

Struzik kontra Janosik • Autostraty

10 LAT

# Z Biegiem Szyn

www.zbs.net.pl

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

WRZESIEŃ - PAŹDZIERNIK 2012

Nr 5 (61)

# ZNIKAJĄCE DWORCE

*PKP nie ukrywa,  
że dla części dworców  
jedynym pomysłem  
jest rozbiórka*

DWORZEC W NOWYM DWORZE MAZOWIECKIM ROK PRZED WYBURZENIEM

## ► CYTAT NUMERU

„Chcemy wymusić na Polskich Liniach Kolejowych lepszą efektywność – by środki z opłat od przewoźników były wydawane w większym stopniu na poprawę infrastruktury, a nie przejadane”

Andrzej Massel, WICEMINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ DS. KOLEI, w „Dzienniku Gazecie Prawnej”

## ► INDEKS

**161 tys.** pasażerów skorzystało z lotniska Modlin między 16 lipca a 15 sierpnia, a więc przez pierwszy miesiąc funkcjonowania tego portu lotniczego.

## Euro-sukces, którego nie było

Majowy długi weekend istotnie wpłynął na wzrost liczby pasażerów niż odbywające się w czerwcu mistrzostwa Euro 2012



• Euro 2012 nie wywindowało wyników przewozowych polskiej kolei. Kibice na stacji Warszawa Stadion (fot. www.ztm.waw.pl)

– *Życzylbym sobie, aby Euro 2012 trwało cały czas* – tak podsumował czerwcowe mistrzostwa w piłce nożnej prezes PKP Intercity Janusz Malinowski w rozmowie z „Rynkiem Kolejowym”. – *Nie da się ukryć, że był to dobry miesiąc. Kolejny dobry po maju.*

Polska część Euro 2012 trwała od 8 czerwca, kiedy to odbył się mecz otwarcia Polska – Grecja, do 28 czerwca (półfinał Niemcy – Włochy). Tuż po ostatnim meczu rozegranym w Polsce, Grupa PKP poinformowała, że „polska kolej osiągnęła podczas Euro bardzo dobre wyniki”.

Z danych statystycznych Urzędu Transportu Kolejowego wcale jednak nie wynika, jakoby czerwiec 2012 r. był dla przewoźników kolejowych szczególnie dobrym miesiącem. Czerwiec był chociażby wyraźnie gorszy od maja – w czerwcu polska kolej przewiozła w sumie 22,91 mln pasażerów, podczas gdy w maju – 24,12 mln.

Tylko z usług PKP Intercity w czerwcu skorzystały 2,89 mln pasażerów, natomiast w maju pociągami tej spółki podróżowało 3,02 mln pasażerów. Jak pokazują statystyki UTK, majowy długi weekend istotnie wywindował wyniki przewozowe, aniżeli odbywające się w Polsce mistrzostwa Europy w piłce nożnej.

Trend ten dotyczy również innych przewoźników. Przykładowo Przewozy Regionalne w czerwcu przewiozły 8,64 mln podróżnych, podczas gdy w maju do pociągów spółki wsiadło 9,19 mln podróżnych. Podobnie Koleje Mazowieckie, które w miesiącu mistrzostw przewiozły 4,87 mln pasażerów – czyli mniej niż w maju, kiedy to z pociągów mazowieckiego przewoźnika skorzystało 5,14 mln osób.

Co więcej, pod względem pracy przewozowej (łącznej liczby kilometrów pokonanej przez wszystkich pasażerów) czerwiec 2012 r. wypada słabo także w porównaniu z czerwcowymi w innych latach. W czerwcu 2012 r. praca przewozowa polskiej kolei wyniosła 1,54 mld pasażerokilometrów, podczas gdy w czerwcu 2011 r. – 1,62 mld pasażerokilometrów, a w czerwcu 2010 r. – 1,58 mld pasażerokilometrów.

## PolskiBus wypowiada kolei wojnę o radomian

Region



PolskiBus uruchomił kursy łączące dwa największe miasta województwa mazowieckiego - Warszawę i Radom. Czy to plan przewoźnika, aby przejąć pasażerów w związku z nadchodzącą uciążliwą modernizacją linii kolejowej?

Między radomskim dworcem PKS a warszawską stacją metra Wilanowska PolskiBus realizuje w dni robocze po 12 kursów w każdym kierunku (w weekendy po sześć) – czas jazdy to 1 godz. 45 min. Pod względem liczby kursów uruchomiona z początkiem sierpnia relacja Warszawa – Radom znalazła się na drugiej pozycji po kluczowej dla firmy PolskiBus trasie Warszawa – Gdańsk, gdzie autobusy jeżdżą co godzinę (15 kursów w każdym kierunku). Licząca 100 km relacja Warszawa – Radom to nowy trend w sieci połączeń PolskiBus. Od rozpoczęcia działalności w czerwcu 2011 r. opierała się ona na kilkusetkilometrowych trasach ponadregionalnych i zagranicznych.

Wygląda na to, że PolskiBus – uruchamiając połączenie między Warszawą i Radomiem – chce stworzyć alternatywę dla kolei. Na linii kolejowej łączącej dwa największe miasta regionu pociągi kursują coraz wolniej, a ponadto wkrótce rozpocząć ma się jej uciążliwy remont – od lipca 2013 r. zamknięty dla ruchu ma zostać 28-kilometrowy odcinek Radom – Dobieszyn (pociągi pojadą objazdami oraz będą zastępowane przez autobusy). Tymczasem połączenie drogowe Warszawy i Radomia zapewnia w pełni już dwujezdniowa droga krajowa nr 7 (która w dodatku na 51-kilometrowym odcinku od mostu na Jeziorce pod Grójcem do Jedlińska spełnia standardy drogi ekspresowej).

– *Z pewnością dla każdego przewoźnika autobusowego wymarzone są linie, na których stan przewozów kolejowych jest kiepski, zaś infrastruktura drogowa bardzo dobra* – mówi Michał Wolański z katedry transportu Szkoły Głównej Handlowej. I choć trasę Warszawa – Radom określa rokującym rynkiem, to jednak dodaje: – *PolskiBus problemy zaczną mieć wtedy, kiedy infrastruktura kolei się poprawi. Przykład linii Warszawa – Łódź wskazuje, że po modernizacji pasażerowie wracają na tory.*

Podobnie uważa Radomir Jasiński ze stowarzyszenia „Kocham Radom”: – *Na okres remontu magistrali kolejowej na pewno będzie to jakieś rozwiązanie dla dojeżdżających do pracy. Jednak docelowo pozycję kolei na trasie Radom – Warszawa uważam za niezagrażoną* – przewiduje Jasiński. Jego zdaniem, wejście firmy PolskiBus na trasę Warszawa – Radom ostatecznie może oznaczać zagrożenie przede wszystkim dla mniejszych firm wożących pasażerów busami.

## „Parowozownia nas pochłania”

Rozmowa z MARKIEM MOCZULSKIM z obchodzącego 25-lecie działania Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei

**W Skierniewicach siłami amatorów i zapaleńców powstaje duże muzeum kolejowe. Jak udało się przejąć dawną parowozownię na taki cel?**

– W akcie darowizny obiektu na rzecz Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei (PSMK) została zapisane, że jest to darowizna z przeznaczeniem na cel publiczny: zorganizowanie muzeum starej kolei. Najpierw PKP chciały przekazać parowozownię PSMK w prezencie. Niestety, tej prostej transakcji przeszkodziła reforma PKP i powstanie pionu nieruchomości, w którego gestii znalazł się „zbędny” obiekt. Chcąc przejąć parowozownię zgodnie z prawem, zaczęliśmy romansować z miastem Skierniewice, aby ono przekazało skomunalizowany obiekt PSMK. Rada Miasta podjęła nawet stosowną uchwałę. Niestety, PKP doszły do wniosku, że przekażą parowozownię skarbowi państwa za długi w podatku VAT. O losie parowozowni zaczął decydować wojewoda łódzki. Wystąpiliśmy więc do niego, by przekazał ją PSMK jako darowiznę na cel publiczny. I tak, dopiero po dziesięciu latach, darowizna stała się faktem.

**Jak udaje się gromadzić ludzi wokół tego przedsięwzięcia?**

– Nie prowadzimy naboru. Koledzy, a także koleżanki obserwują, to co dzieje się w parowozowni, ale także poza nią. Przychodzą i jak ktoś czuje potrzebę działania, zostaje.

