

# Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

STYCZEŃ - LUTY 2006

Nr 1 (22)

Najgorszy zakład linii kolejowych  
Wzloty i powroty  
Druga Japonia?



**ROZKŁAD  
MARZEŃ...**

EKSPERT, DORADCA, KANDYDAT...

## Człowiek z wyobraźnią

Adrian Furgalski, jeden z analityków Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, zajmuje się nie tylko analizami. Od dłuższego czasu działa również w wielkiej polityce...

Kilka lat temu Furgalski działał w Unii Wolności, przez pewien czas zasiadał nawet w zarządzie partii. W latach 1998-2000 był asystentem ówczesnego ministra transportu i gospodarki morskiej z ramienia UW Tadeusza Syryjczyka.

Gdy pozycja Unii Wolności na polskiej scenie politycznej słabła, w 2003 roku Furgalski przeniósł się do Platformy Obywatelskiej i stał się ekspertem tej partii od spraw transportu. Przynajmniej takie można było odnieść wrażenie po lekturze prasy oraz po wystąpieniach Furgalskiego na konferencjach poświęconych sprawom transportu...

21 maja 2004 roku w „Gazecie Wyborczej” ukazał się artykuł Adriana Furgalskiego, pod którym w nocce o autorze wyjaśniono, iż Furgalski jest *doradcą klubu poselskiego PO ds. infrastruktury i transportu*. Podobnie, bo jako *ekspert PO ds. infrastruktury i transportu*, Furgalski przedstawił się 25 listopada 2004 roku w warszawskim Centrum Multimedialnym Foksal na debacie poświęconej polityce transportowej. Natomiast 15 marca 2005 roku w „Dzienniku Łódzkim” Furgalski przedstawił się jako *człowiek należący do gabinetu cieni Platformy Obywatelskiej i będący poważnym kandydatem na ministra infrastruktury*. W tygodniku „Ozon” z 22 września 2005 roku Furgalski został zaprezentowany jako *ekspert Jana Rokity ds. lotnictwa*. Jako *doradcę Jana Rokity* Furgalskiego przedstawiono również w „Pulsie Biznesu” z 7 października 2005 roku.

Okazuje się jednak, że wszystko to jeden wielki błąd, a Adrian Furgalski nie ma nic wspólnego z Platformą Obywatelską. Tak wynika z oświadczenia posła PO Tadeusza Jarmuzewicza, który informuje – *wypowiadający się w imieniu naszej partii Adrian Furgalski nie jest członkiem Platformy Obywatelskiej, nie jest także jej doradcą ani kandydatem na jakikolwiek urząd. W związku z powyższym wiązanie jego poglądów i opinii ze stanowiskiem PO jest nieuzasadnione*.

Ofiarami bogatej wyobraźni Furgalskiego stali się nie tylko dziennikarze, ale również duża część polityków, naukowców oraz szefów spółek Grupy PKP. (KT)

## POLITYKA

### Becikowe i...



Oficjalnym warunkiem poparcia Ligi Polskich Rodzin dla mniejszościowego rządu Prawa i Sprawiedliwości było wprowadzenie becikowego – czyli zasiłku wypłacanego rodzicom za urodzenie dziecka. Okazuje się jednak, że to nie wszystko...

Według tygodnika „Gazeta Polska” LPR nieoficjalnie zażądała również dwóch stanowisk przewodniczących komisji sejmowych: Komisji ds. Służb Specjalnych dla Romana Giertycha oraz Komisji Infrastruktury dla Bogusława Kowalskiego, byłego wicemarszałka województwa mazowieckiego i „ojca chrzestnego” spółki Koleje Mazowieckie.

Postawienie Bogusława Kowalskiego przy obsadzaniu sejmowych stanowisk na równi z Romanem Giertychem, liderem LPR, pokazuje, iż poseł Kowalski cieszy się w swojej partii bardzo mocną pozycją. (KT)

## KOLEJE MAZOWIECKIE

### Temat rzeka

Po naszych publikacjach, Wisła znowu płynie swoim korytem. Wprawdzie nie mamy jeszcze wpływu na bieg rzek, ale na wygląd plansz ze schematami w pociągach Kolei Mazowieckich okazuje się, że jednak tak...

Przypomnijmy: na schematach sieci połączeń Kolei Mazowieckich, które w połowie 2005 roku zaczęły pojawiać się w pociągach i na stacjach zamieszczono błędny przebieg Wisły. Poniżej prezentujemy mylący fragment schematu. Polegając na nim można było odnieść wrażenie, że linia Warszawa-Dęblin w okolicach Otwocka przekracza Wisłę, a takie miejscowości jak Pilawa czy Dęblin leżą na lewym brzegu królowej polskich rzek, co oczywiście nie jest prawdą.

Napisaliśmy o tym w „Z Biegiem Szyn” (nr 4/2005) i są już tego efekty. Pod koniec października 2005 roku w pociągach Kolei Mazowieckich zaczęły pojawiać się nowe schematy – już ze skorygowanym przebiegiem Wisły. (KT)



## POCIĄGI I ICH PATRONI

### Noblista zmienił trasę

Pociąg nr 13101 relacji Łódź Fabryczna-Kraków Płaszów wraz z wejściem nowego rozkładu jazdy zmienił trasę przejazdu. Do 10 grudnia kursował Centralną Magistralą Kolejową, od 11 grudnia jeździ „wiedenką” przez Piotrków Trybunalski, Częstochowę. Chociaż trasa pociągu nr 13101 się zmieniła, to patron wciąż pozostaje ten sam.

Jeszcze za czasów starej trasy, 7 grudnia 2005 roku, spółka PKP Przewozy Regionalne, postanowiła uczcić osiemdziesiąt rocznicę śmierci Władysława Reymonta, który oprócz tego, że był literatem i noblistą, był także kolejjarzem – w latach 1888-1893 pracował jako starszy robotnik służby drogowej. Pasażerowie podróżujący 7 grudnia „Reymontem” podczas kontroli biletów otrzymali broszury autorstwa Marii Balickiej i Marka Moczulskiego przybliżające różne, te bardziej jak i mniej znane, momenty z biografii zapewne jedynego kolejjarza noblisty.

Jak zapowiadają w spółce PKP Przewozy Regionalne, powstaje nowa tradycja i prawdopodobnie już wkrótce będziemy uroczysto świętować rocznice związane z innymi patronami pociągów. (KT)

## INTEGRACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO

### Autobus bliżej pociągu

Wreszcie do kolejowej części warszawskiego Dworca Zachodniego została doprowadzona miejska linia autobusowa. Dotychczas miejskie autobusy docierały do stacji Warszawa Zachodnia tylko od strony dworca PKS, czyli od Al. Jerozolimskich. Teraz autobusem linii 197 będzie można dotrzeć do Dworca Zachodniego od strony ul. Tunelowej, co oznacza możliwość dojazdu komunikacją miejską pod sam budynek z kolejowymi kasami biletowymi. Uruchomiona 29 grudnia 2005 roku linia 197 połączyła Dworzec Zachodni z położoną w północnej części miasta pętlą Gwiazdista. (KT)

## SPROSTOWANIE

### Czeski błąd

Zero równa się nic, ale zero po cyfrze „pięć” tworzy liczbę „pięćdziesiąt”, a to już wcale nie jest tak mało... I właśnie dlatego jesteśmy winni Państwu kilka słów wytłumaczenia.

