

Człowiek Piechocińskiego | Śląski zawał | Od drezyny do limuzyny

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

www.zbs.net.pl

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

STYCZEŃ - LUTY 2013

Nr 1 (63)

JAK KURCZY SIĘ SIĘĆ POŁĄCZEŃ DALEKOBIEŻNYCH SPÓŁKI PRZEWOZY REGIONALNE



● **CYTAT NUMERU**

„W 2010 r. pojechaliśmy na targi do Berlina z nowymi Swingiem i Elfem. Zresztą cały nasz przemysł szynowy, w tym Solaris z tramwajem Tramino, prezentował się znakomicie i budził żywe zainteresowanie. A goścący na targach minister Grabarczyk nawet nie zajął do polskich stoisk, odwiedzał za to chińskie”

Tomasz Zaboklicki, PREZES ZAKŁADÓW PESA S.A., w tygodniku „Newsweek” o Cezarym Grabarczyku, ministrze infrastruktury w rządzie PO-PSL latach 2007-2011

± **INDEKS:**

3. Do tyłu polskich lotnisk można dotrzeć koleją. Od 2006 r. pociągi jeżdżą na krakowskie Balice, od czerwca 2012 r. na warszawskie Okęcie, a od grudnia 2012 r. do podlubelskiego Świdnika.

Promocyjny katar w Intercity

► **Znikają kolejne oferty promocyjne spółki PKP Intercity**

– *Przyjęliśmy do spółki PKP Intercity osobę, która poprzednio pracowała w liniach lotniczych Qatar Airways, ściągnęliśmy ją, żeby wprowadziła w PKP Intercity zasady, aby klient był potraktowany jak klient, a nie jak pasażer* – powiedział o Marcinie Celejewskim, członku zarządu PKP Intercity, szef Grupy PKP Jakub Karnowski. Jak na razie nowe zasady oznaczają przede wszystkim wycofywanie się spółki PKP Intercity ze stosowania ofert promocyjnych.

Najpierw w połowie grudnia zlikwidowana została oferta Last Minute, uprawniająca do zakupu tanich biletów, których sprzedaż – w miarę wolnych miejsc – uruchamiana była na 30 min. przed godziną odjazdu pociągu. Z Last Minute można było korzystać tylko na wybranych odcinkach, jak Iława – Gdynia, Kraków – Zakopane czy Katowice – Bielsko-Biała. Oferta umożliwiała przejazd w tych relacjach pociągiem ekspresowym za 13 zł, pozwalając przewoźnikowi niwelować zjawisko mniejszej frekwencji na początkowych i końcowych odcinkach tras pociągów. Wkrótce po Last Minute, z początkiem 2013 r., zniknęła oferta Max-26, która dawała 26% zniżki na przejazd pociągami spółki PKP Intercity osobom do 26 roku życia, nie posiadających uprawnień do innych ulg.

Koniec papierowego rozkładu

► **Informacja o rozkładzie jazdy tylko w internecie i na stacjach**

Po raz ostatni książkowy rozkład jazdy pociągów został wydany na sezon 2011/2012 – skończył ważność 8 grudnia 2012 r. Na sezon 2012/2013 książkowy rozkład jazdy już się nie ukazał. Wiąże się to ze zmianą ustawy o transporcie kolejowym, która odpowiedzialność za informację o rozkładzie jazdy przerzuca z przewoźników na spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe. Dotychczas książkowy rozkład zawierający godziny kursowania pociągów wszystkich przewoźników wydawał jeden z nich – Przewozy Regionalne. Tymczasem PKP PLK, przejmując nowe obowiązki, nie zdecydowały się na wydawanie książkowego rozkładu.

Obecnie informacja – dostępna poza stacjami i przystankami – opiera się na rozkładzie internetowym oraz na dostępnych na stronie internetowej PKP PLK planszach z godzinami odjazdów dla wszystkich punktów na sieci kolejowej. Zbiorcze tabele z książkowego rozkładu prezentujące układ wszystkich pociągów na poszczególnych liniach całkowicie zniknęły – tabele nie są dostępne nawet w formie elektronicznej. Tak oto zlikwidowany został jeden z kanałów informacji o rozkładzie jazdy. – *Największym przegrany jest w tej sytuacji pasażer, któremu oprócz pogarszającej się oferty przewozowej, serwuje się brak informacji* – mówi Patryk Skopiec z Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei.

Wadą książkowego rozkładu była wysoka cena i ciągłe zmiany – ostatnia edycja książkowego rozkładu jazdy kosztowała aż 72,59 zł, a w rocznym okresie obowiązywania ukazało się do niej aż 108 errat. Tymczasem w Czechach książkowy rozkład – sprzedawany na dworcach oraz w księgarniach – kosztuje w przeliczeniu około 11 zł, dzięki czemu sprzedaje się w ponad 40 tys. egzemplarzy. „Papierowy rozkład jazdy wciąż jest bestsellerem” – pisał czeski dziennik „Lidové Noviny”. W Szwajcarii, gdzie za trzymomowe wydawnictwo, liczące w sumie prawie 4 tys. stron, prezentujące rozkłady kolei, żeglugi, kolei linowych oraz autobusów trzeba zapłacić około 55 zł.

W Niemczech – gdzie z wydawania książkowego rozkładu jazdy pociągów zrezygnowano już w 2009 r. – wciąż na stronie internetowej Deutsche Bahn dostępne są zbiorcze tabele dla poszczególnych linii. – *Tabela prezentuje kompleksową ofertę na całej linii, podczas gdy internetowy rozkład pokazuje nam połączenia tylko na konkretny dzień. Tabela pozwala również szybko sprawdzić postoje pociągu na dowolnych stacjach z odcinka, którego dotyczy* – mówi Grzegorz Wąsowicz, miłośnik kolei z Opolszczyzny.

Dwa pociągi na raz

► **Przez miesiąc dwa różne pociągi rozkładowo kursowały dokładnie tą samą trasą, w dokładnie tych samych godzinach. W praktyce jeden kursował planowo, a drugi w miarę wolnego miejsca był „wciskany” na szlak jako opóźniony**

Z obowiązujących od 9 listopada do 8 grudnia 2012 r. poprawek do rocznego rozkładu jazdy 2011/2012 wynikało, że dwa pociągi Kolei Mazowieckich, nr 225 relacji Warszawa Wschodnia – Skierniewice i nr 455 relacji Warszawa Wschodnia – Sochaczew, na terenie węzła warszawskiego poruszają się równocześnie tą samą trasą. Albowiem zarówno dla pociągu nr 225, jak i dla pociągu nr 455 przewidziano przejazd w tych samych godzinach tym samym torem na 11-kilometrowym odcinku z Warszawy Wschodniej (odjazd o godz. 15.19) do Warszawy Włochy (przyjazd o godz. 15.40).

To wcale nie jedyny taki przypadek – podobna sytuacja dotyczyła pociągów nr 213 Kolei Mazowieckich (relacji Warszawa Wschodnia – Skierniewice) oraz nr 50236 Szybkiej Kolei Miejskiej (relacji Otwock – Pruszków), które według rozkładu jazdy obowiązującego od 9 listopada do 8 grudnia 2012 r. w tym samym momencie wyruszały ze stacji Warszawa Wschodnia (o godz. 9.23), by następnie równocześnie przejechać 20-kilometrową trasę do Pruszkowa (przyjazd o godz. 9.55).

Podkreśliśmy, że pociągi kursujące według rozkładu jazdy w tym samym czasie po tych samych torach nie były jedynie felerem informacji dla pasażerów o godzinach kursowania pociągów. Problem pokrywających się pociągów jest skutkiem błędów popełnionych już podczas konstrukcji rozkładu jazdy i następnie powielonych w komputerowym Systemie Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej czy w wydrukach służbowych rozkładów jazdy, stanowiących podstawowe narzędzia prowadzenia ruchu pociągów.

Jak dowiedział się dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”, powyższe błędy zostały zgłoszone przez przewoźników do działającego w strukturze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, które odpowiada za konstrukcję rozkładów oraz prawidłowy przebieg pociągów.

Centrum – zamiast poprawić pokrywające się rozkłady jazdy pociągów – problem „rozwiązało” w sposób całkowicie prowizoryczny: przez cały miesiąc panowała zasada, że jeden z pokrywających się pociągów kursuje zgodnie z rozkładem, a drugi wypuszczany jest na trasę po kilku minutach, w miarę wolnego miejsca na torach, jako opóźniony. Wciąż jednak w dokumentach eksploatacyjnych i w systemach komputerowych wspomagających ruch kolejowy różne pociągi poruszające się tą samą trasą przydzielone miały dokładnie te same godziny kursowania.

Miękkie lądowania w Instytucie Kolejnictwa

► Instytut Kolejnictwa to jedna z najgorszych polskich jednostek badawczych, głosi raport Najwyższej Izby Kontroli

Przedmiotem działania warszawskiego Instytutu Kolejnictwa są prace badawczo-rozwojowe w zakresie infrastruktury torowej, taboru, logistyki, przewozów, sterowania ruchem, telekomunikacji i informatyki, elektroenergetyki, materiałów i konstrukcji, bezpieczeństwa transportu oraz ochrony środowiska.