**Na ile PSMK w swoich działaniach w Parowozowni Skierniewice może liczyć na wsparcie publiczne?**

– Początkowo całe nasze działanie opierało się na współpracy z PKP. Pomoc ta była znacząca. Przyszedł jednak rok 2000, a z nim komercjalizacja i restrukturyzacja przedsiębiorstwa państwowego PKP. Wówczas skończył się pewien okres naszej działalności. Kolejny przyniósł większe zbratanie z przemysłem, który pojazdy szynowe mógł nam przekazywać nieodpłatnie. Od PKP stary tabor musieliśmy już kupować. Teraz staramy się wykorzystywać środki publiczne. To za nie udało się w parowozowni wyłączyć betonem niedokończone kanały, naprawić podłogę w hali, zbudować wrota na jednym z kanałów, wyremontować lokomotywę Ls40, odbudować kilka pojazdów szynowych, naprawić niektóre dachy. Obecnie kończymy remont obratnicy.

**Czy działania PSMK widoczne są również poza parowozownią?**

– Przygotowujemy wnioski na wpisy do rejestru zabytków. Zajmujemy się też restauracją i eksploatacją zabytkowych pojazdów szynowych – pierwszego w Polsce prywatnego parowozu (typu Las), jedyne zachowane na świecie wagonu akumulatorowego (typu Wittfeld z 1913 r.), najstarszego dopuszczonego do eksploatacji wagonu w Polsce (osobowego IV klasy z 1889 r., tzw. Steinfurta), wagonu cysterny z około 1905 r. Nasze pojazdy prezentowane są na różnych imprezach – jak dni transportu kolejowego czy dni pary i elektryczności w Elku. Nasz tabor grał również w filmie „Generał Nil” oraz w serialach „Miasto z morza” czy „Boża podszewka”. Ćwierćwiecze naszego istnienia uczciliśmy wydaniem książki „Stacya Stare Powązki”, napisanej w hołdzie kolejarzom „wiedenci” pochowanym na warszawskim Cmentarzu Powązkowskim.

**Co zmieniło się w PSMK i w ogóle w środowisku miłośników kolei przez te 25 lat?**

– Jesteśmy jednym z wielu stowarzyszeń miłośników kolei. Bardziej niż przed laty pochłania nas praca w Parowozowni Skierniewice. Od maja do września organizujemy w niej dni otwarte, spotkania z okazji Święta Kolejarza, Noc Muzeów. Każdego roku odwiedza nas około 3 tys. osób, a od niedawna odwiedza nas także teatr. Nowa jakość w naszej pracy to wolontariusze. Stowarzyszeniem kieruje...

**...kobieta. Ćwierć wieku temu nie do pomyślenia było, by na czele miłośników kolei stała kobieta. To raczej męskie hobby.**

– Od dziesięciu miesięcy przewodniczącym zarządu głównego PSMK jest Judyta Kurowska-Ciechańska. Kolej pasjonuje ją tak samo jak niejednego faceta. Myślę, że będzie dobrze kontynuować pracę Pawła Mierosławskiego, który kierował PSMK lat kilkanaście. Życzę jej przede wszystkim sił i cierpliwości. Nie jest jedyną kobietą w naszym stowarzyszeniu. (rozmawiał Karol Trammer)

## Jak w Wiskitkach o swój węzeł walczyli

Region



**Władzom przeciętej przez autostradę A2 gminy Wiskitki udało się przełamać wprowadzaną ostatnio zasadę, że nazwy zjazdów z autostrad powinny pochodzić od dużych miast.**

W liczącej 1,4 tys. mieszkańców gminnej wsi Wiskitki autostrada A2 krzyżuje się drogą krajową nr 50 (Ciechanów – Płońsk – Sochaczew – Żyrardów – Grójec – Mińsk Mazowiecki – Ostrów Mazowiecka), stanowiącą obwodnicę aglomeracji warszawskiej dla ciężarówek. Na przecięciu tych dróg trwa budowa węzła – jego otwarcie planowane jest na październik 2012 r. (budowy nie udało się ukończyć wraz uruchomieniem tego odcinka A2).

Drogowcy poważnie rozważali wprowadzenie dla węzła w Wiskitkach nazwy pochodzącej od oddalonego o 7 km powiatowego Żyrardowa liczącego 41 tys. mieszkańców. Zgodnie bowiem z aktualną polityką Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, nazwy zjazdów z autostrad powinny pochodzić od większych miast. – *Dotychczasowe nazwy były często przypadkowe, wzięte na przykład od najbliższej wsi, a powinny kojarzyć się kierowcom z konkretnym miejscem i ułatwiać orientację w terenie* – tak Maciej Zalewski z łódzkiego oddziału GDDKiA wyjaśniał zmiany nazw węzłów dokonane wkrótce przed otwarciem odcinka autostrady A2 ze Strykowa do Warszawy, kiedy to Łyszkowice zastąpił Łowicz, zamiast Nieborowa pojawiły się Skierniewice, a Tłuste ustąpiło Grodziskowi Mazowieckiemu.

Na fali tych zmian także na innych odcinkach autostrady A2 pojawiły się takie nazwy jak Poznań-Zachód (dawniej Głuchowo) czy Konin-Wschód (w miejsce nazwy Żdzary). Z kolei na autostradzie A1 wprowadzono nazwy Rybnik i Żory, które zastąpiły wcześniejsze nazwy Bełk i Rowień.

Tymczasem dla mniejszych miejscowości obecność nazwy na przebiegającej w pobliżu autostradzie to nierzadko sprawa honorowa. Tak było w przypadku Wiskitek, gdzie miejscowa rada gminy już w październiku 2010 r. podjęła uchwałę zobowiązującą wójta do podjęcia „wszelkich dostępnych środków prawnych w celu niedopuszczenia do zmiany nazwy węzła Wiskitki”.

Jak czytamy w uzasadnieniu uchwały, nazwa Wiskitki funkcjonuje w świadomości społecznej od początku procesu planowania autostrady: „We wszystkich dotychczasowych dokumentach studialnych, uzgodnieniach i decyzjach występuje nazwa węzeł Wiskitki. Nazwa ta utrwaliła się mocno w świadomości mieszkańców naszej gminy, ale również w świadomości Polaków”. – *To sprawa ważna, także promocyjnie, na mapach pojawiać się będzie nazwa Wiskitki* – mówił wójt gminy Wiskitki Franciszek Grzegorz Miastowski lokalnemu portalowi Żyroskop. Pojawiła się również sugestia, że nazwa Wiskitki stanowić będzie rekompensatę kosztów społecznych poniesionych przez mieszkańców tej przeciętej przez autostradę gminy. Urszula Nelken z GDDKiA przyznała dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn”, że do dyrekcji dotarły apele wójta gminy Wiskitki.

Nie wszędzie jednak nazywanie zjazdów z autostrad sprowadza się do rywalizacji między małymi miejscowościami położonymi tuż obok danego zjazdu a większymi i bardziej znanymi miastami z szerszej okolicy. Przykładowo w Niemczech nierzadko stosuje się kompromisowe rozwiązanie nazw pochodzących nie od konkretnych miejscowości, lecz od rejonów geograficznych i powiatów (Allgäu, Havelland, Spreewald, Uckermark), dolin rzek (Altmühltal, Inntal, Nuthetal) czy pasm górskich (Vulkaneifel).

# Koszty ściśle tajne

Nowy cennik za korzystanie z linii kolejowych: wzrost opłat dla przewoźników doprowadzi do zmniejszenia przewozów i w efekcie obniżenia wpływów PKP PLK

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Krzysztof Dyl zatwierdził nowy cennik stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej. Cennik – który wejdzie w życie 9 grudnia 2012 r. – wprowadza znaczące podwyżki opłat ponoszonych przez przewoźników zarówno pasażerskich, jak i towarowych za korzystanie z linii kolejowych zarządzanych przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe.

Według oficjalnych informacji PKP PLK, stawki wzrosną średnio o 4,77%. Tymczasem według Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych podwyżki dla poszczególnych przewoźników w rzeczywistości oznaczają wzrost wydatków o 15-19%.

Zmiany cen na poszczególnych trasach osiągają zadziwiająco zróżnicowany poziom. Przykładowo opłata za przejazd pociągu EN57 Działdowo – Olsztyn Główny (83 km) wzrośnie z 408,79 zł do 619,05 zł, co oznacza 51% podwyżki, podczas gdy cena za przejazd pociągu EN57 z Rzeszowa Głównego do Tamowa (80 km) zmieni się z 439,21 zł do 461,46 zł, czyli o 5%.

