

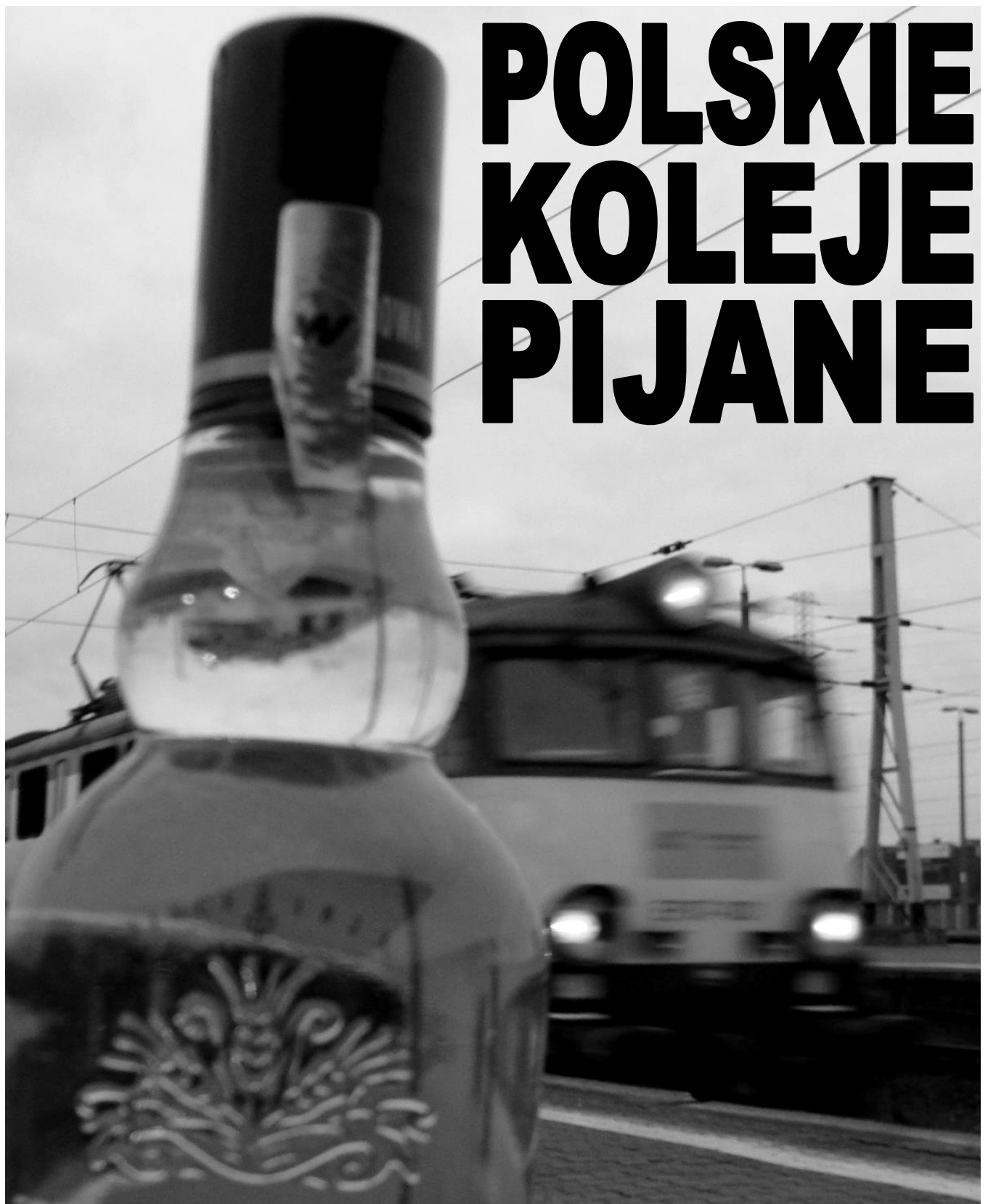
Kolejowy odprysk afery hazardowej • Radio Włoszczowa

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu LISTOPAD – GRUDZIEŃ 2009 Nr 6 (44)



AFERY

Kolejowy odprysk afery hazardowej

Afera hazardowa - związana z kontaktami członków rządu z biznesmenami z branży automatów do gry, nazywanych „jednorękimi bandytami” - miała także swój wątek kolejowy. Światło na sprawę rzucił Paraklein, użytkownik internetowego serwisu z blogami Salon24, w notatce „Owocówki w PKP” („owocówki” to jedno z określeń automatów z niskimi wygranymi).

Bloger ustalił, iż w 2008 r. PKP przystąpiły do wypowiedziania umów najemcom powierzchni na dworcach kolejowych, którzy w swoich lokalach mieli ustawione automaty do gry. Oficjalnie tłumaczono to dążeniami do poprawy standardu usług oferowanych na dworcach. Jednak zdaniem blogera Salonu24, działania PKP mogły być prowadzone z myślą o jednej firmie prowadzącej punkty z automatami do gry, tak by wszystkie dworce kolejowe mogła mieć ona na swoją wyłączność.

Bloger Salonu24 sugerował ponadto, że naciski Grzegorza Schetyny na ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka, by odwołał Andrzeja Wacha z zarządu PKP S.A. (o naciskach „Dziennik” informował już w październiku 2008 r.), mogły mieć związek z interesami biznesu hazardowego. Zwłaszcza, że nazwisko Schetyny, nie tylko przewijało się w kontekście afery hazardowej, w efekcie czego został on odwołany ze stanowiska ministra spraw wewnętrznych i administracji.

Kilka dni po publikacji notatki „Owocówki w PKP” Michał Wrzosek, rzecznik prasowy zarządu PKP S.A., zamieścił na stronie Salon24 stanowisko Polskich Kolei Państwowych, w którym podkreślił, że „zarząd prześledził proces likwidowania tego typu umów i podjął decyzję o całkowitym i docelowym usunięciu tego typu działalności z dworców. W 2010 roku problem powinien zostać całkowicie rozwiązany” oraz dodał, że „nie ma żadnego ‘dogadania się’ czy nowej umowy z operatorem automatów”.

22 października, podczas debaty na temat utworzenia komisji śledczej dotyczącej afery hazardowej, Ludwik Dorn, poseł koła parlamentarnego Polska Plus, powołując się na blog Paraklein w serwisie Salon24, stwierdził z trybuny sejmowej: – *Nie widzę powodu, aby komisja miała pomijać kwestię, czy prawdziwe były doniesienia, iż pan wicepremier Schetyna interweniował u pana ministra infrastruktury Grabarczyka w kwestii odwołania prezesa PKP SA pana Andrzeja Wacha po tym, jak podjął on decyzję o wyrzuceniu jednorękich bandytów z dworców kolejowych*

MODERNIZACJE

Życie w cieniu modernizacji



Ciągające się latami modernizacje głównych linii kolejowych przysparzają problemów nie tylko pasażerom pociągów, ale również mieszkańcom gmin położonych przy remontowanych torach. Jedną z takich gmin jest Nasielsk, położony przy modernizowanej magistrali z Warszawy do Gdyni.

Burmistrz Nasielska Bernard Mucha (na zdjęciu) skarży się przede wszystkim na niszczenie lokalnej sieci drogowej przez ciężki sprzęt. – *Maszyny budowlane pracujące przy modernizacji linii kolejowej poruszają się w większości po drogach lokalnych, które nie są przystosowane do ruchu pojazdów ciężarowych – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” burmistrz gminy Nasielsk. – Na drogach gruntowych wybijają się koleiny, natomiast na drogach asfaltowych dochodzi do łamania krawędzi jezdni, zaniżania poboczy oraz siatkowych pęknięć nawierzchni.*

Kolejny problem wynikający z modernizacji torów to zamknięcia odcinków szos przy przejazdach kolejowych. Drogi przecinające linię kolejową stają się nieprzejezdne nawet na kilka tygodni. W połowie października na dwa miesiące zamknięto odcinek drogi wojewódzkiej nr 632 Nasielsk – Nowe Miasto przy przejeździe kolejowym w Mazewie Włościańskim. Oznacza to, że aż do połowy grudnia przerwana będzie jedna z głównych szos w okolicy – w efekcie jadąc obecnie z Nasielska do Nowego Miasta, objazdem wytyczonym przez Cieksyn i Władysławowo, trzeba nadjechać 10 km.

TABOR

Pomnik szynobusu

Na początku października przed warszawską siedzibą spółki Przewozy Regionalne stanął pomnik techniki w postaci autobusu szynowego SN81-001, który jeszcze niedawno obsługiwał pociągi regionalne w województwie podlaskim.

Pięć pociągów serii SN81, wyprodukowanych w latach 1988-1990, stanowi kamień milowy w historii taboru pasażerskiego – są to bowiem pierwsze autobusy szynowe na polskiej kolei. Ale czy po 20 latach eksploatacji ich miejsce jest już na pomnikach techniki? – *W autobusie szynowym SN81-001 trwałemu uszkodzeniu uległa ostoja, więc nie nadawał się on do dalszej eksploatacji. Mogliśmy zatem pociąć go na żyłki, albo ustawić jako pomnik techniki – wyjaśnia Piotr Olszewski, rzecznik prasowy spółki Przewozy Regionalne. Uszkodzenie szynobusu SN81-001 to skutek zderzenia z przyczepą traktora na przejeździe w Strabli na Podlasiu w lipcu 2008 r.*



TARYFA PRZEWOZOWA

Na Mazowszu najdroższe bilety

Od 1 października wzrosły ceny biletów Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Podrożały bilety okresowe oraz bilety jednorazowe na przejazd w trzeciej strefie czasowej (ponad 38 minut według rozkładowego czasu przejazdu). Bilet jednorazowy na trzecią strefę (na przejazd np. z Warszawy Śródmieście WKD do Podkowy Leśnej lub Grodziska Mazowieckiego) zdrożał o złotówkę. Po październikowej podwyżce trzeba zapłacić za niego 7 zł, podczas gdy do końca września kosztował 6 zł. Mamy więc do czynienia z aż 17-procentową podwyżką.

