

100 mln za Berlinem • Ośmiu dyrektorów od dużych prędkości

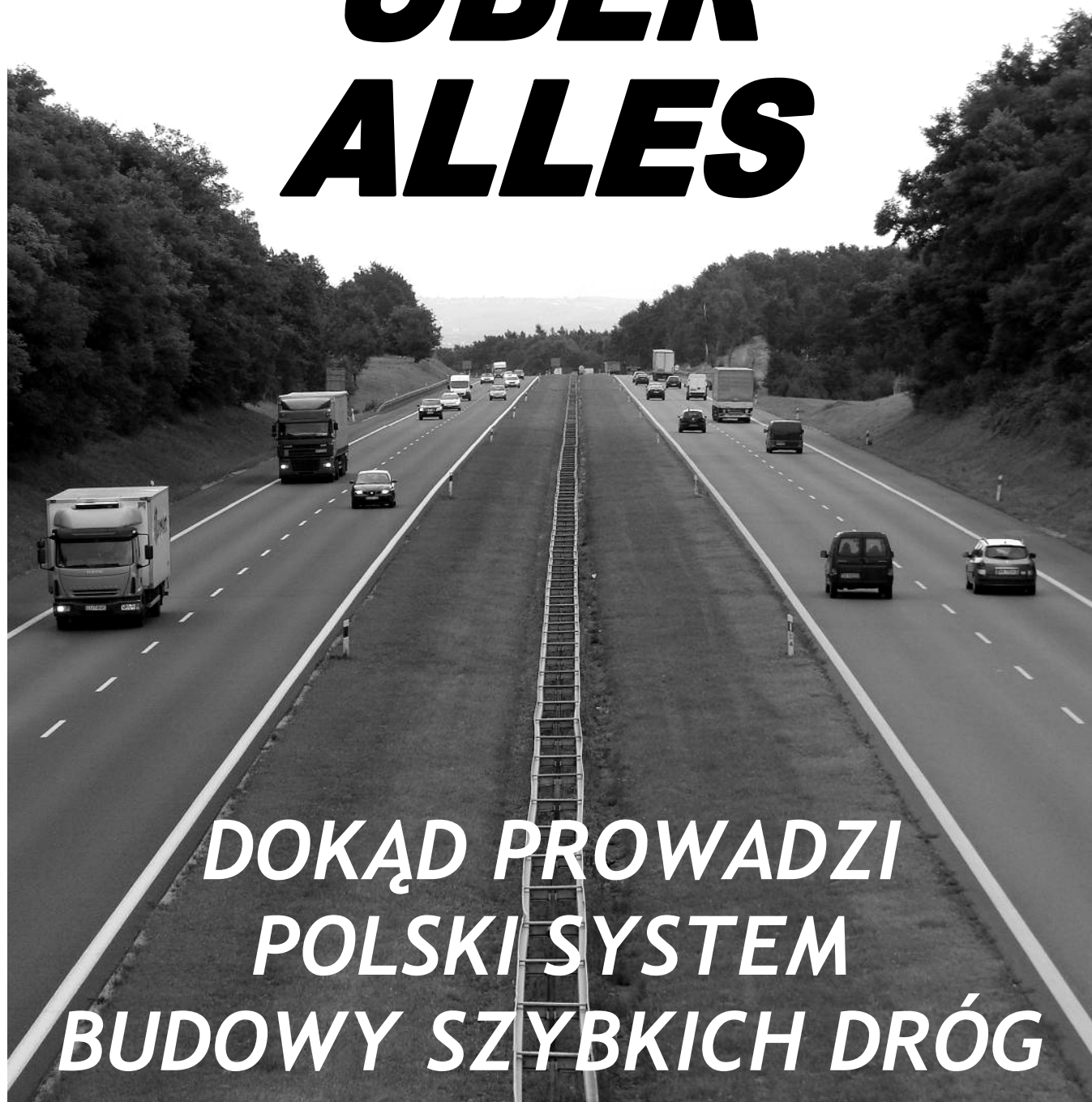
Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu WRZESIEŃ – PAŹDZIERNIK 2010 Nr 5 (49)

AUTOSTRADY ÜBER ALLES



DOKĄD PROWADZI
POLSKI SYSTEM
BUDOWY SZYBKICH DRÓG

Push-pull: tam 160 km/h, z powrotem 130 km/h

Tabor

Wkrótce pociągi push-pull pojadą 160 km/h. Ale tylko w jedną stronę. W lecie 2011 r. na tory trafią nowoczesne lokomotywy Traxx. Zostaną one skierowane do obsługi piętrowych składów push-pull eksploatowanych przez Koleje Mazowieckie od lata 2008 r. – *Dzięki tym nowym lokomotywom będziemy mogli w pełni wykorzystać możliwości techniczne wagonów piętrowych* – cieszy się Artur Radwan, prezes zarządu Kolei Mazowieckich.

Na stronie internetowej mazowieckiego przewoźnika czytamy: „Od chwili wdrożenia do eksploatacji przez Koleje Mazowieckie lokomotyw Traxx, pociąg będzie składał się z lokomotywy, wagonów środkowych i dołączonego na końcu składu, wagonu sterowniczego z kabiną maszynisty. Lokomotywa tradycyjnie będzie ciągnęła pociąg w jednym kierunku, zaś przy jego zmianie nie będzie konieczności przestawiania lokomotywy. Maszynista przesiądzie się jedynie do kabiny w wagonie sterowniczym i stamtąd będzie sterował lokomotywą. Takie rozwiązanie pozwoli na zdecydowaną oszczędność czasu. Jednocześnie, dzięki nowym lokomotywom, prędkość maksymalna pociągów wzrośnie do 160 km/h”.

Tak naprawdę jednak prędkość 160 km/h będzie mogła być osiągnięta tylko wtedy, gdy lokomotywa będzie znajdować się na czele pociągu. Gdy natomiast na czele składu znajdować będzie się wagon sterowniczy, możliwe będzie osiągnięcie maksymalnej prędkości 130 km/h. Sterownicze wagony w składach push-pull wyposażone są bowiem w tylko jeden fotel w kabinie maszynisty. A zgodnie z rozporządzeniem ministra infrastruktury z 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, jednoosobową obsługę maszynisty można stosować jedynie w pociągach kursujących z prędkością nieprzekraczającą 130 km/h.

Wygląda więc na to, że – mimo zakupu lokomotyw zdolnych osiągać prędkość 160 km/h – wszystkie pociągi obsługiwane wagonami push-pull będą musiały być trasowane na prędkość wynoszącą najwyżej 130 km/h.

100 milionów za Berlinem

Świat



Berlińska kolej miejska S-Bahn rocznie przewozi o prawie 100 milionów pasażerów więcej niż kolej w całej Polsce.

W 2008 r. kolej S-Bahn przewiozła w aglomeracji berlińskiej 388,1 mln pasażerów. W tym samym czasie z usług wszystkich przewoźników kolejowych w Polsce – według zbiorczych danych Głównego Urzędu Statystycznego – skorzystało 291,9 mln podróżnych.

Liczba pasażerów berlińskiej kolei S-Bahn w ostatnich kilkunastu latach rosła: w 1995 r. z jej usług skorzystało 246 mln pasażerów, a w 2000 r. – 291 mln pasażerów. W tym samym czasie liczba korzystających z polskiej kolei znacząco spadła: w 1995 r. polskimi pociągami podróżowało 465,9 mln pasażerów, w 2000 r. – 360,7 mln.

Licząca 332 km sieć berlińskiej kolei miejskiej obejmuje Berlin, a także dociera do ośmiu okalających go powiatów. Na sieci berlińskiej S-Bahn działa 166 przystanków (z czego w stolicy Niemiec 133). Każda z 15 linii miejskiej kolei w Berlinie kursuje co 10-20 min. Łączna częstotliwość kursowania pociągów na przecinającej Berlin z wschodu na zachód głównej linii średnicowej wynosi 3-4 min. – podobnie na średnicy północ-południe oraz na *Ringu*, który otacza centrum niemieckiej stolicy.

