

Prześluga znów zakolejony • Do Płocka za 3 miliardy

# Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

STYCZEŃ – LUTY 2010

Nr 1 (45)

# 144 DNI MAJEWSKIEGO



***Dlaczego JAKUB MAJEWSKI musiał odejść?***

## PRYWATYZACJA

**Ostrożnie, prywatyzacja!**

Nazwisko Małgorzaty Butwickiej, do 2004 r. pracującej w Ministerstwie Skarbu Państwa, pojawia się w kontekście zaniżenia wartości prywatyzowanego Zelmeru, przez co skarb państwa według Najwyższej Izby Kontroli stracił co najmniej 221 mln złotych. Dziś Małgorzata Butwicka jest zastępcą dyrektora biura prywatyzacji w Centrali PKP S.A. i odpowiada za procesy prywatyzacyjne w Grupie PKP. Biuro prywatyzacji PKP S.A. obecnie prowadzi procesy prywatyzacyjne PKP Cargo, PKP Intercity, Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury, SKM w Trójmieście oraz Polskich Kolei Linowych. Wicedyrektor Butwicka od września do listopada 2009 r. zaangażowana była w wybór doradcy prywatyzacyjnego dla spółki PKP Cargo. Wyłonionym doradcą jest konsorcjum firm: McKinsey&Company, Bank Zachodni WBK, Dom Maklerski BZ WBK, Weil Gotshal & Manges.

Małgorzata Butwicka pracuje w PKP S.A. od pięciu lat. Wcześniej – do 2004 r. – była pracownikiem Ministerstwa Skarbu Państwa. Z tym okresem wiąże się niejasna rola Butwickiej przy prywatyzacji zakładów Zelmer. Według wycień NIK, w efekcie zaniżenia wartości przedsiębiorstwa, skarb państwa stracił na prywatyzacji Zelmeru co najmniej 221 mln zł. Raport Najwyższej Izby Kontroli imiennie wskazuje Małgorzatę Butwicką jako współodpowiedzialną za odbiór i weryfikację nierzetelnych analiz prywatyzacyjnych, w których zaniżono wartość Zelmeru. Analizy te zostały przygotowane przez firmę BAA Polska oraz Dom Maklerski BZ WBK (ten sam podmiot aktualnie uczestniczy w konsorcjum doradzającym przy prywatyzacji PKP Cargo).

Co prawda, Ministerstwo Skarbu Państwa wśród zastrzeżeń pokontrolnych zaznaczyło, że Butwicka – wskazana przez NIK jako współodpowiedzialna za odbiór analiz na temat Zelmeru – nie dokonywała merytorycznej weryfikacji przekazanych ministrowi analiz prywatyzacyjnych, a jedynie wykonywała czynności techniczne. Jednak kolegium NIK, w składzie którego znajdują się również zewnętrzni eksperci, w całości oddaliło zastrzeżenia ze strony ministerstwa po kontroli w sprawie prywatyzacji Zelmeru.

Prywatyzacja Zelmeru do dziś wywołuje kontrowersje. W tym roku Prokuratura Okręgowa w Rzeszowie umorzyła postępowanie w tej sprawie. NIK jednak nie zgadza się z tą decyzją. – *Po umorzeniu postępowania wysłaliśmy wnioski do ministra sprawiedliwości – prokuratora generalnego o kasację do Sądu Najwyższego. Obecnie czekamy na decyzję* – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Katarzyna Kopeć z Najwyższej Izby Kontroli.

## LUDZIE

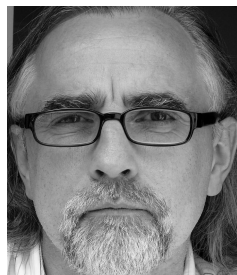
**Prześluga znów zakolejony**

„Trzeba wiedzieć, kiedy ze sceny zejść niepokonanym” - te słowa piosenki Perfectu płynęły z megafonów na dworcu Warszawa Centralna, gdy w czerwcu 2006 r. Jacek Prześluga (na zdjęciu) zrezygnował ze stanowiska prezesa PKP Intercity.

Nie pożegnał się jednak z koleją na zawsze. Przed wejściem w życie rozkładu jazdy 2009/2010, należąca do Prześlugi agencja Look At – na zlecenie spółki PKP Intercity – przygotowała *rebranding* marki Tanie Linie Kolejowe. Odnowienie marki głównie polegało na objęciu nazwą TLK wszystkich pociągów pospiesznych, zapowiedzi wprowadzenia promocji, których większość jak na razie nie weszła w życie, oraz kontrowersyjnej decyzji o wycofaniu nazw pociągów (np. „Kopernik” czy „Rybak”). Paweł Ney, rzecznik PKP Intercity, nie chciał nas poinformować, ile spółka zapłaciła za *rebranding*.

W połowie listopada na forum internetowym „Rynku Kolejowego”, gdzie Prześluga jest jednym z najaktywniejszych dyskutantów, tak wypowiedział się o swojej współpracy z PKP Intercity: – *Teraz, na krótki czas, pomagam spółce, a na potem mam inne plany, więc mnie proszę nie wiązać z upadkiem lub wzrostem kolei.*

Nie minął miesiąc, a okazało się, że te inne plany niezwiązane z upadkiem lub wzrostem kolei to... fotel członka zarządu PKP S.A.: – *18 grudnia otrzymałem oficjalną nominację na wiceprezesa PKP S.A. – członka zarządu, którego celem będzie kompleksowe zajęcie się polskimi dworcami, łącznie z powołaniem spółki zarządzającej nimi i odpowiedzialnej za remonty, modernizację i eksploatację* – Prześluga poinformował na swoim blogu [www.antypress.blog.onet.pl](http://www.antypress.blog.onet.pl). W typowym dla siebie stylu określił nawet swój cel: „Mamy fajowe zadanie: trzeba zakoleić 38 milionów Polaków!”. Jak widać, Jacek Prześluga nie tylko wie, kiedy ze sceny zejść, ale również kiedy z powrotem na nią wejść. (fot. PKP S.A.)



## INFRASTRUKTURA

**Rozjazdy Szafrąńskiego**

Do niedawna pociągi mknące Centralną Magistralą Kolejową z prędkością 160 km/h, wjeżdżając na stację w Zawierciu musiały zwolnić do 40 km/h. Wszystko przez rozjazdy, na których CMK łączy się z linią kolejową Częstochowa – Katowice. Tak tę sytuację opisywał prezes spółki PKP Polskie Linie Kolejowe Zbigniew Szafrąński w rozmowie z dwumiesięcznikiem „Z Biegiem Szyn”: – *Już ponad 20 lat jeździmy po Centralnej Magistrali Kolejowej 160 km/h, ale jak do Zawiercia wjeżdżaliśmy 40 km/h, tak dalej wjeżdżamy.* Rozmowa ukazała się w maju 2009 r.

Pół roku później problem niekorzystnego układu torowego stacji Zawiercie został rozwiązany. Dzięki przebudowie głowicy rozjazdowych i zastosowaniu rozjazdów o promieniu 1200 metrów i skosie 1:18,5, od połowy grudnia 2009 r. pociągi zjeżdżające z Centralnej Magistrali Kolejowej na linię Częstochowa – Katowice mogą już przejeżdżać przez stację Zawiercie z prędkością 100 km/h.

Podobnej zmiany układu torowego wymagają również inne stacje na polskiej sieci kolejowej. Między innymi stacja Tunel, przez którą większość pociągów jedzie z Warszawy oraz Kielc w kierunku Krakowa, tymczasem zasadniczy układ torowy jest dostosowany do zjeżdżania na linię w kierunku Olkusza. Z kolei na stacji Warszawa Rembertów podczas modernizacji zrealizowanej pod koniec lat 90. zastosowano rozjazdy o skosie 1:9 (na zdjęciu), po których większość kursujących tędy pociągów przejeżdża „na bok”, co wymusza ograniczenie ich prędkości do 40 km/h.



## LUDZIE

**Awans za sprawą gęsi**

„PKP PR czyli sen gęsi o byciu łabędziem” – tak zatytułowana była informacja prasowa spółki PKP Intercity z sierpnia 2009 r., w której skrytykowano fakt rozwijania sieci tanich połączeń międzyregionalnych przez konkurencyjną spółkę Przewozy Regionalne. Żaden z pracowników PKP Intercity nie podpisał się pod tym oświadczeniem. Jak jednak ustalił dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”, autorem słów o gęsi śniącej o byciu łabędziem jest Maciej Szafurski, pracownik marketingu PKP Intercity.

Wkrótce po sporządzeniu informacji prasowej „PKP PR czyli sen gęsi o byciu łabędziem” Szafurski awansował. Objął w strukturze spółki PKP Intercity eksponowane stanowisko *brand managera* (menedżera marki) odpowiedzialnego za cały segment połączeń Tanie Linie Kolejowe. Od połowy grudnia 2009 r. pod marką TLK kursują również dawne pociągi pospieszne – w efekcie segment ten objął 377 połączeń.