W poprzednim numerze „Z Biegiem Szyn” w ostatnim zdaniu tekstu „Co zrobić z 55 milionami?” napisaliśmy, że tytułowe 55 milionów mogłoby starczyć na 50 lat funkcjonowania wspólnego biletu. Otóż nie – gdyby miasto stołeczne Warszawa wpłaciłoby Kolejom Mazowieckim 55 milionów, to starczyłoby to na jedynie pięć lat funkcjonowania wspólnego biletu. Za wprowadzenie w błąd przepraszamy. (KT)

**NA OKŁADCE:** Pierwszy raz do pracy i szkoły z nowym rozkładem jazdy, Warszawa Powiśle, 12 grudnia 2005 roku, Fot. (KT)

# Rozkład marzeń...

Nowy rozkład jazdy na Mazowszu. Miało być dużo lepiej. A jak jest?

ODJAZDY		POCIĄGI PODMIEJSKIE		
GODZ. ODJAZDU	STACJA DOCELOWA	PRZEZ	RODZ. POCIĄGU	OPÓZN. PERON
00.00	WESOŁYCH ŚWIAT			
13.41	RADOM	WARKA	OSOB.	6
13.47	SKM WWA FALENICA			7

To będzie rozkład moich marzeń – powiedziała Halina Sekita, prezes Kolei Mazowieckich, o rozkładzie jazdy 2005/2006 na kilka miesięcy przed jego wejściem w życie. Szefostwo Kolei Mazowieckich oraz eksperci z Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa (CNTK), którzy wykonali rozkład na zamówienie spółki, zgodnie zapowiadali, że nowy rozkład jazdy będzie charakteryzował się pełną cyklicznością (czyli stałą częstotliwością kursowania pociągów, np. co 10, 30, 60 czy też co 120 minut), zwiększeniem ilości uruchamianych pociągów (kosztem długości składów) oraz ograniczeniem do absolutnego minimum liczby próżnych pociągów służbowych. Takie były plany. Życie potoczyło się jednak trochę inaczej...

## No i co zapisać na pudełku zapalek?

Na początku listopada prezes Halina Sekita i twórca koncepcji rozkładu dla Kolei Mazowieckich Andrzej Massel, zastępca dyrektora CNTK ds. studiów i projektów badawczych, zapowiadali, że od 11 grudnia każdy pasażer będzie mógł zapisać rozkład odjazdów pociągów ze swojej stacji na pudełku zapalek. Chodziło o to, że rozkład będzie bardzo prosty do zapamiętania i możliwe będzie zapisanie jedynie końcówek minutowych, o których pociągi będą odjeżdżać równomiernie przez cały dzień. Teraz słynna już historia z pudełkiem od zapalek może sprowadzać się jedynie do tego, że rozkład jazdy owszem będzie można zmieścić na owym pudełku, ale raczej dlatego, że pociągów będzie zbyt... mało. Nowemu rozkładowi jazdy Kolei Mazowieckich do czystej cykliczności bowiem jeszcze daleko.

Weźmy na przykład godziny odjazdów pociągów z Warszawy Śródmieścia w kierunku Sochaczewa i Łowicza. Przez cały dzień pociągi odjeżdżają 22 minuty po pełnej godzinie (niestety z dwoma wyjątkami – o godz. 4.02 i 12.27). Tylko przyklasnąć, to prawie modelowy przykład cyklu. Ale uwaga, wieczorem rozkład jazdy wygląda już nieco inaczej – odjazdy o godz. 21.22, 22.12, 23.32. Pociąg odjeżdżający o godz. 22.12, czyli 10 minut wcześniej niż

wskazuje przyjęty cykl, jest nie tylko ponurym żartem z cyklicznego rozkładu jazdy, ale równocześnie pułapką zastawioną na pasażera, który przyzwyczajony do szablonu rozkładu „22 minuty po pełnej godzinie” prawdopodobnie 10 minut spóźni się na wieczorny pociąg. Następne połączenie w kierunku Sochaczewa jest dopiero po ponad godzinie, natomiast dalej za Sochaczew, w kierunku Łowicza dopiero... rano.

Podobna pułapkę twórcy rozkładu jazdy 2005/2006 zastawili na podróżnych odjeżdżających z Siedlec w kierunku Warszawy. Przez cały dzień pociągi do Warszawy odjeżdżają z Siedlec 19 minut po pełnej godzinie. Niestety, pasażerowie którzy przyjdą na pociągi o godz. 8.19 lub 15.19, żadnych pociągów nie zobaczą. Co najwyżej zauważą na horyzoncie jedynie ich światła końcowe... A wszystko przez to, że pociągi odjeżdżające z Siedlec po godz. 8.00 i po godz. 15.00 zostały wpisane do rozkładu kilka minut przed założonym cyklem – o godz. 8.09 (10 minut wcześniej względem cyklu) oraz o godz. 15.13 (6 minut wcześniej względem cyklu). Jeśli pasażerowie Kolei Mazowieckich będą bezgranicznie ufali cykliczności rozkładu jazdy, to niejednokrotnie mogą się przeliczyć...

Teraz przykład z linii otwockiej. Szczyt dowozowy do Warszawy. W dni robocze pociągi z Otwocka do Warszawy ruszają o godz.: 6.29, 6.39, 6.49 – 21 minut przerwy – 7.10 – 19 minut przerwy – 7.29, 7.39, 7.49, 7.59 i potem – po 40 minutach przerwy – dopiero o godz. 8.39. Tak jak w poprzednich przypadkach, tak i na tej linii trudno mówić o rozkładzie cyklicznym. Ba, trudno tu mówić nawet o jako takiej regularności kursowania. Z popołudniowymi powrotami ze stolicy w kierunku Otwocka też nie jest dobrze. Szczytowa częstotliwość pociągów, niestety nieregularna, wynosi 10, 15, lub 20 minut, ale tylko przez półtorej godziny: od godz. 14.45 do 16.15. A potem – mimo że szczyt wcale się jeszcze nie kończy – pociągi kursują jedynie, ale za to sztywno, co pół godziny. To za rzadko, by kolej mogła konkurować z prywatnymi przewoźnikami autobusowymi. Ale skoro nie da się konkurować rozkładem jazdy, to można jeszcze spróbować konkurować cenami biletów. Na odcinku Warszawa Zachodnia-Otwock Koleje Mazowieckie wprowadziły zryczałtowaną, niższą cenę biletu jednonprzejazdowego poza godzinami szczytu (w godz. 10.00-15.00 i 18.00-22.00) – 2,50 zł oraz miesięcznego – 90 zł.

## Teraz twoja kolej na udaną podróż. Ale nie do szkoły...

Zapewnienie wygodnego dojazdu do szkół powinno być jednym z priorytetów dla regionalnych przewoźników kolejowych. A to choćby dlatego, że uczniowie i studenci, ze względu na ulgi ustawowe, stanowią najwierniejszą – tuż po pracownikach kolei – grupę pasażerów, która zapewnia wysoką frekwencję w pociągach. Wbrew pozorom problem z dojazdami do szkół dotyczy nie tylko obrzeży województwa, ale również samej aglomeracji warszawskiej.

