

Podróż na samo dno • Kolej w reformach • UTK na zakręcie

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

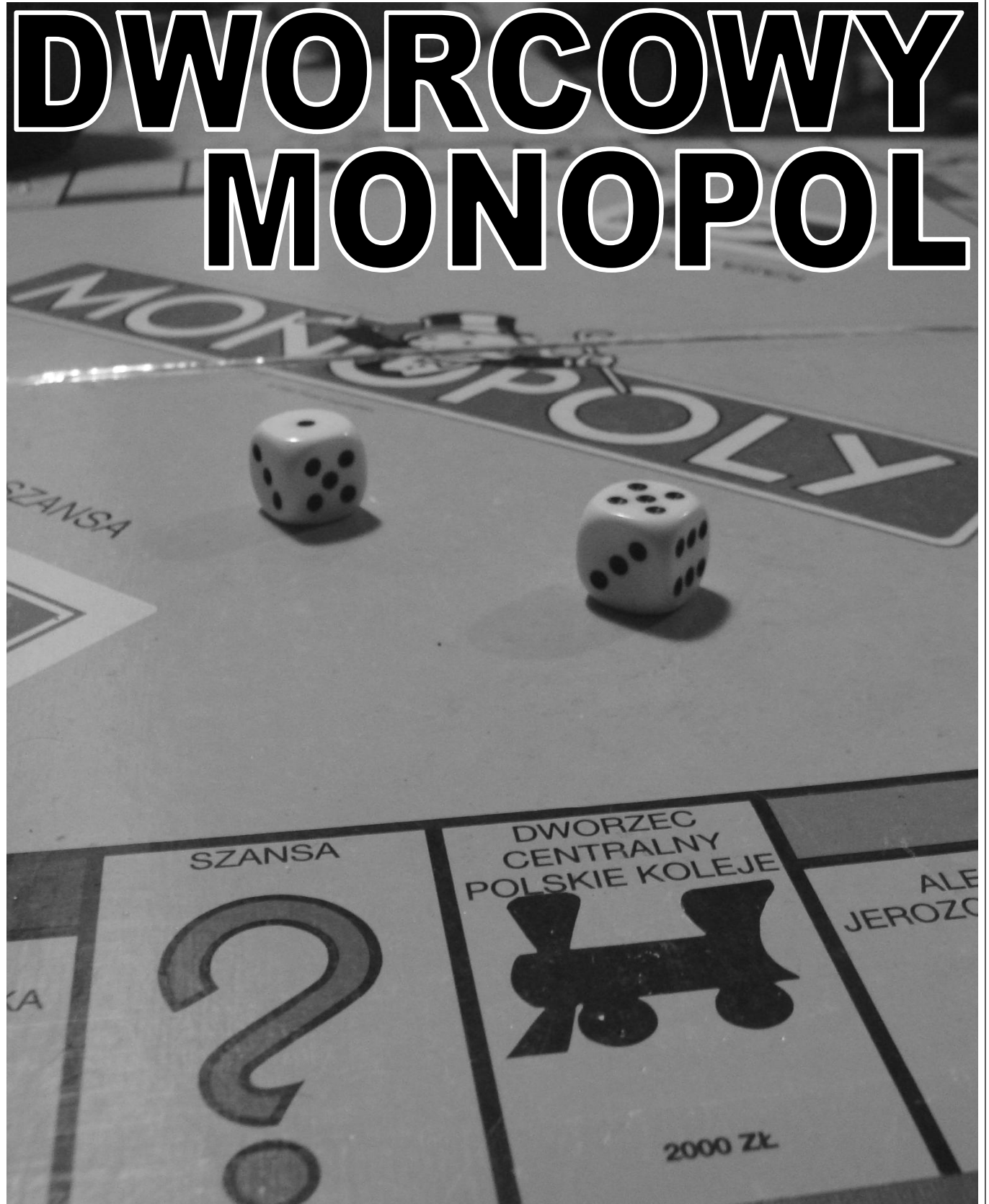
ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

MARZEC – KWIECIEŃ 2011

Nr 2 (52)

DWORCOWY MONOPOL



▶ CYTAT NUMERU

„W najbliższych wyborach nie przegram z opozycją, bo jest słaba, ale mogę przegrać z kolejami państwowymi – i nie będę ich pierwszą ofiarą”

Donald Tusk, PREMIER,
w rozmowie z tygodnikiem „Przekrój”

▶ INDEKS

688,9% - w 2009 r. o tyle większe były nakłady inwestycyjne na 1 km sieci drogowej zarządzanej przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad od nakładów na 1 km sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe. Źródło: Krajowa Izba Gospodarcza

PKP PLK zabiera cenne sekundy

Podróże koleją po Polsce znów się wydłużają: spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zmusza przewoźników do wydłużenia postojów pociągów pasażerskich na małych stacjach i przystankach.

Od 11 grudnia 2011 r. – czyli wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2011/2012 – znikną 18-sekundowe postoje pociągów na mniejszych stacjach i przystankach.

W „Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych” – na podstawie którego tworzony jest rozkład jazdy na sezon 2011/2012 – pojawił się zapis mówiący, że „zamawiany przez przewoźnika czas postoju pociągu pasażerskiego nie może być krótszy niż 0,5 min.”. Regulamin PKP PLK 2011/2012 na krótsze postoje zezwala wyłącznie w przypadku pociągów obsługiwanych krótkimi autobusami szynowymi (jedno- i dwuczłonowymi) – tylko one w dalszym ciągu będą mogły zatrzymywać się na 18 sekund (0,3 min.).

To będzie nowość. W obowiązującym jeszcze rozkładzie jazdy 2010/2011 stosowanie 18-sekundowego czasu postoju na stacjach i przystankach jest bowiem dozwolone w przypadku wszystkich pociągów pasażerskich. I przewoźnicy chętnie korzystają z tej możliwości. 18-sekundowe postoje stosowane są przez Koleje Mazowieckie między innymi na linii Warszawa – Radom (na takich przystankach jak Warszawa Dawidy, Warszawa Jeziorki, Gośniewice czy Krężel). Spółka Przewozy Regionalne 18-sekundowe postoje stosuje w różnych częściach kraju: np. na wszystkich stacjach i przystankach pośrednich na trasach Gliwice – Kędzierzyn-Koźle czy Kolutki – Tomaszów Maz.

Kilkunastosekundowe postoje na pośrednich stacjach i przystankach pozwalają na wyraźnie krótsze pokonanie całej relacji. Od grudnia – gdy na całej sieci kolejowej do tysięcy postojów zostanie doliczonych co najmniej 12 sekund – na wielu trasach łączne czasy przejazdu wydłużą się nawet o kilka minut.

IR bez nowego taboru

Tabor

Pociągi do obsługi przewozów międzywojewódzkich, które chcą kupić Przewozy Regionalne, nie będą obsługiwać tras InterRegio.

Obecnie trwają konsultacje między spółką Przewozy Regionalne a samorządami województw na temat tras, na które miałyby zostać skierowane nowe pociągi. I okazuje się, że składy których zakup ma zostać sfinansowany w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”, mają obsługiwać relacje biegnące przez teren jedynie dwóch województw, a więc np. Poznań – Zielona Góra, Poznań – Toruń, Szczecin – Słupsk czy Kraków – Kielce.

Małgorzata Kuczevska-Laska, prezes spółki Przewozy Regionalne, wprost poinformowała portal „Rynek Kolejowy”, że nowoczesne składy – osiągające prędkość 160 km/h – nie zostaną skierowane do obsługi połączeń InterRegio. Nowoczesne pociągi nie pojawią się również na ciągu Gdynia – Warszawa – Katowice/Kraków (w tym na Centralnej Magistrali Kolejowej). Trasy, do których przypisany zostanie nowy tabor, mają obowiązywać przez 10 lat.

Siedmioletnie oczekiwanie na wygodną przesiadkę

Integracja transportu publicznego

Linia warszawskiego metra dotarła do stacji Dworzec Gdański siedem lat temu, ale dopiero teraz zostało otwarte przejście podziemne łączące stację podziemnej kolei z peronami dworca Warszawa Gdańska.

Metro dotarło do stacji Dworzec Gdański w grudniu 2003 r. i już wtedy zapowiadano, że wkrótce powstanie przejście podziemne, zapewniające możliwość sprawnych przesiadek z metra do pociągów odjeżdżających ze stacji Warszawa Gdańska. Porozumienie między spółkami Metro Warszawskie oraz PKP Polskie Linie Kolejowe w sprawie budowy przejścia podziemnego zostało zawarte dopiero w maju 2008 r.

