

Myślenie jednotorowe | Radomski odprysk afery z lotniskiem Modlin

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

www.zbs.net.pl

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

MAJ - CZERWIEC 2013

Nr 3 (65)

WIDMO DUŻYCH PRĘDKOŚCI KRAŻY NAD POLSKĄ



**RZEKOMO WSTRZYMANE PRACE
NAD KOLEJĄ DUŻYCH PRĘDKOŚCI
TRWAJĄ W NAJLEPSZE**

• **CYTAT NUMERU**

„Miałem sporą wiedzę na temat, jak PKP funkcjonuje i przechodząc tutaj, wiedziałem, że jest to takie miejsce, które trzeba zaorać, posadzić coś nowego i zobaczyć co wyrosnie”

Szymon Konop, DYREKTOR DEPARTAMENTU INWESTYCJI PKP SA, na łamach dziennika „Polska”

± **INDEKS:**

274 mln. Tyle pasażerów skorzystało, według danych UTK, z polskiej kolei w 2012 r. W rekordowym 1977 roku polska kolej przewiozła 1 mld 152 mln pasażerów.

Pociągi hamowane rezerwami

► Pociągi z Radomia do Warszawy już dziś mogłyby jeździć szybciej

Rozkładowy czas jazdy pociągu osobowego na 103-kilometrowej z Radomia do Warszawy Śródmieście wynosi, w zależności od połączenia, od 2 godz. 22 min. do aż 2 godz. 58 min. Oznacza to, że pociągi osobowe Kolei Mazowieckich na trasie łączącej dwa największe miasta województwa poruszają się z prędkością handlową rzędu 35-44 km/h. Powodem tej sytuacji jest zły stan infrastruktury na od lat nie mogącej się doczekać remontu linii Warszawa – Radom. Okazuje się jednak, że we znaki dają się także zbyt duże rezerwy czasowe w rozkładzie jazdy.

Według zasad spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, przy konstrukcji rozkładu do technicznego czasu jazdy dolicza się rezerwę eksploatacyjną, która uwzględniać ma nieprzewidziane zakłócenia. Teoretycznie w ruchu pasażerskim na każde 100 km biegu pociągu doliczanych jest rezerwowych 5 min.

W praktyce rezerwy są jednak mocno przesadzone – pokazała to sytuacja z 21 kwietnia 2013 r., kiedy to pociąg Kolei Mazowieckich nr 21260, po oczekiwaniu na spóźnione skomunikowania, wyruszył z Radomia z 37-minutowym opóźnieniem: o godz. 23.00. Przy przepisowej jeździe pociąg dotarł do Warszawy Śródmieście na godz. 1.12, a więc w czasie 2 godz. 12 min. Nadrabiający opóźnienie skład pokonał trasę Radom – Warszawa Śródmieście o 19 min. szybciej niż przewiduje jego planowy czas przejazdu, ale także o 10 min. szybciej niż wynosi rozkładowy czas jazdy najszybszego z pociągów osobowych łączących Radom z Warszawą (mowa o pociągu wyruszającym z Radomia o godz. 4.58). – *Duże rezerwy w rozkładach jazdy to problem nie tylko linii Warszawa – Radom, ale całej polskiej kolei* – mówi Piotr Rachwański z Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei. – *Rezerwami kolej zabezpiecza się przed losowymi zakłóceniami – one jednak nie występują każdego dnia. Przez co w normalnych warunkach podróże tysięcy pasażerów trwają kilka-kilkanaście minut dłużej niż wynika to z możliwości infrastruktury. Efekt jest więc przede wszystkim taki, że z powodu wydłużonych rezerwami i tak zwykle dość długich czasów przejazdu, kolej przegrywa z konkurencją drogową.*

Sieciowy rozkład jazdy powraca

► Decyzja PKP PLK pod presją postępowania toczącego się w UTK

Wielki powrót sieciowego rozkładu jazdy pociągów, zawierającego tabele całociosowo prezentujące układ pociągów na poszczególnych liniach. PKP Polskie Linie Kolejowe w marcu 2013 r. zapowiedziały, że sieciowy rozkład jazdy – choć już jedynie w wersji internetowej – wróci pod koniec roku. „Sieciowy rozkład jazdy pociągów obowiązujący od grudnia 2013 roku będzie dostępny w internecie w formie PDF z możliwością wydruku”, czytamy na stronie internetowej spółki PKP PLK, odpowiedzialnej za udostępnianie informacji o rozkładzie.

Spółka poinformowała, że decyzję podjęto w oparciu o opinie pasażerów zebrane na stronie internetowej. „W zakończonej 14 lutego 2013 r. ankiecie blisko 90% z prawie 5 tys. respondentów zadeklarowało korzystanie z sieciowego rozkładu jazdy dostępnego w wersji PDF”, czytamy w informacji prasowej.

W informacji prasowej nie wspomniano, że decyzja zapadła po wszczęciu przez Urząd Transportu Kolejowego postępowania dotyczącego naruszenia przez PKP PLK zbiorowych interesów pasażerów poprzez niewłaściwe realizowanie obowiązku udzielania informacji o rozkładzie jazdy. – *Postępowanie zostało wszczęte w lutym 2013 r. na żądanie organizacji społecznej – stowarzyszenia „Zielone Mazowsze” – powiedział dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Maciej Domański z UTK.*

W piśmie stowarzyszenia „Zielone Mazowsze” do Urzędu Transportu Kolejowego czytamy, że „ogłoszone przez zarządcę plakatowe rozkłady jazdy nie spełniają wymogów rozporządzenia w sprawie rozkładów jazdy, który stanowi, że w rozkładzie jazdy określa się co najmniej m.in. „drogę przejazdu z uwzględnieniem odległości w kilometrach pomiędzy przystankami komunikacyjnymi”. Plakatowe rozkłady jazdy na stronie zarządcy nie zawierają tych informacji”.

Kolej w koleinie

► W kolejnych relacjach autobusy wygrywają z pociągami czasem jazdy



• Sieć połączeń PolskiBus obejmuje już 12 linii
25 kwietnia 2013 r., po prawie dwóch latach działalności, przewoźnik autobusowy PolskiBus uruchomił dwunastą linię – połączyła ona Rzeszów, Kraków, Katowice, Łódź, Toruń i Gdańsk. To pierwsza linia przewoźnika, która nie wybiega z Warszawy. – *Stale rozwijanie siatki połączeń to jedno z najważniejszych założeń długofalowej strategii firmy* – mówi Barry Pybis, dyrektor generalny sieci PolskiBus. – *Uważam, że dla naszych klientów bardzo znaczący jest fakt, że nie będą przesiadać się w Warszawie i bezpośrednio dotrą do innych miast.*

Trasa Rzeszów – Gdańsk obsługiwana jest przez trzy kursy na dobę w każdym kierunku. Czas jazdy w pełnej relacji wynosi 13 godz. 25 min. – podróż autobusem PolskiBus trwa więc o minutę dłużej niż pociągiem TLK „Wieniawski”, jedynym bezpośrednim połączeniem kolejowym Rzeszowa z Gdańskiem. Jednak na krótszych odcinkach PolskiBus wyraźnie wygrywa z koleją: z Torunia do Gdańska autobus jedzie 2 godz. 20 min., podczas gdy najszybszy pociąg 3 godz. 30 min. Czas jazdy autobusu z Łodzi do Gdańska wynosi 5 godz. 15 min., a najszybszego pociągu 6 godz. 17 min. Z Krakowa do Katowic PolskiBus jedzie 1 godz. 20 min., czyli prawie godzinę krócej niż najszybsze połączenie kolejowe między tymi miastami (pociąg InterRegio „Łużyce”, jadący 2 godz. 12 min.).

Inne połączenie autobusowe pojawiło się na polskich drogach z inicjatywą... kolei niemieckich Deutsche Bahn, które od 15 kwietnia 2013 r. uruchomiły połączenie IC Bus relacji Berlin – Kraków. To reakcja na skrócenie przez PKP Intercity relacji pociągu EuroCity „Wawel”, który do grudnia 2012 r. zapewniał bezpośrednie połączenie Berlina z Krakowem, a obecnie dociera tylko do Wrocławia – kończąc bieg 265 km przed wzgórzem wawelskim, od którego pochodzi nazwa pociągu...

