

Mazowsze zawiniło, Śląsk powiesili • Kolej dużych pieniędzy

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

LISTOPAD – GRUDZIEŃ 2010

Nr 6 (50)

TRANSPORT ANTYPUBLICZNY



*Jak obywatele zostawiani
są sami sobie ze swoimi
problemami komunikacyjnymi*

Mazowsze zawiniło, Śląsk powiesili

Tabor



• Pociągi Flirt: śląski w Katowicach, mazowiecki w Siedlcach

Samorząd województwa śląskiego musi zwrócić część unijnego dofinansowania, jakie otrzymał na przeprowadzony wspólnie z województwem mazowieckim zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych Flirt. Na Mazowszu śpią jednak spokojnie.

20 października sejmik województwa śląskiego podjął uchwałę wprowadzającą zmiany do regionalnego budżetu na 2010 r. Uchwała uwzględnia konieczność zwrócenia przez śląski samorząd nieco ponad 8 mln zł Ministerstwu Rozwoju Regionalnego.

Sekretarz województwa śląskiego Łukasz Czopik poinformował Polską Agencję Prasową, iż przeprowadzona przez Urząd Kontroli Skarbowej analiza dokumentów wykazała, że we wspólnym przetargu na dostawę taboru koordynowanym przez samorząd województwa mazowieckiego, mogło dojść do naruszenia zasady konkurencji. Na jednym z etapów przetargu organizujący zamówienie mazowieccy samorządowcy zaprosili do składania ofert bowiem tylko dwóch producentów taboru – według kontrolerów to zbyt mało.

W Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego zapytaliśmy, czy podobne problemy, do tych z którymi borykają się władze Śląska, spotkały również mazowiecki samorząd. Zwłaszcza, że to on był organizatorem wspólnego przetargu na elektryczne zespoły trakcyjne. Oto jaką odpowiedź otrzymaliśmy: – *Nie mamy wiedzy na temat problemów województwa śląskiego. W naszym jednak przypadku nie może być mowy o zwrocie środków, ponieważ województwo mazowieckie realizowało zakup ze środków własnych* – stwierdziła Marta Milewska, rzecznik prasowy Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego. – *Nie mieliśmy także problemów z zewnętrznymi kontrolami. Nie wykazały one istotnych uchybień w procesie zamówienia.*

Mieszkańcy chcą pociągów

Połączenia

Mieszkańcy śląskich Szczekocin walczą o postoje pociągów.

Szczekociny leżą na linii łączącej Centralną Magistralę Kolejową z Krakowem. W miejscowości istnieje peron, lecz nie zatrzymują się przy nim przejeżdżające tędy pociągi. Postoje w Szczekocinach zlikwidowano pod koniec 2001 r. Zatrzymywały się tu pociągi pospieszne, zapewniające połączenia do Częstochowy, Krakowa, Łodzi, Poznania czy Zakopanego.

Mieszkańcy Szczekocin walczą o przywrócenie postojów na miejscowej stacji. Chcą, aby zatrzymywały się tu tylko pociągi niższych kategorii – InterRegio oraz Tanie Linie Kolejowe. Dzięki temu uzyskaliby możliwość dojazdu do Warszawy w czasie nieco ponad 2 godz., a do Krakowa – nieco ponad 1 godz.

Promocja PKP, czyli „chamstwo nas otacza”

Obyczaje

Prowadzona przez PKP S.A. kampania promocyjna „Wybieram kolej” zanim na dobre się rozpoczęła, już wywołała kontrowersje, które nie miały wiele wspólnego z poprawą wizerunku spółek kolejowych.

„Chcemy promować transport szynowy jako bezpieczny i ekologiczny środek transportu. Bez podziału na firmy, spółki, grupy, bez faworyzowania i reklamy jednych kosztem drugih” – można było przeczytać w liście informującym o kampanii „Wybieram kolej”. List był podpisany przez Dariusza Kostrzębskiego, prezesa należącej do PKP S.A. Kolejowej Oficyny Wydawniczej, oraz Lucynę Roszyk, dyrektor biura zarządu PKP S.A. Kostrzębski i Roszyk faktycznie koordynują całą inicjatywę, a wśród partnerów kampanii są PKP Polskie Linie Kolejowe, PKP Intercity, PKP Energetyka, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, Telekomunikacja Kolejowa, Warszy KOLEJE Mazowieckie.

Jednym z pierwszych elementów kampanii „Wybieram kolej” był wywiad z prof. Jadwigą Staniszkis, który ukazał się 2 września 2010 r. w dzienniku „Rzeczpospolita”. Staniszkis w rozmowie wyjawiała: – *Podróż ma dla mnie smak camemberta serwowanego w Warszawie. O dworcu Warszawa Centralna powiedziała: – Na Dworcu Centralnym zatłwiam wiele spraw: chodzę na manicure, gdy czekam na pociąg. Czasem robię zakupy. To „moje” miejsca na tym dworcu. Wcałe jednak nie wszystkie słowa Staniszkis ukazywały kolej w pozytywnym świetle: – Kuleje system informacji, system rozkładów jazdy, w końcu system sprzedaży biletów.*

Wywiad został opatrzony adnotacją „Promocja PKP”.

– *To nie miała być żadna reklama, tylko materiał redakcyjny, artykuł promujący kolej. Nie wiem, jak my się teraz wy tłumaczymy pani profesor. Udzieliła zwykłego wywiadu. Nie dostała za to ani grosza. Będziemy chyba musieli ją przeprosić* – wyjaśniała cytowana przez „Gazetę Wyborczą” Natalia Bogdanowicz z centrali PKP S.A. – *Koniecznym chcieliśmy, żeby to było na stronach redakcyjnych i nieoznaczone jako ogłoszenie. Redakcja wzięła za to symboliczne pieniądze, bo w zamian przecież dajemy im ogłoszenia o sprzedaży kolejowych nieruchomości.*

Powyższe słowa przedstawicielki PKP S.A. położyły się cieniem na niezależności „Rzeczpospolitej”. Zwrócił na to uwagę Piotr Stasiak, dziennikarz tygodnika „Polityka”. Stasiak tak interpretował całą sytuację na swoim blogu: „Wygląda to tak, że dział promocji jakiegoś przedsiębiorstwa narzuca dziennikarzom jednej z czołowych gazet codziennych w kraju, z kim i o czym mają przeprowadzić wywiad. Bo przecież w zamian dają im ogłoszenia płatne o sprzedaży nieruchomości”.

Paweł Lisicki, redaktor naczelny „Rzeczpospolitej”, zarzekał się jednak, że nie ma mowy o żadnym układzie między PKP a kierowanym przez niego dziennikiem. – *To jest materiał typowo reklamowy i promocyjny* – wyjaśniał Lisicki. – *Redakcja nie ma z nim nic wspólnego. Materiał w całości przygotował klient, czyli PKP S.A. Został wykupiony w formie całostronicowej reklamy.*

Zajmujący się mediami portal „Press” poinformował, że reklamowy wywiad z Jadwigą Staniszkis został przeprowadzony przez samą dyrektor biura zarządu PKP S.A. Lucynę Roszyk, która... ukryła się pod pseudonimem Wojtek Piekarski.

Po całym zamieszaniu Jadwiga Staniszkis zaczęła o PKP wypowiadać się już znacznie ostrzej: – *Oczywiście chamstwo nas otacza. Ja sama zostałam wkręcona przez PKP. Miał być wywiad, a okazało się reklamą. Oczywiście nie brałam za to żadnej forsy, a postawiona jestem w sytuacji dwuznacznej* – stwierdziła prof. Staniszkis w rozmowie z radiem RMF FM, tydzień po ukazaniu się materiału promocyjnego PKP.

Coraz mniej PKP w UTK

Regulacja

3 listopada z kierownictwa Urzędu Transportu Kolejowego odwołano ostatnią osobą związaną wcześniej z Grupą PKP. Czy UTK właśnie staje się niezależnym regulatorem rynku kolejowego?

Ostatnie miesiące to okres dużych zmian w Urzędzie Transportu Kolejowego, instytucji zajmującej się regulacją rynku kolejowego oraz nadzorowaniem bezpieczeństwa ruchu na torach.

