

Afera piętrowa • Jak PKP Cargo zjechało na dno • PO+SLD=SKM

# Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

LISTOPAD - GRUDZIEŃ 2008

Nr 6 (38)

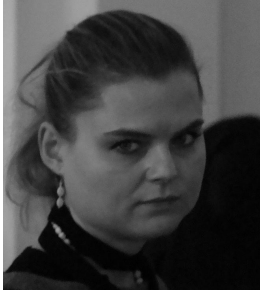
# CHAOS

**Jak PKP Polskie Linie Kolejowe  
przygotowują i realizują inwestycje  
współfinansowane przez Unię Europejską**

## SEJMIK WOJEWÓDZTWA

**Kontrola wymknęła się spod kontroli**

Kontrola działań władz województwa w zakresie nadzoru nad Kolejami Mazowieckimi, choć powinna zakończyć się rok temu, wciąż nie została zrealizowana. A radna sejmiku województwa bezpośrednio odpowiedzialna za tę kontrolę zaczęła chować głowę w piasek. Olga Łyjak (na zdjęciu), szefowa zespołu kontrolnego, radna Platformy Obywatelskiej, w ogóle nie pojawiła się na posiedzeniach komisji rewizyjnej sejmiku 2 i 6 października 2008 r., na których to – zgodnie z harmonogramem prac – osobiście miała omawiać realizację kontroli w sprawie Kolei Mazowieckich.



– *Jesteśmy z tematem bardzo opóźnieni. Terminowość działań nie należy do najlepszych. Ciężko mi będzie przedstawić w korzystnym świetle prace naszej komisji* – Andrzejowi Rafałowi Wojciechowskiemu (PO), przewodniczącemu komisji rewizyjnej sejmiku województwa, już trudno ukryć, że kontrola realizowana przez radną Łyjak całkowicie wymknęła mu się spod – *nomen omen* – kontroli.

– *Trzeba podjąć jakieś kroki dyscyplinujące* – domaga się Agnieszka Górka, opozycyjna radna Prawa i Sprawiedliwości.

Olga Łyjak nie odpowiedziała na zadane przez nas pytanie o powód jej nieobecności na październikowych posiedzeniach komisji rewizyjnej, na których miała omawiać przebieg kontroli w zakresie nadzoru zarządu województwa i urzędu marszałkowskiego nad Kolejami Mazowieckimi. A jej nieobecność – jako przewodniczącej zespołu kontrolnego powołanego dla wyjaśnienia tej właśnie sprawy – uniemożliwiła zajęcie się tą sprawą przez pozostałych radnych.

Przypomnijmy, że impulsem dla przeprowadzenia kontroli było wyjście na jaw w czerwcu 2007 r. 43-milionowego długu Kolei Mazowieckich wobec spółki PKP Przewozy Regionalne za dzierżawę taboru. O tej przeciągającej się kontroli opublikowaliśmy już kilka tekstów: „Taborowa pajęczyna” („Z Biegiem Szyń” nr 31, lipiec-sierpień 2007), „Struzik nie chce kontroli” (nr 34, styczeń-luty 2008), „Gra na czas” (nr 36, lipiec-październik 2008). (KT)

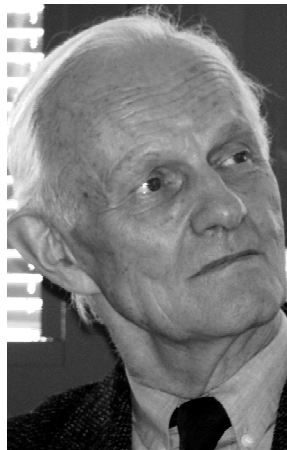
## KOLEJE DUŻYCH PRĘDKOŚCI

**Suchorzewski w radzie szybkich kolei**

„Jeżeli skupimy się na budowie jednej, rozgałęzionej linii dużych prędkości, to odbędzie się to kosztem wszystkich istniejących, pozostałych połączeń” – za tego typu krytyczne uwagi na temat budowy kolei prędkości w Polsce jeden z najaktywniejszych polskich specjalistów zajmujących się transportem, prof. Wojciech Suchorzewski (na zdjęciu) z Politechniki Warszawskiej nie był dopuszczany do składu działającej od października 2007 r. Rady Naukowej Kolei Dużych Prędkości przy spółce PKP Polskie Linie Kolejowe. Bez znaczenia było, że Suchorzewski, zajmujący się w swojej działalności naukowej i konsultingowej inżynierią komunikacyjną, inżynierią lądową i transportem, jest autorem licznych dokumentów strategicznych – był m.in. przewodniczącym zespołu eksperckiego opracowującego „Politykę transportową państwa na lata 2005-2025” oraz tworzył ekspertyzy transportowe do Konceptji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Suchorzewski jest przy tym członkiem Komitetu Transportu PAN, Państwowej Rady Gospodarki Przestrzennej i Rady ds. Autostrad.

Do Rady Naukowej Kolei Dużych Prędkości byli zapraszani wyłącznie entuzjaści budowy polskiego TGV. Tak opisywaliśmy ten problem w tekście „TGV po polsku” („Z Biegiem Szyń” nr 35, marzec-kwiecień 2008): „Starannie zadbano, aby wśród członków rady nie znaleźli się krytycy budowy kolei dużych prędkości. W składzie rady nie znalazł się chociażby prof. Wojciech Suchorzewski z Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej, który w wywiadzie dla tygodnika „Kurier PKP” w sierpniu 2007 r. odważył się nazwać koncepcję „igreką” dyskusyjnym pomysłem”.

Po naszym marcowym tekście sytuacja uległa zmianie – w czerwcu 2008 r. Wojciech Suchorzewski został włączony w prace Rady Naukowej Kolei Dużych Prędkości. (KT)



## SZYBKA KOLEJ MIEJSKA

**PO+SLD=SKM**

Warszawska Szybka Kolej Miejska to jeden z najbardziej upolitycznionych przewoźników kolejowych. Aż czterech z pięciu członków rady nadzorczej zostało bowiem mianowanych wyłącznie na podstawie klucza partyjnego.

Zasiadający w radzie nadzorczej SKM Krzysztof Bugła i Krzysztof Piotr Skolimowski to członkowie Platformy Obywatelskiej, natomiast Tadeusz Gajewski i Grzegorz Pietruczuk to działacze Sojuszu Lewicy Demokratycznej. Jedynie przewodniczący rady Piotr Machlejd – na co dzień naczelnik wydziału spółek i przedsiębiorstw III w biurze nadzoru właścicielskiego Urzędu m.st. Warszawy – pozostaje bezpartyjny.

Krzysztof Bugła z PO, obok zasiadania w radzie nadzorczej Szybkiej Kolei Miejskiej, jest zastępcą burmistrza warszawskiej dzielnicy Targówek – w tamtejszym ratuszu nadzoruje wydział edukacji i kultury. Bugła pochodzi ze Śląska – w latach 1990-1994 był wiceprezydentem Raciborza.

Kolejny członek rady nadzorczej SKM z Platformy – Krzysztof Piotr Skolimowski – z wykształcenia historyk, jest radnym sejmiku województwa mazowieckiego. W swojej karierze był harcerzem, nauczycielem, a następnie urzędnikiem m.in. w stołecznym samorządzie, Ministerstwie Edukacji Narodowej oraz w Urzędzie ds. Kombatantów i Osób Represjonowanych.

Tadeusz Gajewski działa w Sojuszu Lewicy Demokratycznej. W 2002 r., w czasie gdy pełnił funkcję wiceprezydenta Warszawy, Gajewski został zatrzymany za naruszenie ciszy wyborczej, ponieważ rozklejał swoje plakaty cztery godziny przed otwarciem lokali wyborczych.

Również do SLD należy zasiadający w radzie nadzorczej SKM Grzegorz Pietruczuk, który na co dzień jako zastępca burmistrza warszawskich Bielan odpowiada za współpracę z Policją, Strażą Miejską, Strażą Pożarną, a także nadzoruje wydziały kultury oraz sportu i rekreacji. Pietruczuk jest absolwentem Wydziału Dziennikarstwa i Nauk Politycznych Uniwersytetu Warszawskiego, był przewodniczącym młodzieżówki SLD, pełnił również funkcję szefa gabinetu politycznego ministra spraw wewnętrznych i administracji Ryszarda Kalisza.

– *Partie opozycyjne widzą zagrożenia płynące z upartyjnienia organów zarządzających instytucjami należącymi do skarbu państwa czy samorządów. Piętnują takie postępowanie. Z chwilą przejęcia władzy diametralnie zmieniają zdanie. Pamiętajmy o tym przy następnych wyborach* – mówi Grażyna Kopińska, dyrektor programu Przeciw Korupcji, powołanego przez Fundację Batorego. (KT)

## LIKWIDACJE POŁĄCZEŃ

**Pilawa – Łuków  
i Radom – Drzewica bez pociągów**

Jak dowiedział się dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”, od 14 grudnia 2008 r. przestają kursować pociągi regionalne między Pilawą a Łukowem. To wcale nie jedyna linia kolejowa w regionie mazowieckim zagrożona likwidacją przewozów pasażerskich.

Ruch pociągów na łączącej Mazowsze z Lubelszczyzną linii Pilawa – Łuków po czteroletnim okresie zawieszonych przewozów został z dużą pompą reaktywowany zaledwie nieco ponad rok temu – 20 sierpnia 2007 r. Wówczas w Łukowie marszałek województwa lubelskiego Jarosław Zdrojkowski i członek zarządu województwa mazowieckiego Piotr Szprendałowicz podkreślali, że reaktywacja pociągów to jeden z przykładów bardzo dobrej współpracy obydwu regionów.

Coraz głośniejsze mówi się także o wycofaniu pociągów z linii Radom – Drzewica, również reaktywowanej w 2007 r. Piotr Szprendałowicz zapowiedział na spotkaniu z dziennikarzami w Radomiu, że dąży do likwidacji tego połączenia przy okazji korekty rozkładów jazdy w marcu 2009 r. Powodem ma być mała liczba pasażerów, korzystających z połączenia. – *Grzechem pierwotnym tej reaktywacji było to, że prawie wszystkie pociągi uruchomiono na trasie z Radomia do liczącej 4 tys. mieszkańców Drzewicy, zamiast dociągnąć je 36 kilometrów dalej – do 66-tysięcznego Tomaszowa Mazowieckiego* – mówi Sebastian Pawłowski ze stowarzyszenia „Kocham Radom”. – *Ponadto na trasę od początku miały zostać skierowane szynobusy, jednak wciąż jest ona obsługiwana energochłonnymi elektrycznymi zespołami trakcyjnymi.* (KT)

## NIETRZEŻWOŚĆ

**Zakrapiany „Bezpieczny przejazd”**

Nie ma miesiąca, aby Policja nie zatrzymała pijanego dróżnika przejazdowego - ten niebezpieczny trend utrzymał się również podczas ostatniej kampanii „Bezpieczny przejazd”, organizowanej przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe, pracodawcę dróżników.

