

Palikot, czyli Prześluga • Dotaacje • Koleje nakazowe-rozdzielcze

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

LIPIEC – SIERPIEŃ 2009

Nr 4 (42)



*Tanie połączenia InterRegio.
Opanują rynek połączeń
dalekobieżnych?
Czy znikną z torów?*

REAKTYWACJA

Do Góry Kalwarii pod górkę

Z początkiem czerwca Koleje Mazowieckie wznowiły połączenie między Warszawą a Górą Kalwarią. Czas jazdy pociągiem między tymi miastami wynosi nieco ponad godzinę. Niestety nową trasę obsługują zaledwie cztery pary pociągów: pociągi do Warszawy odjeżdżają z Góry Kalwarii o godz. 5.16, 6.07, 13.30 i 17.21, natomiast z Warszawy Śródmieście w kierunku Góry Kalwarii o godz. 4.24, 8.46, 15.56 i 17.53. Brakuje połączeń międzyszczytowych oraz wieczornych, nie mówiąc już o dodatkowych pociągach w porze dojazdów do pracy i szkoły.

– *Połączenie kolejowe z Warszawą jest dla Góry Kalwarii świetnym rozwiązaniem, niestety Koleje Mazowieckie nie dopasowały rozkładu jazdy do potrzeb mieszkańców* – mówi Karol Stróż, twórca portalu www.koleje.gorakalwaria.net oraz miejscowy działacz Platformy Obywatelskiej. – *Przed wszystkim powinny odjeżdżać dodatkowe pociągi z Góry Kalwarii między godz. 7.00 i 7.30 oraz z Warszawy między godz. 16.00 i 16.30.*

Halina Sekita, do końca czerwca prezes Kolei Mazowieckich, nie wykluczyła zmian w rozkładzie jazdy pociągów łączących Górę Kalwarię ze stolicą, ale zostaną one wprowadzone prawdopodobnie dopiero pod koniec roku: – *W grudniu, kiedy tworzony będzie nowy rozkład, możliwe będą dodatkowe korekty godzin.*

Zdaniem Karola Stróży, kolej ma szansę stać się realną konkurencją dla samochodów i autobusów: – *Przebudowa drogi krajowej nr 79 utrudni dojazd samochodem do stolicy, a autobusy są tak zatłoczone, że na niektórych przystankach nie da się już wsiąść.*



WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA

Zamieszanie na WKD

Tegoroczne wakacje to ciężki czas dla pasażerów Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Między Warszawą Śródmieście WKD i Warszawą Raków do końca sierpnia będą prowadzone prace remontowe – w związku z tym od 1 lipca całkowicie zmieniona została organizacja ruchu pociągów.

Między przystankami Warszawą Śródmieście WKD i Warszawa Raków co pół godziny kursuje pociąg wahadłowy. Na przystanku Warszawa Raków powstał przystanek, na którym odbywają się skomunikowania między pociągami wahadłowym, a pociągami w i z kierunku Grodziska Mazowieckiego oraz Milanówka – czas przesiadki: 7 minut. Dodatkowe utrudnienia czekają wsiadających na wszystkich przystankach WKD między Warszawą Rakowem i Komorowem. Na tym odcinku pociągi do i z Milanówka będą w obydwu kierunkach kursowały torem numer 1, a pociągi do i z Grodziska Mazowieckiego w obydwu kierunkach torem numer 2. Oznacza to, że część pociągów będzie kursowała po torze niewłaściwym. Warszawska Kolej Dojazdowa informuje, że bilety okresowe WKD są w czasie remontu honorowane w pociągach Kolei Mazowieckich między Grodziskiem i Warszawą Śródmieście.

PRZEWOZY TOWAROWE

Tiry nie na tory

Od 2010 r. z cennika korzystania z torów spółki PKP Polskie Linie Kolejowe znika kategoria „pociągi intermodalne”. Pociągi przewożące kontenery będą więc traktowane tak, jak standardowe składy towarowe. – *Koszt przewozu kontenerów koleją drastycznie wzrośnie* – alarmuje Rafał Milczarski, szef operatora Freightliner, kierujący Związkiem Niezależnych Przewoźników Kolejowych.

W efekcie zmian w cenniku, stawki udostępniania linii kolejowych dla pociągów intermodalnych wzrosną od 140% do 300%! Dziś za pokonanie jednego kilometra pociągiem kontenerowym o masie 1100-1500 ton przewoźnik musi zapłacić spółce PKP Polskie Linie Kolejowe średnio 5,44 zł. Od przyszłego roku średnia stawka będzie wynosić aż 16,43 zł. – *To jest praktycznie zabicie przewozów intermodalnych koleją* – uważa Artur Pielech, członek zarządu CTL Logistics ds. sprzedaży i marketingu.

Wykreślenie z cennika oddzielnej kategorii cenowej dla pociągów intermodalnych oznacza koniec preferencyjnej polityki, której celem miało być przenoszenie transportu kontenerów z dróg na tory. – *Hasło „Tiry na tory” pojawia się na początku kadencji każdego ministra infrastruktury. Szybko jednak okazuje się, że ministrowie w rzeczywistości działają w myśl zasady „Kontenery na drogi”* – podkreśla Rafał Milczarski.

Intermodalnie! Czyli jak?

Transport intermodalny integruje między sobą kolej, ciężarówkę i żeglugę w przewozach towarowych. Dzięki intermodalności różne środki transportu mogą tworzyć jeden sprawny łańcuch przewozowy.

- **Przewozy kontenerów.** Transport kontenerów, które swobodnie można umieszczać na wagonach kolejowych, ciężarówkach oraz promach. Najelastyczniejszy podsystem transportu intermodalnego.
- **Przewozy „Tiry na tory”.** Transport całych ciężarówek na wagonach kolejowych. Kierowcy przewożonych tirów podróżują w wagonie pasażerskim dołączonym do składu. Najbardziej widowiskowy podsystem transportu intermodalnego.
- **Przewozy naczep siodłowych.** Transport samych naczep drogowych (bez ciągników siodłowych) na wagonach kolejowych.
- **Przewozy wymiennych nadwozi.** Specjalnie skonstruowane naczepy drogowo z wymiennym nadwoziem, które może być umieszczane na odpowiednich wagonach kolejowych.



LUDZIE

„Rewolucji nie będzie”

Rozmowa z JAKUBEM MAJEWSKIM, który od 29 czerwca 2009 r. jest prezesem zarządu Kolei Mazowieckich. Majewski zastąpił na tym stanowisku odwołaną Halinę Sekitę, która kierowała spółką od jej powstania w 2004 r. Z zarządu został również odwołany członek zarządu ds. przewozów i promocji Grzegorz Kuciński – zastąpił go Marek Dawidowicz, dotychczasowy dyrektor biura zarządu Kolei Mazowieckich.



„Z Biegiem Szyn”: Pana powołanie na prezesa jest pierwszą zmianą w zarządzie od powstania Kolei Mazowieckich. Jak udało się panu zająć miejsce nieodwołalnej, wydawałoby się, prezes Haliny Sekity.

Jakub Majewski: Nikt pani prezes nie odwoływał. Zarząd Kolei Mazowieckich jest wybierany na określoną kadencję – i ta kadencja właśnie się skończyła.

– **Czy należy spodziewać się rewolucji w Kolejach Mazowieckich? Czy wręcz przeciwnie, ciągłości w zarządzaniu?**

– Rewolucji nie będzie, natomiast wydaje się, że kilka obszarów działalności spółki wymaga bliższego przyjrzenia się i przededefiniowania celów.

– **Czy jednym z takich obszarów są koszty działalności? Kolej Mazowieckie słyną z otrzymywania wysokich – w porównaniu z sytuacją w innych regionach – dotacji. Czy zacnie się zaciskanie pasa?**

– Zaciskanie pasa może nie. Natomiast na pewno będzie szukanie efektywności. Transport kolejowy jest transportem drogim, w związku z czym, jeżeli już się decydujemy, żeby o jakiejś godzinie jechał pociąg, to warto żeby było zapotrzebowanie na tego typu przewóz.

– **Czy w grę wchodzi więc zawieszenie przewozów?**

– Spółka ma się rozwijać, kupuje nowy tabor i jej celem jest uruchamianie coraz większej liczby pociągów, a nie zwijanie się. Poprzez odwoływanie połączeń efektywności nigdy nie zbudujemy.

– **Czy Kolej Mazowieckie, wzorem Przewozów Regionalnych, planują mocne wejście w rynek połączeń dalekobieżnych?**

– Tego jeszcze nie wiem. Natomiast wydaje mi się, że jest bardzo dużo do zrobienia na Mazowszu. Jeżeli Kolej Mazowieckie w tej chwili zaczęłyby ekspansję na bardzo szeroką skalę, to mogłoby to nie być z korzyścią dla głównego naszego obszaru działalności, jakim są połączenia na Mazowszu.