Dodajmy, że autobus IC Bus trasę z Berlina do Krakowa pokonuje w 8 godz. 14 min., podczas gdy pociągowi EuroCity „Wawel” przejechanie tej relacji w rozkładzie jazdy 2011/2012 zajmowało 10 godz. 10 min.

Radomski odprysk afery z lotniskiem Modlin

► Jakie są prawdziwe powody wprowadzenia autobusów zastępczych na trasie Radom - Drzewica?



• Przysucha, 5 lutego. Ostatni dzień kursowania pociągów Kolei Mazowieckich na linii Radom - Przysucha - Drzewica.

Wszystko wskazuje na to, że to ani problemy zimowe, ani konieczność skierowania elektrycznych zespołów trakcyjnych EN57 na przegląd techniczny nie były przyczyną wprowadzenia przez Koleje Mazowieckie zastępczej komunikacji autobusowej wzdłuż linii kolejowej Radom – Przysucha – Drzewica. Tłem całej sprawy okazuje się... nieczynny port lotniczy Modlin.

22 grudnia 2012 r. – tuż po zawieszeniu lotów do i z Modlina – wstrzymano kursowanie autobusów łączących lotnisko z najbliższą stacją kolejową. Operatorem połączenia była wybrana w przetargu spółka Warbus, która zgodnie z umową miała świadczyć usługi do 2015 r. Jednak w związku z oddalającą się wizją rychłego powrotu samolotów do Modlina, umowa Kolei Mazowieckich z Warbusem 1 lutego 2013 r. została zawieszona.

Po niespełna tygodniu, 6 lutego 2013 r., Koleje Mazowieckie wycofały swoje pociągi z linii Radom – Przysucha – Drzewica, by wprowadzić tam autobusy zastępcze. Ich obsługę powierzono bez przetargu spółce Warbus. – *Umowa została zawarta w trybie z wolnej ręki* – mówi Donata Nowakowska, rzecznik prasowy Kolei Mazowieckich. – *W związku z tym, że kwota zamówienia nie przekracza ustalonych w prawie zamówień publicznych 400 tys. euro netto, Koleje Mazowieckie miały taką możliwość.*

Spółka Warbus związana jest z firmą Mobilis, do której należą przewoźnicy PKS z różnych regionów Polski. Wśród nich PKS Piotrków Trybunalski – i to właśnie autobusy w jego barwach realizują kursy komunikacji zastępczej z Radomia do Drzewicy.

Wprowadzenie autobusów zastępczych przedstawiciele samorządu województwa mazowieckiego i Kolei Mazowieckich tłumaczyli przeglądami taboru oraz okresem zimowym. Tymczasem gdy w regionie radomskim na przełomie marca i kwietnia wystąpiły silne śnieżyce, dwa kursy autobusów – z powodu trudnych warunków na drogach – zastąpiono pociągami.

Według informacji podawanych na początku lutego, komunikacja zastępcza miała funkcjonować między Radomiem a Drzewicą do 31 marca 2013 r. Obecnie dowiadujemy się jednak, że pociągi Kolei Mazowieckich nie wrócą aż do jesieni. – *Termin realizacji usługi komunikacji autobusowej na linii Radom – Drzewica to koniec września* – informuje Donata Nowakowska.

Ciągle odraczanie powrotu pociągów na linię Radom – Drzewica zbiega się z przesuwaniem terminu przywrócenia operacji lotniczych w Modlinie. Więcej światła na ten zbieg okoliczności rzuca nasz informator, pragnący zachować anonimowość: – *Po zamknięciu lotniska Modlin pojawił się istotny problem, którego nie przewidziano w umowie z przewoźnikiem wykonującym kursy autobusów ze stacji Modlin na lotnisko. Umowa z nim nie mogła zostać z powodu zamknięcia lotniska rozwiązana, chyba że Koleje Mazowieckie zapłaciłyby bardzo wysoką karę. Stąd też przewoźnik, który obsługiwał autobusy lotniskowe, zgodził się na wykonywanie w zamian przewozów z Radomia do Drzewicy.*

Poprawa bezpieczeństwa za sprawą jednego pisma?

► Zalecenie wiceprezesa PKP PLK - mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu pociągów podczas jazdy lewym torem - nie jest wiążącym przepisem

Z końcem lutego 2013 r., a więc prawie rok po czołowym zderzeniu pociągów na szlaku Starzyny – Sprowa pod Szczekocinami, PKP Polskie Linie Kolejowe wprowadziły zasadę mającą na celu ograniczenie ryzyka podczas jazdy pociągów „pod prąd”. Wiceprezes zarządu PKP PLK Andrzej Pawłowski pismem z 27 lutego 2013 r. polecił dyżurnym ruchu i maszynistom nawiązywanie radiołącności przy wjeździe pociągu na lewy tor (w przypadku braku łączności maszynista ma zatrzymać pociąg do czasu wyjaśnienia sytuacji).

W centrali spółki PKP PLK zapytaliśmy, dlaczego z wprowadzeniem tej zasady czekano aż rok od katastrofy pod Szczekocinami. – *Zalecenie z 27 lutego 2013 r. nie miało związku z wypadkiem na szlaku Starzyny – Sprowa* – odpowiedział Krzysztof Łańcucki, rzecznik prasowy PKP PLK. – *Intencją omawianego zalecenia było przeciwdziałanie okolicznościom powstania 26 lutego 2013 r. incydentu na odstepie pomiędzy posterunkiem odstepowym Kamień a stacją Rybnik.*

Słów tych nie potwierdza prezentacja „System bezpieczeństwa kolejowego oraz działania po wypadku pod Szczekocinami” z 28 lutego 2013 r., opublikowana na stronie internetowej PKP PLK. „Zmiany w sposobie działania w przypadku jazdy po torze lewym – dodatkowa autoryzacja głosowa” wymieniono w prezentacji wśród „działań w następstwie wypadku pod Szczekocinami”.

Z zaleceniem z 27 lutego 2013 r. wiąże się dodatkowy problem. Nowa zasada prowadzenia ruchu, jako zawarta jedynie w piśmie wiceprezesa PKP PLK, nie ma dużej mocy. – *Treść pisma nie pokrywa się z zapisami w żadnych instrukcjach* – mówi Grzegorz Herzyk ze Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP. – *Nie mam pojęcia jak do tego sposobu zmiany procedury wyjazdu na tor w kierunku przeciwnym do zasadniczego ustosunkują się maszyniści kilkudziesięciu firm przewozowych. Przewoźnicy mają swoje struktury zajmujące się szkoleniem pracowników i wydawaniem im zarządzeń, a pismo wiceprezesa zarządu PKP PLK raczej nie jest dla nich wiążące.*

Krzysztof Łańcucki z PKP PLK deklaruje jednak, iż zasada obecnie zapisana tylko w piśmie wiceprezesa PKP PLK docelowo ma znaleźć odzwierciedlenie w przepisach: – *Zalecenie zostało wprowadzone do projektu zmiany w „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1”.*

Zalecenie nie tylko nie stanowi wiążącego przepisu, ale w dodatku jest na tyle zdawkowe, że nie wyjaśnia podstawowych wątpliwości. Z pisma nie wynika, czy obowiązek nawiązania radiołącności występuje również wtedy, gdy dyżurny ruchu doręczył już maszyniście rozkaz pisemny dotyczący wjazdu na lewy tor. Z pisma nie dowiemy się też, kiedy dyżurny ruchu powinien nawiązać łączność z maszynistą: przed czy po podaniu sygnału na semaforze.

Grzegorz Herzyk przyznaje, że nawiązywanie radiołącności między dyżurnym ruchu a maszynistą przy każdym przypadku wjazdu pociągu na tor w kierunku przeciwnym do zasadniczego zmniejsza ryzyko znalezienia się na tym samym torze pociągów jadących z naprzeciwka. Natychmiast jednak dodaje: – *Taka forma pracy to cofnięcie technologiczne z punktu widzenia urządzeń i systemów sterowania ruchem kolejowym.*

W piśmie Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP skierowanym do wiceprezesa PKP PLK Andrzeja Pawłowskiego czytamy: „Przy sprawnie działających urządzeniach sterowania ruchem kolejowym, kiedy ruch prowadzony jest na podstawie urządzeń blokady liniowej i wyjazd odbywają się na sygnały zezwalające ze wskaźnikiem W-24 (wyjazd na tor szlaku dwutorowego w kierunku przeciwnym do zasadniczego), stosowanie zalecanej formy dodatkowych powiadomień jest naszym zdaniem bezcelowe”. W tej sytuacji związkowcy sugerują inne rozwiązanie: „Zasadnym byłoby informowanie drogą radiową maszynisty o wjeździe na tor lewy w kierunku przeciwnym do zasadniczego w przypadku występowania usterek, które powodują wyjazd pociągu na sygnał zastępczy”.