Po ostatniej kontroli Najwyższej Izby Kontroli dotyczącej wykorzystania środków publicznych na naukę Instytut Kolejnictwa otrzymał ocenę negatywną. Co więcej, izba zwróciła się do nadzorującego instytut ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej się z wnioskiem nie tylko domagającym się zapewnienia skutecznego nadzoru nad zgodnością działań tej jednostki z przepisami prawa, ale wręcz rozważenia reorganizacji, przekształcenia, a nawet likwidacji Instytutu Kolejnictwa.

Z 28 skontrolowanych instytucji naukowo-badawczych, negatywną notę otrzymały dwie: oprócz Instytutu Kolejnictwa, negatywnie oceniony został Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa (również podlegający Ministerstwu Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej).

Do podstawowej działalności finansowanego ze środków publicznych Instytutu Kolejnictwa – zgodnie z zapisami ustawy o instytutach badawczych – należy prowadzenie badań naukowych i prac rozwojowych, a następnie dostosowywanie ich do potrzeb praktycznych oraz wdrażanie. Jak tymczasem informuje NIK, Instytut Kolejnictwa w ostatnich latach nie dokonał żadnego wdrożenia wyników zrealizowanych badań naukowych czy prac rozwojowych.

Badacze z Instytutu Kolejnictwa nie są również widoczni w międzynarodowym obiegu wiedzy – w ciągu pięciu lat objętych kontrolą NIK (2007-2011) pracownicy Instytutu Kolejnictwa nie opublikowali żadnego artykułu w wydawnictwach z listy filadelfijskiej, stanowiącej katalog wiodących czasopism naukowych. Co więcej, ani jedna z prac naukowych kolejowego instytutu nie została choćby cytowana w jakiegokolwiek publikacji z listy filadelfijskiej. Z 28 skontrolowanych przez NIK ośrodków badawczych tylko dwa nie są w stanie pochwalić się ani publikacjami, ani cytowaniami w uznanych czasopismach naukowych (dodajmy, że problemów z tym nie miały między innymi takie branżowe jednostki jak Instytut Geodezji i Kartografii, Główny Instytut Górnictwa, Przemysłowy Instytut Telekomunikacji czy Instytut Transportu Samochodowego).

Instytut Kolejnictwa to jednostka z ponad 60-letnią tradycją, która dysponuje laboratoriami badawczymi oraz torem doświadczalnym pod Żmigrodem na Dolnym Śląsku. Z końcem 1999 r. kolejowy instytut badawczy został wyłączony ze struktury PKP. Wciąż jednak jego rola często sprowadza się do zapewniania miękkiego lądowania kadrom odchodzącym ze spółek Grupy PKP. Dyrektorem instytutu jest Andrzej Żurkowski, w latach 2001-2005 prezes PKP Intercity, a wcześniej rzecznik prasowy PKP. Zastępcą dyrektora instytutu ds. finansowych jest była wieloletnia członkini zarządu PKP Intercity Lucyna Krawczyk. Z kolei funkcję pełnomocnika ds. rozwoju współpracy z jednostkami naukowymi i badawczo-rozwojowymi pełni w instytucie Zbigniew Szafranski, wcześniej prezes spółki PKP Polskie Linie Kolejowe oraz członek zarządów spółek PKP S.A. oraz PKP Energetyka.

Z Instytutu Kolejnictwa – do 2010 r. działającego pod nazwą Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa – wywodzi się Andrzej Massel, obecny wiceminister transportu ds. kolei, który w kolejowej jednostce badawczej pracował od 1990 r. Od 2005 r. do powołania na stanowisko wiceministra w grudniu 2010 r. Massel pełnił funkcję zastępcy dyrektora instytutu ds. studiów i projektów badawczych.

Stacja prywatna

► Czy mieszkańcy warszawskiego osiedla Wilno zmieszczą się do pociągów, które zatrzymają się na budowanym specjalnie dla nich przystanku?



• Pociąg Kolei Mazowieckich z Tuszczu do Warszawy Wileńskiej mijają budowany przystanek Warszawa Zacisze-Wilno

Między Warszawą Wileńską a Żąbkami powstaje nowy przystanek kolejowy: Warszawa Zacisze-Wilno. – *Przystanek przyjmie pierwszych pasażerów w czerwcu* – informuje Krzysztof Łańcucki, rzecznik prasowy spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

Przystanek Warszawa Zacisze-Wilno budowany jest przez prywatnego inwestora – firmę Dom Development, zajmującą się budową osiedli mieszkaniowych. Firma w całości pokrywa koszty budowy przystanku, wynoszące około 6,5 mln zł.

Budowa przystanku kolejowego między Warszawą a Żąbkami towarzyszy powstającemu osiedlu Wilno. – *Podróż do stacji Warszawa Wileńska zajmie mieszkańcom osiedla Wilno około 4 min.* – mówi Jarosław Szanajca, prezes Dom Development. – *Biorąc pod uwagę, że w niedalekiej przyszłości do Warszawy Wileńskiej zostanie doprowadzone metro, nasze osiedle będzie miało doskonałe połączenie ze wszystkimi strategicznymi punktami Warszawy.*

Czy mieszkańcy nowego osiedla skuszą się na dojazdy koleją? Zważać, że zwykle – chociażby przy podróży do centrum stolicy – będzie się wiązać z koniecznością przesiadki na Warszawie Wileńskiej do autobusów lub tramwajów. – *Dojazd z nowego przystanku do Dworca Wileńskiego i przesiadka nadal dla wielu będzie dobrą alternatywą, bo wjazd od tej strony samochodem czy innymi środkami komunikacji zbiorowej do centrum Pragi jest rano problematyczny ze względu na korki. A połączenie pociąg plus metro będzie na pewno jeszcze bardziej kuszące* – mówi Wojciech Szymalski ze stowarzyszenia Zielone Mazowsze.

Przystanek Warszawa Zacisze-Wilno położony jest na odcinku obsługiwanym przez Koleje Mazowieckie. Kursują tędy pociągi z Warszawy Wileńskiej w kierunku Wołomina, Tuszczu, Łochowa, Małkini oraz Wyszkowa. – *Planowane jest zatrzymywanie wszystkich pociągów na nowym przystanku Warszawa Zacisze-Wilno* – mówi Donata Nowakowska, rzecznik prasowy mazowieckiego przewoźnika.

Problemem tej linii jest to, że w godzinach porannego szczytu pasażerom z Zielonki czy Żąbek trudno zmieścić się do pociągów jadących w kierunku Warszawy Wileńskiej. Jak rozwiązać ten kłopot, gdy wkrótce pojawi się również na przystanku Warszawa Zacisze-Wilno. – *Możliwość są dwie* – sugeruje Wojciech Szymalski. – *Albo zostanie zwiększona częstotliwość kursowania pociągów do 5 min. od Wołomina do Warszawy Wileńskiej, co w pełni będzie możliwe dopiero po rozbudowie odcinka Zielonka – Tuszcz do czterech torów. Albo Koleje Mazowieckie dodadzą trzecią jednostkę do każdego pociągu dojeżdżającego do Warszawy między godz. 7.00 a 9.00.*

Warszawa Zacisze-Wilno to nie pierwszy przystanek budowany za prywatne fundusze. W podobny sposób powstał przystanek Kraków Business Park na linii Kraków – Katowice. Czynny od lutego 2007 r. przystanek zlokalizowany jest przy centrum biurowym w podkrakowskim Zabierzowie. Na stronie internetowej centrum czytamy, że „transport kolejowy stanowi główny środek transportu z i do pracy”.

Optymalizacja donikąd

PKP PLK likwidując boczne linie, pozbawi się przychodów z linii magistralnych

Ściągnięci do Grupy PKP współpracownicy Leszka Balcerowicza ogłosili swój pomysł na wyciągnięcie kolei z kryzysu. Filarem „restrukturyzacji” ma być skrócenie o co najmniej 3 tys. km sieci kolejowej zarządzanej przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe. Przedstawiciele Grupy PKP unikają określenia „likwidacja” i cały plan nazywają „optymalizacją”. – *Przeprowadzone w firmie badania wskazują, że należy w najbliższych latach wyłączyć z ruchu niektóre odcinki linii kolejowych, na których brak jest zainteresowania ze strony przewoźników lub jest ono znikome* – poinformował Remigiusz Paszkiewicz, prezes PKP PLK.

Czarna lista Paszkiewicza

Jak wynika z informacji Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych (ZNPK), w województwie mazowieckim PKP PLK w ramach „optymalizacji” chciałyby pozbyć się następujących linii: Siedlce – Sokółki Podlaski, Ostrołęka – Łapy, Ostrołęka – Szczyrno, Małkinia – Ostrołęka, Sierpc – Brodnica oraz Płock – Sierpc.

