

Doradca ściśle poufny | Autostopem do sądu | Wojenka z Niemcami

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

www.zbs.net.pl

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

LISTOPAD - GRUDZIEŃ 2012

Nr 6 (62)

WARSZAWA - RADOM

WYKOLEJONA MODERNIZACJA

Co z przebudową
linii łączącej dwa największe
miasta województwa mazowieckiego?



► CYTAT NUMERU

„Jesteśmy krajem scentralizowanym i źle skomunikowanym. Zakładając pracownię w Koszalinie, mieliśmy nadzieję, że likwidacja tych ograniczeń będzie postępować szybciej. Tymczasem przez ostatnie dziesięć lat Koszalin zamiast się zbliżyć, oddalił się od Warszawy. Kiedyś podróż pociągiem między miastami trwała sześć godzin, dziś już dziesięć”

Piotr Śmierzewski, Wojciech Subalski,
ARCHITEKCI Z KOSZALIŃSKIEJ PRACOWNI HS99, w tygodniku „Polityka”

► INDEKS

60,4 km/h

wynosi średnia
prędkość handlowa
pociągów
międzywojewódzkich
w Polsce. Źródło: MTBiGM

Wina maszynisty czy komputera?

Zabrakło sześciu metrów do czołowego zderzenia pociągów. Czy znów zawiodły urządzenia komputerowe działające w lokalnym centrum sterowania w Opalenicy?

17 października 2012 r. na magistrali łączącej Poznań i Berlin omal nie doszło do czołowego zderzenia pociągów. Jadące z przeciwnych kierunków pociągi spółki Przewozy Regionalne relacji Poznań Główny – Nowy Tomyśl i Rzepin – Poznań Główny znalazły się na tym samym torze. Wyhamowały zaledwie sześć metrów od siebie.

Do incydentu doszło między stacjami Pałędzie i Buk, gdy ruch prowadzony był wahadłowo jednym torem z powodu prac remontowych. Już w pierwszych godzinach po zdarzeniu przedstawiciele spółki PKP Polskie Linie Kolejowe zasugerowali, że winny jest jeden z maszynistów: – *Jeden pociąg wjeżdżał do Pałędzia z Buku, a drugi wyjeżdżał z Pałędzia do Nowego Tomyśla. To maszynista tego drugiego pociągu nie zareagował na komendę „stój”, która pojawiła się na sygnalizatorze semafora* – powiedział w rozmowie z „Głosem Wielkopolskim” Łukasz Więcek z Zakładu Linii Kolejowych w Poznaniu. Jak jednak dzień po zdarzeniu poinformowało radio RMF, maszynista twierdzi, że semafor zezwalał mu na wjazd.

Szlak Pałędzie – Buk, gdzie omal nie doszło do czołowego zderzenia, stanowi fragment odcinka, na którym kierowanie ruchem odbywa się z lokalnego centrum sterowania w Opalenicy. Dyżurny ruchu z opalenickiej nastawni za pomocą systemu komputerowego ESTW L90 zdalnie steruje ruchem pociągów na stacjach Pałędzie, Buk, Porążyn, Nowy Tomyśl oraz Chrośnica. Komputerowy system sterowania w Opalenicy został uruchomiony w 2000 r. w ramach modernizacji magistrali E20.

System działający w Opalenicy dość często ulega awariom – największa miała miejsce w sierpniu 2011 r., kiedy to w lokalnym centrum sterowania spaliły się karty komputerowe, a komputer zapasowy nie włączył się – w efekcie system prowadzenia ruchu był niesprawny przez 57 godzin. Co więcej, okazało się, że PKP PLK nie dysponuje częściami zamiennymi – czekano na ich sprowadzenie z Niemiec. W tym czasie na wszystkich stacjach sterowanych z Opalenicy nie funkcjonowała sygnalizacja – składy wyprawiane były na rozkazy pisemne, wskutek czego 147 pociągów opóźniło się w sumie o 15 tys. minut. Do poprzednich poważnych usterek centrum sterowania w Opalenicy doszło między innymi w styczniu 2010 r. oraz w lutym 2011 r.

W obliczu powtarzających się usterek opalenickiego systemu sterowania, natychmiastowe wskazywanie maszynisty jako winnego incydentu w Pałędziu może stanowić fałszywy trop.

Dodajmy, że czołowe zderzenie pociągów pod Szczekocinami z marca 2012 r., również miało miejsce na odcinku wyposażonym w komputerowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym. Przypomnijmy, że do tego tragicznego wypadku doszło 4 km od najnowszego posterunku na polskiej sieci kolejowej – posterunku odgałęźnego Sprowa, którego eksploatację rozpoczęto w listopadzie 2011 r.

Kolejowe afery w teatrze

Kultura

Na deskach poznańskiego Teatru Nowego wystawiana jest sztuka „Firma”, poświęcona restrukturyzacji PKP.

Premiera „Firmy” odbyła się 6 października 2012 r. „Historia zmian na polskiej kolei na przestrzeni 20 ostatnich lat to fascynująca opowieść ocierająca się o ekonomiczny i modernizacyjny thriller. Jest interesującym i budzącym emocje przykładem coraz bardziej kurczącej się przestrzeni publicznej” – czytamy w opisie sztuki. Twórcami spektaklu są Paweł Demirski i Monika Strzępka, znani z podejmowania kontrowersyjnych, a przy tym aktualnych tematów.

Temat restrukturyzacji kolei, choć nietypowy jak na teatr, spotkał się z dużym zainteresowaniem widzów. W październiku na spektakle „Firmy” sprzedano wszystkie miejsca.

Twórcy spektaklu nie ukrywają, że inspirację stanowiły dla nich łamy naszego dwumiesięcznika. – *Czytaliśmy wspólnie magazyn "Z Biegiem Szyn", w którym zamieszczony był artykuł o podziale PKP* – mówiła na konferencji przed premierą spektaklu Monika Strzępka. – *Wiedzieliśmy już wtedy, że kiedyś zrealizujemy spektakl, którego źródłem będzie ta historia.*

– *Zrozumieliśmy, że czego byśmy w naszym kraju nie dotknęli – czy to PKP, czy szkolnictwa, czy służby zdrowia – właściwie nie ma miejsca, gdzie nie byłoby afery. Mamy w związku z tym dwa podejrzania: że albo to wszystko jest jakiś gigantyczny spisek, albo ludzie, wprowadzający w życie kluczowe decyzje, nie wiedzą tak naprawdę, jakie będą ich skutki* – powiedziała Strzępka.

Choć spektakl powołuje się nawet na raporty NIK dotyczące kolei, to kwestia restrukturyzacji PKP ma być ilustracją szerszych problemów. – *PKP potraktowane zostały jako pewne exemplum na temat prywatyzacji, polskich „elit”, centrum i peryferii* – mówi Daria Gosek, teatrolożka współpracująca z portalem „Nowe Peryferie”. – *Strzępka i Demirski zazwyczaj biorą na warsztat konkretny fakt społeczny, jak oddziały położnicze w polskich szpitalach, stadion narodowy, finansowanie teatrów, kredyty hipoteczne, i na podstawie tego faktu budują spektakl.*

Daria Gosek dodaje, że taki publicystyczny teatr wciąż wywołuje kontrowersje. – *Są one związane z ideą autonomii sztuki, jej uniwersalności, konieczności wykraczania poza codzienność. Jednak zwolennicy teatru politycznego czy społecznego chcą przybliżyć teatr do codzienności i za jego pomocą diagnozować społeczeństwo.*



● „Firma” (fot. Bartłomiej Sowa, Teatr Nowy w Poznaniu)

Wąskie gardła na mostach

Infrastruktura

Kolejne mosty stają się słabymi punktami sieci kolejowej.

Od kilku miesięcy na warszawskim moście średnicowym pociągi muszą zwalniać do 40 km/h. Ograniczenie prędkości zostało wprowadzone z powodu nadmiernego drgania przeseł mostowych. Istnieje prawdopodobieństwo, że pojawienie się drgań jest skutkiem umieszczenia na moście wielkoformatowych plasz reklamowych w czasie mistrzostw Euro 2012.

Problem złego stanu technicznego dotyczy również innych mostów w województwie mazowieckim. Ograniczenie prędkości do 30 km/h ze względu na zły stan mostownic obowiązuje na moście przez Wisłę koło Góry Kalwarii. Ograniczenie potęguje problem jednotorowego wąskiego gardła, jakim jest ten most na linii Skierniewice – Łuków, pełniący funkcję południowej obwodnicy warszawskiego węzła kolejowego dla pociągów towarowych. Na tej samej linii na moście między Mszczonowem i Tarczynem pociągi zwalniają do 40 km/h (zły stan mostu).