SKM do Otwocka

Połączenia

Szybka Kolej Miejska połączyła Warszawę i Otwock.

Od 1 września pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej – linii S1 – kursują trasą z Warszawy Wschodniej do Otwocka przez Wawer, Międzyzlesie, Falenicę, Józefów. Linia S1 obsługuje 21 par pociągów (z czego jedna na skróconej trasie Warszawa Wschodnia – Warszawa Falenica). Po wejściu SKM na linię otwocką liczba pociągów łączących w dni robocze Otwock z Warszawą wzrosła do 63 (Koleje Mazowieckie obsługują 43 kursy).

Niestety, jak na razie pociągi linii S1 kursują tylko w dni robocze. Co więcej, dojeżdżają tylko do Warszawy Wschodniej, przez co pasażerowie z linii otwockiej, chcąc dotrzeć do centrum stolicy, muszą się przesiadać. Warszawski Zarząd Transportu Miejskiego zapowiedział jednak, że od wejścia nowego rozkładu jazdy 12 grudnia 2010 r. składy S1 docierać będą aż do Warszawy Zachodniej.

Przypomnijmy, że warszawska Szybka Kolej Miejska w październiku 2005 r. rozpoczęła swoją działalność właśnie od obsługi linii otwockiej (tylko na odcinku do Falenicy), jednak w lipcu 2006 r. miejskie pociągi zostały przeniesione na trasę Pruszków – Warszawa – Sulejówkę Miłosna (linia S2).

Co dalej z InterRegio?

Połączenia

Od 1 września na torach mniej pociągów InterRegio.

– *Mogę zapewnić, że cały czas będziemy pracować nad InterRegio. Nie wiem jeszcze czy będzie to oznaczać większą liczbę pociągów, ale na pewno skoncentrujemy się na promocji oraz ulepszeniu oferty w taki sposób, aby zachęcić do niej coraz więcej pasażerów* – zapowiedziała w rozmowie z portalem internetowym „Rynek Kolejowy” Małgorzata Kuczevska-Laska, wkrótce po objęciu z końcem lipca funkcji prezesa Przewozów Regionalnych.

Nie minął miesiąc i Przewozy Regionalne zapowiedziały wprowadzenie z początkiem września cięć w ofercie InterRegio. Objęły one przede wszystkim ograniczenie terminów kursowania części pociągów wyłącznie do piątków, sobót i niedziel. Weekendowe terminy kursowania otrzymały wybrane pociągi InterRegio na trasach Kraków – Wrocław, Kraków – Poznań, Warszawa – Katowice oraz Warszawa – Wrocław. Co więcej, trzy pary pociągów InterRegio („Cracovia” Warszawa – Kraków, „Zemes” Warszawa – Katowice i „Albatros” Gdynia – Szczecin) z początkiem września w ogóle zniknęły z torów.

Wskutek powyższych cięć w rozkładzie, na trasach z Warszawy do Wrocławia i Katowic bezpośrednia podróż pociągiem InterRegio możliwa jest już tylko w weekendy.

Przewozy Regionalne zapewniają jednak, że wciąż myślą o rozszerzaniu sieci InterRegio: „Analizujemy możliwość objęcia tanimi i szybkimi pociągami międzyregionalnymi Bolesławca, Kołobrzegu, Lublina, Radomia, Stalowej Woli i Zielonej Góry” – można przeczytać w oświadczeniu spółki.

Stacje kolejowe bliżej siebie

Taryfa

Bydgoszcz zbliżyła się do Warszawy o 7 km, Katowice zbliżyły się do Opola o 3 km, a Łowicz zbliżył się do Warszawy o 2 km.

To tylko niektóre z przykładów skróconego kilometrażu po wprowadzeniu nowych odległości taryfowych, które zaczęły obowiązywać 12 lipca 2010 r. Dzięki zmianom wreszcie zlikwidowane zostały utrzymywane od kilkudziesięciu lat liczne przypadki zawyżonych odległości, na podstawie których oblicza się ceny biletów.

W efekcie urealnienia kilometrażu na wielu trasach spadły ceny biletów – poszczególne relacje, po skróceniu odległości, przeskoczyły bowiem do tańszych przedziałów taryfowych.

Urealnienie kilometrażu zajęło jednak aż cztery lata – Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów już w czerwcu 2006 r. otrzymał pismo o zawyżonych odległościach od Centrum Zrównoważonego Transportu stowarzyszenia Zielone Mazowsze. Następnie we wrześniu 2006 r. sprawę przejął Urząd Transportu Kolejowego, w którym temat utknął. Światło na kilkuletnią opieszałość Urzędu Transportu Kolejowego rzuciliśmy tekstem „Zrobieni w kilometry” („Z Biegiem Szyn” nr 46, marzec-kwiecień 2010).

Porta Alpina: Włoszczowa 800 m pod ziemią

Świat

W Szwajcarii - w budowanym tunelu Gottharda - powstanie ma najgłębiej położona stacja kolejowa świata.

Budowany pod szwajcarskimi Alpami 57-kilometrowy tunel kolejowy Gottharda skróci czas przejazdu z Bazylei do Mediolanu z 5 godz. 20 min. do 3 godz. 30 min. Maksymalna prędkość, jaką będą osiągać kursujące tunelem pociągi, wyniesie 250 km/h. Budowa podziemnego ciągu Gottharda zakończyć ma się w 2017 r.

Jednym z planowanych elementów inwestycji jest budowa w tunelu Gottharda podziemnej stacji kolejowej. Stacja *Porta Alpina* znajdzie się około 800 m pod ziemią! Ze stacji będzie można wydostać się szybkobieżną windą zabierającą 80 osób. Winda wyjeżdżać będzie na powierzchnię ziemi w alpejskiej miejscowości Sedrun, liczącej... 2 tys. mieszkańców.

Dzięki podziemnej stacji *Porta Alpina*, Sedrun oraz okoliczne miejscowości alpejskiego rejonu Surselva uzyskają szybkie połączenie kolejowe z największymi miastami Szwajcarii: Bazyleą i Zurychem. Władze i mieszkańcy liczącego w sumie 21 tys. mieszkańców rejonu Surselva liczą, że dzięki powstaniu stacji *Porta Alpina*, znacznie poprawi się poziom rozwoju tego dziś dość trudno dostępnego obszaru.

Rozmach projektu *Porta Alpina* pokazuje, że celem wielkich inwestycji infrastrukturalnych – takich jak szybkie koleje – przestaje być wyłącznie skomunikowanie największych metropolii. Coraz częściej myśli się o równoczesnej poprawie dostępności komunikacyjnej rejonów peryferyjnych.



• Budowa tunelu Gottharda pod szwajcarskimi Alpami (fot. AlpTransit)

Warszawo-centryzm władz Mazowsza

Region

Po tym jak w lipcu 2010 r. na stanowisku wicemarszałka województwa Marcin Kierwiński zastąpił płocczanina Stefana Kotlewskiego, we władzach Mazowsza zwiększyła się i tak znacząca rola osób związanych z aglomeracją warszawską.

Wicemarszałek Kierwiński w zarządzie województwa odpowiada za rozwój regionalny, a także nadzoruje działalność Wojewódzkiego Urzędu Pracy, Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego oraz Mazowieckiej Jednostki Wdrażania Programów Unijnych.

Nieoficjalnie to właśnie nienajlepsze wskaźniki wykorzystania funduszy europejskich przez jednostkę były przyczyną odejścia Stefana Kotlewskiego z zarządu województwa. „Nasz region wydał najwięcej na stworzenie unijnej instytucji dzielącej brukselskie euro. Jednak pracownicy zatrudnieni w niej z politycznego klucza nie radzili sobie z zadaniami” – pisała płocka „Gazeta Wyborcza” w kontekście odejścia Kotlewskiego.