## OFERTA PRZEWOZOWA

**Koleje Mazowieckie  
przespały Sylwestra**

Koleje Mazowieckie w tym roku znów nie uruchomiły żadnych dodatkowych połączeń w noc sylwestrową. Takie pociągi nie tylko stanowiłyby odpowiedź na zwiększony popyt w nocy z 31 grudnia na 1 stycznia, ale również pokazałyby pasażerom, że kolej jest środkiem transportu, na którym można polegać w różnych sytuacjach. Spytaliśmy, dlaczego mazowiecka kolej nie reaguje w sposób elastyczny na potrzeby mieszkańców regionu. – *Organizatorem transportu kolejowego na Mazowszu jest Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego i to ze strony urzędu może wyjść inicjatywa uruchomienia dodatkowych połączeń* – poinformował nas Marcejuś Włodarczyk z Kolei Mazowieckich. Natomiast Marta Milewska, rzecznik prasowa urzędu marszałkowskiego, odesłała nas do Kolei Mazowieckich: – *Prace merytoryczne nad rozkładem prowadzi spółka Koleje Mazowieckie w oparciu o możliwości taborowe i dostęp do infrastruktury.*

Jak widać, organizator przewozów z przewoźnikiem wzajemnie zrzucają na siebie odpowiedzialność za ofertę przewozową, a pasażerowie Kolei Mazowieckich, chcąc wrócić z imprez sylwestrowych, musieli czekać do odjazdu pierwszych porannych pociągów. Największe plenerowe imprezy w regionie w tym roku odbywały się w Warszawie, Radomiu i Płocku.

W Warszawie oprócz zwiększenia częstotliwości kursowania autobusów nocnych, Zarząd Transportu Miejskiego w noc sylwestrową uruchomił również metro oraz kilka linii tramwajowych, które zwykle kursują wyłącznie w dzień. W Radomiu po imprezie sylwestrowej na Placu Jagiellońskim autobusy kilku linii bezpłatnie rozwoziły mieszkańców na największe osiedla.

Obsługę w noc sylwestrową zapewniła również Warszawska Kolej Dojazdowa. „Wukadka” na swojej linii uruchomiła dwa dodatkowe pociągi nocne – z Grodziska Mazowieckiego Radońskiej do Warszawy (wyruszający o godz. 1.35) i z powrotem (odjeżdżający z Warszawy Śródmieście WKD o godz. 2.50).

W tym roku liderem obsługi sylwestrowej było województwo dolnośląskie. W regionie tym dodatkowe pociągi Przewozów Regionalnych oraz Kolei Dolnośląskich po godz. 2.30 wyruszyły gwiazdźście z Wrocławia do Oleśnicy, Jelcza-Laskowic, Kłodzka, Wałbrzycha, Legnicy, Głogowa, Rawicza i Trzebnicy. – *Jednym z kryteriów kształtowania oferty przewozowej w województwie dolnośląskim, oprócz zapewnienia obsługi podstawowych potoków pracowniczych i szkolnych, jest wyjście naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców i gości regionu, którzy korzystają z oferowanych atrakcji lub biorą udział w imprezach masowych* – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Krzysztof Bańkowski z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego. – *Chcieliśmy zapewnić możliwość uczestnictwa w imprezie na wrocławskim rynku możliwie największej grupie osób bez konieczności korzystania z indywidualnej motoryzacji.*

Sylwestrowe pociągi uruchomił również Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych. Po godz. 2.00 wyruszyły one z Krakowa do Kielc, Tarnowa i Trzebini. Nocne pociągi na trasie między Gdańskiem i Wejherowem, jak w każdą noc, uruchomiła także Szybka Kolej Miejska w Trójmieście.



Sylwester na pl. Bema w Ostrołęce (fot. [www.eostroleka.pl](http://www.eostroleka.pl)).

**• PUNKT WIDZENIA****„Mamy nadzieję  
na dodatkowe połączenia”**

*W czerwcu 2009 r. reaktywowano ruch pociągów do Góry Kalwarii. Oferta przewozowa wciąż jednak pozostawia wiele do życzenia. Jakiej kolei potrzebuje Góra Kalwaria?*

**Komentuje MICHAŁ ASMAN,**

współinicjator portalu [www.koleje.gorakalwaria.net](http://www.koleje.gorakalwaria.net):

Mieszkańcy Góry Kalwarii z dużym zadowoleniem przyjęli przywrócenie połączenia kolejowego z Warszawą. Mimo początkowo bardzo niekorzystnego rozkładu, ci mieszkańcy, którym godziny połączeń odpowiadały, chętnie zmienili środek transportu na kolej. Z naszego punktu widzenia rozkład połączeń dla naszego miasta zmienia się na coraz bardziej korzystny. Mamy nadzieję, że od marca 2010 r. otrzymamy dodatkowe połączenia powrotne o godz. 16.00 i 20.00 z Warszawy.

Bardzo korzystnym rozwiązaniem dla mieszkańców byłoby włączenie Góry Kalwarii do trzeciej strefy biletowej warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego, dzięki czemu mieszkańcy mogliby korzystać ze wszystkich środków transportu w ramach jednego biletu.

Jeżeli chodzi o dotychczasowe doświadczenia z połączeniem kolejowym, to obnażają one jednak zapóźnienia w modernizacji infrastruktury kolejowej. Podczas półrocznego korzystania z połączenia pasażerowie doświadczyli już skutków wielu awarii na tej linii. Jeśli sytuacja nie będzie się polepszać pasażerowie mogą stracić zaufanie do tego środka transportu.

Celem naszego portalu jest obecnie uzyskanie dla Góry Kalwarii jak najlepszego rozkładu połączeń na marzec 2010 r., kiedy to należy spodziewać się największych utrudnień na ul. Puławskiej w Warszawie w związku z budową drogi ekspresowej S2. Niestety już w 2011 r. korzystanie z połączenia kolejowego dla Góry Kalwarii może stać się utrudnione ze względu na planowany remont linii radomskiej.

**• GŁOSY**

„Ja będę prosił teraz Przewozy Regionalne, żeby przemyślały te strzałki, które rozpychają i idą w jakieś strony podziału, a nie zjednoczenia”

**ks. Ryszard Marciniak**, duszpasterz kolejarzy, w nawiązaniu do nowego logo spółki Przewozy Regionalne

„Zaczynam wątpić w to, czy osobom deklarującym chęć sprzedaży PKP Cargo naprawdę na tym zależy. Podobnie jest z koncepcją wydzielenia PKP PLK z Grupy PKP”

**Krzysztof Sędzikowski**, prezes CTL Logistics, na łamach „Dziennika – Gazety Prawnej”

„Spółka powinna jeszcze raz przeanalizować swoje koszty. (...) Zarząd Przewozów Regionalnych musi zrozumieć, że choć samorządy wojewódzkie są właścicielem przewoźnika, to nie oznacza to, że automatycznie zgodzą się na wszystkie propozycje finansowe”

**Wojciech Jankowiak**, wicemarszałek województwa wielkopolskiego, na łamach „Gazety Samorządu i Administracji”

# Koleje Mazowieckie wożą nas już od pięciu lat

## 5 lat mazowieckiej kolei



1 stycznia 2010 r. minęło pięć lat od rozpoczęcia działalności przez spółkę Koleje Mazowieckie. To pierwszy w Polsce przewoźnik kolejowy założony przez samorząd województwa. Od początku działalności Koleje Mazowieckie – tylko w ramach dotacji do kolejowych przewozów regionalnych – otrzymały od samorządu województwa aż 919,6 mln zł. Jaką rolę dla ten niecały miliard złotych dostali mieszkańcy Mazowsza? Prześledźmy pierwsze pięć lat Kolei Mazowieckich.

**29 lipca 2004** W obecności ministra pracy Jerzego Hausnera, ministra infrastruktury Krzysztofa Opawskiego (obecnie szefa rady nadzorczej PKP S.A.) podpisany zostaje akt notarialny, tworzący spółkę Koleje Mazowieckie. 51% udziałów w nowopowstałej spółce ma samorząd województwa mazowieckiego, a 49% spółka PKP Przewozy Regionalne. Ojcem chrzestnym powołania przez województwo własnego przewoźnika kolejowego jest Bogusław Kowalski, ówczesny wicemarszałek województwa.

Wkrótce wyłoniony zostaje zarząd Kolei Mazowieckich – prezesem zostaje Halina Sekita, wcześniej szefowa Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Członkami zarządu – Grzegorz Kuciński, przewodniczący komisji zakładowej „Solidarności” w Mazowieckim Zakładzie Przewozów Regionalnych, oraz Czesław Sulima, wywodzący się ze spółki PKP Przewozy Regionalne.

**2 grudnia 2004** Pikieta kolejarskich związków zawodowych pod Urzędem Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego przeciwko tworzeniu spółek samorządowo-kolejowych, takich jak Koleje Mazowieckie. Związkowcy obawiają się podziału kolei na mniejsze podmioty i tym samym zanikania „narodowego charakteru kolei”. Z tego samego powodu 11 stycznia 2005 r. związkowcy zorganizowali blokadę stacji Warszawa Wschód.

