

Taborowe fajerwerki • Gra na czas • Pijane przejazdy

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu LIPIEC - PAŹDZIERNIK 2008 Nr 4-5 (37)

Budowa drugiej linii metra w Warszawie
będzie marnotrawstwem
publicznych pieniędzy

WPUSZCZENI W METRO



PODWYŻKA

Promocje tylko dla gapowiczów



Choć od poprzedniej podwyżki – wprowadzonej w kwietniu 2007 r. – minął dopiero nieco ponad rok, Koleje Mazowieckie 14 lipca 2008 r. ponownie podwyższają ceny biletów. Ceny biletów jednorazowych rosną średnio o 5,02%, natomiast bilety okresowe – od tygodniowych po kwartalne – drożeją o około 5,85%. Jednak najbardziej drożeją ceny biletów strefowych w aglomeracji warszawskiej – czasowych ważnych od dwóch do sześciu godzin (średnio aż o 15,28%), miesięcznych (średnio o 7,75%) oraz kwartalnych (średnio o 6,42%).

Przy okazji podwyżki, Koleje Mazowieckie zmieniają przepisy dotyczące opłat za jazdę bez ważnego biletu. Opłata taka wzrasta ze 120 zł do 140 zł, jednocześnie jednak zwiększane są ulgi za szybkie jej wpłacenie – bonifikata za opłacenie wezwania już w pociągu wyniesie 60% (zamiast dotychczasowych 50%), natomiast ulga za uregulowanie opłaty za brak biletu w ciągu siedmiu dni wyniesie 40% (dotychczas było to 30%). Faktycznie więc opłaty karne, zamiast wzrosnąć, są obniżane. – *Opłata za przejazd bez ważnego biletu uiszczona bezpośrednio w pociągu będzie niższa niż obecnie o 4 zł, a w ciągu siedmiu dni od zdarzenia – pozostanie na obowiązującym poziomie* – informuje Donata Nowakowska, rzecznik prasowy Kolei Mazowieckich, która bez owijania w bawełnę stwierdza, że celem tych zmian jest zachęcenie podróżnych do jak najszybszego regulowania opłat za jazdę bez biletu – najlepiej już w pociągu, bezpośrednio po otrzymaniu wezwania do zapłaty.

Koleje Mazowieckie dokonują rzeczy bezprecedensowej – uczciwych pasażerów za to, że regularnie kupują bilety, karzą podwyżkami, natomiast gapowiczów, którzy przecież okradają przewoźnika oraz współpasażerów, kuszą coraz atrakcyjniejszymi bonifikatami przy opłatach za jazdę bez ważnego biletu. (KT)

→ Nowe ceny biletów jednorazowych Kolei Mazowieckich

przykładowe relacje	km	stara cena	nowa cena
Warszawa Wileńska – Zielonka	11	4,00 zł	4,60 zł
Warszawa Śródmieście – Pruszków	16	4,90 zł	5,50 zł
Warszawa Wileńska – Wołomin	17	4,90 zł	5,50 zł
Warszawa Śródmieście – Sulejówkę	20	4,90 zł	5,50 zł
Radom – Pionki	25	6,20 zł	7,00 zł
Warszawa Śródmieście – Otwock	28	6,20 zł	7,00 zł
Ciechanów – Mława	32	7,40 zł	8,00 zł
Płock – Sierpc	35	7,40 zł	8,00 zł
Warszawa Śródmieście – Mińsk Maz.	41	8,90 zł	9,40 zł
Warszawa Śródmieście – Sochaczew	55	10,00 zł	10,50 zł
Warszawa Śródmieście – Radom	103	16,40 zł	16,80 zł

→ Koleje Mazowieckie dwa razy droższe od Szybkiej Kolei Miejskiej

Jak drogie stają się Koleje Mazowieckie, najlepiej pokazuje porównanie cen biletów tego przewoźnika z cenami biletów obowiązujących w pociągach warszawskiej Szybkiej Kolei Miejskiej. Podróż z Warszawy Śródmieście do Pruszkowa (16 kilometrów) pociągiem Kolei Mazowieckich od 14 lipca będzie kosztować 5,50 zł. Za przejechanie tego samego odcinka pociągiem SKM trzeba zapłacić tylko 2,80 zł. Natomiast przejazd z Pruszkowa do Sulejówka (36 kilometrów) Kolejami Mazowieckimi od 14 lipca będzie kosztować 8,00 zł – pokonanie tej samej trasy Szybka Kolej Miejska kosztuje jedynie 4,00 zł. Jak widać, Koleje Mazowieckie w efekcie lipcowej podwyżki stają się przewoźnikiem aż dwa razy droższym niż kursująca po dokładnie tych samych torach Szybka Kolej Miejska.

SKOK NA POSPIESZNE

Rzecznik PKP:

„Część połączeń pociągów powinno się zamknąć już dawno”

Groźba likwidacji sieci pociągów pospiesznych, o której pisaliśmy w poprzednim numerze „Z Biegiem Szyn”, staje coraz bardziej realna. Rzecznik prasowy PKP S.A. Michał Wrzosek, pytany w radiowej Trójce o przyszłość ruchu pospiesznego po przekazaniu go pod koniec 2008 r. ze spółki PKP Przewozy Regionalne do PKP Intercity, stwierdził: – *Bardzo trudno jest w tej chwili obiecać, że za dwa lata jakiś tam pociąg o jakiejś godzinie nie będzie odjeżdżał czy będzie odjeżdżał, dlatego że zaraz później jest pociąg ekspresowy i czy one nie będą dla siebie konkurencją.*

– *Gdyby patrzeć tylko od strony komercyjnej rentowności to pewną część połączeń pospiesznych powinno się zamknąć już dawno, jakiś czas temu – niezależnie od tego przeniesienia* – powiedział rzecznik Wrzosek. Już chwilę po tym przychylił się szczerości, starał się jednak uspić czujność opinii publicznej: – *Ale będzie pilnować PKP S.A., żeby tego nie zrobić.*

Żadnych złudzeń nie pozostawiła odpowiedź Wrzoska na pytanie dziennikarza Polskiego Radia, czy można zagwarantować, że po przejściu przez PKP Intercity pociągi pospieszne nie będą przez tę spółkę celowo zastępowane znacznie droższymi pociągami ekspresowymi. – *Każda firma, która prowadzi działalność gospodarczą, ma prawo decydować jaka jest jej oferta, jakie są jej produkty.* (KT)

KOLEJE MAZOWIECKIE

Nowy stary wydział marketingu

Od 1 czerwca 2008 r. w strukturze Kolei Mazowieckich działa nowy wydział – wydział marketingu, który powstał z połączenia dwóch jednostek: zespołu ds. marketingu i kształtowania oferty przewozowej oraz zespołu ds. rozkładu jazdy pociągów. Nowy wydział przejął zakres czynności obydwu tych zespołów – przeprowadzanie badań marketingowych, analiza potrzeb przewozowych, opracowywanie oferty przewozowej oraz przygotowywanie rozkładów jazdy na czas remontów i zamknięć torowych.

Ta „innovacja” organizacyjna to w rzeczywistości tylko powrót do sytuacji sprzed nieco ponad półtora roku. W listopadzie 2006 r. podzielono bowiem wydział marketingu Kolei Mazowieckich na dwie oddzielne jednostki – zespół ds. marketingu i kształtowania oferty przewozowej oraz zespół ds. rozkładu jazdy pociągów.

Jak widać, przyjęty pod koniec 2006 r. kształt organizacji marketingu Kolei Mazowieckich – oparty na dwóch niezależnych od siebie zespołach – funkcjonował tylko po to, aby po kilkunastu miesiącach ustąpić miejsca dawnemu modelowi skonsolidowanego wydziału marketingu. (KT)

MODERNIZACJE

Warszawa – Łódź: Po modernizacji dokładnie tyle, co przed wojną



Od 16 czerwca 2008 r. najszybszy pociąg z Łodzi do Warszawy jedzie 88 minut, czyli dokładnie tyle, ile w 1939 r.