Do 40 km/h ograniczona jest prędkość na moście na Bugu między przystankiem Fronołów a Siemiatyczami na linii Siedlce – Czeremcha. Do 60-80 km/h (w zależności od toru) zwalniać muszą pociągi podczas przejazdu przez znajdujący się w złym stanie technicznym most na Liwcu na linii Warszawa – Białystok. Kolejnym wąskim gardłem na tej dwutorowej linii jest jednotorowy odcinek na moście przez Bug między Prostynią a Małkinią.

Samorządy dziwnych kroków

Region

Pasywność często jest problemem samorządów lokalnych. Jednak zgubna bywa także aktywność samorządowców...

Przez gminę Mała Wieś w powiecie plockim wytyczone zostały dwa warianty przebiegu planowanej linii kolejowej łączącej Modlin z Plockiem – jednak żaden z nich nie przewiduje budowy stacji na terenie tej gminy. Jak powiedział nam Mariusz Marciniak z małowieskiego urzędu gminy, miejscowe władze zostały o tym fakcie poinformowane i choć są zainteresowane powstaniem przystanku kolejowego na terenie gminy Mała Wieś, to jednak postanowiły... nie interweniować w tej sprawie. – *Etap wstępnego studium jest zbyt wczesnym etapem* – tłumaczy Marciniak.

Tymczasem Wojciech Szymalski, prezes stowarzyszenia Zielone Mazowsze, uważa, iż etap prac studialnych to najlepszy moment na zgłoszenie postulatów dotyczących inwestycji: – *Jest to etap, w którym podejmowana jest najważniejsza decyzja: czy realizować zadanie i w jakim zakresie. Doświadczenie pokazuje, że po podjęciu tej decyzji jest już bardzo trudno wprowadzić do niej zmiany, a trzeba mieć na uwadze, że brak stacji na terenie gminy może skazać ten obszar na opóźnienie w rozwoju.*

Nie wszędzie problemem jest jedynie bierność samorządowców. Zdarza się bowiem, że władze lokalne ochoczo angażują się w inicjatywy, które finalnie mogą okazać się dla nich strzałem w stopę. Mianowicie władze Radomia poparły inicjatywę „Stop Janosikowe”, która dąży do zmniejszenia subwencji równoważącej (transferów finansowych z gmin, powiatów oraz województw osiągających wysokie dochody do biedniejszych samorządów). „Udzielam całkowitego poparcia akcji Stop Janosikowe” – napisał wiceprezydent Radomia Igor Marszałkiewicz w piśmie do komitetu „Stop Janosikowe”. Poparcie płynące z tego miasta jest o tyle zaskakujące, że Radom – spośród wszystkich gmin województwa mazowieckiego – otrzymuje najwyższe wsparcie w ramach „janosikowego”. Tylko w 2011 r. budżet Radomia zasilony został subwencją równoważącą, pochodzącą z wpłat bogatszych samorządów, opiewającą na 19,4 mln zł. Radom – jako jeden z największych beneficjentów „janosikowego” – wyrażając poparcie dla okrojenia tego systemu, faktycznie więc opowiedział się za... cięciami we własnym budżecie.

Na Mazurach pociągami, na Mazowszu drezynami

Połączenia



• Jastrzątka na Kurpiach. Ostatni pociąg pasażerski odjechał stąd ponad dziesięć lat temu. (fot. Paweł Karamuz)

Reaktywacja połączeń na linii Ostrołęka - Szczytno, ale tylko na odcinku w granicach województwa warmińsko-mazurskiego: z Wielbarką do Szczytna. Mazowiecka część linii wciąż bez pociągów.

Odcinek Wielbark – Szczytno wyremontowany został przez wielbarską fabrykę mebli Swedwood, należąca do koncernu Ikea. Remont trwał dwa miesiące i kosztował 150 tys. zł (Swedwood wykorzystał otrzymane od spółki PKP Polskie Linie Kolejowe starożyteczne elementy torów pozyskane z modernizowanych linii).

– *Ten remont powinien stanowić wzór do naśladowania dla wielu linii, które z punktu widzenia PKP PLK często uważane są za niepotrzebne. Wystarczył zewnętrzny impuls i okazało się, że porzucony odcinek można szybko i tanio doprowadzić do dobrego stanu* – komentuje Krzysztof Rytel z Centrum Zrównoważonego Transportu. – *Problem jednak tkwi w tym, że z PKP PLK wydzielono jednostki naprawy infrastruktury, przez co nawet najprostsze prace remontowe trzeba zlecać na zewnątrz.*

Od 2 stycznia 2013 r. na wyremontowany odcinek z Wielbarką do Szczytna po jedenastoletniej przerwie wrócić pociągi pasażerskie. Jak poinformowano nas w Zakładzie Przewozów Regionalnych w Olsztynie, rozkład jazdy pociągów na trasie Szczytno – Wielbark tworzony jest w porozumieniu z zakładami Swedwood, tak by kursowanie pociągów dopasować do godzin pracy w fabryce.

Przygotowywany do reaktywacji odcinek z Wielbarką do Szczytna to fragment 92-kilometrowej linii Ostrołęka – Chorzele – Wielbark – Szczytno, na której ruch pasażerski zlikwidowano w 2001 r.

Wówczas Ostrołęka, dawniej czterokierunkowy węzeł kolejowy, stała się jedynie końcową stacją na linii Thuszcz – Wyszków – Ostrołęka (wcześniej, w 1993 r., zlikwidowano ruch pasażerski na linii do Małkini, a w 2000 r. na linii do Łap). Jeszcze w latach 90. z Ostrołęki kursowały bezpośrednie pociągi do Białegostoku, Olsztyna, Trójmiasta czy Warszawy. Dziś z Ostrołęki bez przesiadki najdalej dotrzeć można tylko do Thuszcza. Licząca 53 tys. mieszkańców Ostrołęka jest największym miastem w województwie mazowieckim bez bezpośrednich połączeń kolejowych z Warszawą.

Gdy na mazurskiej części linii Ostrołęka – Szczytno przywracany jest ruch pociągów, na odcinku w granicach województwa mazowieckiego – między Ostrołęką a Chorzelami – siłami pasjonatów powstaje turystyczna kolej drezynowa. – *Budujemy własną drezynę w oparciu o gromadzony przez nas materiał w postaci kół od wózków cegielnianych, silnika spalinowego, kształtowników* – mówi Mariusz Sasiak z ostrołęckiego Towarzystwa Dróg Żelaznych, działającego przy Kurpiowskiej Organizacji Turystycznej. – *Kolej drezynową chcemy prowadzić na odcinku Grabowo – Jastrzątka.*

We wrześniu 2012 r. na mazowieckim fragmencie linii Ostrołęka – Szczytno odbył się pierwszy piknik drezynowy. Został zorganizowany we współpracy z warszawskim Bractwem Drezynowym „Drezyniarze.pl”. – *Przybyli oni ze swoimi pojazdami szynowymi, zapewniając przejazdy na udrożnionym przez nas odcinku od stacji Zabele Wielkie w kierunku Jastrzątki* – opowiada Mariusz Sasiak.

Wykolejona modernizacja

Co z przebudową linii łączącej dwa największe miasta województwa mazowieckiego?

Na linii Warszawa – Radom pojawiają się kolejne ograniczenia prędkości, nawet do 20-30 km/h, a wykaz ostrzeżeń dla tego ciągu zapelnia się następującymi uwagami: „zły stan toru”, „zły stan techniczny nawierzchni”, „zły stan podtorza”, „zły stan techniczny rozjazdu”. Bieżące utrzymanie linii praktycznie zostało całkowicie wstrzymane – ze względu na to, że wkrótce zacznie się kompleksowa modernizacja tego ciągu. Problem w tym, że o modernizacji, która ma za chwilę się rozpocząć, słyszymy już od dekady.

Modernizacja linii z Warszawy do Radomia jest tym bardziej istotna, że jej elementem ma być budowa drugiego toru na liczącym 46 km jednotorowym odcinku Warka – Radom, który stanowi wąskie gardło nie tylko między dwoma największymi miastami województwa mazowieckiego, ale na całym ciągu z Warszawy przez Radom, Kielce do Krakowa.

Bajki i legendy

Mało kto już pamięta, że modernizacja torów między Warszawą a Radomiem miała zostać przeprowadzona w latach 2004-2006. Wtedy jednak PKP Polskie Linie Kolejowe nie zdążyły z przygotowaniem projektu i fundusze unijne, aby nie przepadły, przesunięto na budowę metra w Warszawie. W lutym 2006 r. ówczesny minister transportu Jerzy Polaczek poinformował, że w tej sytuacji prace będą zrealizowane w następnym okresie budżetowym Unii Europejskiej, a więc w latach 2007-2013.