O około 10% wzrosły ceny biletów okresowych. Przykładowo za imienny bilet miesięczny z Warszawy Śródmieście WKD do Pruszkowa, który przed podwyżką kosztował 118 zł, obecnie trzeba zapłacić aż 130 zł.

Podróżowanie koleją po Mazowszu staje się coraz droższe – WKD za przejazd z Warszawy do Podkowy Leśnej (odległość 25 km) liczy sobie 7 zł. Jeszcze więcej za przejechanie takiej odległości każą sobie płacić Koleje Mazowieckie – 7,70 zł. Tymczasem w innych regionach bilety kolejowe są wyraźnie tańsze. Przykładowo przejechanie 25 km trójmiejską Szybka Kolej Miejską kosztuje 5,60 zł – o 20% taniej niż WKD i aż o 27% mniej niż w Kolejach Mazowieckimi.

Ile kosztuje przejechanie 25 km?

Koleje Mazowieckie	7,70 zł
Warszawska Kolej Dojazdowa	7,00 zł
Przewozy Regionalne	6,50 zł
Arriva PCC	6,50 zł
Koleje Dolnośląskie	6,50 zł
Szybka Kolej Miejska Trójmiasto	5,60 zł

Ceny jednorazowych biletów normalnych w 2 klasie

TABOR

Mąż swojej żony

Szwajcarski producent taboru kolejowego Stadler walczy o swoją pozycję na polskim rynku. Koncern kojarzony jest z głośnym postępowaniem przetargowym na elektryczne zespoły trakcyjne, które, z powodu walki Stadlera z konkurencyjnym Bombardierem, przeciągnęło się o prawie dwa lata. Dziś Stadler walczy z Pesą, która zwyciężyła w przetargu na dostawę 20 zespołów trakcyjnych dla Kolei Mazowieckich. Stadler stara się wykazać, że Pesa nie posiada wymaganego doświadczenia w zakresie produkcji taboru mogącego osiągać 160 km/h. Sprawa trafiła już do krajowej izby odwoławczej przy Urzędzie Zamówień Publicznych. Przedstawiciele Stadlera już na początku zapowiedzieli, iż niepowodzenie na etapie izby, będzie oznaczać wejście na drogę sądową.

Przedstawicielem Stadlera jest firma Adviser, należąca do Teresy Wiśniewskiej. Tak Adviser prezentuje się na swojej stronie internetowej: „Nasza oferta zawiera specjalny pakiet usług dla małych i średnich firm zagranicznych, które zamierzają podjąć działalność gospodarczą w Polsce. Posiadają jednak za mało informacji zarówno o rynku, jego uwarunkowaniach społeczno-gospodarczych, jak też o strategicznych partnerach biznesowych. Niejednokrotnie ważną barierą w nawiązywaniu kontaktów czy zdobyciu podstawowych informacji są kłopoty językowe. Dlatego też Adviser oferuje w jednym pakiecie wszystkie usługi niezbędne dla rozpoznania rynku i podjęcia działalności gospodarczej w Polsce”. Jak wynika z prezentacji Advisera, firma ta jest „wywiadownią” oferującą zdobywanie informacji o polskich przedsiębiorstwach.

Działający od 1998 r. Adviser specjalizuje się w obsłudze zagranicznych przedsiębiorstw zainteresowanych współpracą z polską koleją. Stadler Rail jest jedną z najważniejszych firm, która korzysta z usług spółki Adviser. Teresa Wiśniewska, szefowa Advisera, jest oficjalnym przedstawicielem Stadlera w Polsce.

Stadler powoli zyskuje łaskę psa ogrodnika, który chce zapewnić sobie zwycięskie kontrakty, składa protesty i odwołania, przez co w nieskończoność przedłużają się procedury przetargów na zakup taboru kolejowego. Poprzedni konflikt Stadlera (z koncernem Bombardier) spowodował, że zamówione przez samorząd województwa mazowieckiego pociągi, zamiast wyjechać na tory w sierpniu 2006 r., rozpoczęły kursowanie dopiero w maju 2008 r. Determinacja Stadlera w walce o kontrakty wynika między innymi z tego, że szwajcarski koncern zainwestował w polski rynek, otwierając montownię taboru w Siedlcach.

Pikanterii do przedłużającego się za sprawą Stadlera przetargu na dostawę 20 pociągów dla Kolei Mazowieckich dodaje rodzinny wymiar konfliktu. Prywatnie bowiem Teresa Wiśniewska, szefowa Advisera i od 2001 r. oficjalna przedstawicielka Stadler Rail, jest żoną Andrzeja Wiśniewskiego, dyrektora biura finansowo-ekonomicznego Kolei Mazowieckich. Wiśniewski odpowiada między innymi za finanse, księgowość oraz analizy ekonomiczne. Jest również jedną z osób, które w Kolejach Mazowieckich zajmują się przetargami.



Warszawski Śłużewiec. Biurowiec, w którym mieści się siedziba firmy Adviser.

● PUNKT WIDZENIA

„Integracja rowerów i kolei może przynieść korzyści obu stronom”

Jak zintegrować kolej z transportem rowerowym?



Komentuje dr MICHAŁ BEIM,

adiunkt w Zakładzie Ekonometrii Przestrzennej Uniwersytetu Adama Mickiewicza, obecnie stypendysta Humboldta w Instytucie Mobilności i Transportu Uniwersytetu w Kaiserslautern, wiceprezes poznańskiego Stowarzyszenia „Sekcja Rowerzystów Miejskich”:

Integracja ruchu rowerowego z ruchem kolejowym może przynieść korzyści obu stronom. Kolej poszerza swój zasięg oddziaływania, a równocześnie wzrasta liczba rowerzystów. Integracja kolei z ruchem rowerowym powinna odbywać się przede wszystkim na dwóch płaszczyznach: na ułatwianiu przewozu rowerów pociągami oraz na rozwoju systemu „Bike&Ride”.

W pierwszej kwestii dzieje się wiele pozytywnego, np. darmowy przewóz rowerów w sezonie letnim w Kolejach Mazowieckich, trójmiejskiej SKM czy symboliczne opłaty w pociągach PKP Przewozy Regionalne i niektórych Arriva-PCC. Są jeszcze jednak nierozwiązane kwestie, choćby brak możliwości przewozu rowerów w nocnych TLK, w kolejowej komunikacji autobusowej czy niedostosowany tabor.

Parkingi rowerowe „Bike&Ride” wydają się natomiast nadal niedoceniane. Problem dotyczy zarówno dużych miast, gdzie nie ma jakiegokolwiek infrastruktury, jak i małych miejscowości, gdzie w większości funkcjonują dzikie parkingi nie spełniające elementarnych wymogów bezpieczeństwa. Nieliczne nowe parkingi są dalekie od oczekiwań rowerzystów. Zazwyczaj brakuje zadaszenia oraz możliwości przypięcia ramy roweru. Ponadto projekty przebudowy dworców w dużych miastach zdają się zupełnie nie dostrzegać potrzeb parkingowych rowerzystów.

Przy okazji, nie sposób nie wspomnieć o anachronicznych przepisach. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym (...) z 2004 r. przewiduje, że na obszarze kolejowym zabrania się „wprowadzania na perony, do holów, poczekalni, tunelów i przejść między peronami oraz w pobliżu torów nieprzeznaczonych do przewozu koleją rowerów”. W świetle przepisów przyjazd rowerem i wprowadzenie go na dworzec, np. w celu zakupu biletu na następny dzień okazuje się być poważnym wykroczeniem. Złamania prawa nie będzie, gdy rowerzysta kupi bilet na któryś z najbliższych pociągów. Przepis ten, niestety, nie jest martwy, a co więcej nagminnie wykorzystywany przez sokistów w celu poprawy statystyk nakładanych mandatów.

● GŁOSY

„Minister Engelhardt reprezentuje linię resortu, która niestety często pokrywa się z linią PKP S.A. Delikatnie rzecz ujmując, u nas dramatycznie narasta zniecierpliwienie taką postawą”

Janusz Piechociński, poseł Polskiego Stronnictwa Ludowego, wiceprzewodniczący komisji infrastruktury, w „Rynku Kolejowym”

Alkoholizm to najpoważniejsza
choroba zawodowa na kolei

POLSKIE KOLEJE PIJANE

Maszynista, który prowadząc pociąg relacji Kraków – Świnoujście z prędkością 100 km/h w miejscu ograniczenia do 40 km/h, spowodował wykolejenie jedenastu wagonów, wkrótce po wypadku został znaleziony w pobliskich krzakach. Był kompletnie pijany, miał trzy promile alkoholu w organizmie. Władze przewoźnika szybko podjęły kroki personalne – stanowisko stracił dyrektor Zakładu Zachodniego PKP Intercity. Wykolejenie to zbyt poważna sprawa, by można było zamieść ją pod dywan. Ale to wcale nie pierwszy przypadek pijaństwa na kolei. I nie ostatni.