Nowy prezes Kolei Mazowieckich, 33-letni Jakub Majewski, jest absolwentem Wydziału Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego oraz działającego w ramach tej samej uczelni Europejskiego Centrum Studiów Lokalnych i Regionalnych EUROREG. Majewski wywodzi się z Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei, w którym zajmował się opracowywaniem analiz i strategii dotyczących transportu kolejowego, a także koordynacją badań marketingowych oraz współpracą z samorządami terytorialnymi. Jakub Majewski w swojej dotychczasowej karierze pracował w Mazowieckim Biurze Planowania Regionalnego, zasiadał w radach nadzorczych spółek PKP Przewozy Regionalne, Kolej Mazowieckie oraz Warszawska Kolej Dojazdowa, a ostatnio był wiceprezesem warszawskiej Szybkiej Kolei Miejskiej.

• PUNKT WIDZENIA**„Od pomysłu do zamysłu”**

Jak realne są ogłoszone ostatnio przez samorząd województwa plany uruchomienia pociągów między Piasecznem i Konstancinem-Jeziorną?



Komentuje MARIA BERNACKA-RHEIMS, radna powiatu piaseczyńskiego:

Pomysł „Metra II”, czyli wykorzystania istniejących torów linii radomskiej oraz „toru siekierkowskiego” na trasie Warszawa – Piaseczno – Konstancin na potrzeby ruchu pasażerskiego, zrodził się w 1997 r. Pomysł ten powstał w wyniku mojej awersji do tracenia czasu w korkach. Od pomysłu do zamysłu... Rozpoczęło się przekonywanie władz, ludności i mediów do tej koncepcji. W 1999 r. udało się zorganizować przejazd szynobusem z Warszawy Zachodniej do Konstancina. Przejazd ten „stopił lody” i w 2000 r. zawarto porozumienie z zainteresowanymi podmiotami, w wyniku którego sfinansowano opracowanie koncepcji „Metra II” przez „Kolprojekt”. Niestety na tym poprzestano – zabrakło pieniędzy i determinacji władz Piaseczna.

Ponad dziesięć lat przekonywania, jazda zderzak w zderzak i kulejące inwestycje drogowe oraz zainteresowanie mediów sprawiły, że dziś powrócono do tej koncepcji, choć pod inną nazwą. Co więcej, Urząd Marszałkowski i Kolej Mazowieckie wraz z samorządami lokalnymi podpisały list intencyjny i porozumienie w sprawie sfinansowania studium wykonalności. Zainteresowanie wszystkich stron jak najszybszym uruchomieniem pociągów upoważnia do optymizmu, że tym razem nie będzie to kolejne papierowe opracowanie.

Czas pokazał, że założenia koncepcji „Metra II” są nadal aktualne – potrzebę takiego rozwiązania potwierdza tłok w aktualnie kursujących pociągach oraz wzrastająca populacja wzdłuż linii siekierkowskiej (osiedla w Józefosławiu i Julianowie). Kiepskie perspektywy alternatywnych połączeń drogowych, trudności z parkowaniem w Warszawie, no i przede wszystkim czas przejazdu i jego koszt powodują, że już nikogo przekonywać do jazdy koleją nie trzeba, mimo niezbyt komfortowych warunków jazdy.

Jeżeli samorzady dotrzymają słowa i zbudują parkingi P&R, zapewnią możliwość dojazdu do dworców, utrzymanie wspólnego biletu, a w stolicy skoordynuje się różne środki transportu i zapewni sprawne przesiadki, kolej na pewno będzie miała pasażerów, o ile zapewni regularnie i punktualnie jeżdżące pociągi.

• GŁOSY

„W tej chwili rozporządzenie mówi, że jednoosobowo można prowadzić pociągi do 130 km/h i są próby, żeby tę prędkość podnieść do 160 km/h. Ja osobiście jestem temu przeciwny”

Zbigniew Szafranski, prezes zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, w portalu transinfo.pl

„Nie oszukujmy się, że inwestycje kolejowe kiedykolwiek będą miały dla polityków równoznaczne z drogami znaczenie”

Adrian Furgalski, dyrektor w Zespole Doradców Gospodarczych „TOR”, w „Rynku Kolejowym”

PKP Polskie Linie Kolejowe na liście linii do likwidacji umieściły odcinki objęte planami modernizacyjnymi

Schizofrenia na torach

W minionych dziesięciu latach na liczącą ponad 18 tys. km sieć dróg krajowych wydano 108 mld zł – w tym samym okresie na sieć kolejową, o długości 19 tys. km, przeznaczono 17,4 mld zł. Zbigniew Szafranski, prezes zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, na poświęconym problemom kolei kwietniowym posiedzeniu sejmowej komisji infrastruktury nie pozostawił złudzeń: – Powstałe z tego tytułu zaległości w stanie technicznym infrastruktury kolejowej będą w wielu przypadkach nie do odrobienia. Konsekwencje zaległości w utrzymaniu infrastruktury kolejowej ukazuje prognoza stworzona w centrali PKP PLK – do 2015 r. spółka będzie zmuszona zamknąć niemal 3,5 tys. km linii.

Jeśli ten czarny scenariusz zostanie zrealizowany, polska sieć kolejowa stanie się o ponad jedną trzecią krótsza niż w 1990 r., a dostęp do kolei mogą stracić całe regiony. Pytanie tylko, czy po dwudziestoletnim okresie zmasowanego demontowania sieci kolejowej, jest jeszcze co likwidować?

Najpierw modernizacja, potem likwidacja

Wygląda na to, że specjaliści ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe odcinki do likwidacji w ciągu najbliższych sześciu lat dobierali na oślep – biorąc pod uwagę co najwyżej ich obecny stan techniczny, zupełnie przy tym nie zważając na plany modernizacyjne. Tak więc, twardo trzymając się czarnej listy wytworzonej w PKP PLK, do 2015 r. zlikwidowane zostaną również te linie, które wcześniej przejdą modernizację.

PKP Polskie Linie Kolejowe przewidują konieczność likwidacji linii Poznań – Wolsztyn oraz Poznań – Wągrowiec, choć ich modernizację znalazły się wśród kluczowych projektów Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego 2007-2013. Warto pamiętać, że uwzględnienie projektu jako

kluczowego oznacza, że praktycznie ma on już zapewnione finansowanie. Co więcej, w przypadku projektów z zakresu infrastruktury kolejowej beneficjentem automatycznie stają się PKP Polskie Linie Kolejowe.

Prognoza PKP PLK przewiduje również likwidację odcinka Grudziądz – Laskowice Pomorskie w województwie kujawsko-pomorskim, mimo że władze tego regionu zatwierdziły rewitalizację tej linii jako projekt kluczowy w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Taki sam problem dotyczy linii Ulikowo – Wałcz w województwie zachodniopomorskim, która również znalazła się jednocześnie na liście linii do zamknięcia oraz wśród kluczowych projektów programu operacyjnego. Zgodnie z planami samorządu województwa zachodniopomorskiego, linia ma zostać zmodernizowana do 2011 r., a według prognozy PKP PLK do 2015 r. ma nastąpić jej likwidacja! Analogiczna sprzeczność dotyczy także dwóch linii na Dolnym Śląsku: Jelenia Góra – Szklarska Poręba oraz Duszniki Zdrój – Kudowa Zdrój.

Nieprzewidywalne linie kolejowe

Nie wszystkie samorządy stworzyły możliwość modernizowania linii kolejowych w ramach swoich programów regionalnych. Przykładowo w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Mazowieckiego w ramach kolejowych działań w priorytecie „Regionalny system transportowy” przewidziano finansowanie inwestycji wyłącznie w tabor.

Dziś okazuje się, że samorządy, które nieufnie podchodzili do przeznaczania środków na modernizację infrastruktury zarządzanej

przez PKP Polskie Linie Kolejowe, wcale nie były bez racji. Spółka PKP PLK – umieszczając na liście linii do likwidacji, odcinki które będą modernizowane – pokazała bowiem, że jest nieprzewidywalnym partnerem. Zwłaszcza, że o czarnej liście linii do likwidacji samorządowcy dowiedzieli się z mediów.

