

Opóźnienie: 8 milionów minut • Jazda po prywatyzacji

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

www.zbs.net.pl

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

MAJ – CZERWIEC 2011

Nr 3 (53)



Warszawa

**ZAKORKUJ SIĘ
W WARSZAWIE**

**Podwyżka cen
biletów doprowadzi
do transportowego
kryzysu w stolicy**

► CYTAT NUMERU

„Chcemy być silnym regulatorem na rynku kolejowym, podobnie jak Urząd Komunikacji Elektronicznej czy Urząd Regulacji Energetyki. Będziemy dbać o równy dostęp do infrastruktury kolejowej, a także o uczciwą konkurencję”

Krzysztof Jaroszyński, PREZES URZĘDU
TRANSPORTU KOLEJOWEGO, na łamach „Pulsu Biznesu”

► INDEKS

38 lat. Tyle wynosi średni wiek elektrycznych zespołów trakcyjnych eksploatowanych przez Warszawską Kolej Dojazdową.

Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Opóźnienie: 8 milionów minut

W ubiegłym roku co czwarty pociąg dojeżdżał do stacji docelowej z opóźnieniem. 1,5% pociągów w ogóle nie wyruszyło w trasy

ok	3	40 Min opóźniony / d
	4	30 Min opóźniony /
	2	60 Min opóźniony / d
	2	in opóźniony / delay
	3	KONIK *** 60 Min
	2	opóźniony / delayed

• W 2010 r. średnie opóźnienie pociągu wynosiło 23 minuty.

W 2010 r. polska kolej była opóźniona o około 140 tys. godzin (czyli 8,4 mln minut). Tyle wyniosły zsumowane wszystkie ubiegłoroczne opóźnienia pociągów pasażerskich na polskiej sieci kolejowej. Jak wynika z danych Urzędu Transportu Kolejowego, spośród uruchomionych 1,468 mln pociągów, z opóźnieniem do celu dotarło 370,9 tys. pociągów, a więc ponad jedna czwarta.

Największy problem występuje w przewozach międzynarodowych, gdzie opóźnienia dotyczą prawie co drugi pociąg – w 2010 r. aż 46,2% pociągów międzynarodowych było niepunktualnych. Niektóre składy międzynarodowe z opóźnieniem kursują niemalże codziennie. Z niepunktualności słynie między innymi pociąg EuroNight „Jan Kiepusza” relacji Amsterdam – Warszawa.

Zła sytuacja występuje również w segmencie połączeń międzywojewódzkich: z opóźnieniem do stacji docelowych dotarła prawie jedna trzecia (31,5%) pociągów pospiesznych oraz składów TLK.

Na polskiej sieci kolejowej niepunktualny pociąg był opóźniony średnio o 23 minuty. Spośród 370,9 tys. spóźnionych pociągów, większość – 355,4 tys. – zmieściła się w jednej godzinie opóźnienia. Opóźnienie 11,5 tys. pociągów wyniosło od 60 do 120 minut, a nieco ponad 4 tys. pociągów dotarło do celu z ponad dwugodzinnym opóźnieniem.

Aż 1,5% pociągów pasażerskich w ogóle nie wyruszyło w trasy – w 2010 r. przewoźnicy odwołali 21,2 tys. pociągów. W miesiącach zimowych przewoźnicy, nie radząc sobie z defektami taboru, w niektórych regionach nie realizowali znacznej części połączeń uwzględnionych w rozkładzie jazdy. Pod koniec 2010 r. spółka Przewozy Regionalne na kilka tygodni odwołała 56 pociągów w województwie śląskim. Podobne problemy wystąpiły również na Dolnym Śląsku, gdzie w czasie zimy niemal każdego dnia w trasy nie wyruszało nawet po kilkanaście pociągów Dolnośląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych oraz Kolei Dolnośląskich.

Dlaczego zniknęły nocne kursy kolei miejskiej?

Połączenia

Z końcem marca z torów zniknęły wszystkie nocne pociągi weekendowe warszawskiej kolei miejskiej.

Nocą z 18 na 19 marca 2011 r. po raz ostatni na tory wyjechały pociągi weekendowe Szybkiej Kolei Miejskiej, zapewniające możliwość podróżowania po aglomeracji warszawskiej w noc z piątku na sobotę oraz z soboty na niedzielę. Kursować przestały wszystkie nocne pociągi linii S1 (Warszawa Zachodnia – Otwock), S2 (Warszawa Zachodnia – Sulejówek-Miłosna) oraz S9 (Warszawa Gdańska – Legionowo). Łącznie zlikwidowanych zostało 13 nocnych kursów weekendowych stołecznej kolei miejskiej.

Jak poinformował warszawski Zarząd Transportu Miejskiego, nocne kursy linii S1 oraz S2 zostały wycofane „w związku z rozpoczęciem prac remontowo-modernizacyjnych na przystanku Warszawa Stadion”. Z powodu tych prac nocą pociągi nie mogą kursować podmiejską nitką linii średnicowej. W przypadku linii z Warszawy Gdańskiej do Legionowa komunikat ZTM nie wskazuje żadnej przyczyny likwidacji nocnych pociągów.

Jak jednak nieoficjalnie się dowiedzieliśmy, Zarząd Transportu Miejskiego nie był zadowolony z frekwencji w nocnych pociągach SKM – prace remontowe na przystanku Warszawa Stadion uznano więc za dobry pretekst do wycofania nocnych połączeń kolei miejskiej. Należy się więc liczyć z tym, że nocne „eskaemki” nie wrócą już na tory – nawet po zakończeniu prac remontowych.

Cała sytuacja jest o tyle zaskakująca, że jeszcze w połowie 2010 r. zarówno Zarząd Transportu Miejskiego, jak i Szybka Kolej Miejska chwaliły się rosnącą popularnością połączeń realizowanych po północy (w poprzednim rozkładzie jazdy realizowanych na trasie Pruszków – Warszawa – Sulejówek): – *Na przestrzeni ostatnich kilku miesięcy mamy do czynienia z tendencją wzrostową* – mówił „Z Biegiem Szyn” Igor Krajnow, rzecznik prasowy ZTM. Leszek Walczak, prezes Szybkiej Kolei Miejskiej, chwalił się natomiast, że podczas ubiegłorocznej Nocy Muzeów z nocnych kursów kolei miejskiej skorzystało 570 osób.

System nocnych połączeń SKM „zawalił się” po tym jak w połowie grudnia 2010 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe wprowadziła nocną przerwę technologiczną (w godz. 0.30-3.30) na odcinku Warszawa Zachodnia – Pruszków. Tymczasem nocne kursy SKM największą popularnością cieszyły się właśnie na trasie z Warszawy przez Piastów do Pruszkowa.

Podjęcie decyzji o likwidacji wszystkich nocnych połączeń kolejowych przyszło Zarządowi Transportu Miejskiego o tyle łatwo, że do stołecznych dzielnic i podwarszawskich miejscowości – dotychczas obsługiwanych przez nocne kursy SKM – docierają autobusy nocne (kursujące również poza weekendami). Wyjątek stanowi Sulejówek, do którego – po wycofaniu nocnych „eskaemek” – nocą transportem publicznym dojechać już się nie da.

UTK nałożył pierwsze kary za naruszanie praw pasażerów

Regulacja

Dwaj przewoźnicy kolejowi - PKP Intercity oraz Przewozy Regionalne - mają zapłacić w sumie ponad 1 mln zł kary, zdecydował Urząd Transportu Kolejowego.

UTK po raz pierwszy nałożył kary za naruszanie praw pasażerów przez przewoźników kolejowych. PKP Intercity ma zapłacić 559,6 tys. zł, a Przewozy Regionalne – 453,7 tys. zł. Kary zostały nałożone przez prezesa UTK Krzysztofa Jaroszyńskiego za zamieszanie związane z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy w połowie grudnia 2010 r.