15 lipca 2008 r. dróżnik na przejeździe kolejowym w Błoniu (na magistrali Warszawa – Poznań) pełnił służbę, mając 2 promile alkoholu we krwi. Policję wezwali kierowcy, którzy zaniepokoiili się widokiem zataczającego się kolejarza, wychodzącego ze strażnicy przejazdowej. Miesiąc później – 9 sierpnia 2008 r. – dróżnik na przejeździe położonym na skrzyżowaniu linii kolejowej Kraków – Zakopane z drogą krajową Kraków – Gliwice miał 2,8 promila w wydychanym powietrzu. Policja, wezwana przez kierowców zniecierpliwionych długim oczekiwaniem na otwarcie szlabanu, w strażnicy przejazdowej zastała dróżnika śpiącego na biurku.

Do powyżej opisanych przypadków doszło, choć władze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe obiecywały, że tegoroczna kampania „Bezpieczny przejazd”, obok apeli do kierowców, obejmie także dyscyplinowanie dróżników przejazdowych. – *Zaostrzamy kontrolę pracowników odpowiedzialnych z naszej strony za obsługę przejazdów* – deklarował w połowie czerwca 2008 r. Krzysztof Łańcucki, rzecznik prasowy PKP PLK, na konferencji prasowej inaugurującej kampanię „Bezpieczny przejazd”. Te zapewnienia niestety jednak okazały się pustymi słowami.

8 września 2008 r. – na konferencji prasowej podsumowującej trwającą w lipcu i sierpniu kampanię „Bezpieczny przejazd” – członek zarządu PKP PLK Zbigniew Zarychta podał dokładną statystykę odnośnie kierowców ukaranych w ramach tegorocznej akcji, a jednocześnie kompletnie nie potrafił udzielić informacji, ilu w tym samym czasie zostało zatrzymanych dróżników pełniących służbę pod wpływem alkoholu. Jak widać, kierownictwo spółki PKP Polskie Linie Kolejowe posiada dokładną wiedzę na temat wykroczeń popełnianych przez kierowców, a nie ma pojęcia o jakości pracy podległych pracowników.

Brak tej wiedzy świadczy o tym, że w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe nie prowadzi się systemowych działań przeciwko nietrzeżwości dróżników przejazdowych. Potwierdzeniem braku skutecznych kontroli jest chociażby fakt, iż od kilku lat wszystkie zatrzymania nietrzeźwych dróżników dokonywane są przez Policję nie w efekcie zgłoszeń od ich przełożonych, lecz po sygnałach od zaniepokojonych przypadkowych kierowców lub przechodniów. (KT)

## • PUNKT WIDZENIA

**„Kolej dużych prędkości  
przyczyni się  
do wzrostu emisji CO<sub>2</sub>”**  
*Czy kolej dużych prędkości można uważać za  
przyjazny przyrodzie środek transportu?*



**Komentuje dr ANDRZEJ KASenberg,**  
prezes Instytutu na rzecz Ekorozwoju:

Podstawowym założeniem zrównoważonego transportu jest przede wszystkim takie zarządzanie popytem na usługi transportowe, jak i kształtowanie zaspakajania tych potrzeb, aby ograniczać zużycie zasobów naturalnych oraz odprowadzanie zanieczyszczeń do skali, jaka pozwala na sprawne funkcjonowanie układów przyrodniczych podtrzymujących życie na kuli ziemskiej. W związku z tym po pierwsze należy ograniczać potrzeby, racjonalizować je, a po drugie tak je kształtować i zaspakajać, aby ograniczać zużycie energii, a w konsekwencji w takim kraju jak Polska (93,5% energii elektrycznej wytwarza się z węgla), zmniejszać emisję CO<sub>2</sub>. Niestety koleje dużych prędkości (rzędu 350 km/h) nie odpowiadają tym założeniom, są niezrównoważonym rodzajem transportu. Przede wszystkim przy podobnym napełnieniu zużywają więcej energii na pasażerokilometr niż koleje tradycyjne (do 200 km/h) – 2-2,5 razy więcej, a nawet niż samochód małowrażowy – 1,5-2 razy więcej, ponadto wydłużają skalę dojazdów. W konsekwencji przyczyniają się do dalszego wzrostu emisji CO<sub>2</sub>. Jednocześnie wydrenują środki na rozwój kolei regionalnych i lokalnych, które przyczyniają się do ograniczania wykorzystania samochodu w dojazdach aglomeracyjnych i lokalnych, przyczyniając się do zmniejszenia zużycia energii i emisji gazów cieplarnianych w stosunku do samochodu czy kolei dużych prędkości. Rozwój tych kolei na nowych trasach to nowe konflikty z obszarami chronionymi, jak Natura 2000, przy zasadniczym niewykorzystaniu istniejącej infrastruktury, która z braku zainteresowania i środków dalej ulega degradacji.

## • GŁOSY

„Liczba wysokopłatnych stanowisk dyrektorskich na PKP, obsadzonych głównie przez niekompetentnych działaczy związkowych, idzie już w tysiące, a jednocześnie brakuje ludzi do prac liniowych”

**Krzysztof Rytel**, dyrektor Centrum  
Zrównoważonego Transportu, w „Angorze”

„Mieszkańcy Warszawy muszą, jak w całej Europie, zapomnieć o dojazdach do pracy samochodami”

**Hanna Gronkiewicz-Waltz**,  
prezydent Warszawy, w „Trybunie”

„Celem całej braci kolejarzkiej jest zapewnienie i pasażerom, i sobie jak najlepszych warunków przejazdu”

**Grzegorz Siewiera**, zastępca dyrektora Oddziału  
Regionalnego PKP PLK w Poznaniu, w „Gazecie Wyborczej”

## Zakup push-pulli był festiwalem nieudolności

# Afera piętrowa

Zrealizowanie przez koncern Bombardier dostawy piętrowych wagonów push-pull zakupionych przez samorząd województwa mazowieckiego dla Kolei Mazowieckich wcale nie zakończyło ciągnącej się od dwóch lat afery związanej z zakupem tego taboru. Afery, która zyskała już przydomek „push-pull gate”. Kolejne jej wątki zaczęły pojawiać się przed 1 września 2008 r. – datą wprowadzenia nowoczesnych wagonów do ruchu.

### Przetarg na Bombardiera

Po raz pierwszy zakup piętrowych wagonów push-pull wzbudził wątpliwości już w momencie ogłaszania przetargu 9 listopada 2006 r. Wiele bowiem wskazuje na to, że postępowanie przetargowe zostało wówczas ustawione pod kanadyjski koncern Bombardier.

Przemawia za tym chociażby fakt, że oficjalne informacje samorządu województwa mazowieckiego i Kolei Mazowieckich dotyczące zamówienia na dostawę składów push-pull już w listopadzie 2006 r., czyli tuż po ogłoszeniu przetargu, a więc aż ponad pół roku przed upływem terminu składania ofert, były ilustrowane wizualizacjami taboru firmy Bombardier w barwach Kolei Mazowieckich (np. na łamach wydawanego przez Koleje Mazowieckie miesięcznika „Moja Kolej”). Oznacza to, że samorządowi województwa nawet nie chciało się udawać, że w przetargu może zwyciężyć ktokolwiek inny aniżeli Bombardier.

Również zdaniem innych producentów taboru, warunki na to zamówienie z góry sugerowały wygraną Bombardiera. – *Głównym dostawcą takich pociągów jest w Europie kanadyjski Bombardier. My i inne firmy produkujemy piętrowe elektryczne zespoły trakcyjne, które nie potrzebują lokomotywy* – mówiła w listopadzie 2006 r., tuż po ogłoszeniu przetargu na wagony push-pull, na łamach „Gazety Prawnej” Teresa Wiśniewska, przedstawicielka szwajcarskiego koncernu Stadler.

### Jeszcze nie push-pull

Pomysł samorządu województwa mazowieckiego, by zamiast piętrowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, zakupić piętrowe wagony push-pull, długo jeszcze będzie odbijać się czkawką.

Zwłaszcza, że Koleje Mazowieckie nie posiadają choćby jednej lokomotywy. A samorząd województwa mazowieckiego od podjęcia 5 września 2006 r. wiążącej decyzji o zaciągnięciu kredytu na zakup wagonów push-pull aż po dziś dzień nie potrafił kupić dostosowanych do nich lokomotyw.

Do obsługi składów push-pull konieczne są elektrowozy, które oprócz podstawowej możliwości ciągnięcia wagonów, cechowałyby się również umiejętnością pchania składu za pośrednictwem zdalnego sterowania z kabiny sterowniczej pierwszego wagonu. Dopiero po zakupie takich lokomotyw można będzie mówić o nowych wagonach piętrowych Kolei Mazowieckich jako o pociągach push-pull (z angielskiego: pchaj-ciągnij).

Oficjalne przekazanie wagonów push-pull Kolejom Mazowieckim. Janusz Kućmin z Bombardiera i marszałek województwa Adam Struzik. Kredyt na zakup tych składów będzie spłacany do 2031 r.



Jak na razie mamy do czynienia z kompletnie prowizorycznym rozwiązaniem problemu obsługi trakcyjnej nowych wagonów – Koleje Mazowieckie na okres od 1 września 2008 r. do 31 sierpnia 2010 r. wynajęły od PKP Cargo lokomotywy EU07 (z Zakładu Taboru w Skarżysku-Kamiennej). Elektrowozy te – produkowane od 1965 r. – nie mają możliwości pchania składu za pomocą zdalnego sterowania, co powoduje, że podstawowa cecha zakupionych za 254 mln zł wagonów push-pull (przekazanych na przełomie sierpnia i września 26 wagonów środkowych i aktualnie dostarczanych 11 wagonów sterowniczych) jak na razie pozostanie niewykorzystana. W efekcie Koleje Mazowieckie zyskują wstydlive miano jedyne przewoźnika na świecie, który eksploatuje wagony push-pull, ale każdorazowo po dojechaniu do stacji docelowej przestawia lokomotywę na drugi koniec składu.

### Spirala kosztów

Jakby tego było mało, ta prowizorka bardzo dużo kosztuje. Za wynajęcie na dwa lata 11 lokomotyw EU07 Koleje Mazowieckie zapłaciły spółce PKP Cargo 35,5 mln zł.

Pozyskanie tych lokomotyw mogło być jednak wyraźnie tańsze. Poprzedni przetarg, ogłoszony w kwietniu 2008 r., w którym PKP Cargo zadeklarowało wynajęcie lokomotyw za 26,5 mln zł, został przez Koleje Mazowieckie unieważniony. Ostatecznie kontrakt między Kolejami Mazowieckimi a PKP Cargo – opiewający na 35,5 mln zł – został zawarty dopiero w wyniku drugiego postępowania przetargowego, które zostało ogłoszone w czerwcu 2008 r. W efekcie zapłacono 9 mln zł więcej. Dodatkowo 100 tys. zł pochłonęło malowanie wynajętych lokomotyw w barwy Kolei Mazowieckich.