Myślenie jednotorowe

Jak na kilka miesięcy sparaliżowane zostały dwie linie w węźle warszawskim

Co najmniej do końca listopada 2013 r. potrwa paraliż na linii kolejowej Warszawa Wileńska – Tuszcz, z której od 14 kwietnia 2013 r. zniknęły 34 pociągi. W porannym szczycie częstotliwość pociągów jadących do Warszawy Wileńskiej zmniejszyła się z 10 min. do nawet 37 min. Podobne luki w rozkładzie występują również w porze popołudniowych powrotów z Warszawy.

Powodem tych problemów jest budowa tunelu drogowego pod torami w Żąbkach i wprowadzenie kursowania pociągów tylko jednym torem. W całej sytuacji zaskakujące jest to, że choć prace związane z budową tunelu pokrywają się z linią kolejową na około 100-metrowym odcinku, to kursowanie pociągów jednym torem wprowadzone zostało na długości ponad 7 km: między stacją techniczną Warszawa Wileńska Marki a Zielonką.

Nie byli w stanie

Utrudnienia mogłyby być znacznie mniejsze, gdyby jednotorowy odcinek został skrócony do niezbędnego minimum – liczącego co najwyżej kilkaset metrów. Konieczny byłby montaż tymczasowych rozjazdów przed i za terenem budowy tunelu. Jak się dowiedzieliśmy, Koleje Mazowieckie wniosowały o zastosowanie takiego rozwiązania. – *Spółka wystąpiła z propozycją budowy rozjazdów. Jednak propozycje te, głównie ze względów finansowych, zostały odrzucone przez inwestorów* – informuje Jolanta Maliszewska z Kolei Mazowieckich.

Inwestorem budowy tunelu, którego koszt wyniesie około 38 mln zł, jest samorząd Żąbek. – *Nie jest kompetencją miasta Żąbki inwestowanie i rozbudowa układu torowego na terenach zamkniętych PKP* – przekonuje Iwona Potęga z żąbkowskiego urzędu miejskiego, lecz przyznaje: – *Zabudowa dodatkowych zwrotnic, prowadząca do skrócenia odcinka jednotorowego, byłaby dobrym rozwiązaniem.*

Dlaczego więc ostatecznie rozwiązania tego nie udało się wdrożyć? Zwłaszcza, że głównym partnerem Żąbek przy budowie tunelu pod torami są PKP Polskie Linie Kolejowe, pokrywające niemal jedną czwartą kosztów inwestycji. Iwona Potęga z żąbkowskiego magistratu: – *Rozwiązanie zostało odrzucone przez spółkę PKP PLK, która nie była w stanie przygotować stosownej dokumentacji i uzyskać pozwoleń, a także nie dysponowała środkami na realizację dodatkowych rozjazdów.*

Rozwiązania rozważane

– *Tego typu rozwiązania są zawsze rozważane w oparciu o bilans kosztów i korzyści* – zapewnia Maciej Dutkiewicz z Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK. – *Montaż rozjazdu wraz z rozbiórką przyległych torów, przebudowa systemu sygnalizacyjnego budowa tymczasowego posterunku – to kwoty, które mogą kształtować się w przedziale od kilkuset tysięcy do nawet milionów złotych. W niektórych przypadkach, jeśli łączny czas ograniczeń nie przekracza kilku miesięcy, takie działanie może być znaczącą częścią wartości całego zadania.*

W spółce PKP PLK zapewniają ponadto, że za każdym razem podjęcie decyzji o wprowadzeniu tymczasowej organizacji ruchu pociągów poprzedzają uzgodnienia z przewoźnikami. – *Ustalenia są wdrukowane w mechanizm przygotowywania rozkładu jazdy. Zakłada on sporządzenie ogólnego planu wynikającego z harmonogramu robót, następnie konkretne rozwiązania są omawiane z przewoźnikami. Staramy się wykorzystywać wszystkie potencjalne możliwości* – deklaruje Dutkiewicz.

Jolanta Maliszewska z Kolei Mazowieckich twierdzi jednak, że charakter tych spotkań był nieco inny: – *Spółka Koleje Mazowieckie brała udział w spotkaniach, mających na celu nie tyle ustalenie ewentualnych zmian dotyczących planowanych prac, co jedynie poinformowanie spółki o już zaawansowanych planach.*

W tej sytuacji mazowiecki przewoźnik zdecydował się na doraźne działania oparte na wycofaniu dużej części połączeń i jednoczesnym wydłużeniu składów nadal kursujących pociągów. – *Zdajemy sobie*



• Pociąg Kolei Mazowieckich relacji Warszawa Wileńska - Łochów mija budowę tunelu drogowego w Żąbkach.

sprawę ze skali utrudnień – mówi Dariusz Grajda, członek zarządu Kolei Mazowieckich – *Jako przewoźnik staraliśmy się więc zrobić wszystko, co w naszej mocy, by ograniczyć je na tyle, na ile pozwalają nasze możliwości techniczne.*

Mimo powyższych zapewnień, Koleje Mazowieckie nie uruchomiły ani jednego dodatkowego pociągu łączącego Tuszcz i Wołomin z Warszawą Wschodnią. Nie pojawiły się także wnioski o kursowanie pociągów wahadłowych relacji Warszawa Wileńska – Żąbki, które – bez przecinania obszaru budowy tunelu – mogłyby kursować po wyłączonym torze.

W całej sprawie we znaki daje się nie tylko brak współpracy między poszczególnymi podmiotami, ale też „niedasizm” każdego podmiotu z osobna. Miasto skupiło się na budowie tunelu, nie wybierając sposobu realizacji inwestycji w jak najmniejszym stopniu powodującego zakłócenia. Zarządca infrastruktury kolejowej postanowił nie zaprzętać sobie głowy kwestią wykorzystania tymczasowych rozwiązań dla zapewnienia możliwie najwyższej przepustowości linii. A przewoźnikowi nie chciało się uzupełnić oferty dodatkowymi pociągami omijającymi sparaliżowany odcinek.

Kilkaset metrów, czyli 9 kilometrów

Dodajmy, że to wcale nie jedyne problemy w warszawskim węźle kolejowym. Poważne utrudnienia zaczynają się na linii Warszawa – Grodzisk Mazowiecki, gdzie trwa budowa nowego przystanku Warszawa Ursus-Niedźwiadek. W związku z pracami od 14 kwietnia 2013 r. część pociągów dalekobieżnych skierowano objazdem przez stację towarową Warszawa Odolany.

Większe problemy zaczną się 10 maja 2013 r., kiedy wprowadzony zostanie ruch jednotorowy na odcinku Warszawa Włochy – Pruszków. I znów, choć prace przy budowie nowego przystanku realizowane są na długości kilkuset metrów, to kursowanie jednotorowe zostanie wprowadzone na odcinku liczącym aż 9 km. Tu – podobnie jak w przypadku budowy tunelu w Żąbkach – także nie zdecydowano się na skrócenie odcinka jednotorowego poprzez instalację tymczasowych rozjazdów bezpośrednio przed i za obszarem budowy.

Problemy mogą jednak zostać nieco złagodzone dzięki temu, że na niespełna 2,5-kilometrowym fragmencie wyłączonego toru – między Warszawą Włochy i Warszawą Ursus – odbywać się będzie uzupełniający ruch wahadłowy Szybkiej Kolei Miejskiej. Ponadto wzdłuż odcinka Warszawa Zachodnia – Pruszków będą tory dalekobieżne, na które można skierować część pociągów Kolei Mazowieckich oraz Szybkiej Kolei Miejskiej – układ torowy powoduje jednak, że pociągi objeżdżające feralny odcinek torami dalekobieżnymi nie zatrzymują się nie tylko na przystankach Warszawa Włochy, Warszawa Ursus i Piastów, ale też w Pruszkowie.