30 czerwca 2010 r. premier odwołał dotychczasowego szefa UTK Wiesława Jarosiewicza. Bezpośredni wpływ na dymisję Jarosiewicza miała czerwcową decyzją Komisji Europejskiej, w której oznajmiono, że w Polsce występują problemy z niezależnością organu regulacyjnego.

Jednym z tych problemów był... Wiesław Jarosiewicz. Wcześniejsza kariera Jarosiewicza była bowiem związana z Grupą PKP, co rzuciło się cieniem na jego obiektywność – zwłaszcza w obliczu coraz częściej rozpatrywanych przez UTK konfliktów między spółkami Grupy PKP a innymi przewoźnikami.

Wkrótce ogłoszony został nabór na następcę Jarosiewicza. Do naboru zgłosiło się ośmiu kandydatów, wśród których znaleźli się Jakub Majewski, były prezes Kolei Mazowieckich, Tadeusz Ryś, szef Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, czy Bolesław Musiał, który kierował Głównym Inspektoratem Kolejnictwa (inspektorat w 2003 r. przekształcił się w UTK).

Na szefa UTK został jednak wybrany człowiek niezwiązany wcześniej z koleją. 33-letni Krzysztof Jaroszyński – powołany na prezesa urzędu 1 października – jest prawnikiem, specjalizuje się w prawie administracyjnym i gospodarczym. Od 2008 r. jest pracownikiem Uniwersytetu Warszawskiego.

Nowy prezes chce wzmocnić rolę regulacyjną UTK: – *Do tej pory ten urząd skupiał się bardziej na kwestiach związanych z bezpieczeństwem i nadzorem technicznym, pomijając funkcję regulatora* – stwierdził Jaroszyński w rozmowie z „Rynkiem Kolejowym”. – *Chcę, aby był on postrzegany podobnie do takich instytucji jak Urząd Regulacji Energetyki czy Urząd Komunikacji Elektronicznej, czyli jak regulator z prawdziwego zdarzenia, który w sposób aktywny oddziałuje na procesy ekonomiczne na rynku transportu kolejowego.*

Fakt zasiadania w kierownictwie UTK osób urlopowanych z Grupy PKP Jaroszyński podsumował: „nie jest to zdrowa sytuacja”. Jednak i ta sytuacja w ostatnim czasie ulega zmianie. 3 listopada ze stanowiska wiceprezesa UTK ds. regulacji rynku kolejowego został odwołany Mirosław Antonowicz, ostatni członek kierownictwa urzędu wcześniej związany zawodowo z Grupą PKP.

Siedlce najmniejszym miastem uniwersyteckim

Region

Wraz z inauguracją roku akademickiego 2010 siedlecka Akademia Podlaska stała się Uniwersytetem Przyrodniczo-Humanistycznym, a Siedlce stały się najmniejszym miastem uniwersyteckim w Polsce.

Tradycje siedleckiego szkolnictwa wyższego sięgają 1969 r. Wtedy w Siedlcach powstała Wyższa Szkoła Nauczycielska, która w 1974 r. przekształciła się w Wyższą Szkołę Pedagogiczną, a trzy lata później stała się Wyższą Szkołą Rolniczo-Pedagogiczną. W 1999 r. na bazie wyższej szkoły powstała w Siedlcach Akademia Podlaska.

Siedlecką uczelnię – od 1 października 2010 r. funkcjonującą jako Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny – tworzą cztery wydziały: humanistyczny, nauk ścisłych, przyrodniczy oraz zarządzania.

Siedlecki uniwersytet posiada uprawnienia do nadawania stopnia doktora w sześciu dyscyplinach, a więc zgodnie z prawem o szkolnictwie wyższym musi uzupełniać swoją nazwę przymiotnikami określającymi profil uczelni. Aby przekształcić się w tzw. „uniwersytet bezprzymiotnikowy”, uczelnia musi posiadać prawo do nadawania stopnia doktora w dwunastu zróżnicowanych dyscyplinach. – *To jest naturalna droga rozwoju* – mówi prof. Antoni Jówko, rektor Uniwersytetu Przyrodniczo-Humanistycznego w Siedlcach. – *Może już nie za mojej kadencji, ale będziemy szykowali grunt pod następne działania.*

W Polsce działają już 42 uniwersytety, z czego 23 „przymiotnikowe” – m.in. ekonomiczne, medyczne, przyrodnicze. W województwie mazowieckim jest pięć uniwersytetów – poza siedleckim, wszystkie znajdują się w Warszawie (Warszawski, Kardynała Stefana Wyszyńskiego, Medyczny, Muzyczny).

77-tysięczne Siedlce są najmniejszym z polskich miast uniwersyteckich.

Do Łodzi po północy

Połączenia

Pierwszy nocny pociąg InterRegio połączył w weekendy Warszawę z Łodzią.

Połączenie – stworzone głównie z myślą o zapewnieniu możliwości powrotu z imprez kulturalnych w Łodzi i Warszawie – otrzymało nazwę „Pociąg do kultury”.

– *Wieczorne połączenie zostało zainicjowane z uwagi na wnioski mieszkańców i kandydaturę Łodzi do miana Europejskiej Stolicy Kultury* – wyjaśnia dwumiesięcznikowi „Z Biegłem Szyn” Witold Stępień, wicemarszałek województwa łódzkiego. I choć Łódź odpadła już z rywalizacji o tytuł Europejskiej Stolicy Kultury, to – jak informuje Stępień – jest szansa, że połączenie na stałe wpisze się w ofertę przewozową między Warszawą i Łodzią: – *Liczymy na promocję Łodzi przez kulturę, niezależnie od jej kandydowania do miana Europejskiej Stolicy Kultury.*

Z Łodzi Fabrycznej pociąg do Warszawy wyrusza o godz. 22.32. Z Warszawy Centralnej do Łodzi pociąg odjeżdża o godz. 0.40. Pociąg kursuje w weekendowe noce: z piątku na sobotę, z soboty na niedzielę oraz z niedzieli na poniedziałek.

Pociąg po drodze zatrzymuje się w Żyrardowie, Skierniewicach i w Koluszach. W Żyrardowie połączenie zostało bardzo dobrze przyjęte. – *Najnowsza oferta spółki Przewozy Regionalne jest niezwykle cenna, ponieważ daje żyrardowianom możliwość powrotu ze stolicy w godzinach nocnych* – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegłem Szyn” Andrzej Wilk, prezydent Żyrardowa. – *Poprawa połączeń kolejowych podnosi atrakcyjność Żyrardowa, jako miejsca idealnego do zamieszkania, między innymi właśnie dzięki dobrej komunikacji z Warszawą oraz Łodzią.*

Według danych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego, koszty jednego kursu pociągu InterRegio z Warszawy do Łodzi wynoszą około 3 tys. zł. Koszty te w całości pokrywane są przez łódzkie samorządy. W październiku, a więc pierwszym miesiącu funkcjonowania, „Pociąg do kultury” finansowany był przez Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego. Z kolei za finansowanie połączenia w listopadzie odpowiada Urząd Miasta Łodzi. Województwo mazowieckie do pokrywania kosztów nocnego połączenia między Warszawą i Łodzią nie dokłada się.

– *W pierwszym tygodniu z pociągu korzystało niewiele osób, około kilkunastu. W następne weekendy frekwencja wzrosła. Liczymy, że pociąg nadal będzie zyskiwał na popularności* – mówi łódzki wicemarszałek Witold Stępień. I dodaje, że jest szansa na rozwój oferty, tak by funkcjonowała nie tylko w weekendy: – *Jeżeli będziemy otrzymywać apele o rozszerzenie skali połączeń, rozważymy możliwość ich uruchomienia.*



• Warszawa Centralna. Nocny pociąg InterRegio przed odjazdem do Łodzi Fabrycznej.

Kolej dużych pieniędzy

Kolej dużych prędkości już wysysa fundusze na remonty istniejącej sieci kolejowej

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe sama informuje, że 37% polskiej sieci kolejowej znajduje się w stanie niezadowolającym, a 38% w stanie dostatecznym. To oznacza, że aż trzy czwarte sieci kolejowej wymaga remontów. Mimo to rewitalizacja zniszczonych linii schodzi na coraz dalszy plan. Zbigniew Szafranski, prezes PKP PLK, nie ukrywa, że zamierza skupić się na budowie w Polsce kolei dużych prędkości: – *Większość polskich torów została zbudowana w XIX czy na początku XX wieku. Na ich remont potrzeba miliardów, ale musimy podstawić raczej na budowę szybkiej kolei, inaczej nigdy nie odrobimy dystansu do innych krajów* – stwierdził Szafranski podczas tegorocznego Forum Ekonomicznego w Krynicy-Zdroju.

