

Skrzydlate wiaty odleca? • Celiński (nie) odchodzi

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

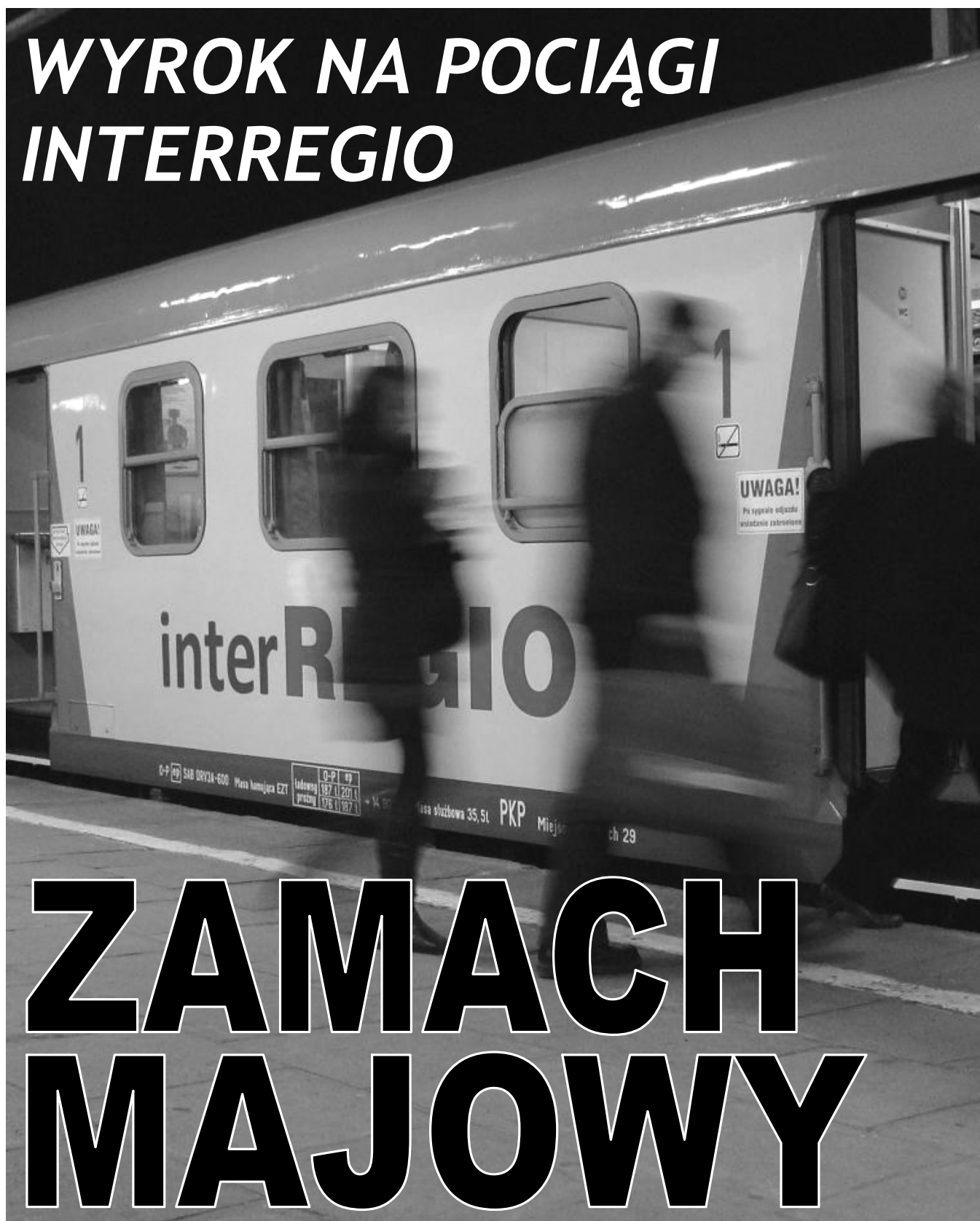
ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

MAJ – CZERWIEC 2010

Nr 3 (47)

WYROK NA POCIĄGI INTERREGIO



ZAMACH MAJOWY



Smoleńsk, 10 kwietnia 2010 r.

SKOMUNIKOWANIA

Z Biegiem Szyn Nr 3 (47)

Warszawska szybka kolej miejska rozwija się powoli

Połączenia

Dopiero po pięciu latach funkcjonowania warszawska Szybka Kolej Miejska zakupiła pierwsze fabrycznie nowe pociągi.

9 kwietnia 2010 r. na tory wyjechał nowy pociąg warszawskiej Szybkiej Kolei Miejskiej. Mogący osiągać prędkość 160 km/h skład 19WE – wyprodukowany przez nowosądeckie zakłady Newag – charakteryzuje się układem siedzeń dla pasażerów jak w wagonach metra warszawskiego. Do końca czerwca Newag dostarczyć ma wszystkie cztery z zamówionych składów 19WE. Są to pierwsze fabrycznie nowe pociągi we flocie działającej już od pięciu lat stołecznej SKM.

Dotychczas Szybka Kolej Miejska opierała swoją flotę taborową na ośmiu pociągach 14WE, będących jedynie unowocześnioną wersją zespołów trakcyjnych EN57. Ponadto stołeczna kolejka dzierżawi klasyczne jednostki EN57 od trójmiejskiej SKM i od Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Mińsku Mazowieckim. Przed dostawą pierwszego ze składów 19WE warszawska SKM użytkowała w sumie 13 pociągów. Jak na razie cały park taborowy warszawskiej kolei miejskiej wykorzystywany jest do obsługi 37-kilometrowej trasy linii S2, łączącej Pruszków, Warszawę i Sulejówkę.

Co prawda, od 15 marca 2010 r. kursuje linia S9, kolejne połączenie kolei miejskiej. Łączy ona Warszawę Gdańską z Legionowem i podobnie jak linia S2 jest organizowana przez Zarząd Transportu Miejskiego (obowiązują miejskie bilety), nie jest jednak obsługiwana przez spółkę Szybka Kolej Miejska. Na zlecenie ZTM na linii S9 kursują pociągi Kolei Mazowieckich. Przewoźnik do obsługi linii S9 przeznaczył wyeksploatowany tabor dzierżawiony od spółki Przewozy Regionalne. Uruchomienie linii S9 nastąpiło 15 marca 2010 r., po dwukrotnym przesunięciu daty inauguracji. Choć wstępnie zapowiadano kursowanie pociągów w relacji Warszawa – Legionowo – Wieliszew, to jak na razie kursują one jedynie między Warszawą Gdańską i Legionowem (część kursów ma trasę wydłużoną jedynie do stacji Legionowo Piaski). Między Warszawą i Legionowem kursują 22 pociągi linii S9 dziennie.

Na realizację planów rozwoju sieci połączeń Szybkiej Kolei Miejskiej można liczyć dopiero po dalszych zakupach taboru. Do 2012 r. bydgoska Pesa dostarczyć ma 13 elektrycznych zespołów trakcyjnych Elf. Mają zostać one skierowane do obsługi linii SKM do Warszawy Służewiec, a następnie – po zbudowaniu łącznicy – dalej do lotniska na Okęciu. Zakładany jest też powrót pociągów na linię otwocką. Na trasie Warszawa Zachodnia – Warszawa Falenica pociągi SKM kursowały w początkowym okresie działania miejskiego przewoźnika od października 2005 r. do czerwca 2006 r., następnie zostały przeniesione na obecną trasę z Pruszkowa do Sulejówka.

• Pierwszy z pociągów 19WE w barwach Szybkiej Kolei Miejskiej



Związkowiec dyrektorem

Ludzie

Działalność w związkach zawodowych na kolei wciąż jest traktowana jako trampolina na dyrektorskie stanowiska.

15 kwietnia 2010 r. stanowisko dyrektorskie objął Ryszard Filochowski – został wiceszefem biura spraw pracowniczych w Kolejach Mazowieckich. Filochowski był działaczem Związku Zawodowego Drużyn Konduktorskich w RP (był sekretarzem rady krajowej), a następnie – po rozstaniu się z tą organizacją – w 2005 r. założył Ogólnopolski Związek Zawodowy Pracowników Transportu z siedzibą w Ostrołęce. Był jego przewodniczącym.

44-letni Filochowski, będąc działaczem związkowym, podjął studia na kierunku zarządzanie przedsiębiorstwem, a obecnie uczęszcza na studia podyplomowe z zakresu zarządzania zasobami ludzkimi.

Ryszard Filochowski zajmował już wcześniej stanowiska administracyjne w Kolejach Mazowieckich – był naczelnikiem wydziału ogólnopracowniczego oraz wydziału rozwoju kadr i współpracy ze związkami zawodowymi. Obejmując te stanowiska Filochowski wcale jednak nie decydował się na definitywne zakończenie swojej działalności związkowej. Sprawowanie funkcji naczelnika wydziału ogólnopracowniczego było dla Filochowskiego jedynie etapem przerwy w kierowaniu Ogólnopolskim Związkiem Zawodowym Pracowników Transportu.