**11 grudnia 2004** Pierwszy dzień obowiązywania rozkładu jazdy 2004/2005. W pierwotnych założeniach miał być to dzień rozpoczęcia działalności przez spółkę Koleje Mazowieckie. Przygotowane jeszcze przez spółkę PKP Przewozy Regionalne oferta przewozowa na sezon 2004/2005 zakładała zmniejszenie liczby połączeń (między innymi likwidację przewozów na liniach Nasielsk – Sierpc, Piława – Łuków i Radom – Drzewica). Żeby więc nie psuć efektu powstania nowej spółki, inaugurację działalności Kolei Mazowieckich zdecydowano się przesunąć na 1 stycznia 2005 r. Dzięki temu inauguracja nie zbiegła się z głośnymi protestami pasażerów na stacjach Warszawa Gdańska, Jesionka pod Żyrardowem oraz Dalekie na linii Tuszcz – Ostrołęka.

**3 lutego 2005** Wicemarszałek województwa Bogusław Kowalski w rozmowie z „Życiem Warszawy” ujawnia koncepcję likwidacji przewozów na liniach nie zbiegających się w Warszawie. Do niepotrzebnych tras zalicza między innymi linię Radom – Deblin, charakteryzującą się dużymi potokami pasażerskimi. Wywiad z wicemarszałkiem odbierany jest jako usankcjonowanie grudniowego zawieszenia połączeń z Nasielska do Sierpca czy z Radomia do Drzewicy.

**7 lutego 2005** Pierwsze korekty rozkładu jazdy wprowadzane po powstaniu Kolei Mazowieckich. W ramach zmian wszystkie pociągi relacji Warszawa – Skierniewice – Łowicz skrócono do Skierniewic. Był to początek „porządkowania” sieci obsługiwanej przez Koleje Mazowieckie, tak by pociągi mazowieckiego przewoźnika nie

wjeżdżały zbyt głęboko na teren innych regionów. Jest to pierwszy sygnał, że tworzenie regionalnych przewoźników może powodować pogorszenie oferty przewozowej na odcinkach stycznych między sąsiednimi województwami.

**10 marca 2005** Koleje Mazowieckie prezentują własne malowanie pociągów. Zielono-białe barwy z rysunkiem słońca jako pierwszy otrzymał elektryczny zespół trakcyjny EN57-1907. – *Jeśli pociąg wyglądem przyciąga oko, to potem pasażerowie chętniej nim jeżdżą* – stwierdził Grzegorz Kuciński, członek zarządu Kolei Mazowieckich. Wkrótce pojawiają się również nowe ciemnozielone mundury drużyn konduktorskich oraz nowe barwy okienek kasowych.

**25 czerwca 2005** Na tory wyrusza pociąg „Słoneczny”, wakacyjne połączenie Kolei Mazowieckich z Warszawy do Trójmiasta. Pociąg obsługiwany jest podmiejskimi zespołami trakcyjnymi EN57. Jednak zaproponowana cena biletu (22,50 zł) oraz czas przejazdu (tylko 40 minut dłuższy od osiąganego przez najszybszy w tej relacji pociąg InterCity „Kaszub”) są niezwykle konkurencyjne wobec oferty spółki PKP Intercity. Wakacyjny pociąg „Słoneczny” – później już obsługiwany nowoczesnymi wagonami piętrowymi – do dziś cieszy się ogromnym zainteresowaniem pasażerów. Pociąg „Słoneczny” to protoplasta tanich połączeń dalekobieżnych InterRegio, uruchomionych w 2009 r. przez spółkę Przewozy Regionalne.

**8 grudnia 2005** Koleje Mazowieckie oficjalnie prezentują używane autobusy szynowe VT627 i VT628 kupione od kolei niemieckich z myślą skierowania ich do obsługi lokalnych linii w regionie. W 2006 r. Centrum Zrównoważonego Transportu opublikowało raport „Efektywność wykorzystania nowego taboru w Polsce”, z którego wynika, że Koleje Mazowieckie swoje szynobusy wykorzystują mało efektywnie – w ruchu jest sześć z jedenastu pojazdów i w efekcie średni dzienny przebieg dla jednego autobusu szynowego wynosi tylko 166 km.

**11 grudnia 2005** Wchodzi w życie rozkład jazdy 2005/2006, pierwszy na którego kształt pełny wpływ miały już Koleje Mazowieckie. Rozkład, przygotowany na zlecenie spółki przez zespół Andrzeja Massela z Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa, zakładał cykliczne kursowanie pociągów (czyli stałą częstotliwość, w zależności od linii przykładowo co 10, 30 czy 60 minut z ewentualnymi zagęszczeniami w godzinach szczytu). We wprowadzonej ofercie było wiele odstępstw od rozkładu cyklicznego – niestety, w kolejnych latach, zamiast sukcesywnie dążyć do pełnej regularności kursowania pociągów, zrezygnowano z równych taktów. I dziś po idei rozkładu cyklicznego na sieci Kolei Mazowieckich praktycznie nie ma już śladu.

**16-17 lutego 2006** Zmasowany atak systemu ASDEK, wykrywającego awarie kół i osi, działającego na magistrali E20 w okolicach Błonia, Sulejówka-Miłosnej i Mrozów. ASDEK dziennie wykrywał kilkanaście usterek pociągów Kolei Mazowieckich – co skutkowało koniecznością dalszego poruszania się z prędkością ograniczoną do 20 km/h, a następnie odstawienia taboru na stanowisko obtaczania kół. Z powodu czujności systemu ASDEK, odstawione było aż 15% taboru Kolei Mazowieckich.

**1 czerwca 2006** Reaktywacja ruchu pociągów na linii Nasielsk – Sierpc oraz Legionowo – Tuszcz. Decyzja o powrocie pociągów zapada po silnym nacisku społecznym. Oferta przewozowa na ➔

➔ obydwu reaktywowanych liniach do dziś pozostawia wiele do życzenia.

**1 lipca 2006** Rozpoczyna się remont podmiejskiej nitki warszawskiego tunelu średnicowego. Planowo remont miał zakończyć się 31 października. Ostatecznie prace w tunelu, przeciągając się do 15 stycznia 2007 r., na ponad pół roku dezorganizują ruch pociągów Kolei Mazowieckich.

**1 stycznia 2007** Koleje Mazowieckie przejmują 400 maszynistów, wcześniej zatrudnionych w PKP Cargo i tylko wykonujących zadania na zlecenie mazowieckiego przewoźnika. Pracownicy drużyn trakcyjnych przeniesieni do Kolei Mazowieckich otrzymali gwarancje zatrudnienia do końca czerwca 2010 r.

**25 czerwca 2007** Sejmik województwa mazowieckiego podejmuje uchwałę w sprawie przeprowadzenia kontroli w Kolejach Mazowieckich. Impulsem do podjęcia tej uchwały było wyjście na jaw 43-milionowego zadłużenia wobec spółki PKP Przewozy Regionalne. Okazało się, że Koleje Mazowieckie nie regulowały opłat za dzierżawę taboru – wówczas to spółka PKP Przewozy Regionalne była właścicielem elektrycznych zespołów trakcyjnych użytkowanych przez mazowieckiego przewoźnika.

**1 sierpnia 2007** Kolejne pogorszenie obsługi na styku między regionami – tym razem między Mazowszem i województwem warmińsko-mazurskim. Pociągi Kolei Mazowieckich przestają docierać do Działdowa, stacji węzłowej i miasta powiatowego. Kończą bieg kilka kilometrów wcześniej – w niewielkim Iłowie.

**27 sierpnia 2007** Koleje Mazowieckie włączają się do obsługi linii Siedlce – Czeremcha, wcześniej obsługiwanej wyłącznie przez pociągi Podlaskiego Zakładu Przewozów Regionalnych – mimo, że większa część tej linii leży na terenie województwa mazowieckiego. Linia Siedlce – Czeremcha do dziś jest obsługiwana wspólnie przez Koleje Mazowieckie oraz Przewozy Regionalne.

**1 września 2007** Reaktywacja ruchu pociągów na linii Radom – Drzewica. Podjęcie decyzji o przywróceniu tego połączenia samorząd województwa mazowieckiego przesunął aż przez dwa lata. Duży wpływ na to, że pociągi w końcu wyruszyły, miała kampania stowarzyszenia „Kocham Radom”.

**15 października 2007** Koleje Mazowieckie przejmują obsługę linii Płock – Kutno. Wcześniej Płock – trzecie pod względem liczby mieszkańców miasto regionu – był obsługiwany przez pociągi spółki PKP Przewozy Regionalne, która wciąż groziła wycofaniem połączeń. Był czas, że Płock był obsługiwany przez zaledwie jeden pociąg dziennie – pospieszny „Koziołek” do Poznania. Mimo, że oferta przewozowa Kolei Mazowieckich dla Płocka jest symboliczna, to jednak odeszło widmo całkowitej likwidacji połączeń, w efekcie czego 127-tysięczny Płock stałby się największym polskim miastem pozbawionym połączeń kolejowych.