Niedorozwój transportu kolejowego

Koncepcja budowy kolei dużych prędkości łączącej Warszawę, Łódź, Wrocław oraz Poznań już pochłania konkretne pieniądze w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiS). Orientacyjny koszt samego projektu „Przygotowanie budowy linii dużych prędkości” – obejmującego jedynie prace studialne i analityczne – wynosi 291 mln zł.

Tymczasem do finansowania w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko nie zakwalifikowano projektów, które w bliskiej perspektywie wpłynęłyby na poprawę stanu istniejącej infrastruktury kolejowej i tym samym już wkrótce skutkowałyby realnym skróceniem czasów jazdy pociągów.

Podczas aktualizacji listy projektów indywidualnych z 31 sierpnia 2010 r. z POLiS odpadł między innymi projekt „Zakup sprzętu do diagnostyki i utrzymania infrastruktury kolejowej”, którego koszt szacowano na 279 mln zł. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego odmówiło finansowania zakupu maszyn torowych, uzasadniając swoją decyzję w ten sposób: „Projekt nie został umieszczony na liście projektów indywidualnych dla POLiS ze względu na brak wolnych środków dostępnych w ramach alokacji UE dla działania 7.1. (Rozwój transportu kolejowego)”. Dodajmy tylko, że właśnie w ramach działania 7.1. bez przeszkód jest finansowany droższy o 12 mln zł projekt „Przygotowanie budowy linii dużych prędkości”.

20 km/h czy 120 km/h?

Na dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko nie załapał się również projekt „Modernizacja linii kolejowej Opole – Fosowskie – Lubliniec – Częstochowa – Koniecpol – Centralna Magistrala Kolejowa”. Obecnie trasa ta, z uwagi na zły stan techniczny, objęta jest ograniczeniami prędkości do nawet 20 km/h. W szczególności złym stanem są odcinki Koniecpol – Częstochowa Stradom oraz Lubliniec – Fosowskie. Projekt polegać miał na przywróceniu na tej linii dawnej prędkości 120 km/h.

Efektom prac – których koszt szacowano na 505 mln zł – byłoby skrócenie czasu przejazdu z Warszawy do Wrocławia do niespełna czterech godzin (zakładano osiągnięcie czasu wynoszącego od 3 godz. 45 min. do 3 godz. 58 min.). Tymczasem obecnie pociągi najszybszej kategorii ExpressInterCity łączą stolicę Mazowsza i Dolnego Śląska w czasie od 4 godz. 59 min. do 5 godz. 29 min., kursując przy tym okrężnymi trasami przez Poznań lub przez Góry Śląsk.

Za sprawą rewitalizacji odcinka Opole – Częstochowa – Koniecpol – Centralna Magistrala Kolejowa skróciłyby się również czasy przejazdu z Warszawy do Częstochowy (do około dwóch godzin) oraz do Opola (do około trzech godzin). Dlatego koncepcja poprawy stanu odcinka łączącego Centralną Magistralę Kolejową z linią E30, będącą głównym kolejowym korytarzem południowej Polski, spotkała się z szerokim poparciem w regionach. – *To projekt o znaczeniu cywilizacyjnym, który wyeliminowałby jedną z największych bolączek komunikacji kolejowej w Polsce, jaką jest*



• **Wart 279 mln zł projekt zakupu sprzętu do diagnostyki i utrzymania infrastruktury kolejowej został odrzucony z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko ze względu na brak środków. Tymczasem ze znalezieniem 291 mln zł na studialny projekt „Przygotowanie budowy linii dużych prędkości” problemu nie było.**

ślabe połączenie Wrocławia ze stolicą kraju – stwierdził Marek Łapiński, marszałek województwa dolnośląskiego.

– *To połączenie przybliży Opole i Opolszczyznę do Warszawy* – cieszył się marszałek województwa opolskiego Józef Sebesta, zanim jeszcze koncepcja rewitalizacji linii została odrzucona. Koncepcję popierały również władze województwa śląskiego: – *Mieszkańcy północnych rejonów województwa śląskiego, oprócz bezpośredniego połączenia z Warszawą oraz Wrocławiem, mogliby uzyskać lepszy dostęp do miejscowości turystycznych leżących w południowo-zachodniej Polsce* – powiedział Bogusław Śmigielski, marszałek województwa śląskiego.

Szybciej już za 10 lat!

Jak zapewniała spółka PKP Polskie Linie Kolejowe, przeprowadzenie robót na linii łączącej Centralną Magistralę Kolejową z Opolem byłoby możliwe w przeciągu roku 2011. A to oznacza to, że gdyby projekt otrzymał dofinansowanie, to już za nieco ponad rok pociągi mogłyby pokonywać relację z Warszawy do Wrocławia o co najmniej godzinę krócej.

Ponieważ jednak projekt został odrzucony z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, pasażerowie jadący koleją z Warszawy do Wrocławia nadal będą skazani na przynajmniej pięciogodzinną podróż. I jedyne, co im pozostanie podczas dłużących się podróży, to snucie marzeń o... pokonywaniu tej relacji mknącym 350 km/h polskim TGV, które jeśli w ogóle powstanie, to nie wcześniej niż za dziesięć lat.

Tymczasem w ramach POLiS już zagwarantowano finansowanie wartego aż 1,9 mld zł projektu modernizacji odcinka Łódź Widzew – Łódź Fabryczna, którego filarem ma być budowa podziemnego dworca Łódź Fabryczna, dedykowanego linii kolei dużych prędkości.

Rząd nie widzi niczego niestosownego w pompowaniu funduszy unijnych w koncepcję stworzenia linii polskiego TGV, i to w sytuacji gdy aż trzy czwarte istniejącej sieci kolejowej wymaga pilnych napraw: – *Projekt budowy kolei dużych prędkości jest możliwy dzięki środkom finansowym Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. To dowód, że dobrze wykorzystujemy środki unijne* – stwierdził minister infrastruktury Cezary Grabarczyk, podczas uroczystego podpisania opiewającej na prawie 49 mln zł umowy na sporządzenie studium wykonalności linii kolei dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław.

Karol Trammer

Ekspres z dotacjami

Trwa właśnie batalia o zapewnienie monopolu PKP Intercity na najbliższych 15 lat

Ministerstwo Infrastruktury planuje zawarcie wieloletniej umowy z PKP Intercity, która doprowadzi do zapewnienia dominującej pozycji tego przewoźnika na najważniejszych trasach na nawet 15 lat. Umowa tworzona jest z myślą o ciągu z Trójmiasta przez Warszawę do Krakowa i Katowic. W umowie znaleźć mają się nie tylko zapisy gwarantujące spółce PKP Intercity prawie dwumiliardowe dotacje (w skali całej umowy), ale również regulacje zakazujące wjazdu konkurencyjnych przewoźników na trasy objęte dofinansowaniem dla PKP Intercity. A zatem przewoźnik, który bez publicznego dofinansowania chciałby konkurować z dotowaną spółką PKP Intercity, po prostu nie zostanie wpuszczony na tory.

Pociągów mniej, dotacji więcej

Jedynym urzędnikiem państwowym, który otwarcie sprzeciwia się tym planom, jest Małgorzata Krasnodębska-Tomkiel, prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Urząd zgłosił wątpliwości, co do zgodności umowy z prawem ochrony konkurencji oraz z przepisami o pomocy publicznej. Szefowa UOKiK nie tylko przedstawiła uwagi w ramach uzgodnień międzyresortowych, ale ponadto o swoich obawach zaalarmowała opinię publiczną na łamach codziennych gazet.

„Tam, gdzie usługi nie wymagają dofinansowania nie powinno go być. Uniemożliwia to bowiem wejście na rynek podmiotom, które byłyby zainteresowane świadczeniem takich usług na zasadach komercyjnych” – Krasnodębska-Tomkiel pisała w tekście „Kolejowe rozterki”, który 21 października 2010 r. ukazał się na łamach „Rzeczpospolitej”.