Filochowski to nie pierwsza osoba na kolei, której droga do dyrektorskiego fotela prowadziła przez związki zawodowe. Janusz Czarnocki, obecny dyrektor generalny centrali spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, pod koniec lat 80. był etatowym działaczem Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP, poczym bezpośrednio przeszedł na stanowisko zastępcy naczelnika w ówczesnej Centralnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych. Jerzy Dul, dyrektor wrocławskiego oddziału Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK, był natomiast działaczem sekcji krajowej kolejarzy NSZZ „Solidarność”.

Pamiętny jest przykład kariery Grzegorza Kucińskiego, który, jako działacz kolejarzkiej „Solidarności” w Mazowieckim Zakładzie Przewozów Regionalnych, w 2004 r. brał udział w proteście głodowym przeciwko utworzeniu Kolei Mazowieckich, by następnie zostać członkiem zarządu tej spółki.

Jak wyrzucić 53 miliony Tabor

Koleje Mazowieckie podpisały z koncernem Bombardier kontrakt na dostawę lokomotyw do składów push-pull.

Bombardier jest również producentem samych wagonów piętrowych push-pull, których w barwach Kolei Mazowieckich od września 2008 r. kursuje w sumie 37. Ponieważ samorząd województwa mazowieckiego nie zdołał zakupić odpowiednich lokomotyw jednocześnie z nowoczesnymi wagonami, dotychczas obsługę trakcyjną tych składów musiały zapewniać lokomotywy EU07 wynajmowane od PKP Cargo. Elektrowozy EU07 nie są jednak w pełni kompatybilne z piętrowymi wagonami push-pull, przez co obecnie nie jest możliwe wykorzystywanie podstawowego atutu tych składów, czyli pchania ich przez lokomotywę znajdującą się na końcu składu za pomocą zdalnego sterowania z kabiny sterowniczej znajdującej się w wagonie piętrowym na czole składu.

Dostawa lokomotyw Traxx – w pełni dostosowanych do obsługi składów push-pull – planowana jest na lato 2011 r. Tymczasem umowa na wynajem lokomotyw od PKP Cargo wygasa już 31 sierpnia 2010 r. Oznacza to konieczność przedłużenia kosztownej umowy Kolei Mazowieckich z PKP Cargo.



• Lokomotywy Traxx dotrą na Mazowsze za ponad rok (fot. Bombardier)

Za wynajęcie na dwa lata 11 lokomotyw EU07 do prowizorycznej obsługi pociągów push-pull Koleje Mazowieckie już zapłaciły 35,5 mln zł. Tymczasem wartość kontraktu z Bombardierem na dostawę lokomotyw Traxx wynosi 40,5 mln euro, czyli w przeliczeniu około 169,2 mln zł.

Zakładając, że przedłużenie wynajmu lokomotyw EU07 na kolejny rok pochłonie połowę dotychczasowej kwoty (czyli 17,8 mln zł), można już teraz oszacować, że opieszalność w zakupie odpowiednich lokomotyw, będzie w sumie kosztowała samorząd województwa mazowieckiego 53,3 mln zł. To prawie jedna trzecia wartości zawartego w kwietniu 2010 r. kontraktu na dostawę nowoczesnych lokomotyw Traxx.

Na kolei muzyka nie łagodzi obyczajów

Obyczaje

Spółki kolejowe mają szczęście do muzykalnych szefów.

Prezisi największych spółek kolejowych są czynnymi muzykami. Grzegorz Mędra, który od 7 kwietnia kieruje spółką PKP Intercity, po godzinach jest członkiem zespołu Warszawska Jesionka. Mędra gra na akordeonie i harmonijce ustnej. Szef konkurencyjnych Przewozów Regionalnych Tomasz Moraczewski jest natomiast klawiszowcem w jednym z toruńskich zespołów. – *Graliśmy na weselach. Teraz to głównie przyjemność* – mówił Moraczewski w rozmowie z „Rzeczpospolitą” o swoim muzycznym hobby.

Z kolei Wojciech Balczun, prezes PKP Cargo, jest gitarzystą. Obecnie gra w zespole rockowym Chemia, który powstał w tym roku. Oprócz Balczuna w Chemii grają muzycy współpracujący z Marylą Rodowicz czy Patrycją Markowską.

Talentem muzycznym może pochwalić się również Jakub Majewski, były prezes Kolei Mazowieckich, który w czasie studiów na Uniwersytecie Warszawskim założył kabaret literacki Antyquariat. Majewski komponował muzykę, a podczas występów grał na klawirze.

Patrząc na sytuację na kolei, trudno jednak się zgodzić z porzekadłem jakoby muzyka miała łagodzić obyczaje...

„Rozkład jazdy, który będzie miał ręce i nogi”

Oferta przewozowa

Rozmowa z KRZYSZTOFEM RYTEM, dyrektorem Centrum Zrównoważonego Transportu stowarzyszenia Zielone Mazowsze

„Z Biegiem Szyn”: Stowarzyszenie Zielone Mazowsze od kilku lat recenzuje poczynania samorządu województwa w zakresie kolei regionalnych. Czy samorząd województwa, zlecając wam wart 326 tys. zł kontrakt na przeprowadzenie badań w pociągach i stworzenie na ich podstawie koncepcji oferty przewozowej, kupił waszą przychylną dla swoich działań?

Krzysztof Ryteł: To zlecenie uzyskaliśmy w drodze przetargu nieograniczonego, w którym złożyliśmy najtańszą ofertę. Dzięki temu, że to myśmy wygrali ten przetarg, urząd marszałkowski już na „dzień dobry” zaoszczędził 100 tys. zł – taka była różnica pomiędzy naszą, a kolejną ofertą. Faktycznie, jako organizacja społeczna zajmowaliśmy się Kolejami Mazowieckimi. Wiele naszych postulatów zostało spełnionych – na przykład zakup używanych szynobusów czy wznowienie kursów na linii Nasielsk – Sierpc. Jednak pracując dla samorządu można jeszcze więcej poprawić na kolei, niż pisząc petycje i organizując pikety.

– Co konkretnie zamierzać poprawić?

– Planujemy mnóstwo działań racjonalizujących koszty. Nie zamierzamy jednak ciąć pociągów, lecz szukać oszczędności gdzie indziej. Z pewnością będziemy chronić linie lokalne – nawet będziemy na nich zwiększać ofertę, żeby wreszcie przyciągnąć tam pasażerów. Naszym priorytetem jest jednak zwiększenie liczby połączeń wokół Warszawy.



• Krzysztof Ryteł: „Bierzemy pełną odpowiedzialność za rozkład jazdy”

– Ogłoszenie o przetargu samorząd opublikował 8 marca, 6 kwietnia podpisał z wami umowę, z której wy musicie się wywiązać do 1 czerwca. Nie da się ukryć, że zlecenie obejmujące opracowanie oferty przewozowej inicjowane jest w czasie, gdy kolejowy harmonogram prac nad rozkładem jazdy na sezon 2010/2011 jest już zaawansowany.

– Owszem, karty zamówień składa się w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe do końca kwietnia, ale później można je modyfikować. Na razie złożyliśmy zamówienia według naszego wycucia, oczywiście oparte o nasze doświadczenia, lecz po wynikach badań i konferencjach rozkładowych będziemy mogli zmieniać poszczególne zamówienia. Najważniejsze jest to, by w terminie złożyć karty – później taką złożoną kartę zawsze można przesunąć lub usunąć. Sytuacja byłaby znacznie trudniejsza, gdyby karty nie zostały złożone na czas.

– Czy nie obawia się pan, że z waszej koncepcji oferty przewozowej po ingerencjach samorządu, Kolei Mazowieckich oraz spółki PKP Polskie Linie Kolejowe niewiele zostanie. Zwłaszcza że miejsce na torach – szczególnie na liniach wybiegających z Warszawy – jest ograniczone.

– Gdybyśmy przygotowali koncepcję rozkładu jazdy i na tym koniec, to na pewno nic by z niej nie zostało. Jednak nasze usługi są zamówione do grudnia, a więc bierzemy udział we wdrażaniu tego rozkładu jazdy. Wiemy jak to się robi. Nie tylko projektujemy rozkład jazdy, ale również go wdrażamy i to jest gwarancją, że będzie on miał ręce i nogi od początku do końca.

– Czy można więc uznać, że to Zielone Mazowsze ponosi odpowiedzialność za rozkład jazdy na Mazowszu, wchodzący w życie w grudniu 2010 r.?