**8 stycznia 2008** Samorząd województwa mazowieckiego przejmuje ostatnią część udziałów w Kolejach Mazowieckich należącą do spółki PKP Przewozy Regionalne. W efekcie samorząd staje się 100-procentowym udziałowcem w spółce Koleje Mazowieckie. – *W obecnej sytuacji, gdy w 100% właścicielem jest samorząd województwa mazowieckiego, mam nadzieję, że uda się przekonać radnych sejmiku do przeznaczania na działalność tej spółki coraz większych środków finansowych, co powinno znacząco poprawić komfort podróżowania mieszkańców Mazowsza* – stwierdził Piotr Szprendałowicz, członek zarządu województwa. Równocześnie samorząd za 175,5 mln zł odkupił 184 elektryczne zespoły trakcyjne EN57, dotychczas dzierżawione od spółki PKP Przewozy Regionalne.

**31 maja 2008** Koleje Mazowieckie prezentują nowe elektryczne zespoły trakcyjne Flirt, produkcji szwajcarskiego koncernu Stadler.

## Koleje Mazowieckie 2005-2010

### • Dotacje

2005: 99,6 mln zł  
2006: 154,5 mln zł  
2007: 152 mln zł  
2008: 165 mln zł  
2009: 182 mln zł  
2010: 183,5 mln zł

### • Praca eksploatacyjna

2005: 11,3 mln pockm  
2010: 14,5 mln pockm\*

### • Tabor

2005:  
EN57 – 184 sztuki\*\*  
2010:  
EN57 – 189 sztuk  
EW60 – 2 sztuki  
EN71 – 1 sztuka  
ER75 Flirt – 10 sztuk  
Szynobusy VT627, VT628 – 11 sztuk  
Wagony piętrowe Bombardier – 36 sztuk

\* prognoza Kolei Mazowieckich  
\*\* dzierżawa od PKP Przewozy Regionalne

Nowe jednostki zostały zakupione w ramach wspólnego przetargu województw mazowieckiego i śląskiego – z powodu ciągłych odwołań i protestów składanych przez walczące o ten kontrakt koncerny Stadler i Bombardier, przetarg ten ciągnął się prawie cztery lata. – *Rok 2008 można uznać za rok inwestycji taborowych* – powiedział marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik.

**1 września 2008** Na tory wyjeżdżają nowoczesne wagony piętrowe, zakupione od koncernu Bombardier. Wagony przystosowane są do zmiany kierunku jazdy bez konieczności przestawiania lokomotywy (system push-pull). Niestety nikt z samorządu województwa mazowieckiego nie pomyślał o zakupie odpowiednich lokomotyw. W efekcie podstawowy atut zakupionych za 254 mln zł wagonów, do dziś pozostaje niewykorzystany. Kredyt zaciągnięty na zakup tych wagonów będzie spłacany do 2031 r. Jakby tego było mało, okazało się, że podmiejska nitka warszawskiego tunelu średnicowego po remoncie przeprowadzonym w 2006 r. nie zachowała wymiarów skrajni, przez co nowoczesne wagony piętrowe nie mogą tamteży kursować.

**15 lutego 2009** Likwidacja ruchu pociągów osobowych na kolejnym odcinku łączącym Mazowsze z sąsiednim regionem. Tym razem pociągi przestały kursować na 40-kilometrowym odcinku między Małknią i Szepietowem, na pograniczu województw mazowieckiego-podlaskiego. W efekcie bez połączenia kolejowego zostali mieszkańcy dwóch mazowieckich gmin – Zaręby Kościelne i Szulborze Wielkie. W proteście przeciwko likwidacji połączeń mieszkańcy wyszli na tory i zablokowali ruch pociągów dalekobieżnych z Warszawy do Białegostoku, kursujących przez teren ich gmin bez zatrzymania.

**1 czerwca 2009** Uruchomienie połączeń z Warszawy do Góry Kalwarii. Jak to z mazowieckimi reaktywacjami bywa, rozkład jazdy pozostawia wiele do życzenia – wielogodzinne luki w rozkładzie jazdy, a pory kursowania pociągów są niedostosowane do rzeczywistych potrzeb pasażerów. Młodzi mieszkańcy miasta tworzą więc portal internetowy [www.koleje.gorakalwaria.net](http://www.koleje.gorakalwaria.net), za pomocą którego walczą o uruchomienie dodatkowe pociągów.

**30 czerwca 2009** Pierwsze zmiany personalne w zarządzie Kolei Mazowieckich od momentu powstania spółki. Prezes Halinę Sekię zastępuje Jakub Majewski, wywodzący się z Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei. Nowy prezes w wywiadzie udzielonym dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” stwierdza: – *Revolucji nie będzie, natomiast wydaje się, że kilka obszarów działalności spółki wymaga bliższego przyjrzenia się i przededefiniowania celów*. 20 listopada 2009 r. – wkrótce po ogłoszeniu planu zmian w Kolejach Mazowieckich – Jakub Majewski został odwołany.

Karol Trammer



# Dlaczego Jakub Majewski musiał odejść?

## 144 dni Majewskiego

„Rada nadzorcza Kolei Mazowieckich podjęła uchwałę o odwołaniu Pana Jakuba Majewskiego z funkcji Prezesa Zarządu Spółki z dniem 20 listopada 2009 r. Rada dziękuję Prezesowi Majewskiemu za jego dotychczasową pracę” – tak brzmiał lakoniczny komunikat Waldemara Kulińskiego, przewodniczącego rady nadzorczej Kolei Mazowieckich, wydany po odwołaniu Jakuba Majewskiego. Marszałek województwa Adam Struzik, komentując decyzję rady nadzorczej, stwierdził jedynie, że Majewski nie spełnił oczekiwań. Tego, jakie to były oczekiwania, Struzik jednak powiedzieć nie chciał. Odsłaniamy kulisy zdymisjonowania Jakuba Majewskiego.

Jakub Majewski został prezesem zarządu Kolei Mazowieckich 30 czerwca 2009 r. Zgodnie z umową spółki, jego kadencja powinna trwać trzy lata. Tymczasem 6 listopada 2009 r. rada nadzorcza spółki najpierw zawiesiła Majewskiego, a następnie 20 listopada 2009 r. odwołała go ze stanowiska. Stało się to niespełna pół roku po mianowaniu. I dwa tygodnie po tym, jak Majewski zaprezentował mediom plan zmian w spółce. Rada nadzorcza Kolei Mazowieckich – mimo tak nagłego przerwania kadencji prezesa – w oficjalnym komunikacie nie wskazano żadnej przyczyny odwołania.

### Pochopne decyzje

Dopiero naciskany przez dziennikarzy Waldemar Kuliński – szef rady nadzorczej Kolei Mazowieckich, który będąc na co dzień sekretarzem województwa uważany jest za prawą rękę marszałka Adama Struzika – sprowadził cały problem do konfliktu Jakuba Majewskiego z załogą Kolei Mazowieckich. – *To nie jest tak, że proponowane przez Majewskiego reformy są złe. Chodzi tu jednak o sposób ich realizacji. Nie potrafił przekonać do zmian pracowników – odparł Kuliński na pytanie dziennikarza „Gazety Stołecznej”.* Tę samą wersję zaprezentował Struzik: – *Pan Majewski doprowadził do konfliktów w spółce. Oprócz marzeń, które prezentował, trzeba mieć też zdolności przywódcze i umiejętność przekonywania pracowników.*

Konflikt z pracownikami Kolei Mazowieckich był jednak tylko pretekstem do odwołania Jakuba Majewskiego. Co prawda, miał miejsce oficjalny spór zbiorowy związków zawodowych z zarządem spółki – zaczął się w lipcu, wkrótce po mianowaniu Majewskiego na stanowisko prezesa, ale zakończył się we wrześniu. I już w listopadzie związkowcy nie potrafili sformułować konkretnych zarzutów wobec Jakuba Majewskiego. Jan Przywoźny, wiceszef Związku Zawodowego Kolejarzy Okręgu Centralnego, przez kilka minut wypytywany przez dziennikarza telewizji TVN Warszawa stwierdził, że generalnie nie ma niechęci do prezesa: – *Podstawowy konflikt, jaki wybuchł w spółce, to był konflikt wywołany przez nowy zarząd koncepcją wyjścia ze Związku Pracodawców Kolejowych (związek zapewnia 99-procentowe zniżki na bilety dla kolejarzy – przyp. red.). I tu nastąpiło gwałtowne pogorszenie nastrojów w spółce, wśród załogi. Ale zostało ono zażegnane. Podpisaliśmy z panem prezesem porozumienie, które skończyło spór zbiorowy i na chwilę obecną jest dobra wola, jest dialog.* Co prawda, w tej samej rozmowie Przywoźny zarzucił Majewskiemu, że podejmuje pochopne decyzje, nie konsultując ich wcześniej ze związkami zawodowymi, ale ostatecznie nazwał ten problem „incydentem”. Jan Przywoźny zadeklarował nawet: – *Związki nie są przeciwnie zmianom w spółce. A wręcz przeciwnie, są otwarte na nowe zmiany.*

### Obrońcy status quo

Ostatecznie znacznie bardziej niż związki zawodowe przeciwnie Jakubowi Majewskiemu okazały się osoby piastujące stanowiska kierownicze średniego szczebla. Najbardziej zmian obawiali się *de facto* rządzący Kolejami Mazowieckimi dyrektorzy biur, a także naczelnicy wydziałów oraz naczelnicy sekcji w terenie.