W tekście tym szefowa UOKiK zwracała uwagę na już dziś występujące problemy przy finansowaniu przewozów kolejowych: „Brakuje wyraźnego rozróżnienia tras na komercyjne i niekomercyjne. Powoduje to nadmierne i nieuzasadnione wydatki ze środków publicznych”.

Skutki tego problemu można było obserwować w zeszłym roku, gdy spółka PKP Intercity – mając zapewnioną ogólną dotację do przewozów między wojewódzkich – dokonała cięć w swojej sieci, ograniczając ofertę do tras przynoszących najlepsze wyniki. (a celem dofinansowania było przecież zapewnienie kursowania połączeń dalekobieżnych również poza najważniejszymi liniami). Mimo całkowitego wycofania pociągów dalekobieżnych przez spółkę PKP Intercity z Zamościa, Rybnika, Brodnicy, Grudziądz, Olkusza, Nysy czy Mielca, dotacja dla spółki za 2009 r. została przekazana z nawiązką. Dofinansowanie z planowanych 140 mln zł finalnie bowiem wzrosło do 175 mln zł.

„Dzisiejsza organizacja sektora kolejowego w znikomym stopniu bierze pod uwagę potrzeby pasażerów. W działaniach spółek większe znaczenie mają interesy akcjonariuszy i pracowników, aniżeli odbiorców ich usług” – otwarcie napisała szefowa UOKiK.

Jan Kowalski, czyli Grupa PKP

Tekst Krasnodębskiej-Tomkiel z „Rzeczpospolitej” spotkał się z szybkością, a przy tym dość nietypową reakcją ze strony Grupy PKP. Niespełna tydzień po tekście szefowej UOKiK „Kolejowe rozterki” na łamach tej samej gazety ukazał się materiał reklamowy pod tytułem: „List otwarty do Małgorzaty Krasnodębskiej-Tomkiel, prezesa UOKiK”. W materiale znalazły się nawoływania do spowolnienia starań na rzecz wprowadzenia konkurencji na polskich torach: „Wpierw stwórzmy warunki do konkurowania, a potem budujemy konkurencję”. Wejściem konkurencyjnych wobec Grupy



• PKP Intercity ma podpisać z Ministerstwem Infrastruktury umowę, która zagwarantuje spółce monopol i publiczne dotacje do rentownych tras. Małgorzata Krasnodębska-Tomkiel to jedyny urzędnik państwowy, który otwarcie się temu sprzeciwia.

PKP przewoźników straszono w iście poetycki sposób: „W zwykłym życiu byłoby tak, że dom, w którym mamy straszny bałagan, otwieramy na oścież – niech wejdzie, kto chce, zrobi co mu się podoba”. W „liście otwartym” straszono ponadto, że brak umowy wieloletniej Ministerstwa Infrastruktury z PKP Intercity spowoduje wejście na polski rynek niemieckiego przewoźnika Deutsche Bahn, którego bilety będą jeszcze droższe niż obecnie w pociągach PKP Intercity. Największym kuriozum było to, że pod „listem otwartym” broniącym interesów Grupy PKP nie byli podpisani przedstawiciele PKP, lecz... „pasażerowie Rzeczypospolitej”.

Nawiasem mówiąc, list otwarty „prostych pasażerów” nie jest pierwszą próbą stosowania specyficznego lobbingu przez Grupę PKP. We wrześniu na łamach bezpłatnego dziennika „Metro” ukazał się tekst reklamowy, będący polemiką ze Stanisławem Biega, ekspertem Centrum Zrównoważonego Transportu, krytycznie wypowiadającym się na temat forsowanego przez Grupę PKP ustawowego wprowadzenia opłaty dworcowej. Reklama ta przybrała formę wywiadu z... Janem Kowalskim pod tytułem „Opłata dworcowa – o co tutaj biega?”. Dziwnym trafem poglądy „Jana Kowalskiego” były w pełni zbieżne z interesami Grupy PKP.

Dotacje do zysku

Dziwne medialne kroki ze strony Grupy PKP wynikają z zastrzegającej się walki o ostateczne postawienie na głowie systemu finansowania kolei. *De facto* jest to walka o podłączenie Grupy PKP do stałej kropłówki z publicznymi środkami.

Zawarcie wieloletniej umowy Ministerstwa Infrastruktury z PKP Intercity oznaczać będzie bowiem skierowanie strumienia publicznych dotacji na główne trasy łączące największe aglomeracje: Warszawę, Trójmiasto, Kraków oraz Górny Śląsk. A więc na jedne z najbardziej obleganych tras, na których możliwe jest prowadzenie zyskowych przewozów kolejowych bez jakiegokolwiek publicznego wsparcia. To nie wszystko – dodatkowym elementem umowy będzie zapewnienie 15-letniego monopolu PKP Intercity na obsługę tych właśnie rentownych połączeń! Jakby tego było mało, PKP Intercity wszystkie te przywileje dostać ma z wolnej ręki, a więc z pominięciem jakichkolwiek procedur przetargowych.

Poważnym skutkiem ubocznym całej umowy będzie przerzucenie znaczącej części państwowego dofinansowania z tras obsługujących peryferyjne regiony na zyskowe trasy magistralne. Choć dotowanie usług, które bez dotacji mogą generować zysk, stanowi ekonomiczny absurd, to taki jest właśnie obecny cel Grupy PKP.

Karol Trammer

Transport antypubliczny

Jak obywatele zostawiani są sami sobie ze swoimi problemami komunikacyjnymi

12 października pod Nowym Miastem nad Pilicą w powiecie grójeckim – na drodze wojewódzkiej 707 do Rawy Mazowieckiej – doszło do czołowego zderzenia busa z ciężarówką. W wypadku zginęło 18 osób. Wszystkie ofiary to pasażerowie dostawczego Volkswagena Transportera, zarejestrowanego do przewozu tylko sześciu osób. Ci, dla których nie starczyło miejsc w fotelach, jechali siedząc na wstawionych do furgonetki pniach. W ten sposób mieszkańcy oddalanej 25 km od miejsca wypadku Drzewicy oraz okolicznych wsi dojeżdżali do pracy w sadach w rejonie Grójca.

Sami sobie

Jan Guz, przewodniczący Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych, po tragicznym wypadku wystosował list do premiera Donalda Tuska:

„Za tę tragedię odpowiada pośrednio również rząd i jego instytucje. Osoby, które zginęły w Nowym Mieście nad Pilicą, jadąc do pracy sfłoczone w niewielkiej furgonetce, mogłoby żyć, gdyby nie były zmuszone biedą i złymi standardami pracy do podróżowania w takich warunkach. (...) Walka z bezrobociem w Polsce nie istnieje. Obywatele pozostawieni są sami sobie, często z braku środków do życia decydują się na zajęcia nie tylko uwłaczające ludzkiej godności, ale i niebezpieczne z punktu widzenia ich zdrowia i życia. (...) W obliczu tej tragedii OPZZ apeluje do Pana Premiera o refleksję nad brakiem działań rządu w zakresie walki z bezrobociem, o zwiększenie środków na aktywne formy przeciwdziałania bezrobociu, w tym wydatków na szkolenia, prace interwencyjne, roboty publiczne, prace społecznie użyteczne, wyposażenie i doposażenie stanowisk pracy oraz szybszy wzrost płacy minimalnej”

28 osób w dziewięcioosobowym busie

Tragiczny wypadek – a przede wszystkim warunki, w jakich mieszkańcy Drzewicy i okolic jechali do dorywczej pracy – nie tylko pokazał, jak zarabia się na życie w Polsce powiatowej, ale również zwrócił również uwagę opinii publicznej na stan transportu w wielu regionach kraju. Niestety potwierdziło się, że są w Polsce obszary, na których nie tylko bardzo trudno o zdobycie pracy, ale równocześnie trudno o bezpieczny, regularny i dobrze zorganizowany transport, którym możnaby szybko dojechać do miejsc, gdzie praca jest.

Już po zdarzeniu pod Nowym Miastem nad Pilicą ujawnione zostały kolejne przypadki drastycznie przepełnionych busów. Przypadki te całe szczęście nie miały tak tragicznego finału jak w powiecie grójeckim.