Wbrew wcześniejszym zapowiedziom spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, nadal nie udało się pobić przedwojennego czasu przejazdu koleją między Warszawą i Łodzią – i to mimo zakończonej właśnie modernizacji kluczowego odcinka między Łodzią Widzew i Skierniewicami.

Krzysztof Łańcucki, rzecznik prasowy spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, dwa miesiące przed zakończeniem robót między Łodzią i Skierniewicami zapowiadał: – *Do 16 czerwca 2008 r. zostaną zakończone podstawowe roboty modernizacyjne związane z pierwszym etapem przebudowy linii kolejowej Warszawa – Łódź. Pociągi w bezpośredniej relacji Warszawa Centralna – Łódź Fabryczna będą pokonywały tę trasę bez zatrzymania w czasie 86 minut.* Gdyby rzeczywiście udało się osiągnąć taki czas przejazdu, to podróż z Warszawy do Łodzi wreszcie trwałaby krócej niż w 1939 r.

Niestety, zapowiadanego czasu jazdy nie udało się wprowadzić – zabrakło dwóch minut. Ostatecznie więc najszybszy z pociągów – kursujący bez postojów po drodze „Łodzianin” – od 16 czerwca 2008 r. pokonuje relację z Łodzi do Warszawy w 88 minut. Czyli w dokładnie tyle samo czasu, ile zajmował przejazd najszybszymi pociągami z Warszawy do Łodzi przed II wojną światową.

Pociągom zatrzymującym w Koluszkach, Skierniewicach i Żyrardowie przejazd z Łodzi do Warszawy wciąż zajmuje ponad półtorej godziny – w zależności od połączenia od 91 do 101 minut. (KT)

Łódzki falstart

Pierwszego dnia nowy rozkład jazdy na trasie z Łodzi do Warszawy, skracający po modernizacji czas przejazdu między tymi miastami do około półtorej godziny, obowiązywał jedynie w teorii. W praktyce wszystkie pociągi z kierunku Łodzi i Skierniewic 16 czerwca docierały do Warszawy z godzinnymi lub dwugodzinnymi opóźnieniami. Niechlubny rekord osiągnął pociąg „Telimena” – jego opóźnienie wyniosło aż 200 minut.

Przyczyną tej sytuacji było wykolejenie czterech wagonów pociągu towarowego między Radziwiłłowem Mazowieckim i Skierniewicami w nocy z 15 na 16 czerwca (tuż po godz. 2.00), które całkowicie zablokowało linię kolejową. Pociągi pociągowe jeździły objazdem przez Sochaczew, a pociągi osobowe kursowały na skróconym odcinku Warszawa – Radziwiłłów Mazowiecki.

NOWE PRZYSTANKI

Blżej do pociągu, ale od września



Choć nowe przystanki na linii Warszawa – Radom: Warszawa Aleje Jerozolimskie i Warszawa Żwirki i Wigury są już prawie gotowe, zostaną one udostępnione pasażerom dopiero 1 września. Kolej czeka z otwarciem na datę najbliższej korekty rozkładu jazdy pociągów. (KT)

• PUNKT WIDZENIA

„Związki Warszawy i Radomia będą coraz silniejsze”

Czy Radom i Warszawa mogą stworzyć duopolis?



Komentuje **JAKUB KLUZIŃSKI**,

ekonomista, pracuje jako ekspert w Departamencie Organizacji w Banku Pekao SA, prezes Stowarzyszenia Radomian w Warszawie oraz Stowarzyszenia „Kocham Radom”, radny Rady Miejskiej w Radomiu:

Nie wydaje mi się, aby było możliwe stworzenie duopolis pomiędzy Radomiem i Warszawą, jako że tym mianem określa się zwykle układy miast zbliżonej wielkości – np. Radom-Kielce czy Warszawa-Łódź. Radom jest największym miastem między Krakowem i Warszawą oraz między Lublinem a Łodzią. To predestynuje go raczej do roli niezależnego ośrodka regionalnego. Nie zmienia to faktu, że Radom jest dla Warszawy najbliższym dużym miastem, a zatem związki między nimi będą coraz silniejsze. Już dziś Warszawa jest dla wielu radomian miejscem pracy, a z kolei Radom dla warszawiaków – chociażby miejscem studiów czy tańszych zakupów. Poprawa połączeń komunikacyjnych (modernizacja linii nr 8) sprawi niedługo, że dojazd z Radomia do Warszawy będzie zajmował niecałą godzinę, czyli podobnie jak dzisiaj z Piaseczna czy Grodziska. Radom stanie się atrakcyjną alternatywą dla osób wybierających mieszkanie w stolicy bądź na jej obrzeżach, ze względu na wyższą jakość życia (oferta kulturalna, brak uciążliwości życia w wielkim mieście) i znacznie niższe koszty. Inne atuty miasta – położenie na przecięciu szlaków komunikacyjnych, planowane wkrótce otwarcie cywilnego portu lotniczego oraz zaplecze kadrowe – powinny sprzyjać lokowaniu inwestycji oraz urzędów administracji, również centralnej. W tym świetle jako priorytet jawi się modernizacja i wzmocnienie obsługi linii kolejowych we wszystkich kierunkach, nie tylko warszawskim. W szczególności chodzi tu o korytarze Lublin – Radom – Łódź oraz Warszawa – Radom – Rzeszów, będące najkrótszymi połączeniami wymienionych miast.

• GŁOSY

„Mam wrażenie, że przez kilka ostatnich lat PKP CARGO żyło w błogiej nieświadomości, podtrzymywanej przez kolejne zarządy. Zakładano, że to kura, która znosi złote jaja. Czas pokazał, że nawet tak duże rezerwy, jakie istniały w spółce, można znacząco nadwyżyć”

Wojciech Balcun, prezes zarządu PKP CARGO, w „Dzienniku”

„Energję elektryczną oraz usługi telekomunikacyjne kolej mogłaby kupować na wolnym rynku. Dostawców nie brakuje”

Krzysztof Opawski, przewodniczący rady nadzorczej PKP S.A., w „Pulsie Biznesu”

Budowa drugiej linii metra w Warszawie będzie marnotrawstwem publicznych pieniędzy

WPUSZCZENI W METRO

– Nie ma mowy o wycofaniu się z budowy drugiej linii. Stoimy przed wyborem: powtórzyć przetarg albo szukać dodatkowych pieniędzy – prezydent Warszawy Hanna Gronkiewicz-Waltz nie chce podjąć odważnej decyzji i otwarcie zrezygnować z budowy drugiej linii stołecznego metra. Mimo że coraz więcej argumentów przemawia za tym, aby wycofać się z tej inwestycji.

Władze Warszawy zakładały, że koszt budowy centralnego odcinka drugiej linii metra, łączącego Rondo Daszyńskiego na Woli z dworcem Warszawa Wileńska na Pradze, wyniesie 2 miliardy 820 milionów złotych. Na początku czerwca – po otwarciu ofert przetargowych – okazało się, że trzech potencjalni wykonawcy gotowi są zrealizować tę inwestycję za aż dwukrotnie wyższą cenę! Ich propozycje wahają się od 5 mld 885 mln złotych (Alpinie Bau) przez 5 mld 978 mln zł (Mostostal Warszawa) do 6 miliardów 226 milionów złotych (Dragados).

Najdroższe metro świata

Przyjęcie przez władze miasta jednej z powyższych ofert będzie skutkowało tym, że cena budowy jednego kilometra podziemnej linii zbliży się do 1 miliarda złotych – będzie to europejski rekord. Według dziennika „Polska”, ceny budowy metra w europejskich miastach wynoszą bowiem od 308,6 mln zł w Barcelonie do 600,9 mln zł w Dublinie.