W zarządzie kierowanym przez Majewskiego reprezentantem interesów tej grupy stał się Czesław Sulima, który funkcję członka



Marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik i Jakub Majewski, jeszcze jako prezes Kolei Mazowieckich. (Fot. KT)

zarządu Kolei Mazowieckich pełni nieprzerwanie od powstania spółki w 2005 r. Do Sulimy, jako do rasowego obrońcy *status quo*, przyłgnęło powiedzenie „po co to robić, przecież tak nie było”. Bardzo duży wpływ na decyzje podejmowane w Kolejach Mazowieckich ma Piotr Wakuła, od powstania spółki dyrektor biura techniczno-eksploatacyjnego.

Próbą w porozumieniu się z zastanym układem rządzącym Kolejami Mazowieckimi było mianowanie przez Majewskiego Grzegorza Kucińskiego pełnomocnikiem ds. współpracy ze związkami zawodowymi. Kuciński, zanim Majewski został prezesem, był członkiem zarządu spółki – stołek w zarządzie Kuciński wywalczył dla siebie jeszcze jako działacz „Solidarności”, który w 2004 r. reprezentował pracowników w negocjacjach podczas przekształcania Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych w spółkę Koleje Mazowieckie.

### Zemsta Donaty

Najbardziej Jakub Majewski sparzył się jednak na wypowiedzeniu umowy o pracę Donacie Nowakowskiej, naczelnice wydziału komunikacji społecznej. Nowakowska została wyrzucona z pracy po tym, jak po otrzymaniu dwóch upomnień, nie przyjęła propozycji przejścia na stanowisko naczelniczki innego wydziału.

Wiele wskazuje, że to właśnie postępowanie Majewskiego wobec Nowakowskiej nie tylko najbardziej rozsierdziło Waldemara Kulińskiego, szefa rady nadzorczej Kolei Mazowieckich, ale wręcz spowodowało najpierw zawieszenie i ostatecznie odwołanie Majewskiego z funkcji prezesa spółki.

Tajemnicą poliszynela jest bowiem bliska znajomość Kulińskiego i Nowakowskiej. Już wkrótce po odwołaniu Jakuba Majewskiego, Nowakowska wróciła do Kolei Mazowieckich – na dawne stanowisko szefowej wydziału komunikacji społecznej. Nowakowska po powrocie do spółki zemściła się na Majewskim, doprowadzając do zamieszczenia na stronie internetowej Kolei Mazowieckich komunikatu o „błędnych decyzjach poprzedniego zarządu spółki →

➔ pod przewodnictwem prezesa Jakuba Majewskiego, który poprzez zaniechanie i opieszałość w podejmowaniu decyzji pozwolił na przejęcie połączeń przez innych przewoźników”.

### Notes Kulińskiego

Walka Waldemara Kulińskiego z Jakubem Majewskim to również element szerszej wojny wewnątrz rządzącej Mazowszem koalicji Polskiego Stronnictwa Ludowego i Platformy Obywatelskiej.

Legendarny stał się już notes, w którym Kuliński prowadzi spis wszystkich pracowników samorządu województwa oraz podlegających mu jednostek – przy każdym nazwisku stawia kropkę, dzięki której wiadomo, z mianowania jakiej partii pochodzi dany urzędnik. Oczywiście sekretarz województwa – jako działacz Polskiego Stronnictwa Ludowego i zaufany współpracownik marszałka Adama Struzika z tej samej partii – stale czuwa nad tym, aby jak najwięcej kropek w jego notesie było zielonych. Zielona kropka oznacza bowiem mianowanie przez PSL.

Tymczasem Jakub Majewski fotel prezesa zawdzięczał Platformie Obywatelskiej. I choć Platforma posiada większość w zarządzie województwa, a także największy klub radnych w sejmiku, to sprawa Majewskiego jasno pokazała, że PO jest mimo wszystko słabszym partnerem w mazowieckiej koalicji. Adam Struzik wraz ze swoimi ludźmi z PSL rządzi bowiem regionem nieprzerwanie od jedenastu lat, a więc od kiedy tylko powstało duże województwo mazowieckie. Ludowcy w największym polskim regionie trwają, zmieniając się jedynie ich koalicjanci.

### Zaklinanie rzeczywistości

Platforma Obywatelska różnymi sposobami próbowała obronić Jakuba Majewskiego. Gdy jego pozycja stawała się coraz słabsza, 28 października 2009 r. w siedzibie Kolei Mazowieckich odbyło się posiedzenie sejmikowej komisji strategii rozwoju regionalnego i zagospodarowania przestrzennego, kierowanej przez wpływowego radnego PO Grzegorza Kostrzewę-Zorbasa. Na posiedzeniu przybyli wszyscy trzej członkowie zarządu województwa mianowani przez Platformę. – *Nasza obecność ma podkreślić znaczenie, jakie przywiązujemy do Kolei Mazowieckich, naszej największej spółki* – podsumował posiedzenie wicemarszałek Ludwik Rakowski.

Po wizycie komisji w Kolejach Mazowieckich, na stronie internetowej spółki pojawił się komunikat „Spotkanie przebiegło w serdecznej atmosferze, co bardzo dobrze rokuje dla współpracy pomiędzy komisją strategii, zarządem województwa oraz zarządem spółki”. Słowa te były jednak już tylko próbą zaklęcia rzeczywistości, bowiem zaledwie nieco ponad tydzień po posiedzeniu komisji, Jakub Majewski został zawieszony.

Sprawa Jakuba Majewskiego została również podniesiona na sesji sejmiku województwa mazowieckiego, która odbyła się 16 listopada 2009 r., a więc w nieważnym czasie już po zawieszeniu Majewskiego, ale jeszcze przed jego ostatecznym odwołaniem. Radny Marcin Świąćki z PO pytał wówczas: – *Dlaczego po przedstawieniu projektów reformy, dobrze przyjętych i przez ekspertów, i przez nas, i przez opinię publiczną, raptem zawiesza się prezesa?* Majewskiego poparli również członkowie opozycyjnego klubu Prawa i Sprawiedliwości.

### Porażka w skansenie

Majewski cieszył się również poparciem mediów – szczególnie po konferencji prasowej zwołanej 5 listopada 2009 r. Wówczas



Waldemar Kuliński, szef rady nadzorczej Kolei Mazowieckich, jest nazywany „małym marszałkiem”.

Majewski zaprezentował dziennikarzom swoją koncepcję strategii rozwoju Kolei Mazowieckich. Zamierzał między innymi wprowadzić rozkład cykliczny, stworzyć ekspresy regionalne łączące największe miasta w regionie, zapewnić pasażerom dostęp do bieżących informacji o zakłóceniach w ruchu pociągów na stronie internetowej i w kasach biletowych, chciał też przeprowadzić szkolenia językowe dla pracowników obsługujących podróżnych.

Ostatni pomysł spotkał się z niezrozumiałym oporem ze strony związkowców, którym przecież powinno zależeć na tym, aby pracownicy zdobywali nowe kwalifikacje. – *Co do nauki języka kasjerów na stacjach, gdzieś oddalonych od centrum Warszawy – nie widzę takiego sensu* – powiedział Jan Przywoźny ze związku kolejarzy okręgu centralnego, dość pokracznie to argumentując. – *Czy jak polski obywatel znajdzie się poza granicami naszego kraju, to obowiązkiem kasjera jest znać język polski?* Ta wypowiedź pokazuje, jak poważnym problemem mazowieckiej kolei jest bezmyślna obrona *status quo*.

I właśnie Majewski, prezentując mediom swoje plany, pokazał jak daleko Kolejom Mazowieckim do bycia atrakcyjnym przewoźnikiem kolejowym. Co więcej, ujawnił również zastane problemy, jak choćby tworzenie oferty z myślą o własnej wygodzie pracowników spółki czy niespójne inwestycje taborowe. Tak popadł w kolejny konflikt – konflikt z propagandą sukcesu marszałka Adama Struzika, który próbuje przedstawiać Koleję Mazowieckie jako wzór do naśladowania dla innych regionów. Za sprawą Majewskiego propaganda samorządu województwa ostatecznie przestała trafiać do dziennikarzy. Radio Dla Ciebie nazwało sytuację w Kolejach Mazowieckich porażką, „Gazeta Stołeczna” nominowała Struzika do anty-nagrody „Noga od stołka”, a „Życie Warszawy” uznało, że Koleję Mazowieckie to skansen. Nie ma wątpliwości, że medialnie to Struzik przegrał sprawę Kolei Mazowieckich.

### Trzeba było robić

Pytanie tylko, co w takim razie udało się osiągnąć Jakubowi Majewskiemu. Czego dokonał przez pół roku prezesury? Oczywiście poza zorganizowaniem tuż przed własnym zawieszeniem konferencji prasowej, na której zyskał pełne poparcie dziennikarzy.