34-letni Artur K., maszynista nocnego pociągu Tanie Linie Kolejowe relacji Kraków Główny – Świnoujście musiał być pijany już w momencie przejmowania lokomotywy. Wypadek w nocy z 12 na 13 października zdarzył się w Szewcach, leżących 20 km za Wrocławiem, gdzie miała miejsce zmiana obsługi elektrowozu. Na to, że pracownik jest nietrzeźwy nie zwrócił uwagi, ani miejscowy dyspozytor drużyn trakcyjnych, ani maszynista, który doprowadził pociąg do Wrocławia i twarzą w twarz przekazywał elektrowóz pijanemu zmiennikowi. A przecież u człowieka, który ma 3 promile alkoholu w organizmie, występują zaburzenia mowy i równowagi.

W wypadku w Szewcach na szczęście nie było ofiar, jednak w wyniku wykolejenia doszło do uszkodzenia 600 metrów toru, dwóch rozjazdów, zerwania sieci trakcyjnej oraz zniszczenia urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Trzy promile, trzy wyroki

Sprawa pijanego maszynisty, który spowodował wykolejenie w podwrocławskich Szewcach, trafiła na pierwsze strony gazet. Okazało się, że Artur K. był wcześniej aż trzykrotnie karany za prowadzenie samochodu po pijanemu. Wyszło na jaw, że kolej nie ma świadomości na temat problemów z alkoholem wśród swoich pracowników, a także osób przyjmowanych do pracy. – *Nie wiem, czy sprawdzamy karalność kandydatów do pracy* – wyznał Paweł Ney, rzecznik prasowy spółki PKP Intercity, w rozmowie z „Gazetą Wrocławską”.

W spółkach kolejowych brakuje systemowych rozwiązań. Dwa lata temu dotarliśmy do informacji, że z powodu braków kadrowych w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe, dróżnicy przejazdowi z wyrokami w zawieszaniu za pełnienie w stanie nietrzeźwości czynności związanych z bezpieczeństwem ruchu pojazdów mechanicznych nadal pracowali w strażnicach przejazdowych. Pisaliśmy o tym w tekście „Pijani dróżnicy trzymają się mocno” („Z Biegiem Szyn” nr 29, marzec-kwiecień

2007).

Problem pijaństwa wśród dróżników przejazdowych do dziś jest bardzo poważny. Praktycznie nie ma miesiąca, aby nie został wykryty przypadek pełnienia służby przez pijanego dróżnika.

22 października bezpieczeństwa na przejeździe w Piechowicach na linii Jelenia Góra – Szklarska Poręba strzegła dróżniczka, która miała ponad 4 promile alkoholu w wydychanym powietrzu. 5 października dróżnik z przejazdu w Sęczkowie na linii Słupsk – Koszalin wydmuchał 2 promile. 9 września dróżnik na skrzyżowaniu linii Suwałki – Olecko z drogą krajową nr 8 miał 3,5 promila alkoholu w wydychanym powietrzu.

Groźny przypadek miał miejsce 12 czerwca w Warszawie, na ruchliwym przejeździe kolejowym na skrzyżowaniu linii do Siedlec z ul. Chełmżyńską. Dróżnik otworzył szlaban tuż przed nadjeżdżającym pociągiem. Wezwana przez kierowców policja stwierdziła, że pracownik kolei miał 1,5 promila alkoholu we krwi.

Pijany przejazd

Pijani dróżnicy przejazdowi to prawdziwa plaga. Dzieje się tak, mimo że zatrudniająca dróżników spółka PKP Polskie Linie Kolejowe od 2005 r. prowadzi kampanię „Bezpieczny przejazd”, której celem jest „podnoszenie świadomości zagrożeń wynikających z niezachowania szczególnej ostrożności na przejazdach, kształtowanie zachowań, utrwalanie postaw społecznie pożądanych”. Problem w tym, że spółka PKP Polskie Linie Kolejowe adresuje kampanię do kierowców samochodów i wcale nie wykorzystuje jej do równoległego uświadamiania oraz częstszego kontrolowania własnych pracowników odpowiadających za bezpieczeństwo na skrzyżowaniach dróg i linii kolejowych. W efekcie akcja „Bezpieczny przejazd” – będąca oczkiem w głowie biura informacji i promocji PKP PLK – rokrocznie przerywana jest informacjami o pijanych dróżnikach przejazdowych. Jeśli coś próbuje się robić z tymi informacjami, to co najwyżej je wyciszać. Opinia publiczna otrzymuje więc sygnał, że zarządca infrastruktury kolejowej nie radzi sobie z dyscypliną wśród własnych pracowników i w związku z tym pozostaje mu apelować do kierowców o ostrożność przy →



Aktor Tomasz Stockinger, twarz kampanii „Bezpieczny przejazd”, kierował po pijanemu, spowodował wypadek i uciekł z miejsca zdarzenia.

→ przekraczaniu torów kolejowych.

Żenujące świadectwo wystawił całej akcji aktor Tomasz Stockinger, który dwa lata temu był twarzą kampanii „Bezpieczny przejazd”, a na początku października 2009 r., prowadząc samochód po pijanemu (2,3 promila alkoholu), spowodował wypadek i uciekł z miejsca zdarzenia.

Pociągi na podwójnym gazie

Na przełomie sierpnia i września miał miejsce wysyp pijanych maszynistów. 30 sierpnia w Łowiczu maszynista, mając 0,3 promila alkoholu w organizmie, prowadził pociąg towarowy. Przejechał semafor wskazujący sygnał „stój” i wjechał na przejazd kolejowy, na którym były podniesione zapory. Lokomotywa uderzyła w samochód Fiat Brava, który właśnie przekraczał przejazd. W wypadku zginęła 28-letnia kobieta i jej roczne dziecko, którzy podróżowali samochodem.

6 września pijany maszynista (blisko 2 promila alkoholu) został zatrzymany w Koninie, gdy wyruszał w trasę pociągiem towarowym. 9 września w Tuplicach zatrzymano maszynistę, który – mając ponad promil alkoholu w organizmie – prowadził skład 21 cystern. Jak ustaliła Lubuska Komenda Wojewódzka Policji, mężczyzna miał już orzeczone przez sąd zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych za prowadzenie ich pod wpływem alkoholu.

Pecha miał maszynista wąskotorowego pociągu „Ciuchcia Retro Express” kursującego w okolicach Jędrzejowa. 5 września na przejeździe w Stawach w wąskotorową lokomotywę uderzył Volkswagen Passat. Choć winna wypadku była kobieta prowadząca samochód, to jednak podczas rutynowych ustaleń po zderzeniu, policja wykryła, że maszynista kolejki miał w swoim organizmie 1,4 promila alkoholu.

Bełkocząca koleżanka

Głośne było zdarzenie, gdy w październiku 2008 r. na stacji Katowice Ligota w wyniku kolizji pociągu intercity z Warszawy do Bielska-Białej z pociągiem osobowym relacji Katowice – Bielsko-Biała rannych zostało 16 osób. Pociąg dalekobieżny został wpuszczony na tor zajęty przez pociąg regionalny. Okazało się, że w momencie tego wypadku na nastawni służbę pełniła dyżurna ruchu z dwoma promilami alkoholu we krwi.

Na szczęście nie zawsze nietrzeźwi pracownicy kolei wykrywani są dopiero po tym, gdy zdarzy się wypadek. O pijanych kolejarzach na służbie coraz częściej policję informują inni pracownicy kolei. Tak było w przypadku dyżurnej ruchu ze stacji Tychy Miasto, która 2 października pełniła służbę, mając w organizmie 1,5 promila alkoholu. Alarm wszczął kolejarz z sąsiedniej stacji, który w radiotelefonie usłyszał bełkoczącą koleżankę.

Podobnie pod koniec czerwca do pijanego kierownika pociągu relacji Kielce – Katowice policję wezwali jadący tym składem konduktorzy, którzy od swojego kolegi wyczuli woń alkoholu. Policja stwierdziła, że kierownik pracował z ponad dwoma promilami alkoholu.

30 lipca maszynista pociągu przejeżdżającego przez stację Ponętów, między Zduńską Wolą i Inowrocławiem, poinformował policję, że na jednym z przejazdów nie były opuszczone rogatki. Na nastawni, obsługującej szlaban na feralnym przejeździe, policjanci zastali dyżurną ruchu oraz nastawniczego, będących pod wpływem alkoholu. Oboje, z ponad dwoma promilami alkoholu w organizmie, byli już po ponad siedmiu godzinach pracy. Oznacza to, że pili alkohol podczas pełnienia obowiązków służbowych. Po tym zdarzeniu na forum internetowym infokolej.pl, które skupia pracowników kolei, pojawił się komentarz – co prawda, odosobniony – krytykujący wcale nie pijanych pracowników nastawni, lecz maszynistę, który poinformował policję: „No tak teraz maszynista dostanie nagrodę, że czuwał nad bezpieczeństwem... Tylko po co te telefony na policję”.

