

Bubel Wacha • PKP kontra „Tiry na tory” • Push-pull gate

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

ISSN 1896-4079

Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

LISTOPAD – GRUDZIEŃ 2007

Nr 6 (33)

Dlaczego skazany na sukces
ODDZIAŁ DWORCE KOLEJOWE
wciąż nie osiągnął sukcesu?

**JEST
JAK
JEST**



REAKTYWACJE

Oferta alibi

Po dwumiesięcznej przerwie na odcinek między Działdowem a Iłowem wróciły pociągi regionalne. Nie są to jednak składy Kolei Mazowieckich – spółki, która 1 sierpnia wycofała się z obsługi tej trasy.

Od 1 października Iłowo z Działdowem łączą pociągi osobowe spółki PKP Przewozy Regionalne. Niestety, rozkład jazdy wprowadzony przez tę spółkę i samorząd województwa warmińsko-mazurskiego to typowa „oferta alibi” – pociągi owszem kursują, ale zaledwie dwie pary w przypadkowych godzinach. Nie dość, że rozerwano jedną relację Warszawa – Działdowo na dwie Warszawa – Iłowo i Iłowo – Działdowo, to liczbę połączeń między Iłowem a Działdowem zmniejszono z dziewięciu do dwóch par pociągów. Dla zobrazowania problemu: przyjazd z kierunku Iłowa do szkół w Działdowie możliwy jest wyłącznie na ponad dwie godziny przed dzwonkiem na pierwszą lekcję – następny i zarazem ostatni pociąg przyjeżdża dopiero popołudniu. (KT)

➔ **ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW** ważny od 1 października:

5.03	15.20	↓	Działdowo	↑	5.45	16.06
5.09	15.27	↓	Narzym	↑	5.38	15.59
5.14	15.34	↓	Iłowo	↑	5.34	15.56

OFERTA TARYFOWA

Radom – Drzewica: Przeciąganie liny

15 października – po ponad miesiącu od reaktywacji przewozów regionalnych między Radomiem a Drzewicą – Koleje Mazowieckie wprowadziły na tym odcinku promocyjną taryfę.

Dzięki temu spadły ceny biletów jednorazowych i miesięcznych. Cenę za przejazd z Przysuchy do Radomia obniżono z 7,40 zł do 4,50 zł. Natomiast podróż z Drzewicy do Radomia, zamiast 10 zł, kosztuje teraz 7 zł. Natomiast bilet miesięczny na trasę Radom – Drzewica kosztuje 180 zł, podczas gdy przed 15 października jego cena wynosiła 200 zł. Cena biletu miesięcznego z Radomia do Drzewicy spadła o ponad 35 zł – z 155,40 zł do 120 zł. Obniżone zostały również ceny biletów jednorazowych i miesięcznych z ulgami ustawowymi 37%, 49%, 78%, 95%. Koleje Mazowieckie nie objęły tą promocją biletów z ulgą handlową 50%.

Inicjatywa wprowadzenia promocyjnej taryfy wyszła ze strony samorządu województwa mazowieckiego. Nim jednak niższe ceny weszły w życie, między samorządem i Kolejami Mazowieckimi odbyło się przeciąganie liny. Władze województwa upatrywały w tańszej taryfie możliwość skuteczniejszej konkurencji z busami, kursującymi między Radomiem a Przysuchą. Natomiast Koleje Mazowieckie nie łączyły obniżenia cen biletów z możliwością przyciągnięcia nowych pasażerów, lecz przede wszystkim z groźbą obniżenia swoich przychodów. W związku z tym konfliktem, wprowadzenie promocyjnej taryfy na linii Radom – Drzewica opóźniło się o kilka tygodni. (KT)

LOBBING

PKP kontra „Tiry na tory”



„Doinwestować polską kolej”, „Towary na kolej!” – pod takimi hasłami pozarządowy Instytut Spraw Obywatelskich zorganizował objazdową wystawę promującą kolejowe przewozy towarowe.

Wystawa – prowadzona w ramach kampanii „Tiry na tory!” – konfrontuje zalety transportu kolejowego z takimi problemami stwarzanymi przez ciężarówkę, jak wypadki drogowe, zatłoczenie dróg, zanieczyszczenie powietrza czy zniszczenie infrastruktury drogowej. Filarem wystawy Instytutu Spraw Obywatelskich jest postulat zwiększenia finansowania infrastruktury kolejowej, tak aby w Polsce stosunek między publicznymi wydatkami na kolej i drogi, zgodnie ze wskazaniami Unii Europejskiej, wynosił 4:6, a nie 1:20 – jak ma to miejsce obecnie. Ponadto przesłaniem wystawy „Tiry na tory!” jest konieczność pełnego włączenia kosztów zewnętrznych ruchu samochodowego (kosztów wypadków, zanieczyszczeń, chorób czy degradacji krajobrazu) w ceny paliw oraz opłat za użytkowanie infrastruktury drogowej.

We wrześniu wystawa „Tiry na tory!” była prezentowana w hali głównej dworca Warszawa Centralna. Niestety, Instytut Spraw Obywatelskich, bezinteresownie zaangażowany w lobbing na rzecz zwiększenia konkurencyjności kolei na rynku transportowym, nie mógł liczyć na wsparcie ze strony Grupy PKP. Wręcz przeciwnie – Oddział PKP Dworce Kolejowe za udostępnienie kilku metrów kwadratowych zainkasował od organizatorów wystawy 500 złotych.

– W żadnym innym miejscu nie pobrano od nas opłaty za udostępnienie przestrzeni pod prezentację wystawy. Zarówno uczelnie w Łodzi i Krakowie, urząd marszałkowski w Białymstoku, czy miejsca komercyjne, jak łódzkie centrum handlowe Manufaktura, nie wzięły od nas ani grosza – mówi Konrad Malec z Instytutu Spraw Obywatelskich. (Tekst i fot. KT)

INFRASTRUKTURA

Wieczny remont

Choć remont podmiejskiej nitki warszawskiego tunelu średnicowego ciągnął się ponad pół roku (od 1 lipca 2006 r. do 15 stycznia 2007 r.), a termin zakończenia robót był trzykrotnie przesuwany (31 października, 9 grudnia i w końcu 15 stycznia), to przez ten czas wcale nie udało się zrealizować harmonogramu prac. Od nocy z 3 na 4 września 2007 r. na zlecenie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe ponownie prowadzone są prace remontowe w stołecznym tunelu.

Obecnie trwa zabezpieczanie konstrukcji, doszczelnianie ścian oraz szlifowanie kanału odwadniającego. Uzupełniane są również drzwi przeciwpożarowe rozdzielające dwie nitki tunelu średnicowego: podmiejską oraz dalekobieżną. Ponadto rozbudowywana jest samoczynna blokada liniowa tak, aby na każdym z torów mogła działać dwukierunkowo.

W efekcie prowadzonych prac zmieniła się organizacja ruchu. Pociągi kursujące linią średnicową między godz. 22.10 a 4.45 (w kierunku wschodnim) i między godz. 0.20 a 3.50 (w kierunku zachodnim) kursują torami dalekobieżnymi przez Warszawę Centralną – z pominięciem przystanków Stadion, Powiśle, Śródmieście oraz Ochota.



Ryszard Bandosz, rzecznik prasowy warszawskiego oddziału regionalnego spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, wyjaśnia, iż ponowne prace w tunelu są skutkiem przerwania remontu w styczniu 2007 r. w efekcie konfliktu z wykonawcą: – Prace w części podmiejskiej tunelu średnicowego są związane z usunięciem usterek i dokończeniem robót, jakie wyniknęły z odstąpienia przez Oddział Regionalny PKP Polskie Linie Kolejowe w Warszawie od umowy z wykonawcą remontu: „Konsorcjum Warszawa”.

Zgodnie z zapewnieniami rzecznika Bandosza, nocne prace remontowe w tunelu będą prowadzone do pierwszych dni grudnia.

(Tekst i fot. KT)

KORUPCJA

Agencja Ochrony i Korupcji

„Tam gdzie Halina Sekita, tam też Agencja Ochrony Osób i Mienia „Zubrzycki” – pisaliśmy w poprzednim numerze (w tekście „Bezpieczny pociąg z zarzutami”). Zarówno bowiem Warszawska Kolej Dojazdowa jak i Koleje Mazowieckie zleciły ochronę pociągów agencji „Zubrzycki” w czasie, gdy stanowisko prezesa zarządu w powyższych spółkach zajmowała Halina Sekita. W referencji dla agencji „Zubrzycki” Sekita, jako prezes WKD, „z pełną odpowiedzialnością polecała w/w agencji”.