We wrześniu 2009 r. PKP PLK i warszawski Zarząd Transportu Miejskiego podpisały umowę z konsorcjum Skanska na modernizację stacji Warszawa Gdańska. Jednym z elementów tej inwestycji była właśnie budowa przejścia podziemnego. Jak wówczas zapowiadał Grzegorz Kosowski, menadżer projektu ze strony konsorcjum Skanska, przejście miało zostać oddane do użytku we wrześniu 2010 r.

Ostatnie miesiące to ciągle przesuwanie terminu otwarcia. Jeszcze w styczniu przedstawiciele PKP PLK zapowiadali, że otwarcie podziemnego ciągu pieszego to kwestia kilku dni. Ostatecznie przejście podziemne udało się udostępnić pasażerom dopiero 28 lutego 2011 r. Podziemny ciąg pieszony nie tylko ułatwił przesiadki między metrem a pociągami, ale również poprawiło dostępność między południową częścią dzielnicy Żoliborz a dworcem kolejowym i stacją metra.

Ze stacji Warszawa Gdańska odjeżdżają pociągi Kolei Mazowieckich w kierunku Legionowa, Nowego Dworu Mazowieckiego, Nasielska, Ciechanowa, Działdowa i Sierpca oraz składy linii kolei miejskiej S9 do Legionowa i Wieliszewa.



Szybka kolej (nie)mile widziana

Podlódzkie gminy nie chcą wytyczenia przez ich teren kolei dużych prędkości. Na Mazowszu zdania są podzielone

Trwają prace nad studium wykonalności kolei dużych prędkości, która po 2020 r. połączyć ma Warszawę z Łodzią, Poznaniem oraz Wrocławiem. Studium opracowuje hiszpańska firma IDOM – koszt sporządzenia dokumentu wynosi 49 mln zł. Planiści już na etapie prac studialnych napotkali na opór samorządów lokalnych przeciwko wytyczeniu szybkiej kolei przez podlódzkie gminy.

W powiecie brzezińskim kolej dużych prędkości nie jest mile widziana w trzech gminach: Brzeziny, Dmosin i Rogów. A to oznacza, że mogą być problemy z wytyczeniem akceptowanego społecznie wlotu szybkiej kolei do aglomeracji łódzkiej. Samorządowcy z gminy Brzeziny boją się, że linia szybkiej kolei, przecinając Park Krajobrazowy Wzniesienia Łódzkie z dolinami Mrogi i Mroźnicy, obniży atrakcyjność przyrodniczą tego terenu.

Mieszkańcy trzech podlódzkich gmin zwracają także uwagę na to, że linia polskiego TGV przetnie lokalną tkankę, nie dając właściwie nic w zamian. – *Ludzie traktują tę inwestycję jak kolejne przecięcie terenu, które nic im nie da, bo przecież ten szybki pociąg się tu nie zatrzyma* – stwierdził starosta brzeziński Edmund Kotecki na łamach „Dziennika Łódzkiego”.

Jak widać, mieszkańcy gmin w regionie łódzkim obawiają się tzw. „efektu tunelu”, czyli zjawiska charakteryzującego się tym, że inwestycja infrastrukturalna nie daje mijanym terenom poprawy dostępności komunikacyjnej, ani wyższego poziomu rozwoju, lecz przede wszystkim niesie uciążliwości związane najpierw z budową, a następnie eksploatacją takiego ciągu: hałas, pogorszenie lokalnych powiązań komunikacyjnych oraz obniżenie ogólnej jakości życia.

A jak sytuacja wygląda w mazowieckich gminach, przez które może przebiec kolej dużych prędkości? Jedną z takich gmin jest Baranów w powiecie grodziskim. – *Niestety nikt z nami nic nie uzgadniał i o niczym nie informował* – powiedział dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Dariusz Dąbrowski, sekretarz gminy Baranów, dodając, że po ewentualnym przebiegu szybkiej kolei przez teren swojej gminy spodziewa się przede wszystkim następstw negatywnych.

Podejście przychylne dla kolei dużych prędkości prezentują natomiast władze gminy Grodzisk Mazowiecki. Jan Pazio, sekretarz gminy: – *Gmina Grodzisk Mazowiecki była informowana o możliwości przebiegu linii kolei dużych prędkości przez jej teren. Podobnie jak w przypadku przebiegu autostrady A2, jak i obwodnicy miasta uważamy, że budowa nowoczesnych linii komunikacyjnych jest koniecznością cywilizacyjną. Wierzymy, że wraz z budową linii, podobnie jak w krajach wysoko rozwiniętych, działania ochronne w maksymalnym stopniu skompensują ingerencję w otoczenie naturalne. Nasze poparcie dla idei kolei dużych prędkości oznacza też z zasady akceptację jej przebiegu przez teren gminy.*

Mazowieckie powiaty uzależnione od samochodów

Region



Powiaty województwa mazowieckiego - pod względem nasycenia motoryzacją - zajmują czołowe pozycje w Polsce. Najwyższy wskaźnik liczby samochodów na 1000 mieszkańców występuje w powiecie sierpeckim.

W pierwszej dwudziestce polskich powiatów o najwyższym wskaźniku liczby samochodów osobowych na 1000 mieszkańców znalazło się aż 11 powiatów z województwa mazowieckiego – wynika z danych Głównego Urzędu Statystycznego.

Krajowym liderem „usamochodowienia” jest leżący na północno-zachodnim Mazowszu powiat sierpecki, w którym na 1000 mieszkańców przypada aż 658,1 samochodów osobowych. – *Wiedziałem, że w powiecie sierpeckim rejestruje się dużo samochodów. Jednak faktem, że jesteśmy ogólnopolskim rekordzistą pod względem stosunku liczby samochodów do liczby mieszkańców, jestem zaskoczony* – nie ukrywa w rozmowie z dwumiesięcznikiem „Z Biegiem Szyn” Szczepan Okonkowski, naczelnik wydziału komunikacji starostwa powiatowego w Sierpcu.

Na Mazowszu wysoki wskaźnik nasycenia samochodami został osiągnięty również w powiatach: grójeckim (585,8), płockim (577,1) oraz żyrardowskim (548,1). W Warszawie na 1000 mieszkańców przypada 535,5 samochodów.

W ostatnich latach na Mazowszu – tak jak i w całej Polsce – nastąpił znaczący wzrost liczby samochodów: w 2002 r. w województwie mazowieckim na 1000 mieszkańców przypadało 328,6 samochodów osobowych, w 2009 r. wskaźnik ten wyniósł już 483,5.

W ujęciu ogólnopolskim wskaźnik nasycenia motoryzacją w 2002 r. wyniósł 288,6, by do 2009 r. wzrosnąć do 432,2. Na Mazowszu najbliższej średniej krajowej liczby samochodów osobowych na 1000 mieszkańców znajdują się powiaty otwocki (431,6) i żuromiński (432,6).

Najniższy w województwie mazowieckim wskaźnik nasycenia samochodami występuje w trzech miastach na prawach powiatu: w Radomiu (383,3), Siedlcach (354,9) oraz w Ostrołęce, gdzie na 1000 mieszkańców przypada 344,7 samochodów osobowych. Miasto Ostrołęka to jedyny mazowiecki powiat, który znalazł się w ogólnopolskiej dwudziestce powiatów o najniższej liczbie samochodów osobowych na 1000 mieszkańców. W całej setce powiatów o najmniejszym „usamochodowieniu” znalazły się jedynie trzy powiaty z Mazowsza.

– *Można zaryzykować stwierdzenie, że wysokość wskaźnika liczby samochodów osobowych na 1000 mieszkańców jest do pewnego stopnia wynikiem oddziaływania dwóch czynników: zamożności społeczeństwa oraz dostępności do komunikacji publicznej, w tym kolei, w danym powiecie. Wyraźna nadreprezentacja powiatów z Mazowsza wskazuje, że właśnie tu nie dba się dostatecznie o komunikację publiczną* – komentuje Wojciech Szymalski z Instytutu na rzecz Ekorozwoju. I dodaje: – *W skali całego kraju w pierwszej dwudziestce wysokiego nasycenia motoryzacją są zaledwie dwa miasta na prawach powiatu (czyli większe ośrodki miejskie), w pierwszej pięćdziesiątce tylko trzy, a w pierwszej setce tylko pięć takich miast. Fakt, że to powiaty ziemskie mają szczególnie duży współczynnik motoryzacji, wyższy niż wiele dużych miast, może być związany ze zjawiskami przestrzennymi, takimi jak rozprzestrzenianie się miast (suburbanizacja, która notabene idzie w parze z zamożnością) czy duże rozproszenie zabudowy wiejskiej.*

TLK: podróż na samo dno

Łączna liczba pasażerów PKP Intercity spadła poniżej poziomu przewozów pociągami pospiesznymi przed ich przejściem ze spółki PKP Przewozy Regionalne

To już prawdziwy kryzys. Spadek liczby klientów PKP Intercity jest dramatyczny. Portal internetowy „Rynek Kolejowy”, powołując się na dane przewoźnika, poinformował: „Z usług PKP Intercity w 2010 r. skorzystało niewiele ponad 37 mln pasażerów. W całym 2009 r. było to 51,8 mln osób. Oznacza to utratę 28,4% pasażerów”.