Do stołecznych szkół bardzo trudno dotrzeć na pierwszą lekcję z linii radomskiej. Na dworzec Warszawa Śródmieście pociągi z kierunku Radomia docierają na godz. 6.55 i 7.55 – czyli uczniowie mają wybór dojechania do Warszawy ponad godzinę albo pięć minut przed rozpoczęciem zajęć. Taki układ →

## SKM dla wagarowiczów

Od 11 grudnia warszawska **Szybka Kolej Miejska**, która kursuje na trasie Warszawa Falenica-Warszawa Zachodnia, oferuje średnio dwa pociągi na godzinę. SKM kursuje więc dużo rzadziej niż jadące równoległe do trasy kolei miejskiej również miejskie autobusy linii 521. Niestety, pierwszy pociąg z Falenicy w kierunku centrum Warszawy w dni robocze wyrusza dopiero o godz. 7.30, co uniemożliwia nawet dojazd do szkół na Pradze i Śródmieściu na pierwszą lekcję.

Drugi problem rozkładu jazdy Szybkiej Kolei Miejskiej stanowi skrócenie relacji części pociągów – i co gorsza, przede wszystkim pociągów szczytowych – tylko do odcinka Warszawa Falenica-Warszawa Wschodnia. A to z kolei oznacza, iż w pewnych godzinach SKM przeistacza się z miejskiego przewoźnika łączącego lewobrzeżną i prawobrzeżną Warszawę w lokalnego przewoźnika kursującego przez zaledwie dwie dzielnice.

Większość problemów z ofertą Szybkiej Kolei Miejskiej wynika z trudności tej spółki z porozumieniem się ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe, która udostępnia infrastrukturę kolejową.

Miejska kolej nie wozi już swoich pasażerów bezpłatnie. Od 11 grudnia w pociągach SKM obowiązuje taryfa Zarządu Transportu Miejskiego.

➔ nie wygląda na rozkład przewoźnika głoszącego idee renesansu kolei, lecz raczej przypomina ofertę przewozową mającą na celu wygaszenie popytu.... Gwoli ścisłości warto dodać, że w porze szkolnych dojazdów z linii radomskiej jest jeszcze jeden pociąg, który mógłby idealnie spełnić potrzeby młodych pasażerów. To pociąg przyspieszony ze Skarżyska Kamiennej, który przyjeżdża na dworzec Warszawa Centralna o wprost idealnej dla uczniów porze – czyli o godz. 7.31. Niestety na odcinku Warka-Warszawa pociąg ten zatrzymuje się tylko jeden raz – w Piasecznie, a bez zatrzymania przejeżdża przez takie miejscowości jak Ustanówek, Zalesie Górne czy Nowa Iwiczna, skąd dojazdy do warszawskich szkół średnich są bardzo popularne.

Na poranne dojazdy do stolicy narzekają także mieszkańcy położonego na północnym wschodzie aglomeracji warszawskiej powiatu wołomińskiego – nie tylko uczniowie. W poprzednim rozkładzie pociągi z kierunku Tłuszcz w porannym szczycie (od godz. 5.53 do godz. 8.23) przyjeżdżały na stację Warszawa Wileńska co 15 minut. Chociaż pociągi kursowały co kwadrans, to tłok w nich był wcale niemały. Teraz jest jeszcze gorzej – częstotliwość pociągów w porannym szczycie ograniczono bowiem do około 20 minut – zamiast średnio czterech pociągów na godzinę, pozostają jedynie trzy. Winę za tę niską częstotliwość ponoszą PKP Polskie Linie Kolejowe, które nie prowadzą remontów infrastruktury, doprowadziły do wydłużenia czasu jazdy z Zielonki do Warszawy Wileńskiej, co zmniejszyło i tak już małą przepustowość linii (**więcej na ten temat można przeczytać na stronie 6**). Koleje Mazowieckie nie potrafiły jednak zawczasu stawić czoła temu problemowi, a przecież naprawdę nie trudno przewidzieć, że każde ograniczenie częstotliwości pociągów z niezwykle obłożonego kierunku z Tłuszcz do Warszawy kończy się niemiłosiernym ściskiem w pociągach. Mając tę świadomość, warto było uruchomić dodatkowe połączenia z linii tłuszczańskiej na linię średnicową, co rozładowałoby tłok w pociągach do Warszawy Wileńskiej. Można było też najbardziej, jak to tylko możliwe, zwiększyć częstotliwość pociągów kursujących do Warszawy Wileńskiej – dzięki czemu pociągi w porannym szczycie przyjeżdżałyby na Dworzec Wileński co 16-17 minut, a nie co 20 minut. Zawsze to trochę częściej... Stało się jednak inaczej, Koleje Mazowieckie rozrzedziły rozkład pociągów w kierunku Warszawy Wileńskiej, zmniejszając równocześnie liczbę pociągów do Warszawy Zachodniej – czyli na linię średnicową. Nie wykazano żadnych starań, aby przeciwdziałać tłokowi, a gdy już on nastąpił, wszyscy – z zarządkiem Kolei Mazowieckich na czele – byli bardzo zdziwieni, że pasażerowie nie mieszczą się do pociągów... A trzeba pamiętać, że ci pasażerowie, którzy nie zdołali wsiąść do pociągu, szukają innego środka transportu, któremu często już potem pozostają wierni. Chyba nie



**Najpierw niepewność, a potem albo radość albo zdenerwowanie. Pasażerowie zapoznają się z nowym rozkładem jazdy.**

trzeba tłumaczyć, że chodzi o prywatne autobusy...

Do autobusów najprawdopodobniej przesiądą się uczniowie dojeżdżający do szkół w Mińsku Mazowieckim z kierunku Siedlec. Licealiści z mińskich szkół zarzekają się bowiem, że przestają już korzystać z usług kolei. Pociąg szkolny do Mińska Maz. przyjeżdża już na godz. 7.11 – w poprzednim rozkładzie jazdy pociąg dowożący do szkoły przyjeżdżał na godz. 7.41. To w zupełności wystarczyło na wygodne dojsze ze stacji do szkół. W poprzednim rozkładzie pociągi w kierunku Warszawy na odcinku Siedlce-Mińsk Maz. w godzinach szczytu (ramowo między godz. 4.00 i 8.00) kursowały dwa razy na godzinę, teraz – poza jednym wyjątkiem – tylko raz na godzinę. Wszystko właśnie przez to. Na oficjalnym internetowym forum gminy

Mrozy uczniowie dojeżdżający do mińskich szkół nie bez zdenerwowania deklarują, iż przy takim

rozkładzie jazdy pociągów, zmuszeni są przesiąść się na autobusy.

### Problemy na północy i na południu

Problemy z dojazdem do szkół mają także mieszkańcy północnych krańców województwa uczący się w Ciechanowie. Do Ciechanowa „szkolne” pociągi z kierunku Mławy i Działdowa przyjeżdżają na godz. 6.51 oraz 9.37. A na ósmą brak dojazdu... Popołudniowe powroty z pracy i szkół w Ciechanowie też bardzo utrudnione. Pociągi w kierunku Działdowa odjeżdżają z Ciechanowa o godz. 15.18 i 18.01. Biada kończącym pracę np. o godz. 15.30... Dla porównania spojrzmy na rozkład jazdy na tym samym odcinku, ale w innych porach – rano odjazdy o godz. 5.41, 6.20 i 9.03, natomiast wieczorem pociągi z Ciechanowa w kierunku Działdowa odjeżdżają o godz. 19.05, 21.20 oraz 22.07. Około czterdziestominutowa częstotliwość kursowania. Tak, ale tylko dwa razy dziennie i wtedy, kiedy wcale nie jest konieczna – skoro świt i późnym wieczorem. A w porze powrotów z ciechanowskich szkół oraz zakładów pracy prawie trzygodzinna przerwa w kursowaniu pociągów... O rozkładzie cyklicznym, częstotliwości pociągów dostosowanej do potrzeb pasażerów, czy choćby o w miarę regularnym kursowaniu pociągów, mieszkańcy północnej części Mazowsza nie mają nawet co marzyć.