Karol Trammer

Widmo dużych prędkości krąży nad Polską

Rzekomo wstrzymane prace nad koleją dużych prędkości trwają w najlepsze

– Projekt kolei dużych prędkości jest projektem wizjonerskim i bardzo kosztownym i dziś nie jesteśmy w stanie przewidzieć racjonalnie kosztów tej inwestycji. Ale pierwsze szacunki mówią o około 25-30 mld zł – to jest ponad nasze siły w dającej się przewidzieć przyszłości – powiedział w grudniu 2011 r. Sławomir Nowak, w pierwszych tygodniach swojego urzędowania w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Tymi słowami minister Nowak ogłosił zamrożenie prac nad koleją dużych prędkości, która w 2020 r. miała połączyć Warszawę, Łódź, Poznań i Wrocław.

Półtora roku po deklaracji Sławomira Nowaka o zawieszeniu prac nad polskim TGV okazuje się, że prace nad koleją dużych prędkości trwają w najlepsze, a mieszkańcy kolejnych terenów nagle dowiadują się, że ich miejscowości mają zostać przecięte infrastrukturą dla pociągów mknących z prędkością 350 km/h.

Linia pojawia się nagle

Władze wielkopolskiej gminy Krzykosy 28 lutego 2013 r. zamieściły na swojej stronie internetowej komunikat informujący, iż „trwają prace przy projektowaniu linii kolejowej dużych prędkości”, dokładnie przy tym wskazując planowany przebieg linii przez gminę. W tym samym czasie listy mówiące o „realizowanym projekcie kolei dużych prędkości” otrzymali od lokalnych władz mieszkańcy położonej na zachód od Łodzi gminy Wodzierady. Z korespondencji wynika, że „zostały ukończone prace nad raportem o oddziaływaniu na środowisko tej inwestycji i obecnie przystąpiono do prac nad studium wykonalności”.

– Gmina zawiadomiła jedynie właścicieli nieruchomości zagrożonych wywłaszczeniem. Zainteresowani sprawą z innych względów, na przykład właściciele nieruchomości sąsiadujących z planowaną linią dużych prędkości, w ogóle nie zostali powiadomieni – mówi Beata Ularowska z Międzygminnego Społecznego Komitetu Ochrony Zasobów Naturalnych i Ludności. Utworzony na początku marca 2013 r. komitet skupia mieszkańców sprzeciwiających się wytyczeniu kolei dużych prędkości przez gminy Wodzierady, Lutomiersk i Pabianice. W gminie Pabianice kolej dużych prędkości pojawiła się w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, uchwalonym 31 stycznia 2013 r. – *Studium było wyłożone od września ubiegłego roku bez jakiegokolwiek wiadomości na temat przebiegu linii kolei dużych prędkości. Linia pojawiła się nagle po zatwierdzeniu studium* – mówi Ularowska.

W kwietniu ubiegłego roku rada podwarszawskiej gminy Ożarów Mazowiecki podjęła uchwałę o przystąpieniu do sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego dla wsi Duchnice i Ołtarzew. Choć uchwałę podjęto niemal pół roku po słowach ministra Nowaka o zawieszeniu prac nad koleją dużych prędkości, to decyzję o sporządzeniu planu uzasadniono koniecznością „wyznaczenia rezerwy terenu pod planowaną linią kolejową dużych prędkości”.

Przez wsie, parki i pałace

Według aktualnych planów, pociągi pędzące 350 km/h mają pomknąć przez gminę Łyszkowice koło Łowicza. – *PKP Polskie Linie Kolejowe tworząc plany przebiegu szybkiej kolei, nie liczą się nie tylko z planami i opinią pojedynczych osób, ale też całych wsi i gmin* – uważa Małgorzata Reczulska z działającego na terenie gminy Łyszkowice komitetu protestacyjnego „Nie dla KDP przez Czatolin”.

Czatolin najpierw został przecięty otwartą w 2012 r. autostradą A2, a teraz znalazł się na planowanym przebiegu kolei dużych prędkości. – *Tak bliskie sąsiedztwo autostrady i jednocześnie linii kolejowej dużych prędkości to hałas, drgania, możliwość naruszenia stabilności budynków* – mówi Reczulska. – *To kolejny podział naszej wsi,*



• Spokój w Piaskach koło Nieborowa zburzyła informacja, że przez wieś przebiec ma linia kolei dużych prędkości.

kolejne przecięcie pól uprawnych. Tereny te staną się bezużyteczne zarówno dla nas, jak i dla potencjalnych inwestorów.

W podobnej sytuacji znalazł się słynący z zespołu pałacowo-ogrodowego Nieborów. 22 lutego 2013 r. władze tej gminy zostały oficjalnie poinformowane o wytyczeniu kolei dużych prędkości. „Jej przebieg wyznaczony jest przez teren Bolimowskiego Parku Krajobrazowego i jego otuliny, który po raz kolejny po autostradzie A2 zostaje rozczłonkowany” – czytamy w piśmie wójta gminy Nieborów Andrzeja Werle do PKP PLK, okolicznych samorządów i firmy konsultingowej Atkins, wspierającej proces planowania szybkiej kolei. – „Przebiega ona w bezpośredniej odległości od Pałacu Radziwiłłów. W związku z czym konstrukcja pałacu będzie zagrożona zarówno w okresie budowy, jak też eksploatacji kolei”.

– *Spółki odpowiedzialne za planowanie kolei dużych prędkości prawdopodobnie nie wzięły pod uwagę obecności w Nieborowie unikalnego w skali europejskiej zespołu pałacowo-ogrodowego* – mówi kurator Muzeum w Nieborowie i Arkadii Anna Ewa Czerwińska, zwracając uwagę, że planowana linia przebiec ma na południe od pałacu i ogrodu w Nieborowie, przecinając główną oś kompozycyjną założenia.

Sprzeciw dużych prędkości

Jeszcze niedawno sprzeciw wobec kolei dużych prędkości zwykle sprowadzał się do zasady NIMBY (*not in my backyard / nie w moim ogródku*), opartej na ogólnym poparciu dla inwestycji, byle tylko była ona realizowana gdzie indziej. Obecnie aktywiści z różnych terenów zaczynają łączyć siły. – *Mamy w planach spotkania z pozostałymi komitetami protestacyjnymi i wspólne działania* – zapowiada Beata Ularowska z Międzygminnego Społecznego Komitetu Ochrony Zasobów Naturalnych i Ludności.

Już w zeszłym roku mieszkańcy Parczewa, Sadowa, Westrzy oraz Wtórku – położonych pod Ostrowem Wielkopolskim wsi, w pobliżu których linia dużych prędkości ma się rozgałęziać na Wrocław i Poznań – zwrócili się do burmistrza oddalonych o 50 km Błaszek z poparciem dla jego sprzeciwu wobec planowanego przebiegu kolei dużych prędkości oraz propozycją wymiany informacji. Dodajmy, że władze gminy Błaszki w piśmie do PKP Polskich Linii Kolejowych z początku marca 2013 r. podtrzymały swoje negatywne stanowisko.

Małgorzata Reczulska z komitetu „Nie dla KDP przez Czatolin” podkreśla, że dla niej sprawa nie zamyka się na kwestii odsunięcia kolei dużych prędkości od swojej miejscowości: – *Problemem nie jest ta czy inna wieś. Problemem jest idiotyzm samego projektu szybkiej kolei. W Polsce linii kolejowych jest dostatecznie dużo. Wystarczy je doprowadzić do stanu używalności.*

Karol Trammer

Inwestycje w chaosie

W raporcie NIK dotyczącym Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK pojawiają się wnioski o zagrożeniu korupcją

Z początkiem 2010 r. w strukturze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe zaczęło działać Centrum Realizacji Inwestycji. Jednostka ta miała usprawnić procesy inwestycyjne, za które odpowiedzialność wcześniej rozbita była między różne komórki organizacyjne spółki zarządzającej infrastrukturą kolejową.