30% pasażerów mniej

Łączna liczba pasażerów przewiezionych wszystkimi pociągami uruchamianymi przez spółkę PKP Intercity spadła poniżej poziomu przewozów pociągami pospiesznymi przed ich przejściem ze spółki PKP Przewozy Regionalne do PKP Intercity.

W 2008 r., czyli w ostatnim roku kursowania pociągów pospiesznych pod banderą spółki PKP Przewozy Regionalne, skorzystały z nich 42,4 mln pasażerów. Tymczasem wynosząca 37 mln liczba pasażerów przewiezionych przez PKP Intercity w 2010 r. obejmuje nie tylko przejęty przez spółkę przed dwoma laty segment połączeń pospiesznych, ale również tradycyjny trzon oferty PKP Intercity, czyli pociągi kwalifikowane łączące największe aglomeracje oraz składy obsługujące relacje międzynarodowe.

Prawie 30-procentowy spadek liczby pasażerów PKP Intercity pokazuje, jak bardzo ten przewoźnik nie był przygotowany do przejścia przed dwoma laty segmentu połączeń pospiesznych. I nie był w stanie stworzyć spójnej sieci połączeń dalekobieżnych opartej na uzupełniających się ofertach pospiesznej oraz ekspresowej.

Silna marka?

Jeszcze nieco ponad rok temu mogło się wydawać, że PKP Intercity do przejętego segmentu połączeń pospiesznych wniesie zupełnie nową jakość.

W listopadzie 2009 r. PKP Intercity na specjalnej konferencji prasowej zapowiedziało, że wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2009/2010 wszystkie uruchamiane przez spółkę pociągi niższej kategorii zostaną zjednoczone pod jedną marką Tanie Linie Kolejowe. Chodziło o – jak wówczas informowało PKP Intercity – „stworzenie silnej, aktywnej, zabiegającej o pasażera marki pierwszego wyboru w segmencie ekonomicznych przewozów dalekobieżnych”. Celem zmian – jak głosiła prezentacja na temat marki TLK – miał być nie tylko „wzrost liczby podróży i wielkości przychodów”, ale również „poprawa wizerunku spółki”.

PKP Intercity zapowiadało nie tylko intensywną kampanię reklamową marki TLK, ale przede wszystkim zwiększenie liczby połączeń między głównymi aglomeracjami, wprowadzenie szerokiej palety promocji taryfowych, modernizację wagonów, a nawet zakupy nowego taboru.

Dziś już wiadomo, że zapowiadane stworzenie silnej marki w segmencie ekonomicznych przewozów dalekobieżnych w rzeczywistości sprowadziło się do ograniczania oferty i coraz gorszej jakości usług przewozowych.

Coraz mniej wagonów

Spółkę PKP Intercity przytłoczyły problemy taborowe. Przewoźnik poinformował, że na 2738 posiadanych wagonów, w ruchu wykorzystywanych jest jedynie 1200, a więc tylko niespełna połowa parku taborowego! Media obiegrały zdjęcia i filmy z różnych stacji postojowych, przedstawiające rzędy wagonów oczekujących na naprawy.

W efekcie krytycznej sytuacji taborowej na trasy wyruszają nawet składy zaledwie dwu-, trzywagonowe, do których pasażerowie nie są w stanie się zmieścić. Dantejskie sceny przy wsadaniu, podróże w toaletach i przejściach międzywagonowych, drużyny konduktorskie



• Przez ostatni rok liczba pasażerów korzystających z usług PKP Intercity spadła o prawie jedną trzecią. Pierwszą reakcją spółki przewoźnika na dane informujące o dramatycznym spadku liczby pasażerów było... podwyższenie cen biletów.

bezdradnie rozkładające ręce na widok pasażerów zostających na stacjach, a przy tym ciągle cięcia w ofercie przewozowej – to skutecznie zniechęciło Polaków do polegania na tańszych połączeniach spółki PKP Intercity.

W PKP Intercity problemy rozwiązuje się tworzeniem kolejnych problemów. Receptą, jaką spółka zastosowała w obliczu problemów taborowych, jest... likwidacja kolejnych połączeń. Od 1 marca z oferty spółki PKP Intercity zniknęło 21 pociągów TLK, kolejnym 18 pociągów TLK skrócono relacje.

Likwidacje jednych pociągów mają pozwolić na wzmocnienie składów innych pociągów – przedstawiciele spółki nawet nie próbują ukrywać karkołomności przyjętej „strategii”: – *Korekta przewozów międzywojewódzkich pozwoli „zaoszczędzić” 49 wagonów. Zostaną one wykorzystane w pociągach w innych relacjach* – stwierdziła Katarzyna Zimnicka-Jankowska, członek zarządu PKP Intercity (cytat za „Kurierem Kolejowym”).

Tanie Linie Kolejowe już nie tanie

Problemem oferty Tanie Linie Kolejowe jest nieatrakcyjna taryfa. Z zapowiadanych licznych ofert promocyjnych – jak tańsze bilety powrotne czy duże pule tanich biletów – większości ostatecznie wcale nie wprowadzono. Co prawda, spółka PKP Intercity zaferowała „Bilet fioletowy”, którego celem było obniżenie cen w relacjach Warszawa – Kraków oraz Wrocław, objętych bogatą ofertą pociągów InterRegio uruchamianych przez spółkę Przewozy Regionalne. A więc gdyby nie konkurencja ze strony połączeń InterRegio, to segment TLK prawdopodobnie pogrzyłby się w zupełnej stagnacji marketingowej.

Pierwszą reakcją spółki PKP Intercity na dane informujące o dramatycznym spadku liczby pasażerów było... podwyższenie cen biletów. Najpierw, z początkiem 2011 r., bilety zdrożały w związku ze wzrostem podatku VAT, ale już w połowie lutego dokonano kolejnej podwyżki. W efekcie za 300-kilometrową podróż pociągiem TLK pod koniec ubiegłego roku trzeba było zapłacić 51 zł, następnie od początku 2011 r. – 52 zł, a od 15 lutego już 54 zł. W ostatnim czasie pasażerowie byli więc co kilka tygodni zaskakiwani wzrastającymi cenami biletów.

W tej sytuacji spółka PKP Intercity zdecydowała się przemianować nazwę segmentu połączeń pospiesznych: z początkiem 2011 r. Tanie Linie Kolejowe stały się Twoimi Liniami Kolejowymi. Już mało kto wierzył bowiem w to, że Tanie Linie Kolejowe są rzeczywiście tanie. Ale czy ktokolwiek będzie w stanie utożsamiać się z nazwą Twoje Linie Kolejowe?

Karol Trammer

Radom w kolejowym starorzeczu

Po przegranej Platformy Obywatelskiej w radomskich wyborach samorządowych, rząd okroił plany modernizacji linii kolejowej łączącej Warszawę z Radomiem

Jeszcze niedawno wszystko wskazywało na to, że linia kolejowa łącząca dwa największe miasta województwa mazowieckiego – Warszawę i Radom – wreszcie doczeka się modernizacji. Zapewniał o tym sam minister infrastruktury Cezary Grabarczyk podczas listopadowej wizyty w Radomiu: – *Czekamy tylko na podpis ministra finansów w sprawie wkładu własnego, bo linia kolejowa jest wpisana na listę projektów kluczowych. To powinno stać się w ciągu kilku tygodni. Wówczas będzie ogłoszony przetarg na dokumentację. Realnie prace mogłyby ruszyć na przełomie 2011 i 2012 r., a zakończyć się w 2014 r.*

Powyższą deklarację minister Grabarczyk złożył 17 listopada 2010 r., podczas swojego przyjazdu do Radomia, gdzie na kilka dni przed wyborami samorządowymi wspierał Piotra Szprendałowicza, partyjnego kolegę z Platformy Obywatelskiej kandydującego na prezydenta Radomia. Ostatecznie Szprendałowiczowi nie udało się zdobyć prezydenckiego fotela. Po dwóch miesiącach od wyborczej porażki PO w Radomiu, okazało się, że – wbrew temu, co Grabarczyk obiecywał podczas kampanii wyborczej – całego odcinka z Warszawy do Radomia w najbliższych latach jednak nie uda się zmodernizować.