Jak dowiadujemy się z komunikatu Urzędu Transportu Kolejowego, „udowodniono przypadki naruszenia przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Europejskiej z 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Naruszenia te polegały na nieudzieleniu pasażerom żądanych przez nich informacji o rozkładzie jazdy oraz braku możliwości dokonania rezerwacji miejsc w niektórych pociągach”.

Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, prezes Urzędu Transportu Kolejowego ma prawo do nakładania kar pieniężnych w wysokości do 2% przychodów ukaranego przedsiębiorstwa. Orzeczone kary są znacznie niższe od ustawowo wyznaczonego poziomu – stanowią mniej niż promil przychodów ukaranych spółek. Prezes UTK nie skorzystał ponadto z prawa do równoczesnego nałożenia kar bezpośrednio na szefów spółek kolejowych. Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym kary „personalne” mogą wynieść maksymalnie trzykrotność miesięcznego wynagrodzenia ukaranej osoby.

„Ustalając wysokość kar prezes UTK wziął pod uwagę z jednej strony znaczną dolegliwość naruszeń prawa, a z drugiej – poprawę w zakresie przestrzegania praw pasażerów, stwierdzoną podczas kolejnych kontroli oraz trudną sytuację finansową przewoźników, którzy działalność w roku 2010 zakończyli stratą i mają istotne zaległości w regulowaniu zobowiązań” – głosi komunikat urzędu.

Na decyzji o nałożeniu kar na przewoźników suchej nitki nie zostawiają politycy opozycji. – *Decyzję Urzędu Transportu Kolejowego odbieramy jako niepoważną i jako odwracanie uwagi od własnej odpowiedzialności. Prezes tego urzędu zamiast stabilizować rynek, psuje go* – uważa poseł Bogusław Kowalski, wiceminister transportu w rządzie Prawa i Sprawiedliwości. Związany z tą samą partią poseł Krzysztof Tchórzewski (były członek zarządu spółki PKP Energetyka) dodaje: – *Firmy nie mogą zamknąć budżetów, a tymczasem znów są karane, gdy potrzebują dotacji.*

Stanisław Biega z Centrum Zrównoważonego Transportu zwraca uwagę, że kary to dobre narzędzie na rzecz poprawy jakości usług kolejowych: – *Skoro przewoźnicy nie mają w sobie dość siły, żeby zrationalizować swoje funkcjonowanie z korzyścią dla pasażerów, to trzeba to wymuszać nakładając kary. Wysokość kar jest jednak zbyt niska w stosunku do tego, ile przewoźnicy popełniają błędów i niedociągnięć* – mówi Biega, natychmiast jednak dodając, że akurat w przypadku grudniowej zmiany rozkładu przyczyną chaosu były działania UTK: – *Wchodzący w życie w połowie grudnia 2010 r. rozkład jazdy pociągów został drastycznie zmieniony na skutek interwencji UTK pod koniec listopada 2010 r. Przewoźnicy nie mieli więc fizycznej możliwości, żeby przygotować się na zmianę rozkładu.*

Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, UTK może nakładać kary finansowe na zarządców infrastruktury kolejowej, przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic, właścicieli i zarządców dworców, sprzedających bilety oraz operatorów turystycznych. Pieniądze z kar nałożonych przez UTK trafiają do budżetu państwa.

Zakaz wjazdu dla pociągów pasażerskich?

Czy na polskiej sieci kolejowej wyznaczone zostaną ciągi, na których pociągi pasażerskie będą niemiłe widziane?



• Na polskiej sieci kolejowej mają zostać wytyczone ciągi, które będą modernizowane pod kątem ruchu towarowego. Ponadto ruch cargo na takich liniach ma cieszyć się preferencjami przy przydzielaniu tras.

„Masterplan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r.” – wieloletni dokument planistyczny – zakłada specjalizację linii kolejowych, w wyniku której część ciągów ma zostać zadedykowana ruchowi towarowemu. Pociągów cargo ma zostać zadedykowana między innymi „Nadodrzancka”, czyli linia Wrocław – Zielona Góra – Szczecin. Wówczas ciąg Wrocław – Poznań – Szczecin obsługiwałby głównie ruch pasażerski. Korytarze towarowe mają powstać także na takich liniach jak Łódź – Ostrów Wielkopolski – Wrocław, Łowicz – Łódź, Poznań – Ostrów Wielkopolski – Katowice, Wrocław – Jelcz-Laskowice – Opole – Strzelce Opolskie – Gliwice czy Gdynia – Kościerzyna – Bydgoszcz – Zduńska Wola – Katowice.

Wskutek specjalizacji ciągów kolejowych dla ruchu towarowego wiele nawet dużych miast – jak Głogów, Jarocin, Ostrów Wielkopolski, Racibórz, Sieradz, Zduńska Wola czy Zielona Góra – wraz z przebiegającymi przez nie liniami kolejowymi, może zostać zepchniętych na margines sieci połączeń pasażerskich. Według masterplanu dla kolei, linie dedykowane ruchowi towarowemu będą bowiem pod kątem tego ruchu modernizowane, ale ponadto ruch cargo na tych liniach ma cieszyć się preferencjami przy przydzielaniu tras.

Plan stworzenia korytarzy towarowych zawarty jest również w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady Europejskiej w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy. „W ramach korytarza towarowego należy z należytym pierwszeństwem traktować kolejowy ruch towarowy” – czytamy w unijnym rozporządzeniu. Dokument Unii Europejskiej zakłada wytyczenie przez Polskę następujących korytarzy towarowych: Gdynia – Katowice – Ostrawa oraz Berlin – Warszawa – Terespol. Obydwa europejskie korytarze mają powstać do końca 2015 r.

Transportowy raport Banku Światowego: Co z tą polską koleją?

Bank Światowy: potrzebne całkowicie nowe podejście do zarządzania polską koleją

Bank Światowy opublikował „Dokument dotyczący polityki transportowej. W kierunku zrównoważonego rozwoju transportu lądowego”. Ten 180-stronnicowy raport jest wprost miazdzący dla polskiej kolei, a przy tym dla kolejnych rządów, które nie potrafiły opanować kolejowych problemów.

Dokument pokazuje, jak na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat stopniała pozycja kolei na rynku transportowym. Jeszcze w połowie lat 90. w ruchu towarowym praca przewozowa kolei była wyższa niż praca transportu drogowego: w 1995 r. na kolej przypadało prawie 60% realizowanych tonokilometrów, podczas gdy na transport drogowy nieco ponad 40%. Po raz ostatni kolej cieszyła się przewagą nad transportem drogowym w 1997 r. Potem było już tylko gorzej. W 2007 r. w przewozie towarów transport kolejowy realizował niespełna 30% pracy przewozowej, podczas gdy transport drogowy osiągnął wynik przekraczający poziom 70%.

Raport Banku Światowego podkreśla, że również „przewozy pasażerskie w Polsce zostały zdominowane przez transport samochodowy”. Udział kolei w przewozach pasażerskich – mierzonych w pasażerokilometrach – od 2000 r. do 2008 r. spadł z 12% do 6%. Tymczasem udział samochodów wzrósł z 69% do 81%.

Mniejszy ruch, wyższe koszty

Raport Banku Światowego pokazuje, jak poważnym błędem było oparcie „reformy” kolei na ograniczaniu ruchu. Jak bowiem zauważają twórcy dokumentu, „im wyższy poziom natężenia ruchu, tym mniejsze koszty operacyjne”. Tymczasem w Polsce natężenie ruchu kolejowego na jeden kilometr sieci kolejowej wynosi 76% średniej dla całej Unii Europejskiej i jedynie 46% natężenia ruchu kolejowego w Niemczech. Dane Banku Światowego kładą się cieniem na politykę spółek kolejowych, które niemal zawsze likwidację połączeń przedstawiały jako najlepszy sposób na cięcie kosztów.