– Tak, jak najbardziej bierzemy pełną odpowiedzialność za to, co będzie w grudniu. Tym bardziej, że dobrze układa nam się współpraca z Kolejami Mazowieckimi, które zapewniły, że nie będą nam przeszkadzać, lecz będą realizować nasze wnioski. Chodzi bowiem o jasne określenie odpowiedzialności za rozkład jazdy.

rozmawiał Karol Trammer

Zamach majowy

Bezprecedensowa decyzja spółki PKP Polskie Linie Kolejowe nakazująca wycofanie z torów pociągów InterRegio to wyrok na taniej konkurencji dla spółki PKP Intercity. Wyrok wydany został przez Grupę PKP oraz Ministerstwo Infrastruktury, a Zbigniew Szafrąński, prezes PKP PLK, jedynie go wykonał



4 maja na tory nie wyjechało 48 pociągów InterRegio. Wycofania tych pociągów Przewozów Regionalnych zażądała spółka PKP Polskie Linie Kolejowe, wobec której samorządowy przewoźnik ma poważne zaległości w opłatach za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Wstrzymany został ruch pociągów InterRegio między innymi na trasach z Warszawy do Krakowa, Rzeszowa, Katowic, Poznania i Szczecina, z Wrocławia do Bielska-Białej, Krakowa i Przemysła, z Gdyni do Szczecina czy z Łodzi do Krakowa.

„Wsadzeni” do InterRegio

PKP Polskie Linie Kolejowe nakazując Przewozom Regionalnym wycofanie pociągów przyłączyła się do ofensywy przeciwko połączeniom InterRegio, prowadzonej wspólnie przez zarząd PKP S.A., spółkę PKP Intercity, Ministerstwo Infrastruktury oraz Urząd Transportu Kolejowego. Ofensywa ta prowadzona była niemalże od chwili uruchomienia przez Przewozy Regionalne pierwszego połączenia InterRegio – pociągu relacji Warszawa – Białystok, kursującego od marca 2009 r. Grupa PKP wraz z w pełni sprzyjającymi jej ministerstwem i UTK nie godziły się z wejściem tanich pociągów InterRegio na rynek połączeń dalekobieżnych, bo naruszyło to monopolistyczną pozycję PKP Intercity.

Rozwijanie przez Przewozy Regionalne sieci połączeń InterRegio Andrzej Wach, szef Grupy PKP, nazwał kanibalizmem. Sam wiceminister infrastruktury Juliusz Engelhardt pytał: – *Czy można wsadzić pasażera na siedem, osiem godzin do pociągu o standardzie naszego polskiego EN57, który konstrukcyjnie jest przewidziany do wykonywania przewozów regionalnych?*

Dla Grupy PKP oraz przedstawicielei rządu największą wadą InterRegio było to, że pasażerowie, chcąc podróżować tanio, decydowali się na mniejszy komfort jazdy. Nikt ich do tych pociągów nie „wsadzał”, lecz sami dokonywali wyborów na rodzącym się kolejowym wolnym rynku. Żadnego znaczenia dla ministerstwa nie miał fakt, że dzięki InterRegio kolej pozyskała pasażerów, którzy wcześniej z jej usług w ogóle nie korzystali, bo po prostu była dla nich zbyt droga.

Pociągi, których nie lubi minister

W sierpniu 2009 r. wiceminister Juliusz Engelhardt skierował do marszałków województw – sprawujących funkcję właścicieli spółki Przewozy Regionalne – list, w którym jednoznacznie opowiedział się przeciwko funkcjonowaniu połączeń InterRegio. „Z niepokojem obserwuję uruchamianie przez spółkę Przewozy Regionalne dużej liczby połączeń typu InterRegio” – pisał w swoim liście Engelhardt – „Uruchomienie przez spółkę Przewozy Regionalne połączeń typu InterRegio spowodowało pogorszenie warunków ekonomicznych przewozów dokonywanych przez spółkę PKP Intercity”. Engelhardt swoim listem pokazał, że na pierwszym miejscu stawia nie interesy pasażerów i kolei jako całego systemu, lecz interesy wybranych podmiotów działających na rynku kolejowym.

W październiku 2009 r. spółka PKP Intercity złożyła skargę do Urzędu Transportu Kolejowego na Przewozy Regionalne, że uruchamiając połączenia InterRegio prowadzą nieuczciwą konkurencję na polskich torach.

W lutym 2010 r. UTK – z którego kierownictwa dwie z trzech osób wcześniej zawodowo związane były z Grupą PKP – próbował przeforsować likwidację połączeń InterRegio za pomocą „haczyka”, jakim miało być rzekomo niewłaściwe zaklasyfikowanie tych połączeń na etapie zamawiania rozkładu jazdy w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe. Wkrótce potem Ministerstwo Transportu wraz z Urzędem Transportu Kolejowego uniemożliwiły spółce Przewozy Regionalne dogęszenie w marcu 2010 r. oferty InterRegio na trasach Warszawa – Bydgoszcz, Warszawa – Katowice, Warszawa – Łódź oraz Poznań – Bydgoszcz.

Wyrok na InterRegio

W końcu do walki z połączeniami InterRegio przyłączył się zarząd PKP PLK, który z uwagi na poważne zaległości płatnicze Przewozów Regionalnych zażądał od tej samorządowej spółki ograniczenia pracy eksploatacyjnej. Przewozy Regionalne miały same przedstawić zarządcy infrastruktury listę pociągów do wycofania. Problem w tym, że lista, która nie przewidywała likwidacji pociągów InterRegio, po prostu nie została przez PKP PLK zaakceptowana. W końcu więc PKP PLK same stworzyły listę pociągów, na podstawie której z dniem 4 maja wstrzymane zostały wyłącznie pociągi InterRegio.

To pokazało, że spółce PKP PLK w niewielkim stopniu zależy na odzyskaniu zobowiązań finansowych Przewozów Regionalnych, a zasadniczym celem zarządcy infrastruktury jest wykonanie wyroku na połączenia InterRegio – wyroku wydanego przez Grupę PKP

Tymczasem pociągi InterRegio zostały stworzone przez Przewozy Regionalne dla podreperowania sytuacji ekonomicznej spółki. Nie tylko zapewniły przychody z obsługi głównych tras, ale również zagospodarowały przerosty zatrudnienia i taboru, odziedziczone w chwili przejścia spółki z Grupy PKP pod władanie samorządów. PKP Polskie Linie Kolejowe, żądając więc wycofania właśnie pociągów InterRegio, zamiast zbliżyć się do odzyskania pieniędzy, od tej możliwości się oddaliły. – *Nie będziemy mieli z czego uregulować długu wobec PKP PLK, jeżeli będą wstrzymane pociągi InterRegio, bo to właśnie one są najbardziej dochodowe i popularne wśród pasażerów* – alarmowała jeszcze przed wstrzymaniem ruchu pociągów Małgorzata Kuczevska-Laska, członek zarządu Przewozów Regionalnych ds. finansowych.

Lepiej wcale niż późno

W całej sprawie PKP Polskie Linie Kolejowe w ogóle kierowały się dość karkołomną logiką ekonomiczną. Po pierwsze, PKP PLK, chcąc odzyskać zaległe pieniądze od swojego największego klienta, zmusiła go do ograniczenia wolumenu zamówień – tym samym zarządca infrastruktury pokazał, że od przychodów, które mogą wpłynąć z opóźnieniem, woli przychody, które nie wpływają. Po drugie, PKP PLK w chwili wycofania części połączeń istotnie pogorszyły swoją efektywność – po torach kursuje mniej pociągów, lecz majątek, liczba pracowników oraz przerost administracji zarządcy infrastruktury wcale równocześnie się nie zmniejszają. Tym samym w ogólnym rozrachunku koszty funkcjonowania państwowej infrastruktury kolejowej wzrastają.

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe, jako zarządca infrastruktury ►

► kolejowej, powinna dbać, aby nie zostać choćby posądzoną o nierówne traktowanie różnych przewoźników, którzy korzystają z torów. Tymczasem w całej sprawie rzuca się w oczy inne traktowanie przez PKP PLK spółki Przewozy Regionalne, a inne spółki PKP Intercity. Również PKP Intercity ma bowiem poważne zaległości w płaceniu z korzystanie z infrastruktury kolejowej. Jednak to Przewozy Regionalne jako pierwsze zostały zmuszone przez PKP PLK do wycofania swoich połączeń InterRegio. Dla PKP Intercity termin wycofania połączeń został wyznaczony na przełom maja i czerwca. To rzuca na sprawę podejrzenie, że PKP Intercity – dzięki temu, że jest spółką znajdującą się razem z PKP PLK w Grupie PKP – może liczyć na lepsze traktowanie przez zarządcę infrastruktury. Może to nawet wyglądać na zмовę dwóch spółek Grupy PKP przeciwko przewoźnikowi działającemu poza strukturami PKP.