Marcin Kierwiński, który zastąpił Kotlewskiego, jest działaczem Platformy Obywatelskiej. Pełni funkcję sekretarza mazowieckiego regionu partii, jest równocześnie wiceprzewodniczącym warszawskiego zarządu oraz członkiem rady krajowej Platformy. Od 2006 r. do momentu powołania na wicemarszałka województwa Kierwiński zasiadał w radzie miasta Warszawy – był przewodniczącym klubu radnych PO.

W latach 2002-2007 Marcin Kierwiński pracował w zakładach lotniczych EADS PZL. Następnie dostawał posady w spółkach należących do samorządu województwa mazowieckiego. Kierwiński najpierw był wiceprezesem zarządzającego kinami Max-Filmu, by potem stać się wiceprezesem spółki Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa – Modlin, której zadaniem jest przystosowanie tego lotniska wojskowego do obsługi ruchu pasażerskiego. Jak na razie bez powodzenia.

Z Modlina Kierwiński odszedł w marcu 2010 r., tłumacząc ten ruch konfliktem z Przedsiębiorstwem Państwowym Porty Lotnicze. „Jestem pewien, iż mimo problemów port lotniczy w Modlinie powstanie, a ja wtedy będę miał satysfakcję, iż dołożyłem do tego swoją cegiełkę” – Kierwiński napisał na swojej stronie internetowej.

Powołanie Marcina Kierwińskiego – jeszcze do niedawna warszawskiego radnego – na wicemarszałka województwa oznacza nasilenie się zjawiska warszawo-centryzmu we władzach Mazowsza. Kierwiński to już bowiem kolejny członek zarządu województwa mazowieckiego wywodzący się z aglomeracji warszawskiej – są z nią związani także wicemarszałkowie Ludwik Rakowski (były burmistrz warszawskiej dzielnicy Wilanów) oraz Waldemar Roszkiewicz (mieszkaniec willowej miejscowości Laski pod Warszawą). Spoza stołecznej metropolii są już tylko dwaj z pięciu członków zarządu – marszałek Adam Struzik (z Płocka) oraz Piotr Szprendałowicz (z Radomia). Swojego reprezentanta w zarządzie województwa mazowieckiego w aktualnej, dobiegającej już końca, samorządowej kadencji 2006-2010 pozbawiona jest natomiast cała północno-wschodnia część regionu, ciągnąca się od Siedlec przez Ostrołękę po Ciechanów.

Uosobieniem warszawo-centryzmu we władzach Mazowsza jest także przewodniczący mazowieckiego sejmiku Robert Soszyński, który przez połowę obecnej kadencji samorządu równoległe do kierowania sejmikiem pełnił funkcję burmistrza warszawskiej dzielnicy Mokotów. Wcześniej był między innymi dyrektorem w Pałacu Kultury i Nauki.

Ośmiu dyrektorów od dużych prędkości

W spółce PKP Polskie Linie Kolejowe za kolej dużych prędkości odpowiada 31 osób

1 lipca 2010 r. w strukturach spółki PKP Polskie Linie Kolejowe powstało Centrum Kolei Dużych Prędkości (CKDP). To już kolejna zmiana organizacyjna dotycząca jednostki zajmującej się projektem szybkich kolei. Tak wyglądała historia przekształceń:

- Lipiec 2007 r.: powstanie zespołu ds. linii dużych prędkości w ramach Biura Przygotowania Inwestycji w centrali PKP PLK;
- Kwiecień 2008 r.: usamodzielnienie się zespołu – wydzielenie jednostki z Biura Przygotowania Inwestycji i zmiana nazwy na Zespół Projektowy Kolei Dużych Prędkości;
- Styczeń 2009 r.: przekształcenie zespołu w Biuro Linii Dużych Prędkości w centrali PKP PLK.

Ostatnie przekształcenie Biura Linii Dużych Prędkości w Centrum Kolei Dużych Prędkości oznacza, że szybkie koleje stają się jednym z priorytetów w działalności zarządcy infrastruktury kolejowej. W strukturze PKP PLK centra – których jest w sumie cztery – cieszą się bowiem silną pozycją.

Zatrudnienie dużej prędkości

– *Centra funkcjonują na zasadach oddziałów. Posiadają odrębność finansową w ramach spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Ułatwia to rozliczenie projektów finansowanych ze środków unijnych. Ponadto dyrektor centrum posiada większy zakres pełnomocnictw, co skraca i przyspiesza procesy decyzyjne* – wyjaśnia dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” dyrektor Agata Pomykała z zespołu projektu ds. komunikacji i planowania strategicznego w Centrum Kolei Dużych Prędkości PKP PLK.

Po przekształceniu Biura Linii Dużych Prędkości w CKDP wyraźnie zwiększyło się zatrudnienie w tej jednostce – w lipcu w centrum zatrudnione były 24 osoby, a już w sierpniu liczba pracowników wzrosła do 31. Należy liczyć się z dalszym wzrostem zatrudnienia w centrum zajmującym się szybkimi kolejami. – *Zostały przyznane pełne kompetencje kadrowe, co umożliwi elastyczne prowadzenie polityki w zatrudnianiu ekspertów* – tłumaczy Agata Pomykała.

Jeden dyrektor na czterech pracowników

Wraz z kolejnymi przekształceniami rozrasta się również struktura jednostki. Obecnie w ramach CKDP działa sześć zespołów:

- zespół projektu ds. studium linii Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław,
- zespół projektu ds. koordynacji z innymi projektami linii Y centrum,
- zespół projektu ds. koordynacji z innymi projektami linii Y zachód,
- zespół projektu ds. studium dla przygotowania linii E65 południe (CMK) do parametrów linii dużej prędkości,
- zespół projektu ds. standardów technicznych i analiz systemowych,
- zespół projektu ds. komunikacji i planowania strategicznego.

Każdym z zespołów kieruje dyrektor projektu. Ponadto dwóch dyrektorów stoi na czele centrum: Jan Raczyński (dyrektor CKDP) i



• W centrali spółki PKP Polskie Linie Kolejowe powstało Centrum Kolei Dużych Prędkości.

Konrad Gawłowski (zastępca dyrektora CKDP). Jak widać, w CKDP – zatrudniającym ogółem 31 pracowników – na dyrektorskich stanowiskach pracuje aż osiem osób. Jak zatem łatwo wyliczyć, w CKDP na jednego dyrektora wypada niespełna czterech pracowników.

Spółka bezcelowa

Utworzenie w strukturze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe Centrum Kolei Dużych Prędkości (co odbyło się na mocy uchwały zarządu PKP PLK) wygląda na próbę przejęcia przez tę spółkę kompetencji w zakresie projektu szybkich kolei. Tymczasem „Program budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce” Ministerstwa Infrastruktury dla sprawnego procesu inwestycyjnego wskazywał „celowość utworzenia spółki celowej do zarządzania projektem kolei dużych prędkości”.

Równocześnie realizacja projektu poza strukturami PKP PLK stanowi wolę polityczną. – *Koleje dużych prędkości to dla Polski wyzwanie cywilizacyjne, finansowe i technologiczne. Inwestycję powinna prowadzić spółka celowa* – powiedział Zbigniew Rynasiewicz, poseł rządzącej Platformy Obywatelskiej, przewodniczący sejmowej komisji infrastruktury.