Kolejni ministrowie składali kolejne deklaracje. W listopadzie 2010 r. minister Cezary Grabarczyk podczas wizyty w Radomiu zadeklarował, że „realnie prace mogłyby ruszyć na przełomie 2011 i 2012 r., a zakończyć się w 2014 r.”. Ta obietnica – złożona podczas samorządowej kampanii wyborczej – stała w sprzeczności z wcześniejszymi zapewnieniami wiceministra Juliusza Engelhardta złożonymi pod koniec 2008 r., wedle których prace między Warszawą a Radomiem trwać miały od lipca 2011 r. do czerwca 2015 r.

Powyższe obietnice pozostaje włożyć między bajki a legendy. PKP PLK już od prawie 10 lat tkwią na etapie przygotowywania tej inwestycji. W tej sytuacji nie można być już nawet pewnym, czy realizacja prac zmieści się w kolejnym unijnym okresie finansowym, czyli w latach 2014-2020.

Na linii Warszawa – Radom jak w soczewce skupiają się podstawowe problemy zarządzania polską infrastrukturą kolejową: zaniechanie bieżącego utrzymania oraz rażąca nieudolność przy przygotowywaniu modernizacji.



• PKP Polskie Linie Kolejowe już od prawie 10 lat tkwią na etapie przygotowywania modernizacji linii Warszawa - Radom.

Uświadamianie wiceministra

Choć przygotowania do modernizacji ciągną już latami, to wciąż na jaw wychodzą kolejne przeciwności – mniej lub bardziej realne. W lutym 2011 r. wiceminister Andrzej Massel poinformował o konieczności okrojenia zakresu modernizacji linii kolejowej Warszawa – Radom, tłumacząc to „dużymi problemami z decyzjami środowiskowymi”. Gdy Massel wypowiedział te słowa, właśnie miały dwa lata od... wydania decyzji środowiskowej dla modernizacji całej linii kolejowej z Warszawy do Radomia (oraz dalej do południowej granicy województwa mazowieckiego).

Według wiceministra Massela, największe problemy dotyczyć miały jednotorowego odcinka Warka – Radom, na którym „linia przechodzi przez rzeki i obszary lęgowe ptaków”. Jak jednak ujawniło stowarzyszenie Zielone Mazowsze, tory kolejowe na całym 46-kilometrowym odcinku z Warki do Radomia przecinają obszary chronione jedynie na około dwóch kilometrach (w przeciętych linią Warszawa – Radom obszarach sieci Natura 2000 „Dolina Pilicy” i „Dolina Dolnej Pilicy” prace mogą być prowadzone od marca do sierpnia, a więc poza okresem rozrodczym ptaków).

„Trudno ograniczeniami, które dotyczą jedynie 2 km z 46 km odcinka Warka – Radom, tłumaczyć odłożenie modernizacji tego odcinka” – napisał Krzysztof Rytel z Zielonego Mazowsza w liście, w którym uświadamiał wiceministra Massela, że decyzję środowiskową dawno już wydano.

Perspektywa kolejnych trudności

W połowie 2012 r. ostatecznie podjęto decyzję o podzieleniu modernizacji linii Warszawa – Radom na dwa etapy. Według aktualnych deklaracji Ministerstwa Transportu, prace na odcinku Warszawa Okęcie – Warka oraz na stacji Radom wykonane mają być do 2015 r., natomiast na odcinku Warka – Radom prace mają być realizowane dopiero od 2014 do 2017 r., a więc w ramach następnej perspektywy finansowej Unii Europejskiej.

Tymczasem w sierpniu 2012 r. wiceminister Massel poinformował o kolejnych trudnościach. Tym razem chodzi o wątpliwości w przebiegu granic kilkuset działek położonych wzdłuż linii Warszawa – Radom, które w związku z modernizacją mają zostać wykupione. Problemy te mogą wydłużyć realizację inwestycji o dwa lata.

A stan techniczny linii wciąż się pogarsza. 4 października 2012 r. doszło do wykolejenia pociągu Kolei Mazowieckich relacji Warszawa Wschodnia – Radom. Skład wykoleił się podczas wjazdu z niewielką prędkością na stację Bartodzieje.

Karol Trammer

DLA „Z BIEGIEM SZYN”:

„Stan infrastruktury coraz gorszy”

Andrzej Lewandowski

Przewodniczący Klubu Miłośników Kolei Radom

• Kolejne przesunięcie terminu modernizacji spowoduje dalszą degradację linii kolejowej między Radomiem i Warszawą. Konsekwencją będzie wydłużanie czasów przejazdu pociągów i odpływ pasażerów do transportu drogowego. PKP Polskie Linie Kolejowe praktycznie w ogóle nie wykonują już żadnych znaczących napraw na linii, tłumacząc się zbliżającą modernizacją. To skutkuje coraz gorszym stanem infrastruktury w regionie. Uważamy, że opóźnienie jest zawinione przez PKP PLK, które przez pięć lat zrobiły za mało, by przygotować inwestycję do realizacji. Modernizacja linii kolejowej jest szansą dla rozwoju Radomia, taką samą jak dla Łodzi modernizacja linii Warszawa – Łódź. Kolej zbliża miasta znacznie lepiej niż drogi.

Doradca ściśle poufny

Dla ochrony tajemniczej analizy firmy McKinsey & Company przedstawiciele spółki PKP Polskie Linie Kolejowe uciekają się do łamania zapisów ustawowych

Pod koniec września kolejowy świat zelektryzowała podana przez portal „Rynek Kolejowy” informacja, że spółka PKP Polskie Linie Kolejowe przewiduje likwidację 4 tys. km linii kolejowych. Informacja ta jest tym bardziej szokująca, że przez minione dwie dekady polska sieć kolejowa skurczyła się już o jedną czwartą (z 26,2 tys. km w 1990 r. do 19,7 tys. km w 2010 r.). To niechlubny europejski rekord.

Dobre rady, czyli skandaliczne błędy

Szybko wyszło na jaw, że skrócenie sieci kolejowej do 14-15 tys. km doradzili spółce PKP PLK eksperci międzynarodowej firmy konsultingowej McKinsey & Company – z centrali PKP PLK wyciekła bowiem lista zagrożonych odcinków, opatrzona adnotacją „propozycja McK”. Znalazły się na niej takie odcinki jak Olsztyn – Nidzica (stanowiący fragment głównego ciągu łączącego stolicę Warmii i Mazur z Warszawą), odcinek Katowice Ligota – Orzesze Jaśkowice, zapewniający połączenie Katowic z Rybnickim Okręgiem Węglowym, czy linie kolejowe do największych zakładów przemysłowych (między innymi do elektrowni i kopalni Belchatów oraz zakładów chemicznych w Policach). Lista natychmiast więc wywołała duże kontrowersje.

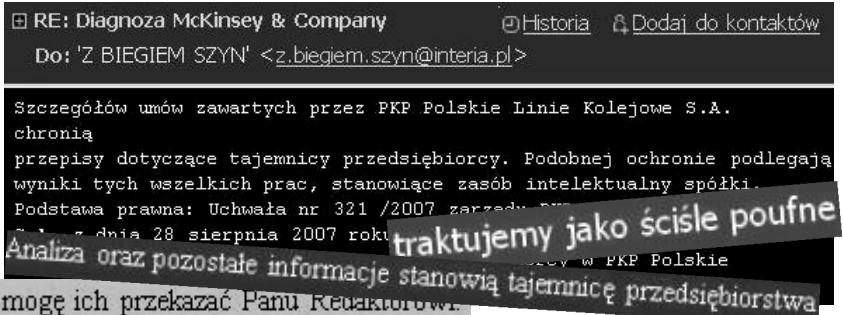
Co istotne, na problem jakości analiz firmy McKinsey & Company już w marcu 2011 r. zwracali uwagę działacze Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP. Miało to miejsce w czasie ich spotkania z wiceministrem transportu Andrzejem Masselem. Tak przebieg spotkania opisywała wydawana przez Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych „Kronika Związkowa”: „Kolejnym poruszoną przez ZZDR PKP tematem była rzetelność pracy i analizy firmy McKinsey dla spółki PKP PLK. Delegacja związku wskazała i udokumentowała liczne skandaliczne błędy w analizach sporządzonych przez tę firmę doradcą. (...) Minister przyznał, że wskazane błędy są faktycznie dość rażące – jednak stwierdził, że przygotowana przez firmę McKinsey opinia restrukturyzacyjna nie jest w żaden sposób wiążąca dla spółki PKP PLK”.