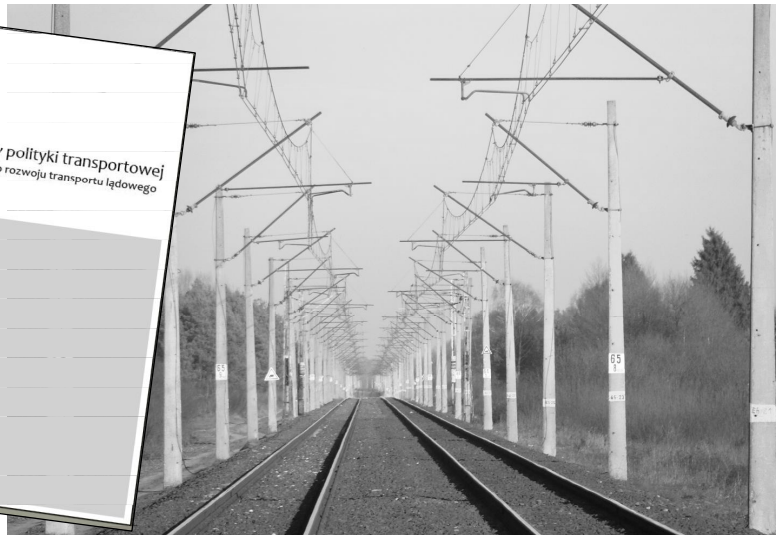
Bank Światowy wskazuje również, jakie były rzeczywiste koszty „oszczędzania” na remontach oraz bieżącym utrzymaniu infrastruktury kolejowej. W raporcie czytamy, że coraz gorszy stan linii kolejowych wywołał wzrost kosztów operacyjnych funkcjonowania infrastruktury. Koszty te przenoszone były na przewoźników, którzy – płacąc za dostęp do infrastruktury kolejowej – wnosili coraz wyższe stawki za coraz niższą jakość usług, co finalnie negatywnie odbiło się na poziomie atrakcyjności transportu kolejowego.

Bank Światowy nie pozostawia wątpliwości: „Obecne praktyki związane z eksploatacją i finansowaniem infrastruktury kolejowej muszą ulec zmianie, a ich wdrożenie wymaga całkowicie nowego podejścia do zarządzania tym rodzajem transportu”.

Tabor za dużo stoi, a za mało jeździ

Bank Światowy alarmuje również, że w ostatnich latach pogorszyła się efektywność funkcjonowania polskiej kolei – chodzi zarówno o wydajność załogi, jak i produktywność majątku.

Od 2007 r. do 2009 r. wydajność pracowników Grupy PKP spadła o 17% – coraz wyższy jest wskaźnik liczby pracowników w



• Raport Banku Światowego wskazuje, że polską koleją pograżyło zmniejszające się natężenie ruchu pociągów. Ekspert banku - obserwując obecny stan polskiej sieci kolejowej - dość sceptycznie podchodzi do idei budowy w Polsce kolei dużych prędkości.

przeliczeniu na natężenie ruchu. Wydajność pracy w Grupie PKP wynosi około 68% średniej dla Unii Europejskiej i około 57% wyniku kolei niemieckich. Ekspert Banku Światowego nie pozostawia wątpliwości: „Poprawę wydajności pracy można uzyskać jedynie na dwa sposoby: poprzez redukcję zatrudnienia lub ekspansję działalności”.

Spada również wydajność taboru. W ostatnim czasie nastąpiło pogorszenie wskaźników wykorzystania wagonów pasażerskich, wagonów towarowych oraz lokomotyw. Wskaźnik wykorzystania lokomotyw na polskiej kolei osiąga poziom jedynie 45% średniej dla całej Unii Europejskiej. W przypadku wagonów pasażerskich wskaźnik efektywności równy jest 52% średniej unijnej, a w przypadku wagonów towarowych – 49% średniego unijnego poziomu. Na polskiej kolei wagony i lokomotywy po prostu za dużo stoją, a za mało jeżdżą.

„Niski poziom wykorzystania taboru może wskazywać, oprócz niższego natężenia ruchu, także na małą dostępność floty spowodowaną przez zaległości remontowe i utrzymaniowe, zły stan techniczny zamortyzowanego taboru charakteryzującego się niską efektywnością operacyjną” – czytamy w raporcie Banku Światowego.

Szybka kolej? Nie tak szybko...

Ekspert Banku Światowego – obserwując obecny stan polskiej sieci kolejowej – dość sceptycznie podchodzi do idei budowy w Polsce kolei dużych prędkości: „Pomimo korzyści płynących z budowy kolei dużych prędkości, należy wziąć pod uwagę obecną kondycję infrastruktury kolejowej oraz ograniczenia budżetowe. W tym kontekście, zalecane jest skupienie się na strategii rozwoju infrastruktury kolejowej i zapewnieniu stabilności i efektywności sieci podstawowej jeszcze przed rozpoczęciem budowy kolei dużych prędkości. Jeśli uda się zrealizować nadrzędny cel polegający na eliminacji obecnych zaległości oraz unowocześnieniu sieci do obsługi prędkości 160-200 km/h, będzie można poważnie myśleć o budowie kolei dużych prędkości”.

Karol Trammer

Euro 2012 nie po kolei

Na czas piłkarskich mistrzostw kolej chce zamaskować zrujnowane dworce kolejowe

– To wielka szansa cywilizacyjna dla Polski. I dlatego uznajemy organizację tej imprezy za jeden ze swoich głównych priorytetów – powiedział premier Donald Tusk o piłkarskich mistrzostwach Euro 2012, wygłaszając w 2007 r. expose na początku swojej kadencji. Premierowi wtórują urzędnicy odpowiedzialni za przygotowanie turnieju: – Euro 2012 potrwa tylko trzy tygodnie. Infrastruktura – autostrady, drogi ekspresowe, rozbudowane i wyremontowane drogi i lotniska, wreszcie stadiony – będzie nam służyć przez wiele, wiele lat – stwierdził Marcin Herra, prezes spółki PL.2012, która koordynuje polskie przygotowania do mistrzostw.

W połowie kwietnia 2011 r. minęły cztery lata od powierzenia Polsce i Ukrainie organizacji Euro 2012. Im jednak bliżej do inauguracyjnego meczu, tym coraz mniej realna staje się wizja przyspieszenia modernizacji infrastruktury za sprawą organizacji mistrzostw. – Euro 2012 miało być dla Polski skokiem cywilizacyjnym, dzięki któremu powstaną nowe drogi, nowoczesne dworce i infrastruktura. Tymczasem Polakom po mistrzostwach zostaną tylko stadiony – powiedziała Elżbieta Jakubiak, posłanka ugrupowania Polska Jest Najważniejsza, była minister sportu.

Osiem nowych wagonów na Euro

Jasne jest już, że przygotowania do Euro 2012 nie zostaną wykorzystane do unowocześnienia parku taborowego polskich kolei. Tymczasem średni wiek wagonów PKP Intercity wynosi 26 lat, natomiast wagony Przewozów Regionalnych liczą sobie średnio 33 lata (dane Urzędu Transportu Kolejowego). Andrzej Massel, wiceminister infrastruktury ds. kolei, odpowiadając na interpelację posła Jacka Osucha, stwierdził: „Przewoźnicy kolejowi, z uwagi na sytuację finansową, nie będą dokonywać wyraźnie zwiększonych zakupów ani modernizacji taboru pasażerskiego z przeznaczeniem go do obsługi turnieju Euro 2012. Rozważana jest natomiast możliwość czasowego wypożyczenia taboru od operatorów kolei czeskich, słowackich i niemieckich”. Z odpowiedzi wiceministra Massela wynika ponadto, że spółka PKP Intercity przed mistrzostwami planuje zakupić jedynie osiem nowych wagonów.

