

Pierwsza ofiara pociągów InterRegio • Układ Engelhardta

Z Biegiem Szyn

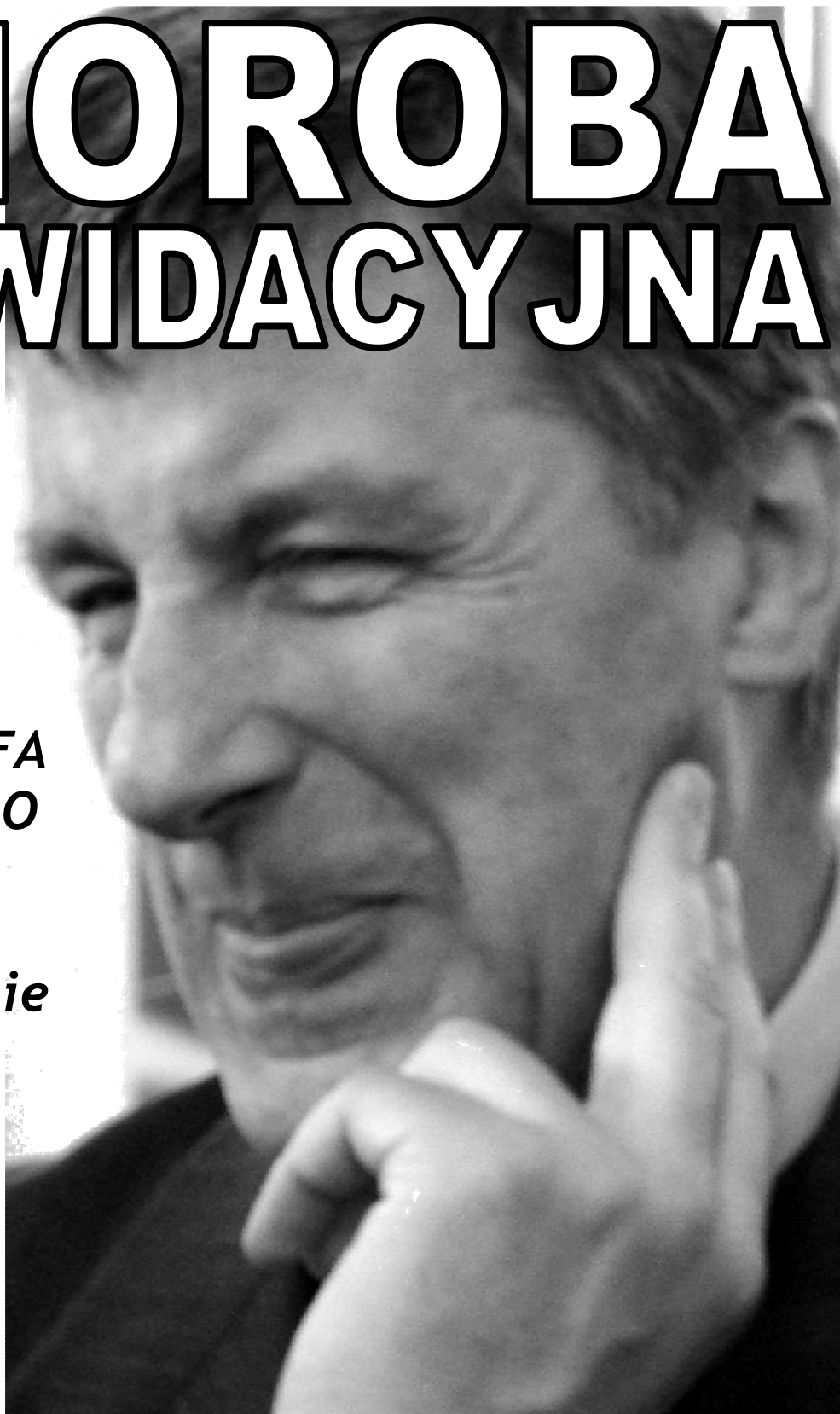
Ukazuje się od 2002 roku

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu WRZESIEŃ – PAŹDZIERNIK 2009 Nr 5 (43)

CHOROBA LIKWIDACYJNA

*Jedynym
pomysłem
KRZYSZTOFA
CELIŃSKIEGO
na reformę
kolei jest
likwidowanie
połączeń*



LUDZIE

Wszyscy ludzie Majewskiego



To lato w Kolejach Mazowieckich było gorące - nowy zarząd przewoźnika, pod wodzą Jakuba Majewskiego, w składzie powołanym pod koniec czerwca 2009 r. przetrwał zaledwie nieco ponad miesiąc. Mianowicie na początku sierpnia ze funkcji członka zarządu zrezygnował - oficjalnie z powodów osobistych - Marek Dawidowicz. Dawidowicz wrócił na zajmowane przez niego wcześniej stanowisko dyrektora biura zarządu.

Na miejsce Dawidowicza powołano dwóch członków zarządu - Arkadiusza Olewnika (na zdjęciu z lewej) oraz Marcina Roszczyka (po prawej). Olewnik był w latach 2005-2008 członkiem zarządu PKP S.A. ds. nadzoru właścicielskiego. Wcześniej jego kariera związana była z warszawskim ratuszem oraz Poczta Polska. Drugi z powołanych w sierpniu członków zarządu Kolei Mazowieckich, Marcin Roszczyk, to zawodowy doradca i konsultant - doradzał już między innymi kolejom holenderskim NS, stowarzyszeniu kolei europejskich CER oraz prezesom PKP Cargo i Cargosped. Po ostatnich zmianach skład zarządu Kolei Mazowieckich zwiększył się do czterech osób. Oprócz prezesa Majewskiego oraz Arkadiusza Olewnika i Marcina Roszczyka, zasiada w nim również Czesław Sulima. Sulima jako jedyny zasiada w ścisłym kierownictwie Kolei Mazowieckich od momentu powstania spółki w 2004 r.

Ponadto dyrektorem projektu ds. rozwoju oferty przewozowej został Marek Chmurski, zaufany współpracownik Jakuba Majewskiego - jeszcze z Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei. Zadaniem Chmurskiego jest udoskonalenie rozkładu jazdy wchodzącego w życie 13 grudnia 2009 r. Do spółki wrócił również Mikołaj Sidoruk, zwolniony przez byłą poprzednią prezes Halinę Sekitę dyrektor biura handlowego. Zmieniła się również rzeczniczka prasowa mazowieckiego przewoźnika - Donatę Nowakowską zastąpiła Iwona Musiał. (Fot. Koleje Mazowieckie)

POŁĄCZENIA

Mieszkańcy wywalczyli pociąg

Koleje Mazowieckie rozpoczęły udoskonalanie oferty przewozowej na reaktywowanej z początkiem czerwca 2009 r. trasie z Góry Kalwarii do Warszawy. Od 1 września został uruchomiony dodatkowy pociąg w tej relacji - wyrusza z Góry Kalwarii o godz. 6.54, a do Warszawy Śródmieście dociera na godz. 7.56. Nowe połączenie zapewnia mieszkańcom Góry Kalwarii wygodny dojazd do szkoły i pracy w Piasecznie (przyjazd na godz. 7.20) oraz w południowych dzielnicach stolicy (przyjazd na przystanek Warszawa Służewiec o godz. 7.37). O uruchomienie dodatkowego połączenia walczyli mieszkańcy Góry Kalwarii skupieni wokół portalu www.koleje.gorakalwaria.net. Po wrześniowych zmianach w rozkładzie jazdy, z Góry Kalwarii do Warszawy kursuje pięć pociągów dziennie.

Od 1 września kursuje linia autobusowa na trasie z Czersk - Góra Kalwaria - stacja kolejowa Góra Kalwaria. Dwa poranne kursy autobusu zapewniają dowóz na pociągi odjeżdżające do Warszawy o godz. 6.04 i 6.54. Natomiast po południu autobusy skomunikowane są z pociągami przyjeżdżającymi do Góry Kalwarii o godz. 16.59 i 18.53. Autobusy odjeżdżają pięć minut po ich przyjeździe. Przejazd autobusem ze stacji kolejowej do centrum Góry Kalwarii kosztuje 1 zł, a do Czerska - 2 zł.

POLITYKA TRANSPORTOWA

Infrastruktura dobra i zła

Gdy w Polsce mowa o kolei, to narzeka się, że jest dotowana, gdy natomiast pojawia się temat autostrad, zwykle mówi się, że za mało publicznych pieniędzy przeznaczają na ich rozwój - zauważa Olaf Swolkień, ekspert w zakresie transportu i zagospodarowania przestrzennego, w raporcie „Polityka transportowa”, opublikowanym przez Instytut Spraw Obywatelskich.

