! Musi zostać, by świadczyć o zbrodni!”.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Kociewie”

Gdynia Główna – Gorzów Wielkopolski

Pociąg TLK „Kociewie” kursuje z Trójmiasta przez Tczew, Bydgoszcz, Piłę do Gorzowa Wielkopolskiego. Swoją nazwę pociąg ten nosi od regionu, którego skrawkiem biegnie jego trasa: Kociewie leży na pograniczu województw pomorskiego i kujawsko-pomorskiego, w dorzeczu rzek Wierzyca i Wdy, pokrywając się mniej więcej z obszarem powiatów tczewskiego, starogardzkiego i świeckiego. Trasa pociągu „Kociewie” biegnie wschodnim skrajem Kociewia – jedyne kociewskie stacje tego pociągu to Tczew i Laskowice Pomorskie. Granice Kociewia i jego odrębność wyznacza się przede wszystkim po zasięgu obszaru, którego mieszkańcy posługują się gwarą kociewską. Odpowiedzi na pytania o brzmienie tej gwary i zarazem o obszar Kociewia udziela pieśń autorstwa księdza Bernarda Sychty, która w 2003 roku oficjalnie została ustanowiona hymnem Kociewia:

*Pytasz sia, gdzie Kociewiaki
Majó swoje dómi,
Swe pachnące chlebem pola,
Swoje sochy, bróny
Gdzie Wierzyca, Wda
Przy srebrnym fal śpiwio
Nieso woda w dal
Tam nasze Kociewie.*

POD DOBRĄ PRASĄ

„Kolejarze nie tylko ułatwiają rowerzystom dostęp do oferty kolei, lecz także promują ekologię i zdrowy styl życia”

Źródło: miesięcznik „W podróż z PKP Intercity – narodowym przewoźnikiem kolejowym”

Wydawca: Skivak

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„W tej chwili dzwonek trzykrotny oznajmił, że pociąg wrocławski wyszedł ze stacji poprzedniej. Nie śpiesząc się, Thiel pozostał jeszcze chwilę w izbie, skończył zajęcie i wyszedł nareszcie z chorągiewką i ładownicą, powolnym i ocieżałym krokiem podążając piaszczystą ścieżką do przejazdu, oddalonego o 20 kroków. Dróżnik sumiennie spuszczał i podnosił baryery przejazdowe po każdym pociągu, choć rzadko się zdarzało, aby ktoś przechodził odludną, leśną drogą. Spełniwszy obowiązek, stanął przy drewnianym słupie w białe i czarne pręgi, oczekując nadejścia pociągu. Linia kolei na prawo i lewo w prostym kierunku przecinała równo ciemną gęstwinę lasu, która niby mur zielony stała sztywna i prosta po obu jej stronach, zwiężając się w oddali i zamykając plant gładki i równy, wysypany czysto czerwonym żwirem. Dwie czarne szyny wyglądały na niej niby dwie cienkie nitki równoległe, opasujące ziemię i ginące pod horyzontem na północy i południu, aby tam złączyć się razem. Podmuch wiatru lekko poruszył gałęzie na skraju lasu, zaszumiał poważnie i ucichł zwolna w oddaleniu. Słupy telegraficzne, stojące wzdłuż drogi, odpowiedziały cicho brzęczącym akordem”

Gerhart Hauptmann*, „Dróżnik Thiel”

*niemiecki pisarz, urodził się w 1862 r. w Bad Salzbrunn (dziś Szczawno-Zdrój), zmarł w 1946 r. w Agnieszkwie (wcześniej Agnetendorf, później Jagniątków), laureat Nagrody Nobla w 1912 r.

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: 691500248

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 4,40 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przesyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.