Poważne problemy są również na... południu województwa. Chodzi o relację Warszawa-Skarżysko Kamienna, a w szczególności o fatalne skomunikowania na stacji Radom. Pociągi do Skarżyska odjeżdżają z Radomia zazwyczaj nie po przyjeździe, lecz przed przyjazdem pociągów z Warszawy. Dla przykładu: pociąg do Skarżyska Kamiennej odjeżdża z Radomia o godz. 13.51 – niecałe 20 minut przed przyjazdem pociągu z Warszawy (przyjazd do Radomia o godz. 14.10). Dlatego aby zdążyć na pociąg do Skarżyska trzeba z kierunku Warszawy przyjechać do Radomia już na godz. 12.06 i te prawie dwie godziny przeczekać na radomskim dworcu. Dworcu,

który wcale do przyjemnych nie należy... Podobnie jest wieczorem. Pociąg z Warszawy przyjeżdżający do Radomia o godz. 18.20, siedem minut spóźnia się na pociąg do Skarżyska, który odjeżdża o godz. 18.13. Problem uciekających pociągów występuje także przy podróżach w odwrotnym kierunku – ze Skarżyska w stronę Warszawy. Jeden z popołudniowych pociągów relacji Skarżysko Kamienna-Radom przybywa do Radomia na godz. 17.06. Dalsze połączenie w kierunku Warszawy? Odjechało przed dwudziestoma minutami – o godz. 16.45, a następne jest dopiero o godz. 18.50... Niestety, okazuje się, że skomunikowania również nie ➔

### Kolej na trzy miesiące?

Radom-Skarżysko Kamienna i Warszawa-Siedlce-Luków to odcinki, na których od nowego rozkładu Koleje Mazowieckie przejęły całkowitą obsługę pociągów osobowych, dotychczas prowadzoną wspólnie ze spółką **PKP Przewozy Regionalne**. Nie oznacza to jednak, iż PKP Przewozy Regionalne definitywnie wyczołgały się z obsługi pociągów osobowych w województwie mazowieckim. Odcinki Płock-Kutno, Siedlce-Czeremcha, Sierpc-Lipno i Małkinia-Czyżew nadal pozostają w gestii PKP Przewozy Regionalne. Oznacza to niepewność, co do dalszego funkcjonowania ruchu pociągów w tych relacjach. Zarząd spółki PKP Przewozy Regionalne już bowiem zapowiada, że pasażerowie muszą liczyć się z likwidacjami pociągów, które mogą nastąpić pod koniec marca 2006 roku. Jeśli spełnią się czarne scenariusze, to od 1 kwietnia pociągi osobowe przestaną dojeżdżać do Płocka – jednego z największych miast Mazowsza. Przystać kursować mogą również wszystkie pociągi osobowe łączące województwo mazowieckie z województwami: podlaskim i kujawsko-pomorskim.

Zapowiedzi te stanowią szantaż, silnie uzależnionego od dotacji, zarządu spółki PKP Przewozy Regionalne, który znacznie lepiej niż walczyć o klientów i tym zjednywać sobie finansowe poparcie samorządów, potrafi zebrać. W tej sytuacji władze województwa mazowieckiego mają dwie możliwości: albo zdecydować się na przekazanie żądanej kwoty spółce PKP Przewozy Regionalne, albo definitywnie zrezygnują ze współpracy z tym przewoźnikiem i obsługę tych połączeń zlecają spółce Koleje Mazowieckie. Pójście inną drogą, a więc dopuszczenie do likwidacji ruchu na tych liniach, w dobie deklarowanego przez samorząd renesansu kolei na Mazowszu byłoby poważnym błędem politycznym.

➔ są mocną stroną nowej oferty przewozowej Kolei Mazowieckich, a znane z wielu krajów wygodne, kilkuminutowe przesiadki w ramach jednego peronu („drzwi w drzwi”) na Mazowszu wciąż pozostają w sferze marzeń.

### Zrozumieć pasażera czy go stracić?

Analizując nowy rozkład jazdy Kolei Mazowieckich dość szybko można dojść do wniosku, iż przewoźnik ma spore problemy z rozpoznaniem potrzeb mieszkańców Mazowsza, a co za tym idzie z ich zaspokajaniem. Można odnieść wrażenie, iż Koleje Mazowieckie tak naprawdę nie wiedzą, jakie są godziny pracy w zakładach, szkołach czy uczelniach. Dla przykładu pociągi do Warszawy z kierunku Grodziska Mazowieckiego zachowują częstotliwość szczytową (co 10-20 minut) tylko do godz. 8.30. A potem, do godz. 9.25, następuje aż 55-minutowa przerwa w kursowaniu pociągów – mimo, że wielu ze 130 tysięcy mieszkańców miast przy linii grodziskiej w tym czasie chce na nieco późniejszą godzinę dojechać do pracy, szkoły i uczelni. Ponadto od 11 grudnia Koleje Mazowieckie znacznie ograniczyły na linii grodziskiej częstotliwość kursowania pociągów w soboty. W poprzednim rozkładzie pociągi między Warszawą a Grodziskiem Mazowieckim kursowały co pół godziny, a teraz jedynie co godzinę. To decyzja ewidentnie podjęta zza biurka – z pozoru rzeczywiście może się bowiem wydawać, że w soboty potoki pasażerów są małe. Jednak na uczelniach coraz więcej studentów zaocznych, w sklepach i centrach handlowych w soboty coraz więcej klientów, którzy w dni robocze nie mają czasu na zakupy, coraz bardziej popularne stają się również sobotnie wyjazdy na miasto – z rowerami, do rodziny czy przyjaciół. To na linii grodziskiej widać – w sobotnich pociągach tłok. Tylko dlaczego twórcy oferty Kolei Mazowieckich nie bardzo o tym wiedzą i zmniejszają częstotliwość tych pociągów?

Teraz sytuacja na linii Tuszcz-Ostrołęka. Na początek słowa burmistrza Wyszkowa Grzegorza Nowosielskiego z udzielonego pół roku temu wywiadu „Rzeczypospolitej” – *od świtu do nocy co kwadrans odjeżdża z Wyszkowa autobus do Warszawy, pracuje tam kilka tysięcy ludzi z całego powiatu*. No właśnie – autobusy co kwadrans. A co w tej sytuacji robią Koleje Mazowieckie? Mieszkańcy Wyszkowa mają do dyspozycji jedynie siedem par pociągów kursujących w dość przypadkowych godzinach. Co więcej, od 11 grudnia Koleje Mazowieckie przestały oferować bezpośrednie połączenie Wyszkowa z Warszawą – konieczna jest przesiadka w Tuszczu. Okazuje się, że Koleje Mazowieckie, zamiast dostosować się do trendu coraz bardziej masowych dojazdów do pracy w Warszawie – także spoza obszaru ścisłej aglomeracji, ograniczają ofertę do absolutnego minimum. W ten sposób nie uda się wygrać z konkurencją autobusową. Tak też nie zdobędzie się nowych pasażerów – co najwyższej można stracić dotychczasowych...

Rzuca się w oczy nie tylko brak przeprowadzonych badań rynku i potrzeb mieszkańców regionu, ale również brak znajomości wśród twórców oferty przewozowej ogólnych realiów Warszawy i całego



**Wyszków:** tylko 7 par pociągów, brak bezpośrednich połączeń do Warszawy, podczas gdy autobusy z Wyszkowa do stolicy kursują co kwadrans.