Razem, a jednak osobno

Zwolennicy idei budowy w Polsce kolei dużych prędkości od początku sceptycznie podchodzą do koncepcji realizacji tego projektu przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe. Jacek Prześluga, twórca strony internetowej szybkakolejtak.pl, popierającej budowę kolei dużych prędkości w Polsce, były prezes PKP Intercity, a obecnie członek zarządu PKP S.A., stwierdził: – *Zróbmy to tak samo, jak w biznesie. Wzorem spółki PL.2012, dzięki której stadiony na EURO 2012 przeszły z fazy debaty w fazę realizacji, stwórzmy podmiot sprawnie budujący kolej dużych prędkości. Podmiot nie obciążony inercją PKP, mobilny, sterowny, mający dużą dynamikę rozwoju i wyłącznie jeden cel.*

Nawet sam Zbigniew Szafranski, prezes zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe (który podjął uchwałę o utworzeniu w ramach PKP PLK Centrum Kolei Dużych Prędkości), kilka miesięcy wcześniej zaznaczył na stronie internetowej szybkakolejtak.pl, że przygotowanie i realizacja projektu kolei dużych prędkości powinny być oddzielone od zarządzania istniejącą siecią kolejową: – *Aby projekt kolei dużych prędkości (KDP) nie był postrzegany jako wdrażany kosztem pozostałej sieci, ważne jest, aby jego zarządzanie było oddzielone instytucjonalnie od Grupy PKP. Spółka powołana do zarządzania projektem będzie mieć za zadanie taką organizację finansowania, aby obciążenia Skarbu Państwa budową KDP nie miały negatywnego wpływu na poziom nakładów na sieć konwencjonalną.*

Karol Trammer

Autostrady über alles

Dokąd prowadzi polski system budowy sieci szybkich dróg



• Płatna autostrada A4 biegnąca wzdłuż Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego

„Jest czerwiec 2030 r. Jak wygląda Polska? Polska jest szóstą największą gospodarką Europy i szesnastą świata. Produkt krajowy brutto na mieszkańca Polski jest na poziomie średniej dla wszystkich państw Unii Europejskiej. Trzykrotnie wzrosła gęstość autostrad” – tak rozpoczynała się prezentacja dokumentu „Polska 2030”, stworzonej przez rządowych ekspertów strategicznej wizji Polski za 20 lat. Jak widać, w Polsce budowę autostrad uważa się za podstawowy warunek skoku cywilizacyjnego. Coraz częściej jednak na jaw wychodzą nieoczekiwane skutki uboczne tego „narodowego” projektu stworzenia sieci szybkich dróg. Dokąd zatem prowadzą polskie autostrady?

Publiczno-prywatnie, czyli drożej

Narodowy Program Budowy Dróg Krajowych przewiduje stworzenie sieci autostrad liczącej 1779 km. Autostrady w Polsce budowane są albo przez państwo, albo w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP), kiedy to prywatna spółka na zlecenie rządu buduje autostradę (lub przejmuje odpowiedzialność za jej utrzymanie) i następnie pobiera od kierowców opłaty za przejazd daną trasą. Według narodowego programu budowy dróg, 41% autostrad powstać ma w systemie publiczno-prywatnym.

Paweł Szalamacha, w latach 2005-2007 wiceminister skarbu państwa, a obecnie prezes Instytutu Sobieskiego, ujawnił koszty zawartych latem 2004 r. istotnych kontraktów na budowę autostrad. I okazało się, że kontrakty realizowane w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego były znacznie droższe niż te finansowane z budżetu państwa. Koszt budowy kilometra autostrady A1 Gdańsk – Nowe Marzy przez konsorcjum Gdańsk Transport Company wyniósł 5,6 mln euro, jeszcze większe koszty zakontraktowano na budowę odcinka autostrady A2 z Nowego Tomysła do Świecka przez spółkę Autostrada Wielkopolska – osiągnęły 6,1 mln euro za kilometr. Tymczasem organizowana bezpośrednio przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, finansowana z budżetu państwa budowa odcinka A2 z Konina do Strykowa kosztowała 3,2 mln euro za kilometr.

Jakby tego było mało, umowy koncesyjne w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego zostały tak skonstruowane, że jeżeli wpływy z pobieranych od kierowców opłat za przejazd autostradą nie pokryją wysokich przecież kosztów budowy poniesionych przez prywatne spółki, to rząd zobowiązuje się do dopłacenia tej różnicy.

Koncesjonariusz przez wielkie „K”

Wsparcie państwa dla prywatnych koncesjonariuszy zajmujących się budową i eksploatacją autostrad idzie jednak jeszcze dalej. Rząd zawierając umowę koncesyjną ze spółką Stalexport Autostrada Małopolska, dotyczącą płatnej autostrady A4 na odcinku Kraków – Katowice, faktycznie zadeklarował bezczynność w zakresie remontowania dróg równoległych do autostrady, tak by nie stały się one dla niej konkurencją i w efekcie nie zmniejszyły dochodów koncesjonariusza z opłat pobieranych za przejazd A4.

Już w czerwcu 2007 r. Piotr Stomma, ówczesny wiceminister transportu, odpowiadając na zapytanie poselskie Andrzeja Adamczyka i Beaty Szydło, przyznał, że w umowie koncesyjnej oraz w jej aneksach istnieją zapisy o „konkurujących drogach równoległych”. Problem w tym, że umowa koncesyjna między ministrem infrastruktury a spółką Stalexport Autostrada Małopolska jest tajna. Jednak pod koniec 2009 r. fragmenty piątego aneksu (zawartego 21 marca 2005 r.) do umowy koncesyjnej zostały ujawnione przez dziennikarzy radia RMF i wreszcie można było się przekonać, jaką słabością wykazuje się państwo w relacjach z koncesjonariuszem zarządzającym płatnym odcinkiem autostrady A4 z Krakowa do Katowic.

Artykuł 14.2 aneksu głosi bowiem: „W przypadku gdy Niezależny Ekspert w Dziedzinie Badania Ruchu powołany zgodnie z załącznikiem 6 (po wystąpieniu przez Koncesjonariusza z wnioskiem o wydanie tego rodzaju decyzji) stwierdzi, że Koncesjonariusz poniósł straty w przychodach z tytułu opłat za przejazd Płatną Autostradą z powodu (a) budowy nowej drogi, która w rozumieniu Załącznika 8 będzie uważana za Konkurującą Drogę Równoległą, lub (b) poprawy standardów dróg konkurujących, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w Załączniku 8, Minister zapłaci Sprawiedliwe Odszkodowanie”.

Jak precyzuje załącznik 8, „Konkurującą Drogą Równoległą” jest droga krajowa istniejąca lub mająca być wybudowana, przebudowana, ulepszona lub wyremontowana (...), której jakiegokolwiek odcinek znajduje się lub ma się znajdować w obrębie 30 km od któregośkolwiek odcinka Istniejącej Autostrady lub Płatnej ►

► Autostrady, w tym m.in. drogi krajowe o numerach 94 i 79”.

Powyższe zapisy *de facto* blokują modernizację dróg krajowych zapewniających alternatywne dla autostrady połączenia między aglomeracją krakowską i katowicką. Przeprowadzenie prac na tych drogach narazi bowiem państwo na wypłatę odszkodowania Stalexportowi. Chyba, że – jak stwierdził wiceminister Stomma odpowiadając posłom w 2007 r. – „prace nie poprawią średniej przepustowości lub znacząco nie skrócą okresów podróżowania takimi drogami lub na ich odcinkach”.

Stroną powyższego aneksu był Krzysztof Opawski, w latach 2004-2005 minister infrastruktury w rządzie Marka Belki. Dziś Opawski jest członkiem władz kolei – od grudnia 2007 r. przewodniczy radzie nadzorczej PKP S.A.

PPP po polsku

Charakterystyczne dla publiczno-prywatnego systemu budowy autostrad w Polsce jest korzystanie przez prywatne spółki z doświadczeń i koneksji osób, które wcześniej pełniły istotne funkcję w strukturach publicznych.

Prezesem grupy kapitałowej Stalexport Autostrady i jednocześnie szefem rady nadzorczej spółki Stalexport Autostrada Małopolska (bezpośredniego koncesjonariusza autostrady A4) jest Emil Wąsacz, który był ministrem skarbu państwa w rządzie Jerzego Buzka od października 1997 r. do sierpnia 2000 r. Emil Wąsacz na stanowisku prezesa spółki Stalexport Autostrady został zatrudniony już w październiku 2000 r., a więc zaledwie dwa miesiące po odejściu z rządu.