Koszt prowizorycznego wynajmu 11 starych lokomotyw (35,5 mln zł) na okres zaledwie dwóch lat wyniósł 14% ceny zakupu 37 nowoczesnych wagonów push-pull (254 mln zł) i aż jedną piątą dotacji samorządowej dla Kolei Mazowieckich za 2008 r. (165 mln zł). To wszystko pokazuje, jak bezmyślnie prowadzone zakupy taborowe napędzają spiralę kosztów – zamiast od razu zainwestować w nowoczesne lokomotywy, które technologicznie w pełni odpowiadałyby wagonom push-pull i mogłyby służyć przez nawet kilkadziesiąt lat, zdecydowano się wyrzucić w błoto 35 mln zł na przejściową obsługę trakcyjną nowych pociągów leciwymi lokomotywami EU07, które już za dwa lata przestaną być do dyspozycji Kolei Mazowieckich.

Przetarg na dostawę lokomotyw w pełni dostosowanych do obsługi składów push-pull został ogłoszony na początku →



Na wynajem jedenastu lokomotyw do obsługi wagonów push-pull Koleje Mazowieckie przeznaczyły jedną piątą dotacji samorządowej za 2008 r.

➔ października 2008 r. – czyli aż dwa lata po ogłoszeniu przetargu na wagony. Koszt zakupu jedenastu lokomotyw samorządu województwa mazowieckiego szacuje na 149,3 mln zł. Oferty zostaną otwarte 12 listopada 2008 r. – zwycięzca przetargu będzie miał 700 dni na dostarczenie elektrowozów. Jeśli przegrani oferenci nie będą odwoływać się od wyników przetargu i będzie możliwe szybkie podpisanie umowy ze zwycięskim dostawcą, nowe lokomotywy trafią na Mazowsze najwcześniej w październiku 2010 r., a więc już po wygaśnięciu obecnej umowy z PKP Cargo na wynajem lokomotyw EU07. Może się zatem okazać, że za dwa lata nowe lokomotywy jeszcze nie zostaną dostarczone, a okres wynajmu starych już się zakończy. I tak pojawi się kolejny „nieprzewidziany wydatek” związany z zapewnieniem lokomotyw do nieprzerwanej obsługi składów push-pull.

### Wagony tanie niesłuchanie

Dziś, gdy nieracjonalne wydatki, towarzyszące wprowadzaniu do eksploatacji wagonów push-pull, liczone są już w dziesiątkach milionów złotych, mało kto pamięta, że wagony te zapowiadano jako tabor wyjątkowo oszczędny.

25 lipca 2007 r., tuż po podpisaniu kontraktu z Bombardierem, biuro prasowe Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego opublikowało komunikat, w którym informowano o oszczędnościach, jakie przyniesie eksploatacja pociągów push-pull: „Analizie poddane zostały koszty utrzymania (koszty przeglądów codziennych i okresowych, napraw bieżących, planowanych, koszty energii trakcyjnej, koszty dostępu do infrastruktury i koszty osobowe). Jak wynika z przeprowadzonej analizy, 11 sztuk nowych push-pulli może zastąpić 20 elektrycznych zespołów trakcyjnych. Generalne oszczędności w kosztach utrzymania pociągów wyniesie mogą nawet 1,5 mln euro w skali roku na korzyść push-pulli”.

– *Obniżenie kosztów związane jest głównie z energią trakcyjną, gdzie zachodzi zjawisko rekuperacji (odzyskiwania) prądu z tyłowego do wprowadzenia pociągu w ruch oraz przy hamowaniu* – wyjaśniała Halina Sekita, prezes Kolei Mazowieckich, zapominając, iż możliwość odzyskiwania prądu zależy od lokomotywy, a nie od doczepionych do niej wagonów. A dopóki do obsługi pociągów push-pull będą wykorzystywane wiekowe elektrowozy EU07, to o żadnym zjawisku rekuperacji nie może być mowy.

Jak na razie więc decyzja o zakupie wagonów push-pull, zamiast dawać zapowiadane 1,5 miliona euro oszczędności rocznie, skutkuje koniecznością wydawania przez Koleje Mazowieckie równowartości 5,2 mln euro na wynajem lokomotyw, które do niedawna w ogóle temu przewoźnikowi nie były potrzebne – przed wprowadzeniem push-pulli park taborowy Kolei Mazowieckich opierał się wyłącznie na elektrycznych zespołach trakcyjnych oraz autobusach szynowych.

Takich „niedomówień” było więcej. Gdy ogłaszany był przetarg, Janusz Kućmin z Bombardiera zapowiadał na łamach „Gazety Prawnej”: – *Wygrana oznaczałaby, że w produkcję byłoby zaangażowane polskie zakłady Bombardiera*. Prawda jest jednak taka, że push-pulle dla Kolei Mazowieckich zostały wyprodukowane przez zakłady w niemieckim Görlitz.

### Kręgosłup bez push-pulli

Do festiwalu nieudolności, jakim za sprawą władz województwa mazowieckiego oraz Kolei Mazowieckich stał się zakup wagonów



*Koleje Mazowieckie to jedyny przewoźnik na świecie, który eksploatuje wagony push-pull, ale każdorazowo po dojechaniu do stacji docelowej przestawia lokomotywę na drugi koniec składu.*

push-pull, a następnie wprowadzanie ich do eksploatacji, aktywnie przyłączyły się również PKP Polskie Linie Kolejowe.

Zaledwie miesiąc przed inauguracją ruchu wagonów push-pull niespodziewanie okazało się, że wyremontowana na przełomie 2006 i 2007 r. za 50 mln zł podmiejska nitka warszawskiego tunelu średnicowego nie spełnia skrajni dla linii zelektryfikowanych. Skrajni określonej nie tylko w przepisach międzynarodowego związku kolei UIC oraz w rozporządzeniu ministra infrastruktury, ale także w „Warunkach technicznych Id-1” spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. A zatem zarządca infrastruktury kolejowej – działając niezgodnie nawet z własnymi normami – uniemożliwił kursowanie nowych pociągów piętrowych na kręgosłupie sieci Kolei Mazowieckich, jakim jest podmiejska linia średnicowa między Warszawą Wschodnią i Warszawą Zachodnią.

W efekcie nowoczesny tabor, zamiast przyczynić się do wzrostu atrakcyjności oferty przewozowej, wprowadził chaos w rozkładzie jazdy na trasie Warszawa – Radom, do obsługi której skierowano większość składów push-pull – 11 par pociągów Kolei Mazowieckich w i z kierunku linii radomskiej kursuje przez Warszawę Centralną, a 11 par pociągów (nadal obsługiwanych zespołami EN57) kursuje tak jak dawniej przez warszawskie przystanki Stadion, Powiśle, Śródmieście i Ochota.

### Robienie sensacji i szukanie winnych

Choć wagony push-pull kosztowały 254 mln zł, a kredyt udzielony samorządowi województwa mazowieckiego przez Europejski Bank Inwestycyjny na sfinansowanie tego zakupu będzie spłacany do 2031 r., przedstawiciele władz województwa odpowiedzialni za zakup piętrowych składów, zamiast sprawnie przeciwdziałać wciąż pojawiającym się problemom, związanym z nowym taborom, wykazują jedynie obojętność.

Gdy stało się już pewne, że samorząd nie zdoła na czas kupić lokomotyw dostosowanych do obsługi pociągów push-pull, Piotr Szprendałowicz, członek zarządu województwa mazowieckiego, który 24 lipca 2007 r. osobiście podpisał umowę z Bombardierem na dostawę wagonów piętrowych, stwierdził: – *Pasażerowi jest wszystko jedno, jaki elektrowóz ciągnie pociąg*. Gdy natomiast okazało się, że nowoczesne wagony piętrowe nie będą mogły kursować przez podmiejską nitkę warszawskiego tunelu średnicowego, Szprendałowicz, zamiast domagać się od spółki PKP Polskie Linie Kolejowe jak najszybszego rozwiązania tego problemu, wypalił tylko: – *Dla pasażerów Kolei Mazowieckich nie ma większego znaczenia, czy zakończą swój przyjazd do Warszawy na stacji Warszawa Centralna czy Warszawa Śródmieście*.

W przeddzień premiery wagonów push-pull marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik został poproszony na antenie TVP Warszawa o komentarz odnośnie problemów związanych z wprowadzeniem nowych wagonów do ruchu. Rzucił tylko: – *Trudno z tego powodu robić sensację i szukać winnych*.

Karol Trammer

## Koleje Mazowieckie od morza do Tatr

### Mazowiecki przewoźnik chce wejść z wagonami push-pull w rynek połączeń dalekobieżnych

Koleje Mazowieckie rozważają wykorzystanie wagonów push-pull do ekspansji na rynek połączeń dalekobieżnych – tak wynika z dokumentu, do którego dotarła redakcja „Z Biegiem Szyn”.

Czesław Sulima, członek zarządu Kolei Mazowieckich ds. technicznych i rozwoju, w piśmie skierowanym w maju 2008 r. do działającego w strukturach spółki PKP Polskie Linie Kolejowe Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym przekazał wykaz linii, na których mazowiecki przewoźnik planuje uruchamiać pociągi zestawione z wagonów push-pull. W wykazie, oprócz linii obecnie już obsługiwanych przez Koleje Mazowieckie, znalazły się trasy do największych ośrodków w promieniu niecałych 200 km od Warszawy – do Łodzi, Białegostoku i Lublina.

Ale to nie wszystko – Koleje Mazowieckie zadeklarowały także chęć obsługi piętrowymi wagonami push-pull dystansów rzędu 300 km – do Trójmiasta i do Krakowa (zarówno przez Radom oraz Kielce, jak i przez Centralną Magistralę Kolejową). Co więcej, przewoźnik myśli o uruchomieniu pociągów push-pull z Warszawy do Zakopanego i Kołobrzegu.

## Jak PKP Cargo zjechało na dno

# Równia pochyła

TAJEMNICA PRZEDSIĘBIORCY  
PKP CARGO S.A.

„Cargo – czołowy przewoźnik w Europie” – brzmiał tytuł na okładce tygodnika „Nowe Sygnały” z 29 lutego 2004 r. Dziś okazuje się, że realizująca kolejowe przewozy towarowe spółka PKP Cargo z roku na rok osiągała coraz gorsze wyniki i obecnie stoi na krawędzi bankructwa. Tak brzmi wniosek z wewnętrznej prezentacji omawiającej sytuację spółki. Prezentacja wyciekła poprzez forum internetowe infokolej.pl i ostatecznie obaliła misternie budowany mit, jakoby PKP Cargo było jedną z najlepszych spółek kolejowych nie tylko w Polsce, ale w całej Europie. Pierwsze półrocze 2008 r. przewoźnik zamknął ze stratą wynoszącą 85 mln zł.

### Coraz gorzej

Spółka PKP Cargo powstała w 2001 r. z przekształcenia dwóch dawnych sektorów przedsiębiorstwa państwowego PKP – Dyrekcji Kolejowych Przewozów Towarowych oraz Dyrekcji Trakcji i Zaplecza Warsztatowego. Nowa forma organizacyjna miała umocnić pozycję Grupy PKP na rynku transportu towarów. W rzeczywistości jednak siedmioletnia historia PKP Cargo to okres dramatycznego spadku przewozów i coraz gorszych wyników ekonomicznych.