Ministerstwo Infrastruktury zakłada, że przewozy związane z Euro 2012 opierać będą się na normalnym ruchu pociągów. „Już w obecnie obowiązującym rozkładzie jazdy około 100 pociągów w dobie łączy miasta-gospodarzy” – czytamy w odpowiedzi na interpelację poselską. – „Kluczowi przewoźnicy kolejowi, w tym głównie PKP Intercity oraz Przewozy Regionalne, będą więc bazować na istniejących połączeniach”.

Polska część mistrzostw Euro 2012 odbywać się będzie na stadionach w Gdańsku, Poznaniu, Warszawie oraz Wrocławiu. Prognozy spółki PL.2012 przewidują, iż 55% kibiców zamierza między tymi miastami poruszać się koleją.

Jak przespać wielką szansę cywilizacyjną

Nie ma już co liczyć na to, że za sprawą Euro 2012 rozsiane po sieci kolejowej dworcowe rudery zyskają nowy blask. Znajdujące się w najgorszym stanie budynki dworcowe mają bowiem zostać ukryte przed odwiedzającymi Polskę kibicami. I tak oto spokojnie prześpią swoją „wielką szansę cywilizacyjną”.

W Grupie PKP zrodził się mianowicie pomysł, aby dworcowych ruder położonych wzdłuż ważniejszych linii kolejowych nie remontować, lecz na czas mistrzostw po prostu je... zamaskować. Tak ma stać się z dworcami na linii Zgorzelec – Wrocław, biegnącej od granicy z Niemcami – *Chyba trzeba je będzie jakąś siatką zasłonić* – stwierdził w rozmowie z „Gazetą Wrocławską” Kazimierz Peryt, dyrektor ds. Euro 2012 w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe.

Problemy są również z głównymi dworcami. Warszawa Wschodnia – najbliższa stołecznemu Stadionowi Narodowemu stacja



• Ponad połowa kibiców podczas Euro 2012 zamierza po Polsce poruszać się koleją. Trzywagonowy pociąg TLK mija budowę Stadionu Narodowego.

obsługiwana przez pociągi dalekobieżne – zostanie wyremontowana jedynie częściowo. Choć trwa przebudowa hal dworcowych, to przed mistrzostwami nie uda się już wyremontować znajdujących się w fatalnym stanie peronów oraz przejść podziemnych. – *Rozpoczęcie prac w szerokim zakresie groziłoby zakłóceniami w czasie mistrzostw* – stwierdził rzecznik prasowy Ministerstwa Infrastruktury Mikołaj Karpiński (cytat za „Gazetą Wyborczą”) na kilka dni przed czwartą rocznicą powierzenia Polsce organizacji mistrzostw. Cóż, czas się przyzwyczajając do najróżniejszych wymówek tłumaczących rezygnację z kolejnych inwestycji.

Szybciej, czyli wolniej

Niektórzy, zamiast uciekać się do wymówek, wołają po prostu przemilczeć coraz bardziej niewygodne fakty. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe co kilka miesięcy prezentuje materiał „Stan przygotowań polskiej infrastruktury kolejowej do Euro 2012”. Materiał ten w wersji ze stycznia 2010 r. zawierał mapę przedstawiającą dane na temat czasów jazdy koleją między miastami-gospodarzami. Zakładane przez PKP PLK czasy jazdy po liniach poddanych modernizacji przed Euro 2012 nierzadko jednak okazały się gorsze od tych osiągniętych w połowie lat 90. Przykładowo przewiduje się, że z Poznania do Wrocławia w 2012 r. uda się przejechać w 2 godz. 4 min. Tymczasem pociągi InterCity „Śleza” i Express „Słowacki” w ramach rozkładu jazdy 2001/2002 pokonywały tę relację w 1 godz. 43 min. W tej sytuacji spółka PKP PLK postanowiła już nie prezentować zakładanych czasów przejazdu między miastami-gospodarzami – materiał „Stan przygotowań polskiej infrastruktury kolejowej do Euro 2012”, poczynszy od wersji z czerwca 2010 r., w ogóle nie zawiera danych na temat czasów jazdy planowanych do osiągnięcia w podczas mistrzostw.

Kolejne projekty znikają z planów inwestycyjnych. Mimo to za Euro 2012 i tak przyjdzie nam srogo zapłacić. Jak poinformował na antenie Polskiego Radia, Adam Olkowicz, dyrektor turnieju z ramienia Polskiego Związku Piłki Nożnej, wszystkie inwestycje związane z Euro 2012 w sumie kosztować będą około 80 mld zł. Tymczasem według wyliczeń ekonomistów z Uniwersytetu Łódzkiego, Uniwersytetu Jagiellońskiego oraz Szkoły Głównej Handlowej, produkt krajowy brutto Polski – dzięki organizacji w naszym kraju Euro 2012 – zyska na przestrzeni lat 2008-2020 27,9 mld zł. Bilans osiąga ponad 50 mld zł na minusie.

Im bliżej do mistrzostw Euro 2012, tym coraz więcej wskazuje na to, że wielki skok cywilizacyjny – jakim dla Polski miała być organizacja turnieju – okaże się skokiem w przepad.

Karol Trammer

Zakorkuj się w Warszawie

Podwyżka cen biletów doprowadzi do transportowego kryzysu w stolicy



• Transport w stolicy. Niskopodłogowy tramwaj Pesa na Pl. Zbawiciela. Wielopoziomowy węzeł drogowy na zbiegu ul. Marsa i Płowieckiej.

Warszawa znalazła się na komunikacyjnym rozdrożu. Władze stolicy ustawiły się w rozkroku: z jednej strony coraz bardziej otwarcie przekonują, że transport w tym coraz bardziej zatłoczonym mieście musi opierać się na komunikacji zbiorowej, a z drugiej strony robią naprawdę wiele, by zachęcić warszawiaków do poruszania się samochodami.

Jak na razie jednym z głównych atutów warszawskiego transportu publicznego jest jego atrakcyjność cenowa. Już wkrótce jednak poruszanie się po stołecznej aglomeracji autobusami, tramwajami, koleją i metrem może stać się dobrem luksusowym dostępnym dla niewielu. W stołecznym ratuszu powstał bowiem projekt uchwały

wprowadzającej szokujące podwyżki cen biletów Zarządu Transportu Miejskiego. W sierpniu 2011 r. cena biletu jednorazowego wzrosnąć ma z 2,80 zł do 3,60 zł. Ale na tym nie koniec – podwyżka jest bowiem rozłożona na najbliższe trzy lata! Z początkiem 2013 r. bilet jednorazowy zdrożeje do 4,40 zł, a rok później – w styczniu 2014 r. – do 5,20 zł. Cena biletu jednorazowego w sumie podskoczy więc o 86%!

Podwyżka o 100%

Przez najbliższe dwa i pół roku trzykrotnie – za każdym razem znacząco – droższe mają wszystkie rodzaje biletów. Cieszące się bardzo dużą popularnością przesiadkowe bilety 20-minutowe w wyniku trzyetapowej podwyżki mają zdrożeć z 2,00 zł do 3,80 zł – czyli o 90%. Cena biletu dobowego wzrośnie dwukrotnie: z 9,00 zł do 18,00 zł.

„Delikatnie” potraktowani mają zostać jedynie najwerniejsi pasażerowie, a więc ci korzystający z biletów 30- i 90-dniowych. Ceny tych biletów wzrosnąć mają „tylko” o około 40% (30-dniowy z 78 zł do 112 zł, a 90-dniowy z 196 zł do 280 zł). „W ten sposób chcemy promować pasażerów, którzy z komunikacji miejskiej korzystają stale” – czytamy w uzasadnieniu projektu uchwały wprowadzającej drastyczne podwyżki cen biletów.

