

Pociągi muszą zniknąć | Tajne departamenty w centrali PKP

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

www.zbs.net.pl

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

MARZEC - KWIECIEŃ 2013

Nr 2 (64)

KOLEJ NA PERYFERIACH



Pociągi kursujące
w rejonie Radomia zabrano
do obsługi aglomeracji warszawskiej

● **CYTAT NUMERU**

„Władze PKP Polskich Linii Kolejowych podjęły decyzję o wyłączeniu z eksploatacji 2 tys. km linii kolejowych, gdyż nie mogą sobie poradzić z zarządzaniem spółką w całej jej złożoności”

prof. Bogusław Liberadzki,
DEPUTOWANY DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO (SLD),
w portalu internetowym „Kurier Kolejowy”

± **INDEKS:**

89,22% z 4991 osób, które wypowiedziały się w ankiecie PKP PLK, jest za wznowieniem publikowania rozkładu jazdy pociągów w formie tabel dla poszczególnych linii.

Tajne departamenty w centrali PKP

► 21 departamentów zamiast 13 biur, czyli od pół roku nieujawniona zmiana struktury centrali PKP S.A.

Nowa struktura organizacyjna wprowadzona została decyzją prezesa PKP S.A. Jakuba Karnowskiego z 10 września 2012 r. Na podstawie tej decyzji w miejsce dotychczasowych biur utworzonych zostało 21 departamentów – między innymi Departament Administracji i Bezpieczeństwa, Departament Inwestycji, Departament Marketingu, Departament Spraw Obronnych, Departament Spraw Systemowych, Departament Windykacji czy Departament Zarządu i Strategii.

Sprawy nieruchomości rozbite są pomiędzy sześć departamentów: Departament Eksploatacji Nieruchomości, Departament Ewidencji Nieruchomości, Departament Komercjalizacji Nieruchomości, Departament Sprzedaży Nieruchomości, a także Departament Kontrolingu i Reorganizacji (w ramach którego utworzono wydział analiz nieruchomości) oraz Departament Geodezji i Współpracy z Samorządami (w ramach którego działają wydział zbywania nieruchomości na rzecz skarbu państwa i jednostek samorządu terytorialnego oraz wydział zagospodarowania przestrzennego nieruchomości).

W ramach 21 departamentów działa ogółem 98 wydziałów, zespołów i samodzielnych stanowisk pracy – wśród nich: wydział ds. eventów, wydział raportowania Grupy PKP, wydział realizacji i koordynacji projektów systemowych, wydział ds. reorganizacji, wydział analiz i monitorowania rynków, wydział rozwoju i realizacji projektów, wydział ds. planowania przyszłych inwestycji, zespół ds. analiz wspierających sprzedaż nieruchomości, zespół ds. opracowywania i wdrażania projektów czy samodzielne jednoosobowe stanowisko pracy ds. innowacji biznesowych.

Cała struktura organizacyjna wprowadzona we wrześniu 2012 r. do dziś jednak nie została opublikowana na stronie internetowej PKP S.A. – w biuletynie informacji publicznej wciąż widnieje dawny regulamin organizacyjny oraz dawny schemat struktury, zgodnie z którymi w centrali PKP S.A. działało 13 biur.

Ząbki – podwarszawski Tallin

► Mieszkańcy Ząbek mogą za darmo podróżować autobusami

Bilet normalny na przejazd autobusem komunikacji organizowanej przez miasto Ząbki kosztuje 3 zł. Jednakże osoby zameldowane w Ząbkach są za opłaty zwolnione i mogą podróżować ząbkowskimi autobusami za darmo. Dokumentem uprawniającym do bezpłatnych przejazdów jest karta mieszkańca „Jestem z Ząbek” wydawana w ratuszu. Karta przysługuje też osobom, które przy rozliczeniu podatku dochodowego jako miejsce zamieszkania wskazały Ząbki.

W Ząbkach obowiązują podobne zasady jak w Tallinie. Od początku 2013 r. mieszkańcy stolicy Estonii – po wykupieniu za 2 euro specjalnej karty – mogą bezpłatnie korzystać z transportu publicznego.

W Ząbkach na transport autobusowy organizowany przez samorząd składają się dwie linie. Całotygodniowa linia 1 kursuje między Centrum handlowym M1, Drewnicą, stacją kolejową Ząbki (gdzie część kursów skomunikowana jest z pociągami Kolei Mazowieckich) oraz południową częścią miasta. Kursująca w dni robocze linia 2 łączy Ząbki ze stacją kolejową w warszawskiej dzielnicy Rembertów, gdzie autobusy są skomunikowane z pociągami. Przewoźnikiem na linii 1 jest PKS Grodzisk Mazowiecki, a na linii 2 PKS Mińsk Mazowiecki.

„Podróż kończy się na granicy”



► Rozmowa z **ANDRZEJEM ŁUCZYCKIM**, radnym województwa mazowieckiego (PO)

Podjął pan temat znaku firmowego polskiej kolei regionalnej: relacji pociągów urywających się na granicach województw.

– Docierają do mnie sygnały od podróżujących Kolejami Mazowieckimi, że ich podróż kończy się na granicy województwa. W tej sytuacji – w związku z rozpoczynającymi się pracami nad rozkładem jazdy 2013/2014 – skierowałem do marszałka Adama Struzika interpelację w sprawie uruchomienia bezpośrednich pociągów regionalnych z Radomia do Kielc, bez konieczności przesiadki w Skarżysku-Kamiennej, czy z Radomia do Lublina, bez przesiadki w Dęblinie.

Myśli pan, że problem uda się rozwiązać, skoro różni przewoźnicy mają różne taryfy, a także inny poziom kosztów uruchamiania pociągów?

– Tak naprawdę cały problem sprowadza się przede wszystkim do kwestii technicznych. Przewoźnicy – Koleje Mazowieckie oraz działające w sąsiednich regionach Przewozy Regionalne – powinni po równo podzielić się przewozami, by w efekcie wspólnie obsługiwać całe ciągi między Radomiem i Lublinem czy między Radomiem i Kielcami.

Trudna sytuacja występuje na linii Warszawa - Białystok, gdzie na granicznym odcinku między mazowiecką Małkinią a podlaskim Szepietowem pociągi regionalne w ogóle nie kursują.

– Rzeczywiście problem pojawia się również w innych częściach województwa, a także kraju. A przecież połączenia kolejowe między sąsiednimi województwami to coś, co powinno być oczywiste.

Gdyby udało się uruchomić bezpośrednio pociągi między dużymi ośrodkami, bez zmuszania pasażerów do przesiadek po drodze, szybko pewnie okaże się, że przewoźnicy mają wyższe przychody, dzięki większemu zainteresowaniu podróżnych.

– Z pewnością połączenie relacji, co uczyni podróże wygodniejszymi, przyniesie wzrost liczby pasażerów. To jeden korzystny efekt. Drugi będzie taki, że mniej samochodów wyjedzie na drogi – chociażby na zatłoczoną „siódemkę”, łączącą Warszawę z Radomiem, Kielcami oraz Krakowem.

rozmawiał Karol Trammer

Tory nie dla InterRegio?

► Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe wprowadza zapisy utrudniające realizację połączeń InterRegio

W regulaminie przydzielania tras pociągów w ramach rozkładu jazdy 2013/2014, wchodzącego w życie w grudniu 2013 r., spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zamieściła postanowienia precyzyjnie wymierzone w połączenia InterRegio.

Jeden zapis mówi o tym, że od grudnia 2013 r. na 160-kilometrowy odcinek Centralnej Magistrali Kolejowej między Grodziskiem Mazowieckim a posterunkiem odgałęzonym Knapówka w okolicach Włoszczowy nie będą wpuszczane pociągi pasażerskie nie mogące osiągać prędkości 120 km/h. Jest to wyrok na elektryczne zespoły trakcyjne ED72, których prędkość maksymalna wynosi 110 km/h, a które spółka Przewozy Regionalne niejednokrotnie kierowała do obsługi kursujących Centralną Magistralą Kolejową pociągów InterRegio łączących Warszawę i Kraków.

Ponadto spółka PKP PLK – „z uwagi na duże obciążenie warszawskiej linii średnicowej dalekobieżnej na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia” – zastrzega sobie prawo kierowania pociągów „nie objętych obowiązkiem służby publicznej” na stację Warszawa Gdańska. To zapis misternie wymierzony w pociągi InterRegio – odnosi się do pociągów, które nie są dotowane (a to znacząca większość połączeń InterRegio), ale przy tym jest niegroźny dla również nie objętych dotacjami pociągów ekspresowych, gdyż inne zapisy gwarantują im priorytet w całym procesie opracowywania rozkładu jazdy.