Na początku swojej działalności PKP Cargo jeszcze mogło pochwalić się dominującą pozycją na rynku – w 2002 r. siedem na każde dziesięć ton przewożonych koleją było transportowanych przez PKP Cargo. Dziś spółka ta przewozi już mniej niż połowę masy towarowej transportowanej koleją. Nawet podstawowy ładunek, jakim jest węgiel, masowo odpłynął do konkurencji – do rozwijających się prywatnych przewoźników kolejowych, ale też na



Pierwszy szef PKP Cargo Józef M. Kowalczyk (po lewej) – w jego propagandę sukcesu uwierzył nawet minister infrastruktury. Obecny prezes Wojciech Balczun (z prawej) kreuje się na konsekwentnego reformatora. Zaczął od zmiany logo spółki. (Fot. PKP Cargo)

naczepy TIR-ów. W 2002 r. PKP Cargo przewiozło 75,8 mln ton węgla, a w 2007 r. tylko 51,7 mln ton – w tym segmencie nastąpił więc spadek o ponad jedną trzecią.

W fatalnym stanie jest majątek PKP Cargo – średni wiek wagonów wynosi 25 lat, a lokomotyw aż 31 lat. Wiele lokomotyw od lat jest niesprawnych, a setki wagonów niszczyją na bocznych torach peryferyjnych stacji.

### Minister dał się złapać

W PKP Cargo, zamiast otwierać się na nowe segmenty przewozów oraz nowych klientów, a przy tym konsekwentnie ciąć koszty, skupiano się na prowadzeniu propagandy sukcesu. Przewodził w tym pierwszy szef tej spółki – Józef Marek Kowalczyk, prezes PKP Cargo w latach 2001-2006. Kowalczyk, przez ponad 20 lat zatrudniony w przedsiębiorstwach mechanicznych Ursus i Bumar-Waryński, z koleją związał się w 1999 r. Początkowo był doradcą ówczesnego prezesa PKP Krzysztofa Celińskiego. W 2000 r. został dyrektorem biura przekształceń, prywatyzacji i nadzoru właścicielskiego w Dyrekcji Generalnej PKP, gdzie przygotowywał utworzenie PKP Cargo, by następnie stać się szefem tej spółki.

Kowalczyk, jako prezes PKP Cargo, kolekcjonował najróżniejsze nagrody, statuetki i puchary – takie jak „Wybitny Polski Eksporter”, „Indywidualność rynku – Merkury”, „Złoty Pegaz” czy „Mazowiecka Firma Roku”. Tajemnicą poliszynela jest to, że większość „nagród” kupuje się od sprytnych firm. Kowalczyk po otrzymaniu kolejnych

wyróżnień, zawsze jednak sugerował, że są one konsekwencją świetnych wyników: – *Ta nagroda to efekt dobrych wyników przewozowych i ekonomicznych w 2004 r.* – mówił po otrzymaniu „Lidera Polskiego Biznesu” w rozmowie z tygodnikiem „Kurier PKP”. Józef M. Kowalczyk zawsze tryskał optymizmem. – *PKP Cargo zostało drugim przewoźnikiem w Unii Europejskiej. Jesteśmy najbardziej dochodową koleją w Europie* – chwalił się w połowie 2005 r. Mimo że wówczas było już jasne, że pierwsze trzy lata działalności PKP Cargo to spadek udziału tego przewoźnika w rynku kolejowych przewozów towarowych o prawie jedną czwartą.

Propagandzie Kowalczyka dał się oszukać nawet minister infrastruktury w rządzie Marka Belki, Krzysztof Opawski (obecnie przewodniczący rady nadzorczej PKP S.A.), który w połowie 2004 r. stwierdził: – *Spółka PKP Cargo pomyślnie przeszła pierwszy, trudny okres funkcjonowania na rynku. Potwierdzają to zarówno wyniki ekonomiczne, jaki i przyznawane nagrody i wyróżnienia.*

### Zgodnie z planem

Do propagandowych metod Józefa M. Kowalczyka należało również nieustanne powoływanie się na „plan przewozów”. W biuletynie informacyjnym PKP Cargo „Aktualności” regularnie informowano, że spółce udaje się realizować przewozy zgodnie z założonym planem lub nawet nieco go przekraczając.

Sęk w tym, że co roku plany określane były na poziomie wyraźnie niższym od rzeczywistego wyniku przewozowego za ubiegłe lata. Dla przykładu plan na 2003 r. został określony na poziomie 154 mln ton – było to o 4,7 mln ton mniej niż faktycznie realizowane przewozy PKP Cargo w 2002 r. (wynoszące 159,7 mln ton) i o 10,7 mln ton mniej niż przewozy w 2001 r. (165,7 mln ton).

Przyjmowane plany po prostu zakładały dalsze zmniejszanie masy przewożonych ładunków, ale kuriozalnie realizację tych założeń przekuwano w sukces. Efekt był taki, że kierownictwo spółki z dumą informowało o osiągnięciu lub nawet przekroczeniu planu, podczas gdy w rzeczywistości PKP Cargo odnotowywało spadek przewozów.

Specyficzne podejście do ekonomii Józef M. Kowalczyk wyniósł jeszcze z zakładów Ursusa, gdzie w czasach księżycowej gospodarki niedoborów drugiej połowy lat 80. był szefem planowania.

### Ekonomia czy Kogut?

W styczniu 2008 r. za reformowanie PKP Cargo wziął się Wojciech Balczun. Na razie jego najbardziej widocznym osiągnięciem jest wprowadzenie nowego logo spółki. Ale zapowiadane są większe zmiany, których celem jest otwarcie się na klientów przy równoczesnym cięciu kosztów. – *Nowe, prostsze i bardziej przyjazne dla klienta zasady sprzedaży usług w styczniu 2009 r. przyjmą formę nowej polityki handlowej PKP Cargo* – zapowiada Wojciech Balczun. Tyle że w 2008 r. wprowadzono już dwie podwyżki cen usług PKP Cargo, co oczywiście tłumaczy się rosnącymi kosztami. Walka z kosztami nie jest jednak konsekwentna. Symboliczne znaczenie ma fakt, że za kadencji Balczuna – mimo kryzysu – skład zarządu zwiększono z pięciu do siedmiu osób.

Duże emocje budzi rozpoczynający się proces zmniejszania liczby zakładów PKP Cargo. Pięć zakładów z Wielkopolski i Ziemi Lubuskiej łączy się w gigantyczny Zakład Wielkopolski PKP Cargo, swym zasięgiem obejmujący Poznań, Górzów Wlkp., Zieloną Górę, Kalisz, Leszno, Piłę i Żary. Równocześnie w Nowym Sączu działac będzie niewielki Zakład Południowy, który obejmie słabo uprzemysłowiony obszar wzdłuż linii Tarnów – Muszyna i Stróże – Zagórz oraz ich kilku krótkich odnog. Wygląda na to, że zarząd PKP Cargo nie chciał reformą drażnić szarej eminencji na kolei, senatora Prawa i Sprawiedliwości Stanisława Koguta, związkowca wywodzącego się z Zakładu Taboru w Nowym Sączu. W tym przypadku deklarowane kryteria tworzenia zakładów (m.in. wielkość przewozów czy liczba klientów) nie miały istotnego znaczenia.

Czy więc Wojciech Balczun jest na tyle zdeterminowany, aby przeprowadzić prawdziwą reformę, która odbije PKP Cargo od dna?

Karol Trammer

# Kolej na złom

**Od 1990 r. sieć kolejowa całej Unii Europejskiej skróciła się o 16 tysięcy kilometrów. W tym czasie w Polsce zdemontowano 7 tysięcy kilometrów linii kolejowych**

Sieć kolejowa Unii Europejskiej (liczącej 27 państw) ma długość 215,4 tys. kilometrów. W 1990 r. na tym samym terytorium sieć czynnych linii kolejowych liczyła 231,6 tys. kilometrów. A zatem przez minionych kilkanaście lat „wspólnotowa” sieć dróg żelaznych skurczyła się o 16,2 tys. kilometrów. Aż 6,7 tys. kilometrów zdemontowanych europejskich linii kolejowych leży w Polsce.

Dane na ten temat ujawnia raport „Energia i transport w liczbach 2007”, opracowany przez funkcjonującą w strukturze Komisji Europejskiej Dyрекcję Generalną ds. Energetyki i Transportu we współpracy z unijnym urzędem statystycznym Eurostat.

## Najgorzej w Europie

Jak wynika z raportu, polska sieć kolejowa, która w 1990 r. liczyła 26,2 tys. kilometrów, do 2005 r. skurczyła się do 19,5 tys. kilometrów. Polskie państwo zlikwidowało zatem aż 25,6% swojej sieci dróg żelaznych. Likwidacji infrastruktury kolejowej na tak ogromną skalę nie przeprowadzono w żadnym innym kraju Unii Europejskiej.

Na 27 krajów Unii Europejskiej w piętnastu sieć kolejowa skróciła się, ale w dziesięciu uległa wydłużeniu. Dla porządku należy dodać, że dwa kraje członkowskie – Cypr i Malta – nigdy nie posiadały kolei.

Największe likwidacje, które objęły ponad 10% sieci, przeprowadzono na Litwie (-11,8%), we Francji (-14%) oraz w Niemczech (-16,5%). Jak widać, Polska – z 25,6% zlikwidowanej sieci dróg kolejowych – samotnie odstaje na szarym końcu.

W dziesięciu państwach Unii Europejskiej przybyło czynnych linii kolejowych. Listę otwiera Wielka Brytania (+18%). Liczące aż 3 tys. kilometrów wydłużenie brytyjskiej sieci kolejowej w latach 1990-2005 jest związane z reaktywacjami linii kolejowych, które zostały zamknięte już w latach 50., 60. i 70.

Poza Wielką Brytanią swoje sieci kolejowe od 1990 r. wyraźnie wydłużyły również Grecja (+3,7%), Włochy (+3%) oraz Słowenia (+2,7%). Belgia, Luksemburg, Węgry, Austria, Czechy i Holandia – to pozostałe państwa, w których od 1990 r. przybyło czynnych linii kolejowych.

Warto wspomnieć, że coraz więcej czynnych dróg żelaznych jest także we wszystkich krajach mających status państw kandydujących do Unii Europejskiej – od 1990 r. wydłużeniu uległy sieci kolejowe w Chorwacji (+12,2%), w Turcji (+3,2%) oraz w Macedonii (+0,4%).

Coraz dłuższymi sieciami kolejowymi mogą również pochwalić się leżące poza Unią Europejską: Szwajcaria (+5,7%) oraz Norwegia (+1,1%).

## Raport bez echa

W Niemczech raport unijnej Dyрекcji Generalnej ds. Energii i Transportu – ujawniający, że od 1990 r. niemiecka sieć kolejowa skróciła się o 16,5% – wywołał niemałą sensację. – *Przy rosnących cenach benzyny oraz prognozowanym wroście przewozów*

*towarowych Niemcy będą jeszcze gorzko żałować każdego zlikwidowanego kilometra szyn – grzmiał Dirk Flege, prezes stowarzyszenia „Allianz pro Schiene” (Sojusz dla szyn).*

„Niemiecka sieć kolejowa między 1990 a 2005 r. skurczyła się o jedną szóstą” – donosiła stołeczna gazeta „Berliner Zeitung” na stronach gospodarczych. O sprawie informował również dziennik „Tageszeitung”: „Niemiecka państwowa sieć kolejowa od 1990 r. skurczyła się o 16%. Tylko w Polsce kurczenie się sieci kolejowej było znacznie silniejsze”. Mimo to w Polsce unijny raport nie tylko przeszedł bez echa, ale w ogóle nie został zauważony.