Raport poświęcony jest mobilności społeczeństwa, wpływowi rozwoju infrastruktury na gospodarkę, a także zanieczyszczeniom oraz kosztom transportu: *Oplaty na kolei naliczane są zgodnie z zasadami internalizacji, to znaczy za każdy kilometr przejechany przez pociąg. W przypadku transportu drogowego opłaty ponoszą jedynie przewoźnicy towarowi i autobusowi, co stanowi około 14% ogółu. W dodatku płacą tylko za korzystanie z dróg krajowych, które stanowią 5% wszystkich dróg, a opłaty mają formę ryczałtowaną (tzw. winiety). System opłat za infrastrukturę drogową zachęca, żeby w ramach ryczałtu jeździć jak najwięcej, nie zaś jak w przypadku kolei - aby liczyć każdy kilometr.*

Raport odsłania też kulisy podejścia mediów i polityków do tematyki transportowej: *Dziennikarze z początku chętnie pokazywali nasz transparent z hasłem „TIR-y na tory!” i zapraszali do audycji. Ale z czasem zauważyłem, że gdy tylko próbaliśmy wychodzić poza hasła i zajmować się istotą sprawy, gdy zamiast o ścieżkach rowerowych mówiliśmy o pieszych, o kosztach zewnętrznych, o ruchu wzbudzonem, a już nie daj Boże o lobby autostradowym, wtedy coś się zmieniło.*

Raport jest dostępny w internecie: www.miastowruchu.oai.pl.

ŚWIAT

DB Regio po polsku?

„DB Regio jako własność państwa to systemowy błąd, ponieważ przewoźnik ten działa wyłącznie na zlecenie landów” - można przeczytać w najnowszym numerze kwartalnika „der Fahrgast”, wydawanego przez niemiecki Związek Pasażerów Pro Bahn. Związek sugeruje na łamach czasopisma, że sensownie będzie, jeśli państwo, zamiast prywatyzować DB Regio, swoje udziały przekaze władzom szesnastu niemieckich landów. W efekcie odpowiedzialność za koleje regionalne - nie tylko za ofertę przewozową, ale również za taryfę, sieć sprzedaży czy tabor - zostanie skupiona w rękach landów.

Trudno nie zauważyć, że organizacja Pro Bahn namawia władze Niemiec, aby w dalszych reformowaniu kolei podążyły śladem Polski, gdzie niemal rok temu udziały w spółce PKP Przewozy Regionalne przeszły z rąk państwowych w ręce szesnastu samorządów wojewódzkich. Polskie przekształcenia były jak na razie jedyną tego typu reformą w Europie.

Ponadto zdaniem ekspertów związanych z związkiem Pro Bahn, nie istnieją żadne przesłanki, zgodnie z którymi DB Schenker, kolejowy przewoźnik towarowy i koncern logistyczny, powinien pozostać w rękach państwa. Sugerują pełną prywatyzację tego operatora.



LIKWIDACJE

Pierwsza ofiara pociągów InterRegio



Opoczno, Końskie i Mielec. Te trzy miasta powiatowe w sierpniu straciły dostęp do kolei. To efekt likwidacji ruchu pociągów na dwóch liniach kolejowych: Dębica – Tarnobrzeg na Podkarpaciu oraz Skarżysko-Kamienna – Tomaszów Mazowiecki, jedynej trasy kolejowej łączącej województwo łódzkie i świętokrzyskie.

Ostatnie dwie pary pociągów regionalnych zostały wycofane z linii Dębica – Tarnobrzeg 19 sierpnia 2009 r.. Z likwidacją miejscowych połączeń zbiegło się wycofanie z końcem sierpnia przez spółkę PKP Intercity pociągu pospiesznego „Hetman” relacji Zamość – Wrocław, który również kursował linią z Dębicy przez Mielec do Tarnobrzega. Wskutek powyższych likwidacji Mielec (61 tys. mieszkańców) dołączył do grupy największych polskich miast pozbawionych połączeń kolejowych. Zajmuje szóstą pozycję – po Jastrzębiu-Zdroju, Siemianowicach Śląskich, Zamościu, Łomży oraz Belchatowie.

Jednocześnie, w efekcie likwidacji połączeń na linii Dębica – Tarnobrzeg, powiat mielecki, zamieszkiwany przez 135 tys. osób, stał się najliczniejszym polskim powiatem pozbawionym połączeń kolejowych. Dotychczas tytuł ten „przysługiwał” 121-tysięcznemu powiatowi limanowskiemu, położone na trasie nieczynnej linii Nowy Sącz – Chabówka.

Na listę miast bez dostępu do kolei trafiły również Opoczno, Końskie oraz Stąporków – zamieszkiwane w sumie przez około 50 tys. mieszkańców. Te trzy ośrodki leżą na linii Skarżysko-Kamienna – Tomaszów Mazowiecki, z której pociągi wycofane zostały 1 sierpnia 2009 r.

Ziszczają się opinie, że skoncentrowane na rozwoju sieci InterRegio kierownictwo spółki Przewozy Regionalne oraz samorządy województw, zapominają o potrzebach pasażerów z linii regionalnych. I tak właśnie pierwszą ofiarą rozwoju sieci pociągów InterRegio stała się linia ze Skarżyska-Kamiennej do Tomaszowa Mazowieckiego. Adam Jarubas, marszałek województwa świętokrzyskiego, na początku sierpnia podjął bowiem decyzję, aby środki przeznaczane dotychczas na dofinansowanie pociągów na linii Skarżysko – Tomaszów, przesunąć na dofinansowanie wnioskowanych przez samorząd województwa połączeń InterRegio Kielce – Warszawa oraz Kielce – Wrocław.

1 września spółka Przewozy Regionalne wspólnie z miejscowymi samorządami wojewódzkimi zlikwidowała ruch pociągów na kolejnych trasach: Elk – Mrągowo, Lubiąż Śląski – Zgorzelec, Legnica – Jerzmanice Zdrój oraz wycofano pociągi dojeżdżające do stacji Nowy Sącz Miasto.

● PUNKT WIDZENIA

„Polska jest outsiderem”

Do rozpoczęcia eksploatacji polskiej kolei dużych prędkości zostało co najmniej dziesięć lat. Nie rozpoczęła się jeszcze nawet jej budowa. Czym więc zajmuje się Biuro Linii Dużych Prędkości?



Komentuje JAN RACZYŃSKI,
dyrektor Biura Linii Dużych Prędkości
spółki PKP Polskie Linie Kolejowe:

Jak przytoczono w pytaniu, budowa linii dużej prędkości to proces długotrwały. Aczkolwiek niekoniecznie musi trwać 10 lat. Na świecie buduje się obecnie już szybciej, bo czas pionierskich inwestycji już minął, a budowy linii dużych prędkości nie są już domeną tylko państw wysokorozwiniętych – pierwsze odcinki są oddawane lub planowane w krajach zaliczanych dotychczas do tzw. trzeciego świata. Polska jest już outsiderem w tym rankingu.

Niemniej jednak budowa linii dużych prędkości wymaga starannych przygotowań. Przede wszystkim muszą zostać wykonane niezbędne prace studialne i projektowe. Nowa linia nie będzie oderwana od obecnego systemu kolejowego w Polsce, dlatego niezbędna jest koordynacja obecnie prowadzonych projektów modernizacyjnych istniejących linii z projektem linii dużej prędkości Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań. Jak wykazały doświadczenia zagraniczne uruchomienie systemu kolei dużych prędkości jest istotnym stimulatorem rozwoju przewozów regionalnych. Wymaga to jednak dobrego przygotowania węzłów kolejowych, w których będą znajdować się dworce kolei dużej prędkości tak, aby zapewniona była skuteczna intermodalność pomiędzy tymi systemami.

Budowa kolei dużej prędkości w Polsce to także duże wyzwanie technologiczne, a więc duży skok jakościowy, także w zakresie techniki. Istnieją już unijne specyfikacje interoperacyjności dla kolei dużych prędkości, ale ich implementacja w Polsce, a także zapewnienie ich spójności z obecnymi krajowymi standardami na styku kolei konwencjonalnej i dużej prędkości wymaga już obecnie podjęcia niezbędnych prac przygotowawczych.

Powołane w bieżącym roku Biuro Linii Dużych Prędkości w strukturze PKP PLK ma zadanie prowadzenie tych wszystkich wymienionych prac przygotowawczych łącznie z niezbędnymi przetargami. Zgodnie z decyzją rządu RP, w 2011 r. ma zostać ukończony pierwszy etap prac przygotowawczych, aby w następnych latach rozpocząć już proces inwestycyjny.

● GŁOSY

„U nas nikt nie docenia roli mobilności społeczeństwa i nie dostrzega jeszcze faktu, że jej ograniczenie powoduje wykluczenie społeczne i patologie”

Piotr Rachwalski, prezes Nord Express,
w rozmowie z portalem Transinfo.pl

„To źle, że w czasach kryzysu i rządowych oszczędności minister infrastruktury decyduje się na zakup samochodów. Na pewno ma czym jeździć. A może, gdyby częściej korzystał z usług PKP, to zauważyłby problemy kolei”

Adrian Furgalski, dyrektor w Zespole Doradców
Gospodarczych „TOR”, w „Fakcie”

Takich cięć w ruchu dalekobieżnych jeszcze nie było

Katastrofa komunikacyjna

– Dlaczego będąc z prowincji, jesteśmy skazani na taki ciężki byt? – pyta na jednym z forów internetowych mieszkaniec Rostocza. Rostocze jest bowiem jednym z tych regionów, które uciერიły na wrześniowym cięciu połączeń spółki PKP Intercity.