Studium wykonalności zamknięcia

Problem wcale nie dotyczy wyłącznie linii, których projekty modernizacyjne mają być finansowane w ramach programów regionalnych. Na czarnej liście znalazł się między innymi odcinek Laskowice Pomorskie – Tczew. Jest on nie tylko fragmentem głównego ciągu z Poznania przez Bydgoszcz do Trójmiasta, ale wpisuje się również w VI transeuropejski korytarz transportowy oraz europejską umowę o ważnych międzynarodowych liniach dla transportu kombinowanego AGTC. W związku z tym Komisja Europejska w 2005 r. przyznała pomoc finansową na wykonanie studium wykonalności modernizacji magistrali C-E 65

(Śląsk – Zduńska Wola – Bydgoszcz – Gdynia), która biegnie odcinkiem Laskowice Pomorskie – Tczew. Studium, kosztem 4,5 mln euro, jest obecnie tworzone przez firmę Pöyry Infra, a w budżecie państwa zarezerwowano 117 mln zł na modernizację torów Bydgoszcz – Laskowice Pomorskie – Tczew. Mimo wszystko odcinek Laskowice Pomorskie – Tczew PKP PLK lekką ręką umieściły na liście linii do zamknięcia.

Problem jest również z linią Olecko – Suwałki. Linia ta może stać się fragmentem magistrali Rail Baltica łączącej

Polskę z krajami bałtyckimi, mimo to znalazła się wśród linii do zamknięcia. Obecnie trwa opracowywanie oceny oddziaływania na

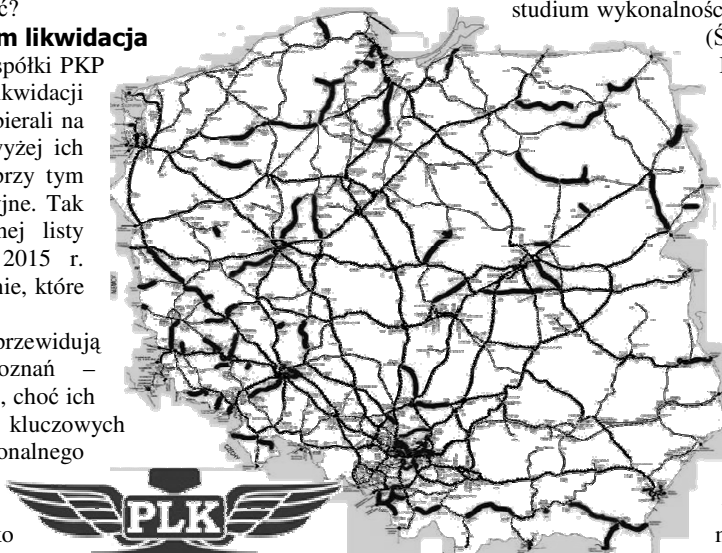
środowisko oraz studium wykonalności linii Rail Baltica. Pod uwagę brane są dwa warianty przebiegu tej linii na odcinku z Białegostoku do Suwałk: albo przez Sokółkę, albo właśnie przez Olecko. Spółka PKP PLK już jednak umieściła linię Olecko – Suwałki na liście linii do likwidacji. Co zaskakujące, dwa tygodnie po zaprezentowaniu tej linii w wykazie odcinków do likwidacji, na trasie z Olecka do Suwałk odbył się przejazd studyjny dla porównania dwóch wariantów przebiegu trasy Rail Baltica przez Zielone Płuca Polski.

Ogrzyzek, ale zmodernizowany

PKP Polskie Linie Kolejowe planują także zamknięcie odcinka z Grabowna Wielkiego do Krotoszyna, choć jednocześnie prowadzą remont leżącego na tym odcinku mostu na Baryczy. Prace finansowane są z budżetu państwa i mają na celu poprawę jakości infrastruktury dla ponadnormatywnych przewozów towarowych.

Inny przypadek stanowi linia Czerwonka – Mrągowo – Orzysz – Elk. Mianowicie jeden jej odcinek, 87-kilometrowy z Czerwonki do Orzysza, został przez PKP Polskie Linie Kolejowe przewidziany do likwidacji. Natomiast 35-kilometrowy odcinek z Orzysza do Elku ma zostać zmodernizowany – 14,1 mln zł na ten cel zostało zapisane w tegorocznym budżecie państwa. Linia ta, z obecnie łączącej wschodnią i zachodnią część województwa warmińsko-mazurskiego, zgodnie z planami PKP PLK ma stać się jedynie ślepym ogrzykiem. Ale według zapisów ustawy budżetowej będzie to zmodernizowany ogrzyzek.

Karol Trammer



Kontrowersyjna mapa z liniami prognozowanymi do zamknięcia w ciągu najbliższych sześciu lat.

Tanie pociągi InterRegio. Opanują rynek połączeń dalekobieżnych? Czy znikną z torów?

WOJNA POLSKO-POLSKA

– To po prostu zwykłe pociągi podmiejskie, pущone wbrew założeniom konstrukcyjnym na dalekie trasy. Teraz tylko czekać aż relacje międzynarodowe zaczną obsługiwać tramwaje, autobusy miejskie zaczną jeździć za granicę, a przewoźnicy towarowi zaproponują tani transport węglarkami na wakacje – rzecznik prasowy PKP Intercity Paweł Ney nie kryje zdenerwowania ekspansją spółki Przewozy Regionalne na rynek przewozów dalekobieżnych. Wprowadzane przez tę spółkę połączenia InterRegio pokazały bowiem, że bilety mogą być dużo tańsze, a pociągi nierzadko mogą jeździć szybciej niż dotychczas.

Już pierwsze dni kursowania pociągów InterRegio pokazały jak bardzo pasażerowie oczekiwali na połączenia alternatywne wobec oferty PKP Intercity, szczególnie na liniach Warszawa – Kraków oraz Warszawa – Poznań, zdominowanych przez coraz droższe pociągi ekspresowe i InterCity.

5 czerwca, gdy po raz pierwszy na swoją trasę wyruszył pociąg InterRegio z Warszawy Wschodniej do Krakowa Głównego kursujący Centralną Magistralą Kolejową, w elektrycznym zespole trakcyjnym ED72 zajęta była większość miejsc siedzących. Po niecałym tygodniu – 10 czerwca, gdy rozpoczął się długi weekend Bożego Ciała, w pociągu InterRegio z Warszawy do Krakowa zabrakło już miejsc siedzących i kilkadziesiąt osób musiało stać.

Wejściu połączeń InterRegio nie towarzyszyła właściwie żadna kampania reklamowa. Dobra frekwencja już w pierwszych dniach kursowania pociągów dalekobieżnych spółki Przewozy Regionalne tym bardziej więc pokazuje, jak mocno pasażerowie byli spragnieni możliwości tańszego podróżowania koleją.

Taki piękny monopol

Wcale jednak nie wszyscy cieszą się z rozwoju sieci tanich połączeń. Ekspansji należącej do 16 samorządów wojewódzkich spółki Przewozy Regionalne na rynek połączeń dalekobieżnych najbardziej nie może ścierpieć nie tylko spółka PKP Intercity, ale także kierownictwo Grupy PKP.

Maria Wasiak, członek zarządu PKP S.A., stwierdziła, że Przewozy Regionalne,

uruchamiając połączenia InterRegio, tańsze niż pociągi spółki PKP Intercity, mogą prowadzić nieuczciwą konkurencję. Prezes PKP S.A. Andrzej Wach użył znacznie mocniejszych słów i zasugerował, że rozwój połączeń InterRegio to „kanibalizm” na rynku kolejowym, a Paweł Ney z PKP Intercity stwierdził, że mamy do czynienia z „wojenką podjazdową, która w dłuższej perspektywie na pewno zaszkodzi kolei. Ludzie wybiorą samochody, wybiorą autobusy”.

To zdenerwowanie bierze się stąd, że decyzja spółki Przewozy Regionalne o uruchomieniu pociągów InterRegio kłóci się z nieformalnymi założeniami ostatniej reformy na kolei – usamorządowienia spółki PKP Przewozy Regionalne połączonego z wyłączeniem z tej spółki pociągów pospiesznych i przekazaniu ich do PKP Intercity. W efekcie tych zmian miał bowiem dokonać się podział rynku. Spółka Przewozy Regionalne – po przejęciu przez samorządy województw – miała zająć się wyłącznie połączeniami osobowymi w regionach. Natomiast spółka PKP Intercity, wzmocniona pociągami pospieszными, miała mieć zapewniony monopol na całym rynku połączeń dalekobieżnych.

Borykająca się z problemami finansowymi spółka Przewozy Regionalne nie dostosowała się jednak do tego niepisanego układu. Uznano bowiem, że dla szybkiego podreperowania złej sytuacji ekonomicznej niezbędne jest zdobycie nowych pasażerów, co pozwoli pozyskać dodatkowe przychody. Możliwość osiągnięcia szybkich efektów dawało wejście na trasy łączące największe miasta. I tak powstała idea stworzenia sieci połączeń InterRegio.