To „delikatne” podejście nie obejmuje już jednak użytkowników biletów miesięcznych i kwartalnych na dwie strefy (czyli na Warszawę i gminy podmiejskie): bilet 30-dniowy zdrożeje z 116 zł do 220 zł, a bilet 90-dniowy z 290 zł do 550 zł. Ten aż 90-procentowy wzrost cen długookresowych biletów podmiejskich przyniesie fatalne skutki dla całej stołecznej aglomeracji – mieszkańcy podwarszawskich miejscowości przesiądają się do własnych samochodów, ostatecznie wybijając ►

Trzy lata z podwyżkami

• Cena biletu jednorazowego (1 strefa)

dzisiaj	2,80 zł	2011	3,60 zł	2013	4,40 zł	2014	5,20 zł
---------	---------	------	---------	------	---------	------	---------

• Cena biletu 20-minutowego (1 i 2 strefa)

dzisiaj	2,00 zł	2011	2,60 zł	2013	3,40 zł	2014	3,80 zł
---------	---------	------	---------	------	---------	------	---------

• Cena biletu 30-dniowego (1 strefa)

dzisiaj	78 zł	2011	90 zł	2013	100 zł	2014	112 zł
---------	-------	------	-------	------	--------	------	--------

• Cena biletu 90-dniowego (1 i 2 strefa)

dzisiaj	290 zł	2011	370 zł	2013	474 zł	2014	550 zł
---------	--------	------	--------	------	--------	------	--------



● Większość warszawiaków pozytywnie ocenia komunikację zbiorową. Jednak już wkrótce wielu mieszkańców Warszawy prawdopodobnie nie będzie stać na poruszanie się transportem publicznym.

► sobie z głowy dojeżdżanie do stolicy pociągami oraz autobusami. Rzeki tysięcy samochodów sunących każdego dnia do centrum Warszawy staną się jeszcze większe.

Przy okazji podwyżki niektóre rodzaje biletów mają zostać zlikwidowane. Planowane jest wycofanie biletów tygodniowych i dwutygodniowych. A to oznacza, że turyści odwiedzający Warszawę będą mieli do wyboru poruszanie się po mieście z biletem trzydniowym albo 30-dniowym kodowanym na karcie miejskiej, do wyrobienia której trzeba... posiadać zdjęcie i wypełnić wniosek. Ponadto zniknąć mają także przesiadkowe bilety 90-minutowe, a także bilety dla osób liczących każdy grosz: tańsze międzyszczytowe oraz 30-dniowe na jedną linię.

„Konstrukcja taryfy została tak sformułowana, aby stworzyć pasażerom warunki do wyboru najodpowiedniejszego rodzaju biletu oraz pozyskać nowych pasażerów komunikacji miejskiej” – można przeczytać w uzasadnieniu do projektu uchwały biletowej.

Załać budżet biletami

Plany zmian w taryfie biletowej Zarządu Transportu Miejskiego obnażają niekonsekwencję polityki transportowej władz Warszawy. Ratusz wprowadza zaporowe ceny przejazdu transportem publicznym, choć w „Strategii transportowej Warszawy” widnieją zapisy, iż planowana jest „poprawa dostępności rejonów, stanowiących główne cele podróży, przy wykorzystaniu innych sposobów podróżowania niż samochodem osobowym”, a „podstawową rolę w obsłudze śródmieścia Warszawy będzie pełniła komunikacja zbiorowa. Ruch samochodowy będzie zmniejszany”.

Same władze Warszawy nie ukrywają, że zasadniczym celem podwyżki jest załatanie miejskiego budżetu. Pytanie tylko, dlaczego to głównie pasażerowie komunikacji publicznej mają finansować kontrowersyjną politykę miasta, której symbolem stało się przeznaczenie 460 mln zł z miejskich funduszy na gruntowną przebudowę stadionu Legii, klubu piłkarskiego należącego do prywatnego koncernu medialnego ITI.

Ambicją ratusza staje się zwiększenie finansowania transportu publicznego wprost z wpływów ze sprzedaży biletów. Obecnie koszty funkcjonowania komunikacji zbiorowej w 32% pokrywane są z wpływów biletowych. W efekcie trzyetapowej podwyżki ze sprzedaży biletów pokrywane ma być 43% kosztów. Przychody z biletów obecnie zapewniają 652,5 mln zł rocznie – po trzech etapach podwyżki kwota ta wzrosnąć ma do 1,1 mld zł.

Ratusz nie bierze jednak pod

uwagę tego, że wskutek kilkudziesięcioprocentowych podwyżek cen biletów duża część pasażerów może przestać poruszać się po mieście transportem publicznym. Jednocześnie część pasażerów może zrezygnować z kupowania biletów – kontrole w warszawskiej komunikacji nie są bowiem zbyt częste. Wbrew temu co zakłada ratusz, wzrost cen wcale więc nie musi automatycznie przełożyć się na zakładany znaczący wzrost przychodów i poprawę rentowności transportu publicznego. Prędzej ta drastyczna trzyetapowa podwyżka cen biletów doprowadzi do wielkiego transportowego kryzysu w stolicy.

Krok w tył

Drastyczna podwyżka może zaprzepaścić wszystko to, co w ostatnich latach udało się osiągnąć w stołecznym transporcie publicznym.

Na wiele przedmiejskich osiedli – wcześniej zupełnie omijanych przez transport publiczny – dotarły nowe linie autobusowe. Na kolejnych ulicach wyznaczane są pasy tylko dla autobusów, dzięki czemu pasażerowie komunikacji miejskiej mogą omijać korki. Znacząco rozwinęła się sieć połączeń między Warszawą a okolicznymi gminami – do podstołecznych miejscowości zaczęły docierać nowe linie autobusowe (również nocne) oraz już trzy linie Szybkiej Kolei Miejskiej.

Warszawiacy zaczynają doceniać transport publiczny – w badaniach Barometr Warszawski z grudnia 2010 r. 77% ankietyowanych mieszkańców Warszawy pozytywnie oceniło funkcjonowanie stołecznej komunikacji miejskiej. Ponadto 64% ankietyowanych stwierdziło, że funkcjonowanie warszawskiego transportu publicznego poprawia się.

I nagle władze Warszawy – podejmując decyzję o drastycznej podwyżce – wykonają wielki krok do tyłu. Wielu mieszkańców aglomeracji warszawskiej, przekonujących się do mobilności niezależnej od samochodu, wysokimi cenami biletów zostanie odstraszonej od korzystania z transportu publicznego. I znów za podstawowy środek komunikacji uzna własny samochód. Zasadniczym skutkiem trzyetapowej podwyżki cen biletów będzie więc nasilenie się problemu korków ulicznych, chodników zablokowanych przez samochody oraz rozjeżdżonych trawników.

Transportowa schizofrenia

Nadejście hegemonii samochodu jest o tyle realne, że władze Warszawy, choć deklarują priorytety dla pieszych, rowerów i komunikacji zbiorowej, to wciąż realizują kosztowne i często znacznie przeskalowane inwestycje drogowe, które pobudzają ruch samochodowy. A to finalnie prowadzi do coraz większych korków.

Warta 165 mln zł budowa wielopiętrowego węzła na zbiegu ul. Marsa, Płowieckiej i Ostrobramskiej owszem poprawiła przepustowość tego niegdyś wiecznie zablokowanego punktu na mapie Warszawy, ale korki przesunęły się na następne skrzyżowania.