Nawet sam Majewski ma problemy ze wskazaniem konkretnych osiągnięć. Można co najwyżej mówić o działaniach niezbędnych, ale wciąż mało widocznych dla pasażerów. Majewski zarządził na przykład przeprowadzenie diagnozy działalności przewoźniczej spółki – wykonano badania frekwencji na całej sieci Kolei Mazowieckich. Na tej podstawie powstały dane o rentowności połączeń – już nie uśredniane, lecz uwzględniające zróżnicowaną obsługę taborową. Wcześniej bowiem w Kolejach Mazowieckich ignorowano fakt, że koszty zupełnie inaczej kształtują się, jeżeli trasę obsługuje autobus szynowy, a inaczej gdy pociąg prowadzony jest dwoma jednostkami EN57. Spośród zbadanych tras, sytuacja rentowności najlepiej przedstawia się na odcinkach Warszawa Wschodnia – Warszawa Rembertów, Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki i Warszawa Wileńska – Wołomin. Najgorzej wypadły odcinki Góra Kalwaria – Pilawa, Mława – Iłowo oraz Skierniewice – Bobrowniki.

Dość często pojawiały się sugestie, że Jakub Majewski to wizjoner, który jednak proponowanych zmian nie potrafi wprowadzić w życie. Tak na przykład Adam Struzik mówił o pomysły Majewskiego na stworzenie centrum zarządzania kryzysowego, które miało na bieżąco reagować na zakłócenia w ruchu i organizować komunikację zastępczą: – *Jakub Majewski chciał stworzyć centrum kryzysowe? To trzeba było robić, a nie tylko mówić*. Marszałek województwa powinien wiedzieć, że zgodnie z umową spółki, to do kompetencji rady należy zatwierdzanie zmian organizacyjnych. Stworzony przez Majewskiego projekt zmian w strukturze spółki był jednak tygodniami przetrzymywany przez radę nadzorczą, kierowaną przez Waldemara Kulińskiego.

Choć Jakub Majewski całkowicie przegrał z układem personalno-politycznym, rządzącym Mazowszem i mazowiecką koleją, to jeszcze nie nastąpił jego koniec. Majewski, dzięki pozyskaniu poparcia mediów, stał się twarzą walki o zmiany na kolejach. I ktoś tę twarz z pewnością jeszcze będzie chciał wykorzystać.

Karol Trammer

Dzięki mediom Majewski stał się twarzą walki o zmiany na polskiej kolei.

## Struzik przegnał reformatora Kolei Mazowieckich

Jakub Majewski definitywnie przestał być szefem Kolei Mazowieckich. Chciał reform, ale przegrał z Mazowszem polityków PSL

Marszałek odstrzelił prezesa reformatora

wadził do konfliktów w spółce nie miał zdolności przywódczych. Decyzja o odwołaniu Majewskiego oburzyła radnych koalicji. Szkoła tego młodzieńca. Ambitny był i wydział o wicepremiera Pawłakaj wytypuje nowego prezesa. Wybierzcie takiego,

### KOMENTARZ

KRZYSZTOF ŚMIETANA

\*\* Do Kolei Mazowieckich przyszedł wizjoner, który chciał wprowadzić

data w tej sprawie... niał, w którym nie podano powodów... dziny.com/... z... z...



Płock to dziś komunikacyjna prowincja. (Fot. KT)

# Do Płocka za 3 miliardy

## Czy powstanie nowa linia kolejowa z Warszawy do Płocka?

W tegorocznym budżecie województwa mazowieckiego, na wniosek radnego sejmiku Grzegorza Kostrzewy-Zorbasa, zapewniono 500 tys. zł na wstępne studium wykonalności budowy linii kolejowej z Modlina do Płocka. – *To ma być impuls dla tej koncepcji* – mówi o studium Piotr Szprendałowicz, członek zarządu województwa mazowieckiego. O planach dotyczących finansowania samej budowy Szprendałowicz mówić jednak już nie chce: – *Dziś nie przesądzamy czy projekt będzie realizowany ze środków z budżetu województwa, z budżetu państwa czy ze środków unijnych.*

### Płock sercem aglomeracji

Ekonomista transportu Adam Fularz, choć dostrzega problem braku kolei w korytarzu transportowym wzdłuż Wisły, sugeruje dążenie do poprawy kolejowej obsługi Płocka w oparciu o istniejącą linię kolejową. Koncepcja Fularza z 2007 r. zakłada stworzenie wspólnej aglomeracji Płocka, Gostynina, Sierpca oraz Kutna, której kręgosłupem stałaby się linia kolejowa biegnąca przez te miasta. Koncepcja przewiduje modernizację torów, dzięki czemu skróciłby się czas przejazdu pociągów, a następnie wprowadzenie autobusów szynowych kursujących co 30-60 minut. Istotne byłoby również stworzenie wspólnej taryfy na kolej i płocką komunikację miejską oraz budowa dwóch nowych przystanków kolejowych w Płocku: w pobliżu ogrodu zoologicznego (bliżej centrum miasta niż istniejący dworzec kolejowy) i na osiedlu Międzytorze.

– *Powstanie takiej aglomeracji, poprzez zwiększenie się efektów skali, umożliwiłoby poprawę jakości życia. Zwiększyłaby się oferta rynku pracy, oferta edukacyjna czy kulturalna* – przewiduje Adam Fularz. – *Płock wyrósłby na serce 300-tysięcznej aglomeracji, dość liczącej się w kraju.*

### Modernizacja, której nie było

Modernizacja linii Sierpc – Płock – Kutno przyczyniłaby się także do skrócenia czasu przejazdu pociągu z Płocka do Warszawy. Kursujący obecnie raz na dobę pociąg „Mazovia” jedzie z Płocka do stolicy aż 2 godz. 38 min., przez co kolei trudno w tej relacji konkurować z autobusami. Gruntowna modernizacja przydałaby się również dlatego, że Płock – z uwagi na rafinerię Orlenu – jest bardzo ważnym punktem na sieci przewozów towarowych.

W ostatnich latach pojawiła się szansa na poprawę konkurencyjności płockiej kolei. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe w 2006 r. zaproponowała bowiem, aby w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2007-2013 zmodernizować linię Płock – Kutno. Spółka PKP PLK oszacowała koszt tej modernizacji na 70 mln zł. Samorząd województwa mazowieckiego postąpił jednak inaczej niż samorządy większości województw i w ogóle nie stworzył możliwości realizacji projektów z zakresu infrastruktury kolejowej w ramach swojego programu regionalnego. Linia Płock – Kutno w planach inwestycyjnych PKP PLK trafiła więc do kategorii „po roku 2012”.

Wojciech Szymalski, ekspert Centrum Zrównoważonego

Transportu, który już w 2007 r. opublikował koncepcję budowy nowej linii z Warszawy do Płocka, apeluje, by jednak nie zapominać o potencjale tkwiącym w istniejących liniach: – *Tereny byłego zaboru rosyjskiego, a tu leży Płock, mają najrzadszą gęstość sieci kolejowej w Polsce i budowa nowych linii kolejowych będzie na pewno silnym bodźcem rozwoju lokalnego. Nie wyobrażam sobie jednak, żeby kosztem budowy nowej linii z Płocka do Warszawy, mieszkańcy Płocka czy Gostynina nie mogli wygodnie dojechać koleją do Poznania, Łodzi, Olsztyna czy Torunia. Na tych kierunkach linie kolejowe już istnieją i trzeba je dobrze wykorzystać.*

Karol Trammer

Co kilka miesięcy odżywa koncepcja budowy nowej linii kolejowej, która w prostej linii połączyłaby Warszawę z Płockiem. Ostatnio wizję budowy takiej linii zaprezentowali w Płocku regionalni politycy związani z Platformą Obywatelską. 127-tysięczny Płock, będący trzecim pod względem liczby mieszkańców miastem województwa mazowieckiego, jest dziś omijany przez najważniejsze drogi oraz główne linie kolejowe. Dopiero budowa nowej linii kolejowej Warszawa – Płock ma być sposobem na wyrwanie Płocka z białej plamy na mapie komunikacyjnej. Stefan Kotlewski, związany z Płockiem 54-letni wicemarszałek województwa mazowieckiego, uważa powstanie nowej linii kolejowej za realny projekt: – *Myszę, że powstanie ona za mojego życia.*

– *Przy dużym zaangażowaniu samorządów różnego szczebla oraz rządu budowa linii jest realna* – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyń” Jarosław Kielbasiński, kierownik referatu rozwoju gospodarczego w Urzędzie Gminy Czerwińsk nad Wisłą. Czerwińsk – leżący między Warszawą i Płockiem – jest jedną z tych gmin, przez które mogłaby zostać poprowadzona nowa linia. – *Będziemy promować wariant, który miałby biec przez Czerwińsk nad Wisłą* – zapowiada Kielbasiński.