Wykonawcy zgodnie mogą chcieć wykorzystać silną determinację władz Warszawy, aby drugą linię metra otworzyć przed piłkarskimi mistrzostwami w 2012 r., i po prostu znacząco podbili stawki, spodziewając się, że ratusz i tak zapłaci. – Wykonawcy wykorzystali wysoką wagę, jaką władze miasta przywiązywały do terminu realizacji inwestycji przed Euro 2012, i postawili je pod ścianą – uważa Maciej Sulmicki, społeczny rzecznik niezmotoryzowanych.

Za, a nawet przeciw

Druga linia metra według Adriana Furgalskiego.

Adrian Furgalski, ekspert Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, w sprawie drugiej linii metra mówił dokładnie to, co chciały usłyszeć od niego media.

Tuż po otwarciu ofert przetargowych, gdy wszystkich zszokowały wysokie stawki zaproponowane przez wykonawców, a co za tym idzie – ewentualność rezygnacji z budowy, Furgalski apelował, by nie zrezygnować z budowy metra: – Nie powinno się pochopnie unieważniać przetargu. Można szukać dodatkowych pieniędzy m.in. ze sprzedaży miejskich działek czy rezygnacji z niektórych inwestycji – między innymi Muzeum Sztuki Nowoczesnej – mówił 7 czerwca 2008 r. na łamach „Gazety Wyborczej”.

Gdy jednak emocje nieco opadły i zaczęło pojawiać się coraz więcej głosów, że w obliczu tak astronomicznych kosztów drażnienia metra, należy rozważyć rezygnację z tej inwestycji, Furgalski w ciągu zaledwie czterech dni w pełni dostosował się do tych opinii: – Odcinek centralny drugiej linii metra jest w tej chwili zupełnie niepotrzebny – stwierdził 11 czerwca 2008 r. na łamach dziennika „Polska”.



Stacja Racławicka na pierwszej linii warszawskiego metra.

Natomiast Stanisław Biega z Centrum Zrównoważonego Transportu twierdzi, że władze stolicy same są sobie winne zgłoszenia przez wykonawców tak drogiej ofert – przewidziano bowiem bardzo wysokie kary za niedotrzymanie terminu zakończenia budowy, wyznaczonego przed mistrzostwami Euro 2012. – Z dużym prawdopodobieństwem można uznać, że wykonawcy kary za niedotrzymanie terminu wliczyli w cenę. Tym samym jest niemal pewne, że nawet gdybyśmy wydali tak gigantyczną kwotę, na Euro 2012 nie będziemy mieli metra, tylko rozkopane miasto – mówi Biega.

Nasze drogie inwestycje

Tak czy inaczej – skutek przyjęcia przez władze stolicy jednej z ofert opiewających na sumę około 6 miliardów złotych będzie taki, że druga linia metra stanie się – po oczyszczalni ścieków Czajka i Szpitalu Południowym na Ursynowie – kolejną już warszawską inwestycją, której koszty w porównaniu z wstępnymi założeniami, a przede wszystkim w porównaniu z podobnymi budowlami na świecie, osiągną horrendalnie wysoki poziom. Według tygodnika „Wprost”, budowa oczyszczalni Czajka będzie kosztować 564 mln zł, choć szacunkowy koszt tej inwestycji został określony przez niezależnych ekspertów na 320 mln zł. Koszt budowy jednego metra sześciennego przepustowości oczyszczalni (koszt inwestycji podzielony przez liczbę metrów sześciennych ścieków oczyszczanych w ciągu doby) w przypadku warszawskiej Czajki wyniesie 1297 euro. W budowanej oczyszczalni w Budapeszcie koszt ten jest prawie o połowę mniejszy – wynosi bowiem 714 euro, w Sankt Petersburgu – 545 euro, w Brukseli – 475 euro, a w Mediolanie – 308 euro, czyli ponad czterokrotnie taniej niż w Warszawie.

Jeśli chodzi o Szpital Południowy, to w stołecznym wieloletnim planie inwestycyjnym zapisano, że jego budowa będzie kosztowała 230 mln zł. Ostatnio jednak wiceprezydent Warszawy Jarosław Kochaniak zapowiedział, że inwestycja będzie jednak dwa razy droższa – jej koszt osiągnie 460 mln zł. – Łóżko w powiatowych szpitalach kosztuje średnio najwyżej ➔

100 tysięcy pasażerów na godzinę

Metro nie jest konieczne na mistrzostwa Euro 2012

Najwyższy czas obalić wciąż powtarzany mit, że druga linia metra jest niezbędna do obsługi kibiców w czasie piłkarskich mistrzostw Europy w 2012 r. Jak bowiem powiedział na antenie TVP Info prof. Wojciech Suchorzewski z Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej, jeden z autorów Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy na lata 2007-2015, środkami transportu publicznymi istniejącymi już dziś – koleją, tramwajami i autobusami – można dowieźć w rejon stadionu 100 tysięcy osób na godzinę. A przypomnijmy, że budowany na Euro 2012 Stadion Narodowy będzie liczył znacznie mniej, bo tylko 55 tysięcy miejsc.

➔ 800 tys. zł. Koszt jednego miejsca dla pacjenta w wysokospecjalistycznych placówkach może być dwukrotnie wyższy. Tymczasem władze Warszawy chcą na łóżko wydać ponad 2 mln zł – alarmował na łamach „Wprost” Henryk Bęben, zastępca dyrektora ds. ekonomiczno-finansowych w mazowieckim oddziale Narodowego Funduszu Zdrowia.

Metro ponad wszystko?

W stołecznym ratuszu powstało już kilka koncepcji pozyskania miliardowych funduszy, które miałyby zostać przeznaczone na budowę metra. Wszystkie te koncepcje nieuchronnie prowadzą do rewolucji, która na wiele lat odcisnie swoje piętno nie tylko w miejskich finansach, ale również w planach inwestycyjnych czy w strukturze miejskich przedsiębiorstw.

Najczęściej prezentowany pomysł na sfinansowanie budowy drugiej linii metra to przesunięcie środków finansowych przeznaczonych na inne miejskie inwestycje – oznacza to co najmniej kilkuletnie „zamrożenie” ich realizacji. Wśród zagrożonych projektów wymienia się między innymi Muzeum Sztuki Nowoczesnej, trasę między rondem Wiatraczna i rondem Żaba, trasę i most Krasińskiego z Żoliborza na Bródno, rozbudowę Szpitala Praskiego, budowę sieci parkingów „Park&Ride”, remont oświetlenia ulic, modernizację basenów przy ul. Inflanckiej czy zagospodarowanie bulwarów wiślanych. Jak widać, decyzja o przystąpieniu do drażenia drugiej linii metra skończy się sparaliżowaniem rozwoju miasta w takich dziedzinach, jak kultura, opieka zdrowotna, sport i rekreacja oraz przede wszystkim w dziedzinie infrastruktury i transportu.

Negatywnie na tempo inwestycyjne wpłynie także decyzja o pozyskaniu środków finansowych na metro poprzez zaciągnięcie dodatkowych kredytów. Skorzystanie przez miasto z zadłużenia bankowego co prawda umożliwi szybkie przystąpienie do budowy drugiej linii metra, jednak spłacanie rat kredytowych wraz odsetkami bardzo długo będzie odbijać się czkawką – kolejna część corocznych



Prezydent Warszawy Hanna Gronkiewicz-Waltz (tu z Jarosławem Józwiakiem, wicedyrektorem gabinetu prezydenta). (Fot. KT x 2)

dochodów stolicy przez wiele lat, zamiast na inwestycje i rozwój miasta, będzie musiała trafiać do banku jako spłaty kredytu.

Jeśli więc władze miasta zdecydują się na sfinansowanie budowy drugiej linii metra poprzez przesunięcie środków z puli przeznaczonej na inne projekty oraz zaciągnięcie kredytu, warszawiacy będą mogli za kilka lat korzystać z dwóch krzyżujących się linii kolei podziemnej. Jednak za każdym razem po wyjściu z jednej ze stacji metra na powierzchnię ziemi, trudno będzie odwrócić oczy od niewymienionych latarni ulicznych, zarośniętych bulwarów wiślanych czy przykrytego prowizorycznym namiotem basenu z wyposażeniem z lat 70. – świadczących o stagnacji w remontowej i inwestycyjnej działalności miasta.