Podobne skutki przyniosła budowa bezkolizyjnych węzłów na Al. Jerozolimskich biegnących od południowo-zachodniej granicy Warszawy w kierunku centrum. Możliwość pokonania kolejnych skrzyżowań bez stania na światłach namawia mieszkańców przedmieść stolicy do podróży własnym autem – jednak na rogatkach Śródmieścia bezkolizyjność się kończy i rzeka samochodów utyka na wąskich ulicach oraz skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, blokując przy tym torowiska tramwajowe. Całej Warszawy nie da się przecież pokryć estakadami, wielopasmowymi arteriami oraz bezkolizyjnymi węzłami.

Władze Warszawy, dążąc do zrównoważenia wydatków i przychodów budżetowych, powinny wpisywać się w szerszy kontekst własnej polityki miejskiej. Jeżeli dokumenty strategiczne ratusza zawierają zapisy o wzmacnianiu roli komunikacji zbiorowej i zmniejszaniu ruchu samochodowego, to po pieniądze niezbędne do załatania budżetu nie należy sięgać w pierwszej kolejności do kieszeni pasażerów komunikacji zbiorowej.

Za korzystanie z przyjaznego dla miejskiej przestrzeni transportu publicznego należy bowiem premiować, a nie karać.

Karol Trammer

● Czy są państwo skłonni płacić więcej za bilety komunikacji miejskiej, jeśli poprawi to jakość taboru?

tak	21%
nie jestem przekonany	16%
nie	53%
trudno powiedzieć	10%

Na podstawie Barometru Warszawskiego, grudzień 2010

Jazda po prywatyzacji

Po „hurtowej” prywatyzacji mazowieckich PKS-ów nad region nadchodzi fala cięć?

Działający na północnym Mazowszu PKS Przasnysz z początkiem kwietnia zlikwidował aż kilkadziesiąt swoich połączeń. Lokalni samorządowcy nie mają wątpliwości, że cięcia w sieci połączeń autobusowych to skutek dokonanej niespełna rok temu prywatyzacji przedsiębiorstwa. Przasnyski przewoźnik autobusowy został sprywatyzowany w ramach dokonanej w zeszłym roku „hurtowej” prywatyzacji mazowieckich PKS-ów.

85-procentowe pakiety udziałów w sześciu mazowieckich przedsiębiorstwach PKS (w Ciechanowie, Mińsku Mazowieckim, Mławie, Ostrołęce, Płocku oraz Przasnyszu) zostały sprzedane jednemu podmiotowi – spółce Mobilis należącej do izraelskiej grupy Egged. Warta 77 mln zł umowa prywatyzacyjna między Ministerstwem Skarbu Państwa a Mobilis została zawarta w czerwcu 2010 r. „W wyniku tej umowy powstaje silna grupa przewozowa, zarządzana przez inwestora branżowego, której celem jest wprowadzenie nowej jakości na rynku autobusowym przewozów pasażerskich w regionie Mazowsza” – brzmiał komunikat ministerstwa.



• PKS Przasnysz - jeden z sześciu mazowieckich PKS-ów kupionych przez Mobilis - z początkiem kwietnia zlikwidował kilkadziesiąt kursów.

Skutki nowej jakości

– *Już można mówić o niekorzystnych skutkach tej prywatyzacji* – uważa Sławomir Czaplicki ze starostwa powiatowego w Przasnyszu. – *Redukcja połączeń wpłynęła na wzrost problemów komunikacyjnych mieszkańców całego powiatu.*

Przasnyski PKS zdecydował nie tylko o likwidacji licznych kursów z Przasnysza i Chorzeli do okolicznych wsi, ale także o przereźczeniu rozkładów jazdy na trasach między miastami północnego Mazowsza (m.in. Przasnysz – Ostrołęka, Przasnysz – Ciechanów czy Przasnysz – Mława). Cięcia objęły także połączenia na dłuższych dystansach: z Przasnysza do Płocka, Siedlec i Olsztyna.

Nie pierwszy raz prywatyzacja wiąże się z falą likwidacji kursów. O ile bowiem umowy prywatyzacyjne zobowiązują nowych właścicieli PKS-ów do inwestycji w majątek oraz zapewnienia gwarancji pracowniczych, o tyle w kwestii sieci połączeń prywatnym inwestorom pozostawia się wolną rękę. Tak również było w przypadku sprzedaży mazowieckich PKS-ów spółce Mobilis.

– *Inwestor został w umowach zobowiązany między innymi do zainwestowania w odnowę taboru autobusowego w sumie ponad 65 mln zł. Dzięki tym inwestycjom mazowieckie PKS-y w ciągu 3 lat od podpisania umowy mogą liczyć na modernizację taboru i infrastruktury, w tym dostosowanie floty do unijnych standardów ekologicznych.* – wyjaśnia Piotr Koszewski z Ministerstwa Skarbu Państwa. – *Natomiast kwestie utrzymania istniejącej sieci połączeń oraz określonego poziomu obsługi komunikacyjnej na terenach działania spółek nie zostały ujęte w umowach.*

O przyszłość sześciu sprywatyzowanych mazowieckich PKS-ów kilkakrotnie próbowaliśmy pytać szefa spółki Mobilis. – *Prezes Szymonik ze względu na napięty grafik podróży służbowych nie zdąży się ustosunkować do pytań* – poinformowała nas w końcu Marta Wójcik z sekretariatu spółki.

Prywatyzacja, czyli likwidacja?

Alternatywą dla prywatyzacji przedsiębiorstw PKS jest ich komunalizacja, czyli przekazanie samorządom. Jesienią 2009 r. Ministerstwo Skarbu Państwa zaproponowało marszałkom województw bezpłatne przejście państwowych spółek PKS. Reakcje samorządów były różne. Na przykład samorząd województwa lubelskiego zdecydował się przejąć działającą na Lubelszczyźnie spółkę PKS Wschód. Z kolei samorząd województwa mazowieckiego nie był zainteresowany przejściem przewoźników PKS działających w regionie. – *Naturalnym następstwem braku zainteresowania ze strony samorządu w przejściu spółek była kontynuacja ich prywatyzacji* – wyjaśnia Piotr Koszewski.

Problem w tym, że ministerstwo zdecydowało się na prywatyzację, wcześniej odrzucając jednak wnioski władz powiatu przasnyskiego, które już pod koniec 2008 r. wyraziły wolę przejścia miejscowego PKS-u. Jak mówi Sławomir Czaplicki ze starostwa w Przasnyszu, decyzja o gotowości do przejścia miejscowego PKS-u była solidnie umotywowana: – *Złożenie wniosku do Ministerstwa Skarbu Państwa zostało poprzedzone nie tylko społecznymi konsultacjami, analizami szans i zagrożeń, ale dyskusją i podpisaniem porozumień ze wszystkimi samorządami z powiatu przasnyskiego i makowskiego zainteresowanymi wspólnym przejęciem przasnyskiego PKS-u.*

W przasnyskim starostwie uważają, że gdyby przed dwoma laty ministerstwo – zamiast przeć do prywatyzacji – zgodziło się na przekazanie spółki PKS Przasnysz samorządom lokalnym, to dziś nie byłoby problemu likwidacji kursów. – *Powiat widział możliwość złożenia odpowiednich wniosków na pozyskanie funduszy zewnętrznych na modernizację taboru przedsiębiorstwa oraz dworca PKS w Przasnyszu, a także utrzymania zatrudnienia i ciągłości świadczonych usług* – twierdzi Czaplicki.

Brak wspólnego organizatora

Nie zawsze jednak komunalizacja zapobiega cięciom połączeń autobusowych. Gdy w sierpniu 2010 r. mieszkańcy Pomorza protestowali przeciwko dokonywanym likwidacjom kursów, prezes PKS-u Starogard Gdański Andrzej Pograniczny w rozmowie z „Dziennikiem Bałtyckim” nie zostawiał złudzeń: – *Jesteśmy powiatową spółką, ale to nie oznacza, że nie obowiązują nas reguły ekonomii.*

Co więcej, samorządy – chcąc mieć wpływ na sieć połączeń autobusowych – wcale nie muszą stawać się właścicielami spółek PKS. Wynika to z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, obowiązującej od 1 marca 2011 r.