4 października właściciel Agencji Ochrony Osób i Mienia „Zubrzycki” Sylwester Z. został zatrzymany przez Centralne Biuro Antykorupcyjne. Przedstawiono mu zarzut przekupstwa. Zatrzymanie jest związane ze śledztwem związanym z korupcją w Centralnym Ośrodku Sportu.

– Sylwester Z. za ustawienie przetargu na usługi ochrony osób i mienia wraz z monitoringiem we wszystkich ośrodkach Centralnego Ośrodka Sportu, wręczył zastępcy dyrektora COS łapówkę 300 tysięcy zł. Wartość przetargu to około 10 milionów zł – informuje Tomasz Frączczak, dyrektor gabinetu szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego. (KT)

TABOR

Między ekspresem a podmiejskim

Pod koniec sierpnia rozpoczęły się dostawy elektrycznych zespołów trakcyjnych ED74. Jednocześnie jednostek zamówionych przez spółkę PKP Przewozy Regionalne będzie obsługiwać pociągi pospieszne relacji Warszawa Wschodnia – Łódź Fabryczna. Zakup jednostek ED74, wyprodukowanych przez bydgoskie zakłady Pesa, został po połowie sfinansowany ze środków Budżetu Państwa oraz unijnego Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Całkowity koszt zakupu jedenastu pociągów ED74 wyniósł ponad 140 milionów złotych. (Tekst i fot. KT)



Skierowanie do obsługi trasy Warszawa – Łódź nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych to rewolucja w obsłudze taborowej na linii łączącej te dwie metropolie. Dotychczas pociągi pospieszne z Warszawy do Łodzi zestawiane były wyłącznie ze składów lokomotywy i wagonów. Jakże są zatem zalety i wady tej rewolucji taborowej?

PLUSY:

➤ Elektryczny zespół trakcyjny pozwala na szybszą – w porównaniu z konwencjonalnym składem lokomotywy oraz wagonów – zmianę kierunku jazdy. Ma to istotne znaczenie na czołowym dworcu Łódź Fabryczna.

➤ Prędkość maksymalna jednostek ED74 – 160 km/h – wreszcie pozwoli klientom spółki PKP Przewozy Regionalne na skorzystanie z możliwości modernizowanych linii kolejowych, dotychczas osiągalnych wyłącznie dla pasażerów pociągów ekspresowych.

MINUSY:

➤ Precyzyjne określenie – już na etapie ubiegania się o środki finansowe z unijnego Sektorowego Programu Operacyjnego Transport – trasy obsługiwanej przez nowe pociągi, uniemożliwia skierowanie składów ED74 na jakiegokolwiek innej linii niż Warszawa – Łódź.

➤ Ciasne ustawienie siedzeń, a przy tym brak podłokietników między nimi oraz bardzo mała liczba toalet (dwie na cztery wagony – czterokrotnie mniej niż w konwencjonalnym składzie wagonowym) bardziej odpowiadają standardom pociągów podmiejskich niż składów do obsługi połączeń pospiesznych.

➤ Częste awarie. To niestety znak rozpoznawczy nie tylko jednostek ED74, ale większości pojazdów szynowych wyprodukowanych w bydgoskich zakładach Pesa (np. zespół trakcyjny EN95 Warszawskiej Kolei Dojazdowej czy tramwaje niskopodłogowe wprowadzane w stolicy).

• PUNKT WIDZENIA**„Istotne jest rozłożenie inwestycji w czasie”**

Czy zaangażowanie się w budowę linii dużych prędkości, w obliczu znacznej dekapitalizacji infrastruktury kolejowej, nie będzie ucieczką przed realnymi problemami kolei w Polsce?



Komentuje dr inż. ANDRZEJ MASSEL, zastępca dyrektora Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa ds. studiów i projektów badawczych:

Opracowywany obecnie Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r. uwzględnia trzy zasadnicze grupy działań w zakresie infrastruktury. Są nimi:

- Inwestycje odtworzeniowe, obejmujące przywrócenie normalnych wartości parametrów eksploatacyjnych.
- Inwestycje modernizacyjne, obejmujące linie wchodzące w skład sieci TEN-T oraz inne połączenia między głównymi ośrodkami kraju.
- Budowa nowych linii kolejowych.

Wszystkie te działania wzajemnie się uzupełniają i nie ma między nimi sprzeczności. Istotne jest rozłożenie inwestycji w czasie. Zakłada się, że w pierwszym okresie (2007-2013) będą realizowane przede wszystkim inwestycje modernizacyjne i odtworzeniowe. Jednak już w tym okresie będą powstawały nowe, jeszcze stosunkowo krótkie, odcinki linii kolejowych, przede wszystkim jako elementy połączeń aglomeracji miejskich z portami lotniczymi.

Jednak już drugi okres (2014-2020) uwzględnia, poza inwestycjami na liniach istniejących, także budowę nowych linii dużych prędkości, w tym Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa. Podstawowy argument to konieczność koncentracji na inwestycjach służących najbardziej perspektywnym segmentom rynku, a w przypadku przewozów pasażerskich są to przewozy międzyaglomeracyjne i przewozy w wielkich aglomeracjach.

• GŁOSY

„Sądzę, że sieć kolejowa w Polsce jest generalnie za duża i nieracjonalna”

Henryk Klimkiewicz, prezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR i przewodniczący Railway Business Forum, w „Polskiej Gazecie Transportowej”

„Media nagłośniły sprawę, bo chciały na mnie zrobić nagonkę, ale dzięki temu Włoszczowa stała się symbolem poprawy polityki rządu wobec małych miejscowości”

Przemysław Gosiewski, polityk PiS, ustępujący wicepremier, w „Rzeczpospolitej”

„Konkurencja jest zjawiskiem pozytywnym, sprzyjającym procesom modernizacyjnym w branży”

Władysław Szczepkowski, prezes PKP CARGO, w „Pulsie Biznesu”

Kiełbasa Struzika

Na Mazowszu nie ma programu rozwoju kolei

W marcu Halina Sekita, prezes Kolei Mazowieckich, w miesięczniku „Moja Kolej” stwierdziła, iż każdy, kto obwinia marszałka województwa mazowieckiego Adama Struzika za brak pociągów osobowych na linii Płock – Kutno, wykazuje się niewiedzą. Na początku października okazało się, że sytuacja wygląda zgoła inaczej. Los tej linii zależy wyłącznie od Adama Struzika.

Nie ma większego sensu

Urzędnicy podlegający marszałkowi Adamowi Struzikowi dotychczas twardo stali na stanowisku, że przewozy pasażerskie na linii kolejowej Płock – Kutno nie mają racji bytu.

Po tym jak w grudniu 2006 r. spółka PKP Przewozy Regionalne zlikwidowała wszystkie pociągi osobowe kursujące między Płockiem a Kutnem, Tadeusz Bartosiński, zastępca dyrektora departamentu nieruchomości i infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, na łamach płockiej „Gazety Wyborczej” mówił wprost: – *Rozważaliśmy, by przejąć połączenia od PKP, ale po analizie liczby osób korzystających do tej pory z tej trasy uznaliśmy, że to nie ma większego sensu.*

– *Czy mamy uruchomić linię, której rentowność nie przekracza 6%?* – retorycznie pytał Grzegorz Kuciński, członek zarządu Kolei Mazowieckich ds. przewozów i promocji, by w odpowiedzi odesłać pasażerów do komunikacji autobusowej: – *Proszę rozważyć to w swoich sumieniach i wziąć pod uwagę, że są inne możliwości transportu. Z Płocka do Kutna jeździ 46 autobusów PKS.*

Pociągiem na wybory

Urzędnicy samorządu województwa mazowieckiego byli nieugięci, ale tylko do momentu tegorocznych wyborów parlamentarnych. Na posła (z list PSL) kandydował bowiem sam marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik.

1 października, na początku kampanii wyborczej, Struzik zorganizował spotkanie w płockiej delegaturze Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, podczas którego oznajmił, że Koleje Mazowieckie jednak uruchomią pociągi do Płocka. – *Nie możemy pozwolić, aby w środku Europy, w XXI wieku, Płock, miasto zamieszkałe przez 140 tysięcy ludzi, było odcięte od połączeń kolejowych* – stwierdził Adam Struzik. I w efekcie 15 października – niecały tydzień przed wyborami – ruszyły cztery pary pociągów na linii Płock – Kutno. Zgodnie z przedwyborczą obietnicą Struzika, od 8 grudnia ruszyć mają pociągi na kolejnej trasie – tym razem z Płocka do Sierpca.