Jedyna w miarę rozsądna koncepcja uzyskania pieniędzy na budowę metra opiera się na prywatyzacji części przedsiębiorstw należących do miasta, takich jak Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe (MPT) czy Miejskie Przedsiębiorstwo Oczyszczania (MPO). Nie ma bowiem konieczności, aby miasto było właścicielem firm, zajmujących się przewozami taxi czy wywozem śmieci – zwłaszcza, że te obszary rynku rozwijają się dzięki powstającym w ostatnich latach kolejnym prywatnym podmiotom i w efekcie zwiększającej się konkurencji. Sprzedaż udziałów w wybranych miejskich spółkach, nawet jeśli jest uzasadniona, to jednak nie powinna być przeprowadzana w zbyt szybkim tempie. Pośpieszenie – by jak najszybciej pozyskać środki finansowe na budowę metra – przeprowadzone transakcje mogą skutkować zaniżeniem wartości majątku oraz przekazaniem przedsiębiorstw spekulantom, a nie inwestorom strategicznym.

Naziemne metro

Czy cel, jakim jest budowa sześciokilometrowego odcinka metra, uświęca wszystkie te środki, prowadzące do totalnej rewolucji w zarządzaniu prawie dwumilionowym miastem? A może niecałe 3 miliardy złotych, które według wstępnych szacunków miał pochłonąć krótki centralny odcinek drugiej linii metra, przeznaczyć na rozwój transportu publicznego na terenie całego miasta? Transportu publicznego, którego podstawą wreszcie powinny stać się linie kolejowe, które już dziś docierają do większości dzielnic Warszawy.

Zwłaszcza, że równolegle – w odległości zaledwie kilkuset metrów – do projektowanego centralnego odcinka drugiej linii metra biegnie kolejowa linia średnicowa, która idealnie – a przy tym znacznie taniej – może pełnić funkcję drugiej linii metra.

Hanna Gronkiewicz-Waltz powinna być tego w pełni świadoma, bowiem w „Programie Platformy Obywatelskiej dla Warszawy na lata 2006-2010”, który wyniósł ją na stanowisko prezydenta Warszawy, wyraźnie zapisano, że „w ciągu jednej kadencji możliwe jest stworzenie systemu sprawnej komunikacji szynowej, „naziemnego metra” opartego na wykorzystaniu istniejących linii kolejowych”.

Karol Trammer

Platforma Obywatelska: Kolej naziemnym metrem

Program Platformy Obywatelskiej dla Warszawy na lata 2006-2010:

„W ciągu jednej kadencji możliwe jest stworzenie systemu sprawnej komunikacji szynowej, „naziemnego metra” opartego na wykorzystaniu istniejących linii kolejowych. Będą to linie:

- Pruszków – Śródmieście – Sulejówek;
- Piaseczno (z możliwością odgałęzienia do Konstancina-Jeziorno, obsługiwanego przez szynobusy) – Śródmieście – Warszawa Wschodnia;
- Okęcie – Śródmieście – Legionowo (z możliwością przedłużenia do Modlina);
- Otwock – Śródmieście – Błonie;
- w dalszej kolejności linia okólna: Warszawa Wschodnia – Zoo – Warszawa Gdańska – Bemowo – Warszawa Zachodnia – Śródmieście – Warszawa Wschodnia (dojazd do samego centrum z Bemowa, Pragi czy Targówka zajmował będzie ok. 15 minut).

Linie będą obsługiwane zarówno przez tabor kupowany przez miasto, jak i przez pociągi Kolei Mazowieckich (w dłuższych relacjach).
W ramach projektów współfinansowanych z funduszy unijnych oprócz nowoczesnego taboru będą modernizowane tory i przystanki, a także budowane nowe, m. in. Bracka, Targowa, Niemcewicz, Ursus Niedźwiadek, Radzywińska, Rondo Żaba, Bródno, Powązkowska, Górczewska, Człuchowska.”

Dlaczego wciąż nie zostały wyjaśnione okoliczności powstania 43-milionowego długu Kolei Mazowieckich?

Gra na czas

Minął już ponad rok od podjęcia przez radnych Sejmiku Województwa Mazowieckiego uchwały w sprawie przeprowadzenia kontroli działań zarządu województwa i urzędu marszałkowskiego w zakresie nadzoru nad Kolejami Mazowieckimi. W ramach tej kontroli prześwietlona miała zostać również sytuacja finansowa tego przewoźnika. Problem w tym, że komisja rewizyjna sejmiku wciąż nie zrealizowała kontroli – choć pierwotnie miała ona zakończyć się do 31 października 2007 r.

Brakujące 43 miliony

Impulsem do podjęcia uchwały w sprawie przeprowadzenia kontroli było wyjście na jaw w czerwcu 2007 r. 43-milionowego zadłużenia Kolei Mazowieckich wobec spółki PKP Przewozy Regionalne. Dług ten powstał dlatego, że Koleje Mazowieckie przez ponad dwa lata – od lutego 2005 r. do czerwca 2007 r. – nie regulowały opłat za dzierżawę taboru od spółki PKP Przewozy Regionalne (to ta spółka była wówczas właścicielem elektrycznych zespołów trakcyjnych użytkowanych przez Koleje Mazowieckie).

Wystosowanie do Kolei Mazowieckich przedsądowego wezwania do zapłaty przez PKP Przewozy Regionalne było o tyle zaskakujące, że między 2005 i 2007 r. zarówno prezes Kolei Mazowieckich Halina Sekita, jak i marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik wielokrotnie zapewniali, że czynsz dzierżawny jest regularnie opłacany. I właśnie ta oto rażąca rozbieżność między deklaracjami Sekity i Struzika, a rzeczywistą sytuacją w finansach Kolei Mazowieckich była bezpośrednią przyczyną podjęcia przez radnych sejmiku województwa uchwały 114/07 o przeprowadzeniu kontroli.

Obstrukcja Struzika

Uchwała z 25 czerwca 2007 r. realizację kontroli zleciła komisji rewizyjnej, dając na to jej członkom cztery miesiące czasu – do 31 października 2007 r. Dla wyjaśnienia sprawy Kolei Mazowieckich powołano w ramach komisji zespół kontrolny, na czele którego stanęła radna Olga Łyjak z Platformy Obywatelskiej. Oprócz niej w skład zespołu weszli: Witold Chrzanowski z Polskiego Stronnictwa Ludowego oraz Tomasz Matuszewski, który do sejmiku dostał się z list Prawa i Sprawiedliwości, ale obecnie jest radnym niezrzeszonym.

Początkowo radni z zespołu kontrolnego długo nie mogli przystąpić do wyjaśniania sytuacji na styku Samorządu Województwa Mazowieckiego oraz Kolei Mazowieckich. Na drodze stanął bowiem marszałek województwa

Adam Struzik, który odmówił udostępnienia dokumentów, powołując się na przepisy prawa głoszące, iż sejmik nie posiada uprawnień kontrolnych do spółek, w których samorząd posiada udziały. – *Marszałek błędnie przyjął, że komisja kontroluje spółkę, podczas gdy zgodnie z uchwałą sejmiku komisja ma kontrolować zarząd województwa w zakresie wykonywania praw udziałowych w spółce, czyli współnika, a to nie jest to samo* – wyjaśniała wówczas radna Olga Łyjak. Adam Struzik, odmawiając udostępnienia dokumentów, na kilka miesięcy zablokował realizację kontroli.