## Drożej i gorzej

PKP Polskie Linie Kolejowe to monopolista – w gestii tej spółki znajduje się 98% polskiej sieci kolejowej. Przewoźnicy, chcąc jeździć po polskich torach kolejowych, są więc skazani na korzystanie z usług PKP PLK. W tej sytuacji ustawa o transporcie kolejowym zapewnia mechanizm regulacyjny – procedurę zatwierdzania opłat za korzystanie z linii kolejowych przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Urząd ma za zadanie weryfikować, czy opłaty zostały naliczone z uwzględnieniem rzeczywistych kosztów ponoszonych przez zarządcę linii kolejowych w związku z realizacją przewozów przez przewoźników.

Problem w tym, że przewoźnicy kolejowi płacą spółce PKP PLK głównie za niską jakość infrastruktury kolejowej. Jak spółka sama przyznaje, tylko 37% sieci kolejowej znajduje się w dobrym stanie technicznym. Rafał Milczarski, prezes Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych (ZNPK) i dyrektor zarządzający prywatnego operatora towarowego Freightliner, mówi, że stawki naliczane przez PKP PLK nie tylko są wysokie, ale stale rosną: – *Ich kolejne wzrosty w żaden sposób nie korespondują z jakością infrastruktury oferowanej przewoźnikom. Średnia prędkość handlowa pociągów towarowych wynosi około 23 km/h. W Niemczech jest około dwukrotnie wyższa przy o połowę niższych stawkach dostępu do infrastruktury* (cytat za „Pulsem Biznesu”).

W koszty spółki PKP Polskie Linie Kolejowe – uwzględniane przy kalkulowaniu wysokości opłat – wliczany jest przester zatrudnienia. W PKP PLK na każdy kilometr linii kolejowej przypada bowiem 2,04 pracowników. Dla porównania: w Niemczech (zarządca DB Netz) – 1,01, w Czechach (Správa Železniční Dopravní Cesty) – 1,12, a w Hiszpanii (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) – 0,94. A zatem nawet jeśli koszty PKP PLK naliczane są w sposób rzetelny, to z pewnością nie są to koszty efektywnego zarządcy infrastruktury.

## Tajemnica monopolisty

Tak czy inaczej, trudno jest jednak zweryfikować zasadność kosztów deklarowanych Urzędowi Transportu Kolejowego przez spółkę PKP PLK. Albowiem w decyzji prezesa UTK zatwierdzającej cennik wiele informacji zostało... utajnionych. Zaczernione zostały dane na temat kosztów, amortyzacji, wysokości dotacji z budżetu państwa i funduszu kolejowego, pracy eksploatacyjnej realizowanej



• Nawet jeśli koszty PKP PLK naliczane są w sposób rzetelny, to nie są to koszty efektywnego zarządcy infrastruktury.

na sieci PKP PLK. W decyzji prezesa UTK zdarza się, że w pełni zaczernione zostały dwie strony z rządu.

W tej sytuacji przewoźnikom, a także opinii publicznej, muszą wystarczyć zapisy z ekspertyzy biegłego rewidenta z firmy konsultingowej Ernst&Young, na które powołuje się prezes UTK.

Zewnętrzny rewident stwierdził: „Nie nie zwróciło naszej uwagi, co mogłoby spowodować, abyśmy uznali, iż planowany wzrost stawek jednostkowych opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej nie jest prawidłowo wyznaczony”.

Tymczasem według Izby Gospodarczej Transportu Lądowego – która wniosowała o niezatwierdzenie przedstawionych przez PKP PLK stawek – wzrost kosztów przyjętych do wyliczenia stawek jest nieuzasadniony, gdyż znacząco przekracza poziom inflacji.

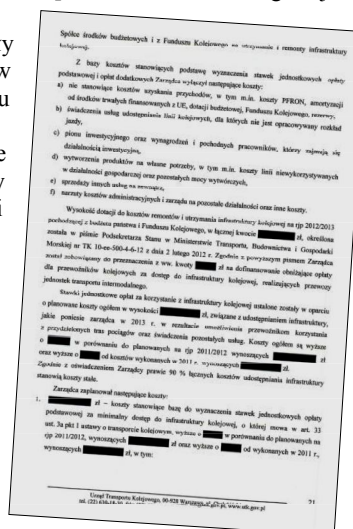
## Błędne koło

Koleje Mazowieckie w opinii na temat nowego cennika złożonej do UTK zwróciły uwagę, że „podwyżki stawek dostępu ustalone są dla linii, na których od lat, przy utrzymującym się poziomie wielkości pracy eksploatacyjnej, nie ulega poprawie stan techniczny”. Według przewoźnika oznacza to dążenie przez PKP PLK do maksymalizacji zysku przy jednoczesnym braku nakładów inwestycyjnych oraz nierosnącym natężeniu pracy.

Nawet spółka PKP Intercity – współtworząca z PKP PLK Grupę PKP – skrytykowała swoją „spółkę-siostrę”, głosząc, iż poziom stawek dostępu nie jest skorelowany z jakością usług świadczonych przez PKP Polskie Linie Kolejowe. Zdaniem przewoźnika DB Schenker, kolejny wzrost stawek dostępu pokazuje, że „mimo kurczącej się sieci PKP PLK, koszty udostępniania wcale nie spadają, ale rosną”.

Podwyżki w cenniku PKP PLK tworzą niebezpieczne dla rynku kolejowego błędne koło – wzrost opłat za dostęp do infrastruktury (nie idący w parze z poprawą przepustowości linii kolejowych czy skróceniem czasów jazdy) wymusi na przewoźnikach zmniejszenie skali realizowanych przewozów. A to finalnie spowoduje obniżenie wpływów spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

Karol Trammer



• Znaczne fragmenty decyzji prezesa UTK o zatwierdzeniu nowego cennika PKP PLK zostały utajnione.

# Znikające dworce

PKP nie ukrywa, że dla części dworców jedynym pomysłem jest rozbiórka



• Nowy Dwór Mazowiecki. Tego dworca już nie ma.

Polskie Koleje Państwowe chwalą się remontami ponad 80 dworców kolejowych w Polsce – 40 dworców już zostało zmodernizowanych, na około 20 trwają prace, a remonty kolejnych 28 obiektów są przygotowywane. PKP mogło przystąpić do remontów dworców kolejowych dzięki wylobbowaniu na ten cel funduszy w budżecie państwa.

Przebudowy obejmują nie tylko największe dworce (jak Warszawa Wschodnia czy Wrocław Główny), ale też mniejsze obiekty (jak Brzesko-Okocim, Elbląg czy Kutno). Remonty zwykle przynoszą widoczną poprawę jakości obiektów dworcowych – generalne przebudowy przekształcają dworce w atrakcyjne obiekty. Wyremontowany dworzec w Malborku zwyciężył w konkursie „Modernizacja Roku” organizowanym przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (finalistami tego plebiscytu zostały również dworce Łława Główna oraz Leszno). Z kolei za renowację dworca Przemyśl Główny PKP otrzymało dyplom generalnego konserwatora zabytków.

## 40 lat i wyburzenie

Jednakże w cieniu szeroko zakrojonego programu remontów dworców kolejowych doszło do rozbiórki dworca w Nowym Dworze Mazowieckim – zburzono go na przełomie marca i kwietnia 2012 r., po 40 latach istnienia. Obiekt powstał w 1972 r. według projektu Arseniusza Romanowicza, architekta również takich dworców jak Warszawa Centralna i Warszawa Wschodnia oraz przystanków na warszawskiej linii średnicowej: Ochota, Śródmieście, Powiśle i Stadion.

Nowodworski dworzec był obiektem wybudowany został w ramach nie w pełni zrealizowanego programu budowy wspólnych dworców autobusowo-kolejowych. Podobne obiekty miały powstać między innymi w Zegrzu, do którego w międzyczasie w ogóle przestały docierać pociągi, czy w Legionowie, gdzie do dziś nie powstał żaden budynek dworcowy, a kasy biletowe od lat 80. umiejscowione są w prowizorycznym kontenerze.

Po rozbiórce dworca w Nowym Dworze Mazowieckim, dziś także w tym mieście kasy biletowe wraz z niewielką poczekalnią zostały zlokalizowane w prowizorycznym obiekcie.

## Na własne życzenie

Przedstawiciele PKP raczej nie ukrywali, że dla części budynków dworcowych jedynym pomysłem jest rozbiórka. Mowa o dworcach, co do których nie istnieją szanse ani na wynajem powierzchni handlowo-usługowych, ani na przekazanie ich zewnętrznym podmiotom (jak chociażby samorządowi gminnemu).

Rozbiórka budynku dworcowego w Nowym Dworze Mazowieckim może być o tyle zaskakująca, że w planach

nowodworskiego ratusza jest przejęcie terenu po wyburzonym dworcu i wybudowanie tam centrum handlowo-usługowego.