Propozycja do odrzucenia

Na spotkaniu w płockiej delegaturze urzędu marszałkowskiego Adam Struzik zadeklarował również, że samorząd województwa zmotywuje spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe do wspólnego remontowania infrastruktury kolejowej na Mazowszu: – *Zamierzamy wystąpić do PKP Polskich Linii Kolejowych z sugestią współpracy w zakresie remontów torów na strategicznych dla województwa trasach. Będziemy zachęcać PKP PLK do ubiegania się o wsparcie unijne na ten cel w ramach nowej agendy Regionalnego Programu Operacyjnego.*

Tak się jednak składa, że w ubiegłym roku spółka PKP Polskie Linie Kolejowe sama wystąpiła do samorządu województwa mazowieckiego z propozycją włączenia do Regionalnego Programu Operacyjnego modernizacji dwóch linii kolejowych w regionie: Tuszcz – Ostrołęka oraz właśnie Płock – Kutno. Wówczas obydwa projekty zostały przez samorząd odrzucone.

Marszałek czy poseł?

Adam Struzik zmiennym jest. Przez trzy lata zbytnio nie przejmował się ofertą kolei w Płocku, by potem nagle stwierdzić, iż nie można pozwolić na odcięcie Płocka od połączeń kolejowych. Natomiast rok temu samorząd województwa odrzucił projekty modernizacji linii kolejowych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego, by teraz zachęcać spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe do ubiegania się o wsparcie inwestycji na Mazowszu w ramach tego samego programu.

Ale to nie wszystko. Nawet samo pojawienie się w tegorocznych wyborach parlamentarnych kandydatury Adama Struzika świadczy o jego zmienności. W 2005 r., przed poprzednimi wyborami parlamentarnymi, Struzik zdecydował o niekandydowaniu do sejmu: – *Gdy patrzę na to, w jakim stanie jest nasz parlament, to naprawdę mnie on nie pociąga* – tłumaczył dwa lata temu. W tym roku Adam Struzik nie tylko wystawił swoją kandydaturę, ale uzyskał 9397 głosów i udało mu się zdobyć mandat poselski. Jednak tuż po wyborach z tego mandatu... zrezygnował i zdecydował się pozostać nadal marszałkiem województwa.

Adam Struzik nie tylko w tych wyborach zamieształ, ale przede wszystkim pokazał, że samorząd województwa nie ma żadnego programu rozwoju kolei, a podejmowane decyzje są uzależnione co najwyżej od chwilowej potrzeby wykazania sukcesów podczas kampanii wyborczej.

Karol Trammer



Adam Struzik jest marszałkiem województwa od sześciu lat. I będzie nim nadal. Fot. (KT)

Kolej w Płocku: Dwa lata pasywności

O linii Płock – Kutno piszemy od dawna. Równoległe do pogarszającej się oferty przewozowej i ciągłej pasywności samorządu województwa mazowieckiego, przekonywaliśmy, że nie należy tej linii spisywać na straty.

→ „Z Biegłem Szyn” nr 22, styczeń-luty 2006:

Kolej na trzy miesiące?: *Jeśli spełnią się czarne scenariusze, to od 1 kwietnia pociągi osobowe przestaną dojeżdżać do Płocka – jednego z największych miast Mazowsza. (...) W tej sytuacji władze województwa mazowieckiego mają dwie możliwości: albo zdecydują się na przekazanie żądanej kwoty spółce PKP Przewozy Regionalne, albo definitywnie zrezygnują ze współpracy z tym przewoźnikiem i obsługę tych połączeń zlecą 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.*

→ „Z Biegłem Szyn” nr 24, maj-czerwiec 2006:

Zawieszenie w zawieszeniu: *Gdy członkowie zarządu spółki PKP Przewozy Regionalne uświadomili sobie, że marszałek województwa mazowieckiego pochodzi z Płocka uznali, że ogłoszenie likwidacji pociągów na linii Płock – Kutno może być dobrym sposobem na uświadomienie marszałka Struzika o tym, że wymagające dofinansowania kolejowe przewozy regionalne na Mazowszu to nie tylko Koleje Mazowieckie, lecz również PKP Przewozy Regionalne.*

→ „Z Biegłem Szyn” nr 27, listopad-grudzień 2006:

Kolej na samorządy: *Struzik wkraczał dopiero w podbramkowych sytuacjach, a więc wtedy, gdy poważnie rozważano likwidację przewozów pasażerskich między Płockiem a Kutnem. Interwencje Adama Struzika ograniczały się jednak wyłącznie do wykonania kilku telefonów do szefów Grupy PKP i skłonienia ich do wycofania się z decyzji o likwidacji przewozów. Niedopasowany do potrzeb płocczan rozkład jazdy pozostawał niezmienny.*

→ „Z Biegłem Szyn” nr 30, maj-czerwiec 2007:

Kuciński: „Są inne możliwości transportu”: *Stworzenie atrakcyjnej oferty przewozowej dla Płocka nie jest trudne. Autobusy szynowe regularnie kursujące od świtu do wieczora co dwie godziny ze szczytowymi zagęszczeniami, zgodnie z rozkładem dostosowanym do potrzeb uczniów i pracowników dojeżdżających do Płocka, Kutna oraz Gostynina, a przy tym skomunikowane z pociągami pospieszonymi przejeżdżającymi przez Kutno – oto recepta na odzyskanie pasażerów z północno-zachodniego Mazowsza.*

→ „Z Biegłem Szyn” nr 31, lipiec-sierpień 2007:

127 tysięcy płocczan bez kolei: *Jeśli nie zostanie przełamana niechęć władz województwa mazowieckiego oraz Kolei Mazowieckich do Płocka, to już od grudnia Mazowsze będzie kojarzone nie tylko z pierwszym w Polsce samorządowym przewoźnikiem kolejowym, ale również z największym miastem bez połączenia kolejowego.*

Prace remontowe między Warszawą Wileńską a Zielonką nie obejmują instalacji samoczynnej blokady liniowej.



Kapiący remont

Podstawowy problem linii z Warszawy Wileńskiej do Zielonki - mimo uciążliwego remontu - nadal nie został rozwiązany

Minione lata w warszawskim węźle kolejowym to czas kompletnego zastoju inwestycyjnego. Zastój ten doprowadził dekapitalizacji infrastruktury, a co za tym idzie: masowego wprowadzania ograniczeń prędkości. Od niedawna można mówić o odwróceniu tej spadkowej tendencji. Aktualnie prace remontowe prowadzone są na kilku stołecznych odcinkach jednocześnie: Warszawa Wschodnia – Legionowo, Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie, Warszawa Wschodnia – Warszawa Wawer oraz Warszawa Wileńska – Wołomin.

Co z tym remontem?

Najsilniej odczuwalne przez pasażerów skutki wywołał remont między Warszawą Wileńską a Wołominem. Na razie jednak głównie skutki negatywne. Z powodu prowadzonych tam prac ruch odbywa się po jednym torze. Podczas jednego z etapów remontu, obejmującego prace między Warszawą i Zielonką – od 22 września do 20 października – zawieszono aż 24 z 51 par pociągów Kolei Mazowieckich kursujących między Warszawą Wileńską i Tuszczem. Wśród pozostałych pociągów na tej trasie nie było takiego, który kursowałby według stałego rozkładu jazdy. 22 października rozpoczął się kolejny etap prac na linii tuszczańskej – tym razem między Zielonką i Wołominem.

Do najbardziej uciążliwych zmian wywołanych remontem należą godzinne luki między pociągami – i to również w godzinach szczytu, podczas gdy standardowa częstotliwość na linii Warszawa Wileńska – Tuszcz w porze dojazdów i powrotów ze szkoły czy pracy to 10-15 minut.

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zapewnia jednak, iż rozkład jazdy na czas remontu został wprowadzony „w porozumieniu z przewoźnikami”. Halina Sekita, prezes Kolei Mazowieckich, nie jest tego taka pewna. – Mam kilka wątpliwości. Czy na pewno prace są maksymalnie intensywnie prowadzone? Może można coś zmienić – pyta Sekita.

Pracownicy spółki PKP Polskie Linie Kolejowe odbijają piętkę. – Zgodnie z „Regulaminem udostępniania tras”, na koszt Polskich Linii Kolejowych przewoźnik powinien, znając sytuację na odcinku Warszawa Wileńska – Zielonka, uruchomić dodatkową komunikację autobusową, by rozładować tłok w pociągach – informuje Ryszard Bandosz, rzecznik prasowy oddziału regionalnego PKP Polskich Linii Kolejowych w Warszawie. – Z tej możliwości Koleje Mazowieckie nie skorzystały,

wskazując Polskie Linie Kolejowe jako odpowiedzialnego za zaistniałą sytuację – kwituje Bandosz.