Ustawa ustawa, tajemnica tajemnicą

Analizy firmy McKinsey & Company, choć niewiązane, są pilnie strzeżone. Krzysztof Łaucucki, rzecznik prasowy PKP PLK, odmówił dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” nie tylko udostępnienia analizy McKinsey & Company, ale także udzielenia ogólnych informacji na jej temat (koszt, termin wykonania itp.). Powołał się na wewnętrzny przepis spółki: uchwałę nr 321/2007 zarządu PKP PLK w sprawie przyjęcia do stosowania „Polityki bezpieczeństwa tajemnicy przedsiębiorcy w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”.

W tej sytuacji zwróciliśmy się do rzecznika prasowego PKP PLK raz jeszcze – tym razem w trybie ustawy o dostępie do informacji publicznej. W przepisowym terminie nie otrzymaliśmy jednak ani odpowiedzi, ani powiadomienia o powodach opóźnienia (wraz z wskazaniem nowego terminu, w jakim odpowiedź zostanie udzielona). Jak widać, dla ochrony tajemniczej analizy firmy McKinsey & Company przedstawiciele PKP PLK uciekają się do łamania zapisów ustawowych.

Dodajmy, że po tym gdy sprawę analizy firmy McKinsey & Company poruszył portal internetowy „Rynek Kolejowy”, rzecznik PKP PLK Krzysztof Łaucucki przesłał do redakcji portalu stanowisko, w którym oświadczył, iż „informacje umieszczone w artykule na stronach ‘Rynku Kolejowego’ stanowią własność spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, a wnioski wyciągnięte przez dziennikarza uznajemy za nieprawdziwe i działające na szkodę naszej spółki. Informacje umieszczone w przedmiotowym artykule naruszają dobra osobiste Spółki, a także osób ją reprezentujących.



Dalsze rozpowszechnianie zamieszczonych w artykule nieprawdziwych informacji będzie traktowane przez Spółkę jako działanie na jej szkodę, a także na szkodę interesu publicznego”.

Zwalniajcie, likwidujcie, zamykajcie

PKP Polskie Linie Kolejowe to nie jedyna spółka kolejowa, która skorzystała z doradztwa firmy McKinsey & Company. Przyznał się do tego również największy przewoźnik pasażerski: – *Przewozy Regionalne skorzystały z usług firmy doradczej. W ramach współpracy została opracowana analiza optymalizacji działalności spółki* – poinformowała nas Katarzyna Mirowska, rzecznik prasowy spółki Przewozy Regionalne. Zapytana o szczegóły, Mirowska odparła: – *Ze względu na to, że analiza oraz pozostałe informacje stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa, nie mogę ich przekazać.*

Z przecieków prasowych można było dowiedzieć się, że specjaliści z McKinsey & Company doradzili spółce Przewozy Regionalne między innymi zwolnienia pracowników, likwidację pociągów, zamykanie kas biletowych i zmniejszanie liczby punktów utrzymania taboru (do analiz McKinsey & Company dla Przewozów Regionalnych dotarł w połowie 2012 r. „Dziennik Gazeta Prawna”).

W 2009 r. firma McKinsey & Company została liderem konsorcjum doradzającego przy prywatyzacji spółki PKP Cargo, zajmującej się przewozami towarowymi. W informacji prasowej Grupy PKP sprzed trzech lat napisano, że „rolą doradcy będzie wsparcie prowadzonych w PKP Cargo działań restrukturyzacyjnych i skorelowanie tych działań z przygotowaniem tej spółki do prywatyzacji. Zadaniem doradcy będzie w szczególności określenie strategii i harmonogramu prywatyzacji. Zakładam się, że akcje PKP CARGO S.A. mogą być zaoferowane inwestorom w 2012 r.” (jak wiadomo, termin ten nie został dotrzymany).

Według informacji podanych przez Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnej Śląska, firma McKinsey & Company świadczyła usługi doradcze również dla spółki PKP Intercity.

Doświadczenie ściśle poufne

Firma McKinsey & Company powstała w 1926 r. – ma 99 biur w 54 krajach świata. W Polsce firma działa od 1993 r. – *Świadczymy usługi dla dużych przedsiębiorstw, rządów oraz instytucji państwowych. W ramach współpracy z klientami wspieramy wyższą kadre kierowniczą w osiągnięciu znaczącej i trwałej poprawy efektywności w obszarach strategii, organizacji, zarządzania operacyjnego oraz systemów informatycznych* – poinformowała dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” Dorota Ćwieklińska z polskiego biura firmy. – *McKinsey & Company jest jedną z największych i najbardziej doświadczonych firm doradztwa strategicznego w Polsce.*

Gdy zapytaliśmy o doświadczenie i kompetencje firmy McKinsey & Company w doradzaniu polskiej branży kolejowej, okazało się, że jest to tajemnica. – *Informacje o projektach realizowanych dla klientów, ekspertach firmy oraz sposobie pracy nad poszczególnymi projektami traktujemy jako ściśle poufne* – powiedziała Ćwieklińska.

Karol Trammer

Plan, czyli brak planu

Minister swoim planem transportowym skazał się na dalszy dyktat PKP Intercity

Uchwalona w marcu 2011 r. ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wprowadziła obowiązek sporządzania planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Plany prognozować mają potrzeby przewozowe, określać sieć komunikacyjną, przewidywać finansowanie przewozów, zasady organizacji rynku transportowego, a także wskazywać pożądany standard usług.

Plany transportowe muszą być sporządzane na wszystkich poziomach władzy – zarówno samorządowych, jak i rządowym. Gminy, powiaty i województwa na sporządzenie pierwszego planu mają czas do 2014 r.

Na stworzenie planu transportowego na poziomie rządowym ustawa dała mniej czasu – półtora roku od uchwalenia ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Termin ogłoszenia planu przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej minął zatem w sierpniu 2012 r. Ostatecznie na poziomie centralnym plan transportowy został ogłoszony z kilkumiesięcznym poślizgiem – pod koniec października 2012 r.

Ogon macha psem

Plan transportowy sporządzany przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wiąże się przede wszystkim z pełnioną przez resort funkcją organizatora kolejowych przewozów międzywojewódzkich, realizowanych przez spółkę PKP Intercity pod marką Twoje Linie Kolejowe (TLK).

Dotychczas ministerstwo jako organizator przewozów międzywojewódzkich było bardzo bierne. Wystarczy wspomnieć pamiętną sytuację z 2009 r., kiedy w trakcie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy PKP Intercity wycofało pociągi międzywojewódzkie między innymi z Brodnicy, Chełma, Grudziądza, Mielca, Nysy czy Olkusza, a mimo to ministerstwo zwiększyło dotację dla przewoźnika z 140 mln zł do 175 mln zł. I choć dotacja gwarantować miała utrzymanie ruchu dalekobieżnego również poza głównymi magistralami, to w praktyce organizowanie przewozów przez resort transportu sprowadzało się do przyklepywania decyzji spółki PKP Intercity o wycofywaniu pociągów zapewniających bezpośrednie połączenia między Polską powiatową a największymi aglomeracjami.

Z wprowadzonym wymogiem sporządzania planu transportowego można było wiązać nadzieje, że ministerstwo nareszcie stanie się aktywnym organizatorem kolejowych przewozów międzywojewódzkich. Idea planu transportowego stanowi szansę na to, że końcu ogon przestanie machać psem i finalnie ministerstwo (jako organizator przewozów) będzie określać wymaganą sieć połączeń, a PKP Intercity (jako realizujący przewozy) po prostu będzie ją wykonywać. Chodzi o dochowanie zasady, że to przewoźnik realizuje ofertę przewozową określoną przez organizatora, a nie organizator dopasowuje ofertę do warunków stawianych przez przewoźnika.

Wariant najbardziej nieprawdopodobny

Choć, jak czytamy w planie transportowym, stanowi on „mechanizm oddziaływania ministra na rynek kolejowy w Polsce”, to wczuty się w stworzony przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej dokument, szybko można dojść do wniosku, że resortowi odpowiada jego dotychczasowa bierność

jako organizatora przewozów międzywojewódzkich i zamierza podtrzymać ten mało skuteczny styl swojego działania.

Ogłoszony w październiku 2012 r. plan transportowy określa docelową sieć kolejowych przewozów międzywojewódzkich w perspektywie do 2015 r. za pomocą trzech wariantów: minimalnego, maksymalnego i najbardziej prawdopodobnego.

Wariant maksymalny przewiduje dość znaczące rozszerzenie sieci połączeń dalekobieżnych o odcinki Stróże – Zagórz, Rzeszów – Jasło, Wrocław – Kudowa-Zdrój, Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski, Piła – Szczecin, Olsztyn – Mikołajki, Lublin – Zamość czy Elk – Suwałki. Wariant najbardziej prawdopodobny skupia się głównie na rozszerzeniu obecnej sieci połączeń dalekobieżnych o kilka odcinków znaczenia przede wszystkim turystycznego, a więc do Zagorza czy Kudowy-Zdroju.