Choć centrum działa już czwarty rok, to wciąż są problemy z realizacją projektów modernizacyjnych – na co rzuca światło raport Najwyższej Izby Kontroli na temat inwestycji infrastrukturalnych prowadzonych przez PKP PLK. Działalność inwestycyjna PKP PLK została przez NIK oceniona negatywnie – mowa o wykonywaniu zadań nieterminowo, niegospodarnie, a często niezgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. „W konsekwencji istnieje realna możliwość utraty części dofinansowania Unii Europejskiej z przeznaczeniem na realizację inwestycji kolejowych”, czytamy w raporcie NIK.

Plus minus 200 tysięcy

W raporcie w kontekście zamówień ze strony Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK pojawiają się wnioski o zagrożeniu korupcją. Mianowicie podczas realizacji zadania „Modernizacja mostu w Sieradzu – wymiana elementów przęseł blachownicowych i kratownicowych” w kwietniu 2012 r. zawarto umowę na dodatkowe roboty. Wartość tego zamówienia – zawartego w trybie z wolnej ręki – ustalono na 333,3 tys. zł. Co szczególne, zamówienie nie zostało poprzedzone kosztorysem. Gdy sprawą zaczęli interesować się kontrolerzy NIK, nagle – w czerwcu 2012 r. – zawarty został aneks do umowy, w którym wartość zadania zmniejszono do 133,6 tys. zł. Najwyższa Izba Kontroli całą sytuację oceniła dość jednoznacznie: „Udzielenie tego zamówienia w trybie z wolnej ręki mogło stanowić obszar zagrożony korupcją” – czytamy w raporcie.

Kontrolerzy zwracają ponadto uwagę na szereg innych problemów w działalności Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK – mowa między innymi o nieskutecznej koordynacji działań realizowanych równocześnie na tym samym obszarze, opóźnieniach w rozliczaniu projektów finansowanych z budżetu państwa oraz funduszy unijnych czy o zastanawiającym podejściu do pobierania kar umownych za nienależytą realizację zamówień przez wykonawców.

Znikające kary umowne

W styczniu 2009 r. spółka PKP PLK zawarła umowę z konsorcjum firm kartograficznych na wykonanie dokumentacji geodezyjnej niezbędnej do przeprowadzenia prac modernizacyjnych na linii kolejowej łączącej Warszawę z Kielcami. Termin wykonania całego zlecenia wartego 3,3 mln zł ustalony został na styczeń 2010 r. Konsorcjum terminowo wykonało tylko jeden z sześciu etapów, a w pozostałych przypadkach opóźnienia przekroczyły nawet tysiąc dni. Zgodnie z zapisanym w umowie sposobem wyliczania kary jej wysokość osiągnęłaby 2,7 mln zł. W umowie znalazł się jednak zapis, który ostatecznie uniemożliwił nałożenie takiej kary – jej maksymalna wysokość nie mogła bowiem przekroczyć poziomu 30% wartości zamówienia.

Zdarza się także, że Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK w niejasny sposób odstępuje od wymierzenia kar, nawet jeśli jest w pełni uprawnione do ich pobrania. Taka sytuacja miała miejsce w 2012 r., kiedy dokonano płatności za przekazane z opóźnieniem dokumenty studialne dotyczące modernizacji odcinka Krzyż – Gorzów Wlkp., nie potrącając kar umownych za nieterminowość, które – zgodnie z zawartą umową – powinny wynieść 75 tys. zł.

W umowie zlecającej zaprojektowanie odbudowy skarpy nasypu na odcinku Tunel – Charsznica zapisano, że wszelkie zmiany w umowie muszą być wprowadzane w formie aneksów. Mimo to przesunięcia ustalonych w umowie terminów były akceptowane przez Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK w ramach zwykłej korespondencji. Brak aneksów uniemożliwił wydłużenie okresu

gwarancji jakości. Jednocześnie nie zostały naliczone kary umowne za niedotrzymanie terminów przez wykonawcę projektu. Kary, które łącznie powinny wynieść 86,5 tys. zł.

Powód opóźnienia? Zła sytuacja w kraju

Nawet jeśli terminy przesuwane są oficjalnymi aneksami oraz porozumieniami, to zdarzają się sytuacje, że jako powód opóźnienia podawane są okoliczności praktycznie niemożliwe do weryfikacji. Tak było przy okazji prac na stacji Poznań Główny, które zgodnie z umową miały zakończyć się do 15 listopada 2009 r. Tymczasem już po tym terminie – 9 grudnia 2009 r. – zawarte zostało porozumienie z wykonawcą o zawieszeniu realizacji robót, co uzasadniono „złą sytuacją gospodarczą w kraju”. Ostatecznie prace te zakończyły się dopiero w kwietniu 2012 r., a więc dwa i pół roku po pierwotnie zakładanym terminie.

Jeśli nawet spółce PKP PLK w końcu uda się nałożyć na wykonawców kary umowne, to często pojawiają się problemy z ich wyegzekwowaniem. W okresie objętym kontrolą NIK na wykonawców robót – w związku z przedłużającymi się zamknięciami torów z powodu prac realizowanych po terminie zakończenia – zostały nałożone kary umowne wynoszące łącznie 1 mln 287 tys. zł, z czego wyegzekwowano 1 mln 022 tys. zł, czyli niespełna 80%.

Inwestycja zrealizowana i... rozebrana

Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK ma problemy z koordynacją różnych działań realizowanych na jednym obszarze. Problem ten dał o sobie znać w stolicy Wielkopolski, gdzie do realizacji zadania „Przebudowa peronów 1, 2, 3 stacji Poznań Główny” przystąpiono bez dokonania odpowiednich uzgodnień. Wskutek czego w 2010 r. wykonano remont peronów, by następnie w 2012 r. jeden z wyremontowanych peronów... rozebrać. Wszystko przez to, że projekt równoległe powstającego Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Poznań akurat w miejscu peronu przewidywał wykonanie stóp fundamentowych. Na tym zamieszaniu, według wycień NIK, stracono 1 mln 225 tys. zł.

Pracownicy Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK nie czują się też zbyt pewnie przy nadzorowaniu inwestycji i wolą zlecać to zewnętrznym firmom – nawet w przypadkach, w których nie wymagają tego międzynarodowe procedury realizowania inwestycji budowlanych FIDIC.

Specjaliści po jednym szkoleniu

Kolejną słabą stroną Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK są rozliczenia finansowe. Przy rozliczaniu inwestycji objętych dotacjami z budżetu państwa opóźnienia sięgały nawet kilku miesięcy. Przykładowo rozliczenie modernizacji linii w obrębie stacji Warszawa Gdańska w powiązaniu z linią E-65 i stacją metra Dworzec Gdański – na którą przyznano dotację z budżetu państwa w wysokości 51,8 mln zł – przekazane zostało przez Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK z opóźnieniem siedmiu miesięcy. Do PKP PLK wielokrotnie musiały być kierowane pisma przypominające o obowiązku terminowego rozliczenia inwestycji.

Pracownicy centrum inwestycyjnego PKP PLK nie radzą sobie z rozliczaniem środków unijnych. Raport NIK ujawnia, że przy skontrolowanych inwestycjach około 4,8 mln zł utracono z powodu niewłaściwej kwalifikacji wydatków przez pracowników Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK. W centrum do sporządzania wniosków o dofinansowanie unijne angażowane są bowiem osoby, których doświadczenie ogranicza się do udziału w jednym szkoleniu i kilku naradach na temat pozyskiwania środków unijnych – skutkuje to koniecznością ciągłego nanoszenia poprawek we wnioskach. I w efekcie ciągłymi opóźnieniami procesów inwestycyjnych.

Karol Trammer

Usta Nowaka

Osoby monitorujące media na zlecenie ministra transportu mają obowiązek wychwytywać artykuły i audycje, w których pojawiają się słowa „Adrian Furgalski”

5 kwietnia 2013 r. odbyło się w sejmie głosowanie nad wotum nieufności dla ministra transportu Sławomira Nowaka z Platformy Obywatelskiej. Za jego odwołaniem opowiedziała się nie tylko cała opozycja (Prawo i Sprawiedliwość, Ruch Palikota, Sojusz Lewicy Demokratycznej i Solidarna Polska), ale nawet trzech posłów koalicyjnego Polskiego Stronnictwa Ludowego. Ostatecznie Nowak zachował stanowisko.