1 września wprowadzono drastyczne ograniczenia w ofercie połączeń dalekobieżnych. Wskutek tych cięć Zamojszczyzna i Rostocze całkowicie straciły połączenia kolejowe – pociągi regionalne zostały stąd wycofane już kilka lat temu, a teraz czas przyszedł na pociągi pospieszne, obsługujące nie tylko Zamość, ale również Bełżec, Biłgoraj, Krasnystaw, Szczepczyszyn czy Zwierzyniec. – Dostawałem wiele telefonów i maili od studentów z prośbą o interwencję. Dla nich redukcja połączeń to katastrofa. Jeśli do niej dojdzie, zostaną odcięci od swoich uczelni, które są przecież ich przyszłością – mówił „Gazecie Wyborczej” jeszcze przed wprowadzeniem cięć Wojciech Żukowski, poseł Prawa i Sprawiedliwości z Tomaszowa Lubelskiego.

Polska bez pociągów

PKP Intercity niemal do ostatniej chwili nie podawała oficjalnej listy cięć – media, samorządy lokalne, a przede wszystkim pasażerowie musieli opierać się wyłącznie na przeciekanach. Gdy 21 sierpnia – nieco ponad tydzień przed wprowadzeniem zmian w rozkładzie – spółka PKP Intercity w końcu opublikowała listę ograniczeń, stało się jasne, że do wielu polskich miast i regionów zbliża się prawdziwa katastrofa komunikacyjna.

We wrześniu, oprócz Zamojszczyzny i Rostocza, wszystkich połączeń dalekobieżnych pozbawione zostały półmilionowa aglomeracja rybnicka oraz cała południowa część Dolnego Śląska, obejmująca Jelenią Górę, Wałbrzych oraz Kłodzko. Przeszła kursować nocny pociąg „Bystrzyca”, relacji Lublin – Kielce – Opole – Wrocław, jedno z dwóch połączeń Radomia ze stolicą Dolnego Śląska. Pociągi pospieszne przestały



Mieszkańcy Słupska protestują przeciwko wycofaniu pociągów pospiesznych.
(Fot. Tomasz Keler / CIO)

docierać do Brodnicy, Grudziądza, Olkusza, Nysy oraz Mielca. Bezpośrednie połączenia z Warszawą straciły Elk, Gniezno oraz Inowrocław. Symbolem wycofywania kolei dalekobieżnej z mniejszych ośrodków jest likwidacja pociągu pospiesznego „Wiking”, który kursował w relacji Częstochowa – Poznań – Szczecin przez takie miasta, jak Wieluń, Kępno, Ostrow Wielkopolski, Jarocin, Wronki, Choszczno czy Stargard Szczeciński.

Spółka PKP Intercity nie byłaby sobą, gdyby nie wykorzystwała wrześniowych cięć również do likwidacji połączeń pospiesznych kursujących w relacjach obsługiwanych równocześnie przez droższe pociągi kwalifikowane. Zlikwidowano między innymi dwa pociągi pospieszne z Warszawy do Wrocławia – „Prosnę” i „Ostrowianina”. Jak widać, spółka PKP Intercity dąży do tego, aby Wrocław stał się kolejnym – po Krakowie, Poznaniu oraz Gdańsku – dużym miastem, do którego nie sposób będzie dojechać z Warszawy tańszym pociągiem pospiesznym w czasie porównywalnym z pociągami ekspresowymi i InterCity.

Z podobnym zamysłem zlikwidowano nocny pociąg pospieszny łączący Warszawę z Zieloną Górą – pasażerowie zostali skazani na składy objęte rezerwacją miejsc: ekspres „Lubuszanin” oraz Tanie Linie Kolejowe „Zielonogórczanin”. Także Bielsko-Biała, po wycofaniu pociągu „Zamenhof” straciła bezpośredni pociąg pospieszny do Warszawy. Tym sposobem również mieszkańców Podbeskidzia spółka PKP Intercity odesłała do droższych pociągów kwalifikowanych.

Pociąg raz na tydzień

Bielsko-Biała to nie jedne byłe miasto wojewódzkie, które ucierpiało na wrześniowych cięciach. Chełm został z tylko jednym pociągiem pospiesznym – drugi od wrześniowych cięć kursuje tylko raz na tydzień. Poranny ekspres „Pieniny” z Nowego Sącza oraz Przemyśla do Warszawy od września wyrusza na trasę tylko w poniedziałki oraz soboty. Podobnie poranny ekspres „Słupia”, który z Kołobrzegu, Koszalina oraz Słupska dociera do Warszawy zaledwie dwa razy na tydzień. Słupsk oraz Koszalin straciły też pociągi pospieszne „Gwarek” do Katowic i „Słowiniec” do Przemyśla, zapewniające bezpośrednie połączenie Pomorza Środkowego z Poznaniem, Wrocławiem oraz całą południową Polską. Wywołało to manifestację mieszkańców Słupska. Podobne protesty odbyły się także w Rybniku, Bełżcu oraz Zwierzyncu.

Do zarządu PKP Intercity oraz Ministerstwa Infrastruktury lawinowo sypwały listy protestacyjne od burmistrzów i prezydentów miast pozbawianych połączeń kolejowych. Prezydent Rybnika Adam Fudali apelował: „Likwidacja jedynych pospiesznych połączeń z Rybnika spowoduje, że pasażerowie dotychczas podróżujący pociągami będą korzystać z indywidualnych form transportu. ➔

PKP Intercity przejęło pociągi pospieszne, żeby je likwidować

Tak w maju 2008 r. pisaliśmy o wówczas planowanym przekazaniu pociągów pospiesznych do PKP Intercity:

„W grudniu 2008 r., gdy zarówno pociągi ekspresowe, intercity, jak i połączenia pospieszne znajdują się w gestii jednego przewoźnika, PKP Intercity dostanie całkowicie wolną rękę do kontynuowania działań wymuszających na pasażerach podróże drogimi pociągami ekspresowymi i intercity, zamiast tańszymi pociągami pospieszными”

„Jak może zakończyć się przekazanie połączeń pospiesznych do spółki PKP Intercity najlepiej pokazuje przykład Niemiec, gdzie podobnie postąpiono prawie dziesięć lat temu. W 1999 r. pociągi pospieszne InterRegio wraz z pociągami kwalifikowanymi kategorii InterCityExpress (ICE), EuroCity oraz InterCity umieszczono w jednej spółce DB Reise&Touristik (od 2003 r. funkcjonującej pod nazwą DB Fernverkehr). Spółka, dostrzegając w pociągach interregio konkurencję dla droższych połączeń kwalifikowanych, rozpoczęła proces ograniczeń w ofercie ponad czterystu dziennych pociągów InterRegio. Na wielu liniach pociągi InterRegio zostały zastąpione przez połączenia InterCity. Równocześnie z części linii, likwidując połączenia InterRegio, w ogóle wycofano ruch dalekobieżny. 27 maja 2006 r. zlikwidowany został w Niemczech ostatni z pociągów InterRegio. Tego dnia Niemcy zostali bez pociągów pospiesznych”

„Czy już wkrótce bez pociągów pospiesznych zostaną również Polacy? Czy przejęcie ruchu pospiesznego przez PKP Intercity po prostu okaże się ukoronowaniem prowadzonego od kilku lat procesu obniżania atrakcyjności pociągów pospiesznych?”

Źródło: „Skok na pospieszne”
(„Z Biegiem Szym” nr 3/36, maj-czerwiec 2008)



➔ Tymczasem powinniśmy zmierzać w odwrotnym kierunku, tj. dążyć do ograniczenia transportu indywidualnego na rzecz transportu zbiorowego – zwłaszcza kolejowego”.

W miejscowościach wypoczynkowych obawiają się ponadto, że skutkiem cięć połączeń będzie spadek liczby turystów. – *Odebranie turystom możliwości dotarcia koleją do takich miast jak Zamość, Zwierzyniec, Susiec, Bełżec i Horyniec-Zdrój spowoduje spadek zainteresowania tą przepiękną częścią Polski* – prognozuje Michał Basiński, prezes lokalnej organizacji turystycznej „Roztocze”. I dodaje: – *Kolej pełniła i pełni ważną rolę społeczną, pobudzającą gospodarkę regionów i jej obecność przyczynia się do wyrównywania dysproporcji w rozwoju naszego kraju.*

Akcja likwidacji pociągów przez spółkę PKP Intercity spotkała się z biernym poparciem przekazującego 240 mln zł dotacji na połączenia pospieszne Ministerstwa Infrastruktury, mimo to do protestów przeciwko cięciom nierzadko włączali się politycy koalicyjnych Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego. – *Nie może być tak, że spółka kieruje się wyłącznie względami ekonomicznymi. Skoro ministerstwo dotuje pociągi, to ważna musi być też polityka regionalna państwa* – stwierdził Tomasz Gierczak, gorzowski radny PO. Przeciwko likwidacji połączeń protestowali też między innymi działacze PSL ze Ślupska.