Co tydzień InterRegio

Pierwszy pociąg InterRegio, który połączył Warszawę z Białymstokiem, został uruchomiony na początku marca. Po miesiącu, wraz z rozpoczynającym się długim weekendem majowym, pociągi InterRegio wyjechały na kolejne trasy: Warszawa – Poznań oraz Wrocław – Opolo – Katowice – Kraków – Rzeszów – Przemyśl.

Początkowo wszystkie pociągi InterRegio kursowały wyłącznie w piątki i niedziele, czyli w dniach największego popytu.

Kolejna transza połączeń InterRegio – kursujących już codziennie – została wprowadzona z początkiem czerwca – od 1 czerwca tanie pociągi dalekobieżne spółki Przewozy Regionalne pojawiły się na trasach Warszawa – Łódź, Warszawa – Bydgoszcz oraz Poznań – Olsztyn. Następnie wprowadzono wakacyjne pociągi InterRegio relacji Poznań – Gdynia, Siemradz – Łódź – Gdynia, Wrocław – Zakopane oraz Wrocław – Świnoujście. W czerwcu pociągi InterRegio pojawiały się na nowych trasach niemal co tydzień.

Prawdziwie symboliczny wymiar miało jednak wprowadzenie 5 czerwca połączeń InterRegio Warszawa – Kraków kursujących Centralną Magistralą Kolejową. Po pierwsze, obalony został mit Centralnej Magistrali Kolejowej jako polskiej quasi-linii dużych prędkości, zdominowanej przez drogie pociągi →



Tak wygląda InterRegio. Pociąg „Brdą” łączący Warszawę z Bydgoszczą.

➔ ekspresowe i InterCity, niedostępnej dla tańszych pociągów pospiesznych. Po drugie, inauguracja połączenia InterRegio na szlaku Warszawa z Krakowa stanowiła widoczny znak, że w spółce Przewozy Regionalne oraz wśród marszałków województw zwyciężyła frakcja zwolenników InterRegio.

Wojna domowa

Funkcjonowanie tych połączeń stało bowiem pod dużym znakiem zapytania. Część marszałków województw – od usamorządzenia pełniących przeciw funkcję właścicieli przewoźnika – obawia się, że pociągi InterRegio okażą się niedochodowe i koszty ich uruchomienia ostatecznie będzie trzeba pokryć z dotacji na przewozy w województwach. Linia sporu odnośnie InterRegio przebiegała nawet w samym zarządzie spółki Przewozy Regionalne.

Jerzy Kriger, szef rady nadzorczej spółki, od kwietnia oddelegowany do pełnienia obowiązków prezesa zarządu, uważał, że nie warto iść na otwartą wojnę z Grupą PKP i zamiast rozwijać segment przewozów dalekobieżnych, trzeba zająć się reformowaniem przewoźnika – przede wszystkim przyznać większą autonomię zakładom w poszczególnych województwach. Z kolei Tomasz Moraczewski, członek zarządu spółki Przewozy Regionalne ds. handlowych, był zwolennikiem opcji, że rozwój połączeń InterRegio jest najlepszym sposobem na szybkie zwiększenie przychodów spółki i w związku z tym powinien stanowić podstawowy element reformy.

Kruger – ostatnio związany z departamentem transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego – wcześniej przez wiele lat pracował w Polskich Kolejach Państwowych. Natomiast Moraczewski to ambitny urzędnik. Zanim trafił do spółki Przewozy Regionalne, jako dyrektor departamentu infrastruktury w kujawsko-pomorskim urzędzie marszałkowskim zaangażował się w reaktywację ruchu pociągów między Bydgoszczą i Chełmżą, integrację taryf komunikacji miejskiej w Bydgoszczy oraz w Toruniu z taryfą kolejową, a także poprawę oferty przewozowej między tymi miastami. Tomasz Moraczewski był również architektem przetargu na realizację przewozów kolejowych w województwie kujawsko-pomorskim, dzięki czemu pod koniec 2007 r. na rynek wszedł nowy przewoźnik Arriva PCC, wymagający znacznie niższego dofinansowania za realizację przewozów niż Polskie Koleje Państwowe.

Sytuacja była tak napięta, że w końcu spór o pociągi InterRegio doprowadził do zmian w zarządzie spółki Przewozy Regionalne. Na początku czerwca Jerzy Kriger został odwołany z funkcji prezesa – na tym stanowisku zastąpił go Tomasz Moraczewski. Zmianom personalnym towarzyszyły nawet opinie, że Kriger bardziej niż o interesy spółki Przewozy Regionalne, troszczy się o zachowanie monopolu PKP Intercity w połączeniach dalekobieżnych. Zmiana ta ewidentnie była więc zielonym światłem dla rozwoju InterRegio.

Wkrótce pozycja Jerzego Krigera jeszcze bardziej się osłabiła – niecały miesiąc po utracie stanowiska prezesa spółki PKP Przewozy Regionalne, Kriger przestał również kierować radą nadzorczą, stając się jedynie jej szeregowym członkiem. Mimo tych przetasowań,



Jerzy Kriger (na zdjęciu z lewej) nie był zwolennikiem rozwoju połączeń InterRegio. I stracił stanowisko prezesa Przewozów Regionalnych. Zastąpił go Tomasz Moraczewski (z prawej).

(Fot. KTx4, PKP PRx1)

stwierdzenie, że przeciwnicy rozwoju InterRegio całkowicie już stracili swoje wpływy, byłoby przesadą.

Sprytnie po torach

Im jednak gęstsza staje się sieć połączeń InterRegio, tym coraz bardziej wygląda na to, że oferta ta sama się obroni. Pociągi cieszą się bowiem rosnącą popularnością – nie tylko ze względu na tanie bilety, ale także dzięki rozkładowi jazdy, który w wielu przypadkach okazał się konkurencyjny wobec połączeń PKP Intercity.

Pociąg InterRegio z Wrocławia Głównego do Przemyśla Głównego jedzie 8 godzin 10 minut, czyli aż 40 minut szybciej od ruszającego z Wrocławia godzinę wcześniej pociągu pospiesznego „Światowid” spółki PKP Intercity. W relacji z Łodzi do Trójmiasta wakacyjne połączenie InterRegio osiąga czas jazdy o ponad godzinę krótszy od pociągu pospiesznego „Asnyk”. Udało się to osiągnąć dzięki wytrasowaniu pociągu InterRegio przez Iławę – tym sposobem ominięto pełen ograniczeń prędkości odcinek między Bydgoszczą i Tczewem. Na większości tras udało się wypracować standard czasu jazdy pociągów InterRegio porównywalny z czasem jazdy pociągów pospiesznych spółki PKP Intercity. Co ciekawe, udało się to, chociaż pociągi InterRegio były wprowadzane do rozkładu jazdy 2008/2009 już w trakcie jego obowiązywania, a więc gdy ogromna większość pozostałych pociągów dawno była już wytrasowana.

Wiele problemów udało się rozwiązać, dzięki elastycznemu podejściu. Mianowicie gdy podczas konstrukcji rozkładu jazdy okazało się, że połączenie InterRegio z Łodzi do Trójmiasta kolidowałoby z istniejącym pociągiem regionalnym z Sieradza przez Łódź do Kutna, oba pociągi zjednoczono w jeden: Sieradz – Łódź – Gdynia. Na odcinku z Sieradza do Kutna, na którym obsługiwane są wszystkie przystanki, honorowane są bilety w taryfie osobowej, natomiast od Kutna do Gdyni pociąg zatrzymuje się tylko na najważniejszych stacjach i obowiązuje taryfa InterRegio.

Sekretem skróconych czasów przejazdu jest skierowanie do obsługi pociągów InterRegio elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz trzywagonowych składów piętrowych, które, w porównaniu z ciężkimi, złożonymi z wielu wagonów pociągami pospieszными, wymagają znacznie krótszej drogi hamowania i charakteryzują się lepszym przyspieszeniem. Przy licznych punktowych ograniczeniach prędkości ma to kolosalne znaczenie.

Co więcej, trasując pociągi InterRegio, zdecydowano się skrócić ➔



Na ciągu między Wrocławem i Przemyślem połączenia InterRegio osiągają czasy przejazdu krótsze niż pociągi pospieszne. InterRegio na dworcu Kraków Główny.