Z deszczu pod rynnę

Z możliwości uruchomienia autobusów zastępczych nie skorzystano ze względu na niewystarczającą – zdaniem przedstawicieli Kolei Mazowieckich – sieć drogową między powiatem wołomińskim i Warszawą. – Układ dróg uniemożliwia uruchomienie zastępczej komunikacji autobusowej – stwierdziła Halina Sekita w rozmowie z „Rzeczpospolitą”. Prywatni przewoźnicy autobusowi od kilku już lat kursujący z Wołomina przez Kobylkę, Zielonkę, Żąbki do Warszawy, czyli równoległe do linii kolejowej, na układ dróg jakoś nie narzekają...

Jedyną reakcją Kolei Mazowieckich na ograniczenia w rozkładzie jazdy związane z prowadzonym remontem była decyzja o wydłużeniu do trzech jednostek trakcyjnych wszystkich składów kursujących z Warszawy Wileńskiej w kierunku Tuszczu i Małkini, jednak – jak przyznaje sama prezes Kolei Mazowieckich – okazało się to jedynie kroplą w morzu potrzeb. Niestety, nikt w Kolejach Mazowieckich nie pomyślał o uruchomieniu dodatkowych pociągów z Tuszczu przez Warszawę Rembertów do Warszawy Wschodniej. Takie pociągi, omijając rozkopany odcinek Zielonka – Warszawa

Wileńska, dojechałyby poważnie okrojona podczas remontu ofertę przewozową na linii tuszczańskej i tym samym rozładowałyby ogromny tłok.

Kierownictwo Kolei Mazowieckich obawia się, że prowadzone remonty mogą odstraszyć pasażerów. – Przez źle skoordynowane prace musimy odwoływać pociągi. Prace na torach zbiegły się z remontami dróg w mieście. Kierowcy, którzy chcą uciec z korków do pociągów, trafiają więc z deszczu pod rynnę – prezes Kolei Mazowieckich Halina Sekita w rozmowie z „Rzeczpospolitą” nie kryła swojego zdenerwowania.

Modernizacja torów między Warszawą Wileńską a Zielonką prowadzona jest irytującą pasażerów metodą kapiącego remontu – latem 2006 r. wykonano część robót, potem nastąpiła roczna przerwa i dopiero teraz znowu przystąpiono do dalszych prac. Jak jednak zapewniają pracownicy spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, prace modernizacyjne między Warszawą i Zielonką najpóźniej do 8 grudnia zostaną ostatecznie zrealizowane. – Efektem będzie podniesienie prędkości do 100 km/h – informuje Ryszard Bandosz ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

Nowe tory, stary problem

Niestety, zakres prac prowadzonych na odcinku Warszawa Wileńska – Zielonka nie objął instalacji samoczynnej blokady liniowej, która na pozostałych liniach w aglomeracji warszawskiej od lat jest standardem. Nadal więc PKP Polskie Linie Kolejowe nie rozwiązały podstawowego problemu tej linii – jej przepustowość była dotychczas i – jak się okazuje – nadal będzie w pełni zależna od stanu infrastruktury. Brak blokady samoczynnej na tym odcinku oznacza, że pociąg w kierunku Warszawy Wileńskiej może wyruszyć z Zielonki dopiero, gdy poprzedni skład minie zlokalizowany 12,7 km dalej posterunek Warszawa Wileńska Marki (położony dopiero tuż przed stacją Warszawa Wileńska). Maksymalna częstotliwość pociągów może być więc dokładnie taka, jak czas jazdy z Zielonki do posterunku Warszawa Wileńska Marki – teraz jest to 10 minut, ale jeszcze w rozkładzie 2005/2006 – tuż przed remontem – było to aż 17 minut. Analogiczny problem występuje przy jeździe w drugim kierunku – z Warszawy do Zielonki.

Przy zastosowaniu samoczynnej blokady liniowej częstotliwość pociągów mogłaby nie spadać poniżej 5 minut – nawet przy pogarszającym się stanie torów.

Trzeba się więc liczyć z tym, że gdy między Warszawą a Zielonką zacząną być wprowadzane pierwsze ograniczenia prędkości (wbrew pozorom często zdarza się to niedługo po zakończeniu remontu), od razu odbije się to w zmniejszającej się częstotliwości pociągów.



W takich warunkach podróżuje się w czasie remontu linii z Warszawy do Tuszczu. Fot. (KT x 2)

**Dlaczego skazany na sukces
Oddział Dworce Kolejowe
wciąż nie osiągnął sukcesu?**

Jest jak jest

Grupa PKP nigdy nie radziła sobie z zarządzaniem dworcami kolejowymi. Rozbiórka dworca w Zabieżkach, dworzec w Modlinie z zamurowanymi drzwiami i oknami, zbudowany w latach 90. XX wieku, a już mocno zaniedbany dworzec Łódź Kaliska, czy w końcu brudny, nieprzyjemny i niebezpieczny dworzec w Katowicach – praktycznie każdy polski dworzec, czy w małej miejscowości, czy w największych miastach, świadczył o fatalnym zarządzaniu nieruchomościami w Grupie PKP.

Biznesplan na 5%

W maju 2005 r. zarząd PKP S.A. zdecydował się więc na kontrowersyjny krok – podział około tysiąca pięciuset dworców na dwie grupy. Stworzono ekskluzywną listę 72 dworców, które znalazły się w gestii nowoutworzonego Oddziału Dworce Kolejowe. Lista ta objęła tylko najważniejsze dworce – zlokalizowane w największych miastach, najistotniejsze pod względem liczby odprawianych pasażerów. Zgodnie z założeniami twórców reformy zarządzania dworcami, obiekty te miały szybko zostać przekształcone w nowoczesne centra komunikacyjne zintegrowane z galeriami handlowymi i następnie zacząć na siebie zarabiać. Szczególnie, że przestały być obciążone balastem w postaci kosztów utrzymania budynków dworcowych w małych miejscowościach oraz innych nieruchomości – je pozostawiono w gestii Oddziałów Gospodarowania Nieruchomościami. Jediną szansą dla dworców spoza ekskluzywnej listy jest luźna i niesystemowa koncepcja przekazania ich samorządom miast i gmin.

W chwili utworzenia Oddziału Dworce Kolejowe i włączenia do niego tylko 72 najważniejszych budynków dworcowych,

Dworzec Warszawa Stadion. Tu podczas EURO 2012 wysiadać będą tysiące kibiców. Oddział Dworce Kolejowe chciałby więc jak najszybciej pozbyć się tego problemu.
Fot. (KT x 5)



Mazowiecka „elita” dworców Oddział PKP Dworce Kolejowe na Mazowszu

W gestii Oddziału PKP Dworce Kolejowe znajdują się 72 polskie dworce, najważniejsze pod względem liczby obsługiwanych pasażerów. W województwie mazowieckim do oddziału należy 15 dworców (z czego aż dziewięć leżących na terenie Warszawy): Grodzisk Mazowiecki, Mińsk Mazowiecki, Otwock, Radom, Siedlce, Tłuszcz, Warszawa Centralna, Warszawa Gdańska, Warszawa Ochota, Warszawa Powiśle, Warszawa Stadion, Warszawa Śródmieście, Warszawa Wileńska, Warszawa Wschodnia, Warszawa Zachodnia. Mazowieckie dworce podlegają warszawskiemu rejonowi dworców kolejowych, do którego należą także najważniejsze dworce z województw łódzkiego i podlaskiego.



Tak wygląda główne wejście do dworca Warszawa Wschodnia.

kontrowersje budził fakt, że Grupa PKP realizuje biznesplan dla zaledwie 5% budynków dworcowych, resztę pozostawiając na pastwę losu.

Kubel zimnej wody

Szybko jednak okazało się, że obiekty zarządzane przez Oddział Dworce Kolejowe wcale nie stają się perełkami na tle ogółu zaniedbanych nieruchomości kolejowych. Mało tego, po prawie roku swojej działalności oddział wciąż nie potrafił uporać się nawet z podstawowymi problemami. Symboliczną tego ilustracją jest słynne już wydarzenie sprzed ponad roku – z 8 lutego 2006 r., gdy w hali głównej dworca Warszawa Centralna, w związku ze zbliżającym się wówczas otwarciem dworca Berlin Hauptbahnhof, uroczystość podpisywane było partnerstwo między Oddziałem Dworce Kolejowe, a spółką kolei niemieckich DB Station&Service. Wówczas oficjelom towarzyszyły wiadra, do których kapala woda z przeciekającego dachu hali głównej Dworca Centralnego.