Zostaje autobus, albo... InterRegio

Protesty mieszkańców i samorządowców ostatecznie niewiele dały. Jedynie na kilku odcinkach spółka PKP Intercity zdecydowała się uruchomić zastępcze autobusy. Trudno jednak poważnie traktować to rozwiązanie – w regionie lubelskim autobusy PKP Intercity nie dojeżdżają do wszystkich miejscowości dotychczas obsługiwanych przez pociągi. Co więcej, PKP Intercity zapomniało z wyprzedzeniem zwrócić się do urzędów marszałkowskich o wydanie zezwolenia na prowadzenie przewozów autobusowych. Oczywiście spółka z tupetem próbowała zrzucić winę za zaistniałą sytuację na samorządy województw. – *Wierzymy, że władze samorządowe nie będą nam rzucać kłód pod nogi. Będziemy przecież wozić mieszkańców ich terenów, więc nie wyobrażam sobie, by zdobyli się na działanie wbrew interesowi własnych wyborców* – odparował na łamach dziennika „Metro” Maciej Szafurski z zespołu prasowego PKP Intercity.

Nic dziwnego, że kolejni samorządowcy mają dość współpracy z Grupą PKP. I z coraz większym przekonaniem patrzą w stronę własnej spółki Przewozy Regionalne. Należący do samorządów wojewódzkich przewoźnik na część tras, z których zrezygnowało PKP Intercity, zaczyna wprowadzać swoje pociągi InterRegio – choćby z Warszawy do Wrocławia, który wyruszył na trasę już dzień po likwidacji pociągu pospiesznego łączącego te miasta. Samorządy coraz aktywniej włączają się w zarządzanie siecią InterRegio. Władze województw pomorskiego i zachodniopomorskiego wspólnie ze spółką Przewozy Regionalne przeprowadziły analizę rozwoju sieci InterRegio. A zarząd województwa świętokrzyskiego podjął uchwałę zapewniającą środki na uruchomienie nowych pociągów InterRegio z Kielc do Wrocławia oraz Warszawy. Czyżby tworzoną dotychczas centralnie sieć pociągów międzyregionalnych, powoli zaczynała zastępować kolej dalekobieżna tworzona z poziomu województw?

Karol Trammer

Ostatnie Pożegnanie

Ś.P. „Szyndzielni”

*- wspaniałego pociągu, który przez wiele lat kursował na trasie
Bielsko-Biała - Wrocław ,*

odbędzie się 28 sierpnia 2009 roku o godzinie 6.00
na Dworcu PKP w Rybniku

Prosimy o przybycie rodziny, wszystkich przyjaciół i znajomych.

Pogrążeni w głębokim smutku
Mieszkańcy Rybnika

Po wrześniowej likwidacji „Szyndzielni” do Wrocławia oraz „Hutnika” do Warszawy półmilionowa aglomeracja rybnicka została bez pociągów dalekobieżnych.

Układ Engelhardta

Juliusz Engelhardt, wiceminister infrastruktury ds. kolei, dał PKP Intercity błogosławieństwo na likwidację połączeń. W zamian za wycofanie się z cięć w okolicach jego rodzinnego Szczecina



W pierwotnym planie wrześniowych ograniczeń w ofercie przewozowej PKP Intercity znalazło się między innymi kilka pociągów obsługujących Szczecin, Świnoujście oraz Gorzów Wielkopolski. Pociąg „Kopernik” miał zostać skrócony do relacji Warszawa – Bydgoszcz, tym samym przestałby docierać do Szczecina oraz Gorzowa. Zlikwidowany miał zostać również pociąg „Hetman”, łączący Gorzów z Poznaniem, Wrocławiem, Krakowem oraz Rzeszowem. Z odcinka Świnoujście – Szczecin miał z kolei zostać wycofany pociąg pospieszny do Krakowa.

Ostatecznie jednak PKP Intercity wycofało się z większości cięć obejmujących okolice Szczecina i Gorzowa Wielkopolskiego. To efekt układu między PKP Intercity i Juliuszem Engelhardtem, wiceministrem infrastruktury ds. kolei. Engelhardt pochodzi bowiem ze Szczecina – jest profesorem na tamtejszym uniwersytecie. Wykłada również w gorzowskiej Wyższej Szkole Biznesu. Co więcej, w ostatnich wyborach kandydował, co prawda bezskutecznie, z list PSL do Parlamentu Europejskiego właśnie z okręgu obejmującego Szczecin i Gorzów Wielkopolski.

PKP Intercity – w zamian za wycofanie się z cięć w okręgu wyborczym Engelhardta – otrzymało od wiceministra pełne błogosławieństwo na likwidację w pozostałych regionach Polski. W ramach tego przyzwolenia Juliusz Engelhardt wystosował list otwarty, w którym winę za likwidację połączeń PKP Intercity zrzucił na... konkurencyjną spółkę Przewozy Regionalne. Wiceminister w swoim liście twierdzi, że uruchamianie przez regionalnego przewoźnika pociągów dalekobieżnych InterRegio „spowodowało pogorszenie warunków ekonomicznych przewozów dokonywanych przez spółkę PKP Intercity”. Dziwnym trafem jednak pociągi pospieszne zostały wycofane z tras, które wcale nie są obsługiwane przez pociągi InterRegio...

Engelhardt w swoim wystąpieniu poucza również samorządy województw oraz zarząd spółki Przewozy Regionalne, że zamiast uruchamiać połączenia InterRegio, powinny skupić się na prowadzeniu połączeń regionalnych: „Biorąc pod uwagę fakt, że oczekiwania społeczne dotyczące realizacji przewozów regionalnych nadal nie są w pełni zaspokojone, wydaje się, że samorządy województw w pierwszej kolejności powinny podejmować działania na rzecz realizacji właśnie tych zadań”. Wiceminister infrastruktury przy tym przemilczał fakt, że spółka PKP Intercity, skupiając się na walce cenowej z Przewozami Regionalnymi na jednej trasie Warszawa – Kraków, jednocześnie od pociągów dalekobieżnych odcina całe regiony.

Wiceminister Engelhardt swoim listem nie tylko ingeruje w walkę konkurencyjną dwóch przewoźników działających na rynku kolejowym, jednoznacznie opowiadając się po stronie jednego z nich, ale także próbuje wywrzeć wpływ na politykę samorządów wojewódzkich, które z definicji są przecież niezależne od rządu.

Jedynym pomysłem Krzysztofa Celińskiego na reformowanie kolei jest likwidowanie połączeń

CHOROBA LIKWIDACYJNA



Krzysztof Celiński nie potrzebował dużo czasu, aby zabrać się za ograniczanie oferty PKP Intercity. Celiński został prezesem tej spółki w styczniu, a już w lipcu do mediów przeciekł szeroko zakrojony plan likwidacji połączeń.

Właściwie nie powinno to nikogo dziwić. Krzysztof Celiński od początku lat 90. – czy pracując w Ministerstwie Transportu, czy w PKP – wyznawał ideę reformowania kolei poprzez ograniczanie przewozów i likwidację linii kolejowych. Celiński ma na sumieniu kilka tysięcy kilometrów zamkniętych linii.

59-letni Krzysztof Celiński jest uosobieniem nieudolności, która przez minionych kilkanaście lat niemal całkowicie opanowała Polskie Koleje Państwowe. Nieudolności, która kazała likwidować pociąg, zamiast poprawić mu niedostosowany do potrzeb pasażerów rozkład jazdy. Nieudolności, która kazała bez jakiegokolwiek walki oddawać klientom konkurencji, a nie, poprzez obniżanie cen biletów i dopasowywanie oferty do zmieniających się realiów, aktywnie walczyć z odpływem pasażerów do przewoźników autobusowych i mikrobusowych. Wreszcie nieudolności, która transport drogowy – mimo fatalnego stanu szos, wypadków i korków w miastach – kazała nazywać nowoczesną gałęzią komunikacji, z którą kolei bardzo trudno konkurować.

To wszystko wcale jednak nie zmienia faktu, że Krzysztof Celiński cieszy się zaufaniem polityków z właściwie wszystkich partii politycznych. Niezależnie kto jest przy władzy, Celiński od niemal 20 lat z różnych wysokich stanowisk „zarządza” polską koleją.

Departament Likwidacji Kolei

Wielka kariera Celińskiego rozpoczęła się w 1992 r., gdy z inżynierskiego etatu w Centrum Naukowo-Technicznym Kolejnictwa trafił do Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej – od razu został dyrektorem departamentu kolejnictwa. Na stanowisku tym przetrwał aż do 1998 r., choć w ciągu tych sześciu lat resortem kierowało czterech ministrów, wywodzących się z najróżniejszych opcji politycznych – od Zjednoczenia Chrześcijańsko-Narodowego przez Unię Wolności po Sojusz Lewicy Demokratycznej.