Modernizacja podwarszawska

Rząd podjął decyzję o wycofaniu się z projektów realizowanych w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”, których harmonogramy nie gwarantują zakończenia robót do końca 2014 r. oraz rozliczenia wydatków do końca 2015 r. Przekroczenie tych terminów grozi bowiem utratą środków z Komisji Europejskiej. Dlatego fundusze, z których miały być finansowane zapóźnione projekty, mają zostać przekazane na bardziej zaawansowane inwestycje infrastrukturalne – przede wszystkim na remonty dróg.

Andrzej Massel, wiceminister infrastruktury ds. kolei, pod koniec stycznia 2011 r. przyznał, że modernizacja linii Warszawa – Radom jest wśród tych inwestycji, z których realizacją w terminie spółka PKP Polskie Linie Kolejowe może sobie nie poradzić.

Ministerstwo Infrastruktury poinformowało, iż zakłada, że w całości uda się zmodernizować jedynie 24-kilometrowy odcinek Warszawa Okęcie – Czachówek Południowy. To oznacza, że w najbliższych latach kompleksowe prace modernizacyjne nie przekroczą rogatek aglomeracji warszawskiej. Na dalszym odcinku z Czachówka do Warki wykonana zostanie tylko część prac, a między Warką i Radomiem prace rozpoczną się dopiero w następnej perspektywie finansowania ze środków unijnych, a więc w latach 2014-2020. Problem w tym, że to właśnie 45-kilometrowy odcinek z Warki do Radomia – który na modernizację będzie musiał jeszcze zaczekać – jako jednorodowy stanowi najpoważniejsze wąskie gardło na całym ciągu łączącym Warszawę, Radom, Kielce oraz Kraków.

Projekt wiecznie przygotowywany

Linia kolejowa łącząca Warszawę z Radomiem po raz kolejny stała się ofiarą opieszałości pracowników PKP PLK odpowiedzialnych za przygotowanie projektów inwestycyjnych. – *Dokładnie taka sama sytuacja była z funduszami na lata 2004-2006. Wtedy pieniądze na kolej udało się wydać tylko dlatego, że ktoś wpadł na pomysł, że kolej to także metro. Przesunięto środki na projekt Metra Warszawskiego, bo PKP PLK nie zdążyły przygotować modernizacji linii Warszawa –*

Radom. Dzisiaj, po pięciu latach, okazuje się, że projekt ten nadal nie jest przygotowany – zwraca uwagę Krzysztof Rytel z Centrum Zrównoważonego Transportu stowarzyszenia Zielone Mazowsze.

Ciągące się już latami problemy z przygotowaniem modernizacji ciągu z Warszawy do Radomia obnażają fakt, iż w spółce PKP PLK linia Warszawa – Radom – Kielce – Kraków, choć łączy kilka dużych miast, traktowana jest jako trasa drugorzędna. Funkcjonuje ona bowiem w cieniu biegnącej równolegle Centralnej Magistrali Kolejowej, zbudowanej w latach 70. XX wieku.

– *Paradoksem jest, że półtora razy dłuższą trasę Kraków – Warszawa przez CMK (300 km) pociąg pokonuje co najmniej pół godziny krócej niż trasę Kraków – Radom (200 km) – mówi Łukasz Zaborowski, inżynier transportu, pracownik Biura Planowania Regionalnego w Radomiu. – Mimo to dla Ministerstwa Infrastruktury i PKP PLK priorytetem jest dalsze podwyższanie parametrów CMK, zamiast zapobiegania postępującej degradacji innych linii magistralnych.*

Efekt starorzecza

Coraz gorszy stan infrastruktury to coraz słabsza oferta przewozowa. Problem dotyczy szczególnie ruchu dalekobieżnego – nie tylko na linii Warszawa – Radom – Kielce – Kraków, gdzie pociągów jest coraz mniej, ale także na poprzecznym ciągu Łódź – Radom – Lublin, na którym ruch dalekobieżny faktycznie przestał już funkcjonować.

– *W promieniu 200 km od Radomia znajdują się – oprócz Warszawy – Kraków, Lublin, Łódź i konurbacja śląsko-dąbrowska. Racjonalnym oczekiwaniem jest, by Radom posiadał szybkie i częste połączenia z tymi ośrodkami – podkreśla Łukasz Zaborowski. – Największym problemem – nie tylko Radomia – jest obsługa relacji poprzecznych w stosunku do warszawskich. Do Łodzi nie ma żadnego pociągu pospiesznego. Jest to świadectwo nieudolności polskich kolei, które twierdzą, że obsługa tej relacji jest nieopłacalna.*

Na koniec Zaborowski dodaje: – *Można mówić o rosnącej dysproporcji obsługi relacji przez CMK i linię Warszawa – Radom – Kielce – Kraków.*

Radom (223 tys. mieszkańców) i Kielce (205 tys. mieszkańców) – wraz ze wzmacnianiem oferty przewozowej na Centralnej Magistrali Kolejowej – zostały zepchnięte do kolejowego starorzecza. Coraz więcej pociągów kursuje przez szybszą CMK, a coraz mniej połączeń trasowanych jest tradycyjną linią biegnącą przez duże miasta. Wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2010/2011 kolejne pociągi TLK (relacji Kraków – Olsztyn oraz Kraków – Białystok) z trasy przez Kielce, Radom przeniesiono na Centralną Magistralę Kolejową.

Ogółem z Krakowa do Warszawy wyruszają 22 pociągi na dobę – jednak zaledwie cztery z nich kursują trasą przez Kielce i Radom.

Jak widać, do przestrzennych zjawisk związanych z układem i stanem sieci kolejowej – obok efektu tunelu (tranzytowa linia kolejowa, pozbawiona stacji pasażerskich, nie obsługuje przeciętych przez nią regionów) – czas dopisać efekt starorzecza. Efekt ten cechuje się „wysysaniem” połączeń przez szybsze i zmodernizowane trasy. Kosztem tradycyjnych linii kolejowych – obsługujących duże miasta – jednak zdegradowanych brakiem bieżącego utrzymania, a przy tym wciąż wypadających z programów modernizacyjnych.

Karol Trammer

Dworcowy monopol

Spółka Dworzec Polski. Nowy kolejowy monopolista rozpoczyna działalność

Od grudnia 2011 r. przewoźnicy kolejowi do kosztów działalności będą musieli doliczyć opłatę dworcową. Tę obowiązkową opłatę od wszystkich przewoźników pasażerskich będzie pobierać nowa spółka Grupy PKP: Dworzec Polski. Podmiot będzie zarządzać nie tylko budynkami dworcowymi, ale także peronami, kładkami, przejściami podziemnymi oraz placami przydworcowymi.

Nowa spółka ma zarządzać całym dworcowym majątkiem, który obecnie administrowany jest przez różne kolejowe podmioty: obiekty dworcowe znajdują się w gestii PKP S.A., perony należą do spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, a za zegary i wyświetlacze odpowiada Telekomunikacja Kolejowa.

Inkasowana przez Dworzec Polski opłata ma być przeznaczana na bieżące utrzymanie ogólnodostępnych przestrzeni i urządzeń na dworcach kolejowych. Środkami zbieranymi od przewoźników Dworzec Polski ma dzielić się również ze spółkami Grupy PKP, do których obecnie należą poszczególne części dworcowego majątku.

Prezesem Dworca Polskiego jest Jacek Prześluga, członkiem zarządu Lucyna Roszyk. Oboje, równolegle do kierowania Dworcem Polskim, pełnią funkcje w PKP S.A.: Prześluga jest wiceprezesem ds. rewitalizacji dworców kolejowych, a Roszyk szefową biura zarządu.

Podatek Prześlugi

Spółka Dworzec Polski stworzyła już cennik stawek za korzystanie z infrastruktury dworcowej. Opłaty – ochrzone już mianem „Podatku Prześlugi” – będą uzależnione od kategorii dworca oraz długości pociągu. Za zatrzymanie krótkiego składu (autobusu szynowego) na małym przystanku przewoźnicy będą płacić Dworcowi Polskiemu 1,29 zł, ale już za postój dłuższego składu (przynajmniej ośmiowagonowego) na jednym z największych dworców przyjedzie zapłacić aż 66,82 zł.

Choć opłata dworcowa jeszcze nie weszła w życie, to jej prognozowane stawki już rosną. W połowie 2010 r. Jacek Prześluga, prezentując założenia nowego podmiotu zarządzającego dworcami kolejowymi, zapowiedział, że najwyższa opłata – za postój długiego składu na najważniejszych dworcach zaliczonych do kategorii „A” – wyniesie 32,60 zł. Dziś okazuje się, że stworzony projekt cennika zakłada, że za postój długiego składu na dworcu kategorii „A” będzie trzeba zapłacić aż 66,82 zł, czyli ponad dwukrotnie więcej niż pierwotnie zapowiadano.