We znaki daje się struktura organizacyjna Oddziału Dworce Kolejowe, który dzieli się na sześć zupełnie nieproporcjonalnych rejonów dworców kolejowych: w Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Poznaniu, Warszawie oraz we Wrocławiu. I tak przykładowo rejon wrocławski zarządza tylko sześcioma dworcami, podczas gdy rejon warszawski ma w swojej gestii aż 22 obiekty. Co więcej, rejon katowicki obejmuje 11 dworców z obszaru wyłącznie jednego województwa, a rejon krakowski zarządza ośmioma dworcami na terenie aż czterech województw: małopolskiego, podkarpackiego, świętokrzyskiego oraz lubelskiego.

Choć mija już dwa i pół roku działalności Oddziału Dworce Kolejowe, to trudno dostrzec przełomu w zarządzaniu najważniejszymi polskimi dworcami. Trudno nawet znaleźć znaczące sukcesy na koncie tego oddziału.

Szansa na sukces

Jednym z murowanych sukcesów Oddziału Dworce Kolejowe miał być remont dworca Warszawa Śródmieście, przeprowadzony przy okazji remontu tunelu średnicowego. Podziemny dworzec przede wszystkim przeszedł niezwykle potrzebne gruntowne czyszczenie. Ponadto wymienione zostało oświetlenie dworca, przeprowadzono remont dworcowych toalet, a także odnowiony został system tablic informacyjnych.

Jednak już kilka dni po zakończeniu prac na dworcu Warszawa Śródmieście pasażerowie zastanawiali się, czy remont naprawdę się tu odbył. Dworzec rzeczywiście został wyczyszczony, ale z sufitu na perony zaczęła kapać woda, a w odnowionych neonach zaczęły przepalać się świetlne litery. Ponadto zejść na perony nie wyposażono w pochylnie – niezbędne dla niepełnosprawnych pasażerów oraz podróżnych z wózkami dziecięcymi, wózkami na zakupy czy z większymi walizkami. W mniej eksponowanych punktach dworca Warszawa Śródmieście już zaczyna powracać nieodłączny przed remontem zapach mocz. Podróżni skarżą się też na zbyt małą liczbę ławek na peronach – tym sposobem oddział walczy z koczującymi na dworcu bezdomnymi, dowodząc jednocześnie nieskuteczności Straży Ochrony Kolei.

Reakcję przedstawicieli Grupy PKP na uwagi dotyczące stanu wyremontowanego przed rokiem dworca Warszawa Śródmieście, zwykle stanowi zapowiedź... zbliżającej się przebudowy tego →

➔ dworca, która, jak informuje Michał Wrzosek, rzecznik prasowy PKP S.A., miałyby zostać przeprowadzona w najbliższych latach: – *PKP zdecydowały się na ograniczony remont dworca, zamiast gruntownej modernizacji, ze względu na nieuchronną przebudowę całego dworca Warszawa Śródmieście, która rozpocznie się w momencie kompleksowej inwestycji budowlanej na pasażu od ul. Marszałkowskiej do ul. Emilii Plater przez Urząd Miasta Warszawy.*

Nadzieja na całkiem nowe dworce

Jak widać, dewiza Oddziału Dworce Kolejowe stało się hasło: „Co masz zrobić dziś, zrób pojutrze”. Tę samą zasadę stosuje się przy planowaniu budowy nowego dworca Warszawa Zachodnia, który obecnie umiejscowiony jest w parterowym baraku. Michał Wrzosek, prasowy rzecznik PKP S.A., z dumą ogłosił: – *W Warszawie przed EURO 2012 powstanie nowy Dworzec Zachodni, a jego okolica zostanie zagospodarowana nowoczesnie, na europejskim poziomie. W ramach inwestycji powstanie nie tylko nowy dworzec, ale także między innymi budynki biurowo-hotelowe, powierzchnie handlowe i parkingi.* Gdy jednak dziennikarze zaczęli dopytywać o szczegóły, okazało się, że na razie powstała jedynie ogólna – nawiasem mówiąc, mieszcząca się na trzech kartkach – koncepcja budowy tego dworca. Brak jest nawet projektu – zająć ma się nim dopiero inwestor, którego wykonienie przewiduje się na początek 2008 r.

Mimo nagłego czasu, kierownictwo PKP S.A. bardzo nieprecyzyjnie podchodzi do terminów. – *Budowa nowego Dworca Zachodniego powinna rozpocząć się na przełomie 2008 i 2009 roku, a zakończyć w roku 2010 lub 2011* – przewiduje rzecznik Wrzosek i dodaje pełen wiary: – *PKP S.A. ma nadzieję, że do EURO 2012 uda się wybudować dwa całkiem nowe budynki dworcowe, które zastąpią obecne, mocno wyeksploatowane hale dworców Zachodniego i Wschodniego.*

Oddział Bazary Kolejowe

Wizje nie idą jednak w parze z czynami. Choć Polskie Koleje Państwowe zapowiadają nową jakość na dworcach zarządzanych przez Oddział Dworce Kolejowe, to w rzeczywistości zwycięża coś zupełnie innego – prowizorka i bylejałość.

We wrześniu w głównym, zwykle zatłoczonym przejściu pod peronami stacji Warszawa Wschodnia powstały, kolejne już na tym dworcu, tandetne pawilony handlowe. Nie tylko zawęziły one przejście, ale również zniszczyły dobrej jakości kamienną okładzinę ścian. Od kilku lat w podobny sposób handel prowadzony jest na środkowym peronie dworca Warszawa Śródmieście, gdzie budki wcisnięto między filary na środkowym peronie – sytuacji tej nie zmienił ubiegłoroczny remont. Natomiast w okazałe półkoliste przejście pod peronami przystanku Warszawa Stadion wcisnięte są budki z blachy falistej.

Dwa i pół roku działalności Oddziału Dworce Kolejowe pokazuje, że w jednostce tej panuje opór przed inwestycjami większymi niż upchnięcie kolejnych budek czy straganów. Przyczyną tego stanu wydaje się być główne zadanie postawione przed oddziałem. – *Jego działalnością podstawową jest zapewnianie zysku swojej firmie, czyli PKP S.A.* – wyjaśnia Michał Wrzosek i szybko dodaje, że z tego zadania Oddział Dworce Kolejowe dobrze się wywiązuje: – *Oddział Dworce Kolejowe jest rentowny, przynosi zyski PKP S.A.* Żeby od początku móc zapewniać zyski dla PKP S.A., oddział nie zaczął swojej działalności od sprawy, dla której został powołany – czyli



Warszawa Wschodnia: w Oddziale Dworce Kolejowe panuje opór przed inwestycjami większymi niż upchnięcie kolejnych straganów.

Deweloperzy czy dozorczy?

Kto jest kim w Oddziale Dworce Kolejowe



KIEROWNICTWO ODDZIAŁU DWORCE KOLEJOWE ➔ Pracą oddziału kierują: dyrektor **Piotr Zatorski** (po lewej), jego zastępca ds. technicznych **Waldemar Grzyb** (po prawej), wcześniej organizator i pierwszy dyrektor oddziału. Ponadto za sprawy finansowe odpowiada zastępca dyrektora **Danuta Małecka**.

DYREKCJA ODDZIAŁU ➔ Dyrekcja zatrudnia 30 osób (w następujących działach: technicznym, finansów, spraw pracowniczych, marketingu i obrotu nieruchomości, informatyki, analiz ekonomicznych).

REJONY DWORCÓW KOLEJOWYCH ➔ Jest ich sześć, ich pracą kierują zarządcy rejonów, którzy odpowiadają za eksploatację dworców na danym terenie, umowy z najemcami powierzchni, firmami ochroniarskimi i czyszczącymi. Ogółem rejonów zatrudniają 150 osób.

ADMINISTRATORZY DWORCÓW ➔ Odpowiadają za bieżące utrzymanie poszczególnych dworców – za naprawę szkód oraz nadzorowanie firm odpowiedzialnych za ochronę czy czystość.

generalnej modernizacji najważniejszych dworców. Inwestycje – zanim bowiem zaczną procentować – pochłaniają ogromne środki. Natomiast prosta polityka wynajmu powierzchni w budkach oraz straganach dworcowych nie zmienia bardzo niskiego standardu dworców, ale przynosi stałe wpływy z czynszów i przede wszystkim nie wymaga znaczących nakładów finansowych. W efekcie centrala PKP S.A. od ponad dwóch lat może chwalić podległy Oddział Dworce Kolejowe za zapewnianie zysku, a pasażerowie wciąż muszą korzystać z brudnych i fatalnie zagospodarowanych dworców.