Linia z Płocka do Sierpca to tymczasem element ciągu łączącego płocką rafinerię Orlen z północną Polską. Z kolei linia z Małkini przez Ostrów Mazowiecką do Ostrołęki stanowi jedyne przejezdne alternatywne połączenie do Elektrowni Ostrołęka (niezbędne zwłaszcza w przypadku wystąpienia jakichkolwiek problemów na jednorotorowym ciągu Tłuszcz – Ostrołęka).

Na czarnej liście PKP PLK znalazły się kluczowe ciągi także w innych regionach. Między innymi linie kolejowe do baz paliwowych w Barnówku koła Myśliborza czy w Rejowcu koło Wągrowca, połączenie do elektrowni i kopalni węgla brunatnego Bełchatów, linia do mieleckiej strefy ekonomicznej, odcinek do kombinatu chemicznego w Policach, a także odcinki do jednych z największych w Europie zakładów celulozowych w Kwidzynie i Świeciu.

Zarządca infrastruktury na swojej liście umieścił również linię Piła – Ulikowo, którą zmodernizowano z funduszy unijnych, by we wrześniu 2012 r. z sukcesem reaktywować połączenia pasażerskie między Piłą a Szczecinem. Spółka PKP PLK do likwidacji wytypowała również aktualnie modernizowane linie Lublin – Lubartów i Olsztyn – Szczytno.

Na czarnej liście znalazła się ponadto linia Sokółka – Suwałki. Jest to nie tylko jedyne czynne w ruchu pasażerskim połączenie Suwałk i Augustowa z resztą kraju, ale również ciąg prowadzący do jedynego kolejowego przejścia granicznego z Litwą.



• Od 1990 r. zdemontowano jedną czwartą polskiej sieci kolejowej. Rozbiórka linii Godków - Pyrzyce.

500 – 5 = 0

Cały plan „optymalizacji” sieci kolejowej autorstwa ekonomistów ze stajni Leszka Balcerowicza – z prezesem PKP PLK Remigiuszem Paszkiewiczem i szefem Grupy PKP Jakubem Karnowskim na czele – opiera się na założeniu, że po likwidacji „linii kolejowych, na których zainteresowanie ze strony przewoźników jest znikome”, ruch pociągów na głównych liniach nie zmniejszy się. „Zakłada się, że jeśli zlikwiduje się 5 km torów, to pociąg, który pierwotnie miał pokonać trasę 500 km, po likwidacji przejedzie trasę o długości 495 km” – czytamy w liście otwartym Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych przeciwko likwidacjom linii – „Jest to założenie całkowicie błędne, gdyż likwidacja rzadko uczęszczanych linii podważa

ekonomiczny sens uruchamiania pociągów w całych relacjach z uwagi na dodatkowe koszty przeładunku”. I tak oto pełną obsługę transportową zakładów przemysłowych pozbawionych dostępu kolejną przejmą przewoźnicy drogowi, a PKP PLK pozbawi się przychodów także z udostępniania linii magistralnych.

W poszukiwaniu kosztów

Choć przedstawiciele Grupy PKP uparcie twierdzą, iż planowana do wycięcia część sieci kolejowej powoduje „ponoszenie przez PKP PLK kosztów prowadzenia ruchu i nakładów na utrzymanie na linii nie dające perspektyw ekonomicznych”, to w przypadku większości ciągów, które znalazły się na czarnej liście, nie bardzo wiadomo, o jakie koszty może chodzić. W liście otwartym ZNPK o liniach planowanych do wycięcia podkreślono bowiem, że „przy obsłudze miazdzącej większości z nich nie są zatrudnieni na stałe żadni ludzie. To pracownicy przewoźników sami muszą strzec przejazdów na nich podczas przejazdu pociągu, to rewidenci i ustawiacze przewoźników przestawiają zwrotnice na opuszczonych stacjach pobierając klucze do nich wiele kilometrów dalej”.

W dodatku PKP PLK faktycznie nie ponosi kosztów utrzymania zagrożonych linii: „Na większości z nich żadne tego typu prace od lat nie były prowadzone, skutkiem czego lokomotywy ślizgają się na niekoszonej trawie porastającej torowisko, a stawiane jako doraźne rozwiązania ograniczenia prędkości dodatkowo utrudniają efektywne prowadzenie ruchu kolejowego”.

Zagraj to jeszcze raz

Sprowadzeni na kolej specjaliści wychowani przez guru polskiej ekonomii Leszka Balcerowicza nie mają w sobie za grosz oryginalności – nie wnoszą nic nowego, lecz proponują dokładnie to samo nieskuteczne rozwiązanie, które stosowali wszyscy ich poprzednicy w Polskich Kolejach Państwowych.

Forsowana przez Jakuba Karnowskiego i Remigiusza Paszkiewicza „restrukturyzacja” oparta na skróceniu sieci kolejowej o kilka tysięcy kilometrów będzie przedłużeniem pełzającej od lat anty-reformy, w wyniku której zlikwidowano już jedną czwartą polskiej sieci kolejowej. Od 1990 r. do 2010 r. sieć skurczyła się bowiem o 6,5 tys. km – z 26,2 tys. km do 19,7 tys. km, a Polska stała się europejskim liderem w demontowaniu infrastruktury kolejowej.

Kolej, która – wraz z tysiącami kilometrów linii „nie dających perspektyw ekonomicznych” – konsekwentnie pozbawiana jest zasięgu oraz korzyści skali, nigdy nie poprawi swojej rentowności.

Karol Trammer

DLA „Z BIEGIEM SZYN”:

„Likwidacjami zredukuje się nie koszty, a przychody”

Krzysztof Rytel

Dyrektor Centrum Zrównoważonego Transportu

• Jakie oszczędności może przynieść likwidacja linii, na których już od dawna nie obsadza się ani jednego posterunku i nie są na nich prowadzone żadne prace remontowe czy utrzymaniowe? Jeśli z analiz wynika, że może, to tylko jeśli koszty stałe spółki dzieli się na wszystkie linie proporcjonalnie do długości. Po likwidacji koszty stałe nie zmniejszą, lecz rozpiszą się na mniejszą liczbę linii. Koszty stałe można i należy zmniejszać, ale nie wymaga to zamykania linii, tylko na przykład redukcji administracji. Po zlikwidowaniu linii PKP PLK realnie nie zredukuje żadnych kosztów, a stracą przychody z udostępniania infrastruktury przewoźnikom.

Człowiek Piechocińskiego

Członkiem zarządu Kolei Mazowieckich jest aktywny działacz PSL

– Wszyscy byli przekonani, że wygrywa Waldemar Pawlak, główne przemówienia były już napisane! Z prostego powodu, bo Waldek reprezentuje to, co najgorsze w PSL: konsekwencję, twardość, upór, wzdrostwo plus rozdawanie stołków – mówił Janusz Piechociński tygodnikowi „Wprost” wkrótce po zwycięstwie w wyborach na prezesa Polskiego Stronnictwa Ludowego.

Choć rozdawanie stołków w instytucjach i spółkach publicznych działaczom partyjnym było – według nowego szefa ludowców – tym „co najgorsze w PSL” w czasach prezesury Pawlaka, to beneficjentami tego zjawiska są również ludzie Janusza Piechocińskiego. Jak chociażby 40-letni Dariusz Grajda, który od czerwca 2012 r. jest członkiem zarządu Kolei Mazowieckich ds. handlowych. Odpowiada za ofertę przewozową, taryfę, drużyny konduktorskie, kasy biletowe oraz promocję.

Grajda jest równocześnie wiceprzewodniczącym rady nadzorczej spółki Centrum Praha. Spółka należy do samorządu województwa mazowieckiego i zarządza budynkiem, w którym mieści się mazowiecki urząd marszałkowski.

Obowiązki w zarządzie Kolei Mazowieckich oraz radzie nadzorczej spółki Centrum Praha Dariusz Grajda dodatkowo łączyć musi ze sprawowaniem mandatu radnego powiatu otwockiego oraz byciem aktywnym działaczem Polskiego Stronnictwa Ludowego.

Stronnictwo wielce demokratyczne

Podczas listopadowego kongresu PSL, na którym Janusz Piechociński wygrał z Waldemara Pawlakiem bój o szefostwo w partii, Dariusz Grajda był jednym z ponad tysiąca delegatów, wyłonionych spośród 124 tys. członków stronnictwa.

Tak o ostatnim kongresie ludowców Grajda napisał na swoim blogu: „Wczoraj dokonano się coś czego chyba w Europie jeszcze nie było. Delegaci wybrali na Prezesa PSL Janusza Piechocińskiego, który mieszka w Powiecie Piaseczyńskim. Janusz uzyskał 547 głosów a Kolega Waldemar Pawlak 530. To pokazuje jak wielce demokratyczne jest stronnictwo” [pisownia oryginalna]. Tym krótkim wpisem Grajda dyskretnie wskazał, że nowy szef PSL („Janusz”) jest mu bliższy od dotychczasowego prezesa ludowców („Kolega Waldemar Pawlak”).

Dariusz Grajda w 2011 r. był kandydatem ludowców na senatora w okręgu jednomandatowym obejmującym powiaty grodziski, otwocki, piaseczyński i pruszkowski. Nieprzerwanie od 2002 r. Grajda jest radnym powiatu otwockiego – dodatkowo w latach 2006-2010 pełnił funkcję członka zarządu powiatu.