Tanio, taniej, InterRegio

WARSZAWA CENTRALNA – POZNAŃ GŁÓWNY		
Express	TLK	InterRegio
97,00 zł	54,00 zł	40,00 zł

WARSZAWA CENTRALNA – BIAŁYSTOK		
TLK	Pospieszny	InterRegio
42,00 zł	38,00 zł	28,00 zł

WARSZAWA CENTRALNA – KRAKÓW GŁÓWNY		
InterCity	Express	InterRegio
107,00 zł	97,00 zł	40,00 zł

KRAKÓW GŁÓWNY – WROCLAW GŁÓWNY		
TLK	Pospieszny	InterRegio
50,00 zł	47,00 zł	35,00 zł

Porównanie cen biletów normalnych w 2 klasie

➔ rezerwy czasowe, uwzględniające ewentualne zakłócenia w ruchu. Do minimum starano się również ograniczyć czasy postoju na stacjach, także końcowych – przykładowo InterRegio z Białegostoku przyjeżdża do Warszawy Zachodniej o godz. 19.50 i już po kwadransie odjeżdża z powrotem do Białegostoku. Wreszcie na polskiej kolei zaczyna się zwracać uwagę na to, żeby tabor jak najwięcej jeździł i woził pasażerów, a jak najmniej bezczynnie stał. Nowoczesna jednostka elektryczna Acatius, obsługując pociągi InterRegio między Łodzią i Warszawą, jest w ruchu codziennie od godz. 7.50 do godz. 21.13 – sześciokrotnie przemierzając trasę między tymi miastami, dziennie wykonuje w sumie 818 km. Jak na polską kolej, jest to bardzo dobra efektywność wykorzystania taboru. Problem tylko w tym, że do obsługi połączeń InterRegio przesunięty został najlepszy tabor kursujący dotychczas na trasach regionalnych.

Byłe jakie linie kolejowe

Jednak pasażerowie InterRegio muszą się liczyć z tym, że nawet kilkugodzinną podróż spędzą w pociągu typowym dla połączeń regionalnych. Co więcej, muszą spodziewać się przykrych niespodzianek – szyby pociągu InterRegio „Żubr” kursującego między Białymstokiem a Warszawą oklejone są reklamą piwa, przez co patrzenie przez okno szybko męczy wzrok.

Pierwsze miesiące oferty InterRegio wiązały się również z chaosem taryfowym. Najpierw w pociągach nie były uznawane oferty specjalne RegioKarnet czy Bilet Turystyczny. Ostatecznie z końcem kwietnia wprowadzono możliwość podróżowania pociągami InterRegio na podstawie tych biletów, by jednak już w połowie czerwca wprowadzić dwa warianty RegioKarnetu i Biletu Turystycznego – w wersji tylko na pociągi osobowe oraz droższej, honorowanej również w pociągach InterRegio. W połowie czerwca niespodziewanie podwyższono również ceny biletów jednorazowych na przejazdy pociągami InterRegio na odległość 0-100 km oraz 221-480 km. W efekcie ktoś, kto 5 czerwca zapłacił za podróż z Warszawy do Krakowa 38,50 zł, jadąc tym samym pociągiem dwa tygodnie później, musiał wydać już 40 zł. Z kolei w przedziale odległości 101-180 km ceny biletów obniżono.

Pasażerowie zaczęli się nawet obawiać, że ceny biletów na pociągi InterRegio będą zmieniać się jak w kalejdoskopie, przy czym na najpopularniejszych relacjach będą delikatnie, ale konsekwentnie rosły. Dziś wszystko już jednak wskazuje na to, że taryfa InterRegio ulega stabilizacji. Co więcej, przy okazji zmian w taryfie wprowadzono możliwość kupowania łączonych biletów na podróż z przesiadką z pociągu osobowego do InterRegio. Przez pierwsze miesiące funkcjonowania oferty InterRegio w takiej sytuacji na każdy odcinek trzeba było kupować oddzielne bilety, a to zawsze zwiększa koszty podróży. Dzięki tej modyfikacji sieć połączeń regionalnych i pociągi InterRegio, działające przeciw w ramach jednej spółki Przewozy Regionalne, wreszcie zaczynają tworzyć spójny system. Dogrania wymagają jeszcze skomunikowania pociągów obydwu kategorii na stacjach węzłowych.

Od kilku miesięcy cała uwaga decydentów oraz mediów zwrócona jest na kursujące na zaledwie kilku trasach połączenia InterRegio – mało kto pamięta o pociągach typowo regionalnych, których przecież ponad dwa tysiące kursują w całym kraju. – *Niebezpieczeństwo tkwi w tym, że budowanie produktu InterRegio może zdominować strategię*

Wysoka frekwencja w pociągach InterRegio pokazała, jak bardzo Polacy spragnieni są możliwości tańszego podróżowania koleją.



Przewozów Regionalnych. Tymczasem te pociągi do mały fragment oferty przewozowej, która wymaga reanimacji – mówi Jakub Majewski, ekspert Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei.

Wojna się rozkręca

Choć to jedna z kategorii pociągów spółki PKP Intercity – wzorem tanich linii lotniczych – została nazwana Tanie Linie Kolejowe, to jednak na polskim rynku kolejowym graczem analitycznym do niskokosztowych przewoźników lotniczych okazuje się spółka Przewozy Regionalne z ofertą InterRegio. Tak jak kilka lat temu w lotnictwie, to teraz, obserwując powodzenie tanich i mniej wygodnych połączeń kolejowych, można się przekonać, że silną grupę stanowią pasażerowie oczekujący przede wszystkim niskiej ceny i możliwie krótkiego czasu podróży, a nie wyższego komfortu oraz poczęstunku wliczonego w cenę biletu. Przestrożą dla spółki PKP Intercity powinny być dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego pokazujące wyraźnie, że w minionych latach na polskim rynku lotniczym umacniała się pozycja tanich linii Wizzair, Ryanair oraz easyJet, podczas gdy linie lotnicze LOT traciły pasażerów.

Grupa PKP próbuje różnych metod zdławienia oferty spółki Przewozy Regionalne. Jak na razie najgłośniejsze jest biadolenie rzecznika prasowego PKP Intercity o podróżach węglarkami oraz rzucanie przez kierownictwo Grupy PKP oskarżeń o nieuczciwą konkurencję. Ponadto spółka PKP Intercity szantażuje opinię publiczną, że z powodu ekspansji konkurencyjnych połączeń InterRegio, będzie zmuszona zlikwidować część swoich pociągów. Jednocześnie prowokacja dziennikarza „Wydarzeń” telewizji Polsat ujawniła, że w punktach obsługi pasażerów obsługiwanych przez PKP Intercity nie są udzielane informacje o pociągach InterRegio. Z kolei prezes PKP Intercity Krzysztof Celiński wraz z działaczami związkowymi sondował już możliwość zablokowania rozwoju oferty InterRegio poprzez Ministerstwo Infrastruktury. Jak widać, Grupa PKP, choć alarmuje o kanibalizmie i nieuczciwej konkurencji, to w rzeczywistości sama stosuje te metody w walce z nową ofertą spółki Przewozy Regionalne.

Na szczęście determinacja pojawiła się również w działalności marketingowej PKP Intercity. Od 14 czerwca spółka PKP Intercity wprowadziła oferty promocyjne. Przede wszystkim pułk tańszych biletów – w cenie od 59 zł do nawet 19 zł – na wybrane pociągi ekspresowe, InterCity oraz kategorii Tanie Linie Kolejowe. Najniższe ceny zaoferowano oczywiście w pociągach kursujących na trasach i w porach zbliżonych do InterRegio. Ponadto przewoźnik PKP Intercity wydłużył czas ważności Biletu Weekendowego do godz. 6.00 w poniedziałek, a młodzieżową ulgę handlową MAX-26 rozszerzył na pociągi EuroCity.

Biorąc pod uwagę trwającą od dłuższego czasu stagnację, a nawet regres w inicjowaniu ofert promocyjnych przez PKP Intercity, teraz potwierdza się, że konkurencja na kolei bardzo szybko przynosi pozytywne efekty dla pasażerów. Jeśli, zgodnie z zapowiedziami, po wakacjach na tory wyruszą kolejne pociągi InterRegio, to dziś wojna o klientów tak naprawdę dopiero się rozkręca. Zwłaszcza, że za kilka miesięcy wchodzi w życie ważny etap liberalizacji rynku kolejowego – od 1 stycznia 2010 r. przewoźnicy kolejowi będą bez barier mogli realizować przewozy międzynarodowe na terenie całej Unii Europejskiej. Wówczas, za sprawą takich gigantów jak niemiecki przewoźnik Deutsche Bahn, polsko-polska batalia o pasażerów może stać się prawdziwą ponadnarodową wojną.

Karol Trammer

13 zł! Kto da mniej?

Tak działa konkurencja

Jeszcze na początku czerwca podróżujący z Warszawy do Krakowa byli skazani na drogie bilety spółki PKP Intercity – podróż drugą klasą w pociągu InterCity kosztowała 107 zł, a w ekspresie 97 zł. Uruchomienie od czerwca na tej trasie pociągów InterRegio, z ceną biletu 40 zł, od razu spowodowało lawinę walki na promocje.