Nie bez znaczenia jest bowiem to, że PKP PLK ze swoimi żądaniami ograniczenia pracy eksploatacyjnej wobec PKP Intercity przychodzi tej spółce w sukurs, ponieważ jej przedstawiciele nie ukrywają, że zamierzają ograniczać swoją ofertę (przede wszystkim poza głównymi liniami). Żądania PKP PLK tworzą więc dla PKP Intercity świetny pretekst do przeprowadzenia kolejnych w ostatnim czasie likwidacji połączeń. To chytne, aby właściwie takimi samymi działaniami wobec dwóch przewoźników, jednemu ułatwiać realizację i tak rozważanych planów ograniczania oferty, a drugiemu burzyć przyjętą strategię rozwoju połączeń. Znamienne jest, że Przewozy Regionalne do ostatniej chwili walczyły o odwołanie kontrowersyjnego żądania PKP PLK (dzięki czemu ostatecznie lista pociągów do likwidacji uległa skróceniu), tymczasem spółka PKP Intercity zamierza na „żądanie” PKP PLK sama potulnie przygotować plan ograniczenia oferty. Nie bez znaczenia jest również to, że dzięki temu, że połączenia samorządowego przewoźnika zostały wycofane wcześniej, PKP Intercity będzie mogło dostosować swoje działania do warunków, jakie powstały po wycofaniu konkurencyjnych połączeń InterRegio.

Zbieżność „przypadkowa”

Niezwykle symptomatyczne było dystansowanie się Ministerstwa Infrastruktury od niewątpliwie kryzysowej sytuacji na kolei z przełomu kwietnia i maja. – *To kwestia do rozstrzygnięcia między zarządcą infrastruktury a spółką Przewozy Regionalne.* – stwierdził 29 kwietnia z mównicy sejmowej Juliusz Engelhardt, wiceminister infrastruktury ds. kolei – *Na tym etapie jeszcze się nie włączamy.*

Biorąc pod uwagę wcześniejsze wystąpienia Engelhardta, zawsze krytyczne wobec połączeń InterRegio, powyższa deklaracja o niewłączaniu się w sprawę tak naprawdę stanowiła pełne poparcie dla działań PKP PLK. Zwłaszcza, że finansowe problemy Przewozów Regionalnych, który spowodowały zadłużenie wobec zarządcy infrastruktury w dużej mierze wynikały z winy Ministerstwa Infrastruktury – przez ostatnie pół roku resort zwlekał chociażby z przekazaniem spółce 48,2 mln zł dotacji za realizowanie międzynarodowych przewozów przygranicznych. Nie mówiąc już o fatalnych warunkach, na jakich Przewozy Regionalne pod koniec 2008 r. zostały przekazane z Grupy PKP do samorządów wojewódzkich. Podczas przekształceń przewoźnik nie otrzymał bowiem ani jednej lokomotywy elektrycznej, w Grupie PKP pozostały również zmodernizowane wagony czy nowoczesne elektryczne zespoły trakcyjne ED74. Nie wspominając o zatajeniu przed samorządami pełnej informacji na temat złej sytuacji finansowej Przewozów Regionalnych.

Działania zarządcy infrastruktury wobec Przewozów Regionalnych spotkały się z pełną aprobatą Grupy PKP. – *Decyzja PKP PLK jest słuszna i jest efektem zjawiska, o którym PKP alarmowało już kilkanaście miesięcy temu, czyli kanibalizmem rynku* – stwierdził Michał Wrzosek, rzecznik PKP S.A.

Zbigniew Szafranski, prezes PKP PLK, jeszcze nie dawno wydawał się być gwarantem niezależnienia spółki od Grupy PKP. Szafranski swoimi ostatnimi ruchami – realizującymi politykę „przypadkowo” zbieżną z celami przewoźników z Grupy PKP – nadszarpnął swoją pozycję. Dziś staje się jasne, dlaczego przez prawie półtora roku Szafranski nie zdołał doprowadzić do wydzielenia PKP PLK z Grupy PKP, choć było to przecież główne zadanie, jakie w chwili nominacji postawił przed nim minister infrastruktury.

Karol Trammer

Co dalej z planami rozwoju InterRegio?

Od grudnia 2010 r. sieć połączeń InterRegio miała objąć wszystkie województwa



Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do wstępnego zarysu oferty połączeń InterRegio planowanej do wprowadzenia w ramach rozkładu jazdy 2010/2011, wchodzącego w życie 12 grudnia 2010 r.

Według założeń pociągi InterRegio miałyby dotrzeć do dotychczas pomijanych dużych ośrodków jak Lublin, Zielona Góra czy Elbląg. Połączenia InterRegio dojechałyby także do Radomia, który będąc drugim pod względem liczby mieszkańców miastem w województwie mazowieckim, jak na razie wciąż nie jest obsługiwany przez pociągi tej kategorii. Przez Radom miałby kursować pociąg InterRegio relacji Wrocław – Katowice – Kielce – Lublin. Również za sprawą tego pociągu, województwo lubelskie przestałoby być jedynym regionem nie objętym siecią połączeń InterRegio.

Od grudnia 2010 r. znacznie poprawić miałyby się również obsługa województwa lubuskiego. Dziś bowiem jedyną w tym regionie miejscowością, do której docierają pociągi InterRegio, jest 3-tysięczny Dobiegniew, położony na linii Poznań – Szczecin, biegnącej przez skrawek regionu lubuskiego. Wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2010/2011 połączenia InterRegio miałyby dotrzeć do Zielonej Góry (mowa o pociągach z Krakowa, Olsztyna oraz Warszawy).

Półmilionowa aglomeracja rybnicka – dzięki nowym pociągom kategorii InterRegio – odzyskałaby bezpośrednie połączenie z Warszawą. Na rozkład jazdy 2010/2011 zaplanowano także pociągi Warszawa – Gdynia, kursujące nietypową trasą przez Kutno, Toruń i Iławę. Uruchomiony miałby zostać również obsługiwany autobusem szynowym pociąg relacji Suwałki – Warszawa. Byłoby to pierwsze połączenie InterRegio wjeżdżające na linię niezelektryfikowaną.

W planach na przyszły sezon znalazło się zbliżenie oferty InterRegio do miejscowości dotychczas pomijanych przez pociągi dalekobieżne. Zaplanowano postoje na stacjach, które jak na razie przez pociągi dalekobieżne pokonywane są bez zatrzymania. Mowa tu między innymi o Szczekocinach i Słomnikach Miasto (trasa Warszawa – Kraków), Mosinie (trasa Poznań – Wrocław) czy leżącej w powiecie sochaczewskim stacji Teresin-Niepokalanów.

Planowane jest również uruchomienie pociągów na odcinkach, z których ruch dalekobieżny został wycofany nawet kilka lat temu. W przyszłym rozkładzie miałyby kursować pociąg InterRegio relacji Wrocław – Częstochowa – Kielce – Skarżysko-Kamienna – Starachowice – Ostrowiec Świętokrzyski (do dwóch ostatnich wymienionych miast obecnie docierają jedynie pociągi regionalne). Sieć InterRegio od grudnia 2010 r. miałyby objąć również Bolesławiec, z którego zaplanowano kursowanie pociągu do Rzeszowa przez Legnicę, Wrocław, Katowice, Kraków.

W województwie podkarpackim miałyby pojawić się pociągi InterRegio także poza główną linią Kraków – Rzeszów – Przemyśl, będącą kolejowym kręgosłupem regionu. W planach znalazło się bowiem uruchomienie pociągu InterRegio z Poznania przez Wrocław, Katowice, Kraków, Rzeszów, który następnie zjeżdżałby w kierunku Leżajska, Nowej Sarzyny, Niska i Stalowej Woli.

Skrzydlate wiaty odleca?

Czy linia otwocka będzie pierwszą linią poddaną modernizacji z ludzką twarzą?

„Uprzejmie prosimy o pozwolenie na wyburzenie wiaty zlokalizowanej na przystanku osobowym Świder. W związku z modernizacją linii kolejowej nr 7 Warszawa – Dorohusk konieczne będzie także wyburzenie wiat zlokalizowanych na przystankach osobowych: Warszawa Olszynka, Grochowska, Warszawa Międzyzlesie, Warszawa Radość, Warszawa Miedzeszyn, Michalin, Józefów” – pismo takiej treści zostało nadesłane 8 lutego 2010 r. do mazowieckiego konserwatora zabytków. Z pismem wystąpiła firma Jacobs Polska, która na zlecenie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe opracowuje dokumentację przedprojektową modernizacji linii biegnącej z Warszawy do Lublina i dalej do przejścia granicznego z Ukrainą w Dorohusku. Opracowywanie dokumentacji – uwzględniające potrzeby dostosowania linii do prędkości 160 km/h w ruchu pasażerskim oraz 120 km/h w przewozach towarowych – ma zostać sfinalizowane do końca 2010 r.