### Bajki i legendy

Koncepcja budowy nowej linii kolejowej łączącej Warszawę z Płockiem pojawia się w dokumentach planistycznych. Między innymi w „Studium rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego na Mazowszu” oraz w przyjętym przez płocką radę miejską „Studium transportowym i bezpieczeństwa transportu”. Zespół ekspertów naukowych do spraw Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju przy Ministerstwie Rozwoju Regionalnego widzi natomiast Płock jako stację na północno-zachodniej linii dużych prędkości, która wzdłuż Wisły miałaby biec z Warszawy do Bydgoszczy. Nowa linia kolejowa łącząca stolicę z Płockiem i dalej z regionem kujawsko-pomorskim z pewnością odciążałaby magistralę E20, której przepustowość na odcinku Warszawa – Sochaczew, szczególnie w godzinach szczytu, jest już na wyczerpaniu.

Problem w tym, że o koncepcji budowy nowej linii kolejowej, biegnącej równoległe do Wisły, nawet słowem nie wspomina się w dokumentach planistycznych Ministerstwa Infrastruktury – ani w „Master planie dla transportu kolejowego do roku 2030”, ani w „Programie budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce”. Ta rozbieżność między różnymi dokumentami planistycznymi nie tylko pokazuje problem niespójności planowania w Polsce, ale także sprawia, że trudno koncepcji budowy nowej linii łączącej Warszawę z Płockiem nie włożyć między bajki i legendy.

Tym bardziej, że nie powstała żadna realistyczna koncepcja sfinansowania tej inwestycji. Tymczasem – jak szacują eksperci Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei – budowa nowej linii kolejowej, skracającej relację między Warszawą a Płockiem, to koszt około 2,9 mld zł.



Płock na sieci kolei dużych prędkości? Przynajmniej w wizji ekspertów do spraw Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. (Źródło: Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN)



# Z Sierpca do metra

## projekt 1

Uruchomienie bezpośrednich pociągów z linii Sierpc – Raciąż – Płońsk – Nasielsk do Warszawy Gdańskiej

W czerwcu miną cztery lata od reaktywacji ruchu pociągów na linii Sierpc – Raciąż – Płońsk – Nasielsk. Linia ta jest obsługiwana przez pięć par pociągów. Niestety oferta przewozowa Kolei Mazowieckich między Sierpcem i Nasielskiem wciąż pozostawia wiele do życzenia. Głównym problemem jest nieregularne kursowanie pociągów – szczególnie długa luka w ciągu dnia. Z Sierpca w kierunku Nasielska nie wyrusza żaden pociąg między godz. 7.37 a 14.36. Podobnie w odwrotnym kierunku – z Nasielska nie odjeżdża żaden pociąg do Sierpca między godz. 8.07 a 15.05.

Dużym problemem są też skomunikowania pociągów w Nasielsku – pasażerowie przyjeżdżający z kierunku Sierpca, którzy chcą przesiąść się do pociągów w kierunku Warszawy, skazywani są przez Koleje Mazowieckie na nawet 40-minutowe oczekiwanie. Niedogodne przesiadki w Nasielsku pojawiają się w każdej edycji rozkładu jazdy.

### Oferta od nowa

W przypadku linii Sierpc – Nasielsk standardem stało się kopiowanie rozkładu jazdy z ubiegłych lat – ze wszystkimi błędami i niedogodnościami czyhającymi na pasażerów. Odpowiedzią na powyższe problemy powinno być stworzenie oferty przewozowej na linii Sierpc – Nasielsk zupełnie od nowa.

Naszą propozycją jest stworzenie rozkładu jazdy, który byłby oparty na bezpośrednich pociągach z Sierpca do Warszawy Gdańskiej. Potencjał stacji Warszawa Gdańska wzrósł od kiedy w 2003 r. dotarło do niej metro – niestety kolej do dziś nie bardzo potrafi wykorzystać ten atut.

Kluczowym argumentem na rzecz uruchomienia pociągów relacji Sierpc – Warszawa jest dobiegająca końca modernizacja linii kolejowej z Warszawy do Nasielska, której efektem będzie znaczące skrócenie czasu jazdy pociągów na tym odcinku.

Bezpośrednie pociągi z Sierpca do Warszawy na odcinku Sierpc – Nasielsk powinny zatrzymywać się na wszystkich przystankach, a na odcinku od Nasielska do Warszawy Gdańskiej jedynie na najważniejszych stacjach: Nowy Dwór Mazowiecki, Legionowo, Warszawa Toruńska oraz Warszawa ZOO. Dzięki temu możliwe byłoby osiągnięcie czasu przejazdu z Nasielska do Warszawy Gdańskiej wynoszącego 51 minut (taki czas przyjmujemy na podstawie rozkładu jazdy pociągu „Słoneczny”, który w sezonie 2009/2010 założony ma 40-minutowy czas przejazdu z Nasielska do Warszawy Toruńskiej. Do tego należy dodać 11 minut na przejazd z Warszawy Toruńskiej do Warszawy Gdańskiej).

W efekcie bezpośredni przejazd z Sierpca do Warszawy Gdańskiej trwałby 2 godz. 34 min., z Raciąży – 1 godz. 56 min., a z Płońska – 1 godz. 26 min. Powyższe czasy przejazdu są porównywalne z czasem jazdy autobusów z tych miejscowości do stolicy. Przed modernizacją linii Warszawa –

W 2010 r. mija pięć lat od rozpoczęcia działalności przez Koleje Mazowieckie. Wykorzystujemy tę okazję do zaprezentowania pięciu projektów uatrakcyjnienia oferty mazowieckiego przewoźnika. Projekty, które przedstawiamy, nie wymagają poniesienia wielkich kosztów. Projekty te wymagają natomiast przełamania stagnacji w myśleniu o działalności przewozowej. W ofercie Kolei Mazowieckich – w dużej mierze z roku na rok przepisywanej – brakuje bowiem innowacyjnych rozwiązań, które kolej na Mazowszu uczyniłaby atrakcyjniejszą. Prezentacje „5 projektów na 5-lecie Kolei Mazowieckich” będą ukazywać się w najbliższych numerach „Z Biegiem Szyn”. Partnerem akcji jest Zielone Mazowsze, które równoległe przedstawia „5 projektów na 5-lecie Kolei Mazowieckich” na swojej stronie internetowej ([www.zm.org.pl](http://www.zm.org.pl)).

Nasielsk było to niemożliwe do osiągnięcia. W okresie przed modernizacją pojawiała się nawet opinia, że kolej musi skupić się na obsłudze lokalnych relacji w ramach linii Sierpc – Nasielsk, gdyż w relacjach do samej Warszawy czasem przejazdu przegrałaby z przewoźnikami autobusowymi. W obliczu skrócenia czasów jazdy między Nasielskiem i Warszawą ten problem odpada.

### Bez przesiadki

Warto pamiętać, że konieczność przesiadki – nawet gdyby nie była czasochłonna – nierzadko odstrasza od skorzystania z usług kolei. Tym samym uruchomienie bezpośrednich pociągów relacji Sierpc – Warszawa Gdańska może przyciągnąć nowych pasażerów.

Pojawienie się bezpośrednich połączeń do Warszawy będzie stanowiło jakościową rewolucję szczególnie w małych miejscowościach położonych na linii Nasielsk – Sierpc (takich jak

Czas jazdy do Warszawy z:	Autobusem*:	Pociągiem**:
→ Sierpca	2:09 - 2:56	2:34
→ Zawidza Kościelnego	2:22 - 2:28	2:15
→ Raciąży	1:41 - 2:13	1:56
→ Baboszewa	1:21 - 1:46	1:39
→ Płońska	0:54 - 1:36	1:26

\* Najkrótszy i najdłuższy czas jazdy wg [www.autobusowyrozkladjazdy.pl](http://www.autobusowyrozkladjazdy.pl)  
 \*\* Po wprowadzeniu bezpośrednich pociągów Sierpc – Warszawa Gdańska, przyspieszonych na odcinku Nasielsk – Warszawa

Zawidza Kościelny, Koziebrody czy Ciekosyn), które jak na razie ze stolicą są bardzo słabo skomunikowane. Uruchomienie bezpośrednich pociągów z Sierpca do Warszawy będzie miało więc istotny wpływ na poprawę dostępności komunikacyjnej między centrum regionu a peryferyjnymi obszarami województwa.

### Przepis na sukces

Jakie efekty może przynieść wydłużenie relacji pociągów? Warto przyjrzeć się linii Kołobrzeg – Goleniów w województwie zachodniopomorskim. Linia ta do 2005 r. – podobnie jak linia z Sierpca do Nasielska – funkcjonowała jako autonomiczny odcinek. Każda podróż do Szczecina wymagała przesiadki w Goleniowie (nieraz zdarzało się, że czasochłonnej). Przez to pociągi kursujące między Kołobrzegiem a Goleniowem nie cieszyły się zbyt dużą popularnością. Sytuacja zmieniła się diametralnie, gdy począwszy od rozkładu jazdy 2005/2006 zaczęto wprowadzać pociągi kursujące bezpośrednio z linii Kołobrzeg – Goleniów do Szczecina. Obecnie już wszystkie pociągi kursują w bezpośredniej relacji Kołobrzeg –

Trzebiatów – Gryfice – Płoty – Goleniów – Szczecin. Regularne połączenia w tej relacji zapewnia sześć par pociągów dziennie.