### Wyjść z ofertą do ludzi

Do niedawna wejście w życie nowej oferty przewozowej łatwo można było poznać po tym, iż pasażerowie stali pod planszami z rozkładem jazdy i spisywali na swoich karteluszkach godziny odjazdów interesujących ich pociągów. Ta tradycja przechodzi jednak do lamusa. Można powiedzieć, iż nastąpił przełom – teraz w kasach biletowych można za symboliczną złotówkę kupić poręczną książeczkę z rozkładem jazdy wszystkich pociągów **Kolei Mazowieckich**. W tym zakresie mazowiecki przewoźnik dogania światowe standardy – jedną z podstawowych zasad kolejowego marketingu jest przecież wygodna powszechna informacja o ofercie przewozowej, znacznie szersza niż tylko tablica z rozkładem jazdy zawieszona na stacji. Kto bowiem nie zna rozkładu jazdy, ten pociągiem nie pojedzie...



**Liczba pociągów Kolei Mazowieckich wzrosła z 554 do 625. Jednak zadowolenie pasażerów nie wzrosło. Wręcz przeciwnie...**

regionu mazowieckiego. A bez tej podstawowej wiedzy dobrego rozkładu jazdy po prostu nie da się zrobić.

### Chcieli dobrze, wyszło jak zawsze...

Mimo wszystko Koleje Mazowieckie uparcie wierzyły, że nową ofertą zadowolą wszystkich pasażerów i będzie to kolejny sukces przewoźnika. Niestety, stało się zupełnie inaczej. Tak dużego niezadowolenia ze zmiany rozkładu jazdy chyba jeszcze nigdy na Mazowszu nie było. Mieszkańcy wielu mazowieckich miejscowości skarżą się na problem z dojazdem do pracy i szkoły, w aglomeracji warszawskiej w godzinach szczytu pasażerowie nie mieszczą się do pociągów, a wielu podróżnych skarży się na likwidację pociągów, do których byli przyzwyczajeni od lat. Praktycznie nie ma linii, której nie dotknęłyby zmiany na gorsze – no może poza, co dość ciekawe, dwoma peryferyjnymi liniami Radom-Dęblin oraz Siedlce-Luków. Mimo wcześniejszych zapowiedzi, Koleje Mazowieckie nie zdołały nawet wraz z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy przywrócić przewozów na któreś z nieczynnych linii (Nasielsk-Sierpc czy Radom-Drzewica), co mogłoby wpłynąć na bardziej pozytywny odbiór nowego rozkładu jazdy przez media. A tak kolejowym tematem numer jeden w prasie i telewizji regionalnej stał się ogromny tłok w pociągach.

Zamiast rozkładu marzeń, pasażerowie, mieszkańcy regionu otrzymali niedopracowaną ofertę przewozową, której efektem już zaczynają być wprowadzane korekty i poprawki – co z jednej strony naprawia sytuację, ale z drugiej wprowadza zamieszanie i dezinformację. I tym sposobem Koleje Mazowieckie wpisują się w wyniesioną z czasów PKP tradycję utraty aktualności rozkładu jazdy już w pierwszych dniach jego obowiązywania. Z biegiem czasu liczba poprawek wzrasta – aż do ostatniego dnia ważności rozkładu.

O rozkładzie marzeń mazowieccy pasażerowie wciąż mogą jedynie... pomarzyć. Zmiana rozkładu Kolei Mazowieckich istotnie nadwyrężyła, jeszcze do niedawna poprawiający się, wizerunek spółki. Teraz nowe barwy pociągów, nowe, zielone mundury drużyn konduktorskich czy cukierkowa grafika witryny internetowej spółki mają niewielkie znaczenie. Takie drobiazgi naprawdę nie są zbyt istotne, w chwili gdy pasażerowie mają poważne problemy z tak podstawową sprawą, jak dojazd i powrót z pracy.

*Tekst i fot. Karol Trammer*

# Najgorszy zakład linii kolejowych

## Konkurencyjność kolei nie wzrasta od gdybania i snucia planów

W 2000 roku podróż pociągiem osobowym z Zielonki do Warszawy Wileńskiej – centralnego miejsca prawobrzeżnej Warszawy oraz jednego z głównych węzłów komunikacyjnych stolicy – trwała 12 minut, przejazd z Ząbek do Warszawy Wileńskiej zabierał 8 minut. Teraz czas przejazdu do Warszawy Wileńskiej z Zielonki wynosi 18 minut, a z Ząbek 12 minut, a więc aż o połowę dłużej niż przed pięcioma laty. Przyczyną wydłużającego się czasu jest postępująca dekapitalizacja infrastruktury, której nie tylko się nie modernizuje, ale praktycznie nawet się nie utrzymuje. Jedyne co spółka PKP Polskie Linie Kolejowe, ma do zaoferowania to wprowadzanie kolejnych ograniczeń prędkości, tak aby uniknąć wypadków na coraz słabiej trzymających się torach – choć nawet to minimum bywa trudne do osiągnięcia.

Co więcej, wprowadzenie tych ograniczeń prędkości wymusiło na Kolejach Mazowieckich zmniejszenie częstotliwości i tak już zatłoczonych pociągów z Tuszczu do Warszawy Wileńskiej. Ze względu na brak samoczynnej blokady liniowej (sbl), pociąg jadący do Warszawy Wileńskiej może wyruszyć z Zielonki dopiero wtedy, gdy poprzedni skład minie położony tuż przed Warszawą Wileńską posterunek Warszawa Wileńska Marki i tym samym zwolni szlak. Dlatego czas jazdy z Zielonki do posterunku Warszawa Wileńska Marki ma bezpośredni wpływ na częstotliwość kursowania pociągów. Im ten czas przejazdu dłuższy, tym rzadziej mogą kursować pociągi. W efekcie pociągi, które jeszcze niedawno z Zielonki do Warszawy Wileńskiej jeździły szybko i często, teraz, przez pasywność warszawskiego Zakładu Linii Kolejowych, kursują nie tylko coraz wolniej, ale również coraz rzadziej.

Fatalny stan infrastruktury, to nie tylko problem krótkiej, ale mimo to mającej istotne znaczenie, linii z Zielonki do Warszawy Wileńskiej. Ograniczenia prędkości, wydłużające się czasy jazdy to problem praktycznie całego obszaru Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie. Aby się o tym przekonać, wystarczy wsiąść w Warszawie do pociągu Tanie Linie Kolejowe „Pobrzeże” relacji Warszawa Zachodnia-Koło-brzeg i na własnej skórze poczuć niską prędkość pociągu. Pod lupę weźmiemy odcinek trasy pociągu z Warszawy do Gdańska. „Pobrzeże” wyrusza z Warszawy Zachodniej o godz. 11.35, o godz. 13.13 bez zatrzymania mijają Nasielsk (gdzie opuszcza teren warszawskiego Zakładu Linii Kolejowych) i do Gdańska Głównego dociera na godz. 16.19. Czas przejazdu „Pobrzeża” z Warszawy do Gdańska wynosi więc 4 godziny i 44 minuty.