Strajkująca informacja

► W obliczu chaosu wywołanego strajkiem ostrzegawczym system informacji został wyłączony

„Najnowszy system informacji pasażerskiej na warszawskich dworcach sprawdza się tylko wtedy, gdy ruch pociągów odbywa się bez najmniejszych zakłóceń” – pisaliśmy w jednym z ostatnich numerów „Z Biegiem Szyn”. Choć od uruchomienia nowego systemu na dworcach Warszawa Zachodnia, Warszawa Wschodnia i Warszawa Stadion minęło już ponad pół roku wciąż nie funkcjonuje on prawidłowo – wyświetlacze nagminnie wskazują błędne lub nieaktualne informacje.

25 stycznia 2013 r. po raz kolejny potwierdziło się, że system się nie sprawdza – zwłaszcza w sytuacji zakłóceń w ruchu, a więc wtedy, gdy prawidłowa informacja jest najbardziej potrzebna. Tego dnia w godz. 7.00-9.00 odbywał się strajk ostrzegawczy pracowników Grupy PKP, przez co część pociągów nie kursowała, a wiele było opóźnionych. W obliczu tego chaosu wyświetlacze na dworcach Warszawa Wschodnia i Warszawa Zachodnia zostały... wyłączone.

Spytaliśmy w operującej systemem spółce PKP Polskie Linie Kolejowe, czy wyłączenie wyświetlaczy spowodowane było strajkiem obsługujących je pracowników. Mirosław Siemieniec z centrali PKP PLK zaprzeczył: – O godz. 7.30, po stwierdzeniu odchylenia od rozkładu, spowodowanych strajkiem ostrzegawczym, zdecydowano o wyłączeniu systemu. Włączenie systemu nastąpiło przed godz. 13.00. Podczas wyłączenia systemu wyświetlany był komunikat – prosba o kierowaniu się zapowiedziami głosowymi.

Dodajmy, że sprawą wadliwego systemu informacji – funkcjonującego na warszawskich dworcach od ponad pół roku – zajął się Urząd Transportu Kolejowego. 1 lutego 2013 r. prezes UTK wszczął postępowanie w sprawie stosowania przez PKP PLK bezprawnej praktyki naruszającej zbiorowe interesy pasażerów, polegającej na nierealizowaniu obowiązku udzielania pasażerom informacji o ruchu pociągów. Podstawowe zarzuty urzędu dotyczą przekazywania komunikatów głosowych niespójnych z informacjami na wyświetlaczach, a także przekazywania informacji wprowadzających w błąd pasażerów.

Trudne powroty ze szkół

► Uczniowie, chcąc złapać ostatni autobus do domu, muszą opuszczać lekcje

Powroty uczniów z liceów, techników i szkół zawodowych stają się coraz poważniejszym problemem. W niektórych szkołach uczniowie, by dojechać do swoich miejscowości, zmuszeni są nawet do opuszczania lekcji. W kozienickim Liceum Ogólnokształcącym im. Stefana Czarnieckiego problem dotyczy kilkunastu uczniów. Mowa przede wszystkim o licealistach wracających w kierunku Policznej, a także Warki, do której ostatni autobus z Kozienic odjeżdża już o godz. 14.30. Dyrekcja szkoły zgłaszała władzom samorządowym problem braku połączeń kozienickiego PKS-u realizowanych późniejszym popołudniem. – *Przewoźnik twierdzi, że kursy zawieszono ze względu na nierentowność* – rozkłada ręce Ewa Malec, dyrektor „Czarnieckiego”.

Również z Sokołowa Podlaskiego ostatnie autobusy w niektórych kierunkach wyruszają przed końcem zajęć w szkołach średnich. Jak powiedział nam Grzegorz Gil z sekretariatu I Liceum Ogólnokształcącego im. Marii Skłodowskiej-Curie, w tej szkole problem dotyczy uczniów z kilkunastu okolicznych miejscowości. Zanim o godz. 16.00 zabrmi dzwonek kończący lekcje, rozjeżdżają się ostatnie autobusy PKS Sokołów między innymi do wsi Sagole (o godz. 14.25), Węże (o godz. 15.30), Rogów i Kanabród (o godz. 15.40), a także Włodki oraz Szkopy (o godz. 15.45). Jak dowiedzieliśmy się w sokołowskim liceum, w tej sytuacji uczniowie starają się dojechać do tych miejscowości na własną rękę.

Próbie załatwienia sprawy autobusów odjeżdżających przed ostatnim dzwonkiem podjęto w Białobrzegach, gdzie do Zespołu Szkół Ponadgimnazjalnych im. Stanisława Staszica uczęszcza 845 uczniów, z czego aż 70% to osoby dojeżdżające z innych miejscowości. – *Problem związany z kursowaniem autobusów komunikacji publicznej pojawia się w każdym nowym roku szkolnym* – nie ukrywa dyrektor zespołu Iwona Matysiak. Po interwencji dyrekcji szkoły w starostwie powiatu białobrzegskiego, obsługujący ten teren PKS Grójec owszem dokonał zmian w rozkładzie, nie uruchamiając jednak żadnych nowych połączeń. – *Większość autobusów została przesunięta na późniejsze godziny, jednakże wzbudziło to niezadowolenie tych, którzy muszą dłużej czekać w związku z wcześniejszym zakończeniem lekcji* – mówi Iwona Matysiak. I dodaje: – *Najlepszym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie nowych kursów. Nie zostało ono jednak uwzględnione.*

Problem konieczności długiego oczekiwania na autobusy powrotne pojawia się również w Gostyninie. Anna Banach-Latoszek, dyrektor Liceum Ogólnokształcącego im. Stanisława Staszica, poinformowała, że jej uczniowie nie narzekają na zupełny brak możliwości powrotu po zakończeniu ostatniej lekcji, ale dodaje: – *Ewentualnie kłopot może sprawiać uczniom konieczność trochę dłuższego oczekiwania na połączenie, dlatego też wprowadziliśmy zasadę, iż uczeń, który musiałby zbyt długo czekać na autobus, może być zwolniony na 5-10 min. przed końcem siódmej lub ósmej godziny lekcyjnej.*

Takie rozwiązanie coraz częściej uwzględniane jest w szkolnych przepisach. W Zespole Szkół im. rtm. Witolda Pileckiego w Ostrowi Mazowieckiej regulamin usprawiedliwiania nieobecności przewiduje możliwość zwalniania uczniów z ostatniej lekcji kilkanaście minut przed dzwonkiem, tak by mogli zdażyć na autobusy do swoich miejscowości. Podobna procedura obowiązuje w ostrowskim „Ekonomiku”, czyli Zespole Szkół nr 2.

Uwagę na inny aspekt problemu zwraca Anna Górecka z administracji Liceum Ogólnokształcącego im. mjr. Henryka Sucharskiego w Sierpcu. W przypadku tej szkoły problemy transportowe zwykle boleśnie dają o sobie znać na etapie rekrutacji: – *Uczniowie po przyjęciu ich do szkoły z wysoką punktacją, ostatecznie wycofują dokumenty z powodu braku możliwości dojazdu z małych miejscowości. Uczniowie i ich rodzice bardzo żałują, że jedynym powodem rezygnacji jest brak połączeń. Tak tracimy potencjalnych dobrze rokujących uczniów.*

Kolej na peryferiach

Z powodu kryzysu technicznego Kolei Mazowieckich pociągi kursujące w rejonie Radomia zostały zabrane do obsługi aglomeracji warszawskiej

6 lutego 2013 r., w czasie ferii zimowych, wycofano pociągi Kolei Mazowieckich z linii Radom – Przysucha – Drzewica. W miejsce pociągów uruchomiona została zastępcza komunikacja autobusowa. Decyzja o zastąpieniu pociągów autobusami została podjęta niemal z dnia na dzień.

Wczoraj pociąg, dziś autobus

Koleje Mazowieckie z zawieszeniem kursowania pociągów nie zaczęły nawet do 10 lutego 2013 r., a więc do dnia ogólnopolskiej korekty rozkładu jazdy. Autobusy zastępcze wyruszyły cztery dni przed tą datą. Co więcej, rozkłady wywieszane na stacjach i przystankach już w drugiej połowie stycznia, prezentujące ofertę przewozową obowiązującą już po lutowej korekcie, informowały, że nadal standardowo będzie odbywał się ruch pociągów. Dopiero w ostatniej chwili obok tych rozkładów pojawiły się plakaty o wprowadzeniu zastępczej komunikacji autobusowej.