13 października – a więc zaledwie dzień po katastrofie pod Nowym Miastem – policja zatrzymała 31-osobowy mały autobus, którym z Kielc do Kakonina podróżowało aż 58 osób. „Policjanci z kieleckiej drogowki wracający z pracy na miejscu kolizji w Napękowie zauważyli, jak przez Cedzynę jedzie bus, tak zatłoczony, że pasażerowie praktycznie leżeli na szybach” – opisywał zdarzenie kielecki dziennik „Echo Dnia”.

14 października w podkarpackim Przeworsku zatrzymany został przepełniony bus, którym z Rzeszowa do Przemyśla podróżowało 10 osób ponad dopuszczalny limit. Jak poinformowała policja, tydzień



• Tragiczny wypadek przepełnionego busa pod Nowym Miastem nad Pilicą. Dostawczym samochodem jechało 18 osób, z których część siedziała na wstawionych pniach. Wszyscy zginęli. (fot. Komenda Główna Policji)

wcześniej ten sam kierowca został zatrzymany za takie samo przewinienie przez Inspekcję Transportu Drogowego.

Kilka dni później, 18 października, policjanci zatrzymali w Jarocinie na Podkarpaciu dziewięcioosobowy mikrobus Mercedes Sprinter, którym podróżowało aż 28 osób: 26 uczniów, opiekunka oraz prowadząca pojazd. W ten sposób po skończonych lekcjach rozwożono uczniów do domów. Oto jak wygląda transportowa codzienność w wielu częściach Polski.

Peryferie w centrum Polski

Okolice liczącej 4 tys. mieszkańców Drzewicy to przykład peryferii wewnętrznej – choć położonej w centrum Polski, na pograniczu województw łódzkiego i mazowieckiego, to borykającej się z problemami bezrobocia oraz słabej dostępności komunikacyjnej.

Powiat opoczyński, w którym leży Drzewica, to – według danych Głównego Urzędu Statystycznego z lipca 2010 r. – jeden z trzech powiatów w województwie łódzkim dotkniętych najwyższą stopą bezrobocia.

Sytuacja na rynku pracy w Drzewicy i okolicach ściśle powiązana jest z fabryką sztućców Gerlach, która w szczytowym okresie zatrudniała 4 tys. pracowników, dając pracę całym rodzinom. Drzewicki Gerlach – po przeprowadzonych w 2009 r. kolejnych już zwolnieniach grupowych – zatrudnia jedynie około 200 osób.

W Drzewicy trudno dziś nie tylko o pracę, ale także o dojazd do miast, gdzie pracy jest więcej. Z Drzewicy do Łodzi, a więc do stolicy województwa, odjeżdżają zaledwie dwa pociągi dziennie: o godz. 5.40 i 8.49. Kolejową ofertę przewozową dopełniają jeszcze cztery pociągi dziennie do Radomia (wyruszające z Drzewicy o godz. 5.39, 6.32, 14.00 i 18.16). Tymczasem jeszcze w połowie lat 90. – oprócz regionalnych połączeń do Łodzi, Koluszek, Tomaszowa Mazowieckiego i Radomia – przez Drzewicę kursowały pociągi pospieszne, którymi bez przesiadek można było dojechać Lublina, ►

► Poznań, Szczecin czy Rzeszowa.

Wyspy bez kolei

W wyniku cięć sieci kolejowej w Polsce powstały ogromne wyspy, do których kolej całkowicie przestała docierać. Największa taka wyspa ciągnie się wzdłuż doliny Wisły od rogatki Krakowa aż po okolice Radomia. Ten pozbawiony dostępu do pociągów pasażerskich zwarty obszar obejmuje 11 powiatów (proszowicki, dąbrowski, kazimierski, mielecki, buski, staszowski, sandomierski, opatowski, opolski, lipski, zwoleński) leżących na terenie pięciu województw: małopolskiego, podkarpackiego, świętokrzyskiego, lubelskiego oraz mazowieckiego. Na tej największej wyspie bez kolei – zajmującej powierzchnię liczącą prawie 7,9 tys. km² – mieszka 689 tys. osób! Kolejną dużą wyspę bez kolei tworzy sześć powiatów na Rostoczu (biłgorajski, hrubieszowski, janowski, tomaszowski, zamojski, Zamość), które łącznie tworzą obszar o powierzchni ponad 7,2 tys. km², zamieszkiwany przez 480 tys. osób. W sumie ponad 3,1 mln Polaków mieszka w powiatach, do których nie da dojechać się koleją.

Daleko od szosy

Również coraz gorzej jest z regularnymi połączeniami autobusowymi. Od przedsiębiorstw PKS oczekuje się bowiem funkcjonowania bez publicznego dofinansowania. W efekcie przewoźnicy ci wycofują się z nierentownych tras do mniejszych miejscowości, w których często autobus PKS stanowił jedyne okno na świat.

Mieszkańcy ze swoimi potrzebami komunikacyjnymi zostawiani są sami sobie: – *Mamy kłopoty z wydostaniem się z Suliszowic, a później z dotarciem do domów. Musimy liczyć na pomoc sąsiadów mających samochody, kiedy musimy coś załatwić w mieście* – skarżyła się mieszkanka Suliszowic w powiecie myszkowskim na łamach „Dziennika Zachodniego”. Gazeta doniosła, że mieszkańcom mniejszych miejscowości w okolicach Częstochowy, Kłobucka, Myszkowa i Lublińca coraz częściej pozostaje poruszanie się autostopem. – *Niektórzy z naszej wsi dochodzą do pobliskiej drogi wojewódzkiej i łapią okazję, bo inaczej nie dostaną się do Żarek czy Myszkowa* – tak komunikacyjną codzienność w Jurze Krakowsko-Częstochowskiej opisywała mieszkanka Czatachowy.

Plagą oferty PKS jest to, że na wielu lokalnych trasach autobusy kursują wyłącznie w dni nauki szkolnej. Oznacza to, że do setek polskich miejscowości w weekendy, ferie oraz przez całe wakacje nie da się dotrzeć transportem publicznym. W wielu polskich gminach po odjeździe ostatniego autobusu w drugiej połowie czerwca, na następny trzeba więc czekać aż do początku września.

Błędne koło

Prywatni przewoźnicy – którzy owszem w wielu regionach wypełniają porzucone przez kolej i PKS nisze rynku przewozowego – ograniczają się do obsługi najbardziej rentownych tras i to w porach gwarantujących wysoką frekwencję. Ponadto mali przewoźnicy obsługują swoje kursy kilkunastoosobowymi busami, które albo nie są w stanie zabrać wszystkich chętnych, albo często wyruszają w



• Polska pokryta jest ogromnymi wyspami, gdzie kolej - która powinna stanowić szkielet sieci transportowej - przestała docierać. Ponad 3 mln Polaków mieszka w powiatach, do których nie da się dojechać koleją.

trasę drastycznie przepelnione. Skutkuje to tym, że przewoźnicy prywatni cieszą się co prawda pewnym zyskiem, jednak tworzone przez nich sieci połączeń są ograniczone – nie tylko nie zapewniają regularnych kursów od wczesnego rana do późnego wieczora, ale także nie dojeżdżają do miejscowości położonych przy bocznych drogach. Taki układ transportowy tworzy swoiste błędne koło. Charakteryzuje się ono tym, że prywatni przewoźnicy podbijają pasażerów przedsiębiorstwom PKS w takich porach i na takich trasach, gdzie kursy mogłyby być rentowne. Pogarsza to wyniki ekonomiczne PKS-ów, które zmuszone są szukać oszczędności poprzez wycofywanie się z obsługi połączeń do mniejszych miejscowości. Szanse, by na te boczne drogi w miejsce wycofanych autobusów PKS wjechały prywatne busy, są oczywiście nikłe.

Natomiast kolej – przez ostatnich kilkanaście lat masowych cięć w ofercie – ograniczyła się do obsługi tras znaczenia regionalnego, ponadregionalnego oraz dalekobieżnego, zupełnie wycofując się z linii znaczenia lokalnego. Segment rynku kolejowego obejmujący połączenia lokalne faktycznie więc już w Polsce nie istnieje.

Transport publiczny tylko dla bogatych?

Brak sprawnej komunikacji na poziomie Polskiej lokalnej jest jedną z zasadniczych barier dla rozwoju i poprawy jakości życia. Prof. Krystian Heffner z Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, zajmujący się problematyką rozwoju małych miast i obszarów wiejskich, w swoich analizach na potrzeby Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju podkreślał: „Głównym ograniczeniem rozwojowym dla wielu małych miast jest słaba dostępność komunikacyjna. Rekomendacją skierowaną do polityki regionalnej jest intensywne wzmacnianie dostępności małych miast”.