Ale uwaga! Z tychże 4 godzin i 44 minut pociągowi „Pobrzeże” aż ponad półtorej godzinny (dokładnie 98 minut) zajmuje przejechanie 63-kilometrowego odcinka znajdującego się w gestii warszawskiego Zakładu Linii Kolejowych. Po opuszczeniu terenu warszawskiego zakładu dalszy, 268-kilometrowy odcinek z Nasielska do Gdańska

„Pobrzeże” pokonuje w 186 minut, a więc w trochę ponad trzy godziny. Nie trudno zauważyć, iż pokonanie czterokrotnie dłuższego odcinka z Nasielska do Gdańska, zabiera tylko dwukrotnie więcej czasu niż przejechanie odcinka Warszawa-Nasielsk.

Warto jeszcze zwrócić uwagę na to, że czas przejazdu „Pobrzeża” z Warszawy Zachodniej do Gdańska Głównego, względem rozkładu jazdy 2004/2005, wydłużył się o 13 minut (w poprzednim rozkładzie pociąg jechał 4 godziny i 31 minut, a teraz 4 godziny i 44 minuty). Aż 10 minut z tego 13-minutowego wydłużenia czasu jazdy powstało na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie...

Podobna sytuacja ma miejsce m.in. na linii Warszawa-Białystok. Pociąg pospieszny „Pogon” wyrusza z Warszawy Zachodniej o godz. 16.00. Po przejechaniu 48 kilometrów, o godz. 17.11, dojeżdża do Tuszczu, gdzie opuszcza teren warszawskiego Zakładu Linii Kolejowych i po chwili udaje się w dalszą, liczącą 139 kilometrów, drogę z Tuszczu do Białegostoku, dokąd dojeżdża na godz. 18.50. I znów ten sam problem. Przejechanie przez obszar Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie, czyli jednej czwartej trasy, zabiera „Pogoni” 71 minut, natomiast przejechanie dalszych trzech czwartych relacji zabiera pociągowi jedynie 98 minut.

Wyjazd z Warszawy w kierunku Białegostoku zwraca uwagę na jeszcze jedną rzecz. A raczej na jej brak... Chodzi o niedziałającą od kilku już lat samoczynną blokadę liniową na linii kolejowej Warszawa Rembertów-Zielonka. Efektem niesprawnej blokady samoczynnej jest to, że każdy pociąg wjeżdżający na linię łączącą Rembertów z Zielonką musi zatrzymać się pod nastawnią przy wjeździe na łącznicę –



Gdzieś na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie...

wzależności od kierunku jazdy: albo w Rembertowie albo w Zielonce, aby obsługa pociągu mogła otrzymać od dyżurnego ruchu rozkaz pisemny – kartkę papieru z informacją o tym, iż szlak nie jest zajęty i będzie można bezpiecznie po nim przejechać. Tak musi zatrzymywać się każdy z pociągów pospiesznych łączących stolicę z Białymstokiem oraz każdy pociąg regionalny Kolei Mazowieckich jadący z linii średnicowej do Tuszczu i z powrotem. Mamy XXI wiek, te ciągłe zatrzymywania pociągów w Rembertowie i Zielonce nie tylko kompromitują narodowego zarządcę infrastruktury kolejowej czyli spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe i jej warszawski zakład, ale również pozerają ogrom czasu, energii i pieniędzy.

Kompromitacją Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie jest również stan torów w stołecznym tunelu średnicowym między przystankami Warszawa Śródmieście i Warszawa Powiśle – niewralgicznym odcinku nie tylko dla warszawskiego węzła kolejowego, ale dla całego regionu mazowieckiego. Pociągi od kilku lat wloką się tam z prędkością 20 km/h, a termin rozpoczęcia generalnego remontu infrastruktury w tunelu z roku na rok jest przekładany.

Zamiast zająć się rozwiązaniem rzeczywistych problemów, a więc coraz niższymi prędkościami na liniach wylotowych z Warszawy, niesprawnymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym czy złym stanem infrastruktury w tunelu średnicowym, dyrektorzy w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe ekscytują się planami budowy linii wielkich prędkości w Polsce i śnią o składach mknących z prędkością 250 km/h. To są jednak tylko sny. A tu i teraz pociągi wloką się po spiących się liniach kolejowych.

Warto, aby menedżerowie ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe wreszcie uświadomili sobie, że konkurencyjność kolei nie wzrasta od gdybania i snucia planów.

Tekst i fot. Karol Trammer

### Pechowa Zielonka

W święto kolejarza, 25 listopada 2005 roku, o godz. 7.03, na stacji w Zielonce (obszar Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie) doszło do wykolejenia pociągu Kolei Mazowieckich nr 7932 relacji Warszawa Wileńska-Małkinia. Według ustaleń komisji powypadkowej przyczyną wykolejenia było układanie – po zaniku napięcia – drogi przebiegu pod jadącym pociągiem. Ryszard Bandosz, rzecznik prasowy warszawskiego Oddziału Regionalnego Polskich Linii Kolejowych, poinformował nas, iż ruch kolejowy zaktóry był aż do godz. 12.47, co spowodowało opóźnienie 45 pociągów na łącznie 1420 minut. To już drugie wykolejenie na stacji w Zielonce, do jakiego doszło w ostatnim czasie.

Do poprzedniego zdarzenia w Zielonce doszło prawie półtora roku temu – 25 sierpnia 2004 roku. W obydwu powyższych przypadkach wykolejenia miały miejsce około godz. 7.00, a więc w godzinach szczytu dowozowego do Warszawy, co spowodowało, że tysiące osób miało poważne problemy z dotarciem do pracy i szkoły.

Najpierw nowy rząd i nowe ministerstwo. W miejsce dotychczasowego, stworzonego w 2001 roku przez rząd Leszka Millera, Ministerstwa Infrastruktury powstało Ministerstwo Transportu i Budownictwa, szefem którego został Jerzy Polaczek.

Jerzy Polaczek pochodzi ze Śląska, z wykształcenia jest prawnikiem. W latach 90. był wiceprezydentem Piekar Śląskich. Od 1997 roku Jerzy Polaczek zasiada w ławach sejmowych – najpierw Akcji Wyborczej Solidarność, a następnie, od 2001 roku Prawa i Sprawiedliwości. W latach 2001-2005 był wiceprzewodniczącym sejmowej Komisji Infrastruktury. W ostatnich wyborach parlamentarnych zdobył ponad 39 tysięcy głosów i po raz trzeci z kolei zdobył mandat poselski.

Wiceministrem transportu i budownictwa, podsekretarzem stanu ds. kolejnictwa został prof. dr hab. Mirosław Chaberek, kierownik katedry logistyki na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego, specjalizujący się w ekonomice transportu, logistyce i rachunkowości zarządczej. W latach 2000-2004 profesor Chaberek zasiadał w radzie naukowej Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa. Stamtąd w 2004 roku przesiadł się do rady techniczno-ekonomicznej przy prezesie Urzędu Transportu Kolejowego, której został wiceprzewodniczącym.

Jak to zwykle bywa, za zmianami w ministerstwie poszły zmiany w radach nadzorczych i zarządach spółek Grupy PKP. Zaczęło się od spółki-matki PKP S.A. Z rady nadzorczej odwołano dotychczasowego przewodniczącego Krzysztofa Białowolskiego, a także Marka Krawczyka, Jacka Piotra Krawczyka, Zygmunta Świrskiego oraz Jakuba Mieñkowskiego. W nowym składzie rady nadzorczej znaleźli się: Wojciech Balczun – jako przewodniczący, Jarosław Adwent, Marek Kozłowski oraz Juliusz Engelhardt – poza tym ostatnim, profesorem Uniwersytetu Szczecińskiego, zastępcą dyrektora generalnego Polskich Kolei Państwowych w latach 1994-1996 – nowi członkowie rady nadzorczej PKP S.A. nie są zbyt związani z koleją. No jeszcze może poza Jarosławem Adwentem, który jest lokalnym pełnomocnikiem Prawa i Sprawiedliwości w Tarnowskich Górach – jakby nie patrzeć, jednym z najbardziej kolejarskich polskich miast. Dotychczasowa kariera nowego przewodniczącego rady nadzorczej PKP S.A. Wojciecha Balczuna związana jest z marketingiem restrukturyzujących się przedsiębiorstw, takich jak Poczta Polska czy PKO Bank Polski.