Spółka Dworzec Polski tłumaczy, że wzrost prognozowanych stawek opłaty dworcowej wynika z nieuwzględnionego wcześniej doliczenia opłat za postój przy peronach, które obecnie pobierane są przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe w ramach udostępniania infrastruktury liniowej. Jednakże istniejąca opłata peronowa PKP PLK wynosi 1,05 zł za minutę postoju pociągu na stacji pośredniej oraz 5,25 zł za postój na stacji początkowej lub końcowej. Tymczasem prognozowane stawki jednostkowe opłaty dworcowej po doliczeniu opłaty peronowej wzrosły nawet o 34,22 zł – taki wzrost dotyczy postoju najdłuższych pociągów na dworcach kategorii „A”.

Planowane stawki opłaty dworcowej w ciągu minionego półrocza znacznie podskoczyły również w przypadku postojów na dworcach niższych kategorii. Na przykład opłata za postój na dworcu kategorii „B” wstępnie miała wynosić – zależnie od długości pociągu – od 3,76 zł do 15 zł, tymczasem opublikowany już projekt cennika przewiduje



• Jacek Prześluga, prezes nowej spółki Dworzec Polski, chce uzyskiwać od przewoźników kolejowych 200 mln zł rocznie na utrzymanie dworców. Od grudnia 2011 r. spółki przewozowe będą musiały płacić nawet kilkadziesiąt złotych za jedno zatrzymanie pociągu na stacji.



opłatę na poziomie od 5,07 zł do 20,27 zł. Postój pociągu na dworcach kategorii „E” (peron z wiatą) miał kosztować od 1,39 zł do 5,58 zł, jednak przewidywana opłata wzrosła w tym przypadku do poziomu 3,22 zł – 12,89 zł

Za postój na przystanku najniższej kategorii „F” stawki określono na poziomie od 1,29 zł do 5,16 zł. W przypadku stacji kategorii „F” spółka Dworzec Polski – zgodnie z założeniami „Regulaminu korzystania przez licencjonowanych przewoźników kolejowych z infrastruktury dworcowej zarządzanej przez Dworzec Polski S.A.” – zobowiązuje się jedynie do zapewnienia informacji o rozkładzie jazdy. Dworce najniższej kategorii „F” to zatem „gołe” perony niewyposażone nawet w wiaty.

133 miliony, czyli 200 milionów

Spółka Dworzec Polski ujawniła przewidywaną wysokość wpływów od przewoźników w pierwszym roku obowiązywania opłaty dworcowej. Prognozy te – podobnie jak planowane stawki jednostkowe – również znacząco w ostatnim czasie wzrosły.

W czerwcu 2010 r. – jeszcze przed utworzeniem spółki Dworzec Polski – zapowiadano, że wpływy z opłaty dworcowej wyniosą 132,7 mln zł rocznie. Pod koniec stycznia 2011 r. – gdy funkcjonująca spółka Dworzec Polski utworzyła oficjalny projekt cennika – nagle okazało się, że opłata dworcowa łącznie ma zapewniać aż 199,8 mln zł rocznie, czyli o 67 mln zł więcej niż zapowiadano.

Przewoźnicy muszą więc liczyć się z jeszcze wyższymi wydatkami na opłatę dworcową niż wynikało to z początkowych kalkulacji. Przykładowo PKP Intercity, według zapowiedzi z czerwca 2010 r., miało rocznie uiszczać 28 mln zł – dziś okazuje się, że ma być to już 39 mln zł. W przypadku Kolei Mazowieckich opłatę pierwotnie skalkulowano na poziomie 31 mln zł, by w ciągu nieco ponad pół roku podwyższyć ją do 36,9 mln zł. Największy wzrost dotyczy spółki Przewozy Regionalne – według wyliczeń z czerwca 2010 r. miała ona uiszczać z tytułu opłaty 58 mln zł. Jednak według kalkulacji z końca stycznia 2011 r., spółka musi liczyć się z wydatkami sięgającymi już 99,3 mln zł rocznie.

Przewoźnicy powinni szykować się na kolejne podwyżki niewprowadzonej jeszcze opłaty dworcowej. Spółka Dworzec Polski zastrzega bowiem, że do podawanych dotychczas stawek nie doliczyła jeszcze „10% marży godziwego zysku”.

Kolej bez dworców

Największy strumień gotówki – bowiem aż połowa całkowitych ►

► przychodów z opłaty dworcowej – płynąć ma ze spółki Przewozy Regionalne. To zapewni Grupie PKP milionowe wpływy, mimo że Przewozy Regionalne – będące największym polskim przewoźnikiem pasażerskim – szukając oszczędności, oparły swoją strategię na likwidowaniu punktów obsługi pasażerów na dworcach i zastępowaniu ich nowymi sposobami dystrybucji biletów: sprzedają internetową oraz odprawą podróżnych przez drużyny konдукtorskie wyposażone w mobilne terminale. Ta strategia Przewozów Regionalnych skutkuje masowym wypowiedaniem umów najmu powierzchni dworcowych pod kasy biletowe. Dla przykładu w województwie lubelskim Przewozy Regionalne zachowały swoje kasy biletowe na 13 stacjach, a w województwie świętokrzyskim jedynie na pięciu. Na Śląsku spółka zlikwidowała swoje punkty kasowe nawet na tak dużych dworcach jak Bytom czy Sosnowiec Główny. W Czeremsze na Podlasiu – dla zmniejszenia kosztów najmu – kasa biletowa została przeniesiona... poza dworzec kolejowy.

Także inni przewoźnicy – jak Koleje Dolnośląskie czy działająca w województwie kujawsko-pomorskim Arriva Rail Polska – dystrybucję biletów prowadzą głównie przez drużyny konдукtorskie, a sieć dworcowych kas biletowych ograniczają do minimum. Mimo to Koleje Dolnośląskie na opłatę dworcową będą musiały przeznaczyć 966 tys. zł rocznie, a Arriva Rail Polska – 2,52 mln zł.

Opłata dworcowa – którą każdy przewoźnik pasażerski będzie zmuszony przekazywać spółce Dworzec Polski – to sprytny sposób na zabezpieczenie milionowych przychodów Grupy PKP z posiadanych nieruchomości dworcowych, i to mimo trendu rezygnowania przez spółki przewozowe z najmu powierzchni na dworcach. Przewoźnicy coraz bardziej otwarcie przyznają, że budynki dworcowe nie są niezbędne do prowadzenia działalności przewozowej.

Pułapka dworcowa

Działająca w aglomeracji warszawskiej Szybka Kolej Miejska będzie musiała na opłatę dworcową przeznaczać 9,49 mln zł rocznie. Spółka SKM realizuje jednak przewozy typowo aglomeracyjne (codziennie dojazdy do pracy i szkoły), więc jej pasażerowie – tak jak poruszający się tramwajami czy metrem – nie potrzebują rozwiniętej infrastruktury dworcowej (jak kasy biletowe czy wydzielone poczekalnie). Mimo to warszawska Szybka Kolej Miejska ma pokrywać prawie 5% kwoty na utrzymanie polskich dworców kolejowych. Wszystko dlatego, że trasy SKM przebiegają przez duże warszawskie dworce obsługujące ruch dalekobieżny, które zaliczone zostaną do najwyższych kategorii naliczania opłaty dworcowej. Warszawska kolej miejska niejako wpada więc w dworcową pułapkę.

Inna sprawa, że największe dworce kolejowe – zlokalizowane w atrakcyjnych punktach wielkich miast – za sprawą wynajmu powierzchni handlowo-usługowych oraz udostępniania nośników reklamowych nie tylko powinny same na siebie zarabiać, ale ponadto finansować utrzymanie dworców i przystanków w mniejszych miejscowościach. Jak jednak wynika z „Regulaminu korzystania przez licencjonowanych przewoźników kolejowych z infrastruktury



• Opłata dworcowa będzie naliczana za każdy postój pociągu - zarówno, jeśli dworzec będzie zarabiającym na siebie centrum handlowym, jak i zabitą dechami ruiną. Dworzec kolejowy w Łochowie.



• Wprowadzenie opłaty dworcowej grozi podwyżkami cen biletów, wzrostem dotacji do przewozów oraz likwidacją postojów pociągów w mniejszych miejscowościach. Stacja Hołówki Duże na Podlasiu.

dworcowej zarządzanej przez Dworzec Polski S.A.”, do najwyższych – czyli najdroższych dla przewoźników – kategorii „A” i „B” zostaną zaliczone te dworce, na których dostępny będzie najszerszy zakres usług komercyjnych.