– *Ustawa przewiduje możliwość powierzenia bezpośredniego – czyli bezprzetargowego – zlecenia świadczenia usług przewoźnikom nie będącym własnością samorządu, między innymi jeśli średnia roczna wartość umowy nie przekracza 1 mln euro. To daje gminom i powiatom bardzo duże możliwości dofinansowania połączeń zagrożonych zawieszeniem. Ograniczeniem są zdecydowanie bardziej możliwości finansowe, niż prawo* – mówi dr Michał Wolański z katedry transportu Szkoły Głównej Handlowej. – *Niestety na przeszkodzie może stać karygodny wręcz brak możliwości powołania wspólnego organizatora komunikacji, np. przez kilka powiatów i wszystkie gminy na ich obszarze, przy współudziale województwa. Większemu organizatorowi łatwiej byłoby aktywnie i świadomie oddziaływać na rynek przewozowy.*

Karol Trammer

Szybka kolej przedwojenna

Przed 70 laty podróże koleją po Polsce na wielu trasach trwały dużo krócej niż dziś

W 1939 r. najszybszy pociąg z Warszawy do Radomia dojeżdżał w 1 godz. 15 min., dowiadujemy się z „Urzędowego Rozkładu Jazdy i Lotów – Lato 1939”. Dziś najszybszy pociąg trasę Warszawa – Radom pokonuje o prawie pół godziny dłużej: w 1 godz. 40 min.

Przed II wojną światową możliwość dojazdu z Warszawy do Radomia w zaledwie godzinę z kwadransem zapewniał motorowy pociąg ekspresowy relacji Warszawa Główna – Kraków. Pociąg ten całą swoją trasę z Warszawy przez Radom, Kielce do Krakowa pokonywał w równo 4 godz. Dziś najszybszy pociąg z Warszawy do Krakowa, kursujący trasą przez Radom, Kielce, jedzie o ponad godzinę dłużej niż przed wojną – 5 godz. 5 min. To wcale nie odosobniony przypadek – przedwojenna kolej na wielu trasach była szybsza od dzisiejszej.

Parowozem szybciej

Przed wojną szybciej niż obecnie jeździło się również z Warszawy do Łodzi. W 1939 r. motorowym pociągiem ekspresowym przejechanie z Warszawy Głównej do Łodzi Fabrycznej zajmowało 1 godz. 28 min. Obecnie najszybszy pociąg pokonuje trasę z Warszawy Centralnej do Łodzi Fabrycznej w 1 godz. 40 min.

Przed ponad 70 laty szybciej jeździło się również z Warszawy do Białegostoku – w 1939 r. najszybszemu pociągowi pokonanie relacji z Warszawy Głównej do Białegostoku Centralnego (tak przed wojną nazywała się stacja Białystok) zabierało 2 godz. 4 min. – taki czas jazdy zapewniał motorowy pociąg ekspresowy relacji Warszawa – Suwałki. Dziś najszybszy pociąg dojeżdża z Warszawy Centralnej do Białegostoku w 2 godz. 30 min. Co ciekawe, szybsze od dzisiejszych pociągów były nie tylko motorowe pociągi ekspresowe, ale również składy prowadzone parowozami. Najszybszy pociąg parowy docierał z Warszawy Głównej do Białegostoku Centralnego w 2 godz. 22 min., a więc o 8 min. szybciej niż dzisiejsze składy prowadzone elektrowozami.

Przed wojną najszybszy pociąg łączący Przemyśl z Krakowem jechał 3 godz. i 23 min. Dziś najszybszemu pociągowi przejechanie z Przemyśla Głównego do Krakowa Głównego zajmuje pół godziny więcej – 3 godz. 55 min.

W 1939 r. najszybszy pociąg z Katowic do Krakowa jechał 1 godz. 5 min. I choć po drodze zatrzymywał się w Szopienicach, Mysłowicach, Szczakowej i Trzebinii, to był znacznie szybszy od dzisiejszego pociągu EuroCity „Wawel”, który odcinek z Katowic do Krakowa Głównego – nie zatrzymując się nigdzie po drodze – pokonuje w 1 godz. 52 min. „Wawel” to obecnie najszybszy z pociągów łączących Katowice z Krakowem.

W 1939 r. najszybszy pociąg z Krakowa do Zakopanego – obsługiwany legendarną Lux-Torpedą – jechał 2 godz. 44 min. (zajężdżając przy tym do Rabki-Zdrój). Dziś pociąg ExpressInterCity „Tatry” pokonuje odcinek z Krakowa Głównego do Zakopanego w 3 godz. 25 min. Pociąg „Tatry” traci łącznie aż 40 min. na postoje



• Lux-Torpeda - symbol szybkości przedwojennej kolei. Jednak pod koniec lat 30. na wielu trasach szybsze od dzisiejszych pociągów były również składy obsługiwane parowozami. (źródło: Fablok)

związane ze zmianą kierunku jazdy (w Krakowie Płaszowie, Suchoj Beskidzkiej oraz Chabówce). Lux-Torpedzie trzykrotna zmiana kierunku zajmowała w sumie 4 min. (po 1 min. postoju w Krakowie Płaszowie i Suchoj oraz 2 min. postoju w Rabce).

Dzisiejszy przyspieszony wolniejszy od przedwojennego osobowego

Przedwojenna kolej była szybsza od dzisiejszej również w niektórych relacjach regionalnych. Autobusy szynowe Kolei Mazowieckich trasę z Kutna do Płocka, zatrzymując się na wszystkich stacjach i przystankach, pokonują w 1 godz. 16 min. Symbolicznie szybszy jest pomijający większość stacji i przystanków pociąg „Mazovia” – on odcinek z Kutna do Płocka pokonuje w 1 godz. 15 min. I choć „Mazovia” jest pociągiem przyspieszonym, to i tak nie jest w stanie pobić rekordu z 1939 r., kiedy to parowe pociągi osobowe trasę z Kutna do Płocka pokonywały w 1 godz. 10 min.

Szybciej niż dziś można było przed wojną poruszać się między niektórymi miejscowościami aglomeracji warszawskiej. Podmiejski pociąg elektryczny trasę z Warszawy Głównej do Otwocka w 1939 r. pokonywał w 37 min. Dziś pociągiem Kolei Mazowieckich przejazd z Warszawy Śródmieście do Otwocka zajmuje 43-44 min., składy Szybkiej Kolei Miejskiej pokonują tę relację zwykle w 46 min. Ten dłuższy niż przed wojną czas jazdy można próbować wytłumaczyć tym, że dziś pociągi zatrzymują się na większej liczbie przystanków (przed wojną nie istniały jeszcze przystanki: Powiśle, Stadion, Olszynka Grochowska i Goławek). Tyle tylko, że dziś nawet pociągi pospieszne – zatrzymując się po drodze jedynie na stacji Warszawa Wschodnia – nie są w stanie pokonać odcinka Warszawa Centralna – Otwock szybciej niż przedwojenne pociągi podmiejskie.

Karol Trammer

• LIST OTWARTY

15 marca 2011 r.

**Donald Tusk,
Prezes Rady Ministrów**

Nawiązując do trudnych dla polskich kolei wydarzeń ostatnich miesięcy i deklarowanej przez rząd woli naprawy sytuacji, pragniemy zaapelować o zwrócenie uwagi na konkretne problemy rynku kolejowego, wymagające pilnego rozwiązania. Jednocześnie, jako związek pracodawców deklarujemy pełne wsparcie działań, które – mamy nadzieję – zostaną przez Pana Premiera podjęte w tej sprawie.