Złożoność i obszerność

W efekcie obstrukcji Struzika, przewodniczący komisji rewizyjnej Andrzej Rafał Wojciechowski 12 listopada 2007 r. – czyli dwa tygodnie po planowanym terminie finalizacji kontroli – zmuszony był

zwrócić się do przewodniczącego sejmiku z prośbą o przesunięcie terminu zakończenia kontroli. Wojciechowski swoją prośbę uzasadniał „złożonością problematyki” oraz „obszernością kontrolowanej dokumentacji”. Gdy Wojciechowski 12 listopada 2007 r. powoływał się na „obszerność kontrolowanej dokumentacji”, komisja rewizyjna wcale nią jeszcze nie dysponowała. Przewodniczący komisji rewizyjnej, prosząc przewodniczącego sejmiku o przesunięcie terminu realizacji kontroli, nie wspominał o tym problemie – odmowa udostępnienia dokumentów przez marszałka województwa Adama Struzika została przez szefa komisji rewizyjnej przemilczana.

Efektom próby było uchwalenie 26 listopada 2007 r. przez radnych sejmiku kolejnej uchwały w sprawie kontroli działań zarządu województwa mazowieckiego i urzędu marszałkowskiego w zakresie nadzoru nad Kolejami Mazowieckimi – uchwała sejmiku 203/07 przesunęła termin zakończenia kontroli na 31 grudnia 2007 r.

Ten termin również jednak nie został dotrzymany, a brak kolejnych uchwał dotyczących kontroli – ponownie zmieniających termin jej realizacji – oznacza, że obecnie mamy już do zcywienia z półrocznym przekroczeniem terminu zakończenia kontroli.

Spóźniona dokumentacja

Jedną z przyczyn tak poważnego opóźnienia jest to, że komisja rewizyjna Sejmiku Województwa Mazowieckiego otrzymała pełną dokumentację z zarządu województwa i urzędu marszałkowskiego dopiero 11 marca 2008 r., a więc trzy miesiące po terminie zakończenia kontroli określonym w drugiej uchwale. Marszałka województwa Adama Struzika do udostępnienia dokumentacji przekonała dopiero opinia prawna prof. Adama Jaroszyńskiego z katedry prawnych problemów administracji i zarządzania Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego. Opinia ta stwierdzała, że komisja rewizyjna ma prawo kontrolować zarząd województwa w zakresie wykonywania praw udziałowych w spółce.

Powołany w czerwcu 2007 r. zespół kontrolny komisji rewizyjnej, beczynnie oczekując aż do marca 2008 r. na niezbędną dokumentację, oprócz tego, że nie zrealizował zapisów uchwał sejmiku, to równocześnie zmarnował prawie rok. Przez ten czas sprawa 43-milionowego długu Kolei Mazowieckich, która była przecież impulsem do podjęcia kontroli, poważnie straciła na aktualności, żeby nie powiedzieć, że właściwie została zapomniana.

Sami swoi

Z perspektywy czasu coraz więcej wskazuje na to, że rzeczywistym celem działań zespołu kontrolnego komisji rewizyjnej nie było pełne wyjaśnienie okoliczności powstania długu Kolei Mazowieckich, lecz maksymalne rozwlekanie procedury kontrolnej.

Na gruntownym wyjaśnieniu okoliczności powstania 43-milionowego długu oraz skontrolowaniu zarządu województwa w zakresie wykonywania praw udziałowych w

spółce Koleje Mazowieckie nikomu dziś nie zależy. Dzieje się tak dlatego, bowiem kontroli – zgodnie z uchwałą sejmiku – mają podlegać działania zarządu województwa i urzędu marszałkowskiego od momentu utworzenia Kolei Mazowieckich, czyli od 29 lipca 2004 r. Zakres kontroli obejmuje zatem dwie kadencje samorządu – obecną, w której rządzi PO-PSL, oraz poprzednią, w której władzę sprawowała szeroka koalicja PO-PiS-PSL-LPR. Oznacza to, że negatywne wnioski pokontrolne mogą postawić w złym świetle nie tylko marszałka Struzika (który wyraźnie chciał zapobiec tej kontroli) i jego aktualnych współpracowników, ale również przedstawicieli pozostałych opcji politycznej. Dlatego nikt nie dotąd nie sprzeciwił się tej grze na czas, od roku prowadzonej przez komisję rewizyjną.

Karol Trammer

**Uchwała Nr 114/07
Sejmiku Województwa Mazowieckiego
z dnia 25 czerwca 2007 roku
w sprawie przeprowadzenia kontroli przez
Komisję Rewizyjną Sejmiku Województwa
Mazowieckiego**

§ 1.
Zleca się Komisji Rewizyjnej przeprowadzenie kontroli działań Zarządu Województwa Mazowieckiego i Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego dotyczących realizacji zapisów umowy spółki „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o. o. oraz jej sytuacji finansowej, od momentu utworzenia spółki.

§ 2.
Kontrola zostanie przeprowadzona w terminie do 31 października 2007 roku.

§ 3.
Wykonanie uchwały powierza się Przewodniczącemu Sejmiku Województwa Mazowieckiego.

§ 4.
Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

*Wiceprzewodnicząca Sejmiku
Województwa Mazowieckiego
Bożenna Pacholczak*

Kampania „Bezpieczny przejazd” powinna zostać zastąpiona akcją „Trzeźwy dróżnik”

Pijane przejazdy

W tegoroczne wakacje już po raz czwarty prowadzona będzie kampania społeczna „Bezpieczny przejazd”. Akcja – inicjowana przez zarządzającą infrastrukturą kolejową spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe – koncentruje się przede wszystkim na wpływności na świadomość kierowców samochodów. Jak bowiem wielokrotnie podkreślają organizatorzy kampanii, ponad 97% wypadków na przejazdach kolejowych ma miejsce z winy kierowców.

Kampania bez efektów

Prowadzona od 2005 r. kampania „Bezpieczny przejazd” jak na razie nie przynosi zauważalnych efektów. O jej mizernym oddziaływaniu na świadomość kierowców świadczy porównanie liczby wypadków na przejazdach kolejowych w dwóch wakacyjnych miesiącach – lipcu i sierpniu – gdy w radiu i telewizji emitowane są spoty uświadamiające kierowców, czym może skończyć się chwila nieuwagi na przejeździe, wzdłuż dróg rozmieszczone są plansze z hasłami „Bezpieczny przejazd zależy także od Ciebie” czy „Zatrzymaj się i żyj”, do kierujących trafiają ulotki informacyjne, a ruch drogowy na przejazdach kolejowych obserwowany jest przez dodatkowe patrole Policji i Straży Ochrony Kolei. I mimo tych wszystkich podejmowanych od trzech lat środków, liczba wypadków na przejazdach – zamiast spadać – rośnie!

W lipcu i sierpniu 2005 r. – czyli w czasie trwania pierwszej edycji kampanii „Bezpieczny przejazd” – wydarzyły się 43 wypadki na przejazdach. W lipcu oraz sierpniu 2007 r. tragiczny bilans obją już 49 wypadków na skrzyżowaniach dróg z liniami kolejowymi.

Dróżnicy poza podejrzeniem

Akcją „Bezpieczny przejazd” spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zwraca uwagę na problem nieostrożnych kierowców, na których jako zarządca infrastruktury kolejowej ma wpływ zaledwie pośredni. Co więcej, jak można się przekonać na podstawie statystyk, jak na razie jest to wpływ raczej nieskuteczny.

Jednocześnie kierownictwo spółki PKP Polskie Linie Kolejowe robi wiele, aby kampania „Bezpieczny przejazd” nie skierowała uwagi mediów na problem zatrudnionych właśnie w tej spółce dróżników przejazdowych. A jest to jedna z najgorzej zdyscyplinowanych grup pracowniczych na kolei.

16 czerwca 2008 r., na konferencji prasowej rozpoczynającej tegoroczną edycję kampanii „Bezpieczny przejazd”, Krzysztof Łańcucki, rzecznik prasowy spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, zaprezentował przykłady wypadków na przejazdach z minionych

PKP Polskie Linie Kolejowe, skupiając się na edukowaniu kierowców, zaniedbują egzekwowanie dyscypliny wśród własnych pracowników.