Biznes, czyli monopol

Oparcie nowego systemu zarządzania dworcami kolejowymi na obowiązkowej opłacie pobieranej od przewoźników pokazuje, że założona przez PKP S.A. spółka Dworzec Polski nie ma biznesowego pomysłu na zarabianie na dworcach kolejowych. Cały pomysł sprowadza się do wprowadzenia na rynek kolejowy nowego monopolu. Bo jak inaczej nazwać wymuszanie na przewoźnikach zapłaty za to, że właściciel nieruchomości dworcowych – czyli PKP S.A. – doprowadził własne objekty do katastrofalnego stanu, latami nie potrafiąc atrakcyjnie zagospodarować nawet głównych dworców położonych w centrach dużych miast.

Daleki od rynkowego jest proponowany przez spółkę Dworzec Polski sposób naliczania opłaty dworcowej. Po pierwsze, opłaty będą inkasowane za każdy postój pociągu – zarówno, jeśli dworzec będzie zabitą dechami ruiną, jak i zarabiającym na siebie centrum handlowym. Po drugie, opłata nie będzie wynikała z rzeczywistej liczby osób korzystających z konkretnej stacji – podstawą wyliczenia będzie bowiem długość zatrzymującego się pociągu, niezależnie od tego, ilu pasażerów na danej stacji będzie wsiadać i wsiadać. Opłata za postój długiego pociągu na mniejszej stacji pośredniej może być więc niewspółmierna do rzeczywistego jej wykorzystania.

Choć Jacek Prześluga, prezes Dworca Polskiego, snuje wizje komercyjnego wykorzystania dworców pod sklepy, hotele czy powierzchnie reklamowe, to wymieniając źródła finansowania infrastruktury dworcowej, zawsze na pierwszym miejscu stawia przychody z obowiązkowej opłaty dworcowej. I jako alternatywę dla pobierania środków od przewoźników widzi jedynie finansowanie utrzymania obiektów dworcowych wprost z budżetu państwa.

Nie ma cudów

Za wprowadzenie obowiązkowych dla przewoźników opłat, czyli stworzenie dworcowego monopolu kosztującego 200 mln zł rocznie, w rzeczywistości przyjdzie zapłacić dużo więcej.

Przewoźnicy, chcąc pokryć milionowe wydatki na pokrycie opłaty dworcowej, będą próbowali ratować się podwyżkami cen biletów, co zmniejszy popyt na podróże koleją. Równolegle przewoźnicy będą żądali od samorządów coraz wyższych dotacji do realizowanych przewozów. W końcu spółki przewozowe, chcąc zmniejszyć wydatki na opłatę dworcową, będą uciekały się nie tylko do likwidowania postojów pociągów w mniejszych miejscowościach, ale zapewne również do cięcia w sieci połączeń. Opłata dworcowa może więc doprowadzić do tąpnięcia na i tak słabo działającym rynku kolejowych przewozów pasażerskich.

Co więc da wprowadzenie opłaty? Jacek Prześluga, prezes spółki Dworzec Polski, odpowiadając na pytania czytelników portalu „Rynek Kolejowy”, stwierdził: „Opłata dworcowa pozwoli utrzymać dworce w przyzwoitym stanie – proszę jednak nie oczekiwać cudów z dnia na dzień”.

Karol Trammer

UTK na zakręcie

Resort infrastruktury: czas na rozszerzenie uprawnień Urzędu Transportu Kolejowego

– *Zaobserwowany poważny spadek liczby osób przewożonych transportem kolejowym w Polsce potwierdza brak akceptacji dla poziomu jakości świadczonych usług. Ostatnio, w okresie trudnych warunków atmosferycznych i zmiany rozkładu jazdy jakość ta uległa dalszemu obniżeniu* – powiedział Krzysztof Jaroszyński, prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

Jeszcze niedawno tak wyraziście opinie nie padłyby z ust przedstawiciela UTK. Urząd nie należał do twardych urzędów regulacyjnych. W kierownictwie UTK zasiadały bowiem osoby wcześniej związane zawodowo z Polskimi Kolejami Państwowymi: poprzedni szef UTK Wiesław Jarosiewicz wcześniej był prezesem spółki PKP Informatyka, a wiceszef urzędu ds. regulacji rynku kolejowego Mirosław Antonowicz wywodził się z PKP Cargo.

Nowe władze urzędu nie są już obciążone takim багаżem zawodowym. Krzysztof Jaroszyński, powołany na prezesa UTK w październiku 2010 r., jest specjalistą prawa gospodarczego i ekspertem regulacji rynków związanym z warszawskimi uczelniami. Krzysztof Dyl – przed powołaniem w styczniu 2011 r. na stanowisko wiceprezesa UTK odpowiedzialnego za regulację rynku kolejowego – był zastępcą prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej, czyli urzędu zwykle stawianego za wzór silnego organu regulacyjnego.

Ferie na dworcach

Pod nowym kierownictwem Urząd Transportu Kolejowego stał się aktywniejszy. Ferie zimowe pracownicy urzędu spędzili na stacjach kolejowych, gdzie obserwowali jakość usług świadczonych przez przewoźników kolejowych. Na stronie internetowej UTK regularnie pojawiały się sprawozdania z działań kontrolnych.

Urzednicy donosili: „Liczba osób zamierzających wsiąść w Warszawie do pociągu relacji Białystok – Zakopane była tak duża, że kilka osób nie było w stanie wejść do wagonów.”; „Czas oczekiwania na zakup biletu w kasach znajdujących się w holu głównym i galeriach dworca Warszawa Centralna w piątek po południu wynosił około 30 minut.”; „W pociągu relacji Szczecin – Zakopane nie oznaczono 19 przedziałów zarezerwowanych dla grup młodzieży, w związku z czym zostały one zajęte przez innych podróżnych. Zapewnienie miejsc dla grup wymagało wzmocnienia składu pociągu o dwa dodatkowe wagony, a wykonanie tej czynności zajęło przewoźnikowi aż dwie godziny.”; „Ogrzewanie i oświetlenie w kontrolowanych pociągach było z reguły sprawne, w wielu wagonach brakowało natomiast wody w toaletach”.

Urząd Transportu Kolejowego – choć jego aktywność wzrasta – wciąż zostaje w tyle za innymi regulatorami rynku. Kolejowy urząd chwali się, że jego urzednicy obserwują sytuację na dworcach kolejowych, podczas gdy inne urzędy regulacyjne wymierzają dotkliwe kary gigantom nadużywającym swojej pozycji.

Słaba laurka

Urząd Regulacji Energetyki na początku 2011 r. nałożył na dystrybutora energii, spółkę Enion, 1 mln zł kary za niewywiązanie się z obowiązku utrzymania sieci w należytym stanie technicznym, przez co na mroźnym przełomie 2009 i 2010 r. w okolicach Krakowa doszło do ponad 3,5 tys. awarii, a zasilania nawet przez kilka tygodni pozbawionych było ponad 100 tys. gospodarstw domowych.

Urząd Komunikacji Elektronicznej nałożył na firmy telekomunikacyjne, które nadużywały swojej pozycji lub nieuczciwie potraktowały klientów, już kilkadziesiąt kar finansowych – nierzadko



• Urząd Transportu Kolejowego, choć jego aktywność wzrasta, wciąż zostaje w tyle za innymi regulatorami rynku.

bardzo dotkliwych. W tym samym czasie Urząd Transportu Kolejowego pracował na miano regulatora nie rozumiejącego swojej roli. Gdy tygodnik „Polityka” dokonał na swych łamach trzypięciostopniowego przeglądu urzędów regulacyjnych, UTK zasłużył na zaledwie jedno zdanie: „Urząd Transportu Kolejowego działa po cichu, pilnując, aby prywatni konkurenci nie odbierali możliwości zarobku państwowej PKP Cargo”. To „laurka” najgorsza z możliwych dla urzędu regulacyjnego, który powinien dbać o uczciwą konkurencję i równe traktowanie wszystkich przewoźników działających na liberalizującym się rynku kolejowym.

Dotychczas spółki kolejowe bardziej niż Urzędu Transportu Kolejowego obawiały się Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. UOKiK nie cofał się przed nakładaniem kar na spółki kolejowe: PKP Cargo (60 mln zł) za nierówne traktowanie kontrahentów, Przewozy Regionalne (100 tys. zł) oraz PKP Intercity (2,2 mln zł) za niekorzystne dla pasażerów warunki ofert taryfowych.

Jedynie, czego UOKiK mógł dotychczas spodziewać się ze strony UTK, to... utrudniania działalności. Gdy w 2006 r. UOKiK przystępował do wyjaśnienia sprawy zawyżonych odległości taryfowych na kolei, UTK natychmiast zażądał przekazania mu tego postępowania. Dalsze wyjaśnianie sprawy w Urzędzie Transportu Kolejowego wlokło się prawie cztery lata, a pasażerowie wciąż płacili za kilometry, których w rzeczywistości nie pokonywali.