Debata na czasie

Niewiele brakuje, aby przystanki na linii z Warszawy do Otwocka podczas modernizacji zostały pozbawione wiat peronowych wybudowanych w okresie elektryfikacji linii podmiejskich w drugiej połowie lat 30. Co prawda, przedstawiciele spółki PKP Polskie Linie Kolejowe na razie bagatelizują pismo firmy Jacobs Polska do konserwatora zabytków i uspokajają, że do rozpoczęcia prac modernizacyjnych na linii z Warszawy przez Otwock, Piławę do Lublina i Dorohuska zostały co najmniej cztery lata. – *Na razie nie mamy zagwarantowanego finansowania na tę inwestycję, więc w grę wchodzi terminy po roku 2015* – powiedział dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Robert Kuczyński z Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK.

– *Nie podjęto żadnych decyzji dotyczących rozbiórki wiat* – zapewnił na debacie poświęconej losowi wiat peronowych Jerzy Korzeniowski z warszawskiego oddziału Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK, sugerując, że obrona wiat na linii otwockiej jest przedwczesna. – *Dzisiaj nikt nawet nie potrafi określić dokładniejszej daty rozpoczęcia tej modernizacji. To jeszcze bardzo odległa sfera planów.*

Michał Krasucki z Towarzystwa Opieki nad Zabytkami uważa jednak, że czas na dyskusję o przyszłości architektury kolejowej na linii otwockiej jest jak najbardziej odpowiedni: – *To dobrze, że o całej sprawie rozmawiamy już dzisiaj. Bo dzięki temu jest to debata na czasie, a nie debata po czasie.*

Również Barbara Jezierska, mazowiecka konserwator zabytków, postanowiła nie tracić czasu: – *Wszczęłam postępowanie o wpis do rejestru zabytków przystanków kolejowych od Olszynki Grochowskiej do Świdra.* Jezierska uważa, że wiaty te – jako wspaniałe przykłady architektury i dziedzictwa – po prostu nie mogą zostać zburzone.

Nie za wcześnie

Także Andrzej Massel, wicedyrektor Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa, w swoim komentarzu dla Kolejowej Oficyny Wydawniczej broni wiat na linii otwockiej: – *Modernizacja odcinka jest oczywiście potrzebna, ale można i trzeba przeprowadzić ją bez niszczenia tych wiat – nawet, jeżeli jeszcze nie wpisano ich do rejestru zabytków. A bez wątplenia zasługują na ochronę.*

Obroncy przedwojennych wiat mają przed oczami efekty przeprowadzonych pod koniec lat 90. prac modernizacyjnych na linii z Warszawy do Mińska Mazowieckiego, podczas których



• Krajobraz przed modernizacją - na zdjęciach po lewej przystanek Warszawa Międzyzlesie na linii otwockiej i krajobraz po modernizacji - po prawej kontener kasowy w Sulejówku (fot. KTx3)

przedwojenną architekturę stacyjną zrównano z ziemią, zastępując ją blaszanymi budkami i kontenerami z kasami biletowymi. Infrastruktura stacyjna na linii mińskiej w wyniku modernizacji stała się nie tylko brzydsza i mniej przyjazna pasażerom, ale również znacznie bardziej podatna na dewastację.

Wraz z upływem dziesięciu lat od prac modernizacyjnych na linii mińskiej wyraźnie zmieniła się świadomość społeczna – dziś już ogólne hasła o konieczności modernizacji infrastruktury czy zwiększania prędkości nie zamykają ust obrońcom cennego dziedzictwa. I warto, by przedstawiciele spółki PKP Polskie Linie Kolejowe jak najszybciej sobie to uświadomili – zamiast podejmować próby zakończenia tematu, stwierdzając, że na dyskusję jest jeszcze za wcześnie.

Spółka PKP PLK dopuszczając wreszcie ekspertów od architektury, miłośników zabytków i kolei, a przede wszystkim mieszkańców do wyrażania swojego zdania na temat planowanych modernizacji, mogłaby zmienić oblicze inwestycji w infrastrukturę kolejową. Inwestycji, które dotychczas zbyt często kończą się tworzeniem przestrzeni mało przyjaznych pasażerom, niedopasowaniem infrastruktury stacyjnej do otoczenia, czy nawet poważnymi błędami inżynierskimi (*vide* ograniczenie przepustowości w efekcie przekształcenia części stacji w przystanki osobowe w ramach modernizacji odcinków Warszawa – Sochaczew czy Warszawa – Mińsk Mazowiecki).

Inwestycja z ludzką twarzą

W przypadku publicznych inwestycji infrastrukturalnych burzliwa dyskusja począwszy już od wstępnych etapów planowania zawsze jest w interesie inwestora – bo po pierwsze zmniejsza ryzyko protestów na etapie budowy, a po drugie zapobiega błędom i niedociągnięciom, których skutki mogą odbijać się czkawką nawet przez kilkadziesiąt lat użytkowania zrealizowanej inwestycji. Niezwykle cenne są zatem każde oczy, które krytycznie przyjrzą się założeniom, planom czy projektowi inwestycji.

Szum, który podniósł się na wieść o planowanej modernizacji linii otwockiej, trzeba wykorzystać. Jest bowiem okazja, żeby wreszcie PKP Polskie Linie Kolejowe przeprowadziły pierwszą inwestycję z ludzką twarzą, która nie tylko obejmie poprawę standardu technicznego linii, ale również integrację z otoczeniem, uszanowanie cennego dziedzictwa, wygodę mieszkańców okolicy oraz komfort pasażerów.

Karol Trammer

Półtora roku Celińskiego

Czy Krzysztof Celiński pokieruje budową kolei dużych prędkości w Polsce?

Krzysztof Celiński stracił stanowisko prezesa PKP Intercity. Stało się to 7 kwietnia 2010 r., a więc niemal dokładnie w dziesiątą rocznicą rzezi połączeń kolejowych z 3 kwietnia 2000 r., kiedy to jednego dnia zlikwidowano ruch pociągów pasażerskich na 1028 km linii kolejowych w różnych częściach Polski. Za masowymi ograniczeniami ruchu kolejowego przed dziesięciu laty stał nie kto inny niż Krzysztof Celiński. Był on bowiem w tamtym czasie szefem kolei – pełnił funkcję prezesa Polskich Kolei Państwowych, nie podzielonych jeszcze na mniejsze spółki.

Cięcia po kolei

Krzysztof Celiński, będąc od stycznia 2009 r. do kwietnia 2010 r. prezesem PKP Intercity, ponownie przeprowadził masowe likwidacje połączeń. Tym razem 1 września 2009 r. pociągi PKP Intercity przestały docierać między innymi do Zamościa, Rybnika, Wałbrzycha, Jeleniej Góry, Kłodzka, Nysy, Grudziądza, Brodnicy, Olkusza czy Mielca. Połączenia dalekobieżne wycofano z całych regionów – z Roztocza, Zamojszczyzny czy Sudetów. Ponadto na wielu trasach, także tych głównych, oferta spółki PKP Intercity została poważnie przereźdana. I tak we wrześniu 2009 r. skasowane zostały dwa pociągi pospieszne łączące Warszawę z Wrocławiem. Słupsk oraz Koszalin straciły bezpośrednie połączenia z Poznaniem, Wrocławiem i Krakowem. Zlikwidowano nocny pociąg z Warszawy do Zielonej Góry. Przestały kursować bezpośrednie pociągi pospieszne z Warszawy do Bielska-Białej, Gniezna, Inowrocławia czy Ełku. Decyzja spółki PKP Intercity o cięciach połączeń wywołała liczne protesty – w Słupsku, Rybniku, Bełżcu oraz Zwierzyniцу odbyły się manifestacje pasażerów, a do zarządu PKP Intercity oraz Ministerstwa Infrastruktury lawinowo służyły pisma od posłów, burmistrzów i prezydentów miast, którzy sprzeciwiali się likwidacji połączeń kolejowych.

Decyzją o masowych ograniczeniach w ofercie połączeń pospiesznych we wrześniu 2009 r. Krzysztof Celiński potwierdził, że nie ma pomysłu na ofensywę kolei na rynku transportowym, a jego właściwie jedyną koncepcją na zmiany na torach jest ciągłe likwidowanie połączeń (więcej na ten temat pisaliśmy w tekście „Choroba likwidacyjna”, „Z Biegiem Szyn” nr 43, wrzesień-październik 2009).