Nie podlega dyskusji, że nie poddane regulacji monopole szkodzą rozwojowi każdego rynku. W wyniku braku realizacji reformy Polskich Kolei Państwowych sprzed 10 lat, na polskim rynku utrzymuje się stan bezzasadnego i szkodliwego dla rynku uprzywilejowania pozycji PKP S.A. – tzw. Grupy PKP. Dominujący podmiot w sposób naturalny broni swojej pozycji rynkowej kosztem konkurencji, oraz – co gorsze – konsumentów.

Budowanie alternatyw w przewozach pasażerskich przebiega z ogromnymi komplikacjami, głównie za sprawą obstrukcji ze strony samej Grupy PKP. Świadczy o tym casus Przewozów Regionalnych. Na rynku towarowym sytuacja – mimo że pozornie lepsza – daleka jest od uczciwej konkurencji. Na dowód wymieniamy kilka kluczowych, w naszej opinii, kwestii.

Pomimo lat reform i jasnych wymogów prawa europejskiego, w Polsce nadal skutecznie nie wydzielono zarządcy narodowej infrastruktury kolejowej. PKP PLK S.A. pod względem organizacyjnym i prawnym nadal jest częścią Grupy PKP. Na domiar złego kluczowe elementy infrastruktury – takie jak terminale graniczne, terminale kontenerowe, atrakcyjne tory i place ładunkowe na wielu stacjach – pozostają w gestii przewoźników z Grupy PKP lub ich podmiotów zależnych. Ci natomiast traktują je jako instrument ograniczania dostępu do infrastruktury przewoźnikom niezależnym. Kluczowe elementy infrastruktury, zamiast być determinantą rozwoju gospodarczego, stanowią instrument nieuczciwej walki konkurencyjnej. Ze względu na różnice w szerokości torów, szczególne znaczenie mają terminale na granicy wschodniej, które powinny być otwarte dla wszystkich przewoźników europejskich, a nie oddane długoterminową umową dzierżawy pod kontrolę PKP Cargo lub spółek zależnych.

Nie rozumiemy, skąd decyzja o pozostawieniu publicznych torów i placów ładunkowych w PKP Cargo w ramach ostatnio przeprowadzonej realokacji infrastruktury punktowej na przełomie 2010 i 2011 roku. Blokują to funkcjonowanie całego rynku transportu towarów, a przewoźnikom spoza

PKP systemowo utrudnia dostęp do klientów i rynków wschodnich. Niech nikogo nie mylą deklaracje, że przewoźnicy z Grupy PKP – zastępujący de facto zarządców infrastruktury – zapewniają do niej równy dostęp. Narzucają oni konkurentom zaporowe warunki, wymagając m.in. sięgających miesiąca rezerwacji i naliczając stawki pięciokrotnie wyższe od stosowanych przez PKP PLK dla podobnych elementów infrastruktury punktowej. Sytuację pogarsza polityka PKP S.A., która – pozostając dysponentem części infrastruktury punktowej – zamiast udostępniać, wydzierżawia ją na podstawie długoterminowych umów, podczas gdy potrzeby klientów – przewoźników kolejowych dotyczą konkretnych dni czy wręcz godzin. Takie działania zmniejsza elastyczność przewoźników niezależnych i praktycznie blokuje im możliwość konkurowania z podmiotami z Grupy PKP. Polityka selektywnego blokowania infrastruktury przez Grupę PKP powoduje, iż ruch na torach maleje. W konsekwencji maleją wpływy pogrążonych w stratach PKP PLK. Rośnie za to ruch ciężarówek po zdewastowanych drogach, pogarszając bezpieczeństwo ruchu i potęgając presję ekologiczną.

(...)

W Polsce nie funkcjonuje należycie regulacja rynku gwarantująca uczciwe warunki konkurowania przewoźników. Urząd Transportu Kolejowego nie ma ani wystarczających kompetencji, ani zasobów ludzkich i finansowych niezbędnych do wykonywania zadań skutecznego regulatora. Kuriozalnym wydaje się być obecny model, w którym Prezes UTK, zarządca infrastruktury oraz najwięksi przewoźnicy podlegają temu samemu podmiotowi – czyli Ministrowi Infrastruktury. W konsekwencji reguły na rynku przewozów kolejowych dyktowane są przez monopolistów, ze szkodą dla konsumentów. Dowodem na to są kolejne interwencje Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Niestety przynoszą one tylko doraźny efekt i nie rozwiązują problemu, który ma charakter systemowy. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego powinien być, na wzór Prezesa UOKiK i innych urzędów centralnych, organem całkowicie niezależnym i kadencyjnym, zgodnie z wymogami prawa unijnego. Misją Prezesa UTK powinno być promowanie bezpieczeństwa, efektywności i konkurencyjności rynku, a nie blokowanie dostępu innych przewoźników do linii kolejowych, na których operuje wspierany dotacjami przewoźnik narodowy.

(...)

**Związek Niezależnych
Przewoźników Kolejowych
Rafał Milczarski, prezes zarządu
Jacek Bieczek, członek zarządu
Timothy Hollaway, członek zarządu**

Całość listu dostępna jest na stronie internetowej związku: www.znpk.org

FULARZ • pozdrowienia z wolnego rynku



Wielka majówka

1 maja. Jadę na majówkę, krótko po 9 rano wsiadam do składu Kolei Mazowieckich z Warszawy Śródmieście do Dęblina. Wypełnienie – może 10%, a może 20%?

Znam systemy kolejowe Europy Zachodniej i mam wrażenie, że owa pustota jest po prostu wynikiem złego zarządzania. Gdyby podobną ofertę utrzymywano w Niemczech – owo skrzyżowanie kolei miejskiej z pociągami regionalnym – być może również na przykład wokół Berlina kolej miałaby znaczenie jedynie uzupełniające. Tak jednak nie jest – w wielu relacjach do miast satelickich pociągi stanowią kluczowy środek transportu. Nikt jednakże nie skrzyżował kolei miejskiej z koleją regionalną, jak w Polsce. Owo skrzyżowanie wydłużyłoby czasy podróży, czasem znacznie, i spowodowałoby, jak wynika z modeli systemów transportu, znaczny spadek dojeżdżających – ci musieliby spędzać w pociągach nierzadko dwukrotnie więcej czasu. Jednocześnie zmalałoby wypełnienie składów i ich rentowność. To wszystko w mojej opinii obserwujemy wokół Warszawy. Kto będzie podróżował pociągami z Warszawy w relacjach regionalnych, skoro zamiast ekspresów regionalnych oferuje się „XIX-wieczny model biznesowy pod nazwą „pociąg osobowy”? To już przeszłość. W Europie Zachodniej przetrwała na nielicznych liniach, zwykle takich gdzie utrzymywanie bardziej rozbudowanej oferty jest ekonomicznie niemożliwe. Tymczasem wokół Warszawy pociągi osobowe są podstawą komunikacji. I jednocześnie dramatycznie wydłużają czas przejazdu z miejscowości bardziej odległych od centrum aglomeracji. Korzystanie z kolei dla dystansów 60-80 km jest w tych warunkach stratą czasu. Mazowsze potrzebuje sprawniejszej komunikacji. Możliwością jest podział spółki Koleje Mazowieckie na część realizującą przewozy miejskie, obsługującą pociągi SKM, oraz na część obsługującą relacje regionalne. Wówczas pociągi regionalne pomijałyby przystanki podmiejskie w Warszawie, zatrzymując się jedynie na ważniejszych stacjach. Taki rozdział ruchu miejskiego i regionalnego postuluje już od dziesięciu lat. Bezszykownie.

Adam Fularz

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

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

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: 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.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Parowozik – stacja metra Świętokrzyska, lok. 1000i. **Jak otrzymać 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 czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.