## Wierzmy w likwidowaną kolej

Polska, likwidując przez minionych kilkanaście lat jedną czwartą sieci kolejowej, stała się niekwestionowanym europejskim antyliderem rozwoju infrastruktury kolejowej. Mimo to są eksperci, którzy dopingują spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe do dalszego demontowania dróg żelaznych. – *Sądę, że sieć kolejowa w Polsce jest generalnie za duża – stwierdził w rozmowie z „Polską Gazetą Transportową” Henryk Klimkiewicz, prezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, a jednocześnie szef Railway Bussines Forum, organizacji skupiającej przedsiębiorstwa z szerokiej branży kolejowej. Może trudno w to uwierzyć, ale hasło organizacji Railway Bussines Forum brzmi „Wierzmy w kolej”...*

Zarządzająca infrastrukturą kolejową spółka PKP Polskie Linie Kolejowe sama oficjalnie oświadcza, że należy dążyć do dalszego demontowania dróg żelaznych: „Przeprowadzone przez nas

analizy ekonomiczne wykazały, że dopiero ograniczenie długości sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK do około 16,5 tys. kilometrów linii może zapewnić pokrycie kosztów utrzymania zarządzanych linii”.

## Czerwonoarmiści w Polskich Liniach Kolejowych

Jeśli powyższe założenia spółki PKP Polskie Linie Kolejowe zostaną zrealizowane i likwidacji ulegną dalsze 3 tys. kilometrów linii, wówczas polska sieć dróg żelaznych stanie się o prawie 10 tys. kilometrów krótsza niż w 1990 r. A to będzie oznaczać, że Polska zdemontowała ponad jedną trzecią swojej sieci kolejowej.

– *Co roku PKP Polskie Linie Kolejowe zamykają kolejne trasy, w likwidowaniu linii są skuteczniejsze niż Armia Czerwona – Patryk Wild, który wypowiadał te słowa jako członek zarządu województwa dolnośląskiego, wcale nie przesadził, porównując spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe do „trofiejnych batalionów” Armii Czerwonej, które w latach 1944-1948 rozgrażyły na ziemiach polskich i następnie wywiozły do ZSRR kilka tysięcy kilometrów torów kolejowych.*

Karol Trammer

## Liderzy i kilerzy rozwoju sieci kolejowej

*Długość czynnej sieci kolejowej w państwach Unii Europejskiej*

Państwo:	1990	2005	zmiana
1. Wielka Brytania	16 914	19 956	+ 18,0%
2. Grecja	2 484	2 576	+ 3,7%
3. Włochy	16 066	16 545	+ 3,0%
4. Słowenia	1 196	1 228	+ 2,7%
5. Belgia	3 479	3 544	+ 1,9%
6. Luksemburg	271	275	+ 1,5%
7. Węgry	7 838	7 950	+ 1,4%
8. Austria	5 624	5 691	+ 1,2%
9. Czechy	9 430*	9 513	+ 0,9%
10. Holandia	2 798	2 811	+ 0,5%
11. Hiszpania	14 539	14 452	- 0,6%
12. Słowacja	3 668*	3 626	- 1,2%
13. Irlandia	1 944	1 919	- 1,3%
14. Szwecja	11 193	11 017	- 1,6%
15. Finlandia	5 867	5 732	- 2,3%
16. Bułgaria	4 299	4 154	- 3,4%
17. Rumunia	11 348	10 948	- 3,5%
18. Łotwa	2 397	2 270	- 5,3%
19. Estonia	1 026	959	- 6,5%
20. Dania	2 838	2 644	- 6,8%
21. Portugalia	3 064	2 844	- 7,2%
22. Litwa	2 007	1 771	- 11,8%
23. Francja	34 070	29 286	- 14,0%
24. Niemcy	40 981	34 221	- 16,5%
25. POLSKA	26 228	19 507	- 25,6%

**Dane w kilometrach.** Spośród 27 państw UE dwa – Malta i Cypr – nie posiadają kolei. \* - dane z roku 1995. Źródło: Komisja Europejska – Dyрекcja Generalna ds. Energii i Transportu

## W spółce PKP Polskie Linie Kolejowe za inwestycje odpowiada już kilkudziesięciu dyrektorów

# Chaos

Były funkcjonariusz Straży Ochrony Kolei, były rzecznik prasowy, wieloletni dyspozytor – ludzie z takim doświadczeniem zajmują kierownicze stanowiska w jednostkach PKP Polskich Linii Kolejowych odpowiedzialnych za realizację projektów finansowanych przez Unię Europejską.



Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe corocznie publikuje „Wykaz prac modernizacyjnych na liniach zarządzanych przez PKP PLK S.A.”. W wykazie podawane są dokładne terminy, w których na danej stacji czy na danym odcinku mają być realizowane roboty. Chodzi o poinformowanie przewoźników kolejowych, kiedy dokładnie mają spodziewać się utrudnień w kursowaniu pociągów w związku z przeprowadzanymi remontami linii kolejowych.

Wykaz ten jest jednak niewiele wart. Spółce PKP Polskie Linie Kolejowe praktycznie nigdy bowiem nie udaje się realizować robót w tych terminach, które sama zaplanowała i sama opublikowała w wykazie prac modernizacyjnych – to efekt nasilającego się chaosu w jednostkach PKP PLK odpowiedzialnych za inwestycje.

Przyczyny tego chaosu leżą w przeprowadzonych zmianach w strukturze organizacyjnej spółki, które w założeniu zostały ukierunkowane na wsparcie procesów rozbudowy i modernizacji infrastruktury kolejowej. W praktyce jednak okazuje się, że utworzono tak wiele biur, wydziałów, zespołów, stanowisk kierowników, dyrektorów i pełnomocników, w dodatku często obsadzanych ludźmi bez doświadczenia, że w efekcie odpowiedzialność za inwestycje współfinansowane ze środków Unii Europejskiej zaczęła się zupełnie rozmywać.

### Chaos na wysokim poziomie

Do 2006 r. w zarządzie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe funkcjonowało stanowisko członka zarządu ds. współpracy z Unią Europejską, któremu podlegało Biuro Inwestycji – zajmowało się ono planowaniem, przygotowywaniem i monitorowaniem procesów inwestycyjnych. Z kolei w ośmiu oddziałach regionalnych działały wydziały realizacji inwestycji. Według Krzysztofa Celińskiego, prezesa PKP PLK, struktura ta w obliczu wzrostu środków na modernizację sieci kolejowej stała się nieefektywna: – *Struktura zarządzania przebiegiem inwestycji z czasem zaczęła przypominać zbyt ciasny garnitur, niby spełniający swoje funkcje, ale krepujący ruchy i grozący awarią. Doraźnie sprawę rozwiązywało zwiększanie zatrudnienia w Biurze Inwestycji, ale powstały problemy z kierowaniem tak dużą komórką organizacyjną centrali.*

Biuro Inwestycji zostało więc podzielone na cztery niezależne jednostki: Biuro Planowania Inwestycji, Biuro Przygotowania Inwestycji, Biuro Realizacji Inwestycji oraz Biuro Monitorowania Projektów Unii Europejskiej. Równocześnie liczba członków ścisłego kierownictwa spółki, odpowiedzialnych za procesy inwestycyjne, zwiększyła się z jednej do trzech osób – członka zarządu ds. projektów unijnych, członka zarządu ds. przygotowania inwestycji oraz członka zarządu ds. realizacji inwestycji.

Wprowadzone w 2006 r. zmiany szybko zaczęły żyć własnym życiem – Biuro Monitorowania Projektów Unii Europejskiej wkrótce zmieniło nazwę i stało się Biurem Funduszy Unijnych. W maju 2008 r. doszło do małej rewolucji w zarządzie spółki. Stanowisko członka zarządu ds. realizacji inwestycji (zajmowane przez Agnieszkę Safutę-Pawlak) przeistoczyło się w stanowisko członka zarządu ds. inwestycji, a stanowisko członka zarządu ds. przygotowania inwestycji przekształcono w stanowisko członka zarządu ds. strategii i rozwoju (co wiązało się z zastąpieniem Andrzeja Trębickiego przez Marka Pawlika).

### Biuro ze specjalną dedykacją

Problematyką modernizacji infrastruktury kolejowej zajmują się również takie biura, jak Biuro Ochrony Środowiska, Biuro Zamówień Publicznych czy Biuro Geodezji Kolejowej. Prześledzenie zmian właśnie w obszarze geodezji pokazuje, jak dziwne podłoże mają decyzje organizacyjne podejmowane w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe.

Do maja 2007 r. geodezją zajmowało się Centrum Diagnostyki i Geodezji PKP PLK, jednak zostało ono przekształcone w Centrum Diagnostyki PKP PLK, co – jak sama nazwa wskazuje – wiązało się z wyłączeniem z tej jednostki spraw geodezyjnych – trafiły one do Biura Dróg Kolejowych w centrali spółki. Ale tylko na pięć miesięcy – bowiem już w październiku 2007 r. zadania z zakresu geodezji zostały przekazane do nowoutworzonego Biura Geodezji Kolejowej. Jak twierdzą złośliwi, biuro to zostało stworzone specjalnie dla →



→ Ewy Świniarskiej, od lat zajmującej się geodezją na kolei, która nie mogła pogodzić się z utratą dyrektorskiego stanowiska.

### Oddziały kontra centrala

Sztandarowym elementem „proinwestycyjnych” reform w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe było przekształcenie w październiku 2007 r. oddziałów regionalnych w jednostki odpowiedzialne wyłącznie za procesy inwestycyjne.

Wcześniej oddziały regionalne PKP PLK, będąc pośrednim szczeblem w strukturze, były odpowiedzialne za zarządzanie operacyjne w terenie – przepływ informacji między centralą spółki i zakładami linii kolejowych, przygotowywanie budżetów zakładów, obsługę przewoźników kolejowych, utrzymywanie odpowiednich standardów na liniach kolejowych oraz realizację remontów.

Obecnie oddziały regionalne mają skupiać się na planowaniu działalności inwestycyjnej, przygotowywaniu dokumentacji i nadzorowaniu realizacji inwestycji. Nowe funkcje przekazane oddziałom w wielu przypadkach pokrywają się jednak z zadaniami centrali – brakuje wyraźnego rozgraniczenia, o których sprawach ma decydować centrala spółki, a o których oddziały regionalne. Dla przykładu w centrali funkcjonują Biuro Przygotowania Inwestycji i Biuro Realizacji Inwestycji, a równocześnie w ośmiu oddziałach regionalnych działają wydziały przygotowania inwestycji oraz wydziały realizacji inwestycji – nawiasem mówiąc, funkcję tych dwóch wydziałów jeszcze kilka miesięcy temu spełniane były w oddziałach regionalnych przez niepodzielone wydziały przygotowania i realizacji inwestycji.