Jak widać, wśród niektórych kolejarzy wciąż panuje przekonanie, że widząc niebezpieczne sytuacje, lepiej udawać, że nic się nie dzieje. Niestety, często podobną filozofię wyznają szefowie spółek i kierownicy poszczególnych jednostek. Wciąż powtarzające się przypadki pracy pod wpływem alkoholu uparcie traktują oni jako pojedyncze incydenty, a nie jako wszechobecny problem, z którym najwyższy czas zacząć poważnie walczyć.

Karol Trammer

„Bezkarność jest niedopuszczalna”

Rozmowa z dr JOANNĄ WANIEK, psychiatrą

„Z Biegiem Szyn”: Co oznacza, jeżeli maszynista decyduje się na przystąpienie do pracy, mając trzy promile alkoholu we krwi? Czy to świadczy o problemie alkoholowym? Czy może to być tylko jednorazowe zapomnienie?

Joanna Waniek: Z punktu widzenia prawa jest to zawsze przestępstwo, natomiast z psychologicznego punktu widzenia jest to zwyczajna niedojrzałość. A czy ktoś, kto ma w czasie pracy trzy promile alkoholu, jest uzależniony, czy tylko pije w sposób szkodliwy, to nie ma żadnego znaczenia. Po prostu należy z tym walczyć.

Osoba, która przychodzi do pracy z trzema promilami alkoholu, powinna być natychmiast wykluczona z możliwości pracy w danym dniu. Jednocześnie takiemu człowiekowi należy po pierwsze uświadomić, że popełnia przestępstwo, ale równocześnie zapytać, czy nie wymaga pomocy, bo to może być choroba. To może być człowiek, który jest w ciągu alkoholowym i gdyby nie wypił, to miałby uporczywe objawy abstynencyjne – na przykład może dostać napadu drgawkowego, mieć majaczenie alkoholowe. A to jest niebezpieczne dla życia chorego i dla otoczenia.

– Czy kolejarze – chociażby z racji swojego trybu pracy, dojazdów – są grupą zawodową szczególnie narażoną na alkoholizm?

– Alkoholizm dotyka księży, dyplomatów, hydraulików, wielu grup zawodowych, osób samotnych. Praca w warunkach trudnych, praca w nocy, brak odpoczynku może powodować zwolniony refleks i poczucie zmęczenia. Tym bardziej „leczenie się” alkoholem jest w tym przypadku niebezpieczne.

W programie leczenia odwykowego istnieje hasło, że alkoholik nie może być głodny, zły, zmęczony i samotny. Kolejarzy te problemy mogą bardzo często dotyczyć. Ale to nie są wyłącznie ich problemy, lecz bardzo wielu grup zawodowych. Do sięgnięcia po alkohol mogą skłonić frustracje, niedocenienie w pracy, problemy rodzinne czy finansowe. Ale pamiętajmy, że człowiek zdrowy, jeśli ma jakiś problem, to nie sięga po alkohol.

– Jak koleją powinna walczyć z alkoholizmem wśród swoich pracowników?

– Zdecydowanie trzeba szerzyć oświatę dotyczącą wszelkich uzależnień – nie tylko od alkoholu, ale między innymi również od leków. Co istotne, świadomość tego, że za picie grozi nieuchronnie zwolnienie z pracy, może ułatwić decyzję o podjęciu leczenia odwykowego. Bezkarność jest niedopuszczalna, ale równocześnie alkoholikowi powinno się pomóc, bo mamy do czynienia z chorobą.

Kiedyś w przedsiębiorstwie komunikacji miejskiej dyspozytorce, która nie chciała przyjąć z powrotem do pracy kierowcy po pobycie w szpitalu, tłumaczyłam, że taki człowiek już się leczy i w związku z tym jest on mniej niebezpieczny od tych, którzy mają problem alkoholowy, a nie leczą się. I każdy z nich może dostać napadu drgawkowego w czasie jazdy albo spowodować wypadek po pijanemu.

rozmawiał Karol Trammer

Artykuł 173. §1 Kodeksu Karnego:

Kto spowoduje katastrofę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym zagrażającą życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach, podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10.

Artykuł 174. §1 Kodeksu Karnego:

Kto spowoduje bezpośrednie niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8.

Artykuł 178a. §1 Kodeksu Karnego:

Kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, prowadzi pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.

Artykuł 180. Kodeksu Karnego:

Kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, pełni czynności związane bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów mechanicznych, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.

Zakłady nie do ruszenia

Likwidację zakładów linii kolejowych wstrzymał sojusz związkowców, dyrektorów i wiceministra infrastruktury

Zbigniew Szafrąński, prezes spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, zapowiedział już na początku swojego urzędowania w styczniu 2009 r., że zamierza przeprowadzić zmiany w strukturze organizacyjnej. Gdy we wrześniu w końcu oficjalnie ogłosił plan przekształceń – obejmujący między innymi likwidację 10 zakładów linii kolejowych – napotkał na zmasowany sprzeciw. Zdarł bowiem z koteriami związkowo-dyrektorskimi, zagnieżdżonymi na poziomie zakładów spółki. Koterie te zaczęły imać się wszelkich środków, aby obronić funkcjonowanie swoich zakładów, cechujących się przerostem pracowników administracji, przy jednoczesnych niedoborach wśród takich grup, jak toromistrzowie, dróżnicy, diagności czy dyżurni ruchu. Spośród ponad 41 tys. zatrudnionych w PKP PLK, aż około jedna czwarta to pracownicy nie związani bezpośrednio ze sterowaniem ruchem pociągów oraz utrzymaniem infrastruktury.

Związkowcy z dyrektorami

Na poziomie zakładów linii kolejowych funkcjonują rozróżnione struktury administracyjne, zajmujące się takimi dziedzinami, jak gospodarka materiałowa, sprawy pracownicze, rachunkowość, ekonomika czy ochrona informacji niejawnych. Zbigniew Szafrąński nie ukrywał, że jednym z celów reformy jest ograniczenie liczby pracowników administracyjnych poprzez przedstawienie im propozycji zatrudnienia w zespołach działalności podstawowej lub inwestycyjnej. W rozmowie ze związkowym dwutygodnikiem „Wolna Droga” prezes PKP PLK nie ukrywał, że część stanowisk jest po prostu zbędna: – *Chcę wykorzystać pracowników w taki sposób, jakiego potrzebuje spółka. Nie tak, jakby oni chcieli pracować. Pewnie, że fajnie jest, kiedy się przyjdzie do biura, zaparzy herbatę i pogrzebie trochę w papierach.*

Skutkiem ubocznym zmniejszenia liczby zakładów linii kolejowych byłoby również cięcie etatów związkowych, których liczebność uzależniona jest od liczby zakładowych organizacji związkowych, działających przy poszczególnych jednostkach terenowych. Do tego dochodzi świadomość utraty stanowisk wśród części kadry kierowniczej – dyrektorów zakładów, ich zastępców oraz naczelników działów. Nawiasem mówiąc, kadra kierownicza w zakładach nierzadko wywodzi się wprost z jednego z trzydziestu działających w spółce związków zawodowych. Nie jest zatem zaskakujące, iż kampania związkowców przeciwko zmianom organizacyjnym prowadzona jest przy mniej lub bardziej oficjalnym wsparciu dyrektorów zakładów.

Uruchomieni

W Zakładzie Linii Kolejowych w Nowym Sączu przewodnicząca „Solidarności” Maria Hotłoś wraz z dyrektorem Włodzimierzem Zembolem zaczęły forsować własną koncepcję, aby ich jednostki nie likwidować, lecz przekształcić ją w Górski Zakład Linii Kolejowych, który miałyby zarządzać infrastrukturą kolejową w południowej Polsce.

W Koszalinie rozpuszczona została plotka, że na skutek likwidacji tamtejszego zakładu linii kolejowych zwolnionych zostanie wszystkich 800 pracowników. W Tarnowie działacze związkowi zastraszyli całą 250-osobową załogę sekcji eksploatacji, że straci pracę, podczas gdy sekcja miała przejść z Zakładu Linii Kolejowych w Nowym Sączu do zakładu w Rzeszowie.

Podczas walki o dalsze funkcjonowanie zakładów wyszło na jaw, jak bardzo koterie związkowo-dyrektorskie oddalone są od realnych

problemów infrastruktury kolejowej na swoim terenie. Działacze związkowi z Zakładu Linii Kolejowych w Wałbrzychu broniący swojego zakładu, zapewniali na przykład, że ich zakład „ma się dobrze”, chociaż jednostka ta słynie z fatalnego stanu torów, drastycznych ograniczeń prędkości, a także robót remontowych pełnych niedoróbek (ujawnił to biuletyn „Przebieżnik” z sierpnia 2009 r.). Do historii przeszły cztery dni w październiku 2007 r., w ciągu których między stacjami Wałbrzych Główny i Wałbrzych Fabryczny doszło do trzech wypadków spowodowanych złym stanem torów – wszystko wydarzyło się niespełna trzy kilometry od siedziby zakładu linii kolejowych.

To najlepiej pokazuje, że dla jakości infrastruktury kolejowej oraz bezpieczeństwa ruchu pociągów nie ma większego znaczenia to, ile jest zakładów linii kolejowych i gdzie zlokalizowane są ich siedziby. Mimo to w obronę zakładów linii kolejowych zaangażowali się również politycy. Posłowie, radni sejmików wojewódzkich i prezydenci miast nadsyłali do zarządu PKP PLK petycje przeciwko zmianom organizacyjnym. Wiesław Pełka, przewodniczący sekcji zawodowej infrastruktury kolejowej w „Solidarności”, wcale nie ukrywa, że politycy zostali „uruchomieni” przez związki zawodowe.