PKP Intercity zaoferowało pułk tanich biletów na pociągi kursujące między Warszawą i Krakowem. W przypadku pociągów InterCity „Józef Bem”, „Krakus” i „Kościuszko” (kursujących w zbliżonych godzinach do pociągów InterRegio) bilety w ograniczonej puli sprzedawane są za jedynie 19 zł.

Od razu po wprowadzeniu tej promocji, spółka Przewozy Regionalne rozpoczęła kampanię informującą o możliwości dojechania pociągiem InterRegio z Warszawy do Krakowa za... 13 zł. Taką cenę można osiągnąć, kupując bilet RegioKarnet na wszystkie pociągi spółki Przewozy Regionalne (ważny na trzy dowolnie wybrane dni z dwumiesięcznego okresu ważności) i odbywając jednego dnia podróż z Warszawy do Krakowa i z powrotem.

Jedynie co wynika z umów ramowych, to wysokie dotacje samorządu województwa dla Kolei Mazowieckich oraz WKD



Samorząd województwa mazowieckiego zawarł dwie umowy ramowe na realizację przewozów: z Kolejami Mazowieckimi oraz z Warszawską Koleją Dojazdową. Umowy będą obowiązywać od wejścia nowego rozkładu jazdy w grudniu 2009 r. aż do 2024 r.

– *Podpisane przez nas umowy to przede wszystkim szansa dla spółek na nowe zakupy. Mamy nadzieję, że w perspektywie kilku najbliższych lat zaowocuje to znaczącą poprawą stanu taboru, a to z kolei przeloży się na wyższy komfort dla pasażerów i co bardzo ważne – na rozszerzenie oferty przewozowej* – deklaruje Adam Struzik, marszałek województwa mazowieckiego.

Wśród samorządów panuje moda na zawieranie wieloletnich umów z przewoźnikami – władze Warszawy w 2008 r. podpisały umowy ramowe z Tramwajami Warszawskimi oraz Szybką Koleją Miejską. Samorząd województwa mazowieckiego podąża teraz śladem stolicy.

Moda na umowy

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do treści umów ramowych, zawartych 19 maja 2009 r. między samorządem województwa oraz Kolejami Mazowieckimi i WKD. Obydwie umowy brzmią niemal identycznie. Z tą różnicą, że w przypadku Kolei Mazowieckich wysokość corocznej dotacji w całym okresie obowiązywania umowy ramowej oszacowano na około 140 mln zł, podczas gdy w przypadku WKD wysokość dofinansowania określono szczegółowo w rozbiciu na każdy rok. Roczne kwoty dotacji dla podwarszawskiej kolejki określone w umowie na lata 2010-2024 są niezwykle zróżnicowane – wahają się od 6,7 mln zł w 2010 r. do aż 58 mln zł za rok 2016. Posługiwanie się w wieloletnich umowach konkretnymi stawkami jest dość lekkomyślne – taki sposób nie uwzględnia bowiem możliwych zmian cen energii, wynagrodzeń czy inflacji. Także w warszawskich umowach wieloletnich zdecydowano się na operowanie bezwzględными wartościami, zamiast skorzystać ze znacznie bardziej uniwersalnych wskaźników (takich jak iloczyn średniej płacy czy średnich opłat za energię elektryczną).

Z umów wynika, że od 2010 r. do 2024 r. Koleje Mazowieckie – kursujące po całym regionie – otrzymają od samorządu w sumie 2,1 mld zł dotacji. Natomiast skupiająca się wyłącznie na jednym ciągu w aglomeracji stołecznej Warszawska Kolej Dojazdowa otrzyma 677,7 mln zł. Oznacza to, że dotacja dla WKD będzie trzykrotnie niższa od dotacji dla Kolei Mazowieckich, mimo że praca eksploatacyjna WKD będzie aż dziewięciokrotnie mniejsza od pracy eksploatacyjnej Kolei Mazowieckich. Mianowicie w każdym roku pociągi WKD mają pokonywać 1,15 mln km, podczas gdy Koleje Mazowieckie rocznie realizować mają 10 mln pociągokilometrów.

Przedstawiciele obydwu spółek zgodnie twierdzą, że dzięki umowom łatwiej będzie im zaplanować rozwój: – *Podpisane umowy umożliwią realizację szeregu inwestycji* – poinformowali rzecznicy prasowi samorządu, Kolei Mazowieckich oraz WKD we wspólnym komunikacie po podpisaniu umów. Umowy ramowe, gwarantujące wieloletnie finansowanie przewoźników, mają bowiem ułatwić

otrzymywanie kredytów przez Koleje Mazowieckie czy WKD – głównie kredytów na zakup taboru.

Kolekcjonerzy taboru

Obydwie spółki już snują plany. Koleje Mazowieckie planują zakup 16 elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi portu lotniczego w Modlinie (ciekawe, czy to lotnisko w ogóle powstanie), 8 elektrycznych zespołów trakcyjnych, 10 używanych jednostek EN57 i EN71, szynobusów elektrycznych (3 jednoczłonowych i 12 dwuczłonowych) oraz 11 lokomotyw do obsługi wagonów push-pull, a także dodatkowe wagony tego typu. Jak widać, plany inwestycyjne Kolei Mazowieckich rozbito na mniejsze zakupy. A przecież każdy przetarg wiąże się z groźbą odwołań ze strony oferentów – procedura przetargowa może więc przeciągnąć się nawet o kilka lat. Problem ten dał już się we znaki podczas rywalizacji koncernów Stadler i Bombardier o kontrakt na dostawę zespołów trakcyjnych dla Mazowsza i Śląska. Przetarg został ogłoszony pod koniec 2004 r. i nowe pociągi miały pojawić się na torach w 2006 r. – ostatecznie pierwszy pociąg trafił do Kolei Mazowieckich dopiero w 2008 r.!

Duże przetargi – jak ten ostatnio rozstrzygnięty przez Tramwaje Warszawskie na dostawę aż 186 tramwajów – zapewniają mniejsze zróżnicowanie użytkowanego taboru. Eksploatacja różnych typów taboru zawsze podnosi koszty szkolenia kadry, organizacji napraw czy sprowadzania części. Zakupy taboru prowadzone w rozbiciu na mniejsze przetargi to konieczność, na którą muszą się zdecydować przewoźnicy w niepewnej sytuacji finansowej. Podpisanie umów ramowych miało właśnie stworzyć lepsze warunki dla długofalowych inwestycji taborowych – już jednak wiadomo, że zakupy nadal będą realizowane małymi partiami. Zaskakujące jest, że w ramach jednej z partii Koleje Mazowieckie zamierzają kupić... używane jednostki EN57 i EN71, będące konstrukcją z przełomu lat 50. i 60.!

Również Warszawska Kolej Dojazdowa zamierza zakupić tabor w rozbiciu na dwa oddzielne przetargi – w jednym na 14 pociągów, a w drugim na 6 pociągów. W efekcie ten niewielki przewoźnik po wymianie taboru prawdopodobnie będzie eksploatować – łącznie z pojedynczym rodzynkiem serii EN95 – aż trzy typy taboru.

Bez konkretów

Umowy ramowe nic nie mówią o kształcie oferty przewozowej. Tę kwestię w umowie zarówno z Kolejami Mazowieckimi, jak z i WKD załatwia właściwie jedno zdanie: „Przewoźnik będzie wykonywał przewozy pociągami, stosownie do możliwości taborowych, których zestawienie zapewni optymalną liczbę miejsc zabezpieczającą przewiezienie szacowanej w danym roku liczby podróży”. Zgodnie z umowami, rozkład jazdy będzie tworzony przez przewoźników „na podstawie zapotrzebowania na przewozy kolejowe, uzgodnionego z województwem”. Szczegóły mają być określone każdorazowo w umowach rocznych. Dla porównania w wieloletniej umowie Warszawy z Szybką Koleją Miejską na lata 2009-2024 konkretnie określono plany rozwoju sieci SKM.

Samorząd województwa w umowach ramowych zapewnił Kolejom Mazowieckim oraz WKD dużą swobodę w ograniczaniu oferty przewozowej. Umowa ramowa głosi, że przewoźnik „może zawiesić lub ograniczyć przewozy w zakresie określonym ustawą – prawo przewozowe”. Natomiast prawo przewozowe mówi, że decyzję o ograniczeniu przewozów, np. z przyczyn ekonomicznych, może podjąć przewoźnik – na warunkach ustalonych przez marszałka województwa. Umowy ramowe byłyby więc odpowiednim dokumentem do ustalenia tych warunków. W praktyce umowa ramowa odsyła do prawa przewozowego, prawo przewozowe powołuje się na warunki ustalone w województwach, a drażliwa kwestia zawieszania przewozów pozostaje wciąż niuregulowana. Tej kwestii wcale nie należy bagatelizować – w województwie śląskim w 2007 r. została podpisana pięcioletnia umowa ramowa. Miała ona gwarantować rozwój sieci połączeń, tymczasem na początku 2009 r. przez region przeszła fala likwidacji pociągów.