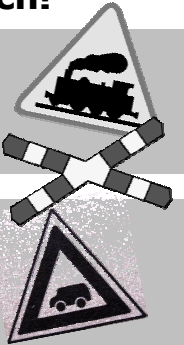
Coraz więcej wypadków na przejazdach kolejowych!

Dane całoroczne

	2005	2006	2007
Liczba wypadków	236	256	262
Liczba ofiar	157	134	154

Dane tylko dla okresu lipiec – sierpień czas trwania kampanii „Bezpieczny przejazd”

	2005	2006	2007
Liczba wypadków	43	48	49
Liczba ofiar	12	30	15



Źródło: PKP PLK

dwunastu miesięcy. Zadał on jednak, aby żaden z ukazanych przykładów na stawiał dróżników w złym świetle. A tak się składa, że 9 czerwca – dokładnie tydzień przed konferencją prasową – w Mławie 51-letni kierowca zginął pod pociągiem ekspresowym, bo dróżniczka nie zamknęła rogatek na przejeździe. Również z powodu nieopuszczonego przez dróżniczkę szlabanu w małopolskiej Rzezawie zginął w lutym 2004 r. kierowca rajdowy Janusz Kulig.

Alkohol przy szlabanie

Jednak najpoważniejszym problemem – obok niejasnych przypadków niezamknięcia rogatek – jest alkoholizm wśród dróżników przejazdowych. Właściwie nie ma miesiąca, w którym Policja nie zatrzymałaby pijanego dróżnika.

26 października 2007 r. jeden z przejazdów Poznaniu obsługiwał dróżnik, mający 1,5 promila alkoholu w organizmie. 13 listopada 2007 r. w Bierutowie pijany dróżnik podnosił i opuszczał szlabany mimo braku pociągów. 23 listopada 2007 r. pijany (prawie 2 promile alkoholu we krwi) dróżnik pełnił służbę na przejeździe w Mińsku Mazowieckim – nie zamknął szlabanu, chociaż do przejazdu zbliżał się pociąg. 1 grudnia 2007 r. pijany dróżnik (ponad 1 promil alkoholu we krwi) został zatrzymany przez policjantów w Pelplinie. 22 grudnia 2007 r. w podwarszawskim Józefowie Policja zatrzymała dróżnika, który miał prawie 2 promile alkoholu w wydychanym powietrzu. 29 kwietnia 2008 r. dróżnik z przejazdu w Sędziszawiu, mając prawie 3 promile alkoholu w swoim organizmie, bawił się szlabanami – opuszczając i podnosząc je w nieoczekiwanych momentach. 10 maja 2008 r. pracownik spółki PKP Polskie Linie Kolejowe obsługiwał przejazd w Sokółce, mając aż 3,5 promila alkoholu w wydychanym powietrzu. Dróżnik ten zaczął opuszczać szlaban przed samochodem zjeżdżającym z przejazdu, co mogło skończyć się uwięzieniem pojazdu między rogatekami.

Wszystkie powyższe przypadki łączy to, że o niepokojących zachowaniach obsługi przejazdów kolejowych Policję informowali kierowcy lub przechodnie. O żadnym z powyższych zdarzeń – choć są to wszystkie zatrzymania dróżników od końca wakacji 2007 r., o jakich informuje strona internetowa Komendy Głównej Policji – organów ścigania nie poinformował pracodawca dróżników, czyli spółka PKP Polskie Linie Kolejowe. Coraz więcej wskazuje więc na to, że zarządca infrastruktury kolejowej, skupiając się na edukowaniu kierowców, zaniedbuje egzekwowanie dyscypliny wśród własnych pracowników.

Karol Trammer

Spółka PKP Przewozy Regionalne najwięcej inwestuje w ten tabor, który przechodzi do PKP Intercity



Po starym

Zakupione w 2007 r. elektryczne zespoły trakcyjne ED74, przeznaczone do obsługi trasy z Warszawy do Łodzi, miały być symbolem zmian na kolei. Jednak raz po raz okazują się niewypałem.

Upchnąć pasażerów

Najpierw negatywnie zaskoczyły pasażerów, którzy zamiast polubić nowe składy, zaczęli tęsknić za tradycyjnymi pociągami. Wszystko z powodu złego rozmieszczenia siedzeń – zamontowane zostały one tak ciasno, że nawet pasażerowie średniego wzrostu mają problemy ze zmieszczeniem swoich nóg. Jednocześnie sąsiadujących ze sobą twardych siedzeń nie oddzielono podłokietnikami, przez co pasażerowie jadący obok siebie bez przerwy się trącają. Takiego rozmieszczenia miejsc zażyczyła sobie spółka PKP Przewozy Regionalne. – *Kolejarze chcieli chyba zmieścić jak najwięcej pasażerów. Nam jako producentowi jest zwyczajnie wstyd, ale zrobiliśmy przecież dokładnie to, co PKP u nas zamówiły* – wyjaśnił w rozmowie z „Gazetą Wyborczą” Tomasz Zaboklicki, prezes Pesy, która wyprodukowała pociągi ED74.

Po wielu skargach pasażerów, spółka PKP Przewozy Regionalne zdecydowała się na rozsuniecie siedzeń. Oczywiście spółka sama płaci za te zmiany. – *Trudno w tym przypadku mówić o naprawie gwarancyjnej, skoro poprzednio zrobiliśmy wszystko zgodnie z projektem* – mówi Michał Żurowski z Pesy.

Koszty poprawy standardu w pełni ponosi spółka PKP Przewozy Regionalne, chociaż – zgodnie z planami Grupy PKP – pod koniec 2008 r. składy ED74 mają wraz ze wszystkimi połączeniami pospiesznymi przejść do PKP Intercity. Spółka PKP Przewozy

Regionalne, przeprowadzając skądinąd niezbędne poprawki, inwestuje w majątek, który już wkrótce straci.

Nie tak szybko!

To wcale nie jedyne problemy związane z zakupionymi za 140 milionów złotych pociągami ED74. Okazuje się, że spółka PKP Przewozy Regionalne – mimo nadzoru urzędników Ministerstwa Transportu oraz Unii Europejskiej (zakup był bowiem współfinansowany ze środków Sektorowego Programu Operacyjnego Transport) – zakupiła pociągi, które nie są dostosowane do polskiego prawa.

Choć pociągi ED74 mogą rozwijać prędkość 140 km/h, maksymalna prędkość, z jaką mogą one jeździć po polskich torach to 130 km/h. Wszystko z powodu kabiny przystosowanej do pracy tylko jednego maszynisty. A polskie prawo – od „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów R-1/Ir-1” spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, przez „Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji” aż po „Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej w sprawie rodzajów prac, które powinny być wykonywane przez dwie osoby” – głosi, że w pociągach kursujących z prędkością powyżej 130 km/h niezbędna jest dwuosobowa drużyna trakcyjna – maszynista wraz z pomocnikiem. Problem w tym, że w opływowej kabinie pociągu ED74 nie zapewniono miejsca dla pomocnika.

Aktualnie występuje więc taka oto kuriozalna sytuacja: na zmodernizowanym odcinku między Skierniewicami a Łodzią stan drogi kolejowej daje możliwość kursowania pociągów z prędkością 140 km/h, moc pociągów ED74 również umożliwi ich kursowanie z prędkością 140 km/h, ale miejsce w kabinie dla tylko jednego maszynisty przy obecnych przepisach nie pozwala na przekroczenie prędkości 130 km/h.

Co dwóch, to nie jeden?