Problemem polskiego systemu transportowego jest skupanie się sieci połączeń na głównych ciągach łączących większe miasta. Oferta transportu publicznego na obszarach peryferyjnych jest na tyle słaba, że koniecznością staje się posiadanie własnego samochodu lub poruszanie się „awaryjnymi” środkami komunikacji – zwykle źle zorganizowanymi, a co gorsza nie zawsze bezpiecznymi. Skrajnym przykładem takiego środka komunikacji był przepelniony samochód dostawczy z miejscami do siedzenia na wstawionych pniach, którym mieszkańcy Drzewicy i okolic zmuszeni byli jechać do zdobytej chwilowej pracy w oddalonych o kilkadziesiąt kilometrów sadach. Wciąż jeszcze stosowaną metodą transportu – przy krótszych relacjach na obszarach wiejskich – jest podróż w przyczepie traktora.

Pytanie, czy właśnie tak ma wyglądać mobilność w regionach peryferyjnych. A atrakcyjne systemy transportu publicznego mają rozwijać się wyłącznie na obszarach zurbanizowanych? Czy też sprawna obsługa transportowa powinna stanowić narzędzie poprawiające dostępność komunikacyjną w regionach peryferyjnych i tym samym pobudzać rozwój mniejszych miejscowości?

Dopiero wzrost poziomu życia w małych miastach i na obszarach wiejskich – a nie tylko bogacenie się społeczeństwa w kilku największych aglomeracjach – będzie sygnałem, że w Polsce mamy do czynienia z prawdziwym rozwojem regionalnym.

Karol Trammer



• Liczne relacje PKS obsługiwane są tylko w dni nauki szkolnej. W wielu miejscowościach po odjeździe ostatniego autobusu w drugiej połowie czerwca, na następny trzeba czekać do początku września.

Pociąg z NIK do ratusza

Człowiek Struzika w Przewozach Regionalnych kandyduje na prezydenta Warszawy

Polskie Stronnictwo Ludowe nazwisko swojego kandydata na prezydenta Warszawy długo utrzymywało w tajemnicy. Początkowo uchylony został jedynie rąbek tajemnicy. Adam Struzik – marszałek województwa mazowieckiego i jednocześnie szef PSL na Mazowszu – zapowiedział, że o fotel prezydenta stolicy będzie ubiegać się „bardzo dobrze wykształcona osoba, z dużym doświadczeniem, bardzo przy tym piękna”.

Kandydatura w rytmie Bayer Full

10 października na warszawskiej konferencji inauguracyjnej kampanię PSL przed listopadowymi wyborami samorządowymi w końcu ujawniono, że kandydatem stronnictwa na prezydenta Warszawy jest Danuta Bodzek.

Prowadzący przedwyborczą konferencję Polskiego Stronnictwa Ludowego Sławomir Świerzyński – należący do tej partii wokalista zespołu disco-polo Bayer Full – dodał, że Danuta Bodzek to „rodowita warszawianka”.

W oficjalnych dokumentach wyborczych jako miejsce zamieszkania Danuty Bodzek rzeczywiście wymieniana jest Warszawa. Jednak podczas wyborów parlamentarnych w 2007 r., gdy Bodzek kandydowała na posła z okręgu siedlecko-ostrołęckiego, w jej ulotce wyborczej można było przeczytać: „Wychowałam się na wsi, w gminie Wąsewo, w powiecie ostrowskim, skąd pochodzi rodzina mojej mamy”. W wyborach w 2007 r. Danuta Bodzek zdobyła 2241 głosów, co nie zapewniło jej miejsca w sejmie.

Trzecia siła poniżej progu

Wystawienie przez Polskie Stronnictwo Ludowe kandydatury Danuty Bodzek w wyborach na prezydenta Warszawy to próba przełamania słabych notowań ludowców w największym polskim mieście. O ile bowiem w większości rejonów województwa mazowieckiego PSL cieszy się dość stałym poparciem dającym partii miano trzeciej siły w regionie, o tyle w samej Warszawie stronnictwo jak na razie nie było nawet w stanie przekroczyć progu wyborczego.

W poprzednich wyborach samorządowych w 2006 r. stronnictwo w ogóle nie wystawiło kandydata na prezydenta Warszawy. W 2002 r. kandydował Janusz Piechociński. Ten jeden z bardziej znanych polityków PSL zdobył wówczas tylko 2562 głosy, czyli niespełna 0,5%...

– Nie może być tak, że jakieś określone partie polityczne uzurpują

Porozumienie Służy Ludziom



Pozycja numer 10

PSL

Lista numer 10

Danuta Anna

BODZEK

• Ulotka Danuty Bodzek z wyborów w 2007 r. w okręgu siedlecko-ostrołęckim. Teraz Bodzek kandyduje na prezydenta Warszawy.

sobie prawo, że one tylko mogą reprezentować miasta. Te miasta budowały pokolenia naszych przodków, pochodzących ze środowiska wiejskiego – stwierdził mazowiecki lider PSL Adam Struzik.

Człowiek Struzika

Warszawska kandydatka stronnictwa Danuta Bodzek na co dzień jest członkiem zarządu Przewozów Regionalnych, spółki kolejowej należącej do 16 samorządów wojewódzkich. Mazowieckie – jako największe z województw – posiada największy, 13-procentowy pakiet udziałów w Przewozach Regionalnych.

Mazowiecki samorząd, będąc znaczącym udziałowcem, cieszy się niepisanim prawem do posiadania swojego przedstawiciela w trzyosobowym zarządzie spółki. I funkcję tę, jako członek zarządu ds. pracowniczych, pełni właśnie Danuta Bodzek. – To człowiek Struzika w Przewozach Regionalnych – mówi jedna z osób związanych ze spółką.

„Odpowiada za zarządzanie ponad 10-tysięczną rzeszą pracowników PKP Przewozy Regionalne” – przedstawiał Danutę Bodzek

wokalista zespołu Bayer Full. Również w oficjalnym życiorysie Danuty Bodzek na stronach internetowych PSL można przeczytać, że pracuje ona jako „członek zarządu PKP Przewozy Regionalne”. O tyle jest to zaskakujące, że w grudniu 2008 r. spółka opuściła Grupę PKP, a następnie w grudniu 2009 r. z nazwy spółki usunięto litery „PKP”. Danuta Bodzek, będąc członkiem władz tej spółki, akurat tego powinna być już świadoma...

Mobbing za pół miliona

„Ekspert z charakterem, waleczna i bez wątpienia piękna kobieta” – prezentował atuty Danuty Bodzek wokalista Bayer Full. Bodzek przed przyjściem na kolej pracowała w Najwyższej Izbie Kontroli – zasłynęła wówczas z wytoczenia przesowi NIK procesu o mobbing.

Danuta Bodzek – która w izbie była głównym specjalistą kontroli państwowej – za rzekome zlecenie jej przez przełożonych prac fizycznych oraz zadań poniżej jej kwalifikacji oczekiwała zadośćuczynienia w wysokości pół miliona złotych! Pod koniec sierpnia 2010 r. – po ponad czteroletnim procesie – sąd uznał żądania Danuty Bodzek za bezzasadne.

Dziennikarz śledczy Sylwester Latkowski już w kwietniu 2006 r. zaznaczył na swojej stronie internetowej, że kłopoty Danuty Bodzek w NIK zaczęły się od momentu, w którym natrafiła na nieprawidłowości w fundacji działającej na bazie warszawskiego szpitala przy ul. Niekłaskiej. W prasie pojawiły się jednak sugestie, że ta realizowana od 2002 r. kontrola była prowadzona na polityczne zamówienie Mariusza Łapińskiego, w latach 2001-2003 ministra zdrowia w rządzie Sojuszu Lewicy Demokratycznej i PSL.

Dziękuję uprzejmie

Czy Danuta Bodzek ma pomysł na Warszawę? Pytana o wydzielone pasy dla autobusów, a więc główny punkt zapalny stołecznej kampanii wyborczej, unikała zajęcia jasnego stanowiska.