Niełatwo zmieniać na lepsze

Nieco ponad dwa miesiące po masowych likwidacjach pociągów spółka PKP Intercity zapowiedziała nowe otwarcie w segmencie połączeń pospiesznych. Miało ono nastąpić 13 grudnia 2009 r., czyli w dzień wejścia w życie rozkładu jazdy 2009/2010. Spółka PKP Intercity zleciła zewnętrznej agencji marketingowej Look At przygotowanie kompleksowej strategii zmian, której efektem miało być powstanie silnej marki w segmencie ekonomicznych przewozów dalekobieżnych, skutkujące wzrostem liczby podróży i wielkości przychodów. Założono więc objęcie segmentu połączeń pospiesznych nazwą Tanie Linie Kolejowe, wprowadzenie zróżnicowanego pakietu ofert promocyjnych (tzw. kolorowych biletów TLK) oraz modernizację taboru. Wówczas złośliwi komentowali, że Krzysztof Celiński, chcąc wprowadzić jakiegokolwiek zmiany na lepsze, musi posilkować się wynajęciem zewnętrznej firmy, bo sam zna się co najwyżej na ograniczaniu oferty kolei.

Ostatecznie okazało się, że z dużego projektu nowego otwarcia marki Tanie Linie Kolejowe niewiele wyszło. Na przykład niektóre rodzaje kolorowych biletów po dziś dzień nie są oferowane, mimo deklaracji, że ich pełna gama zostanie wprowadzona od 1 stycznia 2010 r. Nie wprowadzono również zapowiadano programu lojalnościowego dla pasażerów.

Przy okazji przekształcania pociągów pospiesznych w Tanie Linie Kolejowe zrezygnowano z nazw pociągów, a niektóre z nich – takie jak „Karkonosze”, „Kopernik”, „Sudety” – cieszyły się dużą rozpoznawalnością wśród pasażerów.

Przekształcenie pociągów pospiesznych w Tanie Linie Kolejowe nie rozwiązało również problemów z gospodarką taborem. Wciąż zbyt często się zdarza, że do obsługi zatłoczonych pociągów kursujących przez całą Polskę kierowane są krótkie, trzywagonowe składy.

Taboru brak

Wstydliwym symbolem gospodarki wagonami przez spółkę PKP Intercity są zmodernizowane w 2006 r. wagony, które obecnie niszczej na torach stacji postojowej Kraków Główny Zachód, zajęte przez bezdomnych.

Kwestię utrzymania taboru można określić piętą achillesową Krzysztofa Celińskiego. Pod jego rządami w PKP Intercity nasilił się problem zbyt małej liczby sprawnych elektrowozów EP09, mogących osiągać prędkość 160 km/h – w lutym 2010 r. na 47 lokomotyw EP09 znajdujących się na stanie spółki, tylko 21 było sprawnych! W efekcie do obsługi wielu rozkładowo najszybszych pociągów spółka PKP Intercity kierowała wolniejsze lokomotywy EU07 (prędkość maksymalna 125 km/h), niejako z premedytacją skazując pasażerów na dotarcie do celu z opóźnieniem.

Kwestia niesprawnych lokomotyw EP09 wyciekła do mediów w marcu 2010 r. – dwa tygodnie przed odwołaniem Celińskiego. Mogła być więc to kropla, która przelewając czarę goryczy, doprowadziła do zdymisjonowania prezesa PKP Intercity.

Celiński (nie) odchodzi

Choć oficjalnie nie podano powodów odwołania Krzysztofa Celińskiego, to można się domyślać, że główną przyczyną tego ruchu kadrowego było niezrealizowanie głównego zadania, jakie od początku kadencji spoczywało na szefie PKP Intercity. Mowa o finalizacji procesu prywatyzacji spółki – dziś, gdy mówi się o prywatyzacji dopiero w 2011 r., mało kto pamięta, że początkowo była ona planowana na 2009 r., a następnie na pierwszy kwartał bieżącego roku. Sam Celiński jeszcze we wrześniu 2009 r. zapowiadał wejście PKP Intercity na giełdę w pierwszych miesiącach 2010 r. Z czasem jednak Celiński zaczął do perfekcji opanowywać wynajdywanie coraz to innych przyczyn ciągłego wydłużania się procesu prywatyzacyjnego.

Krzysztofowi Celińskiemu nie udało się również doprowadzić do finalizacji przetargu na zakup nowoczesnego taboru – przetarg na dostawę 20 zespolonych składów do obsługi szybkich połączeń międzyaglomeracyjnych wciąż pozostaje nierozstrzygnięty.

Mimo wszystko kierownictwo Grupy PKP wciąż w Celińskim widzi dobrego fachowca i deklaruje wolę korzystania w przyszłości z jego doświadczenia: – *Zarząd PKP S.A. zadeklarował gotowość dalszej współpracy w Grupie PKP z Krzysztofem Celińskim* – poinformował w dniu odwołania Celińskiego Łukasz Kurpiewski, rzecznik prasowy Grupy PKP.

W branży kolejowej mówi się, jakoby Celiński przymierzał się do objęcia wysokiego stanowiska w planowanej do powołania spółce celowej, która ma zająć się budową w Polsce kolei dużych prędkości.

Następcą Krzysztofa Celińskiego na stanowisku prezesa PKP Intercity został Grzegorz Mędrza, w latach 2004-2005 wiceminister infrastruktury odpowiedzialny za restrukturyzację kolei.

Karol Trammer



• Krzysztof Celiński, był już prezes PKP Intercity, nie poradził sobie z prywatyzacją firmy (fot. KT)

Kolej po Eyjafjallajökull

Podróż koleją za granicę? Tylko w obliczu wstrzymania ruchu samolotów

Chmura pyłów po kwietniowej erupcji islandzkiego wulkanu Eyjafjallajökull spowodowała kilkudniowe wstrzymanie ruchu lotniczego nad Europą. Międzynarodowe zrzeszenie przewoźników powietrznych IATA oszacowało, że straty firm lotniczych wywołane przez wulkan osiągnęły poziom 200 mln dolarów dziennie.

Tymczasem przewoźnicy kolejowi nie kryli satysfakcji – chmura pyłów nad Europą zmusiła bowiem pasażerów odwołanych samolotów do szukania alternatywnych możliwości transportu. – *Na dworcach kolejowych ustawiają się długie kolejki po bilety na międzynarodowe pociągi. Na niektóre połączenia, między innymi z Warszawy do Amsterdamu i ze stolicy do Villach, już zaczyna brakować miejsc* – relacjonował Polskiej Agencji Prasowej Paweł Ney, rzecznik prasowy spółki PKP Intercity, która odpowiada za dalekobieżne połączenia międzynarodowe.

Zadowolona nie krył również Michał Wrzosek, rzecznik Grupy PKP: – *Niedoszli klienci LOT-u kupują bilety PKP Intercity na Dworcu Centralnym szczęśliwi, że pociągi nie boją się wulkanów.*

Na uboczu

Wbrew uśmiechom przedstawicieli PKP, kryzysowa sytuacja w ruchu lotniczym przede wszystkim pokazała, że oferta kolejowych przewozów zagranicznych jest niezwykle uboga, a Polska leży na uboczu europejskiej sieci kolejowej. Co prawda, PKP Intercity po erupcji wulkanu chwaliło się rekordowym zainteresowaniem pasażerów: „Od 16 do 21 kwietnia, pociągi międzynarodowe Intercity przewiozły 14017 pasażerów, co sumie daje wzrost o ponad 94% w stosunku do analogicznego okresu w marcu”. Z liczb tych niezbicie jednak wynika, że w normalnej sytuacji za granicę wszystkimi 26 pociągami międzynarodowymi spółki PKP Intercity podróżują średnio tylko 1204 osoby dziennie! Tymczasem tylko w jednym pociągu EuroCity „Berlin-Warszawa-Express” do dyspozycji pasażerów jest 308 miejsc siedzących. To wszystko oznacza, że zwykle pociągi międzynarodowe przez granicę przejeżdżają puste.

„Tarnovia”, „Prešovčan”, „Mare Balticum”

Na małą popularność pociągów międzynarodowych wpływa przede wszystkim niezwykle słabo rozbudowana sieć połączeń. Jedynek kierunkiem, na którym można mówić o jakiegokolwiek regularności kursowania jest trasa z Warszawy przez Poznań do Berlina – codziennie z Warszawy Centralnej do stolicy Niemiec wyruszają trzy pociągi EuroCity „Berlin-Warszawa-Express” (o godz. 6.35, 11.35 i 16.35) oraz skład EuroNight „Jan Kiepura” (o godz. 18.35), jadący dalej do Amsterdamu oraz Bazylei.

Na innych kierunkach jest już gorzej. Do Wiednia pociągi z Warszawy Centralnej wyruszają o godz. 6.45, 12.45 (pociągi EC „Polonia” i „Sobieski”) oraz 21.10 (nocny pociąg pospieszny „Chopin”). Do Pragi są już tylko dwa połączenia dziennie z Warszawy – o godz. 9.45 (EC „Praha”) i 21.10 (grupa wagonów w pociągu „Chopin”). Z Warszawy do Bratysławy oraz Budapesztu funkcjonuje tylko jedno połączenie nocne.