Samorządową karierę Grajda rozpoczął w 1994 r., gdy jako 21-latek zdobył mandat radnego gminy Celestynów. Po upływie czteroletniej kadencji gminnego radnego Grajda jeszcze przez kilka lat pozostał w celestynowskim samorządzie, łącząc funkcję informatyka, redaktora miesięcznika samorządowego „Celestynka” i członka gminnej komisji rozwiązywania problemów alkoholowych.

Między Struzikiem a Kalinowskim

Rajca gminny, wieloletni radny powiatowy, członek zarządu powiatu, kandydat na senatora – Dariusz Grajda ma w Polskim Stronnictwie Ludowym ugruntowaną pozycję. Już po raz trzeci powierzono mu funkcję delegata na ogólnopolski kongres partii.

Na odbywającym się we wrześniu 2012 r. mazowieckim zjeździe wojewódzkim PSL Grajda siedział za stołem prezydyalnym. Po prawej ręce miał Adama Struzika, szefa PSL na Mazowszu, marszałka województwa mazowieckiego, któremu podlega spółka Koleje Mazowieckie. A po lewej – Jarosława Kalinowskiego, w latach 1997-2004 prezesa ludowców, dwukrotnego wicepremiera i



• Ludzie Janusza Piechocińskiego w pruszkowskiej hali BGŻ Arena na kongresie Polskiego Stronnictwa Ludowego. Wśród nich Dariusz Grajda, członek zarządu Kolei Mazowieckich ds. handlowych. (fot. Wiesław Sumiński, www.kongres.psl.pl)

ministra rolnictwa, a obecnie posła do Parlamentu Europejskiego oraz przewodniczącego rady naczelnej PSL.

Dariusz Grajda był również społecznym doradcą posła PSL Janusza Piechocińskiego, gdy ten w kadencji 2001-2005 pełnił funkcję przewodniczącego sejmowej komisji infrastruktury. Nie było to pierwsze zetknięcie Grajdy z Piechocińskim.

W 2001 r. – w czasie gdy prezesem Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie był Janusz Piechociński – Dariusz Grajda został zatrudniony w tej instytucji. Pod koniec 2001 r., po zdobyciu mandatu poselskiego, Piechociński zrezygnował z fotela prezesa WFOŚIGW. Wkrótce fundusz opuścił również Dariusz Grajda, by przenieść się do centrali Poczty Polskiej na stanowisko głównego specjalisty ds. kontaktów z parlamentem. Dodajmy, że w sejmie kadencji 2001-2005 sprawy poczty znajdowały się w kompetencjach komisji infrastruktury, którą kierował Janusz Piechociński.

Koordynator, dyrektor, członek zarządu

Gdy w wyborach w 2005 r. Piechocińskiemu nie udało się zdobyć mandatu poselskiego, znalazł zatrudnienie w kolejowym konsultingu – w Zespole Doradców Gospodarczych TOR, gdzie otrzymał stanowisko dyrektora ds. procesów inwestycyjnych. W zespole TOR Piechociński opracowywał analizy dotyczące funduszy unijnych, inwestycji infrastrukturalnych, finansowania kolei, taboru, zmian na rynku kolejowym czy kombinowanego transportu towarowego.

W 2005 r. kolejną zainteresował się również Dariusz Grajda – został zatrudniony w Kolejach Mazowieckich na stanowisku koordynatora zespołu ds. strategii i rozwoju. Podjął ponadto studia podyplomowe „Zarządzanie, marketing, logistyka w spółkach kapitałowych Grupy PKP” na Uniwersytecie Szczecińskim. Studia te prowadzone są przez prof. Juliusza Engelhardta, członka PSL, który w latach 2008-2010 był z ramienia tej partii wiceministrem infrastruktury ds. kolei.

W 2006 r. nastąpiła przerwa w kolejowej karierze Dariusza Grajdy – został bowiem członkiem zarządu powiatu otwockiego, gdzie przez cztery lata odpowiadał za fundusze unijne, ochronę środowiska, promocję, sport oraz kulturę. Po zakończeniu misji w otwockim starostwie i niepowodzeniu w wyborach wójta gminy Celestynów, Grajda wrócił do Kolei Mazowieckich, nadal jednak pozostając radnym powiatowym. Od razu po powrocie do Kolei Mazowieckich Dariusz Grajda otrzymał fotel dyrektora biura handlowego, by po nieco ponad roku awansować na członka zarządu spółki.

Karol Trammer

Pełzająca katastrofa

Rośnie liczba wykolejeń pociągów spowodowanych złym stanem torów

29 grudnia 2012 r., w czasie szczytu przewozów między Bożym Narodzeniem a Sylwestrem, w Chabówce wykołowała się lokomotywa pociągu ekspresowego „Tatry” relacji Zakopane – Warszawa Wschodnia. Nikomu nic się nie stało, lecz na kilkanaście godzin zimowa stolica Polski została odcięta od reszty sieci kolejowej, a w Zakopanem uwięzione zostały składy pociągów dalekobieżnych. Według nieoficjalnych informacji portalu „Rynek Kolejowy”, przyczyną wykolejenia mogła być pęknięta szyna – elektrowóz wypadł z toru przy niewielkiej prędkości 37 km/h.

Przeszło dwa tygodnie wcześniej – 13 grudnia 2012 r. – w Poraju między Zawierciem a Częstochową wykołował się pociąg towarowy. Wskutek zdarzenia poważnie zniszczona została infrastruktura stacji Poraj – wypadający z torów pociąg zniszczył nawierzchnię torową, połamał słupy oraz bramki podtrzymujące sieć trakcyjną. Przywracanie normalnego ruchu trwało prawie tydzień – najpierw linia była całkowicie nieprzejezdna, potem przez kilka dni składy przepuszczane były jednym torem, przez co pociągi kursujące ciągiem Katowice – Częstochowa doznawały opóźnień przekraczających nawet godzinę. Spotęowało to grudniowy chaos na kolei w województwie śląskim związany z przejęciem przez Koleje Śląskie obsługi linii kolejowych w całym regionie.

Wykolejenie w środę, wykolejenie w sobotę

Zdarzenia z Chabówki i Poraja to nie jedyne wykolejenia, do jakich doszło w grudniu 2012 r. na polskiej sieci kolejowej. 21 grudnia w okolicach stacji Knurów Szczygłowice na Śląsku z szyn wypadła lokomotywa prowadząca skład węglarek, 19 grudnia na stacji Babiak na magistrali węglowej podczas manewrów wykołował się wagon towarowy, 9 grudnia na stacji Dęblin z torów wypadła lokomotywa, a 2 grudnia między stacjami Boreczek i Żórawina doszło do wykolejenia jednego wagonu pociągu InterRegio „Mamry” relacji Międzyzlesie – Olsztyn Główny.

Nie tylko grudzień obfitował w przypadki wypadnięcia pociągów z szyn. Do wykolejeń pociągów dochodziło przez cały 2012 r. – nierzadko miały one miejsce w odstępie zaledwie kilku dni. Albo częściej. Tak było na początku lipca, kiedy do wypadnięcia z szyn doszło nie tylko dzień po dniu, ale w dodatku w tym samym punkcie sieci kolejowej – na wyjeździe ze stacji Ława Główna w kierunku przystanku Ława Miasto. 4 lipca wykołowała się tu lokomotywa pociągu ekspresowego „Szanty” relacji Bielsko-Biała Główna – Kołobrzeg, a 5 lipca wypadł z szyn ostatni wagon pociągu TLK „Pobrzeże” relacji Kraków Główny – Kołobrzeg.

To nie jedyne wykolejenia, do jakich doszło w lipcu. 3 lipca między stacją Kostomłoty a przystankiem Kielce Piaski z szyn wypadł pociąg Regio jadący ze Skarżyska-Kamiennej do Kielc. 17 lipca we Wronkach wykołowało się osiem wagonów pociągu przewożącego nawozy sztuczne. Usuwanie rozsypanej salety, wykolejonych wagonów, naprawianie zniszczonego torowiska i uszkodzonych słupów trakcyjnych trwało kilka dni.

Utrzymanie wstrzymane

Aż kilometr toru został uszkodzony 30 kwietnia w wyniku wykolejenia pociągu towarowego na odcinku Taciszów – Gliwice Łabędy. Utrudnienia w ruchu kolejowym na ciągu łączącym Górnośląski Okręg Przemysłowy z Wrocławiem trwały tygodniami. Dodajmy, że dzień wcześniej z szyn wypadły cztery wagony pociągu z miałem węglowym, przejeżdżającego przez Tychy.

19 czerwca doszło do wykolejenia 13 wagonów pociągu towarowego jadącego ze Skarżyska-Kamiennej do Przeworska – wagony wypadły z szyn między Rudnikiem nad Sanem a Łętownią.