Za dużo dworców?

Zdaniem Michała Wrzoska, rzecznika prasowego PKP S.A., Oddział Dworce Kolejowe ma już na swoim koncie kilka sukcesów: – *Oddział od maja 2005 r., kiedy powstał, zrealizował kilka ważnych rzeczy. Wyremontował dworce w Zielonej Górze, Tarnowskich Górach, Gliwicach, Tarnowie i Kutnie. Wyeliminowano mafię taksówkową z Warszawy Centralnej. Na dworcach zorganizowano też serię akcji artystycznych i wystaw.* Gdy jednak wyliczanka sukcesów zaczyna się wyczerpywać, rzecznik Wrzosek płynnie przechodzi do tak lubianej na kolei futurologii: – *W przyszłym roku zrealizowany zostanie remont dworców Warszawa Powiśle i Warszawa Ochota.*

Tymczasem, w obliczu nadchodzących rozgrywek EURO 2012, oddział właśnie zastanawia się, jak rozwiązać problem gruntownego remontu dworca Warszawa Stadion, który położony jest w newralgicznym miejscu – tuż przy terenie, gdzie ma powstać Narodowe Centrum Sportu ze stadionem piłkarskim na mistrzostwa w 2012 r. „Deweloperzy” z Oddziału Dworce Kolejowe wpadli na pomysł, aby tego dworca po prostu się... pozbyć. Dyrektor oddziału Piotr Zatorski zdradził na łamach „Gazety Wyborczej”, iż marzy o tym, by w ramach przygotowań do EURO 2012 dworzec Stadion przekazać władzom stolicy.

Pomysł przekazywania obiektów należących do Oddziału Dworce Kolejowe jednostkom samorządu terytorialnego to zaskakująca zmiana dotychczasowej koncepcji. Przypomnijmy, iż reforma zarządzania dworcami kolejowymi z 2005 r. polegała na tym, że gorzej zlokalizowane obiekty trafiły do Oddziałów Gospodarowania Nieruchomościami i to właśnie te dworce miały być przekazywane samorządom. A położone w dobrych punktach największych miast, pełne pasażerów 72 dworce trafiły do „elitarnego” Oddziału Dworce Kolejowe, by nadal funkcjonować w strukturze Grupy PKP. Czyżby ta krótka lista 72 dworców okazała się zbyt obszerna? Zbyt obszerna jak na możliwości menedżerów z Oddziału Dworce Kolejowe.

Karol Trammer

Push-pull gate

W nadchodzącym roku koncern Bombardier rozpocznie dostawę 37 wagonów piętrowych push-pull, zamówionych przez samorząd województwa mazowieckiego. Pierwsze wagony mają trafić do Kolei Mazowieckich w sierpniu 2008 r. Całe zamówienie – obejmujące 11 wagonów z kabiną sterowniczą i 26 wagonów środkowych – ma zostać zrealizowane do końca listopada 2008 r.

Choć nowe wagony już wkrótce pojawią się na Mazowszu, wciąż nie ma gwarancji czy w ogóle zaczną wozić pasażerów. Nadal bowiem nie ma odpowiedzi na pytanie, jakie lokomotywy zostaną skierowane do obsługi pociągów push-pull. Po pierwsze, Koleje Mazowieckie nie dysponują ani jedną lokomotywą. Po drugie, żeby atuty systemu push-pull mogły zostać w pełni wykorzystane, niezbędne są lokomotywy przystosowane do pchania składów, a co za tym idzie – do zdalnego sterowania z kabiny sterowniczej w pierwszym wagonie.

Układ taborowy

Gdy w 2006 r. przygotowywano przetarg na wagony push-pull, nikt z samorządu województwa mazowieckiego nie затroszczył się o pozyskanie odpowiednich lokomotyw. Wówczas nikt nie miał do tego głowy, gdyż coraz więcej wskazuje na to, że ogłoszenie przetargu na wagony push-pull było zwieńczeniem układu między samorządem województwa mazowieckiego i koncernem Bombardier.

Cofnijmy się do 2006 r. Wówczas dobiegło końca ciągnące się od 2004 r. postępowanie przetargowe na dostawę 14 elektrycznych zespołów trakcyjnych dla Mazowsza i Śląska. W przetargu tym rywalizowały dwa koncerny: Stadler i Bombardier. Przebieg przetargu przypominał zabawę w kotka i myszkę: gdy szala zwycięstwa przechylała się w stronę Stadlera, Bombardier od razu składał odwołanie. Gdy natomiast samorząd województwa mazowieckiego orzekł wygraną Bombardiera, odwoływał się Stadler. Ku zaskoczeniu obserwatorów tej walki, Bombardier nagle zrezygnował z kolejnego odwołania i w efekcie z końcem czerwca 2006 r. samorząd województwa mazowieckiego mógł wreszcie orzec, że przedłużający się przetarg dobiegł końca, a jego zwycięzcą został Stadler.

Bombardier, choć przegrał powyższy przetarg, to wcale nie został z niczym. Bowiem już po dwóch miesiącach samorząd województwa mazowieckiego rozpoczął organizację następnego przetargu na tabor kolejowy dla Mazowsza – tym razem na dostawę piętrowych wagonów push-pull. Tak się składa, że potentatem w produkcji takiego właśnie taboru jest koncern Bombardier. Wszystko więc wskazuje na to, że Bombardier wycofał się z poprzedniej walki w zamian za obietnicę samorządu województwa mazowieckiego, że zorganizuje kolejny przetarg na tabor kolejowy i to na taki tabor, w którego produkcji potentatem jest właśnie Bombardier.

Za tym, że przetarg był zorganizowany z myślą o Bombardierze przemawia choćby fakt, że informacje samorządu województwa



Pociąg push-pull w Niemczech: ekspres regionalny z Magdeburga do Frankfurtu nad Odrą. (Fot. Hubert Trammer)

mazowieckiego i Kolei Mazowieckich na temat prowadzonego postępowania przetargowego – długo przed jego zakończeniem – były ilustrowane wizualizacjami taboru firmy Bombardier w barwach Kolei Mazowieckich.

Poszukiwanie lokomotyw

24 lipca 2007 r. wicemarszałek województwa mazowieckiego Tomasz Siemoniak, członek zarządu województwa Piotr Szprendałowicz i skarbnik województwa Marek Mieszalski podpisali z przedstawicielami Bombardiera kontrakt na dostawę 37 wagonów push-pull. Na zakup wagonów push-pull samorząd województwa mazowieckiego wziął kredyt w Europejskim Banku Inwestycyjnym. Kredyt w wysokości 50 milionów euro będzie spłacany przez 25 lat.

W chwili podpisywania kontraktu na dostawę wagonów push-pull, nie istniała żadna realna koncepcja dotycząca zapewnienia lokomotyw niezbędnych do obsługi tych wagonów. Co jakiś czas przedstawiciele samorządu województwa oraz Kolei Mazowieckich rzucali jedynie luźne pomysły na rozwiązanie tego problemu.

Jednym z pomysłów jest koncepcja pozyskania lokomotyw od PKP CARGO. Spółka ta nie posiada jednak elektrowozów przystosowanych do obsługi składów push-pull – konieczna byłaby więc modernizacja lokomotyw. Poważnym problemem może okazać się uzyskanie zgody silnych związków zawodowych działających w PKP CARGO na sprzedaż lokomotyw poza Grupę PKP. Rozważano również zakup używanych elektrowozów za granicą. Przedstawiciele Kolei Mazowieckich testowali lokomotywy E464, obsługujące pociągi push-pull we Włoszech.

W rzeczywistości w sprawie lokomotyw nic się jednak nie ruszyło. Co prawda 14 sierpnia 2007 r. zarząd województwa mazowieckiego podjął uchwałę o wszczęciu przetargu na dostawę 12 używanych lokomotyw, które po wyposażeniu w stosowny interfejs, mogłyby współdziałać z wagonami push-pull, jednak już 2 października zarząd województwa musiał podjąć uchwałę unieważniającą to postępowanie przetargowe. Jak bowiem poinformował portal „Rynek Kolejowy”, wpłynęła zaledwie jedna oferta – co więcej, zupełnie nie spełniająca warunków określonych przez samorząd województwa.