Wygląda więc na to, że PKP – podejmując decyzję o rozbiórce budynku dworcowego w Nowym Dworze Mazowieckim – na własne życzenie pozbawiło się szansy na efekt komercyjny w wyniku przebudowy dworca w obiekt łączący funkcje komunikacyjne i handlowo-usługowe?

## Najpierw rozbiórka, potem reaktywacja

Podobnie do losów dworca w Nowym Dworze Mazowieckim potoczyła się historia dworca Lubin Górniczy na Dolnym Śląsku. Pochodzący z XIX wieku lubiński dworzec – mimo protestów mieszkańców – został zburzony w sierpniu 2012 r. Tym razem nastąpiło to po przekazaniu przez PKP S.A. obiektu władzom miasta.

W miejscu zburzonego dworca powstać ma nowy obiekt – na razie jednak nie wiadomo, kiedy inwestycja zostanie zrealizowana. „To charakterystyczne dla Lubina: wyburzyć, a kiedyś coś się wybuduje. W miejsce dworca ma powstać centrum przesiadkowe. Nazwa imponująca, jednak jak wynika z wizualizacji, ma to być nic innego jak kompleks szklano-metalowych wiat. W dodatku nie wiadomo, kiedy powstanie” – skomentował regionalny tygodnik „Konkrety”.

Decyzja o rozbiórce dworca Lubin Górniczy spotkała się z krytyką również dlatego, że – choć obecnie do Lubina nie kursują pociągi – to na 2013 r. planowane jest rozpoczęcie rewitalizacji przebiegającej przez to miasto linii kolejowej Legnica – Rudna Gwizdanów i reaktywacja połączeń kolejowych. Warta 150 mln zł rewitalizacja linii znalazła się na liście projektów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

## Wyremontować i zamknąć

Problemy pojawiają się także na dworcach objętych programem remontów realizowanym przez PKP. W Radomiu remont dworca opóźnia się – po raz kolejny został przesunięty termin zakończenia prac, zakładany pierwotnie na pierwszą połowę 2012 r. Wszystko przez to, że wykonawca prac – Mostostal Białystok – ma problemy finansowe i nie reguluje swoich zobowiązań wobec podwykonawcy.

Z kolei na części dworców, na których prace zostały już zakończone, PKP S.A. ma problemy z zagospodarowaniem odnowionych przestrzeni. Z kolejnych regionów napływają informacje o wyremontowanych, lecz pustych obiektach – taka sytuacja ma miejsce na dworcach Leżajsk, Sławno czy Wałbrzych Miasto. Nawet wydawany przez spółki Grupy PKP tygodnik „Kurier Kolejowy” przyznał, że niektórym przebudowanym obiektom grozi „zamknięcie na cztery spusty”. Mowa o wyremontowanych w 2011 r. dworcach w Pabianicach oraz Zgierz, gdzie PKP S.A. wciąż nie jest w stanie znaleźć najemców powierzchni dworcowych.

Karol Trammer

# Struzik kontra Janosik

Władze Mazowsza coraz częściej swoją pasywność tłumaczyć będą „janosikowym”

Mieszkańcy powiatu sokołowskiego, jednego z sześciu powiatów województwa mazowieckiego, do których nie da dojechać się koleją, nie mają co liczyć na zmianę tej sytuacji. Reaktywacji pociągów pasażerskich na linii z Siedlec do Sokołowa Podlaskiego nie będzie.

Marta Milewska, rzecznik prasowy Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, nie pozostawia wątpliwości: – *W ramach projektu rocznego rozkładu jazdy edycji 2012/2013 spółki Koleje Mazowieckie, reaktywacja połączenia kolejowego w relacji Siedlce – Sokołów Podlaski nie jest przewidywana.*

Wszystkiemu winne okazuje się być „janosikowe”, czyli mechanizm transferu finansowego z bogatych do biednych samorządów: – *W ubiegłym roku zarząd województwa na jednym ze swoich posiedzeń zapoznał się z informacją dotyczącą potencjalnego uruchomienia pociągów na tej linii. Jednakże, ze względu na obecne trudności finansowe budżetu województwa, spowodowane „janosikowym” oraz ze względu na ewentualne pomniejszenie założonej na 2013 r. rekompensaty priorytetem będzie utrzymanie obecnej siatki połączeń – wyjaśniła Milewska (cytat za portalem internetowym „Rynek Kolejowy”).*

## Pieniądze z Konstancina do Świdwina

„Janosikowe” to element subwencji ogólnej, czyli przekazywanych z budżetu państwa środków dla gmin, powiatów i województw. Równoważąca (w przypadku gmin i powiatów) oraz regionalna (w przypadku województw) część subwencji ogólnej pochodzi z wpłat bogatych samorządów osiągających wysokie dochody z podatków. Środki te następnie rozdzielane są między biedniejsze samorzady – przy uwzględnieniu ich potrzeb wydatkowych (przykładowo jednym z kryteriów wyliczania przyznawanej subwencji dla województw są wydatki na finansowanie kolejowych przewozów regionalnych).

Jak wynika z danych Ministerstwa Finansów za 2011 r., spośród 2479 polskich gmin, na „janosikowe” wpłacić musiało 98 – głównie gminy położone w największych aglomeracjach (jak Warszawa, Poznań, Sopot, Konstancin-Jeziorna), najpopularniejsze kurorty (jak Międzyzdroje, Mielno czy Krynica Morska) oraz samorzady żyjące z przemysłu (jak gminy zagłębia miedziowego Lubin, Polkowice, Rudna i Grębocice czy najbogatsza polska gmina wiejska Kleszczów, na terenie której działa elektrownia i kopalnia Belchatów).

Z 379 powiatów na subwencję dla biedniejszych samorządów w ubiegłym roku zrzuciło się 57 – również były to przede wszystkim powiaty z największych aglomeracji i okręgów przemysłowych.

Jedynym województwem w 2011 r. zasilającym „janosikowe” było Mazowieckie, które wpłaciło 628 mln zł, czyli 40% uzyskanych dochodów podatkowych. Środki zostały przekazane pozostałym regionom. – *Mechanizm wyrównawczy musi istnieć, by niwelować potężne, historycznie ukształtowane, dysproporcje rozwojowe – podkreśla skarbnik województwa podlaskiego Henryk Gryko.*

## Walka na wielu frontach

Najbogatsze samorzady chcą jednak zmniejszenia obciążeń wpłacanych na rzecz biedniejszych gmin, powiatów i województw. Mazowsze stanęło na czele krucjaty przeciw „janosikowemu”.

W 2010 r. marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik system transferu finansowego między samorządami zaskarżył do Trybunału Konstytucyjnego. Następnie do parlamentu skierowany został projekt zmian w ustawie o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, który dążył do zmniejszenia wpłat wnoszonych przez najbogatsze samorzady na rzecz subwencji ogólnej. Projekt jak na razie jednak nie zyskał poparcia – pod koniec lipca wspólnie obradujący posłowie komisji finansów oraz komisji samorządu terytorialnego i polityki regionalnej odrzucili projekt nowelizacji.

– *Chodziłem na podkomisję, przedstawiałem liczby, tłumaczyłem. Ale wśród posłów jest ogromna niechęć do Mazowsza i Warszawy.*



• Albo „janosikowe”, albo pociągi. Pusta stacja kolejowa w Sokółce Podlaskiej. Powiat sokołowski to jeden z sześciu powiatów województwa mazowieckiego, do których nie da się dojechać koleją.

*To nie jest opór po linii partyjnej. Po prostu ci, którzy biorą pieniądze, nie chcą ustąpić tym, którzy płacą – komentował swoją porażkę marszałek Adam Struzik.*

Projekt zmniejszenia subwencji równoważącej i regionalnej muszą jeszcze przegłosować wszyscy posłowie. Wszystko już jednak wskazuje na to, że zmian w systemie transferu środków z bogatych do biednych samorządów nie będzie. Walka o uchwalenie przez parlament zmian w „janosikowym” jest z góry skazana na niepowodzenie – mianowicie większość gmin, powiatów oraz województw jest beneficjentami tego systemu, podczas gdy środki na jego rzecz wpłaca garstka samorządów osiągających najwyższe dochody podatkowe.

Nawiasem mówiąc, marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik, dążąc do zmniejszenia „janosikowego”, stanął wbrew interesom wielu mazowieckich samorządów lokalnych. Mianowicie spośród 314 gmin województwa mazowieckiego, w 2011 r. na subwencję równoważącą złożyło się 26, podczas gdy aż 155 było jej beneficjentami.

## Polityka wymówek i prztyczków

Czas się przyzwyczajać do tego, że władze województwa mazowieckiego – w obliczu porażki w walce o zmniejszenie składek na subwencję dla biedniejszych samorządów – coraz częściej będą stosowały „janosikowe” jako wymówkę dla swojej pasywności.