Pewnie jednak skończy się na wariantcie minimalnym: „Do 2015 r. oferta ujęta w umowie ramowej dla przewozów międzywojewódzkich zostanie utrzymana na obecnym poziomie i na obecnych zasadach, i nie będzie podlegać dalszym zasadniczym ograniczeniom”.

Stworzenie trzech bardzo istotnie różniących się wariantów na zaledwie trzyletni okres planowania sieci połączeń oznacza, że Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej zapewnia sobie furtkę do prowadzenia niekonsekwentnej polityki w dalszym ciągu opartej na godzeniu się na dyktat przewoźnika, który unika uruchamiania pociągów na liniach niezelektryfikowanych i nie jest zainteresowany obsługą rejonów peryferyjnych.

W ciemno

Bierność oraz niezdecydowanie Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej są tym bardziej kłopotliwe, że zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, planowanie transportu publicznego ma strukturę hierarchiczną. I postanowienia z planu ministerstwa muszą być uwzględniane przez samorządy wojewódzkie podczas sporządzania planów transportowych o zasięgu regionalnym. Z kolei do planu wojewódzkiego muszą dopasowywać się samorządy gminne i powiatowe. Chodzi o to, aby regionalne czy lokalne sieci transportowe były dowiązywane do punktów na sieci połączeń dalekobieżnych.

Samorządom województw trudno jednak będzie dostosowywać się do zapisów planu ministerialnego, skoro zakładany kształt sieci połączeń dalekobieżnych przedstawiony jest w trzech mocno różniących się wariantach, a ponadto w dokumencie roi się od stwierdzeń „dążenie do zapewnienia”, „powinno być” czy „powinny umożliwić”. Ponadto plan nie określa konkretnie przewidywanej sieci połączeń dalekobieżnych – nie wskazano ani planowanych relacji, ani liczby połączeń na poszczególnych ciągach. Samorządom wojewódzkim i lokalnym pozostanie więc dowiązywanie się do sieci kolejowych przewozów międzywojewódzkich zupełnie w ciemno.

Ile planowania w planie?

Jak czytamy w ministerialnym planie transportowym, „punktem wyjścia rozstrzygnięć przyjętych w niniejszym planie jest rozkład jazdy pociągów wprowadzony 12 grudnia 2011 r. na okres 2011/2012”. Zdanie to symbolizuje ogólniejszy problem tego, że w planie mało jest... planowania.

Plan – na co podczas konsultacji zwrócił uwagę Urząd Transportu Kolejowego – w ogóle na przykład nie uwzględnia wpływu zakończenia prac modernizacyjnych na liniach kolejowych na skrócenie czasów przejazdu, a co za tym idzie na wzrost popytu.

Na istnienie problemu braku planowania w planie transportowym, zwróciły uwagę różne organizacje biorące udział w konsultacjach. Kolejarska „Solidarność” oświadczyła, iż „plan w 90% nie posiada cech planu”, a stowarzyszenie Zielone Mazowsze napisało, że „w planie praktycznie niczego nie zaplanowano”. Nawet spółka PKP Intercity w swojej opinii wskazała, iż plan „zawiera jedynie ogólny opis stanu bieżącego bez wskazania perspektyw rozwoju, rekomendacji czy odniesienia do faktycznego lub spodziewanego w odpowiednim horyzoncie czasowym stanu linii kolejowych”.

Co gorsze, minister swoim planem transportowym pokazał samorządom – którym do ogłoszenia planów pozostało jeszcze półtora roku – że dokumenty te nie muszą zawierać konkretnych. I najlepiej będą czuły się w głębokich szufladach.

Karol Trammer



Najnowszy system informacji pasażerskiej na warszawskich dworcach sprawdza się tylko wtedy, gdy ruch pociągów odbywa się bez najmniejszych zakłóceń

Dworzec Warszawa Wschodnia, 2 listopada 2012 r., minęła godz. 15.00. Przy peronie szóstym stoi pociąg Kolei Mazowieckich do Radomia (planowy odjazd o godz. 15.05). Nowoczesny wyświetlacz peronowy mówi jednak coś innego: „15.00, Sochaczew, odjedźcie”. Powstaje zamieszanie – jedni pasażerowie wbiegają do pociągu, inni z niego wybiegają, wzajemnie zadając sobie tak tradycyjne na polskiej kolei pytanie: „Przepraszam, dokąd jedzie ten pociąg?”. To typowa sytuacja na warszawskich dworcach, od kiedy zainstalowano na nich nowoczesny system informacji pasażerskiej.

System niemal bezbłędny

Nowy system informacji pasażerskiej obejmujący wyświetlacze oraz zapowiedzi megafonowe na dworcach Warszawa Wschodnia, Warszawa Stadion i Warszawa Zachodnia został zainstalowany pod koniec maja 2012 r. System na zlecenie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe opracowało, dostarczyło i zamontowało polsko-włoskie konsorcjum TK Telekom – Solari di Udine. Wartość zamówienia wyniosła 12,4 mln zł.

Robiono wszystko, aby z instalacją systemu zdążyć na mistrzostwa Euro 2012 – ostatecznie udało się go zamontować 30 maja 2012 r., a więc tydzień przed rozpoczęciem turnieju. Pośpiech wywołał wiele niedociągnięć w działaniu systemu: zapowiedzi nieskoordynowane z informacjami podawanymi na wyświetlaczach, błędne albo nieczytelne wyświetlanie nazw stacji, brak informacji o opóźnieniach czy brak wyświetlania najważniejszych stacji pośrednich.

W pierwszych miesiącach funkcjonowania nowego systemu wszystkie niedociągnięcia tłumaczono dużym zakresem danych na temat ruchu pociągów, opornością pracowników obsługujących nowoczesne urządzenia czy też okresem wstępnej eksploatacji.

Okres testów ostatecznie przeciągnął się do trzech miesięcy. Oficjalny odbiór systemu informacji pasażerskiej nastąpił dopiero 30 sierpnia 2012 r. – *Obecnie system działa już niemal bezbłędnie, a wkrótce wszystkie jego funkcje będą obsługiwane całkowicie sprawnie* – powiedział po oficjalnym odbiorze systemu Krzysztof Łańcucki, rzecznik prasowy PKP PLK (cytat za portalem „Kurier Kolejowy”).

Czujniki nie czują

Okazuje się, że – mimo aż trzech miesięcy testów – wciąż występują poważne błędy w informowaniu pasażerów na dworcach Warszawa Wschodnia, Warszawa Stadion i Warszawa Zachodnia.

Nadal na porządku dziennym są rozbieżności między zapowiedziami a informacjami podawanymi na wyświetlaczach, wyświetlanie informacji na temat innego pociągu niż akurat podstawiony czy też zapowiadanie odjazdów pociągów, od których faktycznego odjazdu minęło nawet kilkadziesiąt minut.

Charakterystyczną cechą systemu zainstalowanego przez konsorcjum TK Telekom – Solari di Udine jest pojawianie się w informacjach dla pasażerów takich stacji jak Warszawa Grochów czy Kraków Prokocim Towarowy – są to stacje postojowe, do których pociągi dojeżdżają tylko ze względów technicznych. Dla pasażerów takie informacje jedynie wprowadzają zamęt.

Problem ten wynika z faktu, iż system informacji pasażerskiej importuje dane z wewnętrznego systemu SEPE (System Ewidencji

Pracy Eksploatacyjnej), gdzie uwzględniane są pełne relacje techniczne pociągów (przykładowo Warszawa Grochów – Kraków Prokocim Towarowy), a nie relacje dostępne dla pasażerów (Warszawa Wschodnia – Kraków Płaszów).

Kolejną bolączką nowego systemu jest wadliwe działanie czujników wykrywających składy, przez co podawane pasażerom informacje nie aktualizują się samoczynnie po wjeździe i odjeździe pociągów, a wyświetlane oraz zapowiadane komunikaty zbyt często odnoszą się do pociągów, które już opuściły perony.

Problem w tym, że każda ręczna ingerencja pracownika w system w celu bieżącego poprawiania błędów czy korygowania danych wymaga wielu operacji, przez co zajmuje nawet kilka minut.