### **Związkowe układy ponad podziałami**

Ponadto z radą nadzorczą PKP S.A. pożegnał się jeden z trzech zasiadających w niej reprezentantów pracowników. Stanisław Kogut, jeszcze do niedawna przewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność”, w ostatnich wyborach zdobył mandat senatora, i musiał w związku z tym zrezygnować z zasiadania w radzie nadzorczej. I wcale nie było przesądzone, że po rezygnacji Koguta, nadal jednym z trzech przedstawicieli pracowników w radzie będzie ktoś z „Solidarność”. Przedstawicielem załogi w radzie nadzorczej może zostać bowiem każdy z pracowników Grupy PKP – ważne, aby zebrał 7 tysięcy podpisów i następnie jego kandydatura wygrała w głosowaniu. Jednak nikt poza Henrykiem Sikorą, przewodniczącym krakowskiej Okręgowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność”, nie zgłosił swojej kandydatury. A to zapewne z dwóch powodów. Jeśli chodzi o szeregowych pracowników czy nawet działaczy mniejszych związków, to zebranie wymaganej liczby podpisów byłoby dla nich dość sporym problemem, gdyż nie mają oni takiej siły przebicia jak działacze związkowi, za którymi stoją tysiące współpracowników i dziesiątki organizacji zakładowych. Do rywalizacji o wolne miejsce w radzie nadzorczej, oprócz szeregowych pracowników, mogli zgłosić się także członkowie innych kolejarskich związków zawodowych. Tego jednak nie zrobili – w tej bowiem kwestii między związkami zawodowymi panuje pełna zgoda. Nikt nikomu nie wchodzi w drogę. I skoro „Solidarność”, obok Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP i Związku Zawodowego

# Wzloty i powroty

*Rady nadzorcze i zarządy.  
Co starzy zostawili po sobie?  
Co zostawią po sobie nowi?*

Maszynistów Kolejowych (ZZM), miała dotychczas swojego członka w radzie, to nikomu nawet nie przeszło przez myśl, aby zaburzyć ten wspólny monopol trzech największych związków. I w efekcie Henryk Sikora z „Solidarność”, dołączając do Jerzego Kędzierskiego z Federacji i Kazimierza Gontarczyka z ZZM, został jednym z trzech reprezentantów pracowników w radzie nadzorczej PKP S.A.

Równoległe ze zmianami w radzie nadzorczej PKP S.A. nastąpiły zmiany w zarządzie PKP S.A. Andrzej Wach, prezes zarządu oraz Maria Wasiak, członek zarządu ds. społecznych i promocji pozostali na swoich stanowiskach – pytanie tylko, na jak

długo? Z posadami członków zarządu pożegnali się natomiast odpowiadający za sprawy finansowe Janusz Maciej Lach oraz związany z Zespołem Doradców Gospodarczych TOR Jacek Bukowski, który w zarządzie PKP S.A. odpowiadał za nadzór właścicielski i prywatyzację. Nowym członkiem zarządu ds. finansowych został Jerzy Marciniak, absolwent Politechniki Szczecińskiej, dotychczas związany z informatyką kolejową – ostatnio był dyrektorem ekonomiczno-finansowym w PKP Informatyka Sp. z o.o., a wcześniej – w latach 2001-2004 – był członkiem zarządu tej spółki. Natomiast nowym członkiem zarządu PKP S.A. ds. nadzoru właścicielskiego i prywatyzacji został Arkadiusz Olewnik, którego dotychczasowa kariera nie była związana z koleją – ostatnio pracował w Urzędzie m.st. Warszawy, wcześniej był prezesem Pocztovej Agencji Usług Finansowych.

### **Likwidator powraca...**

Z okolic stołecznego ratusza na kolej powrócił Krzysztof Celiński. Przez ostatnie trzy lata Celiński był prezesem Metra Warszawskiego, jest jednak człowiekiem z kolejowym rodowodem. W 1973 roku ukończył transport na Politechnice Warszawskiej i od tego momentu przez prawie 20 lat pracował w Centralnym Ośrodku Badań i Rozwoju Techniki Kolejnictwa, który w międzyczasie zmienił nazwę na Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa. Od 1992 do 1998 roku Krzysztof Celiński był dyrektorem departamentu kolejnictwa w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej. Następnie w 1999 roku, przez niecały rok, był dyrektorem infrastruktury kolejowej PKP. W latach 1999-2002 Krzysztof Celiński był prezesem zarządu – najpierw PKP, a następnie PKP S.A. Z tym okresem łączy się niechlubna karta w jego życiorysie, kiedy to 3 kwietnia 2000 roku Celiński wspólnie z Magdaleną Ciszewską, która wówczas była szefową Dyrekcji Przewozów Pasażerskich, a obecnie jest dyrektorem biura współpracy z zagranicą w Centrali PKP S.A., ograniczyli przewozy na dotychczas niespotykaną skalę. Z dnia na dzień pociągi pasażerskie przestały kursować na ponad tysiącu kilometrów linii kolejowych. Czy mając w pamięci wydarzenia sprzed sześciu lat, teraz, gdy Celiński zostaje prezesem zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, która zarządza infrastrukturą kolejową, powinniśmy się spodziewać fizycznej likwidacji – czyli mówiąc wprost: sprzedaży na złom – „niepotrzebnej” części linii kolejowych?

Poza prezesem Celińskim, nowym człowiekiem w zarządzie PKP Polskich Linii Kolejowych jest Zbigniew Zarychta, dotychczasowy dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Koszalinie. W zarządzie zajął on miejsce Krzysztofa Groblewskiego. Natomiast Krzysztof Celiński na stanowisku prezesa „peelki” zastąpił Tadeusza Augustowskiego, za którego czasów PKP Polskie Linie Kolejowe przede wszystkim mogły się pochwalić dobrym *publicity* i otwarciem na współpracę zewnętrzną – między innymi z prokolejowymi organizacjami pozarządowymi. Niestety, równoległe do tych działań linie kolejowe po prostu się sypały, co kończyło się ciągłym ograniczaniem prędkości pociągów. Mimo to, na kilka tygodni przed odwołaniem Tadeusz Augustowski postanowił pozostawić po swojej prezesurze nie lada pamiątkę – ku jego czci jeden z tuneli między Krakowem a Kozłowem został oficjalnie ochrzczony imieniem August...

*Karol Trammer*

# Druga Japonia?

Adam Fularz o swoich pomysłach na warszawską szybką kolej miejską

Licząca 2,5 miliona mieszkańców aglomeracja warszawska jest jednym z największych obszarów zurbanizowanych Europy bez rozbudowanej sieci transportu miejskiego o parametrach metra lub szybkiej kolei miejskiej. Zaangażowanie władz miasta Warszawa w tworzenie zrębów systemu SKM oraz wydzielenie ze struktur PKP przewoźnika Koleje Mazowieckie spowodowało, iż ta luka stopniowo się wypełnia ofertą. Wypadałoby jednak przypomnieć propozycję konsekwentnego rozdzielania ruchu miejskiego od krajowego, jaką autor przedstawił w ramach idei SKM Warszawa, nawiązującej do licznych prób skutecznego zmierzania się z tematem kolei miejskiej, podejmowanych ze zwykle ogromnym zaangażowaniem przez różne środowiska już od roku 1937. Jak się wówczas autor spodziewał, dopiero liberalizacja rynku kolejowego i zniesienie monopolu PKP, czego był gorącym orędownikiem, umożliwiła powstanie takiego systemu transportowego.