Celiński – jako dyrektor departamentu kolejnictwa – odpowiadał w ministerstwie za nadzór nad Polskimi Kolejami Państwowymi. Zgodnie z regulaminem organizacyjnym, do jego kompetencji należało między innymi przygotowywanie decyzji zezwalających na ograniczanie przewozów i likwidację linii kolejowych. Każdy wniosek PKP w tych sprawach musiał zostać bowiem zaakceptowany przez ministra transportu. W rzeczywistości sprawy te rozpatrywane były w departamencie kierowanym przez Krzysztofa Celińskiego, a minister na przygotowanych dokumentach składał jedynie swój podpis.

W ministerstwie Celiński zasłynął z patrzenia przez palce na składane przez PKP wnioski o zezwolenie na zamykanie linii kolejowych. Światło na sześcioletnią działalność Celińskiego w departamencie kolejnictwa Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej najlepiej rzucają dokumenty Najwyższej Izby Kontroli. Izba w 1997 r. przeprowadziła bowiem kontrolę „Działalność przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe w zakresie pozaprzewozowym, zawieszania przewozów oraz likwidacji linii kolejowych”. Z dokumentów pokontrolnych wynika, że decyzje o zawieszeniu przewozów oraz likwidacji linii były wydawane bez dopełnienia formalnych warunków. Często we wnioskach PKP brakowało uzgodnień z administracją rządową i samorządową. Kolej często wysyłała zapytania do samorządów lokalnych w sprawie planowanego zawieszenia przewozów i natychmiast – nie czekając na odpowiedź – kierowała do ministerstwa wnioski o zamknięcie linii. I zazwyczaj ze strony ministerstwa nie było jakichkolwiek problemów z akceptacją takich niekompletnych wniosków.

Automat Celińskiego

Z ustaleń NIK wynika też, że do wydania przez ministerstwo →

Kariera Krzysztofa Celińskiego

	1992-1998 Dyrektor departamentu kolejnictwa w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej
	1999 Szef Dyrekcji Infrastruktury Kolejowej PKP
	1999-2002 Prezes i dyrektor generalny Polskich Kolei Państwowych
	2003-2005 Prezes Metra Warszawskiego
	2005-2009 Prezes PKP Polskich Linii Kolejowych
	od 2009 Prezes PKP Intercity

➔ zgody na zawieszenie przewozów na wybranych liniach, a nawet na fizyczną likwidację linii kolejowych, wystarczyło zapewnienie ze strony PKP o niezadowolających wynikach ekonomicznych. Kierowany przez Celińskiego departament kolejnictwa nawet nie weryfikował informacji podawanych przez kolej. Kontrolerzy NIK zwrócili uwagę, że departament, przyklepując wnioski PKP o zgodę na zamknięcie linii kolejowych, nie trudził się przeprowadzaniem jakichkolwiek własnych analiz, które uwzględniałyby interes całej gospodarki, koszty społeczne, a także funkcję komunikacji kolejowej w całym systemie transportowym kraju i w systemach lokalnych.

Pod kierownictwem Celińskiego departament kolejnictwa działał niczym automat wydający takie decyzje, o jakie wnioskowało PKP. Nie robiono żadnych problemów nawet z wydaniem zgody na zamknięcie linii, na których pokrycie kosztów dochodami przekraczało 50%. Tak było choćby w przypadku odcinków Resko Pomorskie – Woronowo (56,5%) czy Malczyce – Malczyce Port (77%).

Jak wynika z materiałów Najwyższej Izby Kontroli, tylko przez pierwsze cztery lata działalności Krzysztofa Celińskiego departamentu kolejnictwa Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej, wyrażono zgodę na likwidację przewozów na 113 odcinkach o łącznej długości 2373 km.

1000 kilometrów w jeden dzień

W 1999 r., rok po odejściu z ministerstwa, Krzysztof Celiński został dyrektorem generalnym Polskich Kolei Państwowych. Również na tym stanowisku dał się zapamiętać przede wszystkim jako likwidator. Dokonał bowiem ograniczenia przewozów na niespotykaną skalę – pociągi pasażerskie jednego dnia przestały kursować na 1028 km linii kolejowych w różnych częściach Polski. Pamiętnego 3 kwietnia 2000 r. zlikwidowano połączenia między innymi na liniach Białystok – Ostrołęka, Rzeszów – Tarnobrzeg, Racibórz – Głubczyce, Chełm – Włodawa, Pisz – Elk czy Jelenia Góra – Karpacz.

Celiński z uśmiechem zapewniał w wywiadzie telewizyjnym, że wszystkie pociągi likwidowane 3 kwietnia 2000 r. kursowały puste. Tymczasem na likwidowanej linii Pszczółki – Skarszewy na Pomorzu ostatni pociąg musiał być konwojowany przez policjantów uzbrojonych w pałki i tarcze. I wcale nie był to jedyny przypadek wysłania policji w celu ewentualnej pacyfikacji pasażerów broniących „pustych i nikomu niepotrzebnych pociągów”.

Celiński likwidując pociągi w kwietniu 2000 r., działał nie tylko z determinacją, ale również z zaskoczenia – z masowym cięciem połączeń nie poczekano nawet do 27 maja 2000 r., czyli dnia, na który wówczas przypadała ogólnoeuropejska data zmiany rozkładu jazdy. Co więcej, telegramy służbowe zapowiadające masowe likwidacje połączeń w całej Polsce zostały rozesłane po sieci zaledwie tydzień przed wycofaniem pociągów.

Znamienne jest, że w życiorysach Krzysztofa Celińskiego w internetowej Wikipedii oraz w serwisie tygodnika „Wprost” jednoczesna likwidacja pociągów na 1028 km linii kolejowych jest jedynym wymienianym jego „dokonaniem” w ciągu niemal 20 lat piastowania wysokich stanowisk na kolei. Jak widać, w oczach opinii publicznej Celiński jest człowiekiem, który nie zrobił nic dla rozwoju kolei, lecz wyłącznie ją związał.

Wielopartyjny fachowiec od kolei

Brak jakiegokolwiek pozytywnego pomysłu na reformowanie kolei wcale nie przeszkadza Krzysztofowi Celińskiemu cieszyć się

zaufaniem czołowych polskich polityków. W 1999 r. na stanowisko dyrektora generalnego PKP Celiński został powołany przez Tadeusza Syryczyka, wówczas ministra transportu i gospodarki morskiej oraz wiceprzewodniczącego współpracującej Unii Wolności (obecnie eksperta związanego z Zespołem Doradców Gospodarczych TOR).

Po odejściu z dyrekcji generalnej PKP Celiński związał się z Prawem i Sprawiedliwością – w 2003 r. Lech Kaczyński, jeszcze jako prezydent stolicy, powierzył Celińskiemu kierowanie Metrem Warszawskim. Pod koniec 2005 r., gdy ekipa PiS przechodziła do rządu i kancelarii prezydenta, Celiński został prezesem spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Co ciekawe, te bliskie związki Celińskiego z

PiS nie przeszkadzały koalicji Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego – ustami wiceministra infrastruktury Juliusza Engelhardta – publicznie deklarować swojego pełnego zaufania do Krzysztofa Celińskiego.

Zaufanie to okazało się na tyle pełne, że Celiński pozostał na stanowisku szefa PKP PLK przez ponad rok po zmianie koalicji rządzącej. Nawet, gdy na przełomie 2008 i 2009 r. minister infrastruktury Cezary Grabarczyk zainicjował zmiany w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe, których zasadniczym elementem było powołanie na nowego szefa tej spółki Zbigniewa Szafrąskiego, to jednak zadbano o miękkie lądowanie dla odwoływanego z PKP PLK Celińskiego – zaproponowano mu kierowanie spółką PKP Intercity.

Strategia likwidacyjna

Oficjalnie tłumaczono, że powierzenie Krzysztofowi Celińskiemu stanowiska prezesa PKP Intercity ma związek ze zmianami w tej spółce – przede wszystkim z przejściem pociągów pospiesznych ze spółki PKP Przewozy Regionalne. Jak głosił komunikat rzecznika prasowego PKP S.A., od Celińskiego na nowym stanowisku oczekiwano przede wszystkim usprawnienia procesu eksploatacyjnego.

Dziś nie ma już żadnych wątpliwości, że pod stwierdzeniem „usprawnienia procesu eksploatacyjnego” kryło się oczekiwanie przeprowadzenia cięć w finansowanej przez państwo sieci połączeń pospiesznych. Najlepiej świadczy o tym bilans zaledwie ośmiomiesięcznej działalności Krzysztofa Celińskiego w PKP Intercity. Najpierw – na przełomie czerwca i lipca – opracowanie szeroko zakrojonego planu cięć, a następnie jego wdrożenie z początkiem września. Wcześniej ograniczenia dotknęły w sumie 40 pociągów w całej Polsce – nie tylko pospiesznych, ale również ekspresowych oraz kategorii Tanie Linie Kolejowe. A biorąc pod uwagę, że według początkowych założeń cięć miało być jeszcze więcej, już trzeba przygotować się na to, że wkrótce PKP Intercity pod wodzą Celińskiego będzie podejmować kolejne próby likwidowania połączeń.