Gdy zgłoszony został wniosek o głosowanie nad wotum nieufności dla Sławomira Nowaka, w obronę ministra natychmiast zaangażował się Adrian Furgalski, dyrektor w Zespole Doradców Gospodarczych TOR, ekspert regularnie komentujący w mediach kwestie dotyczące infrastruktury. Furgalski stwierdził, że jest daleki od opinii, że Nowak powinien zostać odwołany, gdyż efekty jego pracy widoczne będą za dwa, trzy lata. Sprawę krytycznej oceny wszystkich opozycyjnych partii dla ministra transportu Furgalski sprowadził do żartu: – *Musielibyśmy mieć wielki magazyn z drogami i nowymi wagonami, żeby minister transportu stał się ulubionym członkiem rządu* (wypowiedź dla portalu Money.pl).

Realia biznesu

To nie pierwszy raz, gdy minister Nowak mógł liczyć na medialne wsparcie Adriana Furgalskiego, na którego opinie często powołują się dziennikarze. W lutym 2012 r., gdy premier Donald Tusk po upływie pierwszych trzech miesiącach swojej drugiej kadencji dokonywał przeglądu resortów, który wiązać miał się z ewentualnymi zmianami personalnymi, Furgalski stwierdził: – *Nie widzę żadnego powodu, dla którego miałyby nastąpić po trzech miesiącach zmiana obsady* – Furgalski komentował w portalu „Rynek Kolejowy”, który prowadzony jest przez Zespół Doradców Gospodarczych TOR.

Gdy w styczniu kolejarskie związki zawodowe zorganizowały dwugodzinny strajk ostrzegawczy w obronie prawa kolejarzy do symbolicznych cen za przejazdy pociągami, Furgalski w TVP Info prosto z mostu stwierdził, że „rację ma rząd, nie związkowcy”, dodając w opinii dla „Gazety Wyborczej”, że nie ma merytorycznych powodów do strajku: – *Tu nie chodzi już o ulgi, ale o polityczną zadymę, pozbycie się ministra Nowaka i odłożenie na półkę jego planów restrukturyzacji PKP Polskich Linii Kolejowych*.

Dodajmy, że aktualnie pod pojęciem „restrukturyzacja” – biorąc pod uwagę plany obecnych władz Grupy PKP – kryć się mogą co najwyżej zamiary skrócenia sieci kolejowej o kolejne tysiące kilometrów. Nie przeszkadza to Adrianowi Furgalskiemu od początku nie kryć entuzjazmu dla ekipy finansistów od wielu lat współpracujących z prof. Leszkiem Balcerowiczem, ściągniętej do PKP w kwietniu 2012 r. przez ministra Nowaka. – *Aby uzdrowić polską kolej trzeba dopuścić świeżą krew ekonomistów, finansistów* – stwierdził Furgalski na falach Polskiego Radia. Gdy na jaw wyszło, że wynagrodzenia trzyosobowego zarządu PKP pochłaniają 138 tys. zł miesięcznie, Furgalski skwitował dla TVP Info, że „takie są realia biznesu” i „standard we wszystkich zachodnich korporacjach”.

Konserwacja dotychczasowego układu

Nie dla wszystkich jednak Adrian Furgalski jest tak litościwy. Gdy 10 kwietnia 2013 r. Małgorzata Kuczevska-Łaska straciła stanowisko prezesa należącej do 16 samorządów województw spółki Przewozy Regionalne, ekspert Zespołu Doradców Gospodarczych TOR komentował: – *Bardzo dobra, choć znacząco spóźniona decyzja. Prezes Przewozów Regionalnych konserwowała dotychczasowy układ w Przewozach Regionalnych. Sprytnie rozgrywała marszałków, aby w nieskończoność odwlekać program restrukturyzacji* (wypowiedź w portalu „Rynek Kolejowy”).

Ciekawe, na ile krytyczna opinia Furgalskiego – nawiasem mówiąc, wobec swojej dawniej koleżanki z Zespołu Doradców



• Minister Sławomir Nowak zawsze może liczyć na medialne wsparcie Adriana Furgalskiego z Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Gospodarczych TOR – wynika z faktu, że kilka dni przed odwołaniem Małgorzaty Kuczevskiej-Łaski doszło do różnicy zdań między nią a ministrem Sławomirem Nowakiem. Gdy 5 kwietnia minister stwierdził, że Przewozy Regionalne „w obecnym kształcie dłużej nie przetrwają”, Kuczevska-Łaska zareagowała w stanowczy sposób: – *Nasz wynik finansowy poprawia się z roku na rok. Mało tego, przeprowadzamy działania restrukturyzacyjne, które nie udają się w innych spółkach kolejowych* – mówiła Polskiej Agencji Prasowej. – *Nie wiem skąd minister czerpie wiedzę o kondycji finansowej spółki, bo nie rozmawiał na ten temat z jej zarządem. Minister wielokrotnie podkreślał, że nie jest właścicielem Przewozów Regionalnych. Może więc jutro zaatakuje innego przewoźnika kolejowego, nienależącego do Grupy PKP?*

Sprawa robi się polityczna

Adrian Furgalski bierze stronę rządu, niezależnie czy chodzi o sprawy personalne, czy też o kwestie, wydawałoby się, mało polityczne – jak chociażby bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Gdy w drugiej połowie maja 2012 r. doszło do dwóch zderzeń pociągów, które znalazły się na jednym torze (23 maja w okolicach przystanku Warszawa Zoo i 27 maja w Ostrowie Wielkopolskim), opinia publiczna zaczęła sobie uświadamiać, że choć mijają trzy miesiące od złośliwego zderzenia pociągów pod Szczekocinami, to z tragicznej katastrofy wciąż nie wyciągnięto wniosków. Związkowcy rozpoczęli kilkudniową pikietę pod hasłami „Po służbie chcemy wracać do domu, a nie do kostnicy” i „Pasażer chce płacić za podróż pociągiem, a nie karawanem”. Sławomir Nowak presją pikietujących pod gmachem ministerstwa związków zawodowych zmuszony został do ogłoszenia „Pakietu dla bezpieczeństwa na kolei”. Opinia Adriana Furgalskiego o bezpieczeństwie na kolei sprowadziła się wówczas do słów, że „związki zawodowe wykorzystują ten problem do atakowania ekipy rządzącej”.

Adrian Furgalski stał się ustami Sławomira Nowaka, które wypowiadają opinie, o których minister może sobie co najwyżej pomyśleć. Nowak może liczyć na Furgalskiego nie tylko przy tematach związanych z koleją. Gdy ministerstwo przystąpiło do sporządzania programu budowy dróg na lata 2014-2020, okazało się, że wiele tras – wbrew wcześniejszym zapowiedziom – nie zostało uwzględnionych w planach. – *Nie da się wszystkich uszczęśliwić* – powiedział „Gazecie Wyborczej” Furgalski, dodając: – *Można odnieść wrażenie, że sprawa dróg robi się polityczna*.

O tym jak przydatną rolę dla Sławomira Nowaka pełni Furgalski niech świadczy to, że gdy Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej ogłosiło przetarg na monitorowanie prasy, radia, telewizji i internetu, to wśród haseł, które należy wychwytywać z materiałów medialnych, znalazła się fraza „Adrian Furgalski”.

Karol Trammer

Bogate województwo biednych powiatów

W powiecie ostrołęckim dochody mieszkańców są trzy razy niższe niż w Warszawie

Województwo mazowieckie pod względem PKB na głowę mieszkańca osiągnęło poziom 102% średniej dla Unii Europejskiej. „Bogactwo mieszkańców największego województwa przekroczyło średni unijny poziom” – cieszyły się media.

Problem w tym, że województwo mazowieckie to region skrajności i wielu mieszkańców nie odczuwa rosnącego poziomu zamożności. Wniosek taki płynie z „Krajowego Raportu o Rozwoju Społecznym Polska 2012” opracowanego przez Program Narodów Zjednoczonych ds. Rozwoju (UNDP). Raport uwzględnia wskaźniki dotyczące zdrowia (np. długość życia, liczba lekarzy na 100 tys. mieszkańców, liczba zgonów w wyniku nowotworów i chorób krążenia), edukacji (np. liczba uczniów przypadających na nauczyciela, odsetek dzieci uczęszczających do przedszkoli) oraz zamożności (np. stopa bezrobocia czy dochód brutto na mieszkańca).