We znaki daje się także równoległe funkcjonowanie na poziomie oddziałów regionalnych zarówno zastępców dyrektorów ds. projektów inwestycyjnych, jak i „odgórnych” pełnomocników zarządu PKP PLK ds. inwestycji.

### Dyrektor doświadczony inaczej

Z przekształceniami w oddziałach regionalnych – choć radykalnie zmieniony został zakres działalności tych jednostek – nie wiązały się zauważalne zmiany personalne. W efekcie zarządzaniem inwestycjami zajmują się osoby bez doświadczenia w tej kwestii.

Szefem Oddziału Regionalnego PKP PLK w Warszawie od 2006 r. pozostaje Jacek Nowak, którego całe wcześniejsze doświadczenie wiąże się z kierowaniem ruchem kolejowym. Nowak od 1982 r. pracował jako dyspozytor, czyli, mówiąc w skrócie, osoba odpowiedzialna za sprawną realizację rozkładu jazdy. W 1997 r. Nowak został zastępcą naczelnego dyspozytora PKP, następnie w 1998 r. przeszedł na stanowisko głównego dyspozytora w Dyrekcji Infrastruktury Kolejowej, w końcu od 2001 do 2006 r. był szefem Centrum Kierowania Przewozami PKP PLK. Brak doświadczenia Jacka Nowaka przy realizacji procesów inwestycyjnych dla nikogo z kierownictwa PKP Polskich Linii Kolejowych nie stanowił przeszkody, aby pozostał on na fotelu dyrektora – mimo przekształcania oddziału z jednostki ogólnej w jednostkę zajmującą się wyłącznie inwestycjami.

Pozycji Jacka Nowaka nie pogorszyło nawet to, że jedna z pierwszych inwestycji, jaką nadzorował jako dyrektor Oddziału Regionalnego PKP PLK w Warszawie, okazała się totalną kompromitacją całej spółki. Chodzi oczywiście o prowadzony w 2006 r. remont stołecznego tunelu średnicowego, który trwał o dwa i pół miesiąca dłużej niż planowano. Termin zakończenia robót był czterokrotnie przesuwany – najpierw otwarcie tunelu miało nastąpić 1 listopada 2006 r., potem 10 grudnia, w końcu 18 grudnia. Ostatecznie tunel został otwarty dopiero 15 stycznia 2007 r. – i to mimo braku dopuszczenia Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego. Tuż po przejeździe pierwszych pociągów okazało się, że o składy zahacza jedna z zainstalowanych w tunelu rur wodociagowych. Co więcej, półtora roku po zakończeniu podziemnych prac wyszło na jaw, że w tunelu nie dochowano wymiarów skrajni, zawartych w przepisach międzynarodowego związku kolei UIC, rozporządzeniu ministra infrastruktury oraz „Warunkach technicznych Id-1” spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. W efekcie tunelem wyremontowanym za 50 mln zł nie mogą kursować nowoczesne wagony piętrowe Kolei Mazowieckich.



Agnieszka Safuta-Pawlak, członek zarządu PKP PLK ds. inwestycji (z lewej), i Teresa Zwiernik, członek zarządu PKP PLK ds. projektów unijnych. (Fot. KT x 3)

### Sokista, czyli specjalista

W poznańskim oddziale regionalnym zastępcą dyrektora ds. projektów inwestycyjnych jest Grzegorz Siewiera, który choć na kolei pracuje od 1968 r. i w strukturach PKP robił już prawie wszystko, to jednak nie zajmował się... inwestycjami. Siewiera był dyżurnym ruchu, kontrolerem ruchu, kierownikiem działu rozkładów jazdy, zastępcą naczelnika w zarządzie ruchu Śląskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, dyrektorem Zachodniej DOKP, pełnomocnikiem zarządu PKP ds. organizacji sektora pasażerskiego, dyrektorem Biura Współpracy z Zagranicą, a następnie członkiem zarządu PKP PLK. Przez dwa lata Siewiera był nawet

komendantem Straży Ochrony Kolei.

Na odcinek „inwestycyjny” Grzegorz Siewiera został skierowany zgodnie z jakże prostą zasadą, że każdy, kto na przełomie września i października 2007 r. (a więc w chwili przekształcania oddziałów regionalnych w jednostki inwestycyjne) był w danym oddziale zastępcą dyrektora ds. eksploatacyjno-technicznych, automatycznie przeistaczał się w zastępcę dyrektora ds. projektów inwestycyjnych. To pokazuje, że większość „proinwestycyjnych” przekształceń opiera się na wymianie tabliczek na drzwiach gabinetów, zajmowanych przez wciąż te same osoby.

### Rzuceni na inwestycje

Doświadczeniem w zarządzaniu inwestycjami często jednak nie mogą wykazać się nawet te osoby, które specjalnie ściągano do nowotworzonych zespołów inwestycyjnych.

Jedną z takich osób jest Kazimierz Peryt, obecnie pełniący funkcję dyrektora Zespołu ds. Euro 2012 (działającego w ramach Biura Realizacji Inwestycji). Zespół ten faktycznie zajmuje się przekonywaniem opinii publicznej, że inwestycje, które byłyby realizowane nawet bez Euro 2012, mają bezpośredni związek ze zbliżającymi się piłkarskimi mistrzostwami. Zapewne dlatego szefem tego zespołu został człowiek dotychczas zajmujący się nie procesami inwestycyjnymi, lecz marketingiem i promocją. Kazimierz Peryt, zanim trafił do Zespołu ds. Euro 2012, był bowiem rzecznikiem prasowym Oddziału Regionalnego PKP PLK w Warszawie oraz naczelnikiem marketingu w Kolejach Mazowieckich.

Tymczasem projektowaniem linii dużych prędkości zajmuje się specjalista od promocji i spraw pracowniczych. Bogdan Ciszewski, bo o nim mowa, zanim został szefem Zespołu Projektowego Linii Dużych Prędkości, był zastępcą dyrektora Biura Spraw Pracowniczych PKP PLK. Wcześniej pełnił funkcję dyrektora Biura Informacji i Promocji PKP S.A. – wówczas jego największym osiągnięciem było sprawne wyciszenie dokonanej jednego dnia – 3 kwietnia 2000 r. – likwidacji przewozów pasażerskich na 1028 kilometrach linii kolejowych.

### Pączkowanie i dublowanie

Trudno oprzeć się wrażeniu, że w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe panuje przekonanie, że sprawna realizacja procesów modernizacyjnych zależy od jak największej liczby jednostek zajmujących się inwestycjami – kolejne biura i wydziały mnożą się przez pączkowanie, nowotworzone stanowiska dublują te już wcześniej istniejące, a kierownicze funkcje bardzo często powierzane są osobom bez doświadczenia w inwestycjach.

W spółce PKP Polskie Linie Kolejowe wyłącznie za inwestycje odpowiada już kilkudziesięciu dyrektorów: dwóch członków zarządu, dziewięciu dyrektorów biur w centrali, czterech dyrektorów zespołów inwestycyjnych, ośmiu dyrektorów oddziałów regionalnych wraz ze swoimi zastępcami ds. projektów inwestycyjnych i ekonomiczno-finansowych. Kolejnych dyrektorów mają największe z projektów, jak np. modernizacja wschodniego odcinka linii E20. Dodatkowo za wdrażanie mniejszych projektów – realizację poszczególnych zadań inwestycyjnych – są odpowiedzialni kierownicy kontraktów.

– *Utworzyliśmy strukturę organizacyjną pozwalającą na efektywne wykorzystanie powierzonych nam środków unijnych i budżetowych przeznaczonych na modernizację polskiej sieci kolejowej* – Krzysztof Celiński, twórca chaosu w kierowanej przez siebie spółce PKP Polskie Linie Kolejowe, jak na razie nie traci dobrego samopoczucia.

Karol Trammer

# KŁAMSTWO DUŻYCH PRĘDKOŚCI

*W rządowych dokumentach  
ukrywane są fakty niewygodne  
dla idei budowy polskiego TGV*

„Budowa kolei dużych prędkości to nie fanaberia, lecz konieczność zgodna ze światowymi trendami. Przejazd z Gdańska do Wrocławia będzie trwał zaledwie 4 godziny 15 minut. Byłyby to czasy rewelacyjne” – Robert Wyszynski, niezależny ekspert do spraw kolei, na łamach tygodnika „Newsweek” aż zachłystuje się ideą budowy kolei dużych prędkości (KDP) w Polsce. Jeśli jednak wziąć pod uwagę, że w 1996 r. pociąg ekspresowy pokonywał trasę z Gdańska do Wrocławia w 5 godzin 17 minut, to warto poważnie rozważyć, czy budowa polskiego TGV to jednak nie fanaberia.

## **WIELKA BUDOWA KAPITALIZMU**

Dziś stoimy przed wyborem – rozpocząć „wielką budowę kapitalizmu” i zaangażować miliardy złotych w budowę, a następnie utrzymanie zupełnie nowej, rozgałęzionej linii kolejowej z Warszawy przez Łódź do Poznania i Wrocławia (tzw. linii „igrek”), czy wreszcie zrealizować ogólnokrajowy program przywracania dawnych parametrów na istniejących liniach kolejowych.

Zwolennicy budowy kolei dużych prędkości próbują jednak wmawiać, iż powyższy problem nie istnieje i możliwa jest budowa linii „igrek”, przy równoczesnym inwestowaniu w dotychczasową sieć kolejową. Entuzjaści kolei high-speed powtarzają banały, że „konieczna jest równowaga pomiędzy nakładami na wdrażanie kolei dużych prędkości, a nakładami na modernizację kolei tradycyjnej” tudzież, że „osiągnięcie efektu w skali sieci będzie możliwe dzięki synergii wynikającej z równoczesnej realizacji nowych inwestycji oraz z modernizacji linii istniejących” – jak można przeczytać w „Programie budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce” Ministerstwa Infrastruktury.

Nikt jednak nawet nie stara się pokazać, jak stworzyć fundamenty finansowe remontowania istniejącej sieci w dokładnie tym samym czasie, kiedy kolej dużych prędkości będzie rokrocznie wysysać miliardy złotych – na budowę linii, a potem na jej utrzymanie.

Budowa linii „igrek” ma trwać od 2014 r. do 2019 r. Jak głosi program dla kolei dużych prędkości, przez tych sześć lat budowa będzie pochłaniać około 5 mld zł rocznie.

## **KOSMICZNE SUMY**

„Wyasygnowanie kilku miliardów złotych rocznie przy znacznym udziale środków z UE to nie są jakieś kosmiczne sumy” – stwierdza Robert Wyszynski na łamach „Newsweeka”. Jak na polskie warunki, kilka miliardów złotych rocznie to jednak jak najbardziej kosmiczna suma. W latach 2000-2007 na inwestycje w polską infrastrukturę kolejową przeznaczano średnio 1,07 mld zł rocznie – łącznie ze wszystkich możliwych źródeł, a więc ze środków własnych zarządcy infrastruktury, budżetu państwa, Funduszu Kolejowego, środków unijnych oraz kredytów banków EBI i EBOiR (z tych samych źródeł ma być finansowana kolej dużych prędkości).