Likwidacje to jedyna dziedzina, za którą z zaangażowaniem zabrał się Krzysztof Celiński po objęciu funkcji szefa PKP Intercity. Jednocześnie zaniedbując tak istotne kwestie, jak chociażby naprawy rewizyjne elektrowozów EP09, obsługujących pociągi kursujące rozkładowo z prędkością 160 km/h, przez co część ekspresów musi być prowadzona przez słabsze lokomotywy. PKP Intercity wciąż nie stworzyło również taktyki związanej z liberalizacją rynku kolejowego, która wchodzi w życie już 1 stycznia 2010 r.

To zadziwiające, że Krzysztof Celiński, który w ciągu minionych 20 lat stał się specjalistą od niekończącego się ograniczania oferty przewozowej, likwidowania połączeń oraz demontowania linii kolejowych, wciąż zajmuje na kolei najwyższe stanowiska.

Karol Trammer

Świat według Celińskiego



„Kiedy kierowałem Dyrekcją Infrastruktury Kolejowej, to nawet my nie wiedzieliśmy, że gmach na Targowej, w którym ten sektor urzęduje, poszedł pod zastaw, by zdobyć pieniądze na bieżące wypłaty. Ja się o tym dowiedziałem dopiero w Ministerstwie Transportu” (1999)

„Przy obecnym stanie infrastruktury i taboru trudno nam konkurować z nowoczesnymi gałęziami transportu: komunikacją drogową i lotniczą” (2001)

„Ciągłe brakuje nam bezpośredniego kontaktu z klientem, jesteśmy zbiurokratyzowani, wolno reagujemy, często nie lubimy klientów i pasażerów” (2001)

„Pierwszy efekt, jaki chcieliśmy osiągnąć w promocji, dotyczył zmiany tonacji artykułów dotyczących PKP. Był taki okres, latem ubiegłego roku, w którym codziennie jakaś gazeta pisała coś złego o PKP” (2001)

„Trudno z centrali tłumaczyć się za nierówną nawierzchnię na przejeździe 500 km od Warszawy” (2007)

„Wszystko, co czynimy, robimy dla społeczeństwa, więc ma ono pełne prawo patrzeć nam na ręce, wymagać i oczekiwać, a choćby i grymasić” (2008)

Cytowane wypowiedzi Krzysztofa Celińskiego pochodzą z tygodnika kolejarza „Nowe Sygnały” oraz z biuletynu „Infrator”

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe wydaje nieswoje 32 miliony złotych na dokument, który odstawi na półkę

STUDIUM NIEWYKONALNOŚCI

Jak lekką ręką wydać nieswoje 32 mln zł? Odpowiedzią na to pytanie jest umowa, którą zarząd spółki PKP Polskie Linie Kolejowe 20 sierpnia podpisał z firmą konsultingową Scott Wilson.

Konsorcjum Scotta ze Scottem

Scott Wilson – a mówiąc ściśle, konsorcjum złożone z czterech podmiotów (Scott Wilson sp. z o.o., Scott Wilson Ltd, Scott Wilson Ltd sp. z o.o. Oddział w Polsce oraz Scott Wilson Railways Ltd) – do 28 kwietnia 2011 r. ma na zlecenie PKP PLK wykonać studium wykonalności modernizacji i rozbudowy warszawskiego węzła kolejowego.

Firma Scott Wilson jest obecna na polskim rynku od kilkunastu lat, ale skupia się głównie na projektach drogowych. Inżynieria kolejowa jest poboczną gałęzią działalności filii w Polsce – najlepiej obrazuje to fakt, że projekty kolejowe koordynowane są przez zajmującego się niemal wszystkim „dyrektora sektora koleje, środowisko i zasoby naturalne, nieruchomości, doradztwo strategiczne”.

Studium ma określić potrzeby i kierunki działań inwestycyjnych na liniach kolejowych w Warszawie oraz na całym obszarze ograniczonym stacjami Nasielsk, Tuszcz, Mińsk Maz., Pilawa, Czachówek Płd. oraz Grodzisk Maz. Studium ma przede wszystkim wskazać wąskie gardła oraz kierunki poprawy efektywności wykorzystania linii kolejowych, a także możliwości integracji kolei z innymi środkami transportu i eliminację barier dla niepełnosprawnych. Studium ma uwzględniać kwestię interoperacyjności europejskiej sieci kolejowej. Istotnym elementem studium ma być symulacja rozwoju gospodarczego na poziomie kraju i regionu poprzez wzrost dostępności komunikacyjnej.

„Studium wykonalności będzie stanowiło podstawę do podjęcia decyzji o wyborze racjonalnej opcji inwestycyjnej warszawskiego węzła kolejowego, obejmującej obecne i przyszłe potrzeby” – deklarują w swoich materiałach PKP Polskie Linie Kolejowe.

Jak ugryźć 32 miliony?

Oznacza to, że studium wykonalności modernizacji i rozbudowy warszawskiego węzła kolejowego – jak każdy tego typu dokument – stanowi jedynie dokumentację przedprojektową zawierającą analizy, na podstawie których dopiero podejmowane są dalsze decyzje odnośnie przystąpienia do projektu oraz określenia zakresu planowanych działań. Studium wykonalności nie jest projektem technicznym, na podstawie którego realizuje się inwestycje. Mimo to tego typu studia potrafią drogo kosztować – koszt studium wykonalności modernizacji i rozbudowy węzła warszawskiego

wynosi 7 mln 991 tys. euro, czyli w przeliczeniu aż ponad 32 mln zł! Spółka PKP PLK bardzo chętnie zleciła studium, bowiem... to nie ona za nie płaci. Dokument, zamówiony w ramach programu TEN-T (Transeuropejska Sieć Transportowa), jest finansowany po połowie z budżetu państwa i środków Komisji Europejskiej.

Choć wniosek o przyznanie pomocy finansowej został złożony do Komisji Europejskiej już w 2006 r., to gotowe studium wykonalności modernizacji i rozbudowy węzła warszawskiego firma Scott Wilson ma przekazać dopiero w 2011 r. Jak widać, procedura tworzenia tego typu dokumentów nie tylko pochłania astronomiczne sumy, ale jednocześnie trwa nawet kilka lat. Tym bardziej bulwersujące jest, że studia wykonalności często bardzo szybko są odstawiane na półkę.

Są problemy, nie ma pieniędzy

Kurzem może pokryć się również studium wykonalności modernizacji i rozbudowy warszawskiego węzła kolejowego. Główną wadą tego dokumentu jest to, że jego wykonanie zostało zlecone w momencie, gdy część projektów modernizacyjnych na terenie węzła warszawskiego znajduje się w zaawansowanym stadium realizacji, o ile nie została już skończona. Mowa tu o zmodernizowanych już odcinkach wylotowych magistrali E20 w kierunku Sochaczewa oraz Mińska Mazowieckiego, a także o aktualnie realizowanej modernizacji odcinka Warszawa – Nasielsk czy wkrótce rozpoczynającej się budowie łącznicy Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie. W tych przypadkach dokument co najwyżej poinformuje, jakie błędy zostały popełnione w już zrealizowanych projektach. W przypadku magistrali E20, na której w wyniku przeprowadzonej modernizacji zmniejszyła się przepustowość, uczciwie studium powinno zasugerować ponowną przebudowę linii... Jeśli jednak studium zawierać będzie litanię niedociągnięć w dotychczasowych działaniach PKP PLK, to tym gorzej dla studium. I większe ryzyko, że dokument szybko trafi do głębokiej szuflady.

Część wniosków ze studium może trafić w próżnię, bo np. bariery dla niepełnosprawnych dotyczą głównie budynków dworcowych, którymi wcale nie zarządza zlecająca wykonanie dokumentu spółka PKP PLK, lecz niezależne od niej podmioty, jak Oddział Dworce Kolejowe oraz Oddział Gospodarowania Nieruchomościami.

Wiele problemów z łatwością mogłyby wskazać zwykli kolejarze oraz pasażerowie, a nie brytyjscy konsultanci, liczący sobie za to 32 mln zł. A te grube miliony mogłyby już zostać przeznaczone na konkretne prace remontowe – jak choćby naprawę niedziałającej samoczynnej blokady liniowej między stacjami Zielonka i Warszawa Rembertów, z powodu której wszystkie pociągi od kilku lat muszą zatrzymywać się w celu pobrania od dyżurnego ruchu pisemnego rozkazu, zezwalającego na wjechanie na ten odcinek. Za pieniądze wydane na studium możliwe byłoby sfinansowanie montażu w podmiejskiej nitce stołecznego tunelu średnicowego sztaby zasilającej, zamiast tradycyjnej sieci trakcyjnej – w efekcie czego skrajnia w tunelu wreszcie osiągnęłaby przepisowe wymiary, uwzględniające pociągi piętrowe.

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe, zamiast zabrać się za likwidowanie tych wąskich gardel, woli poczekać, aż zagraniczna firma za duże pieniądze wskaże nierzadko oczywiste problemy węzła warszawskiego. Szkopuł w tym, że na ich rozwiązanie już po prostu może zabraknąć pieniędzy. I wówczas – nawet przy najlepszych chęciach – studium będzie musiało trafić na półkę.