11 maja na kolejowym kręgosłupie Trójmiasta, w pobliżu stacji Gdańsk Wrzeszcz, wypadł z szyn pociąg towarowy. Na tym samym odcinku doszło do wykolejenia składu towarowego również w marcu 2011 r. Do kilku wykolejeń doszło w minionym roku na linii Warszawa – Radom. Stan tej linii stale się pogarsza – bieżące

utrzymanie na tym ciągu praktycznie zostało wstrzymane. Sytuacja ta tłumaczona jest planowaną modernizacją. Problem w tym, że o modernizacji, która ma wkrótce się rozpocząć, słyszymy już prawie od dekady. 19 czerwca wykołowało się kilka wagonów towarowych na stacji Radom, 5 sierpnia na stacji Czachówek Południowy wykołował się pociąg towarowy relacji Sitkówka-Nowiny – Warszawa Okęcie, a 4 października z szyn wypadł pociąg Kolei Mazowieckich z Warszawy Wschodniej do Radomia, z niewielką prędkością wjeżdżający na stację Bartodzieję.

Z biegiem złamanych szyn

Najczęstsze przyczyny wykolejeń to awarie taboru (np. pęknięcie osi wagonu), zbyt duża prędkość pociągów (np. pokonanie rozjazdu przy jeździe w bok z prędkością dostosowaną do jazdy na wprost), błędy w prowadzeniu ruchu (np. przestawienie zwrotnicy pod przejeżdżającym pociągiem) czy pogarszający się stan techniczny linii kolejowych.

Coroczne raporty Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK) wskazują, iż rośnie liczba zdarzeń spowodowanych właśnie złym utrzymaniem nawierzchni torowej: w 2009 r. miały miejsce 44 zdarzenia spowodowane złym stanem nawierzchni torowej, w 2010 r. – 60, a w 2011 r. już 74. Raport na temat bezpieczeństwa na kolei za rok 2012 r. nie został jeszcze opracowany.

W raporcie za 2011 r. czytamy, że spośród 16 zdarzeń, których wyjaśnianie przez spółki kolejowe było dodatkowo objęte – z uwagi na skomplikowany charakter – bezpośrednim nadzorem PKBWK, siedem dotyczyło wykolejeń spowodowanych złym stanem infrastruktury. Mowa między innymi o wypadnięciu z szyn dziesięciu węglarek z powodu złego stanu toru (odcinek Gdańsk Główny – Gdańsk Wrzeszcz, 6 marca 2011 r.), wykolejeniu się lokomotywy i dwóch cystern z benzyną z powodu niewłaściwego stanu nawierzchni torowej (Warszawa Gdańska, 11 marca 2011 r.), wykolejeniu się pociągu towarowego z powodu poszerzonego prześwitu między szynami (Żagań, 23 marca 2011 r.) czy wykolejeniu się pociągu towarowego z powodu złamanej szyny (odcinek Chmielnik – Grzybów, 1 sierpnia 2011 r.).

Prowizoryczne bezpieczeństwo

Jak fatalne jest utrzymanie linii kolejowych, pokazują wykazy ostrzeżeń stałych, zawierające informację o ograniczeniach prędkości oraz ich przyczynach. Wykazy wskazują, że wielu uszkodzeń nawierzchni torowej po prostu się nie naprawia. Jeden z najbardziej szkodliwych przykładów stanowi „prowizoryczne zabezpieczenie pękniętej szyny” między stacją Grębocice a przystankiem Krzydłowice na linii kolejowej Szczecin – Wrocław. Pęknięta szyna nie została wymieniona od co najmniej roku – jedyne co zrobiła spółka PKP Polskie Linie Kolejowe to wprowadziła ograniczenie prędkości pociągów do 20 km/h. W wykazach ostrzeżeń stałych roi się nie tylko od setek informacji o ogólnie złym stanie infrastruktury („zły stan toru”, „zły stan podkładów”, „zły stan podtorza”, „zły stan techniczny obiektu mostowego”, „zły stan przepustu”). Wykazy pełne są również ostrzeżeń o konkretnych uszkodzeniach, które nie zostały niezwłocznie naprawione – jak chociażby takich, przepisanych od co najmniej roku, adnotacji: „zły stan podkładów, tor po wykolejeniu” (odcinek Nędza Wieś – Nędza), „zużycie szyn” (odcinki linii Łódź Widzew – Kutno), „zły stan iglicy w rozjeździe” (stacja Węgliniec), „obsunięcie się skorupy nasypu” (odcinek Tychy – Łaziska Średnie) czy „osuwisko skarpy nasypu i ławy torowiska” (odcinek Munina – Bobrówka).

Rok 2013 prawdopodobnie będzie kolejnym rokiem wypadających z szyn pociągów. Tak będzie dopóki nawet podstawowe uszkodzenia infrastruktury nie będą naprawiane, lecz jedynie odnotowywane w kolejnych wydaniach wykazów ostrzeżeń stałych.

Karol Trammer

Początek końca InterRegio?

Jak kurczy się sieć dalekobieżnych połączeń spółki Przewozy Regionalne



• **Rozwój sieci połączeń InterRegio zaczyna sprowadzać się do zastępowania tańszych pociągów Regio droższymi InterRegio. Pociąg „Orlik” do Częstochowy przed odjazdem z Krakowa Głównego.**

Wraz z wejściem nowego rozkładu jazdy przestały kursować pociągi InterRegio między Warszawą a Bydgoszczą, spadła liczba połączeń tej kategorii w relacji Warszawa – Białystok, z Warszawy do Krakowa wyruszają tylko dwa pociągi InterRegio na dobę – pierwszy dociera pod Wawel dopiero na godz. 15.07. Skale regresu pokazuje to, że jeszcze w 2010 r. między Warszawą a Krakowem kursowało pięć par pociągów InterRegio. W nowym rozkładzie w ogóle nie pojawi się pociąg InterRegio „Harpun”, będący dotychczas najszybszym połączeniem między Warszawą a Pomorzem Środkowym. I choć „Harpun” kursował tylko w wakacje, to – docierając z Warszawy do Koszalina w nawet ponad dwie godziny szybciej niż ekspresy spółki PKP Intercity – miał szansę cieszyć się mocną pozycją przez cały rok. Tymczasem spółka Przewozy Regionalne podjęła decyzję, by pociąg „Harpun” całkowicie wykreślić z rozkładu jazdy.

Część ograniczeń w sieci InterRegio bierze się stąd, że pociągi tej kategorii muszą ustępować miejsca na torach uruchamianym przez PKP Intercity pociągom TLK, które dofinansowywane są z budżetu państwa. – *Pociągi TLK mają pierwszeństwo przy przydzielaniu przez zarządcę infrastruktury dostępu do tras* – wyjaśnia Michał Stilger z biura prasowego Przewozów Regionalnych.

InterRegio raz na kilka dni

Choć w rozkładzie jazdy 2012/2013, który w życie wszedł 9 grudnia 2012 r., wciąż kursują takie pociągi InterRegio jak „Szczeliniec” z imponującą 887-kilometrową relacją z Ełku przez Białystok, Warszawę, Poznań, Wrocław do Międzyzlesia w Kotlinie Kłodzkiej, to jednak wyraźnie widoczny jest trend przesuwania ruchu InterRegio z segmentu dalekobieżnego do obsługi krótszych dystansów, dotychczas obsługiwanych głównie przez pociągi Regio.

Forpocztą ostatnich ograniczeń w sieci połączeń InterRegio było przekształcenie już na przełomie września i października 2012 r. pociągu InterRegio „Barbakan” w „Wały Chrobrego”. Zmiana nazwy wiązała się z obcięciem relacji o 408 km – pociąg ze Szczecina, zamiast do Krakowa, zaczął dojeżdżać jedynie do Poznania. Dodatkowo zmieniono terminy kursowania pociągu – „Barbakan” kursował codziennie, a „Wały Chrobrego” tylko w piątki i niedziele.

Coraz więcej pociągów InterRegio kursuje nieregularnie. Na 113 pociągów tej kategorii zaplanowanych na rozkład jazdy 2012/2013 aż 52 uruchamiane są epizodycznie, a więc na przykład tylko w poniedziałki, tylko w piątki lub też tylko w poniedziałki i soboty. W efekcie w Bydgoszczy czy Zielonej Górze składy InterRegio zjawiają się wyłącznie w piątki i niedziele, z Przemysła jedyny pociąg

InterRegio odjeżdża w niedziele, a z Łodzi składy InterRegio do Krakowa, Poznań oraz Wrocławia wyruszają tylko dwa razy na tydzień. – *Zdecydowana większość pociągów InterRegio nie jest dotowana, dlatego musimy uruchamiać pociągi w terminach, w których podróżuje nimi najwięcej pasażerów* – tłumaczy Michał Stilger. – *W wielu relacjach największą grupę podróżnych stanowią studenci i osoby pracujące, powracające na weekend do domów rodzinnych. To właśnie z myślą o tej grupie pasażerów uruchamiamy pociągi piątkowo-niedzielne.*

Kursowanie pociągów wyłącznie w wybrane dni tygodnia powoduje jednak, że oferta przewozowa staje się coraz mniej przejrzysta. Dla przykładu opis terminów kursowania pociągu InterRegio „Spodek” relacji Katowice – Wrocław Główny wygląda następująco: „Kursuje w poniedziałki i soboty oraz 27.XII.12; 2,3.I.13; 28,29.III; 2,3.IV; 1,30.V; 15.VIII; 31.X; 1,3,12.XI.13 oprócz 1.IV; 1.VI; 17.VIII; 11.XI.13”.