Powyżej wymienione pociągi stanowią wszystkie połączenia Warszawy z zachodnią i południową częścią Europy. W przypadku innych dużych polskich miast oferta międzynarodowa jest jeszcze słabsza. Dla przykładu Wrocław od grudnia 2009 r. nie dysponuje pociągiem do Pragi, choć jest to najbliższa stolicy Dolnego Śląska stolica europejska. W ostatnich latach zlikwidowano również takie pociągi jak „Tarnovia” czy „Prešovčan”, które dwa razy dziennie łączyły Kraków z Koszycami, będącym drugim co do wielkości miastem Słowacji. Nie kursuje już także nocny pociąg pospieszny „Bem”, który zapewniał bezpośrednie połączenie Szczecina, Poznania i Wrocławia z Czechami, Słowacją oraz Węgrami. Dawno już zapomniano o pociągu „Mare Balticum”, który zapewniał wygodne dzienne połączenie z Olsztyna przez Trójmiasto i Szczecin do Berlina. Nigdy nie zdecydowano się na wydłużenie jednego z pociągów EuroCity relacji Wiedeń – Warszawa do Gdyni, tak by



• Czy kolej w starciu z lotnictwem ma jeszcze szanse? (fot. KT)

Trójmiasto uzyskało choć jedno bezpośrednie połączenie międzynarodowe w kierunku południa Europy.

Odrzutowa kolej

Tymczasem już w Czechach sytuacja wygląda zupełnie inaczej. Na głównych ciągach pociągi międzynarodowe kursują regularnie przez cały dzień. Pociągi EuroCity z Pragi do Berlina kursują w dwugodzinnym takcie, odjeżdżając o godz. 6.31, 8.31, 10.31, 12.31, 14.31, 16.31 i 18.31. Część z tych pociągów jedzie dalej do Hamburga. Również do Wiednia pociągi EuroCity ze stolicy Czech wyruszają regularnie przez cały dzień: o godz. 4.39, 6.39, 8.39, 10.39, 13.39, 14.39 oraz 17.39. Praga dysponuje także sześcioma na dobę bezpośrednimi połączeniami z Budapesztem, ośmioma do Bratysławy oraz czterema do Koszyc. Ponadto z Pragi kursują pociągi do Linzu i Salzburga w Austrii, Zurychu w Szwajcarii czy Belgradu w Serbii. Czeski przewoźnik České Dráhy do międzynarodowych podróży koleją namawia hasłem reklamowym „Lećcie pociągami”.

Z kolei austriacki przewoźnik Österreichische Bundesbahnen zdecydował się oprzeć ruch międzynarodowy na sieci pociągów Railjet („kolejowy odrzutowiec”). Pociągi Railjet obecnie zapewniają połączenia z największych austriackich miast – Wiednia, Linzu, Salzburga, Innsbrucka – do Zurychu, Budapesztu i Monachium (linia Railjet z Monachium przez Wiedeń do Budapesztu kursuje w cyklu dwugodzinnym). W planach na najbliższe lata jest uruchomienie połączeń do Bolonii, Mediolanu, Wenecji, a także do Ljubljany i Zagrzebia. Pociągi Railjet obsługiwane są składami złożonymi z lokomotywy Taurus i wagonów obejmujących trzy klasy (premium, first i economy). Pasażerowie pociągów Railjet mają do dyspozycji miejsca do pracy, strefy ciszy, pokładowe bistro czy miejsce do zabaw dla dzieci. Przykład połączeń Railjet pokazuje, iż przewoźnicy kolejowi, chcąc konkurować z lotnictwem, powinni oferować pakiet usług dodatkowych znacznie szerszy niż ten dostępny na pokładach samolotów. To dobry przykład stawiania przez przewoźników kolejowych na przewagi konkurencyjne wobec lotnictwa.

Radość z kłęski

Nie ma co ukrywać, że kolei niezwykle trudno konkurować z przewoźnikami lotniczymi czasem podróży. Dlatego niezbędne jest znajdowanie innych atutów. Takich jak pakiet usług dodatkowych w pociągach sieci Railjet czy duża dostępność oferty, a więc często kursujące pociągi, pozwalające pasażerom na spontaniczne podjęcie decyzji o podróży lub elastyczny wybór pory odjazdu. Oferta oparta na jednym czy dwóch pociągach na dobę między stolicami sąsiednich państw dziś już nie spełnia warunków odpowiedniej dostępności. A raczej pogłębia problem coraz rzadszego brania pod uwagę podróży koleją przy wyjazdach zagranicznych.

I przede wszystkim właśnie to pokazała sytuacja po wybuchu wulkanu Eyjafjallajökull. Okazało się, że Polacy przy wyjazdach zagranicznych decydują się na podróż koleją dopiero w obliczu kilkudniowej kłęski żywiołowej, która wstrzymała ruch lotniczy nad niemal całą Europą. Kolejarze nie mają więc się z czego cieszyć.

Karol Trammer

Na Kurpie bezpośrednio

projekt 3

Uatrakcyjnienie oferty na linii Tłuszcz - Ostrołęka za sprawą uruchomienia bezpośrednich pociągów z Warszawy do Wyszkowa i Ostrołęki

Porównanie dwóch linii kolejowych – z Tłuszcza do Ostrołęki oraz z Tłuszcza do Małkini – ukazuje problem niedostosowania oferty przewozowej Kolei Mazowieckich do struktury przestrzennej regionu. W gminach, przez teren których przebiega 75-kilometrowa linia z Tłuszcza do Ostrołęki, mieszka w sumie 138,3 tys. mieszkańców, a gęstość zaludnienia na tym terenie wynosi 120,95 osób/km². Tymczasem na terenie gmin, przez które biegnie 50-kilometrowa linia z Tłuszcza do Małkini, mieszka w sumie 48,7 tys. mieszkańców, przy gęstości zaludnienia 66,27 osób/km². Problem w tym, że oferta na charakteryzującej się lepszymi wskaźnikami linii Tłuszcz – Ostrołęka jest nieporównywalnie uboższa niż na linii Tłuszcz – Małkinia. Oto jak przyzwyczajenia tworzących rozkłady jazdy stają się ważniejsze od danych na temat sieci osadniczej, liczby mieszkańców czy gęstości zaludnienia w zasięgu linii kolejowej – a więc rzeczywistego potencjału tkwiącego w danym ciągu.

Więcej pociągów, to więcej pasażerów

Z Tłuszcza w kierunku Wyszkowa i Ostrołęki wyrusza zaledwie osiem pociągów dziennie – na tej linii występują nawet czterogodzinne przerwy między pociągami. Natomiast z Tłuszcza w kierunku Łochowa i Małkini kursuje 21 pociągów na dobę, zapewniając w miarę regularną częstotliwość kursowania co około godzinę od godz. 5.00 aż do północy (z dodatkowymi zagęszczeniami w szczycie przewozowym). Co więcej, oferta przewozowa na odcinku z Tłuszcza do Małkini w pełni opiera się na bezpośrednich pociągach kursujących do i z Warszawy, podczas gdy pasażerowie podróżujący z linii Ostrołęka – Tłuszcz do Warszawy w większości przypadków zmuszeni są do przesiadania się w Tłuszczu.

Oferta przewozowa na linii Tłuszcz – Ostrołęka wymaga radykalnej poprawy. Rzecz jasna, rozwiązania problemu nie stanowi uatrakcyjnienie oferty na trasie do Ostrołęki kosztem równoczesnego pogorszenia oferty na linii do Małkini. Raczej należy wzorować się na sytuacji występującej na odcinku Tłuszcz – Małkinia, gdzie duża liczba pasażerów stanowi najlepszy dowód, że dzięki regularności kursowania pociągów i zapewnieniu bezpośrednich kursów do Warszawy, kolej może stać się chętnie wybieranym środkiem transportu – i to nawet jeśli nie przebiega przez duże ośrodki, lecz przede wszystkim przez obszary wiejskie (jedynym miastem na całym 50-kilometrowym odcinku między Tłuszczem i Małkinią jest 6,5-tysięczny Łochów).

Wygaszony popyt

W linii Tłuszcz – Ostrołęka tkwi duży potencjał. Trasa przebiega nie tylko przez 27-tysięczny Wyszów, ale dociera również do Ostrołęki, byłego miasta wojewódzkiego liczącego 54 tys. mieszkańców. Niestety mimo to od zawsze linia ta jest traktowana przez samorząd województwa mazowieckiego oraz kolejarzy jako linia boczna. Przypomnijmy tylko, że w grudniu 2004 r. ruch na linii Tłuszcz – Ostrołęka został już całkowicie zlikwidowany – jednak po kilku dniach pociągi wróciły na trasę, tylko dzięki burzliwym protestom mieszkańców.

Za koniecznością poprawy oferty przewozowej na linii Tłuszcz – Ostrołęka przemawiają liczby – wysoka liczba mieszkańców oraz duża gęstość zaludnienia w zasięgu oddziaływania linii kolejowej pokazują, że po zwiększeniu liczby pociągów można liczyć na znaczący wzrost popytu. Dziś ten popyt jest wygaszony za sprawą

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” ukazują się w kolejnych numerach „Z Biegiem Szyn”.