Karol Trammer

Pociąg z forszą

Ile kosztują kontrakty zlecane przez PKP Polskie Linie Kolejowe

549 943 zł Działania informacyjne i promujące modernizację linii kolejowej E65 na odcinku Warszawa – Gdynia (wykonawca: GOS Polska)

2 544 175 zł Wstępne studium wykonalności modernizacji i rozbudowy katowickiego węzła kolejowego (wykonawcy: Ove Arup, CNTK)

4 313 851 zł Dokumentacja przedprojektowa modernizacji odcinka Białystok – Suwałki – Trakiszki (wykonawca: Pöyry Infra)

8 091 391 zł Dokumentacja przedprojektowa modernizacji linii kolejowej Warszawa – Dorohusk (wykonawcy: Jacobs Polska, Halcrow Group)

10 207 682 zł Nadzór nad modernizacją linii kolejowej E65 na obszarze działania lokalnego centrum sterowania Działdowo (wykonawcy: Safège, Systra)

32 646 431 zł Studium wykonalności modernizacji i rozbudowy warszawskiego węzła kolejowego (wykonawca: Scott Wilson)

48 199 000 zł Studium wykonalności modernizacji linii kolejowej E65 Południe, odcinek Grodzisk Maz. – Kraków/Katowice – Zebrzydowice/Zwardoń (wykonawcy: Halcrow Group, Scott Wilson, Egis Poland, Egis Rail)

Czechy. RegioJet to nowy przewoźnik kolejowy. I choć na razie nie udało mu się uruchomić ani jednego pociągu, to już robi dużo hałasu

Konkurencja od południa

Władze czeskiego miasta Valašské Meziříčci na miesiąc zlikwidowały opłaty za korzystanie z komunikacji miejskiej. Od 14 czerwca do 14 lipca 2009 r. pasażerowie mogli bezpłatnie korzystać ze wszystkich sześciu linii kursujących w mieście. Ten prezent dla pasażerów kosztował władze miasta 310 tys. koron (czyli około 50,8 tys. zł). W okresie funkcjonowania bezpłatnej komunikacji z autobusów skorzystały 83 tys. pasażerów – to o jedną czwartą więcej niż zwykle.

– Przewidywaliśmy, że zwiększy się zainteresowanie komunikacją publiczną, ale rzeczywistość nawet przekroczyła nasze oczekiwania – stwierdził starosta miasta Jiří Částečka w rozmowie z czasopiśmie „Týden”. Władze miasta Valašské Meziříčci, które boryka się z problemem zakorkowanych ulic, nie tylko zamierzają powtórzyć tę akcję, ale nawet rozważają wprowadzenie bezpłatnej komunikacji miejskiej na stałe.

Żółta febra

W Czechach zaostrza się jednak nie tylko walka między komunikacją zbiorową i samochodami, ale także konkurencja w transporcie publicznym. Aktualnie uwaga skierowana jest przede wszystkim na kolejowe przewozy międzyregionalne. Monopol państwowego przewoźnika České Dráhy w tym segmencie rynku kolejowego chce przełamać prywatna firma Student Agency.

Firma Student Agency powstała w Brnie w 1996 r. – zajmuje się organizacją wyjazdów zagranicznych, sprzedażą biletów lotniczych oraz przewozami autobusowymi. Początkowo Student Agency zajmowała się połączeniami autobusami z Czech do innych krajów europejskich, ale w 2004 r. weszła na rynek przewozów krajowych – żółte autobusy tego przewoźnika zapewniają kursy między Pragą i największymi czeskimi miastami.

Sieć połączeń Student Agency znana jest z wysokiego standardu – na pokładzie autobusów pasażerów obsługują stewardessy, od których podróźni bez dopłat otrzymują gazety, kawę lub herbatę. W czasie podróży mogą również oglądać filmy lub wybrać jeden z pięciu kanałów z muzyką.

Ponadto Student Agency słynie z aktywnej politykę sprzedaży – firma oferuje bilety otwarte (termin podróży ostatecznie potwierdza się wysyłając e-mail lub sms). W 2007 r. głośna była promocja „bilet za jedną koronę” – na pierwszych pasażerów podróżujących między Pragą i Ostrawą czekała pula pięciu biletów w cenie jednej korony, czyli w przeliczeniu zaledwie kilkunastu groszy!

Regionalne przedsiębiorstwa autobusowe ČSAD próbują walczyć z firmą Student Agency, między innymi zakazują jej wjazdu na dworce. Na niewiele się to zdaje – od momentu wejścia na rynek krajowych połączeń w 2004 r. do 2007 r. operator żółtych autobusów podwoił swoje przychody: z 1,3 mld do 2,8 mld koron. W wielu przypadkach zazwyczaj bezradnym wobec polityki konkurenta przedstawicielom innych przewoźników autobusowych pozostaje nazywać Student Agency żółtą febrą.

Coraz więcej powodów, by używać tego określenia, mają również państwowe koleje. Działalność firmy na trasie między Pragą i Brnem, na której autobusy Student Agency kursują co 30-60 minut, zmusiła bowiem České Dráhy do obniżenia cen biletów w tej relacji.

Lepiej się obrazić niż przegrać

To jednak nie wszystko. Już od kilku lat Radim Jančura, właściciel Student Agency, zapowiada ekspansję na rynek kolejowy. W tym

celu przewoźnik autobusowy założył spółkę RegioJet – Jančura jest szefem jej rady nadzorczej. Na stronie internetowej RegioJet niczym manifest widnieją słowa: „Nowa spółka będzie usilnie dążyć do zmiany aktualnej niewesołej sytuacji w kolejowej komunikacji pasażerskiej”. Wśród swoich pomysłów na stworzenie kolejowej potęgi RegioJet wymienia współpracę z kolejami zagranicznymi – między innymi z Polski. Na razie jednak RegioJet ze wszystkich swoich głośnych planów ostatecznie się... wycofywał.

Pierwszym uderzeniem spółki RegioJet miało być wejście na trasę Praga – Ostrawa, by konkurować z kursującymi w tej relacji pociągami pendolino uruchamianymi przez České Dráhy. Termin inauguracji połączeń był kilkakrotnie przesuwany, aż ostatecznie do walki na jednej z głównych czeskich tras kolejowych w ogóle nie doszło.

Następnie spółka RegioJet wystartowała w przetargu na realizację kolejowych przewozów regionalnych w regionie libereckim. Szybko jednak się wycofała. Jak tłumaczy Radim Jančura, z powodu dumpingowych cen, zaofertowanych przez České Dráhy. Szef rady nadzorczej RegioJet miał wizję, że po upublicznieniu stawek za jego spółką długo ciągnąć się będzie opinia

przewoźnika droższego od państwowych kolei. A na to, chcąc zawojuować rynek kolejowy, nie mógł sobie pozwolić. – *Wolę wyjść na obrażonego, niż przegrywać w walce nie fair* – Jančura tłumaczył tygodnikowi „Respekt”.

Dużo hałasu

Ostatnio RegioJet zapowiedział wejście na rynek kolejowych połączeń międzyregionalnych – spółka w czerwcu 2009 r. zapowiedziała przedstawienie czeskiemu Ministerstwu Transportu oferty realizowania przewozów pospiesznych za dotacją niższą niż obecnie przeznaczana dla państwowej spółki České Dráhy.

Radim Jančura wcale jednak nie zapomina o rynku przewozów regionalnych. Zamierza przekonywać władze czeskich regionów, aby organizowały przetargi na realizację przewozów. Jego podstawowym argumentem ma być oczywiście możliwość zmniejszenia dotacji. Zamierza jednak dzielić się również swoją obserwacją, że w regionach, w których przeprowadzono przetargi, to nawet jeśli wygrał je państwowy przewoźnik, decydował się kierować swój najlepszy tabor właśnie tam. Jančura przede wszystkim liczy na to, że wraz ze zwiększającą się liczbą przetargów na obsługę linii kolejowych, państwowej spółce České Dráhy coraz trudniej będzie stosować dumpingowe ceny. Nie da się bowiem zaniżyć dopłat na całej sieci kolejowej – dotacyjny dumping w transporcie zwykle bowiem polega na tym, że niskie stawki na wybranych odcinkach finansuje się z zawyżonych dotacji na pozostałych liniach.

RegioJet choć często wycofuje się ze swoich zapowiedzi i ciągle zmienia strategię, to hałas wokół konkurencji na czeskiej kolei robi konsekwentnie. Pikanterii całej sprawie dodaje fakt, że oficjalnym partnerem RegioJet jest koncern transportowy Keolis, którego 45% udziałów należy do francuskich kolei państwowych SNCF. Pociągi Keolis kursują już w Wielkiej Brytanii, w Niemczech, we Francji oraz w Holandii. Tym bardziej České Dráhy nie mogą czuć się pewnie. I jeśli nawet nie o spółce RegioJet, to o koncernie Keolis z pewnością w Europie Środkowej będzie jeszcze głośno.