Jednoznaczne powiązanie konieczności wnoszenia wpłat na „janosikowe” z wycofaniem się z koncepcji reaktywacji połączenia kolejowego między Siedlcami a Sokołowem Podlaskim było pierwszą próbą tej taktyki. Przy okazji władzom województwa mazowieckiego udało się wymierzyć prztyczek w samorzady lokalne, takie jak gminy leżące wzdłuż linii kolejowej z Siedlce do Sokołowa Podlaskiego, które – nie osiągając wysokich dochodów podatkowych – nie przyłączyły się do krucjaty bogatszych samorządów przeciwko „janosikowemu”.

Na kolejną próbę nie trzeba było długo czekać. Skarbnik województwa mazowieckiego Marek Mieszalski – wyjaśniając portalowi „Rynek Kolejowy”, dlaczego Mazowsze nie przystąpiło do międzywojewódzkiego projektu zakupu taboru kolejowego – stwierdził, że „w kasie urzędu marszałkowskiego nie ma pieniędzy na wkład własny do tego projektu” i od razu skorzystał z okazji, by dodać, że „środki mogłaby przynieść zmiana ustawy o >janosikowym<”.

Karol Trammer

# Kariera młodego Tuska

Życie zawodowe Michała Tuska to pasmo wpadek, niejasności i konfliktów interesów

– *Mamy jedno nazwisko, ale prowadzimy osobne życia. Ojciec żadnej pracy mi nie załatwiał. A parę rzeczy już w życiu robiłem* – mówił w wywiadzie z „Faktem” Michał Tusk, 30-letni syn premiera. Młody Tusk w swojej karierze był już dziennikarzem, specjalistą od public relations, urzędnikiem w publicznym porcie lotniczym i analitykiem działającym na zlecenie prywatnych linii lotniczych. Problem w tym, że tych „parę rzeczy” Michał Tusk robił równocześnie. I przez to dziś sam o sobie mówi: „Jestem debilem”.

## Nepotyzm ludowy kontra obywatelski

Burzę wokół kariery Michała Tuska wywołał jego własny ojciec. Gdy bowiem ministrem rolnictwa został polityk Polskiego Stronnictwa Ludowego Stanisław Kalemba, premier Donald Tusk zaapelował, by z pracy w Agencji Rynku Rolnego odszedł Daniel Kalemba, syn nowego ministra. Wtedy Jarosław Kalinowski z PSL odparł: – *Nie dajmy się zwiariować. Bo lotnisko w Gdańsku to też nie jest prywatne przedsięwzięcie. Wtedy syn Tuska też musiałby odejść.*

Michał Tusk w dziale analiz i marketingu Portu Lotniczego Gdańsk zatrudniony został w połowie kwietnia 2012 r. Port Lotniczy Gdańsk należy do Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, województwa pomorskiego oraz gmin Gdańsk, Gdynia i Sopot.

Dla pracy na lotnisku Michał Tusk zrezygnował ze stanowiska reportera w gdańskiej redakcji „Gazety Wyborczej”. Tak mówił o tym gazecie codziennej „Fakt”: – *Zmieniłem pracę, bo po siedmiu latach w dziennikarstwie się wypaliłem. Chciałem spróbować czegoś nowego, choć blisko moich zainteresowań, które rozwijałem też w pracy reporterskiej, czyli lotnictwa i transportu.*

## Debil nie uwierzy

Zanim jednak Michał Tusk pożegnał się z „Gazetą Wyborczą” i zatrudnił się w Porcie Lotniczym Gdańsk, nawiązał współpracę z liniami lotniczymi OLT Express, należącymi do Marcina P., właściciela para-banku Amber Gold, który niedługo potem przestał wypłacać klientom środki zgromadzone na lokatach. Wcześniej P. był już skazany za oszustwa. W rozmowie z „Wprost” młody Tusk przyznał: – *Nie będę robił z siebie kretyna. Debil nie uwierzy, że nie wiedziałem. Wiedziałem o jednym wyroku karnym P. i zastrzeżeniach Komisji Nadzoru Finansowego wobec Amber Gold.*

Współpracę z liniami lotniczymi OLT Express Michał Tusk prowadził poprzez założoną przez siebie w marcu 2012 r. działalność gospodarczą pod nazwą Aviarail Consulting. Tusk pomagał liniom lotniczym nie tylko w public relations, ale również doradzał w sprawie siatki połączeń. Jak ujawnił tygodnik „Wprost”, Tusk realizując zlecenia dla OLT Express – a będąc już równocześnie pracownikiem Portu Lotniczego Gdańsk – korzystał z danych, do których dostęp miał na lotnisku. Marcin P. twierdzi też, że Michał Tusk przekazał mu informację, jakie opłaty Port Lotniczy Gdańsk pobiera od konkurencyjnych linii lotniczych WizzAir.

Michał Tusk spółce OLT Express wystawiał faktury co miesiąc – za każdą dostawał 5950 zł (jak sam przyznał, zapłatę otrzymał także po tym, gdy zaczęły się problemy z wypłacalnością Amber Gold).

## Michał Tusk, czyli Józef Bąk

Michał Tusk, współpracując z OLT Express, komunikował się za pośrednictwem skrzynki e-mail zarejestrowanej pod pseudonimem „Józef Bąk”. Ta ostrożność wynikała być może z tego, że działalność konsultingową na rzecz OLT Express młody Tusk rozpoczął jeszcze będąc dziennikarzem „Gazety Wyborczej”.

Wówczas doszło do sytuacji, że Michał Tusk – jako dziennikarz „Gazety Wyborczej” – brał udział w układaniu pytań do wywiadu z dyrektorem zarządzającym OLT Express Jarosławem Frankowskim, a następnie – jako doradca OLT zajmujący się public relations –



• „Jestem debilem” – powiedział o sobie syn premiera w rozmowie z tygodnikiem „Wprost”

przygotował odpowiedzi na pytania. Tygodnik „Wprost” skwitował, że Michał Tusk przeprowadził „wywiad z samym sobą”.

Szef gdańskiej redakcji „Gazety Wyborczej” Jan Grzechowiak w specjalnym oświadczeniu napisał: „Ani przełożeni, ani nawet jego najbliżsi redakcyjni koledzy nie wiedzieli, że jeszcze przed kwietniowym pożegnaniem z ‘Gazetą’ rozpoczął w marcu współpracę z OLT. Co prawda ostatnie jego teksty o lotnictwie ukazały się przed tym, ale i tak mamy prawo czuć się oszukani”.

## Wychylne nadwozie młodego Tuska

Sprawa współpracy z OLT to nie pierwsza rysa na dziennikarskiej karierze młodego Tuska. Jesienią 2010 r. Michał Tusk – jako dziennikarz gdańskiego wydania

„Gazety Wyborczej” – regularnie zajmował się tematem zakupu przez PKP Intercity nowych pociągów do obsługi linii łączącej Warszawę z Trójmiastem.

I choć ostatecznie okazało się, że PKP Intercity zamówiło pendolino bez systemu wychylnego nadwozia, Michał Tusk w kolejnych tekstach informował opinię publiczną, że pociągi będą w tę aparaturę wyposażone. 9 października 2010 r. napisał: „W ubiegłym tygodniu PKP Intercity otworzyło koperty w przetargu na dostawę pierwszych w historii Polski szybkich pociągów. Jedyną ofertę złożył Alstom proponując pociąg Pendolino wyposażony w system wychylnego pudła. Dzięki temu mogą szybciej pokonywać łuki”.

Półtora miesiąca później – 25 listopada 2010 r. – ukazał się kolejny tekst Michała Tuska na temat pendolino. Fragment informujący o tym, że pendolino wyposażone będzie w wychylne nadwozia został skopiowany z poprzedniego artykułu: „Na przełomie września i października PKP Intercity otworzyło koperty w przetargu na dostawę pierwszych w historii Polski szybkich pociągów. Jedyną ofertę złożył Alstom, proponując Pendolino wyposażony w system wychylnego pudła. Dzięki czemu mogą szybciej pokonywać łuki”.

Na koniec Michał Tusk tłumaczył się, że w sprawie wychylnego nadwozia został wprowadzony w błąd przez przedstawicieli Grupy PKP – swoje wyjaśnienia zawarł w komentarzu zamieszczonym 2 grudnia 2010 r. na portalu „Rynek Kolejowy”: „Osobiście kibicowałem i pomagałem – bo wierzyłem w chęć skracania czasu jazdy za wszelką ceną – a to się powinno wyłącznie liczyć. Okazałem się frajerem. Niemniej frajerem być nie lubię”.