Dodajmy, że nowy system nie spełnia wymagań uchwalonych w sierpniu 2011 r. przez zarząd PKP PLK. Mianowicie „Wytyczne w sprawie wyświetlaczy dynamicznej informacji pasażerskiej” wymagają, aby „system dynamicznej informacji pasażerskiej na danej stacji obsługiwany mógł być jednoosobowo”. Tymczasem system na stacji Warszawa Wschodnia obsługiwany jest przez trzy osoby: dwie osoby obsługują informację o ruchu dalekobieżnym, jedna o ruchu podmiejskim (choć natężenie ruchu podmiejskiego jest znacznie większe niż ruchu dalekobieżnego). Na stacji Warszawa Zachodnia system obsługują dwie-trzy osoby, zależnie od zmiany.

System nowoczesny, czyli skomplikowany

Nowoczesny system informacji pasażerskiej działający na stacjach Warszawa Wschodnia i Warszawa Zachodnia jest o wiele bardziej skomplikowany od innych tego typu aplikacji.

Na przykład na dworcu Warszawa Śródmieście informacja pasażerska działa w oparciu o system Kolejowych Zakładów Łączności Bydgoszcz (program wraz ze sprzętem komputerowym zarządzającym tablicami i zapowiedziami kosztował około 55 tys. zł). Dobitnym porównaniem jest fakt, iż instrukcja obsługi systemu KZŁ Bydgoszcz liczy 14 stron (z czego zaledwie trzy przeznaczone są dla operatorów systemu, a pozostałe dedykowane są osobom programującym), natomiast instrukcja systemu TK Telekom – Solari di Udine liczy aż 62 strony (całość dla operatorów).

Możliwość szybkiego reagowania na zakłócenia w kursowaniu pociągów jest kluczową kwestią w działaniu systemów informacji pasażerskiej – albowiem to wówczas pasażerowie najpilniej oczekują informacji o sytuacji ruchowej. Działające na dworcu Warszawa Śródmieście urządzenia KZŁ Bydgoszcz pozwalają na szybkie zmienianie zawartej w systemie kolejności pociągów, aktualizowanie danych o pociągach oraz natychmiastowe wklejanie dodatkowych komunikatów pochodzących z innych źródeł. Natomiast w systemie TK Telekom – Solari di Udine nanoszenie nawet niewielkich zmian danych zawartych w systemie wymagają wykonania wielu operacji, a awaryjne komunikaty trzeba wpisywać ręcznie, co zabiera czas, tak cenny w przypadku zakłóceń kursowania pociągów.

Podstawową cechą systemu informacji TK Telekom – Solari di Udine jest to, że sprawdza się tylko wtedy, gdy ruch pociągów odbywa się bez najmniejszych zakłóceń. W przypadku wystąpienia opóźnień czy nagłych zmian w kursowaniu, system szybko staje się systemem dezinformacji pasażerskiej, tylko potęgując zamieszanie.

Karol Trammer

Autostopem do sądu

Nikt nie brał pod uwagę jakości transportu w rejonach objętych degradacją sądów

Z końcem 2012 r. przestanie istnieć 79 spośród 321 sądów rejonowych. To skutek rozporządzenia ministra sprawiedliwości Jarosława Gowina z października 2012 r. – *Struktura polskich sądów musi ulec zmianie, bo nie będą funkcjonować dobrze sądy, w których co drugi sędzia pełni jakieś funkcje: prezesa, wiceprezesa, przewodniczącego wydziału* – wyjaśnia Jarosław Gowin. – *Jednym z motywów mojej decyzji jest stwierdzony fakt zbyt bliskich związków niektórych z prezesów tych małych sądów z lokalnymi środowiskami samorządowymi.*

Wygaszanie sądów

Zniesione zostaną sądy rejonowe zatrudniające mniej niż dziesięciu sędziów. W województwie mazowieckim zniesionych zostanie sześć sądów: w Sierpcu, Pułtusk, Sokołowie Podlaskim oraz aż trzy wokół Radomia – w Lipsku, Zwoleniu i Szydłowcu. Sądy te staną się wydziałami zamiejscowymi sądów rejonowych z innych miast. Jak podkreśla minister sprawiedliwości, zniesienie sądu nie oznacza jego całkowitej likwidacji: – *W budynku, w którym dzisiaj znajduje się znoszony sąd, nadal będą toczyć się rozprawy.*

Coraz poważniejsze są jednak obawy, iż przekształcenie małych sądów w wydziały zamiejscowe sądów z innych miast nie będzie ostatnim etapem zmian. – *Ministerstwo Sprawiedliwości już wcześniej zapowiadało, że działalność wydziałów zamiejscowych będzie monitorowana pod kątem celowości ich istnienia, więc obecne przekształcenie to w naszej opinii wstęp do całkowitej likwidacji jednostek sądowych w tych miastach* – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Bartłomiej Przymusiński ze Stowarzyszenia Sędziów Polskich „Iustitia”.

Dalszych ruchów nie wyklucza sam Jarosław Gowin: – *Dzięki połączeniu dwóch małych sądów, otrzymujemy efekt synergii. Dlatego w przyszłości będziemy mogli stopniowo wygaszać zbędne etaty sędziowskie w mniej obciążonych sądach i przenosić je do przeciążonych sądów wielkomiejskich.*

Nawet w uzasadnieniu do rozporządzenia znoszącego 79 sądów znalazł się zapis, że „funkcjonowanie wydziałów będzie przedmiotem wnikliwego monitorowania, w kontekście zasadności ich dalszego istnienia”.

Zmiany, które wejdą w życie na przełomie 2012 i 2013 r. to nie pierwszy etap „wygaszania” sądownictwa w Polsce lokalnej. Przypomnijmy, że w kwietniu 2011 r. w 74 mniejszych sądach rejonowych zlikwidowano wydziały pracy, przenosząc rozstrzyganie spraw z zakresu prawa pracy do większych miast – między innymi z Końskich do Kielc, z Krosna Odrzańskiego do Zielonej Góry, z Limanowej do Nowego Sącza, z Ropczyc do Rzeszowa czy ze Strzelca Krajeńskich do Gorzowa Wielkopolskiego. Dziś okazuje się, że do wydziałów zamiejscowych zostanie zdegradowana duża część z tych sądów rejonowych, które w ubiegłym roku pozbawione zostały wydziałów pracy (mowa między innymi o sądach w Kościerzynie, Ropczycach, Sulęcinie czy Strzelcach Krajeńskich).

100 kilometrów po sprawiedliwość

Choć minister sprawiedliwości zapewnia, że zniesienie sądu rejonowego nie oznacza jego likwidacji, lecz jedynie przekształcenie w wydział zamiejscowy, to stowarzyszenie „Iustitia” zwraca uwagę w swojej uchwale, że „wydziały zamiejscowe będą jednostkami niesamodzielnymi i obywatele nie będą w nich mieli dostępu do prezesów sądów, do ich oddziałów administracyjnych i finansowych. W celu załatwienia licznych spraw lub złożenia skargi będą musieli jechać do innej miejscowości”. Problem w tym, że – poza



• Państwo zwija się z Polski powiatowej. Likwidowany Sąd Rejonowy w Zwoleniu.

stwierdzeniem o „istotnym rozwoju infrastruktury drogowej i powszechności posiadania samochodów przez obywateli” – nikt w Ministerstwie Sprawiedliwości nie wziął pod uwagę kwestii komunikacji między miejscowościami, które dotyka kwestia zniesienia sądu, a miastami, które pozostaną siedzibami sądów rejonowych.

Przykładowo sąd we Włoszczowie, działający od 2009 r. w nowym budynku, zostanie zdegradowany do wydziału zamiejscowego sądu w Jędrzejowie. Tymczasem z Włoszczowy do Jędrzejowa – od upadku jędrzejowskiego PKS-u w czerwcu 2012 r. – transport publiczny nie kursuje.

Sąd w Wołowie stanie się wydziałem sądu w Środzie Śląskiej. Szkopuł w tym, że ani jedna miejscowość w powiecie wołowskim nie posiada bezpośredniego połączenia transportem publicznym ze Środą Śląską. Co więcej, granica powiatów wołowskiego i średzkiego biegnie nurtem Odry, na której na tym

odcinku nie ma żadnego mostu drogowego – przeprawę między tymi powiatami zapewnia jedynie prom w Brzegu Dolnym, którego kursowanie uzależnione jest od stanu wody i warunków pogodowych.

Sąd w Pisz będzie filią sądu w Szczytnie. Tymczasem odległość do Szczytny z szeregu miejscowości w gminach Biała Piska i Orzysz – obecnie obsługiwanych przez sąd w Pisz – przekracza 100 km.