Karol Trammer



Czy wkrótce czescy pasażerowie będą mogli korzystać z sieci prywatnych pociągów pospiesznych? (Fot. KT)

• POCZTA „Z BIEGIEM SZYN”

W trzecim (maj-czerwiec) numerze „Z Biegiem Szyn” w jednym z pytań obszernego wywiadu ze mną użył Pan sformułowania (za co dziękuję), że „po objęciu stanowiska szefa PLK opisałem porażający, ale prawdziwy obraz spółki”. Z zadowoleniem skonstratował Pan także to, że nie mam zamiaru uprawiać propagandy sukcesu.

Rzeczywiście, nie uważam, że retuszowanie rzeczywistości to dobry sposób na funkcjonowanie gdziekolwiek, w pracy czy w życiu prywatnym. Prawda, zgodnie z porzekadłem, w rzeczy samej ma właściwości podobne do oliwy, i prędzej czy później wychodzi na wierzch – a wówczas przychodzi wstydyć się. Retusz spłynie, naga prawda pozostanie na wierzchu.

Są oczywiście w rzeczywistości PLK fakty i wydarzenia, z których możemy być dumni, więc staramy się je pokazywać szeroko, ale zawsze z założeniem, że sukcesy nie mogą przestaniac rzeczywistego obrazu stanu infrastruktury kolejowej, czyli tego, co jest solą naszej pracy. Jako dziennikarz interesujący się od lat kolejją i stały Czytelnik naszego „Serwisu Prasowego” miał Pan możliwość zapoznać się z moimi licznymi wypowiedziami dla środków masowego przekazu. Były i są szczere, choćby do bólu.

Jestem otwarty i rzetelny wobec mediów, ale w zamian oczekuję podobnej otwartości i rzetelności. Dlatego też zaskoczyło mnie sformułowanie, jakiego użył Pan w nagłówku artykułu „Schizofrenia na torach” („Z Biegiem Szyn”, lipiec-sierpień 2009), gdzie mapę zatytułowaną „Odcinki prognozowane do zamknięcia w 2015 r.” nazwał pan „listą linii do likwidacji”. Zwracam uwagę na datę: moje wystąpienie na posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury miało miejsce 21 kwietnia 2009 r., a Pański artykuł ukazuje się w lipcu. Wcześniej, w maju, publikuje Pan wywiad ze mną, w którym odpowiadam na wszystkie Pańskie pytania wyczerpująco i bez śladu choćby silenia się na „propagandę sukcesu”. Upłynęły przynajmniej dwa miesiące na zapytanie (jeśli nasuwały się Panu wątpliwości) o to, jak rozumieć te czy inne szczegóły mapy opublikowanej w kwietniu.

Krótko po posiedzeniu Komisji rozległy się z całej Polski głosy tych, którzy równie dosłownie jak Pan odczytali tę mapę. Tłumaczyliśmy cierpliwie, że „prognoza” to nie „plan zamknięcia” i że mapa jedynie odzwierciedla to, czego można spodziewać się za kilka lat, biorąc pod uwagę dotychczasowy rozwój sytuacji: stan techniczny poszczególnych linii, przy możliwych do osiągnięcia przez PLK w obecnych uwarunkowaniach nakładach na ich utrzymanie. To oczywiście nie zwalnia PLK od sensownego wydatkowania środków – tych, jakie są w naszej dyspozycji.

Wie Pan na pewno, że zamknięcie ruchu na linii kolejowej, a tym bardziej jej likwidacja, to

procesy złożone, uwarunkowane technicznie, gospodarczo i niekiedy wręcz politycznie. Tym bardziej zaskoczony jestem Pańskim artykułem, mam bowiem świadomość, że jest Pan prawdziwym fanem transportu szynowego o dużym potencjale wiedzy. Stąd zaskoczenie, że zinterpretował Pan mapę w sposób bardzo pobieżny, w oderwaniu od reszty prezentacji jak „listę do likwidacji”, a nie ostrzeżenie o realnej zapaści infrastruktury kolejowej.

Wymienia Pan wśród linii rzekomo przeznaczonych do likwidacji fragment „węglówki” od Tczewa do Laskowic Pomorskich, zarzucając nam jednocześnie, że ten sam odcinek leży na trasie, dla której przygotowywane jest studium wykonalności modernizacji, skąd ma wynikać nasza rzekoma schizofrenia. Wyjaśniam: jesteśmy zdrowi. Studium wykonalności jest w przygotowaniu, ale po testkach z dokumentami (a tak wygląda studium) nikt jeszcze pociągiem daleko nie zjechał. Potrzebne są konkretne pieniądze na wymianę czy naprawę nawierzchni, srk, zasilania, budowli. Bez tego linia po prostu umrze śmiercią techniczną, „na śmieć zagłaskana” przygotowywanym studium. Stąd sygnał, gruba kreska na mapie: tego odcinka nie będzie za 6 lat, bowiem zostanie całkowicie „rozjeżdżony”, jeżeli nie znajdą się środki na prace, które dziś opisywane są w studium wykonalności. A tych środków na dzień dzisiejszy nie ma. To samo dotyczy Rail Baltica.

Sprawa linii ujętych w regionalnych programach operacyjnych często była w mediach poruszana. Na pewno nie uszło pańskiej uwadze, co na ten temat pisaliśmy i mówiliśmy: RPO są do zrealizowania, jeżeli spotkamy się z większym ze strony samorządów zaangażowaniem, niż samo tylko oczekiwanie od PLK wykonania określonych zadań. W przeciwnym wypadku będziemy musieli pogodzić się z szybszą lub wolniejszą degradacją stanu technicznego tych linii, aż po wyłączenie z eksploatacji.

21 kwietnia miałem zamiar spowodować powszechne zainteresowanie tym, co może stać się z naszymi liniami kolejowymi, jeśli będzie kontynuowany negatywny trend wynikający z dotychczasowego systemu (czy raczej: braku rozsądnego systemu) ich utrzymania. Wiele z nich może po prostu nie doczekać modernizacji, mimo fantastycznych studiów wykonalności. Cel, jak sądzę, powszechnego zainteresowania, osiągnąłem. Mam zamiar apelować nadal o racjonalne podejście do części infrastruktury państwa, którą zarządza PLK.

Ale to dopiero początek dążeń o równe szanse dla różnych gałęzi transportu. W powszechnej świadomości drogi są nadal publiczne, a linie „kolejowe”.

Zbigniew Szafranski, prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



Z pokładu prywaciarza

Jadę właśnie pociągiem Connexu, tej firmy która wygrała przetarg na obsługę linii Berlin – Kostrzyn nad Odrą. Jak opowiadał mi dyrektor tej linii (zupełnie przypadkowo miałem przyjemność jechać nią zaraz po otwarciu), fax z potwierdzeniem przyznania licencji na wjazd do Polski przyszedł już po zamknięciu biura przewoźnika, w godzinach wieczornych w piątek. Zupełnie przypadkiem odkryła go pracownica która przyszła po coś do biura w sobotę rano, kiedy firma jest nieczynna. De facto przewoźnik dowiedział się że może wjechać do Polski na dzień przed przejściem linii od poprzedniego przewoźnika. Potem opowiadano mi, że ów przewoźnik czuje się zastraszony na polskim rynku takim traktowaniem, i boi się rozwijać połączenia w głąb Polski.

W Berlinie wielka afera. Przez dwa tygodnie nieczynne było około 70 procent sieci S-Bahn. Złe zarządzany przewoźnik do tego stopnia zaniedbał utrzymanie taboru, że niektóre koła w pociągach nie były już nawet okrągłe, inne miały rysy. Zbiegło to się z ogłoszeniem wyników przetargu na obsługę dwóch ważnych linii ekspresów regionalnych, najważniejszego środka transportu tej aglomeracji poza kolejją S-bahn. Państwowa DB straciła obydwie linie na rzecz prywatnych przewoźników. Niewykluczone, że decyzję powzięto atmosferze ogromnego skandalu. Nie było dnia by o aferze nie donosiły okładki prasy codziennej.

W Polsce coś takiego nie jest możliwe, także dlatego, że brak u nas niezależnego urzędu transportu kolejowego. Bo cóż to za niezależność skoro cała jego kadra jest ściśle sfilcowana z układem towarzyskim PKP i stamtąd się wywodzi – jest to jakby ukoronowanie kariery w państwowym monopolistycznym. Według kryteriów cywilizacji Zachodu jest to najpospolitsza mafia, i ten termin należy stosować wobec tandemu UTK-PKP. Całkiem możliwe, że generalnie koleje w Polsce to złom do zamknięcia, kręcący się dzięki naciąganiu przepisów jak gumkę do gaci.

W Europie monopole są rozbijane, demontowane przy poparciu społeczeństwa. Tymczasem w Polsce temat nie istnieje, bo i kolei, i niezależności mamy mniej.

Adam Fularz

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

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Tomasz Gajewski, Piotr Gałazka, 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 otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymywania „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 przysyłać biletyn oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.