## Chińskie grand tour

Choć w sprawie pendolino Michał Tusk – z powodu wiary w słowa przedstawicieli PKP – „okazał się frajerem”, nie przeszkodziło mu to skorzystać z zaproszenia Grupy PKP na kilkudniowy wyjazd do Chin na odbywający się w dniach 7-9 grudnia 2010 r. światowy kongres kolei dużych prędkości UIC Highspeed (jednym z punktów programu było zwiedzanie Wielkiego Muru Chińskiego).

W mediach pojawił się zarzut, że wyjazd do Chin to sfinansowana za publiczne pieniądze wycieczka dla syna premiera. Mirosław Siemieniec ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe wyjaśnił, że na wyjazd zaproszeni zostali laureaci konkursu „Człowiek roku – przyjaciel kolei” w kategorii „Dziennikarz roku”. Siemieniec minął się z prawdą – Michał Tusk wcale nie jest laureatem tego konkursu.

Jak ustalił portal internetowy tvp.info, za podróż do Chin, na którą dał się skusić młody Tusk, zapłaciły Polskie Koleje Państwowe, a pobyt na miejscu sfinansowała strona chińska.

Karol Trammer

# Pod pretekstem bezpieczeństwa

## Komu zależy na likwidacji połączeń kolejowych między Słupskiem i Szczecinkiem

Od dwóch lat linia kolejowa Szczecinek – Słupsk na pograniczu województw pomorskiego i zachodniopomorskiego pogrążona jest w chaosie. Część kursów obsługują pociągi, a część autobusy zastępcze jadące znacznie dłużej i pomijające część miejscowości. Przyczyną tego stanu jest troska o... bezpieczeństwo. Wszystko jest tym bardziej zaskakujące, że w międzyczasie w bezpieczeństwo ruchu na tej linii zainwestowano już kilka milionów złotych.

### Dobry system, obsługa „polska”

Problemy zaczęły się ponad dwa lata temu, wkrótce po tym jak 13 lipca 2010 r. na jednotorowej linii Szczecinek – Słupsk (między Kępicami i Korzybiem) doszło do czołowego zderzenia pociągów. W wypadku nikt nie zginął, ale rannych zostało 37 osób.

Wypadek został natychmiast powiązany z funkcjonującym na linii specyficznym systemem zdalnego sterowania ruchem kolejowym Kapsch, opartym na obsłudze całej 104-kilometrowej linii przez dyżurnego ruchu ze stacji pośredniej w Miastku, zdalnie sterującego mijankami w Białym Borze, Kawczu, Kępicach oraz Korzybiu.

– *To dobry system, tylko jego obsługa była „polska”* – mówi nam jedna z osób związanych z linią Szczecinek – Słupsk. System nie był należycie konserwowany. Co więcej, do wypadku w 2010 r. doszło, ponieważ jedna z lokomotyw SU42 skierowanych do obsługi linii w ogóle nie była wyposażona w urządzenia radiołączności Kapsch. Z tego powodu maszyniści musieli komunikować się z dyżurnym ruchu z pominięciem systemu Kapsch – przez własne telefony komórkowe.

Bezpośrednią przyczyną czołowego zderzenia sprzed dwóch lat było nienawiązanie przez maszynistę łączności z dyżurnym ruchu i wjazd na szlak zajęty przez pociąg jadący z naprzeciwka. Dyżurny tego dnia podjął bowiem decyzję, by – z powodu opóźnienia jednego z pociągów – minięcia składów dokonać nie na mijance Kępice (co wynikało z rozkładu jazdy), lecz wyjątkowo na mijance Korzybie.

### My tej linii nie zamykaliśmy

Po usunięciu skutków wypadku, na linii Szczecinek – Słupsk przywrócony został normalny ruch pociągów. Ale jedynie na niespełna dwa tygodnie. 29 lipca 2010 r. pomorski zakład spółki Przewozy Regionalne wydał następujące oświadczenie: „W związku z otrzymanym protokołem z posiedzenia w dniu 28 lipca 2010 r. Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych i komisji kolejowej zakładowej na okoliczność poważnego wypadku zaistniałego 13 lipca 2010 r. na szlaku Kępice – Korzybie w punkcie 7 w/w protokołu stwierdzono, że istnieje zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów i podróżnych. Wobec powyższego od natychmiast wstrzymuje się realizację kolejowych przewozów pasażerskich na odcinku Szczecinek – Słupsk”. Od 29 lipca 2010 r. spółka Przewozy Regionalne skierowała do obsługi linii autobusy zastępcze.

Decyzja o wycofaniu pociągów pasażerskich była dużym zaskoczeniem. – *My tej linii nie zamykaliśmy i ruch na niej cały czas jest możliwy, jeżeli zachowane będą wszystkie zalecenia wprowadzone po wypadku w Korzybiu. Przewozy Regionalne same podjęły decyzję o przerwaniu połączeń. To dziwna decyzja, bo na tej samej linii cały czas jeżdżą pociągi PKP Cargo i nic zlega się im nie dzieje* – mówił na początku sierpnia 2010 r. w „Głosie Pomorza” Ryszard Stachowicz z Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie.

### Usterki, których nie ma

Mimo zapewnień spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, że linia jest bezpieczna, dyrektor Zbigniew Labuda z pomorskich Przewozów Regionalnych nie chciał dopuścić do przywrócenia ruchu. – *Dyrektor wciąż żąda usunięcia usterek, których nie ma* – wyjaśniał Stachowicz. – *W naszym ostatnim piśmie stwierdziliśmy, że po raz ostatni odpowiadamy na korespondencję i zapewniamy, że trasa jest bezpieczna. Postawa dyrektora Labudy jest dla nas niezrozumiała.*

Gdy w sprawę włączyły się władze województwa pomorskiego, udało się zorganizować przejazd próbny – upłynął on pod znakiem ostrej dyskusji na temat możliwości powrotu pociągów. Ostatecznie podjęto decyzję o przywróceniu ruchu. 23 sierpnia 2010 r. – po

• Pociąg relacji Szczecinek - Słupsk. Czy wkrótce zniknie?



prawie miesiącu wstrzymanego ruchu – pociągi wróciły na linię Szczecinek – Słupsk. Jednak nie wszystkie...

Przywrócony ruch zorganizowano bowiem tak, by uniknąć mijania się pociągów na zdalnie sterowanych mijankach Białą Bór, Kawcze, Kępice i Korzybie. Na całej trasie Szczecinek – Słupsk mijanie się pociągów dopuszczono jedynie na stacji w Miastku. Linię obsługują więc cztery pary pociągów oraz trzy pary autobusów zastępczych. Oznacza to zdezorganizowanie oferty przewozowej. Pociągi przemierzają 104-kilometrową trasę Słupsk – Szczecinek w 1 godz. 50 min., natomiast autobusy zastępcze w 2 godz. 50 min. (a przy tym nie są w stanie dotrzeć do wszystkich przystanków kolejowych – autobusy nie obsługują Widzina, Słonowic i Wrzącej Pomorskiej).

Jednocześnie samorząd województwa pomorskiego zobowiązał PKP PLK do „zmiany zawodzącego obecnie systemu Kapsch” – uznano to za warunek powrotu do wykorzystywania zdalnie sterowanych mijanek i w efekcie przywrócenia normalnego ruchu.

### Zaplanowany chaos

W 2011 r. zrealizowano modernizację systemu sterowania. Prace objęły montaż nowego światłowodu oraz instalację nowych elementów łączności (w Słonowicach zainstalowano nową aparaturę radiołączności, a pociągi wyposażono w nowe radiotelefony). Koszty unowocześnienia systemu sterowania przekroczyły 3 mln zł. Okazuje się jednak, że pieniądze te zostały zmarnowane. Mijanki nie tylko nadal nie są wykorzystywane, ale wręcz doszło do ich formalnej likwidacji – sygnalizatory na mijankach zostały unieważnione. Dyrektor Labuda z Przewozów Regionalnych przekonuje, że nie są spełnione wszystkie wymogi bezpieczeństwa, a PKP PLK informuje, iż konieczne są dalsze prace związane ze zwrotnicami i semaforami na automatycznych mijankach (koszt szacuje się na około 9 mln zł).

W tej sytuacji mijanie się pociągów nadal możliwe jest tylko w Miastku. Do dziś więc nie został przywrócony normalny ruch – część pociągów wciąż zastępują zniechęcające pasażerów autobusy. W sierpniu 2012 r. Przewozy Regionalne ogłosiły kolejny przetarg na obsługę autobusów – mają kursować co najmniej do grudnia 2012 r.