Jednak w krajach zachodniej Europy pociągi obsługiwane są przez jednego maszynistę, a przy tym osiągają dużo wyższe prędkości niż 130 km/h. Przecież francuskie TGV, pędzące 300 km/h, także jest prowadzone przez jednego maszynistę! – *Tabor, który po całej Europie porusza się 160, 200, 250 i 300 km/h, w Polsce może kursować tylko 130 km/h* – mówi Stanisław Biega z Centrum Zrównoważonego Transportu i apeluje, aby zamieszczenie z pociągami ED74 wykorzystać do jak najszybszej zmiany prawa. – *Aby uniknąć kompromitacji polskich kolei, pilnie należy zmienić omawiany zapis, tak aby pociąg pojechały z prędkością dopuszczalną dla zakupionego taboru.*

Dwuosobowa obsada teoretycznie ma zapewnić większe bezpieczeństwo ruchu pociągów kursujących z prędkością ponad 130 km/h. W praktyce jednak bywa z tym różnie. Wystarczy przypomnieć zdarzenie z 12 grudnia 1998 r., gdzie dwóch maszynistów pociągu Bielsko Biała – Warszawa Wschodnia na stacji Grodzisk Mazowiecki najpierw nie zauważyło czerwonego światła, następnie rozpruło zwrotnicę i wjechało na tor zajęty przez nadjeżdżający z naprzeciwka pociąg Gdynia Główna – Kraków Główny. Do katastrofy nie doszło tylko dzięki szybkiej reakcji dyżurnego ruchu, który przez radiotelefon nawoływał do maszynisty i jego pomocnika, aby zatrzymali pociąg.

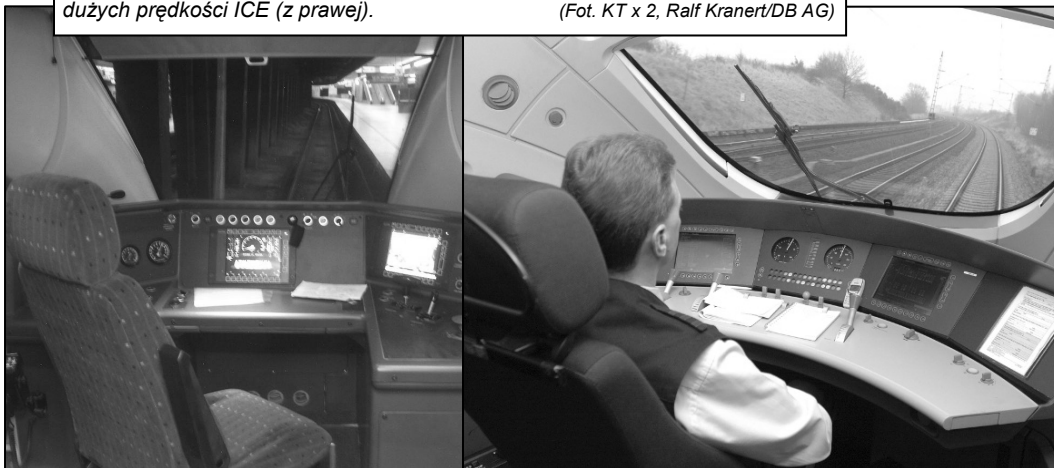
Jak informuje Krzysztof Łańcucki, rzecznik prasowy spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, możliwość jednoosobowej obsługi pociągów kursujących z prędkością powyżej

130 km/h będzie możliwa – zgodnie z obowiązującymi dziś przepisami – dopiero po wdrożeniu Narodowego Planu Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS), którego elementem jest sygnalizacja kabinowa – wymagana przez prawo przy prędkościach powyżej 130 km/h, a zarazem przy jednoosobowej obsłudze maszynisty. W 2011 r. rozpocznie się pilotaż systemu ERTMS, ale wyłącznie na kilku wybranych odcinkach.

Karol Trammer

Jednoosobowa kabina w polskim pociągu ED74 (z lewej) i w niemieckim pociągu dużych prędkości ICE (z prawej).

(Fot. KT x 2, Ralf Kranert/DB AG)



Taborowe fajerwerki

Choć Koleje Mazowieckie istnieją od 2004 roku, dopiero teraz trafił do tej spółki pierwszy fabrycznie nowy pociąg

Rok 1961 – wówczas rozpoczęły się dostawy elektrycznych zespołów trakcyjnych EN57 dla Polskich Kolei Państwowych. Pociągi te – ze względu na pierwotnie żółto-niebieskie barwy, nazywane „żółtkami” – były produkowane aż do 1994 r. Jednostki EN57 przez ponad 30 lat zmonopolizowały obsługę pociągów osobowych na liniach zelektryfikowanych w całej Polsce.

Dziś przewoźnikom oraz samorządom wojewódzkim trudno jest przełamać monopol zespołów EN57. O ile na liniach niezelektryfikowanych prym wiodą zakupione przez samorządy nowe autobusy szynowe, o tyle w przypadku taboru obsługującego linie zelektryfikowane większość działań ogranicza się do remontów i modernizacji składów rodem z lat 60.

Park taborowy, obejmujący nowoczesne pojazdy elektryczne obsługujące połączenia regionalne, jeszcze kilka tygodni temu składał się z ośmiu jednoczłonowych pojazdów EN81, kursujących w Małopolsce i Świętokrzyskiem, jednego składu ED59 „Acatus”, jeżdżącego na trasach województwa łódzkiego oraz jednego zespołu EN95, wożącego pasażerów Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Wszystkie te pociągi – zakupione przez miejscowe samorządy województw – zostały wyprodukowane przez bydgoskie zakłady Pesa. Do niedawna nowe pociągi elektryczne do przewozów regionalnych dało policzyć się na palcach dwóch rąk.

Wielka feta

Być może dlatego przekazanie Kolejom Mazowieckim pierwszych dwóch z dziesięciu zamówionych elektrycznych zespołów Flirt uznano za okazję do wielkiego fetowania.

31 maja 2008 r. na dworcu Warszawa Wschodnia zamknięty został jeden peron (co odbiło się perturbacjami w ruchu pociągów Kolei Mazowieckich), aby politykom, urzędnikom oraz prezesom spółek kolejowych zaprezentować dwa nowe zespoły trakcyjne – opracowane w Szwajcarii przez firmę Stadler, a zmontowane w siedleckiej fabryce koncernu. Prezentacji towarzyszyły wybuchy fajerwerków, opary sztucznego dymu w barwach Kolei Mazowieckich, występ zespołu pieśni i tańca „Mazowsze”, a po przejeździe na teren elektrowozowni Warszawa Grochów – wielkie biesiadowanie.

W pierwszych dniach czerwca Flirty zostały skierowane na tournée po większości głównych linii całego regionu, a przy okazji w Radomiu (2 czerwca), w Płocku (3 czerwca) oraz w Siedlcach (5 czerwca) odbyły się kolejne oficjalne pokazy nowych pociągów.

– Rok 2008 można uznać za rok inwestycji taborowych. Na tory



Feta z okazji przekazania Kolejom Mazowieckim pierwszych pociągów Flirt. Wstęgę przecinają: Adam Struzik – marszałek województwa mazowieckiego, Peter Spuhler – prezes Stadler Rail oraz Halina Sekita – prezes Kolei Mazowieckich. (Fot. Stadler)

zaczną trafiać nowe pociągi, które zdecydowanie poprawią ofertę przewozową Kolei Mazowieckich – mówi marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik.

W tym roku Koleje Mazowieckie wzbogacą się bowiem nie tylko o 10 Flirtów, ale również o 11 składów wagonów piętrowych „push-pull”. Po realizacji tych dostaw, cały park taborowy Kolei Mazowieckich liczyć będzie 220 pociągów – z czego wyprodukowanych w XXI wieku będzie jednak tylko około 10%.

Roku 2008 nie należy zatem nazywać rokiem inwestycji taborowych, lecz raczej rokiem przezwyciężenia długoletniego zastoj – choć Koleje Mazowieckie istnieją od 2004 r., dopiero w tym roku trafił do tej spółki pierwszy fabrycznie nowy pociąg.

Co tidzień nowy pojazd

Jezeli porównamy inwestycje taborowe w Kolejach Mazowieckich z procesem modernizacji taboru w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej, to kolej wypadła bardzo słabo.