16 października zarząd województwa podjął uchwałę o opracowaniu analizy rynku europejskiego. Janusz Ulatowski, dyrektor departamentu nieruchomości i infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, jest pełen wiary w to, że w końcu gdzieś uda się znaleźć lokomotywy, które pociągną (i popchną) wagony push-pull. – *Możliwości znalezienia odpowiedniego oferenta są na całym świecie, o niektórych możemy nawet nie wiedzieć* – stwierdził Ulatowski w rozmowie z portalem „Rynek Kolejowy”.

Na zakup dwunastu lokomotyw, a następnie dostosowanie ich do obsługi składów push-pull, pozostało dziesięć miesięcy. Pierwsze wagony trafią na Mazowsze przecież już w sierpniu 2008 r.

Karol Trammer

Push-pull w worku

Czy samorząd województwa mazowieckiego wiedział co kupuje?

Pociągi push-pull składają się z lokomotywy i wagonów. Jednak lokomotywa wcale nie musi być umiejscowiona na czele pociągu. Równie dobrze może znajdować się na końcu składu i – zamiast tradycyjnie ciągnąć wagony – może je pchać. Wówczas maszynista zdalnie steruje lokomotywą będącą na tyle pociągu z kabiny sterowniczej zlokalizowanej w pierwszym wagonie.

Rozwój technologii push-pull – dla przykładu w Niemczech stosowanej już od lat 30. – obejmował nie tylko wagony z kabiną sterowniczą, ale równocześnie produkcję lokomotyw przystosowanych do zdalnego sterowania.

Pozostaje pytanie, czy samorząd województwa posiadał te podstawowe informacje na temat technologii push-pull w chwili podejmowania decyzji o zakupie samych wagonów – bez затroszczenia się o lokomotywy przystosowane do eksploatacji w tej technologii.

Uchwaloną przez sejm nową definicję kolejowych przewozów regionalnych wylobbował Andrzej Wach, prezes PKP S.A.

Bubel Wacha

Sejm tuż przed samorozwiązaniem wprowadził poprawkę do ustawy o transporcie kolejowym z 28 marca 2003 r. Poprawka ta zmieniła definicję kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich.

Pociągi pseudoregionalne

Dotychczasowa definicja, która brzmiała: „Przewozy pasażerskie w granicach jednego województwa lub realizujące połączenia z sąsiednim województwem”, nie pozwalała uznać za połączenie regionalne pociągu osobowego, którego trasa przebiegała przez obszar więcej niż dwóch województw. W praktyce problem ten dotyczył zaledwie trzech linii w Polsce: Leszno – Głogów, Stargard Szczeciński – Krzyż oraz Herby Nowe – Kępno.

Linia Leszno – Głogów, choć ma zaledwie 45 kilometrów, leży na terenie trzech województw: wielkopolskiego, lubuskiego oraz dolnośląskiego. Liczący 90 kilometrów odcinek Stargard Szczeciński – Krzyż również położony jest w trzech województwach: zachodniopomorskim, lubuskim i wielkopolskim. 103-kilometrowa linia Herby Nowe – Kępno leży na terenie aż czterech regionów: śląskiego, opolskiego, łódzkiego i wielkopolskiego.

Z budżetów województw finansowane są wyłącznie pociągi regionalne. Żeby więc nie utracić samorządowego finansowania pociągów na tych trzech liniach, spółka PKP Przewozy Regionalne zmuszona była sztucznie dzielić relacje pociągów – tak, aby trasa nie wkraczała na obszar trzech województw. Drugą możliwością było finansowanie pociągów z budżetu państwa. W efekcie pociągi kursujące na tych trzech liniach, choć spełniały funkcje typowo lokalne (przede wszystkim dowóz do szkół i pracy), tylko dlatego, że więcej niż raz przekraczały na swojej trasie granice między województwami, były finansowane z tej samej puli, co przemierzające po kilkaset kilometrów dalekobieżne pociągi pospieszne. Przerzucanie tych pociągów do centralnie finansowanej puli pociągów międzywojewódzkich, rozmywało odpowiedzialność samorządów wojewódzkich za kolej regionalną na swoim terenie – dla części lokalnych połączeń organizatorem nie był bowiem miejscowy samorząd województwa, lecz Ministerstwo Transportu.

Chcieli dobrze

Rozwiązaniem tego problemu wydawała się zmiana definicji regionalnych przewozów pasażerskich na taką, która wreszcie uwzględniłaby uwarunkowania wynikające z naturalnego niedostosowania powstającej od 1842 r. sieci kolejowej do wprowadzonego dopiero w 1999 r. podziału na województwa.

We wrześniu sejm wprowadził więc nową definicję przewozów regionalnych. Brzmi ona tak: „Przewozy pasażerskie w granicach jednego województwa lub realizujące połączenia z sąsiednimi województwami do najbliższych stacji węzłowych położonych na ich obszarze”.

Dzięki nowemu brzmieniu definicji pociągi kursujące z Leszna do Głogowa, czy z Herbów Nowych do Kępna stały się pociągami regionalnymi i za ich finansowanie odpowiedzialne stały się samorządy wojewódzkie. Zgodnie z nowowprowadzoną definicją pociąg regionalny, choćby przekraczał kolejne granice województw, nie przestaje być pociągiem regionalnym dopóki nie dojedzie do stacji węzłowej. Dla przykładu dla pociągu, który wyruszy z Herbów Nowych na linię w kierunku Kępna, pierwszą stacją węzłową będzie Kępno – dla zachowania regionalnego charakteru kursujących tamteży pociągów nie będzie więc już konieczne sztuczne zrywanie ich relacji w Wieluniu albo Pątnowie Wieluńskim.

Jeśli jednak chodzi o pociągi relacji Szczecin Główny – Stargard Szczeciński – Krzyż, to ich sytuacja, wraz z wprowadzeniem nowej definicji, wcale nie stała się jaśniejsza. O ile pociąg ze Szczecina do

Krzyża, zgodnie z nową definicją, jest pociągiem regionalnym, o tyle pociąg jadący w odwrotnym kierunku – z Krzyża do Szczecina – wcale wraz z wprowadzeniem nowej definicji nie stał się pociągiem regionalnym.

Pociąg opuszczający województwo jest pociągiem regionalnym tylko do pierwszej stacji węzłowej. Dla pociągu jadącego ze Szczecina do Krzyża pierwszą stacją węzłową po opuszczeniu województwa zachodniopomorskiego jest Krzyż. Jednak przy jeździe powrotnej – z Krzyża do Szczecina – pierwszą stacją węzłową po opuszczeniu województwa wielkopolskiego jest Choszczno, gdzie do linii Krzyż – Stargard Szczeciński dochodzi wykorzystywana tylko w ruchu towarowym linia z Grotnik Drawskich. Jak świetnie widać na przykładzie Choszczna, uchwalający zmianę definicji nie wzięli pod uwagę tego, że według prawa stacją węzłową wcale nie musi być węzeł z linią czynną w ruchu pasażerskim. „Stację, na której łączą się szlaki z trzech

lub więcej kierunków, nazywa się stacją węzłową” – taką wykładnię głosi rozporządzenie ministra infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji z 18 lipca 2005 r. Sprawa stacji węzłowych to wcale nie jedyny problem nowej definicji regionalnych przewozów pasażerskich.

Lobbysta Wach

Nowa definicja wprowadza znacznie większy chaos niż w czasie obowiązywania poprzedniej definicji. Poprzednio problem „pseudoregionalności” dotyczył kilkunastu pociągów w skali całej sieci. Teraz może dotknąć kilkuset pociągów w Polsce.

Setkom pociągów kursującym przez teren dwóch województw (czyli zgodnie z dawną definicją – pociągiem regionalnym) grozi zerwanie relacji. W obecnej rzeczywistości prawnej pociąg regionalny po przekroczeniu granicy województwa nie może dojechać dalej niż do najbliższej stacji węzłowej. A zatem przykładowo pociąg regionalny kursujący obecnie z Krakowa Głównego do Rzeszowa (czyli przez teren dwóch województw: małopolskiego i podkarpackiego), aby według nowej definicji pozostał pociągiem regionalnym, jego trasę należy skrócić do leżącej po drodze Dębicy – jest to bowiem pierwsza stacja węzłowa po przekroczeniu granicy województw małopolskiego i podkarpackiego.

Problem dotyczy nie tylko spółki PKP Przewozy Regionalne, ale również pociągów uruchamianych przez Koleje Mazowieckie – dla przykładu pociąg wyruszający z leżącego w województwie lubelskim Dębłina w kierunku Warszawy, żeby pozostać pociągiem regionalnym musi zakończyć swój bieg daleko przed Warszawą – w Pilawie. Pilawa jest bowiem pierwszą stacją węzłową na trasie Dębłina – Warszawa po przekroczeniu granicy województw lubelskiego i mazowieckiego.