Mierniki te składają się na lokalny wskaźnik rozwoju społecznego LHDI (*local human development index*). „Został on skonstruowany w oparciu o istniejącą i uznaną międzynarodowo metodologię wskaźnika rozwoju społecznego HDI, która służy do badania rozwoju społeczno-ekonomicznego na poziomie krajowym” – czytamy w raporcie. – „Miara odwołująca się do poziomu lokalnego pokazuje zróżnicowanie regionalne. Ogólny HDI „nie widzi” regionów i nierówności, jakie między nimi powstają. Rozwój społeczny nie jest przecież równy we wszystkich powiatach – przykładowo w niektórych miejscach ludzie żyją dłużej, a w innych są lepiej wykształceni”.

Ukryci za wysokimi wskaźnikami

Jak głosi raport UNDP, wskaźnik rozwoju społecznego najwyższy jest w województwie mazowieckim, które na 100 możliwych do zdobycia punktów uzyskało 60,21. Najgorzej wypadło natomiast województwo świętokrzyskie, którego indeks LHDI wyniósł 36,78.

Osiągnięta przez województwo mazowieckie najwyższą wartość wskaźnika LHDI windują wyniki aglomeracji warszawskiej. Wśród ogólnopolskiej „trzydziestki” powiatów o najwyższych wartościach LHDI znalazło się osiem powiatów z województwa mazowieckiego. Pierwsze miejsce należy do Warszawy, w której wskaźnik jest najwyższy w Polsce i wynosi 87,63 na 100. Kolejne trzy pozycje zajmują podstołeczne powiaty: piaseczyński (80,75), pruszkowski (72,92) oraz warszawski zachodni (72,48). Pozostałe mazowieckie powiaty o wysokim poziomie rozwoju społecznego to legionowski (69,09), Siedlce (64,76), grodziski (62,38) i otwocki (61,54).

Za wysokim wskaźnikiem województwa mazowieckiego ukryte są jednak powiaty, które pod względem poziomu rozwoju społecznego zajmują jedno z najgorszych pozycji w kraju. Wśród ogólnopolskiej „trzydziestki” powiatów o najniższych wartościach wskaźnika LHDI znalazło się siedem powiatów z województwa mazowieckiego: zwoleński (26,48), makowski (26,12), ostrołęcki (25,28), żuromiński (25,26), lipski (24,86), szydłowiecki (23,73) oraz przysuski (21,30). Dla porównania, w skali całej Polski najniższą wartość – 17,91 – odnotowano w powiecie suwalskim.

Region kontrastów

W 100-punktowej skali różnica między najlepszym oraz najsłabszym powiatem w Polsce – Warszawą i powiatem suwalskim – wynosi 70 punktów. Jednocześnie różnica między najlepszym oraz najsłabszym powiatem w województwie mazowieckim – Warszawą i powiatem przysuskim – wynosi 66 punktów.

„Krajowy Raport o Rozwoju Społecznym Polska 2012” obnaża fakt, że w granicach szczytującego się ogólnie wysokimi wskaźnikami województwa mazowieckiego leżą powiaty, którym pod względem sytuacji społeczno-gospodarczej znacznie bliżej do najbiedniejszych



• Klwów w powiecie przysuskim. W powiecie tym notuje się najniższy wskaźnik rozwoju społecznego w województwie mazowieckim. I jeden z najniższych w Polsce.

obszarów Polski, aniżeli do bogatej stolicy własnego województwa i otaczającej ją aglomeracji.

W granicach tego samego województwa mazowieckiego leży Warszawa, gdzie średni miesięczny dochód mieszkańca wynosi 2947 zł, oraz powiat ostrołęcki z wynoszącym 963 zł średnim dochodem mieszkańca – co sytuuje go wśród powiatów, w których zarabia się najmniej w Polsce. W ogólnopolskiej grupie cechującej się dochodami mieszkańców na najniższym poziomie znalazło się aż 13 powiatów z województwa mazowieckiego – województwa, którego uśrednione wskaźniki dotyczące dochodów mieszkańców są przecież najwyższe w Polsce. Ten statystyczny paradoks rzuca światło na skalę rozpiętości między aglomeracją warszawską a peryferyjnymi powiatami województwa mazowieckiego.

Dwa światy

Województwo mazowieckie mocno zróżnicowane jest również pod względem edukacji przedszkolnej, kolejnego cząstkowego indeksu składającego się na wskaźnik LHDI. W Warszawie do przedszkoli uczęszcza 94% trzy- i czterolatków, a jednocześnie istnieją połączone województwa, gdzie wśród trzy- i czterolatków najwyżej co czwarty jest przedszkolakiem. Tak jest w powiatach szydłowieckim (tu do przedszkoli uczęszcza 25% trzy- i czterolatków), sierpeckim (24%), radomskim (23%), ostrowskim (23%), makowskim (22%), żuromińskim (21%), białobrzeskim (19%), zwoleńskim (19%) oraz ostrołęckim (15%). Jak czytamy w raporcie UNDP, wskaźnik ten jest o tyle istotny, że edukacja przedszkolna przygotowuje dzieci do rozpoczęcia nauki w szkole, a poprzez kontakt z rówieśnikami przystosowuje je do życia społecznego. Uczęszczanie dzieci do przedszkoli jest również jednym z czynników ułatwiających podjęcie pracy przez rodziców.

Województwo mazowieckie to także dwa światy jakości i dostępności do opieki zdrowotnej. Bardzo dużymi rozpiętościami charakteryzuje się bowiem wskaźnik zdrowia, obliczany na podstawie indeksu przeciętnej długości życia oraz liczby zgonów w wyniku chorób krążenia i nowotworów. Jedyny powiat w Mazowieckim, który może poszczycić się wskaźnikiem zdrowia zaliczanym do klasy bardzo wysokiej, to Warszawa. Jednocześnie powiaty lipski, łosicki, płoński, przysuski, sierpecki i sokołowski znalazły się w grupie powiatów o bardzo niskim wskaźniku zdrowia.

Jak podkreślają autorzy raportu, jednym z obszarów na mapie Polski, jaki charakteryzuje się najniższymi wartościami wskaźnika zdrowia jest „część województwa mazowieckiego położona dalej niż 50-80 km od Warszawy”.

Karol Trammer

Pociąg raz na kilka dni

W świętokrzyskim Staszowie kolej pojawia się dwa razy w tygodniu. Po odjeździe niedzielnego pociągu na następne połączenie trzeba czekać aż do piątku.



• Staszów. Rynek oraz uśpiony dworzec, który przebudza się tylko w piątki i niedziele, kiedy to w mieście pojawia się pociąg pasażerski.

W grudniu 2012 r. do Staszowa po prawie trzynastoletniej przerwie wróciły pociągi pasażerskie. Nie był to jednak zbyt widowiskowy *comeback* – mowa mianowicie o tylko dwóch pociągach na tydzień. W piątki na staszowskiej stacji o godz. 20.44 zatrzymuje się pociąg InterRegio relacji Wrocław Główny – Przemyśl Główny, a w niedziele o godz. 16.24 przystaje w Staszowie pociąg InterRegio zmierzający z Przemyśla do Wrocławia.

Pociągi pojeździły 28 lat

Staszów to liczące 15 tys. mieszkańców miasto powiatowe leżące na południowym wschodzie województwa świętokrzyskiego. Kolej normalnotorowa dotarła do Staszowa dopiero w 1972 r. Pociągi pasażerskie zdążyły tu pojeździć jedynie przez 28 lat. Odcinek z Włoszczowic przez Staszów do Połańca znalazł się wśród 1028 km linii, z których jednego dnia – pamiętnego 3 kwietnia 2000 r. – wycofano pociągi pasażerskie. Dekadę wcześniej, już w 1990 r., zlikwidowane zostały połączenia pasażerskie na linii łączącej Staszów z Tarnobrzegiem, zbudowanej w 1973 r.

Prowadzona w latach 70. rozbudowa sieci kolejowej między Kielcami i Tarnobrzegiem związana była z rozwojem górnictwa siarki, której wydobycie na dużą skalę rozpoczęto w 1966 r. w podstawowskiej kopalni Grzybów. Od połowy lat 70. Polska cieszyła się pozycją drugiego światowego producenta i eksportera siarki, a kopalnia Jeziorko była największą otworową kopalnią siarki na świecie. Dziś, gdy siarkę głównie odzyskuje się z gazu ziemnego i ropy naftowej, przez co rentowność wydobycia surowca poważnie się obniżyła, z tarnobrzęskiego zagłębia siarkowego ostała się tylko jedna działająca kopalnia – w Osieku.