– *Taki tymczasowy stan trwa zbyt długo* – powiedziała w „Głosie Pomorza” Magdalena Gryko, burmistrz Kępic. – *Boimy się, że ktoś może wpaść na pomysł, aby okroić pociągi na tej linii.*

Rzeczywiście, utrzymywany od dwóch lat chaos na linii Szczecinek – Słupsk coraz bardziej wygląda na efekt zaplanowanych działań, mających na celu wygaszenie popytu na tej niezelektryfikowanej, jednotorowej, a przy tym przekraczającej granicę województw linii. Z obsługi właśnie takich ciągów polscy przewoźnicy kolejowi już niejednokrotnie chętnie się wycofywali.

Nasz rozmówca rzuca światło na jeszcze jeden problem: – *System zdalnego sterowania od dawna jest solą w oku związkowców. Jedną automatyczną mijanką to cztery-pięć etatów mniej. Dla całej linii Szczecinek – Słupsk oznacza to oszczędność przekraczającą 500 tys. zł rocznie. Nikt jednak nie będzie bronił zdalnie sterowanych mijanek, bo stanowią one zagrożenie dla miejsc pracy. A bezpieczeństwo? To chwytliwy pretekst.*

Karol Trammer



# Autostraty

## Problemy samorządów przyjeżdżają autostradami

Budowa autostrad stała się w Polsce racją stanu. Gdy kolejni ministrowie rozliczani byli z tego, ile kilometrów autostrad udało im się zbudować, mało kto zwracał uwagę na pojedyncze głosy ostrzegające przed negatywnymi skutkami budowy upragnionej sieci szybkich dróg. Poważniejsze refleksje przychodzą dopiero dziś, gdy w części regionów już zaczynają żalować – wydawałoby się – niewątpliwego atutu w postaci położenia obok autostrady.

### Węzły, których nie ma

Na otwartym w grudniu 2011 r. 106-kilometrowym lubuskim odcinku autostrady A2 z Nowego Tomysła do granicy polsko-niemieckiej w Świecku powstać miało siedem węzłów – takie ustalenia znalazły się w umowie koncesyjnej między Ministerstwem Infrastruktury a odpowiedzialną za budowę i utrzymanie trasy spółką Autostrada Wielkopolska. Ostatecznie jednak powstało tylko pięć węzłów – koncesjonariusz podjął decyzję, że budowa zjazdów Myszęcina oraz Łągów zostanie „przesunięta na dalszy okres”. Ten dalszy okres to – jak alarmuje lubuski samorząd – rok... 2030.

Trzy miesiące po otwarciu zachodniego odcinka A2 zarząd województwa lubuskiego – zamiast cieszyć się z pierwszych efektów uruchomienia przecinającej region autostrady – zmuszony był wydać dramatyczne stanowisko: „W obecnym stanie autostrada A2, jako najważniejsza oś komunikacyjna na linii wschód-zachód w województwie lubuskim, stanowi wyłącznie korytarz tranzytowy. (...) Zaniechanie realizacji zjazdów Łągów i Myszęcina na autostradzie A2 w najbliższym czasie spowoduje dalsze negatywne konsekwencje polegające na ograniczeniu zatrudnienia w lokalnych przedsiębiorstwach, wyprowadzenie lokalnego biznesu z terenu gmin i województwa, a w konsekwencji zmniejszenie dochodów lokalnych samorządów z tego terenu”.

W przypadku lubuskiego odcinka autostrady A2 spełniają się obawy władz regionu sprzed ponad dziesięciu lat. Bowiemy już w 2000 r., gdy autostrada znajdowała się na etapie planów, w „Strategii rozwoju województwa lubuskiego” podkreślano, iż „należy dążyć do ograniczania efektu tunelu, który często powstaje w przypadku autostrady tranzytowej”.

### Przestrogi z Góry Świętej Anny

Efekt tunelu charakteryzuje się tym, że obszary położone wzdłuż autostrad – a także wzdłuż linii kolei dużych prędkości – nie odczuwają korzyści z istnienia tych ciągów komunikacyjnych. Tranzytowe regiony pozbawione zjazdów z autostrad (czy stacji pośrednich dla pociągów high-speed) nie odczuwają wzrostu atrakcyjności inwestycyjnej, poprawy jakości usług lokalnych czy skrócenia czasów dojazdu do większych miast. Zamiast tego skazywane są na hałas i przecięcie lokalnych tkanek przestrzennych.

Coraz więcej problemów wywołanych przez autostradę dotyka Opolszczyznę, która, wydawałoby się, znalazła się w wprost idealnym położeniu – A4 biegnie bowiem przez środek tego regionu.

Tymczasem już w 2005 r. – a więc cztery lata po otwarciu A4 na Opolszczyźnie – specjalistka z zakresu ochrony środowiska i planowania przestrzennego prof. Krystyna Dubel pisała na łamach „Zeszytów Komunalnych” o zawiedzionych nadziejach na obszarze przeciętego autostradą Parku Krajobrazowego Góra Świętej Anny: „Zlikwidowano wiele dróg dojazdowych do pól, przez co znacznie wydłużył się dojazd do nich i koszt produkcji rolnej. Przeprowadzona przed rozpoczęciem budowy konsultacja społeczna nie ustrzegła społeczności lokalnej przed problemami. Zbudowana autostrada nie tylko zachwiała równowagę ekologiczną w parku, ale także zminimalizowała szanse na rozwój gospodarczy tego terenu”.

Góra Świętej Anny była w 1998 r. sceną największych protestów ekologów przeciwko budowie autostrad. Manifestujący blokowali



• Społeczności części regionów zaczynają żalować atutu położenia obok autostrady. Autostrada A4 przecinająca południe Polski.

budowę, przykuwając się do drzew i maszyn. – *Bralem udział w proteście w tamtym pięknym miejscu. Pamiętam dobrze, jak samorządowe i krajowe władze ponad 10 lat temu obiecywały lokalnej społeczności nowe miejsca pracy i rozwój gospodarczy w wyniku budowy autostrady A4 – wspomina działacz ekologiczny Olaf Swolkień. – Kilka lat po otwarciu autostrady oglądałem w internecie nagranie, w którym burmistrz jednej z gmin położonych obok Góry Świętej Anny wyznawał z żalem, że gdyby ludzie wtedy wiedzieli, co przyniesie im budowa autostrady, to pomagaliby ekologom.*

### Mieszkańcy i pieniądze uciekają autostradą

W województwie opolskim – którego autostrada A4 stanowi od wschód-zachód – coraz częściej słychać głosy, że autostrada, zamiast przynieść rozwój i dobrobyt, wywołała problemy, których mało kto się spodziewał.

Starosta leżącego na autostradzie A4 powiatu krapkowickiego Maciej Sonik skarżył się tygodnikowi „Polityka”: – *Przecinająca województwo autostrada A4 miała być korytarzem, który ściągnie inwestorów. Tymczasem dla Krapkovic i innych opolskich powiatów jest tunelem wysysającym mieszkańców. Na zachód, w kierunku Wrocławia, to tylko 45 min. jazdy, i dalej do Niemiec oraz na wschód, w stronę Gliwic i innych miast aglomeracji śląskiej.*

Rzeczywiście, województwo opolskie – mimo znaczącej poprawy dostępności komunikacyjnej za sprawą autostrady otwartej na przełomie 2000 i 2001 r. – jest regionem borykającym się największym spadkiem liczby ludności spośród wszystkich polskich województw. Od chwili uruchomienia na Opolszczyźnie autostrady liczba mieszkańców tego regionu spadła o 42 tys. osób (czyli o 4%).

Jak to możliwe, że dobre połączenie komunikacyjne, zamiast stać się czynnikiem rozwojowym, okazuje się być przyczyną regresu gospodarczego i wyludniania? To wynik zjawiska nazywanego efektem pompy (albo też efektem ucieczki). – *Wysokiej jakości infrastruktura może doprowadzić do przesuwania zasobów z regionów strukturalnie słabszych i peryferyjnych – ostrzegwał urbanista dr Maciej Borska na odbywającej się w 2008 r. sejmowej konferencji poświęconej wyzwaniom polityki przestrzennej.*

Efekt pompy przejawia się w tym, że ułatwiony dzięki autostradom dojazd do największych aglomeracji powoduje, że mieszkańcy peryferyjnych powiatów lgną do lepiej zaopatrzonych dużych centrów handlowych, porzucając załatwianie sprawunków w swojej najbliższej okolicy. To skutkuje spadkiem obrotów lokalnego handlu, likwidacją miejsc pracy, obniżonymi wpływami podatkowymi samorządów i ogólnym pogorszeniem się jakości życia. Wówczas autostrada przydaje się już tylko do jednego – wyjazdu za pracę.