Posłowie uchwalając zmiany z myślą o rozwiązaniu problemu trzech linii kolejowych w Polsce, wprowadzili chaos na wszystkich liniach kolejowych przekraczających granice województw. Nie zrobili tego jednak sami z siebie. Parlament wprowadził nową definicję regionalnych przewozów pasażerskich na życzenie Andrzeja Wacha, prezesa zarządu PKP S.A., który jak rasowy lobbysta osobiście przekonywał posłów do tej zmiany.

Gdyby parlamentarzyści rzeczywiście chcieli uzdrowić sytuację, zamiast słuchać Andrzeja Wacha, powinni wsłuchać się w zdrowy rozsądek. Zdrowy rozsądek skłania do upraszczania prawa, a nie do jego komplikowania. Wydłużanie definicji o kolejne uzupełnienia czy wyjaśnienia – tym razem dotyczące „najbliższej stacji węzłowej” – to typowy przejaw biegunki prawotwórczej. Znacznie lepsze niż rozbudowywanie definicji, jest ich upraszczanie. Uproszczeniem byłoby takie brzmienie definicji: każdy pociąg osobowy to pociąg regionalny, czyli finansowany przez samorządy województw, a każdy pociąg pospieszny to pociąg międzywojewódzki – finansowany centralnie. Dopiero taka prosta definicja spowoduje, że granice województw wreszcie przestaną być kłodami leżącymi na torach.

Karol Trammer, Fot. (KT)



Andrzej Wach, prezes PKP S.A.

forum

z biegiem szyn

„Kurpie” - dobre chęci nie wystarczą

Nie rozumiem entuzjazmu związanego z uruchomieniem pociągu „Kurpie” relacji Ostrołęka – Warszawa. Jedyny bezpośredni pociąg między tymi miastami odjeżdża z Ostrołęki o godz. 5.30 i jest na dworcu Warszawa Wschodnia o godz. 8.05, czyli o około 20-30 minut za późno, aby dotrzeć do pracy, czy na uczelnię. Z drogą powrotną jest jeszcze gorzej – rzadko kto może sobie pozwolić na wyjazd z Warszawy przed 16.00.

Z tego co pamiętam poprzednie reaktywacje tego pociągu upadały z powodu niskiej frekwencji na trasie, a rozkład był znacznie bardziej przyjazny dla podróżnych niż obecny.

Z uruchomienia pociągu „Kurpie” cieszyłam się, dopóki nie poznałam szczegółów – teraz pozostaje mi życzyć Kolejom Mazowieckim powodzenia przy tak „przemysłanym” rozkładzie jazdy. Takie odstraszenie podróżnych dziwi tym bardziej, że jak by nie było, w Ostrołęce mieszka 60 tysięcy mieszkańców i wielu z nich pracuje, uczy się, czy też ma inne interesy w stolicy. Przy takim rozkładzie jazdy pociągów większość podróżnych zapewne wybierze konkurencję (PKS – poza tym taniej i szybciej).

Mam nadzieję, że ostrołęczanie będą mieli więcej szczęścia przy zmianie rozkładu jazdy.

AS, Ostrołęka

od 2002 roku wywołujemy emocje

[5 lat z biegiem szyn]

„My pracownicy Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Warszawie jesteśmy zdegustowani tak powierzchowną analizą rozkładu jazdy (...) jak i brakiem profesjonalizmu z Pańskiej strony”

[**Bożena Podnieśńska**, naczelnik działu marketingu Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych, 2003]

„Nie mogę zgodzić się z nazwaniem zespołu, który przygotował Regulamin, dyletantami. Sądzę, że autor artykułu przy okazji poruszonych przez siebie ważnych problemów, niepotrzebnie obraża zespół wykonawców Regulaminu”

[**Krzysztof Łańcucki**, rzecznik prasowy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., 2004]

„Uważam, iż przed napisaniem takiego artykułu powinien Pan po pierwsze poznać zagadnienie o którym zamierza Pan pisać, a po drugie pisać prawdę, a nie stosować nagonki używając tanich chwytów”

[**Robert Nowakowski**, zastępca dyrektora ds. handlowych Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych, 2004]

„Proponuję, żeby w naszej polemice zrezygnował Pan z argumentów niemerytorycznych typu "odgrzewany kotlet". Nie jest to ani dowcipne ani błyskotliwe”

[**Henryk Klimkiewicz**, prezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, 2005]

„Tego typu stwierdzenia bez wątpienia naruszają dobra osobiste zarówno Spółki jak i pracowników, a tekst - z wyjątkiem kilku fragmentów zawierających konstruktywną krytykę - można uznać za tendencyjny”

[**Halina Sekita**, prezes zarządu Kolei Mazowieckich, 2006]

„No muszę powiedzieć, że to wszystko świadczy o jakimś takim braku kindersztuby. A podejrzewałem, że pan raczej z dobrej rodziny pochodzi. I naprawdę jest w pan tej chwili tylko chamelem”

[**Aleksander Janiszewski**, były dyrektor generalny PKP, 2007]

Z Biegiem Szyn

Z Biegiem Szyn

Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

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

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Tomasz Gajewski, Piotr Gałązka, Ksawery Zapaśnik.

Nakład: 170 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

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.

Internet: www.zbs.kolej.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Parowozik – stacja metra Świętokrzyska, lok. 1000i, **Tu przeczytasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej PKP 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 nominalnie 1,60 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Np. 4 numery = 4 znaczki. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysyłać biuletyn oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.

FULARZ • pozdrowienia z wolnego rynku

Time lapse

„Time lapse” – czas upływa, to tytuł minimalistycznego utworu Michaela Nymana, modnego dziś kompozytora. Słuchając jego dzieł czasem myślę sobie, jak ten czas upływa na PKP. A on płynie tam inną miarą, gdzieś tam mocno przyspieszył, ale gdzieś tam zupełnie sobie odpuścił – kolej ma się po staremu. Kolejarze z PKP uczą się dziś powoli zasad wolnego rynku, ale ta ich nauka kosztuje nas, podatników, miliardy złotych. „Pekapowcy” ci zresztą zwykle nic się nie nauczyli. Po 17 latach reform PKP wciąż nie potrafią współpracować z inwestorami, rynkami finansowymi. Góra urodziła mysz – zaangażowanie „prywaciarzy” nawet w kolejowe dworce można policzyć na palcach.

Pekapowcy nie umieją pozyskać kapitału gdzie indziej niż z publicznego garnuszka. Przecież od lat moglibyśmy jeździć nowoczesnym taborem, gdyby panów z PKP odesłano z przysłowiowym kwitkiem i na tory wpuszczono prywatnych przewoźników którzy pozyskaliby kapitał na inwestycje. A tak na budżetowym garnuszku wiszą nawet inwestycje w przedsięwzięcia dochodowe, takie jak nowy tabor dla dochodowej linii Łódź – Warszawa. Wciąż jeździ się drogim w eksploatacji, przestarzałym taborem, choć to są miliardy strat w skali roku. Nie ma pieniędzy na inwestycje infrastrukturalne nawet tam gdzie przynosi to zyski. A dziś nawet państwowa Docklands Light Railway swe linie przedłuża kapitałem tylko sektora prywatnego – w drodze umowy inwestor prywatny dostarcza im infrastrukturę, sam ją buduje i utrzymuje przez okres 30 lat.

Jeśli chcemy inwestować miliardy złotych w naukę na żywym organizmie prawideł i mechanizmów wolnego rynku dla grupki mających spore plecy państwowych managerów, to wiemy że efekty tej pracy, których dziś, 18 lat po zmianie systemu, wciąż nie ma, mogą wcale nie nadejść. Kolejarze dalej będą wisieć na kapitale z budżetu, a mieszkańcy tego kraju pojedą samochodami po nowoczesnych autostradach, pozostawiając drzemiącą w innym systemie – etatyzmie – kolej na pastwę turystów, jak w Hiszpanii.

Zakończenie epoki PKP wcale nie musi oznaczać dla pracowników PKP czegoś niebezpiecznego. Można przeprowadzić reformy mając na uwadze dobro pracowników, i to się w większości udało. Tylko że jedno jest pewne – obecna wierzuszka tej firmy nie pozostanie na stanowiskach, gdy kolej, wykopana od państwowego garnuszka i państwowego cyca z kapitałem na inwestycje, będzie musiała pracować w innym systemie gospodarczym – brakuje im kwalifikacji.

Adam Fularz