„Buspasy. Powinno być ich więcej? Mniej?” – na konkretnie postawione pytanie dziennikarza TVN Warszawa, Bodzek odparła: „Bardzo istotną sprawą, która była podjęta na naszej konferencji, jest kwestia oczywiście organizacji ruchu i komplementarności, konkretnych rozwiązań”. Gdy dziennikarz dopytywał o te konkretne rozwiązania, Bodzek zakończyła rozmowę, oświadczając: „Stawiamy na rozwiązania przedstawione przez kandydata na urząd prezydenta miasta stołecznego Warszawy Danutę Bodzek. Dziękuję uprzejmie”.

Karol Trammer

PSL w wielkim mieście?

• Poparcie dla PSL w Warszawie (wybory parlamentarne)

2001	1,62%	2005	0,94%	2007	2,33%
------	-------	------	-------	------	-------

• Poparcie dla PSL w województwie mazowieckim

Okręg: (wybory parlamentarne 2007)

Płocko-Ciechanowski	19,82%
Siedlecko-Ostrotęcki	18,96%
Radomski	15,02%
Podwarszawski	8,26%



Źródło: Państwowa Komisja Wyborcza

Niebo nad Modlinem

Czy port lotniczy Modlin będzie najdroższym lotniskiem dla tanich linii lotniczych?

– *Rozpoczynamy dzisiaj jedną z najważniejszych dla Mazowsza inwestycji. Lotnisko w Modlinie jest po prostu skazane na sukces* – stwierdził marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik podczas październikowej inauguracji prac budowlanych na dawnym wojskowym lotnisku Modlin, które ma zostać dostosowane do obsługi ruchu pasażerskiego. Przedstawiciele samorządu województwa zapowiedzieli, że lotnisko przyjmie pierwszych pasażerów w drugim kwartale 2012 r., a więc tuż przed piłkarskimi mistrzostwami Euro 2012. Już jednak pojawiają się wątpliwości, czy rzeczywiście uda się otworzyć lotnisko Modlin za niecałe dwa lata.

Modlitwy o Modlin

– *Robimy wszystko, żeby lotnisko zaczęło działać w 2012 roku. Wiele zależy jednak od tego, czy będą protesty w przetargach i jak srogie czekają nas zimy* – przyznał w połowie 2010 r. „Życiu Warszawy” Piotr Okieńczyk, prezes spółki Mazowiecki Port Lotniczy.

Jeśli na poważnie wziąć niezliczone deklaracje polityków, to lotnisko Modlin już... od dawna działa. Pod koniec 2004 r. Janusz Zemke i Jan Ryszard Kurylec, ówczesni ministrowie rządu Sojuszu Lewicy Demokratycznej podpisali porozumienie w sprawie utworzenia lotniska pasażerskiego. Wówczas szef Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotniczego zapewnił, że port zacznie działać w 2005 r.: – *Chcemy, by zaczął działać już w czerwcu przyszłego roku. To bardzo ambitny plan, ale sądzimy, że realny.*

W kwietniu 2006 r. Jerzy Polaczek, minister transportu w rządzie Prawa i Sprawiedliwości zadeklarował, że pierwsze samoloty pasażerskie wystartują z Modlina we wrześniu 2007 r.

W listopadzie 2006 r. zapowiedziano, że lotnisko zacznie funkcjonować w 2008 r. Z kolei w 2008 r. ogłoszono, że przystosowanie lotniska Modlin do obsługi samolotów pasażerskich zakończy się w 2010 r. Tymczasem dziś prace te dopiero się rozpoczynają.

– *Było już tyle dat otwarcia...* – załamywał ręce Tomasz Kulakowski z tanich linii lotniczych Ryanair po ogłoszeniu przed trzema laty kolejnego, dziś jasne już, że niedotrzymanego terminu otwarcia lotniska w Modlinie. Ryanair – który sam lobbował na rzecz uruchomienia nowego podwarszawskiego portu lotniczego – ostatnio dał upust swojemu zniecierpliwieniu, prowadząc kampanię reklamową pod hasłem „Nie módl się o Modlin, lataj taniej z Łodzi”.

Drogie lotnisko dla tanich linii

Władze województwa mazowieckiego robią jednak wszystko, aby modlińską inwestycję skomplikować... We wrześniu 2010 r. zarząd województwa mazowieckiego podjął bowiem decyzję, aby linia kolejowa – która obsługiwać ma lotnisko Modlin – została do przyszłego terminalu doprowadzona tunelem. Według wstępnych założeń, koszt podziemnego doprowadzenia torów do lotniska pochłonie 250 mln zł. Już podjęta została decyzja o niemal trzykrotnym zwiększeniu unijnego dofinansowania dla tego projektu – z 34 mln zł do 102 mln zł. A to wszystko cena za to, aby

• Sieć portów lotniczych w Polsce, wraz z uwzględnieniem dwugodzinnego czasu dojazdu (źródło: Program rozwoju sieci Lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych).



• Niektórzy gracze rynku lotniczego przestali już wierzyć w to, że port lotniczy w Modlinie kiedykolwiek zacznie działać. Reklama tanich linii lotniczych Ryanair

pasażerowie wysiadali z pociągów dowożących ich do Modlina tuż pod terminalem lotniska, a nie 250 m od wejścia do budynku.

Zakończenie kompleksowej modernizacji 5,5-kilometrowej łącznicy ze stacji kolejowej Modlin do lotniska – obejmującej wymianę nawierzchni torowej, elektryfikację, budowę wiaduktu nad drogą krajową 62 oraz budowę podziemnego dworca – planowane jest jeszcze przed mistrzostwami Euro 2012.

Jak na standardy europejskich lotnisk regionalnych dedykowanych tanim liniom lotniczym, podziemna stacja kolejowa będzie dużym luksusem. Luksusem, który jednak znacząco zwiększy koszty całej inwestycji. Koszty doprowadzenia połączenia kolejowego zbliżają się bowiem do kosztów inwestycji w samo lotnisko.

Strategiczny plan rozwoju portu lotniczego Modlin z 2007 r. przewidywał, że koszty całkowitego przystosowania lotniska do obsługi ruchu pasażerskiego osiągną 256,6 mln zł. Dziś jednak mówi się o znacznie wyższej kwocie – w październiku 2010 r. ze wspólnej informacji prasowej spółki Mazowiecki Port Lotniczy oraz samorządu województwa mazowieckiego można było się dowiedzieć, że budowa i remont budynków, budowa terminala oraz instalacja urządzeń lotniczych w sumie pochłonie około 400 mln zł.

Lotnisko kosztów

Stworzenie nowego portu lotniczego może wpłynąć na rozwój północnego Mazowsza. – *Uruchomienie lotniska w Modlinie to nie tylko szansa na odciążenie Okęcia, ale także impuls dla rozwoju gospodarczego całego regionu* – przekonuje marszałek województwa Adam Struzik.

Byle tylko sens całej inwestycji nie utonął w coraz wyższych kosztach. Do niedawna wydawało się, że do finansowej strony tej inwestycji podchodzi się ostrożnie. Jeszcze w lipcu Piotr Okieńczyk ze spółki Mazowiecki Port Lotniczy przyznawał, że z uwagi na problemy finansowe województwa mazowieckiego, konieczne będzie wycofanie się z koncepcji doprowadzenia połączenia kolejowego pod ziemią. A już niecałe dwa miesiące później triumfalnie ogłoszono, że wybrany został wariant obejmujący budowę podziemnej stacji kolejowej pod terminalem.

Tymczasem im większy zakres inwestycji, tym potem większe koszty utrzymania całego obiektu i co za tym idzie – wyższe opłaty dla przewoźników za korzystanie z lotniska. Warto o tym pamiętać, skoro port lotniczy Modlin powstaje z myślą o tanich liniach lotniczych, którym przecież zależy na ograniczaniu opłat za korzystanie z lotnisk do minimum.

Karol Trammer

● POCZTA „Z BIEGIEM SZYN”

► Z ciekawością czytałem w ostatnim numerze „Z Biegiem Szyn” artykuł o szwajcarskiej podziemnej Włoszczowie. Rzeczywiście władze rejonu Surselva życzą sobie stworzenie takiego połączenia, i przy budowie tunelu Gottharda już uwzględnione jest wystarczające miejsce dla podziemnej stacji i windy. W 2007 r. ze względu na wysokie koszty i stosunkowo ograniczoną korzyść zrezygnowano z budowania stacji, lecz przy zachowaniu opcji późniejszej realizacji.