Drożej i rzadziej

Budowanie oferty InterRegio na rozkład jazdy 2012/2013 często sprowadzało się do przekształcania w InterRegio pociągów Regio. Oznacza to, że połączenia InterRegio – zamiast rozszerzać sieć relacji regionalnych – po prostu połąkły istniejące pociągi.

Ten przypadek dotyczy pociągu „Rusalka”, który w poprzednim rozkładzie jazdy kursował w kategorii Regio, by od 9 grudnia 2012 r. stać się składem InterRegio. Przekształcenie to przyniosło skrócenie relacji pociągu, obcięcie terminów kursowania oraz podwyżkę ceny przejazdu. W poprzednim rozkładzie „Rusalka” kursowała w relacji Głogów – Zielona Góra – Poznań Główny, podczas gdy obecnie jedynie w relacji Zielona Góra – Poznań Główny (Głogów, Nowa Sól oraz Bytom Odrzański utraciły jedyne bezpośrednie połączenie z Poznaniem). Co więcej, w poprzednim rozkładzie „Rusalka” jako pociąg Regio kursowała codziennie, a po awansie na InterRegio jeździ wyłącznie w piątki i niedziele. W dodatku przekwalifikowanie „Rusalki” w InterRegio wywołało wzrost ceny przejazdu z Zielonej Góry do Poznania z 22,00 zł do 29,90 zł, a następnie do 31,90 zł (w związku z wprowadzoną 1 stycznia 2013 r. podwyżką cen biletów spółki Przewozy Regionalne).

Podobnie pociąg „Orlik” łączący Kraków z Częstochową, który od wejścia w życie nowego rozkładu jazdy na odcinku Trzebinia – Częstochowa, a więc na dwóch trzecich swojej trasy, został objęty droższą kategorią InterRegio. Przy okazji obcięto terminy kursowania tego pociągu – do 8 grudnia 2012 r. „Orlik” kursował 365 dni w roku, podczas gdy obecnie tylko dwa razy na tydzień (z Krakowa wyrusza w piątki i niedziele, a z Częstochowy w poniedziałki i soboty).

Konkurencja się kurczy

Kolejne pociągi InterRegio, które połąkły relacje dotychczas obsługiwane przez pociągi kategorii Regio to „Ner” z Poznania do Kutna czy „Wielkopolska” z Łodzi do Poznania. Także pociąg „Koziołek”, który w poprzednim rozkładzie jako Regio łączył Poznań z Częstochową, zmienił kategorię na InterRegio. I choć zmiana ta przyniosła wydłużenie relacji pociągu aż do Skarżyska-Kamiennej, to dla podróżujących między Poznaniem a Częstochową oznacza przede wszystkim nagłą podwyżkę ceny biletu o ponad 15 zł.

Jeżdżący codziennie pociąg Regio „Liswarta” z Częstochowy do Wrocławia przez Lubliniec, Olesno, Kluczbork, Namysłów oraz Oleśnicę zastąpiono droższym pociągiem InterRegio „Oleńka”, kursującym przez Katowice i Opole – zaledwie raz w tygodniu (do Częstochowy w piątki, do Wrocławia w niedziele).

Jeszcze niedawno pociągi InterRegio stawały się coraz silniejszą konkurencją dla połączeń PKP Intercity. Obecnie jednak rozwój sieci InterRegio zaczyna sprowadzać się do zastępowania tańszych pociągów Regio droższymi InterRegio. Czy to początek końca połączeń InterRegio w relacjach długodystansowych?

Karol Trammer

Od drezyny do limuzyny

Jakub Majewski w ramach swojego kolejowego tournée zatrzymał się w gabinecie wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Czy na długo?

Z początkiem listopada 2012 r. stanowisko wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego ds. regulacji rynku kolejowego objął 36-letni Jakub Majewski. Wiceprezes UTK koordynuje sprawy zatwierdzania opłat za korzystanie z linii kolejowych, równego dostępu przewoźników do infrastruktury, relacji między spółkami kolejowymi, przestrzegania praw pasażerów czy przeciwdziałania praktykom monopolistycznym na rynku kolejowym.

To wcale nie pierwsze podejście Majewskiego do Urzędu Transportu Kolejowego. W 2010 r. Majewski zgłosił swoją kandydaturę na prezesa UTK – wówczas jednak bez powodzenia.

Kolejowe tournée

Kolejową aktywność Jakub Majewski zaczynał w latach 90. od Warszawskiego Związku Miłośników Wąskich Torów. Koleje wąskotorowe były również tematem pracy magisterskiej Majewskiego. Majewski publikował artykuły na łamach kolumny dla miłośników kolei w tygodniku kolejarza „Nowe Sygnały”.

Od 2000 r. Jakub Majewski działał w pozarządowym Instytucie Rozwoju i Promocji Kolei, z ramienia którego tworzył koncepcje rozwoju transportu kolejowego, wspierał samorządy w rozmowach z PKP na temat oferty przewozowej oraz promował reaktywowane połączenia. Z czasem jednak pozarządową aktywność zaczął łączyć z zasiadaniem w radach nadzorczych kolejnych spółek kolejowych – PKP Przewozy Regionalne (w latach 2005-2006), Koleje Mazowieckie (2007-2008) oraz Warszawska Kolej Dojazdowa (2008). Będąc członkiem rady nadzorczej Kolei Mazowieckich, Majewski nie ograniczał się jedynie do odbębniania posiedzeń rady i inkasowania diety – potrafił spędzić kilkanaście godzin na jeżdżeniu pociągami, by w praktyce przekonać się jak działa nadzorowana przez niego spółka.

Jakub Majewski kontynuował swoje tournée po spółkach kolejowych – w 2008 r. został członkiem zarządu ds. strategii i rozwoju w Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie, by już w 2009 r. objąć fotel prezesa Kolei Mazowieckich. I choć funkcję szefa mazowieckiej kolei pełnił przez zaledwie 144 dni, to odchodził w glorii reformatora. „Chciał reform, ale przegrał z oporem związków zawodowych i rządzących Mazowszem polityków Polskiego Stronnictwa Ludowego” – pisała o Majewskim „Gazeta Wyborcza”.

Po odejściu z Kolei Mazowieckich Jakub Majewski trafił do rządowej spółki PL.2012 koordynującej przygotowania do piłkarskiego turnieju Euro 2012. Majewski jako menadżer ds. transportu nadzorował inwestycje infrastrukturalne oraz organizację transportu kolejowego. Z tej pozycji wpłynął na realizację przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe szybkiej rewitalizacji ciągu Poznań – Bydgoszcz – Trójmiasto, dzięki czemu udało się w tej relacji skrócić czas jazdy o około godzinę.

W spółce PL.2012 Majewski nie dotrwał do mistrzostw Euro 2012 – trafił do kierownictwa prywatnego przewoźnika towarowego Freightliner PL na stanowisko dyrektora ds. strategii i regulacji. Nie przeszkadzało mu to jednocześnie przedstawiać się „analitykiem rynku kolejowego” i w mediach komentować sytuację na kolei.

Na naradach bywał, nie krytykował

Gdy UTK zakończył postępowanie rekrutacyjne na stanowisko wiceprezesa ds. regulacji rynku kolejowego, lecz czekano jeszcze na niezbędną decyzję ministra transportu Sławomira Nowaka z Platformy Obywatelskiej o powołaniu Majewskiego, Jacek Prześluga, były menadżer z Grupy PKP, był pewny, że z akceptacją nie będzie



• Jakub Majewski próbował dostać się do kierownictwa UTK już w 2010 r. Wówczas jednak bez powodzenia.

problemu: „Był zbyt blisko w ostatnich miesiącach, niemal w cieniu, na naradach bywał, nie krytykował” – napisał na portalu Facebook.

Z akceptacją ze strony ministra Nowaka mogło być o tyle łatwo, że Jakub Majewski współpracował już z Platformą – między innymi przy tworzeniu „Narodowego Programu Wielkiej Budowy”, czyli programu PO z 2007 r. odnoszącego się do inwestycji infrastrukturalnych.

Wcześniej, na przełomie 2006 i 2007 r., Majewski wsparł merytorycznie grupę posłów PO składających do prokuratury wymierzone w rząd Prawa i Sprawiedliwości doniesienie sugerujące, że budowa peronu na stacji Włoszczowa Północ na Centralnej Magistrali Kolejowej miała narazić spółki kolejowe na straty. Ostatecznie prokuratura umorzyła postępowanie, a media po kilku latach przyznały, że tak krytykowana stacja Włoszczowa Północ w rzeczywistości cieszy się popularnością wśród pasażerów. Wówczas Majewski próbował rakiem wycofać się z wsparcia ataku na włoszczowski peron: – *Medialna burza wokół*

Włoszczowy paradoksalnie zrobiła inwestycji dobrą reklamę – mówił „Dziennikowi Gazecie Prawnej”.