Karol Trammer

## „Co dziesiąty pociąg Kolei Mazowieckich opóźniony”. Odpowiedź Kolei Mazowieckich

W odpowiedzi na publikację „Co dziesiąty pociąg Kolei Mazowieckich opóźniony”, która ukazała się na łamach „Z Biegiem Szyn” nr 4 (60), informuję, że dane przedstawione w artykule dotyczą punktualności w momencie ukończenia biegu na stacji docelowej przewidzianej w rozkładzie jazdy pociągów. Ocena punktualności dokonana została na podstawie jednego tylko wskaźnika wyrażonego w procentach, charakteryzującego jeden aspekt działalności przewoźników kolejowych. (...)

Specyfika każdego przewoźnika (zarówno pod względem obsługiwanej linii, struktury i charakterystyki uruchamianych pociągów, specyfiki infrastruktury wykorzystywanej do prowadzenia pociągów, oddziaływania pociągów innych przewoźników) uniemożliwia porównanie i określenie, że jeden przewoźnik jest bardziej punktualny od drugiego. W artykule zabrakło odniesienia do tych aspektów, które niezaprzeczalnie wpływają na określony poziom punktualności.

„Koleje Mazowieckie-KM” wnikliwie i wieloaspektowo badają punktualność uruchamianych pociągów i na podstawie otrzymanego wyniku podejmują działania bezpośrednie i pośrednie w celu poprawy punktualności. Działania bezpośrednie podejmowane są wtedy, gdy przyczyny opóźnień leżą w sferze odpowiedzialności własnej (np. awarie taboru). Działania pośrednie dotyczą wpływania na podmioty zewnętrzne, odpowiedzialne za opóźnienia pociągów (np. kary umowne dla zarządcy i innych przewoźników, działania prewencyjne w zakresie bezpieczeństwa przewozów).

Długofalowa ocena podejmowanych działań wskazuje na pozytywne ich rezultaty. Przy znacznym wzroście liczby kursujących pociągów punktualność pociągów „Kolei Mazowieckich-KM” rośnie. (...) Przy wzroście liczby pociągów kursujących – w granicach 8-10% (kwartał do kwartału), od 2010 r. następuje systematyczna poprawa punktualności pociągów „Kolei Mazowieckich-KM” (wynosząca od 2 do 10 punktów procentowych). Uwzględnić przy tym należy,

że zarówno liczba pociągów „Kolei Mazowieckich – KM”, natężenie ich ruchu, częstotliwość kursowania, korelacje z innymi pociągami są nieporównywalnie większe od pozostałych przewoźników.

Nie bez znaczenia jest fakt, że ponad 80% pociągów „Kolei Mazowieckich – KM” kursuje bardzo obciążoną warszawską linią średnicową. Przy częstotliwości pociągów około 5 min. (w godzinach szczytu nawet 3-4 min.) jakiegokolwiek zakłócenie w ruchu powoduje opóźnienia pociągów niemożliwe do wyeliminowania metodami organizacyjnymi.

Większość przewoźników z problemem tym się nie spotyka, co stawia ich w korzystniejszej sytuacji – w porównaniu z „Kolejami Mazowieckimi-KM”. Istnieją przewoźnicy, którzy operują wyłącznie na jednej linii, na której kursują pociągi wyłącznie jednego przewoźnika i to z częstotliwością kilkudziesięciu minut. W takich warunkach zdecydowanie i nieporównywalnie łatwiej o utrzymanie wyższego wskaźnika punktualności. Liczba pociągów uruchamianych przez „Koleje Mazowieckie-KM”, przekraczająca nawet 60 tys. kwartalnie, jest większa niż kilku innych przewoźników razem wziętych. Liczba pociągów ma niezaprzeczalnie istotny wpływ na poziom punktualności i jest to kolejny element, który uniemożliwia proste porównanie z przewoźnikami, którzy w tym samym okresie uruchamiają kilkaset lub kilka tysięcy pociągów.

Z przedstawionego zestawienia wynika także, że punktualność pociągów kończących bieg jest niższa w kwartałach zimowych, które dla kolei są okresem szczególnie trudnym. (...) Sukcesywna modernizacja i wymiana taboru, odpowiednie przygotowanie do zimy i zaplanowanie działań podczas szczególnie silnych jej ataków przynoszą jednak pewne rezultaty – punktualność w I i IV kwartale 2011 r. była wyższa niż w analogicznych kwartałach 2010 r. (...)

Utrzymanie należytego poziomu punktualności pociągów jest przedmiotem i zadaniem ciągłym w działalności „Kolei Mazowieckich – KM”, aczkolwiek w świetle przedstawionych wyżej okoliczności, w pewnym tylko stopniu zależnych bezpośrednio od przewoźnika.

**Rzecznik prasowy  
Donata Nowakowska**

**FULARZ • pozdrowienia z wolnego rynku**



## Koleje psa ogrodnika

Kolej wypadła z obsługi wielu regionów oraz aglomeracji – zdaje się, że bezpowrotnie. Publikacje takie jak mapa.kolej.one.pl pozwalają określić, jaki procent infrastruktury kolei pasażerskiej został często bezpowrotnie utracony. Jeśli za punkt wyjścia przyjmiemy zagospodarowanie infrastruktury w Czechach czy w Niemczech, to na polskich „Ziemach Odzyskanych” zmarnowano niczym pies ogrodnika około 50% możliwej do wykorzystania sieci pasażerskiej. Z kolei poza „Ziemiami Odzyskanymi” odłogiem porzucono około 30 % infrastruktury w rodzaju relacji Łomża – Warszawa czy podkarpackiej magistrali Ustrzyki Dolne – Krosno – Jasło – Rabka – Żywiec – Bielsko-Biała – Cieszyn, używanej jedynie na fragmentach dawnego szlaku podróży.

Pożegnano nawet wiele linii podmiejskich, mogących generować we współczesnych czasach lepszą rentowność niż wiele linii regionalnych, nadal jednak obsługiwanych. W sercu Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego pociągami pasażerskimi obsługiwanych jest może 20 % zachowanych po dziś dzień linii kolejowych, mimo że obszar ten uległ silnej urbanizacji.

Nie wspominam przy tym o jakości obsługi linii na polskim terytorium. Pierwsza z brzegu linia skrajem przechodząca przez Polskę, po czeskiej stronie: z Hradek nad Nisou do Liberca, od 4.30 do 11.00 rano oraz w szczycie popołudniowym, jest obsługiwana w ruchu cyklicznym co 30 minut, poza szczytem oferuje się ruch co godzinę. Na tej jednej linii działa intensywnie dwóch przewoźników, Trilex (brand włoskich kolei państwowych FS, które przejęły lokalnego przewoźnika) i koleje niemieckie DB.

Po polskiej stronie powodem zastoju jest między innymi brak sektora prywatnych przewoźników na rynku. Że może być inaczej, świadczy *casus* linii wąskotorowych, które masowo przekazano stowarzyszeniom, które często odtworzyły mocno zdezelowaną infrastrukturę i prowadzą na niej działalność gospodarczą. Normalne tory Grupa PKP pozostawiła jednak u siebie.

**Adam Fularz**

### **POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM • wybór: Olga Kapela i Marcin Rudziński**

„Rozlega się gwizd podobny do gwizdu lokomotywy, to kłęb pary bucha z ekspresu do kawy, który stary barman nastawia pod ciśnieniem. [...] Dzisiejszego wieczoru wysiadłem na tej stacji po raz pierwszy, a już odnoszę wrażenie, że spędziłem tu całe życie, wchodząc i wychodząc z baru, gdzie zapach osłoniętego peronu i zapach wilgotnych klozetowych trocin stapia się w zapach jedyny w swoim rodzaju, w zapach oczekiwania [...] Ekspresy do kawy w dworcowych barach popisują się pokrewieństwem z lokomotywami, stare i nowe ekspresy przypominają stare i nowe parowozy i elektrowozy. Daremnie chodzę tam i z powrotem, krążę i zawracam: wpadłem w pułapkę, w tę beczasową pułapkę, którą niezawodnie zastawiają kolejowe stacje. W dworcowym powietrzu, choć już wiele lat temu zelektryfikowano wszystkie linie, unosi się pyłek węgla, powieść zaś, która opowiada o pociągach i dworcach, nie może nie przekazać zapachu dymu.”

**Italo Calvino\*, Kiedy zimową nocą podróżny, 1979**

\* włoski dziennikarz i pisarz, żył w latach 1923-1985

## 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: 160 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: Loko-Model, ul. Wilcza 25. **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 1,90 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Np. 4 numery = 4 znaczki. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.