Degradacja sądów nierzadko stanowi element szerszego zjawiska stopniowego wycofywania usług publicznych z Polski powiatowej. W maju 2010 r. zlikwidowano połączenia kolejowe do Biskupca, w grudniu 2011 r. do Wschowy, w marcu 2012 r. do Gostynia – dziś w tych miastach likwidowane są sądy rejonowe. Inne miasta w ostatnich kilkunastu latach pozbawione pociągów, w których obecnie znosi się sądy, to Bytów, Głubczyce, Golub-Dobrzyń, Kamienna Góra, Lidzbark Warmiński, Nowe Miasto Lubawskie, Rypin, Sokołów Podlaski, Staszów czy Żnin.

Państwo się zwija

„Reorganizacja sądów została przygotowana z perspektywy Warszawy i w części przypadków nie uwzględnia lokalnych warunków – na przykład sieci połączeń komunikacyjnych”, czytamy w oświadczeniu starostwa powiatowego w Sokołowie Podlaskim.

Samorządowcy obawiają się ponadto, że reorganizacja sieci sądów to nie tylko krok w kierunku całkowitej likwidacji sądownictwa w mniejszych miastach, ale kolejna rządowa „reformacja” wycelowana w Polskę lokalną. – *Planowane zmiany ograniczą dostęp mieszkańców do wymiaru sprawiedliwości, obniżą znaczenie powiatu i negatywnie wpłyną na gminne finanse* – podkreśla Bogusława Jaworska, burmistrz Zwolenia. – *Chodzi między innymi o wpływy z tytułu opłaty skarbowej, które obecnie zasilają budżet Zwolenia, a po reorganizacji miałyby trafić do Koźienic.*

Opłaty skarbowe wnoszone w sądach stanowią bowiem dochód gminy, na terenie której znajduje się siedziba sądu. Przekształcenie sądu w wydział zamiejscowy oznacza ucieczkę tych pieniędzy do gmin z sądami nadrzędnymi wobec jednostek zamiejscowych.

– *Likwidacja sądów rejonowych to pierwszy krok w kierunku likwidacji powiatów* – uważa Wojciech Błaszczyk ze stowarzyszenia „Amici Curiae”, broniącego małych sądów. – *Państwo zwija się z prowincji.*

Karol Trammer

Kolejowa wojenka z Niemcami

Granica na Odrze i Nysie Łużyckiej staje się kolejową przepaścią. Polscy urzędnicy z Ministerstwa Transportu oraz dyplomaci zwalają winę na Niemców

„Tory na pograniczu były w fatalnym stanie. Po polskiej stronie to już przeszłość – dzięki unijnym dotacjom PKP zmodernizowały wszystkie prowadzące do Niemiec linie kolejowe: wymieniono tory i podkłady, założono trakcję elektryczną, zbudowano nowe wiadukty i przejazdy kolejowe. Po nowych torach pociągi mogą jeździć 160 km/h. U Niemców na razie niewiele się dzieje” – doniosła na pierwszej stronie „Gazeta Wyborcza”.

Gazeta zapomniała jednak wspomnieć, że na zmodernizowanych odcinkach w Polsce pociągi osiągają niższe prędkości, niż na odcinkach w Niemczech, których nie objęto pracami modernizacyjnymi. Taka sytuacja ma miejsce między innymi na ciągu łączącym Wrocław z Drezniem.

Po nowych torach wolniej

Tak o linii Wrocław – Drezno pisze „Gazeta Wyborcza”: „Niemcy nie chcą słyszeć o zmodernizowaniu trasy między Zgorzelcem a Drezniem, choć po polskiej stronie, nie licząc mostu na Nysie, który ma być gotowy w 2015 r., położono nowe tory”.

Owszem. Problem tylko w tym, że pociąg RegioExpress relacji Wrocław – Drezno na nowych polskich torach osiąga niższą prędkość handlową niż na zagranicznym odcinku, o „zmodernizowaniu którego Niemcy nie chcą słyszeć”. Mianowicie: skład RegioExpress 165-kilometrowy zmodernizowany odcinek z Wrocławia do granicznej stacji Görlitz pokonuje w 2 godz. 10 min., co daje prędkość handlową 76 km/h. Natomiast po niemieckiej stronie – przejeżdżając 105-kilometrowy odcinek z Görlitz do Drezna w 1 godz. 8 min. – ten sam pociąg osiąga prędkość handlową 93 km/h.

Podobnie rzecz wygląda z pociągiem EuroCity „Wawel”, który na niemieckim odcinku między dworcem Berlin Hauptbahnhof a granicznym miastem Forst osiąga prędkość handlową 80 km/h, natomiast polski odcinek z Forst do Wrocławia Głównego pokonuje z prędkością handlową 61 km/h.

Przepaść na Odrze i Nysie Łużyckiej

Jak to możliwe, że pociągi na polskich liniach, które objęte były kosztownymi projektami modernizacyjnymi, jeżdżą wolniej niż na ciągach, o „zmodernizowaniu których Niemcy nie chcą słyszeć”? Po drugiej stronie Odry i Nysy Łużyckiej dobre parametry linii kolejowych zapewnia się nie tylko drogami przebudowanymi, ale także rzetelnym bieżącym utrzymaniem istniejącej infrastruktury. Polscy urzędnicy zdają się jednak tego nie rozumieć. I zamiast porównywać realne efekty, wołają licytować się, kto wydaje więcej milionów.

– *Wydaliśmy setki milionów euro, by podłączyć naszą kolej do Europy. Tymczasem tuż za granicą trafiamy w próżnię* – mówi anonimowy rozmówca „Gazety Wyborczej” z polskiego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Jeśli mowa o przepaści, to podstawowym problemem polsko-niemieckiego pogranicza jest przepaść między atrakcyjną ofertą przewozową kolei niemieckiej, a zwykle szczątkowym rozkładem jazdy po polskiej stronie. Przez co kolej polska i niemiecka nie „spotykają” się ze sobą. Przykładowo na graniczną stację Forst dociera z głębi Niemiec 19 pociągów na dobę, podczas gdy z Polski



• „My swoją część zrobiliśmy, ale Niemcy na razie nie mają zamiaru” - napisała „Gazeta Wyborcza” o modernizacjach transgranicznych tras kolejowych. Dlaczego więc na niemieckich odcinkach pociągi jeżdżą szybciej niż na polskich? Pociąg relacji Drezno - Wrocław na dworcu Görlitz.

przyjeżdżają zaledwie trzy. Na stację w Kostrzynie nad Odrą dociera z Berlina 16 pociągów dziennie (raz na godzinę od rana do wieczora), tymczasem w kierunku Gorzowa Wielkopolskiego wyrusza z Kostrzyna jedynie dziewięć pociągów na dobę, które dodatkowo nie są dogodnie skomunikowane ze składami przyjeżdżającymi z Berlina. Przejazd koleją między Polską a Niemcami przez stację graniczną w Kostrzynie oznacza koniec

przesiadki – a jeszcze w latach 90. przez Kostrzyn kursowały bezpośrednie pociągi łączące Berlin z Gorzowem Wielkopolskim, Piłą czy Bydgoszczą.

Z kolei przez niemiecką stację w leżącym na dwóch brzegach Nysy Łużyckiej granicznym mieście Gubin/Guben przejeżdża w ciągu doby 40 pociągów, lecz z kierunku Polski nie dociera tu ani jedno połączenie. Dziesięć lat temu ruch pociągów na trasie Zielona Góra – Krosno Odrzańskie – Gubin – Guben został bowiem zlikwidowany (linią tą kursował między innymi pociąg pospieszny „Malta” łączący Poznań z Cottbus).

Po polskiej stronie odpowiedzialność za ofertę przewozową na pograniczu polsko-niemieckim ponosi Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, które jest ustawowym organizatorem transgranicznych przewozów kolejowych.

Pociąg niezgodny z polską racją stanu

Informatorem „Gazety Wyborczej” w kwestii stanu linii łączących Polskę z Niemcami, obok urzędnika z resortu transportu, był także anonimowy polski dyplomata: – *Niemcy nie chcą przyspieszyć prac. Winę zwalają na kryzys* – twierdzi. Zdaniem dyplomaty, kolejom niemieckim „bardziej opłaca się rozbudowa linii w pobliżu zachodnioniemieckich metropolii”. Uwadze dyplomaty musiało umknąć, że w ubiegłym roku zakończona została modernizacja 88-kilometrowego odcinka między stacjami Königs Wusterhausen i Cottbus, stanowiącego fragment ciągu łączącego Berlin z Wrocławiem. Prędkość pociągów została podniesiona do 160 km/h, dzięki czemu pociąg EuroCity „Wawel” wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2011/2012 skrócił swój czas jazdy na niemieckim odcinku z Berlina do granicznego Forst o 13 min.