Współpraca z PO wcale jednak nie przeszkodziła Jakubowi Majewskiemu uczestniczyć w kongresie „Polska – Wielki Projekt 2011”, organizowanym przez współpracujący z Prawem i Sprawiedliwością think-tank Instytut Sobieskiego. Wówczas Majewski z prelekcją „Jakiej kolei potrzebuje Polska” wystąpił obok kojarzonych z PiS prof. Zdzisława Krasnodębskiego, Witolda Waszczykowskiego czy prof. Andrzeja Zybertowicza.

Ekspert ponadpartyjny

Jak widać, Jakub Majewski to ekspert ponadpartyjny. Tak bardzo ponadpartyjny, że naukowo związał się z Akademią Humanistyczną w Pułtusk, opanowaną przez dygnitarzy dawnej Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

W pułtuskiej Akademii Humanistycznej im. Aleksandra Gieysztorą Jakub Majewski uzyskał w marcu 2012 r. stopień naukowy doktora, przedstawiając pracę „Polityka transportowa Polski 1989-2009”. Od 2011 r. Majewski kieruje pracownią polityki transportowej UE na pułtuskiej uczelni.

Współzałożycielem oraz rektorem pułtuskiej akademii jest prof. Adam Koseski, który w latach 80. był dyrektorem Instytutu Wiedzy o Partiach w działającej przy PZPR Akademii Nauk Społecznych. W listopadzie 2012 r. prof. Koseski wspólnie z gen. Wojciechem Jaruzelskim opublikował apel o wspieranie Archiwum Dokumentacji Historycznej PRL, które stanowić ma przeciwwagę dla „narzucanego głównie przez IPN czarno-białego obrazu przeszłości”. Jednym z prorektorów pułtuskiej akademii jest dr Krzysztof Ostrowski, były wicedyrektor Instytutu Podstawowych Problemów Marksizmu-Leninizmu oraz zastępca kierownika wydziału zagranicznego Komitetu Centralnego PZPR.

Zastępcą dyrektora Instytutu Ruchu Robotniczego w PZPR-owskiej Akademii Nauk Społecznych był dr hab. Zbigniew Leszczyński, obecnie dziekan Wydziału Nauk Politycznych pułtuskiej uczelni. Właśnie w ramach tego wydziału działa kierowana przez Jakuba Majewskiego pracownia polityki transportowej UE, a Zbigniew Leszczyński to promotor doktoratu Majewskiego.

Jak widać, Jakub Majewski w swojej intensywnej karierze współpracował z bardzo różnymi środowiskami, bardzo często przy tym zmieniając miejsca pracy. Pytanie, jak długo uda mu się wytrwać w fotelu wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Karol Trammer

Śląski zawał

Pierwszy marszałek województwa, który stracił fotel z powodu sytuacji na kolei

Kolej od lat nie potrafiła wykorzystać potencjału Górnego Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego. Aglomeracja ta – cechująca się bardzo dużym zagęszczeniem ludności, zakładami przemysłowymi zatrudniającymi tysiące osób i gęstą siecią kolejową – powinna być wprost napędzana przez transport kolejowy.

Jednakże pod koniec lat 80., po ostatecznym utraceniu koncepcji Kolei Ruchu Regionalnego, której pociągi miały kursować nawet co 2,5 min. na trasie Dąbrowa Górnicza – Będzin – Sosnowiec – Katowice – Świętochłowice – Ruda Śląska – Zabrze – Gliwice – Pyskowitz, transport kolejowy w krainie węgla i stali znalazł się na równi pochyłej. Kolej, wciąż ograniczając częstotliwość pociągów, nie była w stanie przyciągnąć pasażerów nawet w relacjach między sąsiednimi śląsko-dąbrowskimi miastami, liczącymi dziesiątki czy setki tysięcy mieszkańców. Dotacje rosły, a pociągi znikwały z kolejnych odcinków. To właśnie na Górnym Śląsku leży największe polskie miasto, do którego przestały docierać pociągi: liczące 92 tys. mieszkańców Jastrzębie-Zdrój.

Kolej nie dla kilku osób

Utworzenie przez samorząd województwa śląskiego spółki Koleje Śląskie miało zatrzymać proces upadku transportu kolejowego w regionie. Samorządowa spółka rozpoczęła działalność 1 października 2011 r., przejmując od spółki Przewozy Regionalne obsługę linii Gliwice – Częstochowa, przy której położonych jest pięć największych miast województwa śląskiego (Katowice, Częstochowa, Sosnowiec, Gliwice i Zabrze). Koleje Śląskie potrafiły znacznie lepiej od Przewozów Regionalnych wykorzystać potencjał tej linii i w ciągu roku odnotowano wzrost liczby pasażerów o 30%.

Wydawało się, że pozytywny trend przeniesie się na pozostałe linie województwa, przejmowane wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2012/2013 przez śląskiego przewoźnika. Architekt oferty przewozowej Kolei Śląskich Stanisław Biega zapowiadał, że w relacjach z Katowic do Bielska-Białej oraz z Katowic do Rybnika Koleje Śląskie uruchomią więcej pociągów niż w szczytowych pod względem liczby połączeń latach 80. Zapowiadano również reaktywację połączeń kolejowych do Cieszyna czy na linii Bytom – Gliwice, zlikwidowanych przez Przewozy Regionalne.

Pociągi miały ponadto przyspieszyć. Dodajmy, że – z uwagi na zły stan infrastruktury kolejowej w województwie śląskim – przyspieszyć głównie za sprawą likwidacji postojów na części stacji. – *Dla kilku osób w ciagu doby nie ma sensu zatrzymywać pociągów* – tłumaczył Biega. Likwidacja większości zatrzymań w Katowicach Ligocie czy wszystkich postojów w Czechowicach-Dziedzicach Przystanku, położonym w pobliżu bram największych czechowickich zakładów, wywoływały sprzeciw pasażerów. Rzecznik prasowy Kolei Śląskich Adam Warzecha przekonywał, że to konieczne koszty przyciągnięcia podróżujących innymi środkami transportu: – *Chcemy znacznie skrócić czas podróży z Katowic na Podbeskidzie i sprawić, by połączenia stały się konkurencyjne dla samochodów czy busów.*

Jaka piękna katastrofa

Koleje Śląskie przejęły obsługę wszystkich połączeń regionalnych w województwie śląskim w niedzielę 9 grudnia 2012 r. – *Nikt nam nie wierzył, podstawiano nam nogi, ale udało się* – cieszył się Adam Matusiewicz, marszałek województwa śląskiego. – *Po raz pierwszy w nowym rozkładzie jazdy liczba połączeń w regionie zwiększa się.*

Bardzo szybko jednak okazało się, że Koleje Śląskie nie są w stanie realizować przewozów zaplanowanych w nowym rozkładzie. O ile w niedzielę, kiedy na tory wyrusza mniej pociągów, sytuacja nie była najgorsza, o tyle w poniedziałek było już jasne, że na śląskiej kolei zapanował kryzys: wiele pociągów w ogóle nie pojawiło się na torach, na kilku liniach wprowadzona została zastępcza komunikacja autobusowa, a w całym regionie pociągi opóźniały się. Tak z feralnego poniedziałku próbował tłumaczyć się Radosław Miszak z Kolei Śląskich: – *Z powodu błędu pracownika dyspozytury i*



• Dotacje rosły, a pociągi znikwały z kolejnych odcinków. Koleje Śląskie miały zatrzymać ten trend. Pociąg śląskiej spółki z Częstochowy do Gliwic na stacji Katowice Szopienice Południowe.

podstawienia niewłaściwego taboru, wybrane pociągi Kolei Śląskich nie wyjechały na obsługiwane szlaki. Przewoźnik podejmuje działania w celu ustabilizowania sytuacji.

Po feralnym poniedziałku przyszedł jednak feralny wtorek. – *Z powodu usterek technicznych taboru możliwe będą dalsze utrudnienia w kursowaniu pociągów na niektórych trasach* – informował Witold Trólka z samorządu województwa. Tylko przez pierwsze trzy dni ważności nowego rozkładu odwołano w sumie 134 pociągi Kolei Śląskich. Przewoźnik z trudem starał się zapewnić niezakłóconą komunikację na głównych ciągach Gliwice – Częstochowa, Katowice – Bielsko-Biała, Katowice – Wisła Głębce i Katowice – Rybnik.

Kolejowa autonomia Śląska

Władze województwa śląskiego zwróciły się o pomoc do innych przewoźników – PKP Intercity w najgorętszym okresie wypożyczyło swoje wagony, a Przewozy Regionalne przejęły obsługę linii stykowych między województwem śląskim a sąsiednimi regionami. I choć śląski samorząd myślał, że tworząc spółkę Koleje Śląskie uda mu się z Przewozami Regionalnymi wziąć skuteczny rozrząd, to ogólnopolski przewoźnik wrócił na linie stykowe na co najmniej rok.