• Stacja Mostówka na linii Tłuszcz - Wyszów - Ostrołęka (fot. KT)

małej liczby połączeń, bardzo rzadkiego kursowania pociągów, a także zmuszania pasażerów zmierzających do Warszawy, aby przesiadali się w Tłuszczu.

Często, szybko i bezpośrednio

Oferta na linii Tłuszcz – Wyszów – Ostrołęka powinna przede wszystkim zostać oparta na bezpośrednich pociągach do i z Warszawy Wileńskiej – należy wydłużyć do Wyszkowa lub Ostrołęki trasy części pociągów dziś kursujących w relacji Warszawa Wileńska – Tłuszcz. Jednocześnie niezwykle istotną kwestią jest zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów na linii Tłuszcz – Ostrołęka. Trudno bowiem wymagać od potencjalnych pasażerów, aby przekonali się do korzystania z usług kolei, jeżeli luki w kursowaniu pociągów sięgają obecnie nawet czterech godzin. Docelowo dla linii Tłuszcz – Ostrołęka powinna zostać przyjęta następująca częstotliwość kursowania pociągów: co godzinę na odcinku Tłuszcz – Wyszów (w szczycie co 30 min.) oraz co dwie godziny na dalszym odcinku Wyszów – Ostrołęka (w szczycie co godzinę).

Należy także rozważyć koncepcję, aby przynajmniej część z nowoprowadzanych pociągów relacji Warszawa Wileńska – Tłuszcz – Wyszów – Ostrołęka na odcinku Warszawa – Tłuszcz kursowała jako przyspieszone (z postojem tylko w Wołominie). Dzięki temu kolejnym elementem przyciągającym pasażerów byłyby znacznie skrócone – w porównaniu z aktualną sytuacją – czas jazdy z Warszawy do miejscowości położonych wzdłuż linii Tłuszcz – Ostrołęka.

Istotnym działaniem w ramach projektu powinno być również dążenie do integracji kolei i ostrołęckiej komunikacji miejskiej, która przykładowo powinna objąć honorowanie kolejowych biletów okresowych w autobusach MZK Ostrołęka oraz sztywne skomunikowanie autobusów z rozkładem jazdy pociągów. Jest to o tyle ważne, że dworzec kolejowy w Ostrołęce jest oddalony 5 km od centrum miasta.

Karol Trammer

POCZTA „Z BIEGIEM SZYN”

• Do artykułu „Zrobieni w kilometry” z poprzedniego numeru „Z Biegiem Szyn” chciałbym dodać jedną rzecz. Mogą wystąpić przypadki, w których zawyżona odległość taryfowa jest uzasadniona. A to w przypadkach drogowych inwestycji z których wynikają krótsze czasy podróży. Tak się stało na odcinku Zürich Stadelhofen – Zürich HB: w 1894 r. podmiejska stacja Stadelhofen została połączona z (czołowym) dworcem głównym przez łącznicę o długości 7 km. W 1990 r. uruchomiono 2-kilometrowy tunel (pod starówka i rzeka Limmat) wraz z torami przelotowymi w stacji głównej. Odległość taryfowa jednak celowo nie została zmniejszona na 2 km, aby z tej różnicy co najmniej częściowo sfinansować inwestycję. Tak samo w przypadku 37-kilometrowego tunelu przez Lötschberg na prędkość 230 km/h, który zastąpi pierwotną linię górską (80 km/h) i skraca czas przejazdu z Berna do Brig z 1 godz. 45 min. na 1 godz. 5 min.

Kolej i komunikacja zbiorowa to przecież przedsięwzięcia deficytowe, więc nie należy na siłę obniżać ceny biletów, zwłaszcza tam, gdzie krótki odcinek wygeneruje duże oszczędności czasowe. Przyznaję jednak, że te przykłady ze Szwajcarii nie są porównywalne z opisaną w poprzednim numerze sytuacją na odcinkach np. Warszawa Wschodnia – Skierniewice czy Kraków Główny – Skawina.

Oliver Morel
Küsnacht, Szwajcaria

• Niestety panie Karolu, z dużym smutkiem stwierdzam, że jako autor prawie wszystkich artykułów w „Z biegiem szyn”

wyraźnie zbacza pan w niebezpiecznym kierunku „dziennikarstwa szmatłowego”. Techniki oparte na najgorszych wzorach „Super Expressu” nie przystają komuś, kto ma ambicje szerzenia rzetelnych informacji. Jako przykład można podać artykuł „Łapy Furgalskiego”. Tytuł artykułu w kontekście podtytułów „Jak Adrian Furgalski nadzorował upadek zakładów naprawczych w Łapach”, „Tor prosto do Łap”, „Będzie łapówka – będą łapy” sugeruje jakieś niejednoznaczne i szkodliwe działania Furgalskiego, w dodatku jako przedstawiciela Zespołu Doradców Gospodarczych TOR. Konkluzja artykułu o zmniejszeniu wartości akcji spółki w kontekście użycia wielokrotnie nazwiska Furgalski wywołuje u Czytelnika wrażenie jakoby Adrian Furgalski był „winny” upadku ZNTK Łapy.

Nie zadał Pan sobie trudu skontaktowania się z panem Furgalskim, ani z innymi członkami władz spółki, nie przytoczył pan wypowiedzi Furgalskiego z protokołów z posiedzeń rady nadzorczej, użył pan niedopuszczalnej manipulacji w celu zasugerowania jakiejś tezy na podstawie wyłącznie własnych domysłów. I niby czemu to ma służyć? Poszukiwaniu taniej sensacji? Czarnemu PR? Uwzględnieniu w wydawnictwie znanego wizerunku dla przyciągnięcia uwagi?

Szanuje Pana za pasję, zdolności i wiedzę. Tym bardziej szkoda, że angażuje się Pan w takie rzeczy. Nie wiem czy te uwagi obejdą Pana w jakikolwiek sposób, ale może weźmie Pan sobie do serca hipotezę, że ktoś przygotowuje podobnie skonstruowany tekst o Panu, co pozwoli na chwilę refleksji.

Piotr Faryna,
Zespół Doradców Gospodarczych TOR



Mafia i jej ojciec

Jestem pod wrażeniem reakcji blogosfery na zamach „betonu” na konkurencję na kolei. Bo jest to zamach. Zadłużenie przewoźnika PKP Intercity wynosiło 180 mln, a Przewozów Regionalnych 200 mln (kwoty obliczyłem na podstawie wypowiedzi szefów PKP PLK i materiałów prasowych). Prawo do oferowania przewozów międzyregionalnych odebrano tylko przewoźnikowi nie-pekapowskiemu. Przewoźnik ów w pismach przedstawił 44 mniej popularne pociągi do skasowania, ale zarządca infrastruktury odpowiedział w swoim piśmie iż nie przedstawiono, jak zadano, 150 pociągów do skasowania, i zamiast tego to zarządca infrastruktury podejmie arbitralną decyzję które pociągi będą wycofane. Dzięki „betonowi” zarządcą infrastruktury jest spółka z Grupy PKP, zamiast być zarządzana niezależnie. Konflikt interesów jest oczywisty.

Jarek Kapsa, podsumowując likwidację konkurencji w branży, napisał: „Prześwietlenie tego pozwala odnaleźć legendarny układ; nie brak bowiem w tym interesów i interesików rozmaitych grup i grupek mafijnych. Nie brak też 'ojców chrzestnych' typu wszechmocnego kolejowego senatora Stanisława Koguta...”

Taka jest smutna prawda w tej branży. Istnieje silne lobby skutecznie blokujące zmiany, lobby które korzysta na status-quo. Krążą plotki (nie sprawdzałem ich), że znaczne części państwowego majątku, maszyny jak i nawet pracownicy, „pracują” dla prywatnych firm. Dane na temat 2-3-krotnych przerostów zatrudnienia są już znane od lat, a powodem jest tragicznie niska wydajność pracy. Kolej to wciąż skamielina. Owszem, zmienia się, ale to przemiany na skalę Poczty Polskiej. Kolej tymczasem działa w bardziej konkurencyjnym środowisku. Do tego została opuszczona przez ¾ pasażerów przez 20 lat transformacji.

Pan Kapsa podsumował: „Tym bardziej nie stać nas na utrzymywanie matecznika mafii żerującej na wspólnym majątku, mafii obrażającej godność zawodu kolejarzy... Paroksyzm sporu o kasę (...) jest tylko objawem gorszej choroby. Może w końcu znajdzie się odważny rząd, nie obawiający się senatora Koguta i tym podobnych „ojców chrzestnych”, i zrobi (...) porządek z tym co do niego należy.”

Adam Fularz