Urząd regulujący czy ingerujący?

Pod nowym kierownictwem UTK próbuje zmienić swoje oblicze. Urząd zaprosił prywatnych przewoźników towarowych, by wysłuchać ich uwag nie tylko na temat funkcjonowania polskiego rynku kolejowego, ale również na temat działalności urzędu. UTK otwiera się również na kontakt z pasażerami. Urząd uruchomił adres mailowy pasazer@utk.gov.pl, pod którym pracownicy UTK czekają na sygnały dotyczące jakości obsługi podróżnych na polskiej kolei.

Mimo zmian na górze, wśród urzędników średniego szczebla w Urzędzie Transportu Kolejowego wciąż można spotkać ludzi wcześniej związanych z PKP: naczelnikiem wydziału praw pasażera UTK jest Jan Tereszczuk, w PKP zatrudniony w 1985 r., w latach 2006-2009 prezes spółki PKP Przewozy Regionalne.

Ministerstwo Infrastruktury mimo wszystko uznało, że nadszedł już czas na rozszerzenie uprawnień Urzędu Transportu Kolejowego. Wedle projektu zmian w ustawie o transporcie kolejowym, UTK ma mieć możliwość ingerowania w proces konstrukcji rozkładu jazdy, dysponując decydującym zdaniem w przypadku, gdy daną trasę o tej samej porze będą chcieli obsługiwać różni przewoźnicy. Urząd będzie mógł również zabronić nowemu przewoźnikowi kursowania linią, którą obsługuje już spółka otrzymująca publiczne dotacje.

– *Nie należy zamykać możliwości wjazdu przewoźnikom, którzy są gotowi jeździć komercyjnie na liniach obsługiwanych przez przewoźnika dotowanego. Spółki otrzymujące publiczne dofinansowanie często nie w pełni wykorzystują potencjał tkwiący w liniach kolejowych* – mówi Patryk Skopiec z Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei. – *UTK powinien być bezstronny, tymczasem po proponowanym rozszerzeniu uprawnień urząd będzie mógł stanąć po stronie spółek, które otrzymują dotacje, utrudniając jednocześnie działalność przedsiębiorstwom, które chciałyby działać na rynku kolejowym na zasadach komercyjnych.*

Karol Trammer

Kolej w reformach

Koncepcje reform kolei ogłaszają ludzie, którzy doprowadzili ją do obecnego stanu

Wkrótce po grudniowym chaosie na torach Krajowa Izba Gospodarcza ogłosiła „Program dla kolei”, który wskazuje, jakich zmian potrzebuje polska kolej. Izba postuluje między innymi utworzenie jednego silnego zarządcy infrastruktury kolejowej na bazie zasobów spółek PKP S.A. i PKP Polskie Linie Kolejowe. Eksperti izby uważają również, że największe spółki przewozowe z Grupy PKP – PKP Cargo i PKP Intercity – powinny trafić na giełdę. Jednocześnie KIG sugeruje utworzenie nowej państwowej spółki realizującej przewozy pospieszne, a także oparcie połączeń regionalnych oraz aglomeracyjnych na spółkach należących do samorządów województw i dużych miast.

Autorem „Programu dla kolei” Krajowej Izby Gospodarczej jest Józef Marek Kowalczyk, który w izbie przewodniczy komitetowi infrastruktury gospodarczej. Kowalczyk w swojej prezentacji podkreślił, że „kolej w obecnym stanie obniża konkurencyjność polskiej gospodarki” oraz „wpływa negatywnie na poziom życia obywateli”. Tyle tylko, że obecny stan kolei to w dużej mierze zasługa Kowalczyka, który – zanim został ekspertem Krajowej Izby Gospodarczej – pełnił kluczowe stanowiska w PKP.

Zgodnie z planem, czyli coraz gorzej

Józef Marek Kowalczyk trafił do PKP w listopadzie 1999 r., a więc w przededniu wielkiej restrukturyzacji. Początkowo był doradcą ówczesnego prezesa Krzysztofa Celińskiego, by następnie zostać dyrektorem biura przekształceń, prywatyzacji i nadzoru właścicielskiego w centrali PKP S.A. Biuro koordynowało restrukturyzację kolei, wdrażając między innymi podział PKP na spółki.

Najważniejsi pracownicy biura przekształceń zostawali prezesami nowotworzonych podmiotów. Tak Kowalczyk został pierwszym prezesem PKP Cargo – pełnił tę funkcję w latach 2001-2005. Dla państwowego przewoźnika towarowego był to okres spadku przewozów: w 2001 r. przewiezionych zostało 162,2 mln ton ładunków, a w 2005 r. już tylko 144,7 mln ton (dane za raportami rocznymi Grupy PKP).

Mimo spadku przewozów, PKP Cargo z satysfakcją informowało, że spółce udaje się realizować założony plan przewozów. Sęk w tym, że plany przewozów z roku na rok określane były na poziomie wyraźnie niższym od rzeczywistego wyniku przewozowego za poprzednie lata. W efekcie kierownictwo PKP Cargo chwaliło się osiągnięciem lub nawet przekroczeniem planu, a w rzeczywistości spółka odnotowywała ciągły spadek przewozów – metody rodem z księzycowej gospodarki niedoborów PRL-u... Nawiasem mówiąc, w latach 80. Józef Marek Kowalczyk był szefem planowania w zakładach Ursus.

Nazwisko Kowalczyka wciąż pojawia się na giełdach nazwisk podczas zmian personalnych na najwyższych stanowiskach związanych z koleją. Józef Marek Kowalczyk pod koniec 2010 r. był wymieniany w mediach jako kandydat na wiceministra infrastruktury ds. kolei. Wcześniej – w połowie 2010 r. – mówiło się o jego powołaniu na prezesa spółki Przewozy Regionalne.

Mapa problemów

Głośnym dokumentem recenzującym sytuację na kolei była „Biała księga – mapa problemów polskiego kolejnictwa”, opublikowana na



• Józef Marek Kowalczyk (z lewej), autor „Programu dla kolei”, i Tadeusz Syryjczyk, twórca „Białej księgi - mapy problemów polskiego kolejnictwa”.

początku 2010 r. z inicjatywy Forum Kolejowego – Railway Business Forum. Opracowanie powstało pod kierunkiem Tadeusza Syryjczyka, senior-eksperta w Zespole Doradców Gospodarczych TOR.

Z „Białej księgi” można dowiedzieć się, że podczas opracowywania programu restrukturyzacji kolei rozważano wydzielenie z PKP spółek przewozowych oraz spółki zarządzającej infrastrukturą kolejową bez jednoczesnego tworzenia spółki-matki PKP S.A.: „Ministerstwo Skarbu i Ministerstwo Finansów wskazywały na niebezpieczeństwo, jakie wiąże się z powołaniem PKP S.A. i powierzaniem jej procesu reform, polegające na utrwaleniu się struktury, w której partykularnym interesie leżało

odkładanie w czasie zaprogramowanych zmian”. Jednak – jak czytamy w „Białej księdze” – „Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej wskazywało, że powołanie PKP S.A. pozwoli na uproszczenie procedur, złagodzi społeczne obawy towarzyszące reformie, zagwarantuje rozsądne poszanowanie uprawnień pracowniczych w procesie prywatyzacji, złagodzi sprzeciw i w końcu zapewni polityczne poparcie dla reform”.

Nie widać pozytywnych aspektów

Tadeusz Syryjczyk jasno stwierdza w „Białej księdze”, iż „nie widać już żadnych pozytywnych aspektów wariantu” forsowanego przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej: „Majątek użytkowany przez spółki kolejowe nie został wniesiony jako aport, lecz jest dzierzawiony, natomiast zakłady, które – logicznie rzecz biorąc – powinny zostać już dawno sprywatyzowane, pozostają nadal w strukturze PKP S.A. W rezultacie spółki kolejowe płacą PKP za wynajem majątku, a PKP obsługuje dług, jednak nie widać realnej perspektywy jego redukcji”.

Powyższymi słowami Tadeusz Syryjczyk krytykuje... samego siebie, bowiem to on z ramienia Unii Wolności pełnił funkcję ministra transportu i gospodarki morskiej od grudnia 1998 r. do czerwca 2000 r. Wtedy właśnie w resorcie powstał „Program restrukturyzacji Polskich Kolei Państwowych”, na bazie którego powstała ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP, uchwalona 8 września 2000 r.