Szybko można było przekonać się o przewagach ogólnopolskiego przewoźnika nad spółką wojewódzką. Stworzenie i wdrożenie rozkładów jazdy oraz zapewnienie taboru dla pięciu linii zajęło działającym na większą skalę Przewozom Regionalnym dwa dni. Od razu skończył się też problem kolejowej autonomii Śląska, czyli urwania relacji pociągów na granicy województwa. Po przejęciu linii stykowych przez Przewozy Regionalne powróciły takie bezpośrednie relacje jak Gliwice – Opole czy Częstochowa – Łódź.

Od sytuacji na Śląsku od początku dystansował się minister transportu Sławomir Nowak z Platformy Obywatelskiej, który na portalu twitter.com napisał, iż „Koleje Śląskie to przewoźnik samorządowy, należy do marszałka śląskiego, ośmiu z dziewięciu przewoźników nie ma większych problemów z nowym rozkładem jazdy”, o prezesie Kolei Śląskich dodając, że gdyby to od niego zależało, to „taki człowiek nie byłby przez pięć minut prezesem jakiegokolwiek spółki kolejowej”. Nowak zapomniał, że za śląskim chaosem stoją kadry PO – śląski marszałek Adam Matusiewicz jest członkiem tej partii, a prezes Kolei Śląskich Marek Worach widniał na opublikowanej w „Pulsie Biznesu” liście osób związanych z Platformą i pełniących funkcje w publicznych spółkach.

Cale zamieszanie na śląskiej kolei nie mogło skończyć się inaczej: stanowiska stracił prezes spółki i osoby odpowiedzialne za rozkład jazdy oraz obsługę taborową. Do dymisji – choć na początku określał to „tchórzostwem” – musiał pójść także marszałek Adam Matusiewicz. To pierwszy w Polsce marszałek województwa, który stracił fotel z powodu sytuacji na kolei.

Karol Trammer

Radom. Dworzec dla ludzi?

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

W związku z ogłoszeniem przetargu na opracowanie projektów wykonawczych i realizację robót dla LCS Radom – Lot F wnosimy o rozpatrzenie następujących uwag dotyczących zakresu prac:

1. Wnosimy o montaż schodów ruchomych po południowej stronie stacji Radom przy wyjściu z tunelu w kierunku osiedla Ustronie. W tym samym miejscu wnosimy o montaż windy dla osób niepełnosprawnych (windy powinny zapewniać możliwość wjazdu elektrycznym wózkiem inwalidzkim oraz wprowadzania do nich rowerów). Obecnie zastosowane rozwiązanie - strome schody - jest niezmiernie uciążliwe dla kilkudziesięciu tysięcy ludzi przemieszczających się codziennie tunelem dworca. Niefunkcjonalne schody były niejednokrotnie opisywane w lokalnej prasie, np. „Echo Dnia”, 12 V 2008 „Przeszkoda dla wózków”, „Echo Dnia” 14 II 2012 „Kolejowa droga przez mękę na dworcu PKP w Radomiu” (kopie artykułów w załączeniu);

2. Wnosimy o montaż wind umożliwiających dostanie się osobom niepełnosprawnym na poszczególne perony z poziomu tunelu (windy powinny zapewniać możliwość wjazdu elektrycznym wózkiem inwalidzkim oraz wprowadzania do nich rowerów). Obecnie zastosowane rozwiązanie nie dość, że wydłuża drogę to w wielu przypadkach uniemożliwia dostanie się do pociągu - osoba niepełnosprawna może wjechać wózkiem jedynie drogą techniczną i tylko na peron 1. Proponujemy, aby windy były zlokalizowane po jednej stronie wejść na perony. Po stronie przeciwnej wnosimy o wykonanie podjazdów dla wózków dziecięcych, które jednocześnie pełniłyby funkcję prowadnic umożliwiających wprowadzenie na perony rowerów;

3. Wnosimy o zmianę wysokości peronów z niskich na wysokie (76 cm, 86 cm lub 96 cm). Z uwagi na budynek dworca kolejowego wnosimy o rozważenie pomysłu, aby peron 1 był wykonany w sposób niższy: część przy budynku wysokość peronu jak obecnie, część przy torze 7 peron wysoki;

4. Z uwagi na znaczne zawężenie przekroju tunelu (ponad 30%) wnosimy o likwidację znajdujących się tam punktów usługowych. Tunel jest częścią pieszego ciągu komunikacyjnego łączącego największe osiedle w Radomiu z centrum miasta. W przypadku przyjazdu do stacji Radom pociągów o wysokiej frekwencji podróży w tunelu panuje ścisk, który zagraża ogólnemu bezpieczeństwu. Komunikację pieszą dodatkowo utrudniają reklamy (potykacze) roztawiane, mimo braku pozwolenia, przez wynajmujących lokale;

5. Wnosimy o wykonanie zadaszania peronów wg poniżej koncepcji:

- peron 1: zadaszanie na części długości peronu (od krańca wschodniego peronu do zachodniego wyjścia z tunelu na peron włącznie),

- peron 2: zadaszanie na całej długości peronu,

- peron 3: zadaszanie na całej długości peronu.

Wnosimy o zaprojektowanie i wykonanie zadaszania nawiązującego do architektury zabytkowego budynku dworca kolejowego. Z uwagi na liczbę podróży oraz estetykę nie do przyjęcia są wiaty, gdyż nie zapewniają ciągłego przykrycia peronu;

6. W związku z przygotowaniem terenu pod planowany przystanek osobowy pn. „Radom ulica Żeromskiego”, wnosimy o takie zaprojektowanie układu torowego, aby mogły się tam zatrzymywać pociągi osobowe jadące zarówno z/w kierunku Warki jak i Dębina. Linia dęblińska obsługuje największe ramie aglomeracji radomskiej - po Pionki, skąd

dojazdy do Radomia mają szczególnie duże znaczenie;

7. W związku z przebudową i modernizacją peronów wnosimy o dostosowanie ich długości do długości wszystkich składów dalekobieżnych;

8. Wnosimy o wybudowanie na peronach poczekalni peronowych wraz z zapleczem komercyjnym (prasa, przekąski, automaty biletowe);

9. Wnosimy o udrożnienie bezpośredniego dojścia przedłużeniem peronu 1 do parkingu przydworcowego a dalej do dworca autobusowego;

10. Prosimy o dostosowanie przestrzeni stacji do potrzeb osób niewidomych i słabowidzących: oznaczenia poziome, oznaczenia krawędzi peronów, listwy prowadzące, grzybki ostrzegawcze, pinezki ostrzegawcze oraz powierzchnie ostrzegawcze;

11. Wnosimy o montaż nowoczesnych nośników dynamicznej informacji pasażerskiej w tunelu przy wejściach na perony oraz na peronach. Z uwagi na fakt, że z jednej krawędzi peronowej odjeżdżają w zbliżonym czasie dwa pociągi w przeciwnych kierunkach, postuluje się wyposażenie każdego z peronów w cztery pary elektronicznych tablic informacyjnych. Obecnie są to tylko dwie pary tablic, co powoduje zamieszanie informacyjne w sytuacjach wyżej opisanych.

Sebastian Pawłowski

Bractwo Rowerowe,

Wojciech Matlacki

Inicjatywa Wózkiem po Radomiu,

Andrzej Lewandowski

Klub Miłośników Kolei w Radomiu,

Radomir Jasiński

Stowarzyszenie „Radomskie Inwestycje”,

Jakub Kluziński

Stowarzyszenie „Kocham Radom”.

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

„[...] Polami sunął zmierzch zmurszały,
Pogrzebem w mgłę się pociąg włócił,
Drogę mą w przyszłość zawieszały
Kotary ciężkich, starych dum,
Strach stukał we krwi, przemieszany
Usypiającym stukiem kół,
A powróż wspomnień, mokry, szary,
Taszczył za sobą miasto Łódź,
Szedł brzęk żaloszny przez obszary,
Nie Łódź - łódeczkę ciągnął sznur,
I pociąg trząsł się jak blaszany,
Dziecinny wśród dorosłych dróg,
I zabierałem do Warszawy
Maleńki świątek snów i zmór: [...]”

Julian Tuwim*, Kwiaty polskie, (1940-1953)

* 1894-1953, polski poeta dwudziestego wieku

OD BAŁTYKU PO TATRY

• kolejowa księga imion

„Ustronie”

TLK Kołobrzeg – Kraków Główny

Według słownika języka polskiego, ustronie to miejsce z dala od ludzkich siedzib, teren odludny, zacisze, zakątek. 1078-kilometrowa relacja pociągu „Ustronie” - paradoksalnie jednego z bardziej zatłoczonych - przebiega między innymi przez Ustronie Morskie, Kujawy, na których - koło Włocławka, dwa kilometry od linii, którą jedzie „Ustronie” - leży wieś Ustronie, a także przez Radom, gdzie największe osiedle mieszkaniowe nosi nazwę Ustronie.

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

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

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Tomasz Gajewski.

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 otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 1,90 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Np. 4 numery = 4 znaczki. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.