Umowy ramowe samorządu województwa z Kolejami Mazowieckimi i WKD w ogóle mało co regulują – w większości kwestii następują odesłania do umów rocznych. Właściwie jedyny konkret omówiony w dokumentach ramowych, to wysokość dotacji dla przewoźników. Jasne więc jest, ile samorząd zamierza płacić przewoźnikom, ale jednocześnie nie bardzo wiadomo, co za prawie 3 mld zł zamierza otrzymać. Umowy ramowe *de facto* są więc jedynie dokumentem gwarantującym wysokie dotacje dla przewoźników.

Karol Trammer

Palikot, czyli Prześluga

Były szef PKP Intercity idzie na wojnę z dziennikarzami

„Trzeba wiedzieć, kiedy ze sceny zejść niepokonanym” – słowa piosenki Perfectu trzy lata temu popłynęły z megafonów na warszawskim Dworcu Centralnym podczas pożegnania Jacka Prześlugi, który z końcem czerwca 2006 r. złożył na ręce szefa Grupy PKP Andrzeja Wacha rezygnację z kierowania spółką PKP Intercity. Gdy Prześluga stał w oknie wagonu pierwszej klasy pociągu InterCity do Poznania, którym wracał do rodzinnego Swarzędza, najbliżsi współpracownicy machali mu białymi chusteczkami.

Ani kolejarz, ani kombatant

– Nie czuję się kombatantem, tak samo, jak nie czułem się kolejarzem – tak dziś, w rozmowie z „Rynkiem Kolejowym”, Jacek Prześluga wspomina kolejowy epizod swojej kariery. – Byłem w PKP szarą, marketingową komórką do wynajęcia i dzięki Andrzejowi Wachowi, który nie bał się związanego ze mną ryzyka, miałem wielką przyjemność dotożyć skromną cegiełkę do sanacji kolei.

Gdy Prześluga od stycznia 2005 r. do połowy 2006 r. kierował spółką PKP Intercity było o nim bardzo głośno – często organizował konferencje prasowe, na których prezentował kolejne pomysły marketingowe. To on wymyślił nazwę „Tanie Linie Kolejowe”, wprowadził bilet „Latawiec” za 150 zł ważny przez całe wakacje 2005 r., żeby przekonać młodzież, że podróżowanie PKP Intercity nie musi być drogie, a z kampaniami reklamowymi wreszcie wyszedł poza dworce kolejowe – billboardy pojawiły się na ulicach miast i wzdłuż głównych dróg.

Odchodząc z PKP, Jacek Prześluga tłumaczył: – Nie chcę, żeby za miesiąc, dwa, czy za pół roku, przyszedł do Intercity protegowany partii XYZ i powiedział: panu już dziękujemy. Przebojowy prezes sam usunął się w cień.

Robota Jacka

O tym, jak dalej potoczyła się kariera Jacka Prześlugi, wiadomo było niewiele. W czerwcu 2008 r. wyszła książka Prześlugi „Gudzowaty” o potencjale gazowym. Książka ukazała się nakładem wydawnictwa słowo/obraz terytoria, z którym związany jest Janusz Palikot. Prześluga był również współautorem – razem z Palikotem – książki „Poletko Pana P.”. I właśnie za sprawą współpracy z kontrowersyjnym posłem Platformy Obywatelskiej, Prześluga znów stał się obiektem zainteresowania mediów.

W styczniu 2009 r. światło na Prześlugę – obecnie prezesa agencji reklamowych Look At i Locomotiva – rzuciła „Gazeta Polska”, która opublikowała tekst „Nabici w Palikota”. Największa część tego artykułu dotyczyła właśnie byłego prezesa PKP Intercity. Rozmówcy „Gazety Polskiej” zgodnie twierdzili, że Jacek Prześluga jest głównym, aczkolwiek nieoficjalnym, doradcą posła Palikota, dla którego reżyseruje słynne happeningi. – Kiedy zobaczyłem koszulki „Jestem hejmem” i „Jestem z SLD” oraz plastikowego penis, od razu pomyślałem, że to robota Jacka. – mówił „Gazecie Polskiej” pragnący zachować anonimowość poznański dziennikarz.

Co ciekawe, związki Prześlugi z Polskimi Kolejami Państwowymi wcale nie skończyły się definitywnie w czerwcu 2006 r. W maju 2008 r. należąca do Prześlugi oraz Anny Rosiek, byłej rzecznik prasowej PKP Intercity, agencja Look At zdobyła wart 44,1 tys. zł kontrakt na działania promocyjno-informacyjne, towarzyszące prowadzonej przez PKP Polskie Linie Kolejowe modernizacji odcinka Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie.

Agencje Look At i Locomotiva wyspecjalizowały się w realizacji działań promocyjnych zlecanych przez podmioty publiczne – między innymi Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Państwowy Fundusz

Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych czy władze samorządowe Szczecina i Lubelszczyzny.

Swarzędz to nie Poznań

„Przyglądając się działalności agencji PR-owskich związanych w różnych czasach z Palikotem, nie sposób nie zauważyć jednej prawidłowości – wiele z nich ma wyjątkowe szczęście do rządowych i samorządowych kontraktów” – zasugerowała „Gazeta Polska”.

Znacznie bardziej dosadna sugestia znalazła się na łamach „Dziennika”: „Od kwietnia 2008 r. w agencjach Prześlugi coś drgnęło. Obie firmy zaczynają lawinowo zdobywać kontrakty w regionach i instytucjach rządzonych przez Platformę”. To fragment dużego tekstu „Magik główny pana Palikota”, który 16 maja 2009 r. ukazał się w weekendowym magazynie „Dziennika”.

Po publikacji tego tekstu były szef PKP Intercity protestował, że kontrakty od instytucji publicznych jego agencji dostały dlatego, że w przetargach zaoferowały najniższe ceny. A odnośnie swoich kontaktów z Palikotem, utrzymywał, że wcale nie są one intensywne, a większość happeningów Palikota została wymyślona przez samego posła.

Jacek Prześluga wytknął błędy i nieścisłości w tekście „Dziennika” na swój temat. Na zawartą w artykule informację, że Prześluga mieszka w Poznaniu, bohater tekstu odparował: „Nie mieszkam w Poznaniu”. W rzeczywistości bowiem Prześluga mieszka w graniczącym z Poznaniem Swarzędzu. Natomiast na informację „Dziennika” o pracy w „Nowinach Piłskich”, Prześluga z radością mógł zareagować: „Nigdy nie było takiej redakcji”. W rzeczywistości Prześluga pracował w „Panoramie Piłskiej” oraz w „Tygodniku Nowym”, związanym z senatorem Henrykiem Stokłosą.

Wiele z błędów popełnionych przez autorów tekstu z „Dziennika” było drobnymi pomyłkami. Ale nawet dzięki nim Prześludze łatwo było stworzyć wrażenie, że artykuł na jego temat jest w całości nieprawdziwy. Prześluga, nie ukrywając satysfakcji, na swoim blogu wyliczył wszystkie nieścisłości, by na koniec napisać: „Czy wystarczy przykładów nierzetelności, by pokazać, jak słabi dziennikarze konstruują swój wywód przeciwko Palikotowi, używając mnie jako narzędzia?”.

Anty-dziennikarz

Reakcją Jacka Prześlugi na tekst „Dziennika” jest utworzenie internetowego pogotowia abtydziennikarskiego Antypress. Inaugurując nową działalność, Prześluga napisał: „Jeśli znalazłeś się w mojej sytuacji, jeśli opluli Cię w mediach, jeśli złapałeś pismaków na kłamstwie, jeśli czujesz się pokrzywdzony przez media – po 1 czerwca wejdź na stronę www.antypress.pl. Urządzimy im takie samo medialne show, jakie oni urządzają nam. Zmusimy do publikacji sprostowań, napiszemy polemikę, pozew do sądu. Zadbamy o nagłośnienie Waszej sprawy w konkurencyjnych mediach”. Pod koniec czerwca, wchodzących na portal Antypress, witała informacja o tym, że strona nadal jest tworzona. Działalność pogotowia antydzienikarskiego wciąż więc skupia się jedynie na blogu, który Prześluga wykorzystuje przede wszystkim do nazywania żurnalistów „Dziennika” „laureatami do zbiorowego tytułu Hiena Roku” czy „słabutkami reporterami”. Samą gazetę zaś nazywa „Dzienniczkiem” i wyrokuje: „Śpieszmy się czytać „Dziennik”. Tak szybko się kończy”.