Rokrocznie na budowę polskiej linii high-speed trzeba będzie zatem wydawać pięciokrotnie wyższą sumę niż w minionych latach rocznie przeznaczano na ogół prowadzonych remontów i modernizacji infrastruktury kolejowej. Co więcej, mało kto ma świadomość, iż ukończenie budowy „igreka” wcale nie będzie oznaczało, że linia ta nie będzie potrzebowała dalszych dopłat. Jej eksploatacja – według programu – będzie wymagać dofinansowania

początkowo przekraczającego 1 mld zł rocznie, czyli sumy równej średnim rocznym wydatkom na inwestycje w całą sieć kolejową.

Skutek będzie taki, że od rozpoczęcia procesu przygotowań do budowy linii „igrek” w 2010 r. aż do lat 2029-2034, kiedy to na linii dużych prędkości „może zostać osiągnięty zysk” (słowa „może” użyto w programie budowy kolei dużych prędkości), szykuje się martwych 25 lat dla istniejącej sieci kolejowej.

A przecież już teraz sytuacja na sieci kolejowej jest dramatyczna. Jak informuje spółka PKP Polskie Linie Kolejowe w swoim najnowszym raporcie rocznym, 37 % podkładów eksploatowanych jest mimo przekroczonego okresu żywotności. Śmiercią techniczną zagrożone są również setki kilometrów torów oraz tysiące rozjazdów. Choć roczne potrzeby oceniane są przez PKP PLK na 1390 km w zakresie wymiany torów oraz na 2490 sztuk nowych rozjazdów, to w latach 2000-2006 średnio w jednym roku wymieniano zaledwie 307 km torów i 166 sztuk rozjazdów. Dla porównania, w 1990 r. wymieniono aż 1267 km torów i 3666 sztuk rozjazdów.

W 2007 r. wymieniono 453 rozjazdy, czyli zaledwie jedną piątą potrzeb. Jakby tego było mało, aż 409 z tych rozjazdów zostało zainstalowanych na głównych magistralach, leżących w korytarzach transeuropejskich – na resztę sieci pozostały raptem 44 rozjazdy, czyli tyle liczy ich jedna średniej wielkości stacja kolejowa!

## **MODERNIZACJA ŚCIŚLE TAJNA**

Paradoksalnie jednak, kryzysowy stan polskiej infrastruktury kolejowej zwolennikom kolei dużych prędkości spadł z nieba. Głównym efektem tego kryzysu są bowiem drastycznie obecnie wydłużone czasy jazdy koleją, co dla lepszej propagandy na rzecz polskiego TGV skrzętnie się wykorzystuje. W rządowych dokumentach ukrywany jest fakt, że podróże po istniejącej sieci kolejowej – gdyby tylko była ona na bieżąco konserwowana – byłyby znacznie krótsze. Ta skrywana informacja w licznych przypadkach wręcz podważa sens budowy linii „igrek”.

W promującym kolej high-speed „Programie budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce” – przy porównaniu możliwości istniejącej kolei z potencjałem kolei dużych prędkości – nie są ujawniane czasy jazdy z okresu, kiedy infrastruktura kolejowa była znacznie lepiej utrzymana. A przecież te czasy jazdy są możliwe do osiągnięcia, jeśli tylko spółka PKP Polskie Linie Kolejowe przeprowadzi naprawy (nawet nie modernizację), które przywrócą dawne parametry istniejących linii kolejowych. W ich efekcie podróż z Gdańska do Wrocławia znów – tak jak w 1996 r. – może trwać 5 godzin 17 minut, zamiast obecnych 6 godzin 54 minut. Jak widać, samo wyremontowanie istniejących linii do stanu z 1996 r. daje ponad półtorej godziny skrócenia obecnego czasu jazdy. Tym samym nie da się ukryć, że kolej dużych prędkości – z przejazdem w 4 godziny 15 minut – byłaby w stanie tylko o godzinę pobić czas jazdy po istniejącej infrastrukturze, gdyby tylko była ona utrzymana tak jak w 1996 r.

Najbardziej jednak rzuca się w oczy manipulacja związana z porównaniem czasów jazdy z Warszawy do Łodzi. W ministerialnym programie podawany jest 45-minutowy czas dla „igreka” oraz półtoragodzinny czas jazdy po istniejącej infrastrukturze. W ten sposób zostało zupełnie przemilczone znaczące skrócenie czasu jazdy między stolicą i Łodzią, które nastąpi dwa lata przed rozpoczęciem budowy linii high-speed i aż osiem lat przed jej planowanym uruchomieniem. Bo przecież spółka PKP Polskie Linie Kolejowe sama zapowiada, że w 2012 r. – po zakończeniu modernizacji istniejącej linii – podróż z Warszawy do Łodzi trwać będzie 65 minut. A to oznacza, że „igrek” w rzeczywistości skróci podróż między tymi miastami o 20 minut, a nie aż o 45 minut, jak sugeruje się w „Programie budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce”. Oto, dla skuteczniejszej promocji idei budowy kolei dużych prędkości, pomijane są takie „szczegóły” jak aktualnie prowadzona – za ponad 2 mld zł – modernizacja linii Warszawa – Łódź i efekty, które już za cztery lata ma ona przynieść.

Znamienne jest, że podejmowaniu decyzji o tak gigantycznej inwestycji towarzyszą – zamiast gruntownych analiz – propagandowe chwytły. A eksperci, entuzjastycznie odpowiadający się za budowę polskiego TGV, rzadko posługują się faktami i liczbami, a znacznie częściej powtarzają slogany głoszące, iż „kolej dużych prędkości to konieczność zgodna ze światowymi trendami”, niepoważnie przy tym zapewniając, że „to nie są jakieś kosmiczne sumy”.

Karol Trammer

Warszawski transport publiczny potrzebuje ogromnej reformy

# Sprzedać rodowe srebra

Od lat z z troską spoglądam na coraz to gorszy stan warszawskiej komunikacji miejskiej. Przez lata kilkakrotnie „interweniowałem”, pisząc różne apele oraz współorganizując konferencje prasowe pokazujące np. możliwości płynące z wprowadzenia w aglomeracji warszawskiej wzorowanej na rozwiązaniach zachodnioeuropejskich szybkiej kolei miejskiej. Niestety kolejne rządy to po prostu rządy etatystów, czasami skrajnych. I właśnie do mocno etatystycznych w dziedzinie reformy warszawskiej komunikacji miejskiej zaliczyłbym dotychczasowy dorobek Hanny Gronkiewicz-Waltz, kolejnej prezydent miasta.

Liberalizm gospodarczy zakłada, że państwo powinno być tylko bocznym graczem na rynku, i pilnować jedynie przestrzegania reguł gry rynkowej oraz takowe ustalać. Nie powinno interweniować, ani w budowę metra, ani nawet w budowę dróg, torów, lotnisk etc. Wszystko to może dokonać kapitał prywatny, jeśli stworzy się odpowiednie ramy dla jego działalności. Jedynie w przypadkach gdy dana inwestycja jest potrzebna społecznie, a nierentowna, można zaoferować podmiotom prywatnym odpowiednią dopłatę i rozpiąć przetarg, szukając podmiotu, który zrealizuje ją najmniejszym dla społeczeństwa kosztem.

Praktyka pokazuje, że jeśli wygania się sektor państwowy z interwencjonizmu w sektorze transportu, to na terenach zurbanizowanych dominować zaczyna komunikacja miejska, bo budowa dróg w terenie zurbanizowanym jest bardzo droga. Pojazdy muszą płacić myto za wjazd do centrów i zajęcie odcinka drogi, ponieważ przepustowość ulic nie jest dobrem nieskończonym i musi być racjonalizowana przez niewidzialną rękę rynku.

Zaangażowanie pieniędzy podatników można znacząco zminimalizować. W Wielkiej Brytanii komunalna spółka kolejowa Docklands Light Railway buduje swoje linie kolejowe w całości kosztem sektora prywatnego. W drodze przetargu najmuje prywatne firmy, które budują dla niej linie kolejowe i eksploatuje je jeszcze przez 30 lat eksploatacji. Potem dopiero linia przechodzi na własność kolei komunalnej. W Polsce takie zaangażowanie kapitału prywatnego byłoby nie do pomyślenia. Po co się męczyć, skoro pieniądze można zabrać podatnikom? Tak właśnie postępuje miasto Warszawa. Według ostatniej decyzji tutejszych władz, koszt zakupu taboru dla linii kolei miejskiej na lotnisko Okęcie spadnie na podatników. Dlaczego? Po co?

Dlaczego po Warszawie do dziś jeżdżą stare tramwaje i autobusy? Ponieważ i Tramwaje Warszawskie, i Miejskie Zakłady Autobusowe, są komunalne, czyli państwowe. Czemu Szybka Kolej Miejska kursuje tak rzadko (co 30 minut), że prawie wcale? Bo jest komunalna, czyli państwowa. Czemu metro obsługuje tylko jedną linię mimo, że na terenie miasta jest kilkaset kilometrów zwykle niewykorzystanych torowisk? Bo jest komunalne, czyli państwowe! Czemu nie może powstać drugie lotnisko dla Warszawy? Bo za jego tworzenie zabrały się same podmioty komunalne i państwowe.

Szefowie warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego to, wnioskując z ich decyzji, zaprzysięgli etatyści. Być może brak im wiedzy ekonomicznej, być może nie są specjalistami z tego tematu. Odmienne niż w innych miastach, tutejsze władze odpowiedzialne za transport miejski nie mają należytych kwalifikacji, nie są znane ze swoich publikacji naukowych, jak szefowie zarządów transportu innych miast, niekiedy mający nawet tytuł doktorski. W Warszawie wygrały widać inne, nienazwane wprost kwalifikacje.

Warszawa mogłaby rozwijać i modernizować swój system transportu miejskiego bez obciążania podatnika. Nowy tabor, nowe linie – to wszystko może, i buduje na zachodzie kapitał prywatny. W zamian chce tylko godziwych zysków, ale też nie godzi się, by jego firmy były pożywką dla krewnych i znajomych królika. Co należy zrobić w Warszawie, to zburzyć królestwo w którym działają księżycowe prawa ekonomii nakazowo-rozdzielczej, i wprowadzić normalny, liberalny rynek transportowy.

Należy sprywatyzować spółkę Szybka Kolej Miejska, poprzez sprzedaż jej na rzecz inwestora branżowego. Już dziś, zamiast co 30

minut, jedną linię kolei miejskiej możnaby tą samą ilością taboru obsługiwać co 15-20 minut. ZTM rozpisywałyby przetargi na obsługę poszczególnych linii, przewoźnicy kolejowi składaliby oferty, a następnie obsługiwali te linie. Tabor może być własnością ZTM, taka sytuacja występuje w wielu krajach.