Powyższy głos dyplomaty jest tym bardziej zaskakujący, że to właśnie polska dyplomacja ma dużo za uszami, jeśli chodzi o problemy z ofertą przewozową na trasach kolejowych wiodących przez Odrę i Nysę Łużycką. Wystarczy przypomnieć sprawę pociągu RegioExpress, który od 2010 r. miał połączyć Poznań z Berlinem i stać się tańszą alternatywą dla pociągów EuroCity „Berlin-Warszawa-Express”. Gdy Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego i niemiecki związek komunikacyjny VBB, koordynujący transport publiczny w Berlinie i Brandenburgii, zbierały się do podpisania listu intencyjnego w sprawie pociągu, weto zgłosiło... Ministerstwo Spraw Zagranicznych. Resort ministra Radosława Sikorskiego uznał bowiem, że nowe połączenie „może prowadzić do osłabienia spójności terytorialnej naszego kraju”.

Karol Trammer

Powolne pociągi towarowe

Jak informuje portal ekonomia24.pl, w pierwszym półroczu br. pociągi towarowe poruszały się po polskich torach ze średnią prędkością 25,75 km/h, tymczasem średnia prędkość handlowa w Unii Europejskiej przekroczyła 50 km/h. Przykładowo, średnia prędkość pociągów towarowych francuskiego RFF (Réseau Ferré de France) oscylowała wokół 60 km/h, a dla pociągów długodystansowych (kursujących na trasach powyżej 700-800 km) wyniosła 65 km/h.

Ponadto, polskie pociągi coraz bardziej się spóźniają. O ile jeszcze w pierwszym kwartale tego roku punktualnie przyjeżdżało 52,75% pociągów, to już w II kwartale zaledwie 49,38%. Jeśli chodzi o pociągi międzynarodowe, w I kwartale 56% z nich przyjechało na czas, w II kwartale już tylko 51%. Średni czas opóźnienia w okresie od stycznia do marca wynosił 277 min., a od kwietnia do czerwca – 298 min. Jak podają eksperci, głównym powodem opóźnień pociągów i czynnikiem wpływającym na ich prędkość jest stan torów. Problemem są zwłaszcza zamknięcia tras i tzw. wąskie gardła, czyli punkty na szlakach, które zmuszają maszynistę do znacznego zmniejszenia prędkości.

Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych wskazał 17 tras towarowych do naprawy i 459 „wąskich gardeł”. ZNPK łącznie zgłasza zastrzeżenia do ponad 11,7 tys. km linii, co stanowi większość z 19 tys. km tras, którymi zarządza PKP PLK. Przewoźnicy przekonują, że zwiększenie prędkości handlowej można osiągnąć przez pilny remont linii 131, czyli tzw. magistrali węglowej –

połączenie Górnego Śląska z Gdynią. Do pilnego remontu nadają się ich zdaniem również: linia 137 Katowice-Legnica, umożliwiająca wywóz kruszyw z kopalni na Dolnym Śląsku, linia 273 Wrocław-Szczecin, łącząca Dolny Śląsk z portami w Szczecinie i Świnoujściu, linia 8 Warszawa-Kraków, linia 132 Bytom-Wrocław oraz linia nr 2 Warszawa-Terespol.

Źródło: Nowy Obywatel
(www.nowyobywatel.pl)

• LISTY

Nawiązując do wypowiedzi Donaty Nowakowskiej z Kolei Mazowieckich (zamieszczonej w poprzednim numerze „Z Biegiem Szyn”, uprzejmie informuję, iż jako pasażer, opóźnienia pociągów analizuje w jednym jedynym aspekcie - czy się spóźniam do pracy, czy też nie. Wobec powyższego, mnie jako pasażera nie obchodzą awarie taboru, nagły atak zimy, niespodziewane nadejście wiosny czy też występujący w tygodniu z zaskoczenia czwartek. Jestem pasażerem Kolei Mazowieckich od wielu lat, a od czterech regularnie korzystam z połączeń w relacji Zielonka – Warszawa Śródmieście. I na co oczywiście Pani Donata znajdzie wytłumaczenie, punktualne dojechanie pociągiem około godz. 7.00 w dni robocze zdarza się albo raz na miesiąc, albo w sytuacji gdy bez informowania kogokolwiek rozkład danego pociągu zostanie przesunięty o kilka minut wcześniej. O pociągach powrotnych nawet nie chce mi się już pisać. 20-minutowe wydłużenia czasu przejazdu, nie licząc opóźnień, długo były normą w tej relacji.

Pasażer z Zielonki

FULARZ • pozdrowienia z wolnego rynku



W czasach kryzysu

Różnice między stopniami zorganizowania poszczególnych rynków w Polsce i w krajach serca Europy są dość znaczne. Nie tylko koleje są w Polsce rynkiem zoligopolizowanym. Podobnie ma się sprawa z mediami – trzeba dysponować znacznym kapitałem aby dziś założyć choćby popularny portal internetowy.

Prowadzę kilkadziesiąt portali miejskich i regionalnych. Opłacalność publikacji tekstów specjalistycznych stoi pod znakiem zapytania – insyderzy mówią o zbyt dużych kosztach takich publikacji dla rynków regionalnych. Pęd do ścinania kosztów pozbawia redakcje zawodowych dziennikarzy, a sam zawód dziennikarza zmienia się w rolę kuratora treści użytkowników. Insyderzy wskazują na nieliczne tytuły dla lepiej sytuowanych, które pozwalają zarobić w tym biznesie. Jeśli prasa nie pisze o kolei, to także dlatego że takich publikacji nie ma jak sfinansować. Dla wielu form prowadzenia biznesu, opłacalnych w Europie Zachodniej, w Polsce odpowiednim modelem biznesowym są formy ekonomii społecznej: fundacje, stowarzyszenia. Inicjatywy gdzie indziej komercyjne, w Polsce są działalnością dobroczynną.

Stan kolei jest tylko pochodną stanu gospodarki, w której coraz mniej się opłaca. Możliwe, że obecny kryzys przyniesie zmiany także na kolei. Reformy branży w krajach Ameryki Łacińskiej mogą być interesującą lekcją przemian w kryzysie ekonomicznym. W krajach rozwijających się kolej ma niewielkie znaczenie i często obsługuje ruch regionalny tylko z przyczyn społecznych na liniach gdzie brak jest równoległych dróg (np. Argentyna, Meksyk). W Kenii sieć kolejowa skurczyła się z 6900 kilometrów w 1970 r. do 2600 km w 1990 r. W Zimbabwie w tym samym okresie sieć linii kolejowych skurczyła się o 15 % do 2700 km.

Jednak i tam dochodzi do gwałtownych zmian, takich jak prywatyzacja resztek kolei w Argentynie, czemu towarzyszyło zmniejszenie zatrudnienia z poziomu 84 000 o połowę w ciągu dwóch-trzech lat od momentu ich prywatyzacji w 1989 r. Niektóre reformy kolei udają się, czego przykładem może być franczyza kolei dla prywatnych przedsiębiorców w Burkina Faso oraz na Wybrzeżu Kości Słoniowej.

Adam Fularz

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

„Aby dojechać do Midland i Odessy [w Teksasie – przyp. MR], trzeba skrócić na północ, przejechać przez krainę pustynnych gór, które okrywają ziemię niebieskim cieniem, a potem przez jałowe pustkowia, przez które przejeżdżają ogromne stalowe węże pociągów. Wybrałem się na krótką przechadzkę nad tory, by popatrzeć, jak mkną przez przedwieczorny półmrok i wydają gwizd słyszalny co najmniej na dziesięć minut przed tym, jak przetoczą się z ogłuszającym hukiem przed moimi zachwyconymi oczami. Zostałem tam jeszcze przez jakiś czas, a gdy zrobiło się już całkiem ciemno, pojechałem w głąb krainy o skromnych na pozór początkach, gdzie dynastia Bushów związała się z baronami energetycznymi Teksasu.”

Ed Vulliamy*, Ameksyka. Wojna wzdłuż granicy, 2010

* ur. 1954, brytyjski dziennikarz i korespondent, laureat nagród: Amnesty International Media Award i dwukrotnie British International Reporter of the Year Award

OD BAŁTYKU PO TATRY • kolejowa księga imion

„Zefir”

TLK Kraków Główny - Kołobrzeg

Zefir to w mitologii greckiej bóg wiatru zachodniego, który wiosną ożywia przyrodę, a latem przynosi orzeźwienie. Od greckiego Zefira wzięło się określenie ciepłego i łagodnego wiatru. Łączący Kraków z Kołobrzegiem „Zefir” to nie jedyny wietrzny pociąg. Po Polsce kursują również „Bryza”, „Orkan” czy „Sztorm”.

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

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

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Adam Fularz (felieton), Tomasz Gajewski.

Nakład: 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.