Istotny wpływ na wzrost popytu na zachodniopomorskiej linii miało też obniżenie cen biletów. Ceny biletów spadły, ale dzięki temu liczba pasażerów na tyle wzrosła (przykładowo między Płotami i Szczecinem ponad czterokrotnie), że przychody przewoźnika się zwiększyły (więcej szczegółów na ten temat w tekście „Antypodwyżki”, „Z Biegiem Szyn” nr 39, styczeń-luty 2009).

Karol Trammer



Autobus szynowy Kolei Mazowieckich w Sierpcu. Czy dowiezie pasażerów bezpośrednio na dworzec Warszawa Gdańska? (Fot. KT)

✓ **Zjednoczyć Mazowsze koleją**  
Przedrukujemy tekst Karola Trammera, redaktora naczelnego „Z Biegiem Szyn”, który w grudniu 2009 r. ukazał się w plockim, radomskim oraz warszawskim wydaniu „Gazety Wyborczej”:

Województwo mazowieckie to tak naprawdę dwa regiony – bogata aglomeracja warszawska oraz obszary wykluczenia wokół Radomia, Plocka, Siedlec, Ostrołki czy Ciechanowa. Choć leżą one w najbogatszym województwie, borykają się z biedą: wysokim bezrobociem, niską atrakcyjnością inwestycyjną, słabą infrastrukturą.

W sytuacji pogłębiających się różnic rozwojowych między poszczególnymi rejonami województwa mazowieckiego niezbędne jest stoczenie prawdziwej batalii o poprawę spójności całego regionu. Jednym z podstawowych narzędzi na rzecz poprawy spójności przestrzennej jest dobra komunikacja. Nie tylko rozwój dróg, po których biedniejsi lub młodszy obywatele regionu, pozbawieni własnych samochodów, nie mają jak się poruszać. Chodzi przede wszystkim o sprawny transport kolejowy. Samorząd województwa mazowieckiego ma Koleje Mazowieckie – własnego przewoźnika kolejowego, dla którego zapewnienie dobrej komunikacji dla całego regionu powinno być przecież priorytetem. Koleje Mazowieckie powinny stanowić dla samorządu jeden z zasadniczych instrumentów na rzecz spójności województwa. Niestety tak nie jest. Brakuje ekspresów regionalnych, które przynajmniej kilka razy w ciągu doby umożliwiałyby szybkie podróże na trasach z Warszawy do ośrodków subregionalnych: Radomia, Plocka, Siedlec, Ostrołki czy Ciechanowa. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której ostatni – i jedyny – w ciągu doby pociąg do Warszawy wyrusza z Plocka o godz. 4.55 rano, a z Ostrołki o godz. 5.04!

Brakuje rozkładu cyklicznego opartego na równych odstępach w kursowaniu pociągów – przykładowo co 30, 60 czy 120 minut. Dzięki temu, że z danej stacji pociągi kursowałyby, dajmy na to, zawsze 25 minut po pełnej godzinie, rozkład byłby nie tylko łatwiejszy do zapamiętania, ale pociągi jeździłyby regularnie, a nie tak jak obecnie z nawet kilkugodzinnymi lukami w rozkładzie.

Kompletnie brakuje nocnych pociągów weekendowych zapewniających połączenia z Warszawy do takich miast w otoczeniu stolicy, jak Żyrardów, Mińsk Mazowiecki, Błonie, Sochaczew, Nowy Dwór Mazowiecki czy Wyszaków. Dziś po imprezie, spektaklu czy koncercie praktycznie nie ma jak wrócić do miejscowości leżących w promieniu około 40 kilometrów od stolicy własnego województwa.

Gdy ostatnio – wraz z nastaniem w Kolejach Mazowieckich aktywnego prezesa Jakuba Majewskiego – pojawiła się szansa na utworzenie ekspresów regionalnych czy nocnych połączeń, marszałek województwa Adam Struzik w całości skupił się na skutecznym dążeniu do odwołania

nowego szefa kolei na Mazowszu, a tym samym na obronie kolejowego status quo.

Samorząd województwa mazowieckiego – odpowiedzialny za organizowanie, finansowanie i realizację kolejowych przewozów regionalnych – nie chce słyszeć o reaktywacji połączeń do Sokolowa Podlaskiego, Ostrowi Mazowieckiej. Ba, zagrożone jest dalsze funkcjonowanie kolei w Płońsku, Sierpcu czy Przasnysze. To wszystko miasta powiatowe! Wkrótce więc może się okazać, że jeżeli ktoś nie mieszka w pobliżu jednej z kilku głównych tras kolejowych przebiegających przez region, to nie ma co liczyć na kursujące pociągi.

Mało kto wie, że województwo mazowieckie – jako jeden z nielicznych polskich regionów – w ramach miejscowego regionalnego programu operacyjnego z premedytacją nie stworzyło możliwości finansowania projektów modernizacji linii kolejowych. To nic innego jak zamarnowana szansa na skrócenie czasów przejazdu na takich ciągach jak Tuszcz – Wyszaków – Ostrołęka czy Kutno – Gostynin – Plock, które nigdy nie zostaną objęte krajowymi projektami inwestycyjnymi, ale z punktu widzenia spójności województwa mają istotne znaczenie. Tymczasem w innych województwach – właśnie w ramach własnych regionalnych programów operacyjnych – już rozpoczynają się modernizacje linii kolejowych. Między innymi w Wielkopolsce (z Poznania do Wągrowca i Wolsztyna), w Zachodniopomorskiem (ze Stargardu Szczecińskiego do Wałcza) czy w Lubuskim, gdzie w ramach RPO budowany jest zupełnie nowy odcinek linii kolejowej, który pozwoli zaoszczędzić czas marnowany obecnie na zmianę kierunku jazdy pociągów w Czerwieńsku. We wszystkich tych regionach zwraca się uwagę na znaczenie tych projektów dla spójności województw. Tymczasem w województwie mazowieckim, gdzie problem nierównoważonego rozwoju poszczególnych rejonów jest naprawdę ogromny, o spójności tylko dużo się mówi, a – jak widać na przykładzie kolei – niewiele się robi.

## ● POCZTA „Z BIEGIEM SZYN”

*Dziękuję za poruszenie w publikacji „Studium niewykonalności” w numerze 5/2009 sprawy niedziałającej samoczynnej blokady liniowej na szlaku Warszawa Rembertów – Zielonka. Przeprowadzone postępowanie wyjaśniające pokazało, że przez siedem lat struktury PKP PLK nie potrafiły, poza wymianą korespondencji, podjąć żadnej konkretnej decyzji w tej sprawie.*

*Wydałem już stosowne dyspozycje. Przedmiotowa kwestia powinna zostać skutecznie rozwiązana w 2010 roku, czego osobiście dopilnuję.*

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



## Polityka kolejowa

Nie piszę zwykle o polityce, uznając ten temat za niemieszczący się w ramach dyskusji o przekształcaniach rynku kolejowego. Tymczasem zrozumienie polskiej odmienności w tej dziedzinie wyjaśnia wiele, jeśli nie większość.

Nie jesteśmy krajem demokratycznym. Poza czterema koalicjami wyborczymi, wszystkie pozostałe partie i ruchy są całkowicie dyskryminowane finansowo. Nie są one w stanie prowadzić z posiadanymi środkami kampanii wyborczych, nie są w stanie prowadzić prac programowych ani normalnie funkcjonować, tak jak funkcjonują ruchy polityczne w krajach takich jak choćby sąsiednia RFN. Tam system finansowania polityki z budżetu nie dyskryminuje mniejszych ruchów, daje im równe prawo do dotacji i zdarza się, że ruchy pozaparlamentarne dostają się do „wielkiej” polityki.

W Polsce taki awans był możliwy w przypadku Samoobrony i LPR. Ta pierwsza została użyta jako narzędzie do obalenia rządu AWS-UW przez dziennikarza-cyngla N., pracującego wówczas dla postkomunistów. Drugi z tych ruchów wszedł do polityki niejako od zakrycia, dzięki wsparciu medialnemu o wielomilionowej wartości udzielonemu przez media kościelne, jakiego inne ruchy nie miały.

W Polsce zwykle, obywatelskie ruchy polityczne nie mają większych szans. Rozdanie ulotek w skali kraju kosztuje ok. 5 mln zł, jeden billboard kosztuje ok. 20 tys. zł.

Jak działa polityka kolejowa w sąsiednim, nieco bardziej demokratycznym kraju? Niemieccy Zieloni na cały kraj nabijają się z „filcu”, jaki panuje między niemieckimi konserwatystami a władzami upolitycznionego czelobu kolejowego DB AG. Żartują z konserwatywnej polityki transportowej tamtego koncernu, który zaczął traktować kolej nie jako alternatywę dla samochodu, ale raczej jego uzupełnienie, i buduje parkingi przy stacjach ekspresów.

Liberalowie zaś są partią gospodarczej kompetencji i non-stop zarzucają argumentami o stratach finansowych i wyższości konkurencji na sieci kolejowej nad monopolem jednego przewoźnika. W Polsce nie ma nic podobnego, a przyczyny znamy.

Adam Fularz