Nagłe zastąpienie pociągów autobusami nie przyniosło niczego dobrego. Po pierwsze, wydłużył się czas podróży – pociągi pokonywały odcinek z Radomia do Przysuchy w 54 min., a z Radomia do Drzewicy w 1 godz. 20 min. Natomiast pokonanie trasy z Radomia do Przysuchy zajmuje autobusom 1 godz. 35 min., a z Radomia do Drzewicy aż 2 godz. 10 min. Po drugie, informacja o miejscach postojów autobusów jest wyjątkowo nieprecyzyjna – na plakatках pojawiły się między innymi takie zapisy: „Podbór. Przystanek autobusowy w miejscowości Mniszek ok. 800 m od przystanku PKP” lub „Chronów. Przystanek autobusowy ok. 2-3 km od przystanku PKP przy drodze nr 12”. Nie zamieszczono żadnych informacji o sposobie dotarcia z przystanków kolejowych na przystanki autobusów zastępczych.

Dodajmy, że autobusy często odjeżdżają przed dotychczasową rozkładową godziną odjazdu pociągu – przykładowo jeden z pociągów relacji Drzewica – Radom odjeżdżał z przystanku Chronów o godz. 6.31, podczas gdy odjazd autobusu zaplanowano na godz. 6.10. Zatem zaskoczeni nagłą zmianą pasażerowie, by zdążyć z przystanku kolejowego do oddalonego „ok. 2-3 km” miejsca postoju autobusu, musieli się cofnąć w czasie.

Kryzys techniczny

Koleje Mazowieckie w oficjalnej informacji o zastąpieniu pociągów autobusami na linii Radom – Przysucha – Drzewica nie podały powodów tego rozwiązania. Jak dowiedzieliśmy się w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego, decyzja zapadła na wniosek Kolei Mazowieckich „w obliczu kryzysu technicznego operatora”.

– *Zabieg ma charakter czasowy i wiąże się przede wszystkim z koniecznością odzyskania elektrycznych zespołów trakcyjnych, które zostały skierowane do realizacji połączeń obsługujących aglomerację warszawską* – powiedziała nam Joanna Czechowicz-Bieniek z urzędu marszałkowskiego. – *Okres zimowy, a także zbyt mała rezerwa taborowa wynikająca z faktu skierowania zespołów EN57 na planowe przeglądy, w znaczny sposób utrudnia realizację rozkładu jazdy zgodne z założonym zestawieniem dla poszczególnych relacji.*

Informacje te udało nam się potwierdzić w Kolejach Mazowieckich. – *Wprowadzenie zastępczej komunikacji autobusowej na linii Radom – Drzewica jest związane z ograniczoną liczbą taboru* – powiedziała Donata Nowakowska, rzecznik prasowy Kolei Mazowieckich, dodając, że decyzja o zawieszeniu pociągów przyszła o tyle łatwo, że między Radomiem a Drzewicą przewoźnik notuje małe potoki pasażerów. – *W ciągu tygodnia w pociągu jest około 20 pasażerów, a w soboty i niedziele do 10 osób. Obserwujemy, że na części przystanków – np. Radom Potkanów, Podbór, Zygmuntów – wykorzystanie pociągów jest znikome.*



• Radom, wieczór 5 lutego. Pociąg Kolei Mazowieckich do Drzewicy - ostatni przed uruchomieniem na tej trasie autobusów zastępczych.

Nowa filozofia?

Jakie są powody słabych wyników tej biegnącej przez powiaty radomski oraz przysuski linii? Przed zawieszeniem kursowania pociągów w oczy rzuciło się nieefektywne wykorzystanie taboru – przykładowo skład z Radomia przyjeżdżający do Przysuchy na godz. 16.41 stał tam beczynnie ponad 12 godzin – aż do godz. 4.59 następnego dnia. Jednocześnie występowała luka w rozkładzie pechowo trafiająca w godziny popołudniowych powrotów z Radomia – od godz. 15.47 do 19.57 nie wyruszał z tego miasta żaden pociąg w kierunku Przysuchy oraz Drzewicy. Oprócz tego w środku dnia występowały sześciogodzinne luki między pociągami – zarówno w kierunku z Radomia do Drzewicy (między godz. 8.32 a 14.42), jak i w kierunku z Drzewicy do Radomia (między godz. 10.32 a 17.27).

Co więcej, trasy pociągów Kolei Mazowieckich urywają się w Drzewicy, w niespełna 4-tysięcznym mieście na granicy województw mazowieckiego i łódzkiego. – *Relacje nie mogą kończyć się na ślepo na granicy województw. Pociągi Kolei Mazowieckich z Radomia powinny docierać dalej: co najmniej do Tomaszowa Mazowieckiego, a najlepiej do Łodzi* – mówi Radomir Jasiński, prezes stowarzyszenia Radomskie Inwestycje, monitorującego jakość infrastruktury w regionie radomskim. – *Już jakiś czas temu postulowaliśmy, aby wprowadzić na linię Radom – Drzewica szynobusy i jednocześnie zwiększyć częstotliwość, dopasowując godziny do zapotrzebowania. Niestety, bez skutku.*

Nie wygląda na to, aby te postulaty zostały uwzględnione wraz z powrotem pociągów, który nastąpić ma najwcześniej 31 marca.

– *Nowa filozofia obsługi relacji Radom – Drzewica będzie możliwa po zakończeniu modernizacji linii Warszawa – Radom, czyli za jakieś dwa, trzy lata* – mówi Donata Nowakowska z Kolei Mazowieckich. I dodaje: – *Spółka planuje zakup dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi linii Radom – Drzewica, Radom – Dęblin oraz Radom – Skarżysko Kamienna.*

Ponadto Joanna Czechowicz-Bieniek z urzędu marszałkowskiego zapewnia, że zawieszenie kursowania pociągów na linii Radom – Przysucha – Drzewica nie wynika ze złej woli: – *Działania nie są motywowane chęcią wygaszenia popytu czy nierównego traktowania pasażerów subregionu radomskiego w stosunku do podróżnych z innych części województwa.*

W nagłym zawieszeniu pociągów z Radomia do Drzewicy trudno jednak nie dopatrywać się zaistnienia zasady, iż na peryferiach województwa mazowieckiego pociągi mają prawo kursować, o ile nie kłóci się to z realizacją połączeń w aglomeracji warszawskiej.

Karol Trammer

Średnicowa klęska urodzaju

Na podmiejskiej nitce warszawskiej linii średnicowej pociągi przestają się mieścić

Od lutowej korekty rozkładu jazdy – dla dogęszczenia oferty przewozowej w porannym szczycie – uruchomiony został dodatkowy pociąg Kolei Mazowieckich wyruszający o godz. 7.06 z Sulejówka Miłosnej do Warszawy. Nie wjeżdża on jednak na przecinającą centrum miasta linię średnicową, lecz ze stacji Warszawa Rembertów kieruje się przez przystanek Warszawa ZOO do Warszawy Gdańskiej. Pociąg nie dociera nawet do Warszawy Wschodniej, gdzie istniałaby możliwość dogodnej przesiadki na pociągi zmierzające do centrum Warszawy.

Na nitkę dla ruchu podmiejskiego na stołecznej linii średnicowej nie mieszczą się również pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej linii S3 relacji Legionowo – Warszawa Lotnisko Chopina. Składy linii S3 muszą w związku z tym kursować torami dla ruchu dalekobieżnego przez Warszawę Centralną, z pominięciem przystanków Stadion, Powiśle, Śródmieście i Ochota. Przez to miejskie pociągi linii S2 i S3, jadąc w kierunku osiedli Jadwisin i Rakowiec, biurowej dzielnicy Służewiec oraz lotniska na Okęciu, wyruszają z innych przystanków. To obniża atrakcyjność tego połączenia.

Przepustowość kolejowego kręgosłupa aglomeracji warszawskiej jest na wyczerpaniu – przynajmniej tak zgodnie twierdzą przedstawiciele zarówno zarządzającej infrastrukturą spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, jak i przewoźników korzystających z podmiejskiej nitki linii średnicowej.

Linia zatłoczona do granic możliwości?

PKP Polskie Linie Kolejowe na swojej stronie internetowej określiły linię średnicową jako „zatłoczoną do granic możliwości”. Opinię PKP PLK podzielają zarówno organizatorzy przewozów, jak i przewoźnicy. Przedstawiciele Kolei Mazowieckich oraz Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego wnioski czy skargi pasażerów dotyczące rozkładu jazdy zwykle kwitują kwestią „ograniczonej przepustowości linii średnicowej”. Z taką odpowiedzią spotkał się między innymi wniosek mieszkańców gminy Łochów o zwiększenie liczby pociągów jadących z kierunku Małkini, Łochowa, Tuszczu i Wołomina bezpośrednio do lewobrzeżnej Warszawy.