Gdy Jacek Prześluga był prezesem PKP Intercity, sam robił rozgłos wokół swojej osoby. Teraz, jak widać, wcale nie jest zadowolony, że znów zrobiło się o nim głośno.

Karol Trammer



Jacek Prześluga, jeszcze jako szef PKP Intercity. (Fot. KT)

✓ Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie: Pociąg łatwiejszy do poznania

Dwa lata temu na naszych łamach ukazał się wywiad z dyrektorem warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego Leszkiem Rutą („Ameryki nie odkrywamy”, „Z Biegiem Szyn” nr 32, wrzesień-październik 2007). W tamtej rozmowie zwróciliśmy uwagę szefowi ZTM na następujący problem: „Przyzwyczajonych do informacji pasażerskiej typowej dla komunikacji miejskiej (numerów linii, tablic z przebiegiem trasy), podróż koleją może zaskoczyć. Przykładowo Koleje Mazowieckie na swoich pociągach informują wyłącznie o stacji docelowej. Problem w tym, że nazwa „Dęblin” czy „Łuków” niewiele mówi warszawiakowi, chcącemu przedostać się z Ochoty na Grochów”.

Wówczas Leszek Ruta odpowiedział: „Można powiedzieć, że wszędzie jest jeszcze dużo do zrobienia. To będzie następny krok po pełnym „wspólnym bilecie”. Oczywiście, że warto pewne standardy narzucić, wtedy łatwiej będzie we wszystkich informatorach określić, że przykładowo linia S10 to jest – niezwykle, że na pociągu jest napisane „Dęblin” – linia do Falenicy”.

Dziś Zarząd Transportu Miejskiego wreszcie postanowił bliżej przyjrzeć się temu problemowi. Na stronie internetowej zarządu pojawiła się następująca informacja: „Zarząd Transportu Miejskiego pracuje nad udoskonaleniem systemu oznakowania linii kolejowych i pociągów. (...) Istotą planowanych zmian jest wprowadzenie oznaczeń aglomeracyjnych dla linii i pociągów, które uzupełnią – ale nie zastąpią – rozwiązania stosowane obecnie przez przewoźników.

Obecnie na pociągach przewoźników kolejowych wyświetlana jest tylko nazwa docelowej stacji, położonej poza strefą wspólnego biletu. W efekcie pasażer wsiadający w centrum miasta, a nie znający dobrze schematu linii, nie jest pewien, czy danym pociągiem dojedzie np. do Włoch i dalej do Pruszkowa, czy też skład za Dworcem Zachodnim skręci w kierunku Radomia.

Po wprowadzeniu nowych oznaczeń pasażerowie poruszający się w strefie wspólnego biletu zwracaliby uwagę na nowe „lokalne” symbole na wyświetlaczach pociągów, a dla podróżnych jadących dalej nadal podstawową informacją byłaby nazwa stacji, gdzie skład kończy bieg.

Dodatkowe oznakowanie pozwoliłoby łatwo zidentyfikować pociągi, w których obowiązuje wspólny bilet. Mogłoby zostać wykorzystane także w informacji peronowej, w rozkładach jazdy, a w dalszej perspektywie również w oznaczeniach innych miejskich środków lokomocji.

Projekt jest obecnie na etapie przygotowania. ZTM wspólnie z partnerami – Kolejami Mazowieckimi, WKD, SKM i spółkami kolejowymi odpowiadającymi za infrastrukturę – pracuje nad wyborem optymalnego rozwiązania, ułatwiającego pasażerom poruszanie się w sieci połączeń kolejowych”.

✓ „Z Biegiem Szyn” na portalu Facebook

Użytkowników portalu społecznościowego Facebook zapraszamy na stronę dwumiesięcznika „Z Biegiem Szyn” funkcjonującą w ramach tego portalu. Można na niej znaleźć na bieżąco uzupełniane krótkie informacje, zdjęcia czy odesłania do publikacji na temat kolei na Mazowszu oraz w innych regionach.

Z BIEGIEM SZYN, ALE WSTECZ • o czym pisaliśmy 5 lat temu

• Pisaliśmy o spotkaniu, które odbyło 21 czerwca 2004 r. się w płońskim starostwie powiatowym. W spotkaniu wzięli udział samorządowcy z północnego Mazowsza, działacze organizacji pozarządowych oraz związkowcy. Wszyscy domagali się od samorządu województwa mazowieckiego oraz spółki PKP Przewozy Regionalne (działającej w regionie przed utworzeniem Kolei Mazowieckich) przywrócenia ruchu pociągów na linii Nasielsk – Płońsk – Raciąż – Sierpc. Po dwóch latach – w czerwcu 2006 r. – ruch pociągów został przywrócony. Do obsługi tej trasy skierowano autobusy szynowe Kolei Mazowieckich.

• W tym samym numerze opublikowaliśmy głośny tekst „Dyletanci tworzą regulamin”, w którym Andrzej Jezierski obnażył błędy w „Regulaminie przyznawania i korzystania z tras na udostępnianych liniach kolejowych” spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Okazało się, że PKP PLK nie panują nad zarządzaną przez siebie siecią kolejową. Spółka oferowała bowiem trasowanie pociągów po odcinkach, na których rosną drzewa (np. Żnin – Damasławek) lub po liniach zlikwidowanych uchwałami zarządu PKP sprzed kilku lat (np. Goleniów – Maszewo).

„Z Biegiem Szyn” nr 4 (13), lipiec – sierpień 2004



Koleje nakazowo-rozdzielcze

Postanowiłem sprawdzić jak się mają sprawy 365 niemieckich przewoźników kolejowych i 165 zarządców infrastruktury kolejowej. Sprawdziłem odpowiedni wykaz i obejrzałem strony internetowe dwóch przewoźników na literę B. Jeden z nich prowadził kursujący co 30 minut system SKM wokół niemieckiego miasta tej wielkości co Legnica czy Radom. Inny, to samorządowa linia kolejowa pod Bremą, na którą planuje się wprowadzić tramwaje dwusystemowe, spaliniowo-elektryczne, skracając dojazd do centrum Bremy o 5 minut.

W Polsce o podobnym rozwoju sytuacji możemy jedynie pomarzyć nie tylko z powodu braku pieniędzy, ale także z powodu struktury instytucjonalnej tego sektora gospodarki. Jest on bardzo silnie zmonopolizowany, brak tu wielkiej grupy podmiotów małych i bardzo małych. Polska to nie Niemcy, gdzie rozwijają się dziwne dla nas rodzinne biznesy wynajmu lokomotyw, jak czyni to niejaki Uwe Adam. Nie ma firm rodzinnych obsługujących przewozy kolejowe. Na sieci kolejowej działa tylko jeden pasażerski przewoźnik prywatny, i jest to rynek wysokiego ryzyka politycznego.

Gdyby w każdym województwie działało po kilku przewoźników kolejowych, to sądzić że możnaby spodziewać się innowacji w postaci taboru dwusystemowego (*notabene* rentownego na liniach na których tradycyjny tabor generuje straty) albo kursów co 30 minut wokół Kielc czy Radomia. A tak? Kogo obchodzi rentowność? Albo że ktoś marnuje miliardy wożąc gorące powietrze? Podatnik zapłaci za deficyty, jak zawsze.

Monopole są wrogiem innowacji na rynku, także dlatego że są „zadowolonymi gigantami” które nic nie muszą. Piekarnie nie dlatego wstaje o świcie że jest dla nas uprzejmy, ale ponieważ klienci mu za to płacą.

Kolejami w Polsce zawiadują etatyści i komuniści. W gospodarce nakazowej czują się jak ryba w wodzie. Tylko ich system nie wytrzymuje porównania z zagranicą, gdzie bardziej wolny rynek oraz mechanizm przetargów potrafi wymusić wyższą rentowność, przyciągnąć nieporównanie większe potoki, zbić koszty.

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 współpracownik: Tomasz Gajewski, Piotr Gałązka, Ksawery Zapaśnik.

Nakład: 180 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Redakcja zastrzega sobie prawo do zmian redakcyjnych. Artykuły publikowane w „Z Biegiem Szyn” mogą być cytowane oraz przedrukowywane – pod warunkiem podania źródła i przesłania jednego egzemplarza z przedrukowanym tekstem na adres redakcji.

Internet: www.zbs.kolej.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Parowozik – stacja metra Świętokrzyska, lok. 1000i. **Jak otrzymać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 1,90 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Np. 4 numery = 4 znaczki. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przesyłać biletyn oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.