Wiceminister podkopuje zmiany

W całej sprawie zastanawiająca jest rola Juliusza Engelhardta, wiceministra infrastruktury ds. kolei. Trzy dni po tym jak 8 września 2009 r. Zbigniew Szafrąński przesłał związkom zawodowym projekt zmian organizacyjnych, do mediów trafiła informacja, iż Engelhardt zlecił Krajowej Izbie Gospodarczej opracowanie dokumentu „Założenia i koncepcje zmian w formule funkcjonowania Grupy PKP”, którego zasadnicza teza brzmi następująco: „PKP miałyby stać się grupą infrastrukturalną, a przy jednoczesnej prywatyzacji spółek przewozowych, czyli PKP Cargo i PKP Intercity, wyjście PKP PLK z Grupy PKP nie byłoby konieczne”. Jak widać, wiceminister Engelhardt postanowił podkopać plan wyłączenia spółki PKP Polskie Linie Kolejowe z Grupy PKP, autorstwa ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka. A wszystko w tak dobranym momencie, aby przy okazji utrudnić rozpoczynające się przekształcenia w PKP PLK.

W tej sytuacji nie trzeba było długo czekać, by związkowcy zaczęli wzywać do całkowitego wstrzymania przekształceń w spółce: „Przed jednoznacznym określeniem statusu zarządcy infrastruktury kolejowej, jakim na dziś jest spółka PKP PLK, proponowane zmiany organizacyjne i strukturalne nie mają uzasadnienia” – pisał w swojej opinii na temat przekształceń Janusz Stefańczyk z Federacji Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji. – „W pierwszym rządzie niezbędne jest docelowe i racjonalne umiejscowienie tej instytucji, a dopiero po tym nadanie jej ostatecznego kształtu organizacyjnego”.

Dziesięć, czyli cztery

Związkowcy nie zdołali zamrozić procesu przekształceń, jednak udało się im go poważnie spowolnić i zapewnić sobie większy wpływ na decyzje. 21 października doszło do negocjacji między zarządem PKP PLK i szefami największych związków zawodowych. Ustalono wówczas, że z początkiem nowego roku zlikwidowanych zostanie nie dziesięć, lecz tylko cztery zakłady: w Toruniu, Koszalinie, Gliwicach i Gorzowie Wlkp. Co więcej, o dalszych przekształceniach zaczął decydować zespół administracyjno-związkowy. Jak na razie zapewnione zostało dalsze funkcjonowanie przede wszystkim tych zakładów, które są najsilniejsze na mapie związkowych układów. Jan Piechel, wiceszef Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP, zadbał o zakład w Ostrowie Wlkp., z którego się wywodzi. Aleksander Motyka, przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu, wraz z Jackiem Martiszkiem, szefem Federacji w PKP PLK, zadbał o swój zakład z Nowego Sącza. Było im o tyle łatwiej, że nad nowosądeckim zakładem parasol ochronny dodatkowo rozłożył pochodzący z Sądecczyzny Stanisław Kogut, były szef kolejarzkiej „Solidarności”, obecnie senator Prawa i Sprawiedliwości, a przy tym wciąż szara eminencja na polskiej kolei. Z kolei wpływowi działacze ze Śląska dostali zapewnienie, że w regionie działają będą trzy zakłady linii kolejowych, choć pierwotnie zakładano funkcjonowanie dwóch jednostek na tym terenie.

Wiążące decyzje odnośnie dalszych zmian mają zapas do końca marca 2010 r. Dziś widać, jak niepoprawnym optymistą był Zbigniew Szafrąński, gdy zapowiadał, że nowy rok spółka rozpocznie w nowej strukturze.

Karol Trammer

Drang nach Osten

Jak niemiecka kolej wjeżdża na polskie tory

Za dwa miesiące wchodzi w życie istotny etap liberalizacji rynku kolejowych przewozów pasażerskich. Od 1 stycznia 2010 r., zgodnie z decyzją Komisji Europejskiej, zagraniczne koleje będą mogły bez uzgodnień z krajowymi przewoźnikami uruchamiać pociągi międzynarodowe na terenie całej Unii Europejskiej. I przy okazji podbierać klientów podróżujących również w relacjach krajowych.

Polscy kolejarze w obliczu tej wizji jak na razie starają się zachować spokój: – *Konkurencja będzie rosła, ale stopniowo* – przewiduje prezes spółki PKP Intercity Krzysztof Celiński. – *Na razie duże narodowe koleje nie zamierzają raczej bezpośrednio angażować się na polskim rynku przewozów pasażerskich. Wolą z nami współpracować.*

Tyle tylko, że to, co Celiński optymistycznie nazywa współpracą, w rzeczywistości wygląda na szeroko zakrojone rozpoznanie polskiego rynku kolejowego. W działaniach tych przoduje kolej niemiecka Deutsche Bahn.

Unikalna wiedza o rodzimym rynku

W połowie lipca 2009 r. powołany został wspólny zespół marketingowy PKP Intercity i DB Fernverkehr, niemieckiej spółki realizującej przewozy dalekobieżne. Według oficjalnych deklaracji zespół ma się zajmować rozwojem oraz promocją połączeń kolejowych między Polską i Niemcami, takich jak chociażby oferta Berlin-Warszawa-Express czy pociąg EuroCity „Wawel” relacji Kraków – Hamburg.

Przedstawiciele DB Fernverkehr wcale nie ukrywają, że jednym z zasadniczych celów działania tego typu wspólnych zespołów marketingowych ma być „wykorzystywanie unikalnej wiedzy przewoźników o rodzimych rynkach kolejowych”. Gdy więc, po podpisaniu umowy tworzącej zespół, szef DB Fernverkehr Nikolaus Breuel uściślił dłoń prezesa PKP Intercity Krzysztofa Celińskiego, kolej niemiecka uzyskała bezpośredni dostęp do informacji handlowych spółki PKP Intercity.

Kilka miesięcy przed DB Fernverkehr do polskiej ofensywy przystąpiła inna spółka-córka kolei niemieckich: DB Regio, specjalizująca się w połączeniach regionalnych.

Po kilku latach zapowiedzi, w marcu 2009 r. wreszcie udało się zainicjować kursowanie trzech dziennie bezpośrednich pociągów z Wrocławia do niemieckiego Drezna. Połączenie obsługiwane jest nowoczesnymi autobusami szynowymi Desiro, należącymi do DB Regio. Tabor ten został przesunięty do obsługi tego połączenia z regionalnych tras w Saksonii.

Pociągi łączące Wrocław z Dreznem to efekt kooperacji DB Regio ze spółką Przewozy Regionalne. Niemiecki przewoźnik nieźle na tej współpracy wychodzi – nie tylko dlatego, że otrzymuje zapłatę za kursowanie szynobusów Desiro na polskim odcinku. Dla DB Regio połączenie Drezno – Wrocław jest probierzem, który ma sprawdzić, na ile opłacalne może być wejście po 1 stycznia 2010 r. na rynek średniodystansowych połączeń między dużymi miastami w Niemczech i w Polsce (np. Berlin – Poznań, Berlin – Wrocław).

Ważnym przyczółkiem w zdobywaniu polskich torów przez DB Regio może okazać się Szczecin, do którego już dziś każdego dnia dociera siedemnaście pociągów z Niemiec – między innymi z Berlina, Poczdamu oraz Lubeki.

Będziemy dalej

Wejście Deutsche Bahn na polski rynek przewozów towarowych – zliberalizowany w 2007 r. – już się dokonało. W lipcu 2009 r. koncern Deutsche Bahn, po półrocznym uzyskiwaniu zgody Komisji Europejskiej, sfinalizował nabycie grupy PCC, będącej jednym z największych prywatnych przewoźników kolejowych w Polsce. Karl-Friedrich Rausch, członek zarządu Deutsche Bahn ds. transportu i logistyki, po przejściu PCC zapowiedział, że to nie koniec ekspansji na rynek kolejowych przewozów towarowych w Polsce: – *Będziemy dalej poszerzać ofertę i zakres usług dla naszych klientów zarówno w*

Polsce, jak i aktywnych w przewozach na międzynarodowych korytarzach transportowych oraz umacniać naszą pozycję wiodącego europejskiego przewoźnika kolejowego.

I rzeczywiście, na dalszą ekspansję nie trzeba było długo czekać. Pod koniec września koncern Deutsche Bahn ogłosił, że stał się większościowym udziałowcem zabrzańskiego przewoźnika towarowego PTK Holding. Deutsche Bahn, przejmując spółki PCC i PTK, w ciągu zaledwie kilku miesięcy uzyskała ponad 10-procentowy udział w polskim rynku przewozów towarowych.

Kolej niemiecka zapowiedziała, że przejętym w Polsce spółkom zamierza nadać markę swojego sektora logistycznego DB Schenker. W tym kontekście historycznym zdarzeniem było przemalowanie pierwszej lokomotywy w barwy Deutsche Bahn. Spalinowóz 060DA-937, jeszcze niedawno kursujący w kolorach rybnickiego oddziału PCC, otrzymał logo oraz czerwone barwy niemieckiego przewoźnika.