Syryjczyk zwraca ponadto uwagę w „Białej księdze”, iż „w latach 1990-2009 powoływano przeważnie do zarządów państwowych spółek kolejowych osoby nieprzygotowane do pełnienia kierowniczych funkcji. (...) Za szeroko pojętą politykę kadrową odpowiadają kolejne rządy RP”. Odpowiedzialność ponosi również rząd Jerzego Buzka, w którym Tadeusz Syryjczyk był ministrem. Dla przykładu w czasie jego kadencji na szefa PKP powołany został Krzysztof Celiński, którego jednym z najważniejszych „osiągnięć” na tym stanowisku były masowe likwidacje połączeń, jak choćby te z 3 kwietnia 2000 r., kiedy jednego dnia pociągi przestały kursować na 1028 km linii kolejowych.

Bez krzyży złośliwości można być jednak pod szczerym wrażeniem tego, jak Tadeusz Syryjczyk – co prawda nie wprost – przyznaje się do podejmowania niefortunnych decyzji personalnych oraz forsowania błędnych kierunków programu restrukturyzacji kolei państwowych.

Pozostaje jednak pytanie, czy za ekspertów od reformowania kolei powinni być uznawani ludzie, którzy doprowadzili polskie drogi żelazne do obecnego stanu.

Karol Trammer

• LIST OTWARTY

4 lutego 2011 r.

**Johannes Hahn,
Komisja Europejska**

Według wypowiedzi premiera i ministrów, rząd Polski zamierza w najbliższym czasie dokonać przesunięć środków w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko. Planowane jest zwiększenie wydatków w osi priorytetowej VI. o ok. 4,7 mld zł z przeznaczeniem na budowę dróg ekspresowych S3 i S17. Kwota ta ma być przeniesiona z osi priorytetowej VII. Transport przyjazny środowisku, działanie 7.1 Rozwój transportu kolejowego. Według zapewnień premiera środki te mają pochodzić z oszczędności poprzetargowych na projektach kolejowych, a wszystkie zaplanowane inwestycje mają być zrealizowane. Jednak już według wypowiedzi wiceministra odpowiedzialnego za kolej na pewno nie uda się zrealizować wszystkich zaplanowanych inwestycji kolejowych z Listy Projektów Indywidualnych Programu. W szczególności zagrożona jest modernizacja linii Warszawa – Radom (projekt nr POIiŚ 7.1-19.1) i Warszawa – Białystok, odcinek Warszawa Rembertów – Tłuszcz – Sadowne (projekt nr POIiŚ 7.1-22.1).

(...)

Niżej podpisane organizacje sprzeciwiają się zmniejszeniu środków w działaniu 7.1. W naszej opinii nie ma ku temu żadnych przesłanek. Nie ma jasności, czy rzeczywiście przesunięte mają być jedynie oszczędności przetargowe, czy też jak wynika z niektórych wypowiedzi, nie zostanie zrealizowana część projektów. Niezależnie od tego problemu, stoimy na stanowisku, że środki przeznaczone w Programie Operacyjnym na transport przyjazny środowisku powinny zostać w całości wydane zgodnie ze swoim przeznaczeniem. W przeciwnym razie tak znacząca zmiana Programu naszym zdaniem wymaga przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Zwracamy uwagę, że stan infrastruktury kolejowej w Polsce jest znacznie gorszy niż drogowej i różnica ta się pogłębia. W efekcie udział ruchu drogowego wzrasta, a kolejowego spada. Powoduje to, że Polska nie wypełnia celów Strategii Góteborskiej w zakresie zrównoważonego transportu. Przesunięcie środków z kolei na drogi z pewnością zmianie tych trendów się nie przysłuży.

W związku z tym prosimy o nie wyrażanie zgody na proponowane przesunięcie. Ewentualne zaoszczędzone w trakcie przetargów środki powinny zostać przeznaczone na projekty kolejowe – przede wszystkim z listy rezerwowej.

(...)

Należy podkreślić, że stosunek między środkami wydawanymi na inwestycje drogowe i kolejowe jest obrazem faktycznie prowadzonej polityki w zakresie transportu, i założeń co do jej oczekiwanego docelowego modelu. Polityka ta nie jest wyłączną domeną państw członkowskich, gdyż w obszarze tym istnieje szereg dokumentów wspólnotowych.

Już Biała Księga (Europejska polityka transportowa do 2010 r., Czas na decyzje) z 2001 r. mówi wyraźnie o osiągnięciu równowagi pomiędzy środkami transportu i zwiększeniu roli transportu kolejowego kosztem drogowego.

Przeгляд średniookresowy Białej Księgi z 2006 r. tego celu nie zmienia i podkreśla: Europejska polityka w sprawie zrównoważonej mobilności musi zatem bazować na szerszym zestawie narzędzi polityki umożliwiających przejście na bardziej przyjazne dla środowiska środki transportu, tam, gdzie jest to wskazane, czyli zwłaszcza na długich dystansach, na obszarach miejskich i na zatłoczonych korytarzach. Jednocześnie każdy środek transportu musi zostać zoptymalizowany, bardziej przyjazny dla środowiska, bezpieczny i energooszczędny.

(...)

Z poważaniem,

- Zielone Mazowsze, Warszawa
- Stowarzyszenie Ekologiczno-Kulturalne Klub Gaja, Wilkowiec
- Instytut na rzecz Ekorozwoju, Warszawa
- Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA, Wrocław
- Federacja Zielonych – Grupa Krakowska, Kraków
- Instytut Spraw Obywatelskich, Łódź
- Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata, Białystok
- Stowarzyszenie Federacja Zielonych w Białymstoku
- Idea 2000, Rudno
- Fundacja Aeris Futuro, Kraków,
- Stowarzyszenie Eko Mazowsze, Radziejowice-Parcel
- Bractwo Rowerowe, Radom
- Klub Miłośników Kolei, Radom
- Klub Przyrodników, Świebodzin
- Fundacja Partnerstwo dla Środowiska, Kraków
- Ośrodek Działań Ekologicznych "Źródła", Łódź
- Polski Klub Ekologiczny, Okręg Mazowiecki, Warszawa
- Stowarzyszenie Przyjazna Komunikacja, Milanówek
- Fundacja Wspierania Inicjatywy Ekologicznych, Kraków
- Ład na Mazowszu – Stowarzyszenie Ochrony i Promocji Miast-Ogrodów i Historycznych Miejscowości Centralnego Mazowsza, Warszawa,
- Chomiczówka Przeciw Degradacji, Warszawa

FULARZ • pozdrowienia z wolnego rynku



Przyczyny porażki

Wystarczy wziąć pierwszą z brzegu książkę do ekonomii, by przekonać się że „nowa ekonomia instytucjonalna” jest w głównym nurcie ekonomii od co najmniej dekady. Już w 2002 roku jej główni przedstawiciele, Vernon Smith i Daniel Kahneman otrzymali nagrodę Nobla. Co głosi ta nauka w bardzo wielkim skrócie? Ano, że wyniki i działanie rynku zależy od jego struktury. I przemożną rolę w działaniu rynku odgrywają instytucje istniejące w jego otoczeniu.

Możliwe że główną przyczyną porażki reform sektora kolei jest stan instytucji składających się na jego otoczenie. Rozmawiając o tym z partnerką z zespołu badawczego jako przykład podałem np. stan sektora czasopism tej branży. Jest z nimi tak źle, że jako ekonomista wołę publikować na blogu. „Papierowe” wydawnictwa przesłanych im prac zwykle ani myślą udostępnić w sieci, co w dzisiejszych czasach dla ekonomisty oznacza mniej cytowań, ba, niemalże brak szans na zapoznanie się z jego tekstem. W ogóle brakuje na polskim rynku tej sterty miesięczników i dwutygodników piszących o kolei, jak choćby w Niemczech. Z tym że większość objętości tamtejszych czasopism zajmują doniesienia z pełnego innowacji rynku mniejszych, niepaństwowych przewoźników pasażerskich, którego w Polsce praktycznie brak. Ostatnio z tej grupy przedsiębiorstw np. kolej UBB zbudowała linię do Świnoujścia. W Niemczech podobnego rozwoju jest znacznie więcej, jest więc o czym pisać.

Rynek kolejowy i ogólnie sektor transportu w Polsce nie ma także żadnego znacniejszego think-tanku, branżowego instytutu napakowanego wytrawnymi ekonomistami. Instytut Studiów Transportowych w Leeds to instytucja która mogłaby być wzorem kompetentnego zaplecza intelektualnego dla reform kolei. Mój były przełożony Chris Nash i inni ekonomiści odegrali kluczową rolę w sukcesie, jakim pod względem liczby podróży czy wzrostu przewozów (liczonych w pasażerokilometrach) okazało się rozbitcie monopolu kolei British Rail. Owo otoczenie to także zasoby ekonomicznej literatury branżowej w bibliotekach (kluczowych podręczników dla branży w polskich bibliotekach nie uświadczymy), to zasoby ludzkie: wiedza specjalistów i ekspertów.

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: Adam Fularz (felieton), Tomasz Gajewski.

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.