Poza tym pojawiły się problemy z rozkładem jazdy i przepustowością nowej linii tranzytowej. Dodatkowy postój pociągu na stacji Porta Alpina przedłużyłby czas przejazdu przez tunel o 6 minut. W efekcie przedłużonego czasu przejazdu międzynarodowe pociągi ekspresowe straciłyby skomunikowania w węzłach przesiadkowych Zurych, Arth-Goldau i Mediolan. W przypadku krajowych pociągów pociągów przyspieszonych postój ten w zasadzie jest możliwy, ale też zerwałby część skomunikowań z pociągami osobowymi na stacji Bellinzona.

Największym problemem byłaby znacznie ograniczona przepustowość całego korytarza północ-południe, ponieważ jeden dodatkowy postój w tunelu zajmuje trasy rozkładowe trzech dalszych pociągów ekspresowych albo towarowych. A znaczne powiększenie przepustowości w ruchu towarowym jest właśnie głównym celem całej inwestycji. Podjęta ostateczna decyzja o realizacji stacji Porta Alpina można oczekiwać w 2012 r.

Oliver Morel, Küsnacht, Szwajcaria

► Jestem dość stałym czytelnikiem dwumiesięcznika „Z Biegiem Szyn”. Moje zainteresowanie tematyką kolejową wynika przede wszystkim z codziennych dojazdów do Warszawy z Mrozów (linia siedlecka).

Po przeczytaniu artykułu „Stacje kolejowe bliżej siebie” pragnę poinformować, że nie wszyscy pasażerowie są zadowoleni z powstałych zmian, gdyż część odcinków według nowego pomiaru odległości kolejowych uległa wydłużeniu. Tak stało się np. na odcinku Mrozy - Warszawa Wola Grzybowska (granica strefy). Według nowego wykazu odległość z 40 km wzrosła do 41 km, co pociągnęło za sobą wzrost ceny biletu miesięcznego o około 30 zł, a kwartalnego o około 100 zł. Proszę sobie wyobrazić frustrację pasażerów, którym za bilet kazano z dnia na dzień zapłacić nagle 100 zł więcej – wbrew pozorom bilet kwartalny jest dość często używany. Ciekawy jest również fakt, że łączna odległość z Mrozów do Warszawy Śródmieście zmniejszyła się o 1 km.

Mariusz Sekular, Mrozy

► Czytałem artykuł „Ośmiu dyrektorów od dużych prędkości” („Z Biegiem Szyn” nr 49), przecierając oczy ze zdumienia. Tekst rozpoczyna się wyliczaniem kolejnych kroków

usamodzielnienia zespołu pracowników zajmujących się projektem kolei dużych prędkości, aby na końcu postawić tezę, że to wszystko w celu... zatrzymania projektu KDP w PKP PLK! Otóż teza ta jest całkiem chybiona, a pod moimi słowami, które przytoczył Pan na końcu artykułu, mogę się jeszcze raz podpisać obiema rękami.

Od początku byłem zwolennikiem prowadzenia projektu KDP przez odrębny podmiot, ale pomysł ten był krytykowany przez wiele osób na etapie przygotowania programu rządowego – że to prezes, rada nadzorcza, dodatkowe koszty, nieuzasadnione na etapie wyłącznie prac studialnych etc. Przeważała opinia, że spółka KDP powinna powstać wtedy, kiedy rozpocznie się wykup gruntów pod nową linię.

Już jako prezes PLK podkreślałem publicznie wiele razy, że PLK prowadzi ten projekt tymczasowo, a w określonym momencie przekaze go nowo utworzonej spółce KDP.

Prac przygotowawczych jest dużo, jako że postanowiliśmy do Centrum KDP przekazać wszystkie projekty na styku KDP – kolej konwencjonalna, m.in. CMK, studia wykonalności na węzły łódzki, poznański i wrocławski, tunel pod centrum Łodzi. Uczyniliśmy to po to, aby w tych projektach wiodącym był zespół KDP, a nie tradycyjne „kolejowe” biura Centrali PLK.

Spółkę można utworzyć bez problemu. Wpłaca się kapitał 50 000 zł i rejestruje umowę spółki w KRS. Ale czy to jest wystarczające do sprawnego i skutecznego wdrożenia projektu KDP? Niezbędny jest wykwalifikowany personel, przynajmniej jako trzon zespołu. Szczególnie na etapie przygotowawczym, gdzie liczy się wkład intelektualny w powstające opracowania. Takich pracowników nie weźmiemy z ulicy czy z Urzędu Pracy. Nie zapewnią takiego wkładu absolwenci prosto po ukończeniu studiów, bo oprócz wiedzy teoretycznej potrzebne jest również pewne doświadczenie.

Zarówno tytuł artykułu, jak i znaczna część jego treści wpada w ton charakterystyczny bardziej dla tabloidów niż dla merytorycznego, niezależnego periodyku.

Ze swojej strony stwierdzam, że Centrum KDP jest bazą, na której można utworzyć spółkę KDP. Byłbym bardzo usatysfakcjonowany, gdyby stało się to jeszcze za mojej kadencji prezesa PLK.

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

● SPROSTOWANIE

W podpisie pod zdjęciem ilustrującym tekst „Likwidacje po siedlecku” („Z Biegiem Szyn” nr 49, wrzesień-październik 2010) pojawił się błąd. Nazwa sfotografowanej stacji – leżącej w pobliżu wsi gminnej Suchożebry – brzmi „Podnieśno”, a nie „Suchożebry”, jak można było przeczytać w błędnym podpisie.

Czytelników najmocniej przepraszam.
Karol Trammer

FULARZ ● pozdrowienia z wolnego rynku



Dla emocjonujących się Czechami i RFN

Osobom, które emocjonują się stanem kolei pasażerskiej w Czechach czy w RFN – w liczbie podróży koleją na mieszkańca rocznie przebijających Polskę trzykrotnie – warto zwrócić uwagę na inny czynnik ekonomiczno-społeczny. Otóż tamte kraje są demokratyczne, jeśli za miarodajny uznamy Wskaźnik Demokracji (*Democracy Index*).

Grupa krajów demokratycznych liczy 18% wszystkich krajów i jest zamieszkała przez 14.4% ogółu ludności naszej planety. Polska zalicza się do innej grupy krajów: niesprawnych demokracji. W rankingu Wskaźnik Demokracji poniżej Polski z grupy krajów Europy Środkowo-Wschodniej znajdują się Łotwa, Bułgaria oraz Rumunia.

Co chcę dowiedzieć tymi słowami? Że na pozytywne zmiany w interesującej nas branży możemy czekać długo – najpierw być może zmianie musi ulec struktura mediów (w Polsce silnie zoligopolizowanych, pozbawionych wsparcia publicznego), następnie być może nastąpią jakieś zmiany polityczne. Trudno przewidzieć, czy w ogóle te zmiany nastąpią.

To, co dzieje się z tą branżą w Polsce, można określić „dogorywaniem”. Oto znany publicysta Edwin Bendyk opisuje swoje podróże przepelnionym pociągiem i zmiany rozkładu jazdy pociągów. Aktualne pory odjazdów były dostępne jedynie na stronie internetowej przewoźnika, te podane na stacji Warszawa Śródmieście, głównej dla ruchu podmiejskiego, okazały się nieaktualne. „Uparcie wiszą rozkłady przestarzałe, inne przestarzałe są przekreślone.” Pociąg, o którym pisał autor, odjechał wcześniej o 20 minut niż informował rzekomo poprawny rozkład, do którego dotarł. Gdy zaś dociekał u rzecznika prasowego, poinformowano go iż jedyna informacja o rozkładzie znajduje się nawet nie w internetowym rozkładzie jazdy PKP (ten okazał się nieaktualny), lecz dopiero na stronie internetowej Kolei Mazowieckich. W województwie lubuskim inny dziennikarz dopiero dzwoniąc pod numer na tablicy z rozkładem mógł się dowiedzieć że „w weekendy nie jeździmy”, że z opóźnieniem przyjedzie autobus zastępczy, ale gdzie się zatrzyma, nie wiadomo.

Adam Fularz

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

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

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

Nakład: 180 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

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

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