O niczym nie słyszeliśmy

Koncern Deutsche Bahn, zdobywając polski rynek przewozów towarowych, niejako przy okazji stał się uczestnikiem konsorcjum realizującego pasażerskie przewozy regionalne. Przejęte przez Niemców PCC jest bowiem członkiem konsorcjum Arriva-PCC, które od 2007 r., po wygranym przetargu zorganizowanym przez samorząd województwa kujawsko-pomorskiego, obsługuje ruch na



liniach niezelektryfikowanych w tym regionie. Umowa na obsługę Kujaw i Pomorza kończy się w 2010 r., jednak Arriva-PCC myśli już o kontraktach z kolejnymi województwami. Ostatnio konsorcjum zaoferowało współpracę samorządowi województwa świętokrzyskiego. Chodzi o reaktywację przewozów na nieczynnej od sierpnia 2009 r. linii Skarżysko-Kamienna – Tomaszów Mazowiecki. Co istotne, przejęte przez Deutsche Bahn spółki PCC Rail, PCC Rail Rybnik oraz PTK Holding, choć głównie specjalizują się w przewozach towarowych, to równocześnie posiadają licencje w zakresie przewozów pasażerskich.

O tym, że koncern Deutsche Bahn nie zamierza ograniczać się do przewozów towarowych, świadczy chociażby fakt, że przedstawiciele niemieckiego przewoźnika zwracali się już do polskich ekspertów zajmujących się kolejowymi przewozami pasażerskimi z propozycją współpracy.

Tymczasem pracownicy polskich kolei starają się nie dopuścić do siebie myśli, że w niedalekiej przyszłości przyjdzie im konkurować z takim gigantem jak Deutsche Bahn. Gdy Beata Czemerajda z PKP Intercity została spytana przez dziennikarza radiowej Trójki o to, jakie działania zamierza podjąć jej spółka w związku z coraz poważniej rysującymi się planami wejścia Deutsche Bahn na polskie tory, odparła: – *Nie komentujemy tych doniesień, ponieważ o niczym takim nie słyszeliśmy.*

Karol Trammer

Jak spółka PKP Intercity rozwija przewozy autobusowe

Pociąg do autobusów

Od września 2009 r. w ramach „optymalizacji oferty przewozowej spółki PKP Intercity” w kilku relacjach, zamiast pociągów pospiesznych, kursują autobusy. Autobusy firmy Europa Express zastąpiły pociągi na trasach leżących głównie we wschodniej Polsce: Białystok – Elk, Rejowiec – Zamość, Lublin – Bełżec, Dębica – Zamość, Jarosław – Zamość oraz Działdowo – Grudziądz. Kwestia autobusów wprowadzonych w miejsce pociągów pospiesznych na każdym kroku wywołuje niejasności. Sprawa otarła się już o Urząd Zamówień Publicznych oraz Inspekcję Transportu Drogowego. Wyjaśnień w swoich interpelacjach domagają się posłowie.

Pseudo-analiza dla ministerstwa

16 lipca spółka PKP Intercity przesała pismo do Jadwigi Stachowskiej, szefowej departamentu kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury. W piśmie – sporządzonym w biurze marketingu spółki, sygnowanym przez prezesa Krzysztofa Celińskiego – zawarta została propozycja, by na kilku liniach zastąpić pociągi autobusami, wraz z prognozą oszczędności, jakie przyniesie to rozwiązanie: „W celu zmniejszenia straty, PKP Intercity S.A. przygotowała w ramach III korekty rozkładu jazdy 2008/2009, która obowiązywać winna od dnia 1 września 2009 r., zmianę oferty przewozowej. Proponujemy odwołanie z dniem 1 września pociągów obsługiwanych trakcją spalinową z wprowadzeniem kolejowej komunikacji zastępczej (autobusowej). Wprowadzenie ww. zmian pozwoli na zaoszczędzenie 140 760 pociągokilometrów oraz 4 883 051,76 zł kosztów przy założeniu, że liczba podróżnych się nie zmieni, nie nastąpi spadek przychodów, a więc o kwotę 4 883 051,76 zł zmniejszy się deficyt (ograniczono koszty dostępu do infrastruktury, energii trakcyjnej i wynajmu lokomotyw spalinowych)”.

Jak niewiele warte są powyższe wyliczenia widać chociażby po tym, że uwzględniono zmniejszenie kosztów po likwidacji pociągów, w ogóle przy tym nie wspominając o kosztach, jakie wygeneruje zlecenie zewnętrznej firmie realizacji przewozów autobusowych. Co więcej, ot tak założono, iż po zastąpieniu pociągów autobusami „liczba podróżnych się nie zmieni, nie nastąpi spadek przychodów”. Urzędnicy Ministerstwa Infrastruktury – będącego formalnie organizatorem i podmiotem finansującym połączenia pospieszne – nie dopatrzili się niczego niestosownego w tej pseudo-analizie i przystali na koncepcję zastąpienia części pociągów autobusami.

Przeładka na gorsze

Założenie pracowników PKP Intercity, że po zastąpieniu pociągów autobusami „liczba podróżnych się nie zmieni” było z góry nieprawdziwe. Mianowicie autobusy zastąpiły pociągi na części tras, co wymusiło podróże z przeładką, nierzadko czasochłonną – przykładowo autobus zastępujący pociąg „Hetman” na odcinku Zamość – Dębica dociera do Dębicy o godz. 10.10. Pociąg „Hetman” z Dębicy w kierunku Gorzowa Wlkp. wyrusza dopiero po prawie godzinie – o godz. 11.02. Bezsensowność autobusowego rozwiązania świetnie ukazuje rozkład jazdy autobusu PKP Intercity relacji Elk – Białystok. Autobus wyrusza z Elku o godz. 5.40 (minutę przed pociągiem osobowym Przewozy Regionalnych tej samej relacji), a do Białegostoku dociera o godz. 7.40 (20 minut po pociągu osobowym). Ponadto w autobusach nie można przewozić rowerów. Charakterystyczne jest również to, że autobusy pomijają część miejscowości



Autobus firmy Europa Express kursujący na zlecenie spółki PKP Intercity na odcinku z Białegostoku do Elku.

wcześniej obsługiwanych przez pociągi – chodzi między innymi o Horyniec-Zdrój, Hrebenne czy Tereszpól Biłgorajski. To wszystko pokazuje, jak dużym uproszczeniem było założenie, że po zastąpieniu pociągów autobusami nie zmniejszy się liczba pasażerów.

Nie ma mocnych

Mimo wszystko 1 września autobusy wyruszyły na trasy – choć z błogosławieństwem Ministerstwa Infrastruktury, to jednak bez uzyskania wymaganych zezwoleń urzędów marszałkowskich na wykonywanie regularnych przewozów autobusowych.

Spółka PKP Intercity wraz z firmą Europa Express prawem kaduka postanowiły realizować te przewozy w oparciu o artykuł 18.1a ustawy o transporcie drogowym, czyli jako „tymczasowe wykonywanie przewozów osób w przypadku klęsk żywiołowych lub wystąpienia zakłóceń w przewozach wykonywanych przez podmioty innych gałęzi niż transport drogowy”. Tego typu przewozy nie wymagają uzyskania zezwolenia urzędów marszałkowskich. Tyle, że sytuacja, w której autobusy kursują od daty wyznaczonej z ponad półtoramiesięcznym wyprzedzeniem, zgodnie z rozkładem jazdy, bardzo trudno uznać za klęskę żywiołową lub wystąpienie zakłóceń.

Co jednak zaskakujące, Inspekcja Transportu Drogowego – stworzona między innymi do kontrolowania przewoźników autobusowych – przystąpiła na to nagięcie przepisów i traktuje autobusy firmy Europa Express, kursujące na zlecenie PKP Intercity, właśnie jako przewozy prowadzone w przypadku klęski żywiołowej lub zakłóceń. Tak było chociażby 9 września podczas kontroli autobusu kursującego na zlecenie PKP Intercity z Białegostoku do Elku. Jak dowiedzieliśmy się w Wojewódzkim Inspektoracie Transportu Drogowego w Białymstoku, inspektorzy kontrolujący autobus nie wymagali zezwolenia urzędu marszałkowskiego na przewozy regularne i skontrolowali jedynie ogólną licencję na wykonywanie działalności gospodarczej, opłatę za przejazd po drogach krajowych oraz trzeźwość i czas pracy kierowców.