Z kolei prezesem spółki Autostrada Wielkopolska – należącej między innymi do holdingu Jana Kulczyka – jest Andrzej Patalas, który na stronie internetowej Autostrady Wielkopolskiej jest przedstawiany jako „jeden z inicjatorów programu budowy autostrad i założycieli spółki Autostrada Wielkopolska”. Patalas przez kilkanaście lat był urzędnikiem państwowym odpowiedzialnym za drogownictwo: w latach 1980-1991 był szefem Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych w Poznaniu, a w latach 1994-1997 kierował rządową Agencją Budowy i Eksploatacji Autostrad (w tym czasie ministrem transportu był Bogusław Liberadzki). Stanowisko prezesa rządowej agencji stanowiło dla Patalasa jedynie przerwę w kierowaniu prywatną spółką Autostrada Wielkopolska, której szefem był najpierw w 1993 r., a następnie od 2002 r. W czasie gdy Patalas był szefem Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad, spółka Autostrada Wielkopolska najpierw w 1995 r. wygrała przetarg na budowę i eksploatację autostrady A2, a następnie w 1997 r. podpisała z rządem umowę koncesyjną na zarządzanie tą autostradą.

Kariery Emila Wąsacza i Andrzeja Patalasa pokazują, jak może wyglądać system partnerstwa publiczno-prywatnego w polskim wydaniu – dokładnie te same osoby raz są przedstawicielami strony publicznej, a raz reprezentują prywatne spółki.

Zrobieni w autostradę

Wszystkie problemy związane ze skutkami publiczno-prywatnego systemu zarządzania autostradami jak w soczewce skupiły się w 95-tysięcznym Jaworznie, położonym przy płatnym odcinku autostrady A4 z Krakowa do Katowic.

Na autostradzie A4 na wysokości centrum Jaworzna funkcjonuje węzeł Jeleń, na którym jest możliwy wjazd na autostradę jedynie w



• W takim stanie znajduje się biegnący równoległe do autostrady A4 transeuropejski korytarz kolejowy E30 na odcinku między Krakowem i Katowicami. Jest to jedna z najbardziej obciążonych ruchem linii kolejowych w Polsce. Na zdjęciu przystanek Wola Filipowska.

stronę Katowic (i zjazd z kierunku Katowic) – wjeżdżający na autostradę w Jeleniu nie mają natomiast możliwości przejazdu w kierunku Krakowa (oraz zjazdu z kierunku Krakowa). Jest to o tyle istotny problem, że przez węzeł Jeleń przebiegnie prostopadła do autostrady droga, która połączyć ma Jaworzno, Libiąż i Oświęcim. Tymczasem apele władz Jaworzna, by przez węzeł Jeleń możliwe były wjazdy i zjazdy we wszystkich kierunkach, są kwitowane przez Ministerstwo Infrastruktury słowami, iż „ostateczna decyzja przebudowy lub likwidacji tego węzła należy do koncesjonariusza” (pismo podsekretarza stanu Radosława Stępnia do prezydenta Jaworzna Piotra Silberta ze stycznia 2010 r.). Sam koncesjonariusz, powołując się na zapisy umowy podpisanej ze stroną publiczną, oświadcza natomiast, że „węzeł Jeleń został przeznaczony do całkowitego zamknięcia”, dodając przy tym, że za sprawą sąsiedniego węzła Byczyna miasto jest „skomunikowane z autostradą A4 w największym możliwym obecnie stopniu”.

Koncesjonariusz nie zgodził się również na budowę przez władze Jaworzna ronda przy węźle Jeleń. – *Musielismy zmienić dokumentację techniczną. Rondo przesunąć w ten sposób, że nasz projekt zaczyna się dokładnie centymetr za granicą terenu, który jest zarządzany przez Stalexport Autostradę Małopolską* – informował w radiu RMF Tomasz Tosza z wydziału inwestycji miejskich Urzędu Miasta Jaworzna.

Ministerstwo Infrastruktury odmówiło również dofinansowania przebudowy drogi krajowej 79 na terenie Jaworzna. Przypomnijmy, że droga ta jest objęta zapisami aneksu do umowy koncesyjnej o konkurujących drogach równoległych, a więc poprawa jej standardu mogłaby skutkować tym, że część kierowców przeniosłaby się na nią z płatnej autostrady A4 – wówczas państwo byłoby narazone na wypłatę odszkodowania spółce Stalexport Autostrada Małopolska za utracone wpływy z opłat.

Dodatkowym problemem jest to, że umowa koncesyjna między rządem a spółką Stalexport Autostrada Małopolska jest tajna. W efekcie samorządy nie są w stanie dokładnie powoływać się na prawa i obowiązki koncesjonariusza wynikające z dokumentu.

W związku z całą sytuacją, w styczniu 2010 r. Górnośląski Związek Metropolitalny „Metropolia Silesia” wystosował apel do ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka: „Uważamy, że budowa autostrad winna wspomagać rozwój regionalny. Historia zmagania samorządów z koncesjonariuszem autostrady płatnej pokazuje, że dla prywatnej spółki zarządzającej autostradą A4 cel ten nie ma żadnego znaczenia” – alarmowali we wspólnym piśmie prezydenci 14 miast ze Śląska i Zagłębia.

Taniej i lepiej, czyli gorzej i drożej

– *Ideą partnerstwa publiczno-prywatnego było uzyskanie usług publicznych taniej i lepiej. Przypadek autostrady A4 jest przykładem na wynaturzenie tej idei. Z powodu monopolistycznej pozycji koncesjonariusza jest drożej i gorzej* – stwierdził Piotr Silbert, ►

Cały naród buduje autostrady



Długość sieci autostrad w Polsce:

1995 ||| | 246 km

2000 ||| | | 358 km

2005 ||| | | | | 552 km

2007 ||| | | | | | | | 663 km

2008 ||| | | | | | | | | | 765 km

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

► prezydent Jaworzna.

Suchej nitki na systemie budowy autostrad opartym na partnerstwie publiczno-prywatnym nie została również Najwyższa Izba Kontroli, która jasno stwierdziła, że „działania administracji rządowej związane z projektowaniem przepisów w obszarze drogownictwa uzależnione zostały od woli i interesu Autostrady Wielkopolskiej i Stalexport Autostrada Małopolska”.

W raporcie NIK z sierpnia 2006 r. po kontroli zabezpieczenia interesów skarbu państwa w umowach koncesyjnych na budowę i eksploatację autostrad A2 i A4 stwierdzono: „Wdrażane przez ponad 10 lat rozwiązania mające przynieść Polsce szybką budowę autostrad bez angażowania stale brakujących środków publicznych (poza ewentualnymi gwarancjami skarbu państwa – do 50% wysokości zaciągniętych przez koncesjonariuszy kredytów) zostały – co do swojej istoty i idei – zaprzepaszczone. Odbłyło się to w drodze kolejnych zmian ustawowych i kolejnych zmian w umowach z koncesjonariuszami, które spowodowały, że obecnie to Skarb Państwa angażuje swoje środki i ponosi ryzyko gospodarcze funkcjonowania spółek – koncesjonariuszy, odnotowując minimalny przyrost długości samych autostrad”.

Kwintesencję idei partnerstwa publiczno-prywatnego w drogownictwie wyłożył Adam Szejnfeld, polityk Platformy Obywatelskiej: – *Odblokujemy proces budowy autostrad przez prywatne podmioty. Państwo samodzielnie będzie inwestowało tam, gdzie nie będzie chętnych do tego przedsiębiorców* – stwierdził na łamach tygodnika „Wprost”, wcale przy tym nie ukrywając, że domeną firm prywatnych mają być zyskowe projekty, natomiast państwo zajmować ma się wyłącznie projektami, na których nie da się zarobić. Słowa te padły w październiku 2007 r., a więc niespełna miesiąc przed otrzymaniem przez Adama Szejnfelda nominacji na stanowisko sekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki. Wcześniej Szejnfeld przez kilka lat aktywnie działał w sejmowej komisji gospodarki (w latach 2001-2005 jako przewodniczący, a następnie w latach 2005-2007 jako wiceprzewodniczący).