Przy innej okazji w podobnym tonie wypowiedział się Robert Różycki, kierownik zespołu planowania przewozów i informacji pasażerskiej SKM w Warszawie: – *Najważniejsze znaczenie dla ilości pociągów ma natężenie ruchu na linii średnicowej podmiejskiej. Na niej w godzinach szczytu pociągi kursują z częstotliwością co 3,5-4 min. Ze względu na zasady prowadzenia ruchu pociągów to już maksimum przepustowości* (wypowiedź dla portalu „Kurier Kolejowy”).

Przypomnijmy, że jeszcze kilka lat temu maksymalna rozkładowa częstotliwość pociągów na warszawskiej linii średnicowej wynosiła 5 min. Choć mamy do czynienia z poprawą, to wciąż jednak trudno mówić o tym, że udało się osiągnąć maksimum – zwłaszcza w porównaniu z tego typu liniami zagranicą. Przykładowo na linii średnicowej w Monachium – gdzie na ponad sześciokilometrowym odcinku między stacjami Ostbahnhof a Donnersbergerbrücke zbiega się siedem linii kolei S-Bahn – pociągi kursują w godzinach szczytu równo co 2 min. Natomiast na kolejowej średnicy Frankfurtu nad Menem – na liczącym 5 km odcinku między stacjami Hauptbahnhof a Ostendstrasse, na którym zbiega się osiem linii kolei S-Bahn – pociągi kursują w szczycie co 2-3 min.

Odzyskać przepustowość

Skoro za granicą na liniach kolejowych przecinających centra miast pociągi kursują z częstotliwością nawet niemal dwukrotnie wyższą niż na warszawskiej średnicy, to może i u nas pociągów mogłoby mieścić się więcej?

Szansy na poprawę sytuacji można upatrywać w taborze – z jednej strony bardziej dynamicznym (krótka droga hamowania, duże przyspieszenie), a z drugiej zapewniającym krótszy czas wsiadania i wysiadania pasażerów (duża liczba szerokich i szybko otwierających się drzwi). Odzyskanie przepustowości to oczywiście również kwestia infrastruktury: zwiększenia prędkości szlakowej oraz przebudowy samoczynnej blokady liniowej dla rozmieszczenia semaforów odstępowych w taki sposób, aby pociągi stojące na przystankach blokowały jak najkrótsze odcinki linii.

Na poprawę przepustowości mogą też wpłynąć precyzyjne informacje dla pasażerów podawane przed wjazdem pociągu: o kierunku jego jazdy, długości składu oraz dokładnym miejscu zatrzymania przy peronie. Dzięki temu można bowiem skrócić czas postoju na przystankach. Wyświetlenie komunikatu „Train court” (krótki pociąg) na paryskiej kolei RER tudzież „Kurzug” na berlińskiej kolei S-Bahn informuje pasażerów, że powinni przejść do oznaczonego sektora, w którym zatrzymują się składy nie zajmujące całej długości peronu. To eliminuje częsty na warszawskich

przystankach kolejowych problem dobiegania do pociągów przez osoby, które nie spodziewają się wjazdu krótszego składu, a nawet jeśli się spodziewają, to do ostatniej chwili nie wiedzą, gdzie pociąg się zatrzyma – na początku, w środku, a może na końcu peronu.

2 min.

Z taką częstotliwością kursują pociągi na linii średnicowej w Monachium. W Warszawie maksymalna częstotliwość wynosi 3 min. 45 sek.

Dwa pociągi w jednym

Rezerwy tkwią też w układzie kursowania pociągów. Dodajmy, że zmiana tego stanu rzeczy – w przeciwieństwie do wcześniej wymienionych wskazań – jest praktycznie bezinwestycyjna. Jeśli chodzi o układ pociągów, problem tkwi w dużej liczbie relacji nieprzelotowych, a więc nie wykraczających poza Warszawę Wschodnią lub Warszawę Zachodnią.

Przykładowo między godz. 7.00 a 8.00 – a więc w czasie największego porannego szczytu – z Warszawy Wschodniej na

podmiejską nitkę linii średnicowej wjeżdża 16 pociągów. Osiem z nich ma relacje nieprzelotowe, a więc rozpoczyna bieg na stacji Warszawa Wschodnia lub kończy bieg na stacji Warszawa Zachodnia (mowa o takich relacjach jak Dęblin – Warszawa Zachodnia czy Warszawa Wschodnia – Skierniewice). Osiem pozostałych pociągów przejeżdża przez średnicę w relacjach przelotowych (jak Otwock – Pruszków czy Tuszcz – Góra Kalwaria).

Zastąpienie relacji nieprzelotowych relacjami przelotowymi pozwoli częściowo odzyskać przepustowość na torach linii średnicowej. Każde przekształcenie dwóch pociągów w relacjach nieprzelotowych (np. Mińsk Mazowiecki – Warszawa Zachodnia i Warszawa Wschodnia – Radom) w jeden pociąg w relacji przelotowej (np. Mińsk Mazowiecki – Radom) oznacza zrobienie miejsca na torach linii średnicowej kolejnemu pociągowi.

Problem uruchamiania relacji nieprzelotowych leży po stronie Kolei Mazowieckich – chociażby w analizowanym powyżej układzie pociągów między godz. 7.00 a 8.00 wszystkie osiem pociągów kursujących w relacjach nieprzelotowych to składy Kolei Mazowieckich. Natomiast układ linii Szybkiej Kolei Miejskiej, poza nielicznymi kursami w godzinach późnowieczornych, w całości opiera się na relacjach przelotowych (S1 Otwock – Pruszków, S2 Sulejówek Miłosna – Warszawa Lotnisko Chopina, S3 Legionowo – Warszawa Lotnisko Chopina). Tak więc możliwości poprawy przepustowości na linii średnicowej należy dopatrywać się przede wszystkim w modyfikacjach układu pociągów Kolei Mazowieckich.

Karol Trammer

Pociągi muszą zniknąć

PKP Polskie Linie Kolejowe wymuszają na przewoźnikach cięcia połączeń

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe opublikowała listę linii, które od grudnia 2013 r. poddane zostaną „optymalizacji”, czyli – mówiąc po polsku – zamknięte. W sumie z ruchu wyłączonych zostanie 2 tys. km linii. Choć zarządca infrastruktury kolejowej mówi o „wariancie łagodnym”, to w praktyce oznacza on zamknięcie jednej dziesiątej dzisiejszej, liczącej 19,2 tys. km sieci kolejowej, która jeszcze w 1990 r. liczyła 26,2 tys. km, a w 2000 r. 22,6 km.

Remigiusz Paszkiewicz, prezes spółki PKP Polskie Linie Kolejowe – który z koleją po raz pierwszy zawodowo zetknął się w kwietniu 2012 r. – oświadczył że skrócenie sieci kolejowej obejmie „linie, po których przez ostatnie lata nie przejechał żaden pociąg lub inne, na których przejeżdża zaledwie kilka tygodniowo”, dodając, że są to „odcinki linii kolejowych, na których brak jest zainteresowania ze strony przewoźników lub jest ono znikome”.

Ruch znikomy, czyli intensywny

Prawda jest jednak taka, że na liście linii przeznaczonych do zamknięcia spółka PKP PLK umieściła ciągi z intensywnym ruchem kolejowym. Mowa między innymi o linii Bielsko-Biała Główna – Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona, którą w obecnym rozkładzie jazdy w ciągu doby kursują w sumie 24 pociągi Kolei Śląskich oraz Przewozów Regionalnych. Na tej linii leżą takie ośrodki jak Kęty (19 tys. mieszkańców), Andrychów (21,2 tys. mieszkańców), powiatowe Wadowice (19,3 tys. mieszkańców) i liczące 12,1 tys. mieszkańców Kozy, najludniejsza wieś w Polsce.

Tylko na linii Bielsko-Biała – Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona wyłączenie ruchu oznaczać będzie odcięcie od kolei kilkudziesięciu tysięcy potencjalnych pasażerów. Co więcej, linia ta ma istotne znaczenie z punktu widzenia spójności sieci kolejowej – łączy ona bowiem ciągi Kraków – Zakopane i Katowice – Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń. Spójność sieci ucierpi tym bardziej, że z końcem 2013 r. ma zostać zamknięta również linia Żywiec – Sucha Beskidzka, równoległa do ciągu z Bielska-Białej do Kalwarii Zebrzydowskiej. Oznacza to zamknięcie wszystkich beskidzkich linii łączących trasy Kraków – Zakopane oraz Katowice – Zwardoń. Decyzja ta natychmiast zemści się w przypadku konieczności wytypowania objazdów spowodowanych pracami remontowymi, wypadkiem czy jakkolwiek poważniejszą awarią.