Jest skrajnie nieodpowiedzialnym samo dopuszczenie do egzystencji firmy mającej tak wysoką pozycję monopolistyczną jak warszawskie Miejskie Zakłady Autobusowe. Siła monopolu dla warszawskiego rynku autobusowego jest alarmująco wysoka. Wystarczy jeden strajk pracowników tej firmy, by sparaliżować Warszawę. Ponadto MZA żądają najwyższych stawek za wozokilometr spośród grona firm obsługujących warszawskie linie autobusowe. Jak ujawniła „Gazeta Prawna”, MZA za wozokilometr średnio liczą sobie 6,99 zł, podczas gdy ITS Michalczewski – 5,55 zł, PKS Grodzisk Maz. – 4,25 zł, a Mobilis – 4,03 zł. Pokazuje to, że o wyborze oferty MZA decydują inne względy niż ekonomiczne.

Obecnie w Warszawie, gdzie większość usług świadczą dwa komunalne przedsiębiorstwa – MZA (ma zagwarantowane minimum 75% rynku) i Tramwaje Warszawskie (jeden przewoźnik tramwajowy w stolicy), monopol jest tragicznie wysoki, zwłaszcza jeśli oba komunalne podmioty potraktujemy razem.

MZA należy poddać gruntownej reformie – każda zajezdnia stałaby się odrębną firmą. Miasta, które rozbiły swoje komunikacyjne monopole na mniejsze podmioty, z czasem zbudowały mechanizmy konkurencji pomiędzy nimi. Przewoźnicy autobusowi konkurują w przetargach zleczanych przez zarząd transportu stawką wozokilometra i np. jakością taboru. W Warszawie tego elementu wciąż jest zbyt mało, ponadto wysokie stawki, jakich żądają przedsiębiorstwa należące do miasta, powodują, że liczba zamawianych wozokilometrów jest mniejsza, przez co autobusów w ruchu jest mniej. Stąd wieczny ścisk w godzinach szczytu. Stąd białe plamy na mapie komunikacyjnej miasta. W systemie wolnorynkowym podmioty byłyby zainteresowane ich wypełnieniem bardziej niż obecnie. W Wielkiej Brytanii w miastach, gdzie transport autobusowy jest zliberalizowany całkowicie, takich białych plam niemal brak.

Tramwaje Warszawskie musi spotkać podobna reforma. Poszczególne zajezdnie tramwajowe byłyby sprywatyzowane, każda stałaby się odrębną firmą. Tramwaje Warszawskie jako spółka zarządzałyby już tylko siecią tramwajową, otwartą dla wszystkich przewoźników. Wymiana tramwajów i zaciągnięcie kredytów na zakup nowego taboru byłoby już zadaniem prywatnych podmiotów. Samorząd w drodze przetargu organizowanego przez ZTM kontraktowałby jedynie ilość wozokilometrów jakie wykonywałby na sieci tramwajowej każdy przewoźnik. Epoka brzydkich, starych i obdrapanych tramwajów z plastikowymi siedzeniami odeszłyby szybko do lamusa.

Reasumując, w Warszawie konieczny jest odwrót od własności publicznej w transporcie i przyciągnięcie podmiotów prywatnych na ten domagający się kapitału rynek. Dziś tramwaje pękają w szwach, a coraz więcej pasażerów odpływa do motoryzacji indywidualnej. Także dlatego, że nie mieszczą się w przepełnionych autobusach i tramwajach. Trudno się dziwić korkom na warszawskich ulicach, skoro ktoś chcący dojeżdżać do pracy komunikacją miejską, nie ma szans na znalezienie miejsca siedzącego.

Mówienie o konieczności przesiadki na komunikację zbiorową dla dobra środowiska i przyszłych pokoleń jest w obecnej sytuacji czystą demagogią – w niej nie ma wolnych miejsc. Warszawa potrzebuje obalenia dogmatu państwowych monopolu i wystawienia publicznych „rodowych srebier” na sprzedaż. Inaczej miasto pozostanie z systemem transportowym pogłębiającym proces upadku centrum miasta i odpływu zamożnych mieszkańców na przedmieścia, poza granice nękanego korkami i hałasem motoryzacyjnym miasta.

Adam Fularz

Autor jest ekonomistą transportu, związanym z Instytutem Nauk Ekonomicznych Polskiej Akademii Nauk, felietonistą „Z Biegiem Szyn”

## ✓ Miasto w ruchu



– Dodawanie kolejnych pasów ruchu na autostradach i innych drogach dla zlikwidowania zatorów na nich jest jak luzowanie pasa w celu leczenia otyłości – stwierdził Louis Mumford, amerykański historyk architektury.

Z tym nieskutecznym sposobem „leczenia otyłości” mamy aktualnie do czynienia w polskich miastach – wytycza się nowe arterie, asfaltuje kolejne przestrzenie, buduje się bezkolizyjne skrzyżowania. Jednak mimo tych wszystkich niezwykle kosztownych działań, korki dziwnie jakoś nie znikają.

Książka „Miasto w ruchu” Jacka Wesolowskiego, urbanisty z Politechniki Łódzkiej, wreszcie rozprawia się z mitem, że odpowiedzią na korki jest budowanie nowych dróg dla samochodów.

Miasta są w ruchu, a nie w ciągłym korku, dopiero wówczas, gdy wydziela się strefy piesze, obsługiwane nowoczesnym – a więc odseparowanym od ruchu samochodowego – transportem publicznym.

Miasta są w ruchu, gdy dworce kolejowe są wkomponowane w przestrzenie piesze, a nie brutalnie oddzielone od tkanki miejskiej wielopasmowymi arteriami dla samochodów. Dworzec kolejowy, który staje się atrakcyjnym węzłem komunikacyjnym połączonym z centrum handlowo-usługowym, zamiast dzielić miasto, skutecznie integruje jego dzielnice położone po dwóch stronach torów.

Miasta są w ruchu wówczas, gdy integruje się poszczególne podsystemy komunikacji zbiorowej, w efekcie czego

tworzy się możliwość szybkiej i wygodnej podróży z dalekich przedmieść do samego centrum miasta. Choćby tak jak w Karlsruhe, gdzie pociągi regionalne, opuszczają tory kolejowe, by w centrum miasta stać się tramwajami i dowozić bez przesiadki pasażerów z promienia nawet 84 kilometrów bezpośrednio pod samą bramę uniwersytetu lub na główny deptak.

Dworce kolejowe, które nie szpecą miast, ale czynią je atrakcyjniejszymi oraz model integracji kolei regionalnej i tramwajów w regionie Karlsruhe to tylko niektóre z dobrych praktyk w organizowaniu transportu miejskiego, jakie prezentowane są w książce „Miasto w ruchu”. Przedstawione dobre praktyki to konkretne przykłady pomysłów wdrożonych w licznych miastach świata – od Halle w byłym NRD aż po japońskie Tokio. Jak podkreśla Jacek Wesolowski, książka została napisana po to, aby zainspirować i dodać odwagi wszystkim, którzy chcą zmieniać oblicze polskich miast.

Książka została wydana przez Instytut Spraw Obywatelskich (ul. Więckowskiego 33/127, 90-734 Łódź, tel. 0-42 630-17-49, e-mail: miastowruchu@iso.edu.pl). Na stronie internetowej [www.miastowruchu.pl](http://www.miastowruchu.pl) można bezpłatnie ściągnąć elektroniczną wersję publikacji.

## ✓ Miasto bez kolejowych barier

– *Warszawę przecina wiele kilometrów linii kolejowych. Biegają one również przez obszary zabudowane, gdzie tworzą barierę utrudniającą ruch pieszy. Kolejowi urzędnicy najczęściej „radzą sobie” z tym problemem przy pomocy tablic z zakazem – po linii najmniejszego oporu – mówi Marcin Jackowski ze stowarzyszenia Zielone Mazowsze. – Poprzedzanie na tablicach poprawia samopoczucie zarządcy terenu, ale wcale nie zmniejsza zagrożenia, wręcz przeciwnie. Ryzyko wypadku na dzikim przejściu jest o wiele większe niż na legalnym – prawidłowo oznakowanym, utwardzonym i oświetlonym.*

Przedstawiciele Zielonego Mazowsza zamierzają upomnieć się w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe oraz u władz Warszawy, żeby dzięki ścieżki przez tory zostały przekształcone w legalne i odpowiednio utrzymane przejścia.

Na stronie internetowej stowarzyszenia ([www.zm.org.pl](http://www.zm.org.pl)) zamieszczony został formularz do zgłaszania dzikich przejść przez tory kolejowe. – *Zebrań w ten sposób listę prześlemy decydom z PKP PLK i urzędu miasta – informuje Marcin Jackowski.*



## W uścisku monopoli

To, czy dany sektor można prawnie uznać za monopol, czy też nie, zależy od definicji jego „odpowiedniego rynku” (ang. relevant market).

W Polsce widocznie uznano że koleje nie są monopolem, bo przecież do wyboru mamy samochód, rower, samolot, autobus. Ale gdy ów „odpowiedni rynek” zdefiniujemy jako „wygodne i szybkie podróże transportem zbiorowym”, odkrywamy że w większości przypadków kolej, mając do dyspozycji korytarze transportowe z pierwszeństwem przejazdu, jest monopolistą. Nie musi nawet za bardzo w te korytarze inwestować aby utrzymać udział w rynku – konkuruje jedynie z autobusami utykającymi w korkach i zmuszonymi do dłuższych postojów, umożliwiających pasażerom skorzystanie z toalety. Kolej musi walczyć o pasażerów samochodów osobowych, ważne aby „ktoś tam jeszcze” korzystał, bo gdy pociągi pojadą puste, dotacje się skończą. Więc sili się co najwyżej na konkurencję z autobusami.

W Polsce na kolejach mamy socjalizm, podczas gdy tego socjalizmu nie ma nawet w Szwecji, gdzie wolnorynkowe podejście do kolei się zresztą narodziło już 20 lat temu. Może w wielu stawianych za wzór krajach Europy Zachodniej nie ma wielkiej konkurencji na kolejach, ale i tak jest jej bez porównania więcej niż w Polsce. Nawet w Niemczech, kraju regulowanej przetargami konkurencji na torach, rocznie rozpisuje się przetargi na 25 milionów pociągokilometrów. W Polsce zakres konkurencji jest niewielki. Dla prywatnych przewoźników jest to rynek bardzo trudny. Przypadek Podlasia pokazuje że nie mogą nawet uzyskać prawa do stacjonowania swoich pojazdów w obiektach wciąż należących do PKP. Przewoźnicy nie wiedzą, czy w kolejnych latach w ogóle zostaną dopuszczeni do użytkowania infrastruktury. A kontrola nad kluczowymi jej elementami, „szybkami butelek” w których popyt przekracza podaż, daje władzę nad rynkiem.

Reformy które w Polsce wprowadzono, wcale nie wprowadziły rynku na kolei pasażerskiej. Nawet w Czechach tylko jeden region to monopol państwowego przewoźnika, inne korzystają z usług wielu przewoźników. Polskę od Czech dzieli choćby trzykrotnie niższa liczba podróży na mieszkańca rocznie.

**Adam Fularz**

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

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpracownik: 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](http://www.zbs.kolej.net.pl), **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Parowozik – stacja metra Świętokrzyska, lok. 1000i, **Tu przeczytasz dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominalnej 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.