Kolej zamrożona

Jednym ze zjawisk, które towarzyszą rozwojowi sieci szybkich dróg, jest problem zamrożenia inwestycji w infrastrukturę kolejową na liniach biegnących równoległe do płatnych autostrad zarządzanych przez prywatnych koncesjonariuszy. W efekcie pociągi – z roku na rok jeżdżące coraz wolniej – nie mogą być traktowane jako realna konkurencja dla autostrad.

Najbardziej jaskrawy przejaw tego zjawiska widoczny jest na biegnącej wzdłuż płatnej autostrady A4 linii kolejowej Kraków – Katowice, na której w ciągu ostatnich kilkunastu lat czas jazdy pociągów wydłużył się o ponad pół godziny.

We wrześniu 1997 r. (czyli w chwili podpisania pierwszej umowy koncesyjnej między rządem a Stalexportem dotyczącej zarządzania autostradą A4 na odcinku Kraków – Katowice) pociąg InterCity „Wawel”, jadący równoległą do autostrady linią kolejową, pokonywał trasę z Krakowa Głównego do Katowic w 1 godz. 6 min. W kwietniu 2000 r. (a więc w chwili wprowadzenia przez Stalexport

poboru opłat na autostradzie A4) pociąg „Wawel” przejeżdżał tę trasę w 1 godz. 12 min., by w obecnie obowiązującym rozkładzie jazdy 2009/2010 pokonywać ją w aż 1 godz. 40 min. Oznacza to, że od 1997 r. do 2010 r. czas jazdy najszybszego pociągu łączącego Kraków i Katowice wydłużył się o 34 min. Dziś pociąg „Wawel” pokonuje 78-kilometrową trasę między tymi miastami ze średnią prędkością 46,8 km/h, która pozostaje kompletnie niekonkurencyjna wobec podróży samochodem po biegnącej równoległe autostradzie.

Szalenie obciążona linia

Tymczasem już w sierpniu 2006 r. Centrum Zrównoważonego Transportu w raporcie „Ocena efektywności i remontów linii kolejowych w Polsce” alarmowało, że linia kolejowa Kraków – Katowice, choć będąca częścią transeuropejskiego korytarza E30, a przy tym charakteryzująca się bardzo intensywnym ruchem pociągów, jest pomijana w programach modernizacyjnych.

Zbigniew Szafranski, prezes spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, sam ostatnio nazwał ciąg Kraków – Katowice „szalenie obciążoną linią”. Wciąż jednak nie jest jasne, dlaczego przez ostatnich kilkanaście lat odcinek ten nie mógł doczekać się modernizacji. Właścucha, że z unijnych funduszy przeznaczonych na modernizację ciągu E30 korzystano już na kilka lat przed wejściem Polski do Unii Europejskiej. Tyle tylko, że środki trafiały na te odcinki magistrali E30, które nie wymagały tak pilnych napraw. Stan infrastruktury na bardzo obciążonym odcinku z Krakowa do Katowic drastycznie więc się pogarszał, a spółka PKP Polskie Linie Kolejowe, prowadząc modernizację korytarza E30, przystępowała do prac na odcinkach, które znajdowały się w dobrym stanie (Wrocław – Opole) oraz na odcinkach słabo obciążonych ruchem (Legnica – Zgorzelec).

Trudno jednak nie zauważyć, że odcinki magistrali E30 Wrocław – Zgorzelec oraz Wrocław – Opole, które poddane zostały modernizacji w pierwszej kolejności, nie stanowią ciągów konkurencyjnych dla płatnych autostrad zarządzanych przez prywatne spółki. Obydwa te odcinki biegną bowiem równoległe do bezpłatnych odcinków autostrady A4, zarządzanych nie przez któregoś z koncesjonariuszy, lecz przez państwową Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Autostrady, głupcze!

Równoległy do płatnej autostrady jest także inny – również słynący ze złego stanu i niskich prędkości pociągów – odcinek kolejowy: Laskowice Pomorskie – Gdańsk Główny. To fragment ciągu łączącego Poznań, Bydgoszcz, Tczew oraz Trójmiasto. Odcinek z Laskowic do Gdańska biegnie wzdłuż zarządzanej przez spółkę Gdańsk Transport Company płatnej autostrady A1 łączącej Nowe Marzy i Rusocin.

W aktualnym rozkładzie jazdy 2009/2010 108-kilometrowy odcinek linii kolejowej z Laskowic Pomorskich do Gdańska Głównego najszybszy pociąg pokonuje w 1 godz. 52 min., osiągając średnią prędkość 57,9 km/h. Podczas gdy w sierpniu 1997 r. – a więc w momencie podpisywania autostradowej umowy koncesyjnej między rządem a spółką Gdańsk Transport Company – najszybszy pociąg pokonywał tę trasę aż o 40 min. szybciej niż obecnie: w 1 godz. 12 min.

Tylko od stycznia 2009 r., kiedy na północnym ciągu autostrady A1 wprowadzony został pobór opłat, czas jazdy najszybszego pociągu łączącego Laskowice Pomorskie z Gdańskiem Głównym wydłużył się o kolejne 7 min. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe otwarcie przyznaje, że stan techniczny linii z Bydgoszczy przez Laskowice Pomorskie do Tczewa jest na tyle zły, że istnieje zagrożenie zamknięcia jednego z dwóch torów na tym ciągu. Tak właśnie wygląda pozycja konkurencyjna kolei wobec autostrad.

Minister infrastruktury swoje „zrównoważone” podejście do programu inwestycji infrastrukturalnych zaprezentował w zeszłym roku w wywiadzie dla bezpłatnego dziennika „Metro”: – *Stawiam na zrównoważony rozwój sieci transportowej. Kolej jest bardziej przyjazna środowisku. Chcemy zbliżyć się do modelu 60% środków na drogi, 40% na kolej. Ale to wymaga czasu. Na razie więcej środków będzie szło na drogi* – stwierdził bez ogródek Cezary Grabarczyk, którego gabinet w Ministerstwie Infrastruktury przyozdobiony jest hasłem „Autostrady, głupcze!”.

Karol Trammer



• Budowa węzła drogowego w Konotopie położonej między Ożarowem Mazowieckim i Piastowem. Tędy autostrada A2 wjechać ma do Warszawy.

Likwidacje po siedlecku

Czy sieć zarządzana przez Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach skurczy się o 10%?

Zbigniew Szafranski, prezes zarządzającej infrastrukturą kolejową spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, w rozmowie z „Pulsem Biznesu” otwarcie poddał pod wątpliwość, czy konieczne jest utrzymywanie 19 tys. km linii kolejowych, w sytuacji gdy 95% ruchu kolejowego prowadzone jest po 12 tys. km linii. Wygląda na to, że spółka PKP PLK przystępuje do kolejnej fali demontowania linii kolejowych. Dotychczas – od 1990 r. do 2007 r. – zlikwidowano 6,8 tys. km linii kolejowych, a więc ponad jedną czwartą polskiej sieci kolejowej.

Ukryta likwidacja

Rozpoczęte w ostatnim czasie procedury likwidacyjne objęły dwie linie kolejowe leżące na wschodzie województwa mazowieckiego. – Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach wystąpił do władz samorządowych z informacją o rozpoczęciu procedury likwidacji linii Siedlce – Sokołów Podlaski oraz linii Ostrołęka – Szczytno – powiedział dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Andrzej Kmiecik, dyrektor siedleckiego zakładu PKP PLK, dodając przy tym, że procedura likwidacyjna jest realizowana na polecenie centrali spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

Jednak w warszawskiej centrali PKP PLK próbowano ukryć fakt podjęcia procedury likwidacyjnej: – Nie rozpatrywano likwidacji linii Sokołów Podlaski – Siedlce – zapewnił nas w e-mailu z 27 lipca 2010 r. Mirosław Siemieniec, rzecznik prasowy centrali PKP PLK. Tymczasem już ponad dwa tygodnie wcześniej – 8 lipca 2010 r. – Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach wykonał jeden z kroków procedury likwidacyjnej, rozsyłając do samorządów lokalnych pismo z informacją o zamiarze likwidacji linii łączącej Siedlce z Sokołowem Podlaskim.