Do wyłączenia wyznaczony został również odcinek z Bielska-Białej do Skoczowa, co łącznie z zamknięciem linii z Bielsko-Biała – Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona składa się na przekształcenie Bielska-Białej z czterokierunkowego węzła kolejowego w zaledwie przelotową stację na linii Katowice – Zwardoń.

Za mało linii? Będzie jeszcze mniej

Kolejna linia z intensywnym ruchem, którą spółka PKP Polskie Linie Kolejowe pod koniec tego roku zamierza zamknąć to ciąg Fosowskie – Borowiany, którym na odcinku Fosowskie – Zawadzkie kursuje obecnie 18 pociągów pasażerskich na dobę. Odcinek Fosowskie – Borowiany to ponadto fragment trasy z Tarnowskich Gór do Fosowskiego, wybiegającej z Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego na zachód. Dodajmy, że jest to ciąg równoległy do rozebranego przed kilkoma laty odcinka Zabrze Biskupice – Pyskowice. Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych w raporcie „Wąskie gardła na polskiej sieci kolejowej” z maja 2012 r. alarmował o problemach z przepustowością przy wyjeździe pociągów towarowych z okręgu górnośląskiego w kierunku zachodnim. „Decyzja o rozbiórce odcinka Zabrze Biskupice – Pyskowice okazała się pochopna”, czytamy w raporcie ZNPK. „Przewoźnicy wskazują na pilną potrzebę całościowej odbudowy odcinka Zabrze Biskupice – Pyskowice w standardzie linii magistralnej, dwutorowej i zelektryfikowanej”.

Spółka PKP PLK, zamiast jednak wsłuchać się w oczekiwania przewoźników, serwuje im wyłączenie kolejnego ciągu umożliwiającego wyjazd z Górnośląska w kierunku zachodnim.



• Z końcem roku 2 tys. km linii kolejowych zostanie zamkniętych.

PKP Polskie Linie Kolejowe zamierzają zamknąć dla pociągów również takie linie Jelenia Góra – Lwówek Śląski, Munina – Horyniec-Zdrój, Szczytno – Elk czy Tomaszów Mazowiecki – Opoczno, na których dziś prowadzony jest ruch pociągów pasażerskich. *De facto* zarządca infrastruktury kolejowej wymusza na organizujących przewozy samorządach wojewódzkich oraz na przewoźnikach zlikwidowanie aktualnie realizowanych połączeń i odcięcie od transportu kolejowego kolejnych tysięcy obywateli w różnych regionach Polski.

Po planowanym na grudzień 2013 r. wyłączeniu ruchu na 2 tys. km sieci kolejowej do długiej listy miast pozbawionych pociągów pasażerskich dołączą między innymi Andrychów, Kęty, Lubaczów, Lwówek Śląski, Opoczno, Pisz, Ruciane-Nida czy Wadowice.

Kolejna twarz monopolisty

PKP Polskie Linie Kolejowe zapewniły, iż „proponowane optymalizacje sieci konsultowane są z władzami wojewódzkimi”. Według informacji podanych przez PKP PLK w połowie lutego takie konsultacje odbyły się w grudniu w województwie mazowieckim czy w styczniu w województwie opolskim. Przedstawiciele samorządów tych województw o żadnych konsultacjach jednak nie słyszeli.

Joanna Czechowicz-Bieniek z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego powiedziała portalowi „Rynek Kolejowy”, że decyzje dotyczące wyłączenia mazowieckich linii Siedlce – Sokołów Podlaski oraz Ostrołęka – Małkinia podjęte zostały przez PKP PLK „bez opinii i konsultacji z samorządami lokalnymi czy wojewódzkimi”. Podobne głosy napłynęły także z innych regionów: – *Samorząd województwa opolskiego nie był informowany przez zarządcę infrastruktury o planach wyłączenia z eksploatacji linii Fosowskie – Tarnowskie Góry* – powiedziała Violetta Ruszczewska z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego, dodając, że leżący na wyznaczonej do zamknięcia linii dworzec w Zawadzkiem stanowi lokalne centrum przesiadkowe, gdzie pociągi komunikowane są z autobusami, a linia ma ponadto duże znaczenie dla miejscowych zakładów przemysłowych Koltram, Izostal oraz Walcowni Rur Andrzej.

W tej sytuacji zapewnienia spółki PKP PLK o tym, że przy ocenie znaczenia linii przeznaczonych do zamknięcia pod uwagę wzięta została „istotność okoliczności społeczno-gospodarczych określana przy użyciu indeksu na podstawie indywidualnej oceny rozważanych odcinków” sprowadzają się co najwyżej do mało śmiesznego żartu.

Decyzja o zamknięciu 2 tys. km linii kolejowych to ukazanie się kolejnej twarzy monopolisty zarządzającego infrastrukturą kolejową. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe nie tylko dyktuje przewoźnikom wysokie ceny za korzystanie z sieci kolejowej, której większość znajduje się w dostatecznym i niezadowolającym stanie technicznym, ale ponadto zmusza swoich klientów do wycofania pociągów z linii, na których chcą oni prowadzić przewozy.

Karol Trammer

Ekspert zoptymalizowany

Kto popiera demontaż kolejnych tysięcy kilometrów linii kolejowych

Pod koniec ubiegłego roku władze Grupy PKP ogłosiły plany „optymalizacji” sieci kolejowej, które polegają na skróceniu polskiej sieci kolejowej o kilka tysięcy kilometrów. Pojawiały się różne liczby – sięgające nawet 8 tys. km!

Forsowanym przez Grupę PKP planom likwidacji kolejnych tysięcy kilometrów linii kolejowych szybko sprzeciwił się niespotykany szeroki sojusz organizacji pracodawców, samorządu gospodarczego, organizacji pozarządowych, związkowców oraz ludzi nauki – od europejskiego stowarzyszenia przewoźników towarowych ERFA, Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych, przez takie stowarzyszenia i inicjatywy jak „Zielone Mazowsze”, „Kocham Radom” czy „Tiry na tory”, największe kolejarские związki zawodowe aż po pracowników naukowych Politechniki Śląskiej czy Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie. Organizacje we wspólnym liście otwartym oświadczyły, iż „planowane przez polski rząd działania mogą jedynie doprowadzić do ostatecznego zmarginalizowania roli kolei w Polsce i uniemożliwienia jej rozkwitu w przyszłości”.

„Proces zamykania torów jest nieunikniony”

Choć od 1990 r. zlikwidowano w Polsce już 6,5 tys. km linii kolejowych, to bardzo szybko znalazł się ekspert, który popiera dalszy demontaż polskiej sieci kolejowej. – *Proces zamykania torów jest nieunikniony, bo Polski nie stać na tak rozległą ich sieć – powiedział bez ogródek w połowie stycznia „Dziennikowi Gazecie Prawnej” Wojciech Śmiech z portalu „Rynek Kolejowy”.*

Niespełna dwa tygodnie później – gdy internet obiegała robiąca wrażenie mapa porównująca gęstą sieć połączeń kolejowych z 1988 r. z poważnie przerzedzoną siecią z 2009 r. – „Gazeta Wyborcza” o komentarz poprosiła nie nikogo innego, lecz Wojciecha Śmiecha. Wyjaśnił on, dlaczego sieć kolejowa jest coraz krótsza: – *Kolej nie spełnia już tej samej funkcji, którą spełniała na przełomie lat 80. i 90. Wtedy z kolei korzystał ponad miliard pasażerów rocznie. Dzisiaj to jest tylko ponad 200 milionów. Przed laty utrzymywano linie bez ekonomicznego uzasadnienia, bo nie było tego, co dziś rozumiemy jako ekonomię.*

Skoro spadek liczby korzystających z kolei jest zjawiskiem zupełnie naturalnym, to jak Wojciech Śmiech wytłumaczy to, że w czasie gdy w Polsce liczba pasażerów przewożonych koleją spadła ponad pięciokrotnie, w wielu krajach Europy miał miejsce znaczący wzrost liczby podróży. Między innymi w Austrii (z 174 mln w 1991 r. do 214 mln w 2011 r.), Belgii (z 146 mln w 1991 r. do 229 mln w 2011 r.), Danii (z 144 mln w 1991 r. do 219 mln w 2011 r.), Francji (z 829 mln w 1991 r. do 1 mld 90 mln w 2011 r.), Niemczech (z 1 mld 397 mln w 1991 r. do 1 mld 981 mln w 2011 r.), Szwajcarii (z 291 mln w 1991 r. do 350 mln w 2011 r.), Wielkiej Brytanii (z 740 mln w 1991 r. do 1 mld 429 mln w 2011 r.) i we Włoszech (z 438 mln w 1991 r. do 530 mln w 2011 r.) – statystyki Synopsisu międzynarodowego związku kolei UIC.