Nawet Główny Inspektorat Transportu Drogowego miał problemy z ustaleniem charakteru przewozów autobusowych realizowanych przez firmę Europa Express na zlecenie spółki PKP Intercity. Inspekcja zwróciła się nawet do departamentu kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury z prośbą o określenie, jak w przypadku działań kontrolnych należy traktować te przewozy, otrzymała zapewnienie, że połączenia „są wykonywane tymczasowo i mają zapewnić realizację przewozów przewidzianych

	PKP INTERCITY SPÓŁKA AKCYJNA
	Zarząd 02-001 Warszawa ul. Grójecka 17 tel.: 022-47-455-00 fax: 022-47-455-51
Nr BVM2d-074-043/09	Warszawa, 16.07.2009
Pani Jadwiga Stachowska Dyrektor Departamentu Kolejnictwa Ministerstwo Infrastruktury	
PKP Intercity S.A. przekazuje propozycje zmian do wprowadzenia z dniem 1 września 2009 w zakresie pociągów objętych dofinansowaniem w ramach „Umowy o organizowanie, wykonywanie i dotowanie międzywojewódzkich, kolejowych przewozów o charakterze ekonomicznym”, pomimo działań promocyjnych, a także wprowadzenie przez z kryzysem ekonomicznym, istniejące zagrożenie przekroczenia zaplanowanego na rok 2009 (produkt InterRegio), istniejące zagrożenie zapewnienia przez organizatora wielkości deficytu, co łączy się koniecznością zapewnienia przez organizatora wielkości rekompensaty. W celu zmniejszenia straty, PKP Intercity S.A. przygotowała w ramach III korekty rozkładu jazdy 2008/2009, która obowiązywać winna od dnia 1 września 2009 roku zmianę oferty przewozowej.	
Biorąc pod uwagę wykonanie planu za 5 miesięcy roku 2009 (widoczne jest zmniejszenie zainteresowania przewozami międzywojewódzkimi w związku z kryzysem ekonomicznym), proponujemy odwołanie z dniem 1 września pociągów obsługiwanych trakcją spalinową z wprowadzeniem kolejowej komunikacji zastępczej (autobusowej):	
• 22104/22105 relacji Zamość – Rejowiec – Zamość – frekwencja na wnioskowanym odcinku – 24 – 26 osób średnio w dobie;	
• 22102/22103 relacji Zamość – Rejowiec – Zamość – frekwencja na wnioskowanym odcinku – 28 – 29 osób średnio w dobie;	
• 22108/22109 relacji Bełżec – Lublin – Bełżec – frekwencja na wnioskowanym odcinku – 112-116 osób średnio w dobie (w wakacje);	
• 19101/19102 relacji Działdowo – Grudziądz – Działdowo – frekwencja na wnioskowanym odcinku – 28 – 29 osób średnio w dobie;	

Pismo, w którym Krzysztof Celiński, prezes spółki PKP Intercity, uzasadnia koncepcję zastąpienia pociągów autobusami.

➔ rozkładem jazdy pociągów do końca obowiązywania tego rozkładu (tj. do połowy grudnia)”. Jak widać, urzędnicy ministerstwa przyklepali niejasną sytuację prawną połączeń autobusowych realizowanych na zlecenie spółki PKP Intercity.

Zapytanie pod kontrolą

Wątpliwości budzi również wybór przewoźnika autobusowego. Obsługę wszystkich połączeń autobusowych spółka PKP Intercity powierzyła firmie Europa Express. Tej samej, której autobusy od 2005 r. na zlecenie PKP Intercity kursują w miejsce zlikwidowanego nocnego pociągu z Warszawy do Wilna. Nawiasem mówiąc, siedziba firmy Europa Express mieści się w Warszawie przy ul. Tarczyńskiej 22, a więc na tyłach centrali spółki PKP Intercity przy ul. Grójeckiej.

Prośby o wyjaśnienia odnośnie trybu powierzenia wykonywania tych usług firmie Europa Express w swoich interpelacjach do ministra infrastruktury zawarł już dwaj posłowie z Zamojszczyzny, czyli z regionu, w którym autobusy całkowicie zastąpiły ruch kolejowy. „Czy mógłby Pan Minister skontrolować tryb zamówień związanych z uruchomieniem autobusów komunikacji zastępczej na Zamojszczyźnie? Zdaniem moich rozmówców, PKP InterCity łamie w tym względzie przepisy prawa zamówień publicznych” – zapytywał poseł Sławomir Zawiślak. Podobną wątpliwość zgłosił poseł Wojciech Żukowski.

Spółka PKP Intercity, a za nią wiceminister infrastruktury Juliusz Engelhardt, wyjaśnia, że „dla projektu autobusowej komunikacji zastępczej, wybrano, zgodnie z obowiązującym w spółce ‘Regulaminem udzielania zamówień na dostawy, usługi i roboty budowlane przez PKP Intercity SA’, tryb postępowania w formie zapytania o cenę”. Tryb zapytania o cenę oznacza rozesłanie pytania o cenę tylko do wybranych wykonawców, zaproszenie ich do złożenia oferty, a następnie wybór najtańszej propozycji.

Sprawę wyboru przewoźnika autobusowego wyjaśnia departament kontroli doraźnej Urzędu Zamówień Publicznych. Postępowanie wyjaśniające zostało wszczęte 11 września. Jak dowiedzieliśmy się w urzędzie, spółka PKP Intercity dopiero 21 października przekazała dokumentację oraz złożyła wyjaśnienia w tej sprawie. Postępowanie wciąż trwa.

Autobus dla uspokojenia nastrojów

Wiele wskazuje na to, że – jak to zwykle w przypadku kolejowej komunikacji autobusowej bywa – autobusy zostały uruchomione jedynie dla uspokojenia nastrojów społecznych jedynie na okres kilku miesięcy po likwidacji pociągów, a następnie zostaną wycofane. Sugeruje to przytaczane już stanowisko Ministerstwa Infrastruktury, głoszące, iż połączenia autobusowe „są wykonywane tymczasowo i mają zapewnić realizację przewozów przewidzianych rozkładem jazdy pociągów do końca obowiązywania tego rozkładu (tj. do połowy grudnia)”. Sam przewoźnik nie precyzuje przyszłości autobusów: – *Zawarta w sierpniu umowa przewiduje realizację przez firmę Europa Express usługi autobusowej komunikacji zastępczej do końca obecnie obowiązującego rozkładu jazdy, czyli do 12 grudnia 2009 r.* – informowała na początku października Beata Czemerajda ze PKP Intercity. – *W chwili obecnej nie podjęto jeszcze decyzji, jak w nowym rozkładzie jazdy będą wyglądały połączenia obecnie realizowane komunikacją autobusową zastępczą.*

Karol Trammer



Siedziba firmy Europa Express. (Fot. KT x 2)

Radio Włoszczowa

Dziennikarze ogłosili koniec stacji Włoszczowa Północ. Tymczasem połączeń jest coraz więcej

W trzecią rocznicę otwarcia peronu na stacji Włoszczowa Północ „Gazeta Wyborcza” na drugiej stronie ogólnopolskiego wydania obwieściła, że „kończy się historia najsłynniejszej inwestycji IV RP”, ponieważ „pasażerowie nie dopisali”. Śladem gazety od razu poszły inne media. „Już tam pociągi nie staną. To nigdy nie było opłacalne. Ktoś wreszcie doszedł do wniosku, że szkoda trwonić pieniądze” – nie bez satysfakcji informował prezydent telewizji TVN24. Również „Puls Biznesu” przyklasnął: „Spółka PKP Intercity nareszcie wzięła się za likwidację anomalii, jaką było zatrzymywanie się dwóch ekspresów przy peronie we Włoszczowie”.

Z tekstem „Pożegnanie z Włoszczową”, autorstwa Ziemowita Nowaka, kieleckiego dziennikarza „Gazety Wyborczej”, jest jak z informacjami podawanymi przez Radio Erewań, o którym niegdyś opowiadano liczne dowcipy: rzeczywistość jest zupełnie odwrotna. Wbrew temu, co napisała „Gazeta Wyborcza”, pociągi wcale nie przestają się zatrzymywać na stacji Włoszczowa Północ. Wręcz przeciwnie, 2 listopada 2009 r. liczba postojów na „najsłynniejszej polskiej stacji” po raz kolejny w ostatnim czasie się zwiększyła – dodatkowo postoje we Włoszczowie otrzymały pociągi z Warszawy na południe Polski, które przekształcono z ekspresów w bardziej opłacalne dla pasażerów pociągi kategorii Tanie Linie Kolejowe.

W porównaniu z sytuacją w październiku 2006 r., gdy otwierano peron, liczba pociągów zwiększyła się kilkukrotnie. Na początku funkcjonowania stacji, do jej obsługi skierowano tylko dwie pary pociągów: Express „Ernest Malinowski” relacji Warszawa – Kraków oraz TLK „Augustyn Kordecki” relacji Warszawa – Częstochowa. Oba pociągi zatrzymywały się we Włoszczowie tylko rano i wieczorem – przez całą pozostałą część dnia miała miejsce luka w kursowaniu pociągów.

Dziś luki już nie ma – pociągi na stacji Włoszczowa Północ zatrzymują się w różnych porach dnia. Ze stacji korzysta też coraz więcej pasażerów. Na znaczny wzrost popytu wpłynęło uruchomienie w połowie 2009 r. pociągów InterRegio. Przejazd pociągiem InterRegio z Włoszczowy do Warszawy kosztuje 28 zł, podróż Tanimi Liniami Kolejowymi – 37 zł, podczas gdy bilet na ekspres kosztował aż 73 zł.

– *We wrześniu do i z pociągów InterRegio na stacji Włoszczowa Północ wsiadało oraz wysiadało średnio 80 pasażerów dziennie* – mówi Piotr Olszewski, rzecznik spółki Przewozy Regionalne.