W pierwotnej koncepcji SKM autor proponował kroki dość radykalne (oprócz swej głównej propozycji: postawienia na innych niż PKP przewoźników, co z perspektywy czasu okazało się być słuszną sugestią, niedocenioną jednakże przez inne grupy osób słusznie proponujących kolej miejską dla Warszawy już od wielu lat, tyle że w ramach PKP). Mając na uwadze doświadczenia Berlina i innych dużych aglomeracji zaproponował, by pociągi regionalne stały się bez wyjątku pociągami przyspieszonymi w rejonie zurbanizowanym obsługiwanym przez kolej SKM, i by definitywnie skończyć z praktyką mieszania ruchu regionalnego z miejskim. Autor zaproponował powstanie węzłów przesiadkowych z pociągów regionalnych na kolej miejską ulokowanych na krańcach aglomeracji.

Autor postulował by ostatnie postoje pociągów regionalnych dojeżdżających do Warszawy miały miejsce w miejscowościach w których możliwa byłaby przesiadka na jedną z linii przyszłego systemu SKM: Grodzisk Mazowiecki, Piaseczno, Legionowo, Wołomin, Otwock, Mińsk Maz./Sulejówek. Pociągi linii regionalnych korzystałyby z dworców dalekobieżnych Centralnego, Zachodniego i Wschodniego. Konieczne także byłoby konsekwentne rozdzielanie sieci dla ruchu aglomeracyjnego od wspólnej sieci dla ruchu dalekobieżnego i regionalnego wewnątrz aglomeracji. Krok taki umożliwi zintensyfikowanie ruchu miejskiego i wyeliminuje negatywne efekty zewnętrzne opóźnień na sieci krajowej na ruch pociągów miejskich. Jednocześnie pozostawiona zostanie możliwość korzystania w sytuacjach awaryjnych z sieci miejskiej przez pociągi dalekobieżne i *vice versa*. Stworzy to możliwość prywatyzacji sieci kolei miejskiej (pociągów wraz z infrastrukturą), co przynajmniej w przypadku kolei miejskich Japonii spowodowało ogromny boom budowlany i przebudowę większości stacji SKM w obszarze zurbanizowanym na centra handlowe. Pasażerowie kolei japońskich są chronieni przed prywatnymi monopolami kolejowymi poprzez specjalny system konkurencji poprzeczki, w którym państwo ściśle kontroluje poziom zysków osiągany przez przedsiębiorstwa kolejowo-developerskie (w Japonii te dwa typy biznesu ściśle się łączą) i nie pozwala na zbytne nadużywanie renty monopolu ponad określony ustawą próg zysku. Przewoźnicy nadużywający swej

pozycji na rynku karani są czasowym obniżeniem cen ich biletów, co powoduje spadek ich wpływów i zysków.

Analiza struktury obsługi ruchu miejskiego w Europie i Japonii pokazuje że na ogół skończono z obsługą ruchu w obszarze zurbanizowanym aglomeracji przez pociągi obsługujące region, gdy tylko istniały ku temu możliwości techniczne. To samo proponuje się w aglomeracji warszawskiej. Sytuacja w której pociągi regionalne stają się miejskimi w obszarze zurbanizowanym, wydłuża izochrony czasu przejazdu koleją z miast regionu, i zmniejsza popyt na przewozy regionalne czyniąc tym samym kolej dużo mniej atrakcyjnym środkiem transportu w porównaniu z innymi środkami komunikacji.

W ramach pierwotnej koncepcji autor postulował także by konsekwentnie zmieniono oznaczenie stacji i przystanków kolejowych na sieci obsługiwanej przez kolej SKM. Zaproponowano konsekwentne zerwanie ze stylistyką oznaczeń typową dla sieci kolei krajowej i wprowadzenie oznaczeń stacji typowych dla systemów kolei miejskiej krajów wysoko uprzemysłowionych. Proponowano by wszystkie stacje działające w ramach systemu SKM straciły siermiężne tablice z epoki PKP z oficjalnymi członami "Warszawa" przed każdą nazwą, a nowe były po prostu nazwami skróconymi np. „Dworzec Wschodni” lub „Ochota”, właściwymi dla potrzeb nowego systemu.

Autor stworzył grafikę oznaczeń dla nowego systemu. W intencji autora leży, by cały system kolei miejskich w Polsce miał jednolite oznaczenie nawiązujące do tradycji kolei w Polsce, ale nie wskazujące konkretnego przewoźnika jako operatora. Autor proponuje stosowanie litery S lub M na zielonym tle jako oznaczenie stacji kolei SKM, oraz zielony kolor dla oznaczenia linii SKM na planach miast. Autor udostępnią wszystkim zainteresowanym swoją propozycję ikonografiki bezpłatnie i zobowiązuje się promować jej stosowanie we wszystkich systemach SKM w Polsce. W intencji autora leży by ten symbol stał się synonimem nowej jakości w transporcie aglomeracji – gwarancji częstotści kursów w ruchu miejskim, wynoszącej minimum 30 minut w szczycie i 60 minut poza szczytem w godz. 5:00-23:00.

Autor proponował też wprowadzenie jednolitego systemu oznaczeń linii kolei miejskiej, wspólnego w całym kraju. Według jego intencji nazwa linii winna składać się z litery S lub M oraz kolejnego numeru linii (S1, S2, S3 etc.). Inne propozycje, czerpiące często z historii komunikacji miejskiej w danym regionie, oceniał jako niepraktyczne. Przestrzegał także przed literowymi oznaczeniami dla linii kolei miejskiej, które przynajmniej w przypadku Paryża, ewoluowały do roli trudno zrozumiałych dla pasażerów kombinacji kilku liter i cyfr oznaczających jeden z wariantów kilkudziesięciu relacji kolei RER obsługujących aglomerację paryską.

Adam Fularz

Autor (ur. 1979) jest ekonomistą, działaczem organizacji pozarządowych (Centrum Statystyki Kolejowej) oraz redaktorem internetowego serwisu informacyjnego Transpolska ([www.transpolska.most.org.pl](http://www.transpolska.most.org.pl))

## Z Biegiem Szyn **Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu**

**KONTAKT:** Karol Trammer, ul. Raszyńska 15 m 15, 02-026 Warszawa, **e-mail:** [z.biegiem.szyn@interia.pl](mailto:z.biegiem.szyn@interia.pl), **telefon:** (0)691-500-248

Nakład: 150 egzemplarzy. Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych. 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.

**Archiwum internetowe:** [www.zbs.kolej.net.pl](http://www.zbs.kolej.net.pl), **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Sklep Parowozik, Stacja metra Świętokrzyska, lok. 1000i, **Tu przeczytasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej PLK S.A., ul. Targowa 74, **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 1,50 zł (Priorytet: 2,20 zł) w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Np. 4 numery = 4 znaczki. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przesyłać biuletyn oraz o napisanie, od którego numeru mamy rozpocząć prenumeratę.