Dodajmy, że w Belgii, Holandii, Szwajcarii oraz we Włoszech wzrost liczby pasażerów miał miejsce jednocześnie z wydłużeniem sieci eksploatowanych linii kolejowych.

Może więc – zamiast wyjaśniać spadające wykorzystanie kolei w Polsce pustymi sloganami o tym, że „kolej nie spełnia już tej samej funkcji, którą spełniała” – warto rozważyć, czy na drastyczny spadek liczby pasażerów wpływu nie miało drastyczne skrócenie sieci kolejowej, przez co kolej odcięła się od mieszkańców całych regionów?

„Nie stać nas na tę liczbę linii”

– *Nas nie stać nawet na tę liczbę linii, które mamy teraz. Chciałbym, żebyśmy mieli bardzo gęstą sieć, ale trzeba pamiętać, że teraz mamy jedną z gęstszych w Europie – ciągnął dalej w komentarzu dla „Gazety Wyborczej” Wojciech Śmiech.*



• **Wojciech Śmiech z „Rynku Kolejowego” twierdzi, że demontaż sieci kolejowej jest nieunikniony.**
(fot. www.rynek-kolejowy.pl)

Ze stwierdzeniem, że polska sieć jest jedną z gęstszych w Europie, zgodzić się jest bardzo trudno. Mianowicie w Polsce gęstość sieci kolejowej wynosi 63 km linii na 1000 km², co stanowi jedynie połowę najwyższych europejskich wskaźników – 117 km/1000 km² dla Belgii oraz 120 km/1000 km² dla Czech.

Gęstszą od Polski sieć kolejową mają jeszcze między innymi: Wielka Brytania (66 km/1000 km²), Holandia (69 km/1000 km²), Słowacja (74 km/1000 km²), Węgry (82 km/1000 km²), Szwajcaria (87 km/1000 km²), czy Niemcy (94 km/1000 km²) – dane na podstawie rocznika statystycznego Komisji Europejskiej „EU transport in figures 2012”.

„Dalej tak dużo linii?”

– *Pytanie, które teraz sobie zadajemy, to czy dalej chcielibyśmy mieć tak dużo linii, czy mniej, ale dobrze utrzymanych – stwierdził na koniec wypowiedzi dla „Gazety Wyborczej” Wojciech Śmiech. Zagadką pozostaje, na jakiej podstawie ekspert „Rynku Kolejowego” uważa, że im krótsza sieć kolejowa, tym wyższy poziom jej utrzymania. Dotychczasowe doświadczenia pokazują coś zupełnie odwrotnego.*

Przez minionych 20 lat w Polsce masowe likwidacje linii kolejowych oraz pogarszający się stan wciąż istniejącej sieci były bowiem procesami jednoczesnymi. Od 1990 r. do 2010 r. polska sieć kolejowa skróciła się z 26,2 tys. km do 19,7 tys. km, czyli o jedną czwartą – to niechlubny europejski rekord. Równocześnie stan zachowanej sieci ze względu na brak bieżącego utrzymania wciąż się pogarszał. Tylko w okresie od 2000 r. do 2010 r. – gdy w sumie zdemontowano 2,9 tys. km sieci kolejowej – łączna długość odcinków objętych obniżeniem prędkości rokrocznie wyraźnie przekraczała długość odcinków objętych podwyższeniem prędkości. Przykładowo w ramach rozkładu jazdy 2002/2003 pociągi przyspieszyły na łącznie 176 km toru, jednocześnie jednak musiały zwolnić na w sumie 1979 km torów! Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe w raporcie rocznym za 2010 r. – a więc na zwieńczenie dwóch dekad demontowania linii kolejowych na masową skalę – sama przyznała, że w dobrym stanie znajduje się jedynie 36% sieci kolejowej.

„Sieć kolejowa jest generalnie za duża”

29-letni Wojciech Śmiech jest absolwentem Uniwersytetu Warszawskiego. Ukończył Wydział Dziennikarstwa i Nauk Politycznych, gdzie obronił pracę magisterską „Grupy interesu w Unii Europejskiej” analizującą aktywność grup interesu pod kątem wpływu na instytucje unijne.

Zanim Wojciech Śmiech stał się ekspertem kolejowym, pracował w miesięczniku „Mice Poland”. Jak czytamy na stronie internetowej tego czasopisma, „w magazynie ukazują się publikacje dotyczące zarówno rynku eventów, konferencji i kongresów, jak i incentive i podróży biznesowych”.

Wojciech Śmiech – będąc obecnie nie tylko jednym z dziennikarzy miesięcznika „Rynek Kolejowy”, ale także redaktorem prowadzącym portal internetowy www.rynek-kolejowy.pl – rzeczywistości kolejowej musiał się szybko nauczyć. Wygląda na to, że nauczycielem Śmiecha był jego szef – Henryk Klimkiewicz, prezes wydającego „Rynek Kolejowy” Zespołu Doradców Gospodarczych TOR. Człowiek, który w 2007 r. w wywiadzie dla „Polskiej Gazety Transportowej” powiedział: – *Sądzę, że sieć kolejowa w Polsce jest generalnie za duża.*

Karol Trammer

• Uślony terminal lotniska Modlin dwa miesiące po wycofaniu lotów.

Beton we mgle

Opozycjni radni zaproponowali, by lotnisku Modlin nadać imię Adama Struzika

Pierwszy rejsowy samolot – lot linii Wizzair z Budapesztu – wylądował w porcie lotniczym Warszawa-Modlin 15 lipca 2012 r. Nie minęło jeszcze pół roku od tego momentu, a nad leżące w granicach Nowego Dworu Mazowieckiego lotnisko nadciągnęły ciemne chmury. A raczej biała mgła.

Najdroższe lotnisko

Z powodu braku umożliwiającej lądowania we mgle aparatury ILS, 19 grudnia 2012 r. z Modlina wycofał się jeden z dwóch przewoźników korzystających z lotniska – linie lotnicze Wizzair, które z powodu mgły tylko w październiku i listopadzie 2012 r. zmuszone były odwołać, opóźnić lub przekierować ponad 160 lotów. – *Brak systemu ILS na lotnisku powoduje ciągle trudności, szczególnie przy tak częstych mgłach, które pojawiają się w tym roku. Warunki operacji lotniczych w sezonie zimowym na tym lotnisku są nie do zaakceptowania* – mówił Daniel de Carvalho z Wizzair, wkrótce przed rezygnacją tego przewoźnika ze startów i lądowań na lotnisku Modlin. – *Niedopuszczalne warunki operacji lotniczych panujące w Modlinie w sezonie zimowym sprawiły, że jest to obecnie najdroższe lotnisko.*

System ILS jest standardem nie tylko na głównych europejskich lotniskach. Aparatura ILS – najwyższej trzeciej kategorii – funkcjonuje również na dużych obiektach dedykowanych tanim liniom lotniczym, jak Frankfurt-Hahn, Paris-Beauvais czy Charleroi, ale także na typowych lotniskach regionalnych, jak brytyjskie Doncaster-Sheffield czy niemieckie Friedrichshafen. Spośród 13 polskich portów lotniczych ze stałym ruchem pasażerskim, tylko dwa – obok Modlina – nie zostały wyposażone w system ILS.

Walka z betonem

Trzy dni po decyzji Wizzaira do wycofania się z lotniska Modlin został zmuszony drugi z przewoźników – Ryanair. 22 grudnia 2012 r. wojewódzki inspektor nadzoru budowlanego wydał bowiem decyzję o zamknięciu 1000-metrowego odcinka drogi startowej z powodu spękania betonowej nawierzchni, co uniemożliwiło obsługę samolotów Boeing 737, wykorzystywanych przez Ryanair.

Niektórzy eksperci na zły stan drogi startowej uwagę zwracali już pod koniec maja 2012 r., a więc półtora miesiąca przed inauguracją lotów. – *Na tym pasie stało się coś niezwykle. Nie wiem, czy to skutek zastosowanej technologii, błędów w wykonaniu, czy wadliwych materiałów* – mówił prof. Mirosław Graczyk z Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. Ekspert ds. lotnisk Bogusław Holeksa dodawał: – *Jeśli w świeżej nawierzchni betonowej takie wady powstały, to musiała być jakaś wada techniczna mieszanki*

Władze portu Modlin ignorowały te głosy. Chciały bowiem zdążyć z inauguracją lotniska przed rozpoczęciem piłkarskich mistrzostw Euro 2012, co i tak ostatecznie się nie udało – pierwszy rejsowy samolot wylądował w Modlinie dopiero ponad dwa tygodnie po zakończeniu turnieju. Dodajmy, iż pierwsze plany otwarcia północnomazowieckiego portu lotniczego mówiły o 2005 r.