Ciąg zmarnowanych szans

Przewidziana przez PKP PLK do likwidacji 29-kilometrowa linia Siedlce – Sokołów Podlaski jest regularnie wykorzystywana przez pociągi towarowe. Jednak według wycieńczeń Zakładu Linii Kolejowych w Siedlcach, przychody z udostępniania linii przewoźnikom towarowych pokrywają koszty jej utrzymania jedynie w 29%.

Bogusław Karakula, burmistrz Sokołowa Podlaskiego, sprzeciwia się likwidacji linii Siedlce – Sokołów Podlaski, gdyż oznaczałoby to całkowite odcięcie miasta od sieci kolejowej. – Linia jest potrzebna i nie możemy pozwolić na jej likwidację. Obecnie linia służy do transportu towarowego. Jeśli zostanie zlikwidowana, firmy z niej korzystające będą musiały przestawić się na transport drogowy. Taka sytuacja wpłynęłaby niekorzystnie na stan naszych dróg – powiedział Karakula „Tygodnikowi Siedleckiemu”.

Wciąż jeszcze funkcjonująca linia Siedlce – Sokołów Podlaski była fragmentem nieistniejącego już 122-kilometrowego ciągu kolejowego Siedlce – Sokołów Podlaski – Małkinia – Ostrow Mazowiecka – Ostrołęka, który łączył najważniejsze ośrodki wschodniej części województwa mazowieckiego. Gwoździem do



• Stacja Suchozębry na linii kolejowej Siedlce - Sokołów Podlaski. Czy wkrótce wkroczą tu ekipy demontujące tory?

trumny całego tego ciągu była sfinalizowana w 2004 r. procedura likwidacji odcinka Sokołów Podlaski – Małkinia, która przerwała ciągłość szlaku Siedlce – Ostrołęka, tworząc z jego pozostałości jedynie krótkie lokalne odcinki (Siedlce – Sokołów Podlaski oraz Małkinia – Ostrołęka).

Odcinek z Sokołowa Podlaskiego do Małkini został zdemontowany po to, by jego śladem wytyczyć nowy przebieg drogi wojewódzkiej nr 627 łączącej Sokołów Podlaski i Ostrołękę (więcej na ten temat pisaliśmy w tekście „Wschód bez kolei”, „Z Biegiem Szyn” nr 41, maj-czerwiec 2009).

Linia demontowana i modernizowana

Drugą z linii zarządzanych przez Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach, objętych obecnie procedurą likwidacyjną, jest linia z Ostrołęki do Szczytna, a dokładnie jej 53-kilometrowy odcinek leżący w granicach województwa mazowieckiego. Na linii tej obecnie nie są realizowane przewozy. – Perspektywy ich wznowienia z punktu widzenia PKP PLK praktycznie nie istnieją – uważa dyrektor zakładu Andrzej Kmiecik.

Tymczasem przed odcinkiem linii Ostrołęka – Szczytno leżącym na terenie województwa warmińsko-mazurskiego zupełnie inna przyszłość. Odcinek ten ma bowiem szansę stać się częścią zmodernizowanego ciągu kolejowego zapewniającego połączenie z Olsztyną przez Szczytno na pobliskie lotnisko Szymany (które w przyszłości ma zostać otwarte dla rozkładowych samolotów pasażerskich). Projekt modernizacji linii Olsztyn – Szczytno i linii Szczytno – Szymany znalazł się w Regionalnym Programie Operacyjnym Warmia i Mazury. W folderze promującym projekt można przeczytać: „Linia Olsztyn – Szczytno – Szymany stanowi doskonale połączenie lotniska w Szymanach z Olsztynem jak również ma duże znaczenie w obsłudze małych miejscowości na trasie tej linii i ich połączenia ze stolicą województwa warmińsko-mazurskiego. Pozwoli to na lepszy dostęp do rynku pracy, edukacji, opieki zdrowotnej oraz kultury dla mieszkańców regionu. Ponadto sprawne połączenia będą stanowić zachętę dla inwestorów i spowodują wzrost atrakcyjności turystycznej”.

Jak widać, realny staje się scenariusz, że linia Ostrołęka – Szczytno na terenie województwa warmińsko-mazurskiego będzie modernizowana, a równocześnie na terenie województwa mazowieckiego będzie... demontowana.

Jeśli procedury likwidacyjne obejmujące linie Siedlce – Sokołów Podlaski oraz Ostrołęka – Szczytno zostaną zrealizowane, wówczas 846-kilometrowa sieć zarządzana przez Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach skurczy się o prawie 10%.



• Modernizowana droga wojewódzka 627 została w okolicach Małkini wytyczona po śladzie linii kolejowej Siedlce - Ostrołęka.

KM-Expressem przez Mazowsze

projekt 5

Utworzenie sieci połączeń przyspieszonych łączących ważne ośrodki Mazowsza oraz zapewniających szybki dojazd z peryferyjnych obszarów do centrum regionu

Mazowsze – jako największe województwo w Polsce, pod względem powierzchni dorównujące niektórym krajom europejskim – potrzebuje systemu szybkich pociągów, które skróciłyby czasy przejazdu między poszczególnymi częściami regionu.

Czas skończyć z obecną rzeczywistością, w której Koleje Mazowieckie – nawet przy podróży na drugi koniec regionu – standardowo oferują przejazd pociągiem zatrzymującym się na wszystkich stacjach i przystankach.

W dotychczas pojawiających się koncepcjach stworzenia mazowieckiej sieci pociągów przyspieszonych sugerowano nazwanie ich „ekspresami regionalnymi”. My proponujemy krótszą i bardziej chwytliwą nazwę: „KM-Express”.

Nie tylko do pracy

Sieć pociągów „KM-Express” powinna zapewnić przyspieszone połączenia przede wszystkim między najważniejszymi ośrodkami regionu: Warszawą, Radomiem, Płockiem, Siedlcami, Ostrołką, Ciechanowem, ale także Mławą, Sochaczewem, Wyszkowem czy Żyrardowem.

Na poszczególnych liniach pociągi „KM-Express” powinny kursować kilka razy dziennie, od rana do wieczora – tak by stworzyć znacznie szerszą ofertę niż tylko możliwość przejazdów rano do pracy w Warszawie i po południu z powrotem do jednego z mazowieckich miast (taką ofertę-minimum zapewniają kursujące obecnie nieliczne pociągi przyspieszone Kolei Mazowieckich). Chodzi o stworzenie siatki atrakcyjnych połączeń między różnymi częściami regionu dostępnymi o różnych porach dnia.

Postoje pośrednie na trasach między Warszawą a ważnymi miastami regionu powinny zostać wyznaczone co około 20 km, tak by uniknąć tworzenia regionów tranzytowych, zupełnie pozbawionych dostępu do pociągów „KM-Express” – pociągi te powinny jednak z zasady zatrzymywać się tylko w miastach powiatowych oraz w innych większych miejscowościach.

Dodatkowo należy rozważyć stworzenie postojów w miejscowościach, w których linie kolejowe krzyżują się z ważniejszymi drogami (wojewódzkimi oraz krajowymi) – byłaby to odpowiedź na coraz bardziej powszechną tendencję podwożenia bliskich samochodami do pociągów.