W latach 2001 – 2007 warszawskie Miejskie Zakłady Autobusowe (MZA) zakupiły 513 autobusów Solaris i MAN – oznacza to, że przez minionych siedem lat kupowano średnio jeden autobus nowej generacji tygodniowo! Od momentu powstania spółki Koleje Mazowieckie w 2004 r., MZA nabyły już 233 nowoczesne autobusy. Jakby tego było mało, 19 czerwca 2008 r. podpisano umowę na

dostawę kolejnych 150 Solarisów – pierwsze z nich trafią na warszawskie ulice już w sierpniu 2008 r., a cała dostawa zostanie zrealizowana do stycznia 2009 r. Jak widać, producenci autobusów są w stanie znacznie szybciej realizować kontrakty niż producenci taboru kolejowego.

W innych miastach realizowane programy wymiany taboru także dają zauważalne efekty – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Krakowie wycofało z eksploatacji już wszystkie autobusy marki Ikarus, natomiast z ulic w Gdyni zniknęły już nie tylko Ikarusy, ale także wszystkie wysokopodłogowe Jelcze.

Kolej, wciąż bazując na opracowanych na przełomie lat 50. i 60. zespołach EN57, w kwestii taboru nadal tkwi w czasach głębokiego PRL-u.

Karol Trammer

Flirt to pierwszy fabrycznie nowy pociąg w całej flocie Kolei Mazowieckich.

(Fot. KT x 2)



✓ Dwumiesięcznik szybszy niż codziennie aktualizowany portal internetowy

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” w poprzednim numerze informował o zmianach w składzie rady nadzorczej Kolei Mazowieckich, które nastąpiły w połowie marca 2008 r. – Jana Tereszczuka na stanowisku członka rady zastąpił Michał Panfil.

O tych przetasowaniach, a także o ich kulisach, można było przeczytać pierwszym numerze „Z Biegiem Szyn”, jaki ukazał się po zmianach personalnych w Kolejach Mazowieckich – w wydaniu papierowym dostępnym od 30 kwietnia, a w wydaniu internetowym (www.zbs.kolej.net.pl) od 1 maja.

Natomiast codziennie aktualizowany portal „Rynek Kolejowy” (www.rynek-kolejowy.pl) informację o nowym członku rady nadzorczej Kolei Mazowieckich zamieścił dopiero 7 maja, czyli aż tydzień po dwumiesięczniku „Z Biegiem Szyn” oraz ponad półtora miesiąca po faktycznej dacie zmian personalnych w Kolejach Mazowieckich.

✓ Następny numer „Z Biegiem Szyn” w listopadzie

Bieżący numer „Z Biegiem Szyn” wyjątkowo jest wydaniem podwójnym. W związku z tym następny numer ukaze się dopiero na przełomie października i listopada. Od listopada kolejne wydania „Z Biegiem Szyn” będą ponownie ukazywać się w cyklu dwumiesięcznym.



• POCZTA „Z BIEGIEM SZYN”

W poprzednim numerze „Z Biegiem Szyn” wiele miejsca poświęcono planowanemu uruchomieniu linii lotniskowej i podpisaniu umowy z Szybka Koleją Miejską. W artykule nie zwrócono uwagi na jedną z ważniejszych rzeczy, o ile nie najważniejszą dla pasażerów. Chodzi o wyposażenie pociągów. W umowie Urzędu m.st. Warszawy z SKM jest zapis o montażu siedzeń tyłem do okien. Takie rozmieszczenie jest dobre, gdy konieczna jest większa ilość miejsc stojących, a czas podróży krótki tak jak w metrze. Lecz SKM poza linią Lotnisko – Warszawa Wschodnia ma jeździć także do Otwocka i Legionowa. Na tę chwilę czas przejazdu do Otwocka wynosi ponad 50 minut. Dlatego nie wyobrażam sobie jak spędzić tak długą podróż, co chwila „przytulając” się do pasażera obok. Dodatkowo takie zamontowanie obniża liczbę miejsc siedzących. Wprowadzenie taryfy Zarządu Transportu Miejskiego spowoduje zwiększone zainteresowanie pociągami. Pasażerów z Otwocka którym nie uda się znaleźć miejsca siedzącego będzie czekać kosztowna podróż na stojąco, a przy zakładanym przyspieszeniu pociągu powyżej 1m/s² będzie bardzo łatwo upaść.

Przemysław Kulma, Sulejówek

Przed dwoma laty Platforma Obywatelska ogłosiła plany rozwoju SKM w Warszawie, a teraz swoje plany opublikowała Szybka Kolej Miejska.

Moim zdaniem należy bardziej, wzorem miast zachodnioeuropejskich, zintegrować całą komunikację szynową w Warszawie. Tutaj aż prosi się aby ostatnia stacja metra na Bemowie nie była przy Polczyńskiej (preferuje wjazd do miasta samochodem), ale przy stacjach PKP/SKM Warszawa Gołbki (linia z Błonia) i Warszawa Ursus Niedźwiadek (linia z Grodziska). Na Bródnie natomiast ostatnia stacja metra powinna być wspólna z przystankiem Warszawa Toruńska.

Możliwość bezpośredniego, szybkiego przejścia z pociągu SKM do wagonu metra w sposób wyraźny przekona pasażerów dojeżdżających do pozostawienia samochodu w domu lub na odległym od granic Warszawy parkingu „Park&Ride”.

Konrad Langwald, Warszawa

Branżowa nauka

Jako zwolennik demonopolizacji rynku kolejowego czuję się w polskim światku naukowców specjalizujących się w tym temacie nieco osamotniony. Zupełnie jakby w naszym kraju było ledwie dwóch – trzech ekonomistów transportu.

Istnieje sobie taka branża jak ekonomika transportu. Zainteresowałem się nią jako student, z racji zamieszkania na terenach przygranicznych, widząc gigantyczną różnicę między jakością i ilością usług kolejowych w Polsce i w krajach sąsiednich. Uważnie słuchałem wykładów uczących nas o monopolach, oligopolach i konkurencji doskonałej, robiłem dokładne notatki na ekonomice przedsiębiorstw. Na tematy prac zaliczeniowych zwykle wybierałem branżę transportową.

Wróciwszy do Polski z zagranicznych instytucji i uczelni dostrzegam przepaść jaka dzieli polską naukę w dziedzinie transportu od innych krajów. Samo pozyskanie podstawowych danych, takich jak podział intermodalny polskiego rynku transportowego nie jest możliwe – nikt nie oblicza danych dla głównej jego gałęzi – motoryzacji indywidualnej. Niektórzy internauci wyrażali nadzieję że dane te dla naszego kraju znacznie obliczać Eurostat.

Ta tylko jedna dziura – brak najważniejszego wskaźnika dla podejmowania jakichkolwiek decyzji o polityce transportowej, powinna wystarczyć za komentarz całego stanu sektora analizującego polski transport. Ale są w Polsce instytucje mające na celu badanie sektora ekonomiki transportu, takie jak państwowy Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu. Spojrzenie w publikacje tej instytucji pokazuje że nie pisze się o sednie sprawy, czyli walce konkurencyjnej.

Absolutną podstawą ekonomiki przedsiębiorstw jest przecież badanie efektów gry rynkowej konkurujących ze sobą przedsiębiorstw, badanie wpływu monopolu na dobrobyt pasażerów, analiza zachowań przedsiębiorców po demonopolizacji danej branży. Od prezentacji teorii mikroekonomicznej pokazującej różnicę dobrobytu pomiędzy monopolem a konkurencją doskonałą zaczynają się anglojęzyczne podręczniki tej dziedziny.

W Polsce tego tematu moi branżowi koledzy nie podnoszą. Wiem dlaczego, widząc wściekłe spojrzenia dyrektorów państwowych portów lotniczych gdy mówię że trzeba zwiększyć liczbę portów lotniczych i zliberalizować prawo o lotniskach aby duże porty lotnicze czuły na plecach oddech konkurencji. Ale nikt nie powiedział że praca ekonomisty to sama uprzejmość. Wymaga ona także odwagi, której wielu brakuje.

Adam Fularz

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 nominale 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.