Wciąż narasta opóźnienie w doprowadzeniu do terminalu lotniczego w Modlinie połączenia kolejowego. We wrześniu 2010 r. na stronie internetowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego zamieszczona została deklaracja, że pociągiem na lotnisko Modlin będzie można dojechać w 2012 r.: „Uruchomienie stacji podziemnej, jak i linii kolejowej planowane jest jeszcze przed

rozpoczęciem Euro 2012”. Tymczasem dopiero w grudniu 2012 r. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Warszawie wydała decyzję o uwarunkowaniach środowiskowych dla tego przedsięwzięcia. Jednak już w styczniu 2013 r. wojewoda mazowiecki Jacek Kozłowski odmówił wydania decyzji lokalizacyjnej dla linii kolejowej od stacji Modlin do portu lotniczego – inwestycja miała być bowiem realizowana na podstawie ustawy dotyczącej inwestycji związanych z mistrzostwami Euro 2012, a zdaniem wojewody realizacja takich projektów nie może rozpoczynać się dawno po zakończeniu tego turnieju. Urzędnicy marszałka województwa mazowieckiego Adama Struzika uważają, iż nie ma ku temu żadnych przeszkód...

Port lotniczy Struzika

Port lotniczy Warszawa-Modlin to jak na razie pasmo wpadek. Samorząd województwa zaczął więc dystansować się od lotniska, przypominając, że „jest trzecim co do wielkości udziałowcem spółki”. Trudno jednak ukryć, że to właśnie skarbnik województwa mazowieckiego Marek Mieszalski jest szefem rady nadzorczej spółki Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin, a polityk PO Marcin Kierwiński – radny Warszawy, późniejszy wicemarszałek województwa oraz poseł – był członkiem zarządu spółki w latach 2007-2010, a więc w czasie nieustannego opóźniania się inwestycji. Dodatkowo z ramienia Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego kwestię portu lotniczego Modlin koordynuje wieloosobowe stanowisko ds. rozwoju lotnisk regionalnych.

Choć samorząd województwa próbuje się dystansować od problemów z północnomazowieckim lotniskiem, to jednocześnie rządząca regionem koalicja PO-PSL nie dopuściła ani do powstania w sejmiku komisji śledczej, ani do zmiany władz portu lotniczego. Opozycyjnym radnym pozostało więc zgłoszenie uchwały nadania lotnisku imienia Adama Struzika.

Karol Trammer

DLA „Z BIEGIEM SZYN”:

„Lotnisko z dumy regionu stało się pośmiewiskiem”

Kacper Pawelczyk

Nowodworska Inicjatywa Komunikacyjna NOVIkom

• Zamknięcie portu lotniczego Warszawa-Modlin zaskoczyło nie tyle pasażerów, co władze lotniska. Nie potrafiły one bronić swoich interesów w początkowej fazie chaosu. Mogliśmy się przez to dowiedzieć, że lotnisko działa, ale nie mogą na nim lądować samoloty. Lotnisko z dumy województwa mazowieckiego oraz miasta Nowy Dwór Mazowiecki stało się pośmiewiskiem. Najwięcej zaś na zamknięciu tracą nie pasażerowie, ani nie linie lotnicze, a pracownicy portu lotniczego oraz właściciele biznesów okołolotniskowych. Praca w strukturach lotniska Warszawa-Modlin była w otoczeniu miejskim luksusem. Luksus ten objawia się teraz bezpłatnymi urlopami, obniżeniem pensji, albo zwolnieniami z firm podwykonawczych (władze portu zastrzegają, że pracowników nie chcą zwalniać).

Autobus na zawołanie

Alternatywą dla cię w komunikacji staje się transport publiczny na telefon

Przewoźnicy autobusowi nie chcą ryzykować kursów na pusto, więc likwidują połączenia do mniejszych miejscowości oraz poza porami przejazdów uczniów, stanowiących najwierniejszą klientelę pekaesów. Tymczasem w innych krajach lokalna komunikacja autobusowa coraz częściej opiera się na kursach na telefon, które wyruszają w trasę tylko wtedy, gdy ktoś zgłosi chęć przejazdu. Przewoźnik ma pewność, że autobus nie pojedzie pusty, a mieszkańcy mniejszych miejscowości nie są odcinani od świata. W dodatku taka elastyczna oferta – w efekcie rozszerzonych godzin funkcjonowania transportu publicznego i większego zasięgu połączeń – może dodatkowo pobudzić popyt.

Dzwoń i jedź

W Niemczech pierwsze autobusy na żądanie pojawiły się już w latach 70. – kursy realizowane są po wezwaniu telefonicznym. Dziś tego typu systemy, działające pod nazwą Rufbus, stosowane są w różnych częściach Niemiec. Między innymi w powiecie Märkisch-Oderland, rozciągającym się między polsko-niemiecką granicą na Odrze a rogatkami Berlina. W słabiej zaludnionej wschodniej części tego powiatu autobusy na żądanie wprowadzono w sierpniu 2012 r. – są do dyspozycji pasażerów od poniedziałku do piątku w godz. 5.00-20.00. Najpóźniej półtorej godziny przed planowaną podróżą pasażer musi zadzwonić do dyspozytury, która uwzględnią splanując wezwania i na bieżąco planuje trasę pojazdów systemu Rufbus (osoby regularnie podróżujące w tej samej relacji o tej samej porze mogą złożyć stałe zlecenie).

– *Rufbus zwiększa możliwości mieszkańców obszarów wiejskich dotarcia transportem publicznym na zakupy, do lekarza czy do pracy* – mówił Rainer Schinkel, z władz powiatu Märkisch-Oderland, podczas inauguracji miejscowego systemu autobusów na żądanie.

PubliCar albo nic

Szwajcarską odpowiedzią na potrzeby transportowe mieszkańców obszarów wiejskich i górskich jest PubliCar – działający od 1995 r. system autobusów na żądanie. Na obszarach o małej gęstości zaludnienia autobusy kursujące sztywnymi trasami zastępuje się mniejszymi pojazdami (zwykle kilkunastoosobowymi), których trasy na bieżąco dopasowywane są do aktualnych potrzeb pasażerów. Pasażerowie zazwyczaj najpóźniej godzinę przed podróżą muszą zadzwonić do dyspozytury zarządzającej ruchem pojazdów PubliCar. Transport PubliCar realizowany jest, zależnie od obszaru, na trzy różne sposoby: na określonych ciągach, w oparciu o sieć wyznaczonych przystanków lub nawet – przy wykorzystaniu najmniejszych pojazdów – w systemie od drzwi do drzwi.

Na bieżąco planowane wariantowe kursy pojazdów PubliCar są owszem bardziej okrzęne od sztywnych tras tradycyjnych autobusów lokalnych. Jednakże dzięki autobusom na telefon, mieszkańcy obszarów wiejskich mają zapewniony dostęp do transportu publicznego w różnych porach doby, a nie – tak jak dawniej – tylko wtedy, gdy we wsi pojawiała się kilka dziennie rozkładowych kursów tradycyjnego autobusu. Przykładowo w okolicach La Brévine w kantonie Neuchâtel pojazdy PubliCar są do dyspozycji pasażerów od poniedziałku do piątku w godz. 6.00-20.00, a w niedziele i święta w godz. 7.30-20.00 (w weekendowe noce pojazdy PubliCar obsługują pasażerów dodatkowo w godz. 22.45-1.00). Na obszarze każdej strefy PubliCar są punkty, gdzie możliwa jest przesiadka do pociągów czy autobusów kursujących regularnie stałymi trasami.

Poszczególne strefy PubliCar tworzą zwykle obszary wiejskie wokół jednego małego miasta, zamieszkiwane przez około 10 tys. mieszkańców. W Szwajcarii istnieje już 27 obszarów obsługiwanych przez systemy Publicar – najwięcej w południowo-zachodnich kantonach Vaud i Valais. Szwajcarzy przyznają, że gdyby nie takie rozwiązania jak PubliCar, to mieszkańcy wielu mniejszych wsi oraz górskich przysiółków musieliby liczyć się z całkowitym wycofaniem transportu publicznego z ich miejscowości. Co więcej, jak czytamy w



• **Gdyby nie system PubliCar, to mieszkańcy wielu szwajcarskich wsi oraz górskich przysiółków musieliby liczyć się z wycofaniem transportu publicznego z ich miejscowości.**
(fot. www.jurabernois.ch)

„Biuletynie Komunikacji Miejskiej”, oferta PubliCar stała się zachętą dla nowych klientów, by przestawić się na transport publiczny.