Szybko i bezpośrednio

Efektom stworzenia sieci pociągów „KM-Express” nie powinna być jedynie poprawa oferty przewozowej na trasach między największymi miastami województwa mazowieckiego. W przypadku Mazowsza szczególnie istotnym zadaniem, jakie należy postawić przed pociągami przyspieszonymi, jest poprawa dostępności komunikacyjnej między aglomeracją stołeczną a peryferyjnymi częściami województwa.

Dlatego w wybranych porach na części tras należy rozważyć wprowadzenie pociągów „KM-Express” obsługujących tron swojej trasy jako pociąg przyspieszony, a początkowy/końcowy odcinek już jako zwykły pociąg osobowy. W efekcie nawet małe miejscowości położone na peryferiach regionu uzyskają atrakcyjne – szybkie i bezpośrednie – połączenia z aglomeracją warszawską. Wprowadzenie takiej formuły można zaproponować na przykład w relacji ze Skarżyska-Kamiennej do Warszawy (na odcinku Skarżysko-Kamienna – Radom pociąg zatrzymywałby się na wszystkich przystankach, a na odcinku Radom – Warszawa kursowałby jako

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.



• Pociągi „KM-Express” mogłyby zbliżyć odległe części Mazowsza

przyspieszony z pominięciem większości przystanków). Podobnie mogłoby to funkcjonować w relacjach z Dębina do Warszawy (od Dębina do Piławy postoje na wszystkich stacjach, od Piławy do Warszawy przejazd przyspieszony) czy z Działdowa do Warszawy (z Działdowa do Ciechanowa postoje na wszystkich stacjach, od Ciechanowa do Warszawy przejazd przyspieszony).

Nie tylko Mazowsze

Sieci połączeń „KM-Express” nie należy zamykać w granicach województwa mazowieckiego – warto zapewnić przyspieszone połączenia przynajmniej do najbliższych miast leżących poza granicą województwa: do Działdowa, Łowicza, Skierniewic, Skarżyska-Kamiennej, Dębina czy Łukowa. W miarę możliwości należy nawet rozważyć skierowanie pociągów „KM-Express” głębiej w sąsiednie województwa – przykładowo do Białegostoku, Kielc czy Lublina.

Dla poprawy połączeń pomiędzy poszczególnymi rejonami województwa mazowieckiego, warto wprowadzić pociągi „KM-Express” przejeżdżające tranzytowo przez Warszawę: relacji Ostrołka – Warszawa – Radom, Płock – Kutno – Łowicz – Warszawa – Siedlce czy Działdowo – Ciechanów – Warszawa – Żyrardów – Skierniewice.

„KM-Expressem” w świat

Na terenie Warszawy pociągi „KM-Express” podstawowo powinny zatrzymywać się na głównych stacjach Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna oraz Warszawa Zachodnia, ale dla ułatwienia dojazdu do innych części miasta warto także wprowadzić postoje na takich przystankach jak Warszawa Służewiec, Warszawa Rembertów, Warszawa Międzyzlesie czy Warszawa Toruńska. Ponadto, po otwarciu linii kolejowej do portu lotniczego na Okęciu, część pociągów „KM-Express” będzie można skierować właśnie do lotniska, umożliwiając mieszkańcom różnych rejonów województwa wygodną przesiadkę do samolotów.

Podstawowym założeniem oferty „KM-Express” powinno być traktowanie jej jako rozszerzenia podstawowej sieci połączeń obsługujących wszystkie stacje. Wprowadzenie pociągów „KM-Express” nie powinno więc skutkować zmniejszeniem liczby zwykłych połączeń osobowych.

Do obsługi pociągów „KM-Express” najlepiej będą nadawać się piętrowe wagony push-pull, które zostały zaprojektowane do obsługi właśnie dłuższych relacji (niewielka liczba drzwi, gęsty układ siedzeń, mała przestrzeń dla stojących podróżnych, a przy tym wyższa prędkość maksymalna niż w elektrycznych zespołach trakcyjnych EN57, stanowiących tron parku taborowego Kolei Mazowieckich).

• Arsen100. Setna rocznica urodzin Arseniusza Romanowicza

30 sierpnia 2010 r. obchodzono setną rocznicę urodzin architekta Arseniusza Romanowicza (1910-2008).

Romanowicz, wspólnie z Piotrem Szymaniakiem, zaprojektował główne warszawskie dworce kolejowe: Centralny i Wschodni, a także dworce na przystankach linii średnicowej: Ochota, Śródmieście, Powiśle oraz Stadion.

Uroczystość odbyła się w jednym z dzieł Arseniusza Romanowicza – w dolnym pawilonie dworca Warszawa Powiśle, w którym obecnie mieści się klubokawiarnia Warszawa Powiśle.

Na uroczystość tłumnie przybyli współpracownicy, przyjaciele i rodzina Romanowicza, a także miłośnicy jego architektury. Na gości czekały prezentacja i wspomnienia o architekcie, szampan oraz tort w kształcie budynku dworca Warszawa Ochota.

Uroczystość stanowi zapowiedź „Wystawy średnicowej”, która przez cały październik odbywać będzie się na dworcu Warszawa Powiśle. Wystawa ta poświęcona będzie stworzonej przez Arseniusza Romanowicza architekturze budynków dworcowych na warszawskiej linii średnicowej.



FULARZ • pozdrowienia z wolnego rynku



Very sad problem

Niektórzy wrogowie konkurencji na torach są nader wysoko ustawieni. Należy do nich pan Dariusz Nachyła, prezes zarządu firmy Deloitte Business Consulting.

„Kluczem do zyskowności InterCity będą teraz odpowiednie regulacje rynkowe” – grzmi jego głos w sceptycznej wobec wolnego rynku „Gazecie Wyborczej”. „Nigdzie na świecie nie jest tak, że przewoźnicy kolejowi mogą bez koordynacji jeździć po torach i podbierać sobie wzajemnie pasażerów” – mówi, cytowany przez dziennikarza gazety.

Niestety, to nie jest prawda. Wiele krajów dopuszcza wolny dostęp. Jest on szeroko praktykowany w Wielkiej Brytanii i w RFN. W Wielkiej Brytanii swoją działalność opiera na tej zasadzie osiem dużych przewoźników, z których część działa całkowicie poza systemem franszys (czyli przetargów na obsługę całych regionów sieci kolei pasażerskiej). W RFN na tej podstawie zaoferowano na rynku pasażerskim 14 różnych produktów w stylu polskich Interregio, z których dziewięć funkcjonuje po dziś dzień. Planowane są kolejne, m.in. prywatne pociągi między Berlinem a Monachium.

Pracowników konsultingu obowiązuje ten sam kodeks etyczny co pracowników naukowych. Pan Nachyła go złamał, karmiąc swoimi poglądami sceptyków wolnego rynku. Jedyne co mogłem zrobić zważywszy na stanowisko to dotarcie do centrali jego międzynarodowego pracodawcy i poskarżenie się na „very sad problem” oraz opisanie sytuacji rynkowej którą swoim wystąpieniem stworzył pan Nachyła.

Odwiedziłem także Finlandię, gdzie podróżowałem pędzącymi 160 km/h dwupiętrowymi pociągami Intercity, co ciekawe, zatrzymującymi się w każdym mieście wielkości powiatowego czy nawet mniejszych miejscowościach. W Polsce nikt nic nie liczy, a możliwe że recepta na kolej po polsku to pociągi zatrzymujące się w każdym lekko większym mieście, ale za to między nimi pędzące owe 140-160 km/h.

Kolej finlandzka dziwi – jakby zakupiono pociągi Pendolino tylko dlatego że były ładne. Wykorzystania taboru z wychylnym pudłem nie dostrzegłem, a według rozkładów pociągi te zatrzymują się nader często. Finlandia jest jednak krajem kolejowego monopolu, bo i jest to kraj geograficznie odizolowany.

Adam Fularz

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

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

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Tomasz Gajewski, Piotr Gałązka, Ksawery Zapaśnik.

Nakład: 180 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

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

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