Karol Trammer

Jazda z Włoszczowy

Odjazdy pociągów ze stacji Włoszczowa Północ

6.22:	InterRegio	Warszawa (w poniedziałki)
6.42:	pospieszny	Terespol, Moskwa
7.43:	TLK	Kraków (od poniedziałku do piątku)
7.43:	TLK	Krynica (w soboty i niedziele)
8.39:	InterRegio	Warszawa (oprócz niedziel)
9.21:	InterRegio	Kraków
10.21:	TLK	Warszawa (od wtorku do piątku)
11.55:	TLK	Katowice (od poniedziałku do piątku)
12.43:	TLK	Kraków (od poniedziałku do piątku)
12.47:	InterRegio	Warszawa
16.16:	TLK	Warszawa (od poniedziałku do piątku)
16.24:	TLK	Warszawa (od poniedziałku do piątku i w niedziele)
16.43:	TLK	Kraków (od poniedziałku do czwartku)
16.43:	TLK	Zakopane (w piątki)
19.33:	InterRegio	Kielce (w piątki)
19.47:	InterRegio	Warszawa
21.00:	pospieszny	Katowice, Praha
21.21:	TLK	Warszawa

Stan na 2 listopada 2009 r.

✓ „Z Biegiem Szyn” w sejmowym biuletynie „Infos”



Wydawany przez Biuro Analiz Sejmowych biuletyn „Infos” (nr 18/65 z 8 października 2009 r.) został przygotowany przez redakcję „Z Biegiem Szyn”. Wydanie „Dokąd jedzie polska kolej?” poświęcone jest problemom polskiej kolei, takim jak likwidacje połączeń, dekapitalizacja infrastruktury czy dylematy związane z koleją dużych prędkości. Biuletyn dostępny jest na stronie internetowej Biura Analiz Sejmowych: www.bas.sejm.gov.pl/infos.php

● POCZTA „Z BIEGIEM SZYN”

W artykule „Studium niewykonalności” („Z Biegiem Szyn” nr 5/2009) poruszył Pan cały szereg problemów, których wspólnym mianownikiem jest: jaka kolej w Warszawie. Części Pańskich argumentów nie sposób odmówić słuszności, inne wymagają komentarza z mojej strony.

W kwestii zasadniczej: główną wadą umowy na studium wykonalności Warszawskiego Węzła Kolejowego nie jest to, że została podpisana, ale to, że nie podpisano jej znacznie wcześniej. Takie studium powinno poprzedzić modernizację już wykonaną, jak na wylotach z Warszawy w kierunku Poznania i Mińska Maz., aktualnie wykonywane (w kierunku Gdańska) i znajdujące się dziś w fazie przedprojektowej i projektowej (Łódź, Lublin, Radom, Tuszcz). Gdyby tak się stało, to mielibyśmy obecnie w rękach dokument z analizami perspektyw rozwoju przewozów na kilkadziesiąt lat naprzód (głównie pasażerskich, ale nie tylko), uwzględniający kierunki rozwoju aglomeracji zamieszkałej przez prawie 3,5 mln osób oraz obecnie i przyszłe funkcje Warszawy jako stolicy i węzła komunikacyjnego rangi międzynarodowej.

Rzecz w tym, że nie można inwestować „na wyczucie”. Primo, by nie trafić z decyzjami „kulą w płot” (a takie przykłady Pan przytacza), secundo – by mieć rzeczowe argumenty dla tych, którzy będą podejmowali decyzje o finansowaniu poszczególnych przedsięwzięć. Analizy tego, co potrzebne Warszawie, zwłaszcza analizy wybiegającej na wiele lat naprzód, nie można oprzeć na opiniach – jak Pan pisze – „zwykłych kolejarzy” ani pasażerów, choćbyśmy urządzili w tych środowiskach referendum. Historia uczy nas, że większość niekoniecznie miewa rację. Wszystko płynie (przynajmniej od czasów Heraklita), płynny jest również wykaz tego, co potrzebne mieszkańcom.

Do rozstrzygnięcia i uzgodnienia z miastem (a raczej – miastami, bo jest ich wokół Warszawy dużo) pozostaje wiele pytań, które muszą uwzględnić obecne i przyszłe potoki podróżnych. Muszą zostać uwzględnione inwestycje planowane przez władze

samorządowe, aby nie doszło znów do rozminięcia się potrzeb i koncepcji kolei i miast. Przypadków takich niedomówień można przytoczyć wiele, z bliższej i dalszej przeszłości. Dla przykładu: kolej znacząco więcej w warszawskim transporcie publicznym, gdyby kiedyś inaczej rozlokowano przystanki na linii średnicowej.

Trudno jest planować i inwestować, gdy nie zna się konkretnych przyszłych rozwiązań w skali miasta, dzielnicy, osiedla, nie wiedząc, gdzie planuje się przedłużenie ulic, budowę węzłów przesiadkowych, gdzie konieczne są dwupoziomowe skrzyżowania i jak powinny one wpisywać się w istniejącą zabudowę i układ ulic. Oczywiście można robić to ad hoc, dla każdej inwestycji z osobna, ale wtedy przyszłym projektantom i budowniczym groziłoby ponowne „rozjeżdżanie się” koncepcji kolei z potrzebami aglomeracji w skali większej niż jedna linia kolejowa.

Studium wykonalności da odpowiedź na pytania, których dziś jeszcze precyzyjnie nie potrafimy nawet zadać. Na przykład: gdzie miasto w swoich planach powinno pozostawić miejsce kolei pod przyszłe inwestycje, a gdzie vice versa? Chodzi o rzecz niebłażą: trzeba rozstrzygnąć i zasygnalizować miastu, gdzie np. potrzebny będzie trzeci i czwarty tor, bo obecna przepustowość jest na wyczerpaniu (vide: linie do Otwocka, Mińska Maz., Sochaczewa, Radomia), a gdzie kolej może nieco się usunąć, by nie dzielić miasta (Odolany? Praga? Grochów? Olszynka?) i stworzyć jemu oraz samej sobie warunki większej funkcjonalności. Nasze przyszłe koncepcje muszą być powiązane z rozwojem komunikacji miejskiej, w tym metra i linii tramwajowych, i z planami zagospodarowania terenów.

Pozbieranie tych wszystkich danych, ułożenie ich w dokument mający być miarodajnym dziś i po dziesięcioleciach, uzgodnienie i ułożenie ich w logiczną całość koncepcji poszczególnych inwestorów z planami wieloletnimi rozwoju miast w skali makro i mikro – te i wiele innych pytań zostanie w studium, w wielu przypadkach na całkiem nieodległą przyszłość, wstępnie przewidzianych. Pozwoli to na skrócenie czasu przygotowania przyszłych projektów i szybsze ich wdrożenie.

Celowość przygotowania studium uzasadniłem chyba wystarczająco. Dodam, że same miasta upominają się u nas o takie koncepcje, jak choćby Wrocław. Trwa już przygotowanie koncepcji węzła katowickiego, konieczne jest podjęcie prac studialnych dla innych miast. Wszystko po to, by potomni nie wytykali nam krótkowzroczności.

Pozostaje kwestia pieniędzy. 8 (niemal) milionów euro to niemało, ale prace studialne w tym rozmiarze muszą kosztować. Na pewno nie przyjmijemy dokumentu niewartego tych pieniędzy. Nie pozwól na to także finansujący przedsięwzięcie: TEN-T i budżet państwa, podobnie jak nie pozwoliliby na podpisanie umowy, gdyby uznali ją za zbytęzną.

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

FULARZ • pozdrowienia z wolnego rynku



Recepty dla PKP PR

Dokonując reform warto jest korzystać z doświadczeń innych krajów. Ogromna karuzela wokół nie mogącej upaść spółki PKP Przewozy Regionalne pokazuje tylko słabość merytoryczną obecnego rządu. W ramach kuriozalnej w skali Europy metody reform powstała spółka z rozdrobnionym akcjonariatem, o których teoria i praktyka uczy że wygrywa w nich interes managementu a nie właścicieli.

Za wzorcowe w Europie uchodzą reformy kolei brytyjskich. Liczba przewiezionych pasażerów wzrosła w tym kraju z 740 milionów rocznie w przededniu prywatyzacji do 1270 milionów w okresie sprawozdawczym 2008-2009, zaś liczba pasażerokilometrów wzrosła z poziomu około 31 miliardów do 50,7 miliardów pasażerokilometrów, przy dwukrotnym wzroście rządowych dotacji.

Uważam że podzielenie taboru PKP PR pomiędzy samorządy jest pierwszym krokiem reform. Jeśli nie można jej zlikwidować (działa według specustawy), to można też zrobić z niej spółkę leasingującą tabor kolejowy podmiotom prywatnym które zdobyły w drodze przetargów kontrakty na obsługę połączeń regionalnych. Byłby to polski odpowiednik brytyjskich ROSCO's – spółek leasingujących tabor przewoźnikom. Przewoźnicy nie muszą się potem martwić o jego sprzedaż w przypadku przegranej w przetargu.

Kolejnym krokiem winno być przygotowanie około 25-30 franczyz. Pod pojęciem franczyzy rozumie się ograniczony funkcjonalnie obszar rynku przewozów pasażerskich, np. przewozy w jednej aglomeracji, czy na sieci np. 400 km linii kolejowych. Franczyzy są takimi regionalnymi sieciami kolei regionalnych, oddawanymi prywatnym przewoźnikom do obsługi w ramach kilkuletnich kontraktów.

Franczyzobiorcy byłiby podmiotami sektora prywatnego i przyjmowaliby pracowników od PKP PR. Odpowiednie ustalenia możnaby zawrzeć w strukturze przetargu i w umowach zawieranych z przewoźnikiem. Pozostała część pracowników PKP przeszłaby np. do samorządów lokalnych. Recept na leczenie jest wiele, ale nasi lekarze lekceważą dorobek innych.

Adam Fularz

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

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 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 otrzymywać 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 przysłać biuletyn oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.