Transport publiczny na życzenie

Również w Czechach autobusy kursujące na żądanie stają się alternatywą dla cię połączeń komunikacyjnych na obszarach wiejskich. W Czechach rozwiązanie funkcjonuje między innymi w Górach Orlickich, gdzie systemem objęte są konkretne przewidziane w rozkładzie jazdy kursy międzyszczytowe oraz wieczorne. Ze względu na słabą frekwencję realizowane są one wyłącznie po wezwaniu telefonicznym. Przykładowo międzyszczytowy kurs relacji Rokytnice v Orlických Horách – Nebeská Rybná wyrusza w trasę, jeśli choć jeden zainteresowany pasażer zadzwoni do dyspozytora na 30 min. przed rozkładową godziną odjazdu ze swojego przystanku. Natomiast realizowany po godz. 21.00 kurs relacji Rokytnice v Orlických Horách – Bartošovice na życzenie pasażerów może zostać wydłużony aż o 18 km – do miejscowości Orlické Záhory, trasą przez niewielkie przysiółki rozsiane w dolinie Dzikiej Orlicy.

System autobusów na żądanie działa również na południu Czech – wokół miasta Milevsko. Sieć obejmuje 91 kursów między miastem a 32 okolicznymi wsiami. – *Średnio dziennie ludzie korzystają z 30% przewidzianych w ofercie połączeń. Ale mają tę możliwość i nie muszą się obawiać, że donikąd się nie dostaną. Jeśli tylko zadzwonią, autobus po nich przyjedzie* – mówił gazecie „Dnes” Karel Coufal, dyrektor handlowy przewoźnika ČSAD z Czeskich Budziejowic.

Bez rozkładu

W Polsce system autobusu na żądanie działa od 2007 r. w Krakowie, gdzie pod nazwą Tele-bus obsługuje peryferyjne osiedla Płaszów, Przewóz i Rybitwy. Strefę obsługują dwa midi-busy, które są do dyspozycji pasażerów w dni robocze w godz. 5.30-23.00 oraz w soboty i niedziele w godz. 6.00-23.00. Wezwanie musi nastąpić najpóźniej 30 min. przed przejazdem. W Tele-busie obowiązuje taryfa biletowa taka jak w całym krakowskim transporcie miejskim.

– *Z punktu widzenia pasażera przede wszystkim istotne jest to, że można zamówić przejazd na określonej godzinie. Autobus nie ma ustalonej trasy, ani rozkładu, więc do wyznaczonego przez pasażera miejsca jedzie najkrótszą trasą* – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Marek Gancarczyk, rzecznik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Krakowie. – *Z punktu widzenia przewoźnika taka forma usługi umożliwia przede wszystkim efektywne wykorzystanie taboru – Tele-bus nie wyjeżdża, jeżeli nie ma zamówienia na przejazd.*

Strefa obsługiwana przez Tele-busy była już kilkakrotnie rozszerzana o kolejne ulice. Obecnie z krakowskiego systemu korzysta średnio 150 osób dziennie. Kraków to jak na razie jedyne miejsce w Polsce, gdzie jeżdżą autobusy na telefon.

Karol Trammer

Fragmenty listu otwartego kolejowych związków zawodowych do premiera Donalda Tuska w sprawie prezesa PKP S.A. Jakuba Karnowskiego:

„Średnie zarobki Prezesa Jakuba Karnowskiego (59 tysięcy miesięcznie) plus premia roczna w wysokości 6-miesięcznego wynagrodzenia i podobnie Członków Zarządu PKP S.A. wzrosły prawie 3-krotnie.

Jak to jest, że poprzednie Zarządy PKP S.A. musiały przestrzegać „ustawę kominową” a Pan Jakub Karnowski – wychowanek Leszka Balcerowicza (jak sam podkreśla) nie musi tych przepisów przestrzegać?

(...)

Ludzie ci, nie wyłączając Prezesa Jakuba Karnowskiego, na funkcjonowaniu kolei się nie znają i aby wypracować jakiegokolwiek stanowisko zlecają do zaprzyjaźnionych firm doradczych i kancelarii prawnych za ogromne kwoty różnego rodzaju opracowania i ekspertyzy. Idą w to miliony złotych, za prace, które są do wykonania przez pracowników kolei.

(...)

Wszelkie procesy restrukturyzacyjne na kolei rozpoczynały się od oszczędności na szczeblach zarządzania, a teraz mamy sytuację odwrotną, że zarząd PKP S.A. dokonuje gigantycznego zwiększenia wynagrodzeń i rozbudowy struktur a pracownikom przekazuje, że konieczne są oszczędności i cięcia.

(...)

Niestety, Pan Prezes Jakub Karnowski pod pojęciem restrukturyzacji kolei rozumie dyktando centrali PKP S.A. oraz branie kasy dla swoich. Działania w tym zakresie wychodzą jemu w pełni. Niestety w wyniku takich działań zadłużenie kolei wzrasta, a jej wartość nie”.

Jan Przywoźny

wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP

Henryk Grymel

przewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność”

Leszek Miątek

przewodniczący Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych

POD DOBRĄ PRASĄ

• pisownia oryginalna

„Tegoroczną listę laureatów zamknął Marek Dawidowicz, dyrektor Biura Zarządu Spółki KM. Statuetkę *Złotego KaMusia* wręczył Artur Radwan, Prezes Spółki KM, w asyście Andrzeja Buczkowskiego, Członka Zarządu oraz Dyrektora Finansowego. (...) W jednej kategorii pojawiło się nazwisko pana Marka i wtedy uznaliśmy, że on po prostu przerósł wszystkie kategorie”.

Źródło: miesięcznik „Moja Kolej”

(wydawca – Koleje Mazowieckie)

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Wsie dwa razy wysiedlone

Od stacji Teresin-Niepokalanów do Puszczy Kampinoskiej niedaleko – tylko 10 km. Po zagłębieniu się w puszcę możemy spotkać pozostałości wsi podwójnie wysiedlonych, np. Karolinowa. Pierwszy raz, po wojnie, wysiedlono stąd potomków holenderskich i niemieckich osadników. Drugi raz – w ramach polityki ochrony przyrody Kampinoskiego Parku Narodowego – Polaków, którzy wcześniej objęli opuszczone domy. We wsiach roślinność gęsta, że trudno przejść. Ma się wspaniale na glebie przez lata używanej przez nawóz krowi, kurzy, koński, ludzki.

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

• wybór: Olga Kapeta i Marcin Rudziński

„W modnej dzisiaj poezji co chwila wylatuje na was transkontynentalny ekspres, a tajemniczy portier wykrzykuje nazwy stacji: Paryż, Moskwa, Honolulu, Kair. [...] ...pędzą z oszalamiającą szybkością; ale prawdą jest również, że mimo to musicie przesiedzieć w nich jakieś czternaście albo dwadzieścia trzy cholerne godziny, co zazwyczaj wystarcza, żeby umierać z nudy. Pociąg lokalny z Pragi do Řep jedzie, ma się rozumieć, z szybkością mniej imponującą; ale wiecie przynajmniej, że za pół godziny wysiądziecie z niego i będziecie mogli wyruszyć na spotkanie z jakąś inną przygodą. [...] ... jeśli chcecie podróżować choć trochę egzotycznie, wsiadajcie do pociągu lokalnego, który sapie od stacyjki do stacyjki. Przyciskajcie nosy do szyby, a żeby nic nie uszło waszej uwadze: tutaj wsiada żołnierz w niebieskim mundurze, tam małe dziecko macha w ślad za wami rączką; francuski wieśniak w czarnej kurtce częstuje was swoim własnym winkiem [...] kraj przesuwa się, stacja po stacji, jak paciorki różańca. A potem nadchodzi wieczór, kiedy ludzie, smutni ze zmęczenia, zasypiają pod migoczącymi światłami podobni do emigrantów.”

Karel Čapek*, List z podróży, 1923-1936

* 1890-1938, pisarz czeski, razem z bratem wprowadził do słownika słowo „robot”

OD BAŁTYKU PO TATRY

• kolejowa księga imion

„Wiedenska”

Warszawa Wschodnia – Skierniewice

Przyspieszony pociąg „Wiedenska” Kolei Mazowieckich rusza z Warszawy, by skończyć bieg już po 70 kilometrach – w Skierniewicach. Do Wiednia brakuje mu jeszcze 629 kilometrów. Skąd więc związana z Wiedniem nazwa pociągu? Pochodzi ona od przydomku Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, której pierwsze na ziemiach polskich odcinki zostały otwarte jesienią 1845 r. – we wrześniu między Warszawą i Żyrardowem, a w październiku między Żyrardowem i Skierniewicami.

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 przysyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.