Pociąg w piątek, pociąg w niedzielę

Powrót pociągów pasażerskich do Staszowa po prawie 13 latach przerwy to skutek uboczny prac modernizacyjnych prowadzonych na magistrali Kraków – Tarnów – Rzeszów – Przemyśl. Mianowicie spółka PKP Polskie Linie Kolejowe od grudnia 2012 r. dopuściła na odcinku między Krakowem a Rzeszowem jedynie ruch pociągów, których trasy nie wykraczają poza relację Kraków – Przemyśl. Przewozy Regionalne postanowiły ominąć ten zakaz poprzez wytrasowanie pociągu InterRegio z Przemyśla do Wrocławia okrężną drogą przez Stalową Wolę, Tarnobrzeg, Staszów, Kielce, Zawiercie. Choć objazd oznacza wydłużenie relacji Przemyśl – Wrocław z 509 km do 626 km, to tym sposobem udało się zaoferować możliwość podróży z Przemyśla do Wrocławia bez konieczności przesiadek.

– Kursujący przez Staszów pociąg InterRegio to obecnie jedyne bezpośrednie połączenie Przemyśla z Wrocławiem. Stale obserwujemy zainteresowanie podróżnych naszą ofertą na tej trasie – mówi Michał Stilger z centrali Przewozów Regionalnych. Połączenie jest realizowane tylko raz na tydzień: w piątki z Wrocławia do

Przemyśla, w niedziele z Przemyśla do Wrocławia. – Terminy kursowania dostosowane zostały do komercyjnego charakteru połączeń InterRegio – tłumaczy Stilger. – Z pociągów kursujących w piątki i niedziele, czyli w dniach, w których przypadają szczyty przewozowe, korzysta bardzo wielu naszych pasażerów na różnych trasach.

Zawsze kilka osób wsiada i wysiada

Od 2000 r. – kiedy ze Staszowa odjechał ostatni przed trzynastoletnią przerwą pociąg pasażerski – wiele się zmieniło. Z dworca kolejowo-autobusowego opuszczonego najpierw przez kolej wyprowadził się następnie również PKS. Budynek dworca niszczeje, a plac manewrowy dla autobusów zajmuje baza firmy przewożącej mrożonki. Dawni pasażerowie kolei zdążyli się już przyzwyczaić do innych środków transportu. – Luka po połączeniu kolejowym Kielce – Połaniec została wypełniona przez komunikację samochodową – mówi Tomasz Fąfara, zastępca burmistrza Staszowa. – Tradycyjnie dostępność komunikacyjną zapewniają autobusy – bezpośrednie linie do Wrocławia, Kielc, Katowic, Lublina, Krakowa i Warszawy.

Czy w tej sytuacji staszowianie w ogóle zauważyli symboliczny powrót pociągów pasażerskich do swojego miasta? – Obecna oferta na pewno nie jest zadowalająca. Pomimo tego i pomimo braku jakiegokolwiek akcji promocyjnej ze strony kolei, nie ma w Staszowie pustych postojów. Zawsze kilka osób wsiada i wysiada – zapewnia Fąfara. Potwierdza to Michał Stilger z Przewozów Regionalnych: – Z postoju w Staszowie korzysta od kilku do kilkunastu pasażerów.

Albo szybciej, albo taniej

Wiceburmistrz Fąfara uważa, że kolej, by przyciągnąć więcej staszowian, musi być albo szybsza, albo tańsza od autobusów. I wskazuje najbardziej palące problemy komunikacyjne: – Znaczenie, jako ważny ośrodek w województwie, zyskuje Sandomierz, z którym komunikacja autobusowa jest jednak bardzo słaba. Problemem jest też komunikacja lokalna w dni świąteczne, kiedy to przewoźnicy autobusowi nie chcą obsługiwać deficytowych kursów.

Wszystko wskazuje na to, że powyższe problemy na razie nie doczekają się rozwiązania, a Staszów pozostanie nietypową stacją, na której pociągi zjawiają się tylko co kilka dni. Iwona Sinkiewicz-Potaczała z organizującego kolejowe przewozy regionalne Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego powiedziała, że reaktywacja regularnych połączeń kolejowych wokół Staszowa, Buska-Zdroju czy Połańca nie jest planowana. – Nie uznajemy południowo-wschodniej części województwa za obszar problemowy w kontekście dostępności transportowej. Brak kolejowych przewozów regionalnych jest kompensowany komunikacją autobusową, realizowaną przez PKS-y oraz licznych prywatnych przewoźników.

Karol Trammer

PRZESIADKI

WSIAŚĆ DO POCIĄGU BYLE JAKIEGO

- kolejne piosenki

(...) Pijak czy myśliciel
wiem, że kiedyś będziesz mój
nigdy cię nie wypuści
ten podmiejski dworzec

Lokomotyw dym
sennie żagle wzdyma tuż nad ziemią
świat udaje kolorowy film
a tutaj tylko ciemność

Martyna Jakubowicz, „Żagle tuż nad ziemią”

słowa: Michał Kłobukowski, album: „Bardzo groźna księżniczka i ja”, 1986

POD DOBRĄ PRASĄ

- pisownia oryginalna

„Swoją wiedzę uzupełnia na bieżąco, dzięki branżowej prasie: „Sygnałom Kolejowym”, „Nowym Sygnałom”, „Kurierowi PKP”, a także „Infratorowi”. – Od kiedy zacząłem zbierać kolejowe pisma, czyli już prawie 10 lat, mam wszystkie numery. Często do nich sięgam nawet dziś. Dzięki gazetom widzę, jak nasza kolej się zmieniała i zmienia na lepsze – mówi kolega Tadeusz.”

Źródło: miesięcznik „Infrator”

Wydawca: PKP Polskie Linie Kolejowe

WYCIEZKI OSOBISTE

- pisze Przechodzień

Kultura zipie już tylko jedna

Po opuszczeniu stacji w Błoniu i przejściu przez miasto, napotykamy na uboczu obiekty różnych kultur. Kościół i cmentarz mariawitów, cmentarz żydowski, dwa średniowieczne grodziska nad Utratą, jak również nie byle jaki pałac w Passie. Z tych kultur zipie już tylko jedna; użytkowane są świątynia i cmentarz mariawitów. Natomiast pałac po byciu ziemianinem, a później pracownikiem PGR, jest centrum szkoleniowo-konferencyjnym.

WIDOCZNIE



• Tyle pozostało z kolei w Bogorii w województwie świętokrzyskim.

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

- wybór: Olga Kapeta i Marcin Rudziński

„Kraków mógł się poszczycić doskonałymi połączeniami kolejowymi: z Warszawą, Litwą, Bałtykiem i Sankt Petersburgiem na północy, ze Lwowem i Morzem Czarnym na wschodzie, z Wiedniem, Triestem, Genuą i Morzem Śródziemnym na południowym zachodzie, z Wrocławiem, Drezniem i Lipskiem na zachodzie, z Poznaniem i Berlinem na północnym zachodzie i dalej z Hamburgiem i Morzem Północnym. Kiedy Malinowski skończył siedemnaście lat – osiągając wiek, w którym Joseph Conrad wyruszył z Krakowa na morze – miał już za sobą podróże tymi wszystkimi trasami. Dzieliło ich dwadzieścia siedem lat. W kwietniu 1884 roku, kiedy urodził się Malinowski, Conrad – sierota od dwunastego roku życia – był w Bombaju, by wkrótce zaciągnąć się na statek „Narcissus”. Dziesięć lat wcześniej wsiadł w Krakowie do ekspresu wiedeńskiego, „jak człowiek, który wchodzi w sen”.”

Michael W. Young*

„Bronisław Malinowski. Odyseja antropologiczna 1884-1920”

* brytyjski antropolog i biograf Bronisława Malinowskiego
- jednego z najwybitniejszych antropologów i etnografów XX wieku

OD BAŁTYKU PO TATRY

- kolejowa księga imion

„Aleksandria”

Terespol – Kraków Płaszów

Jedną ze stacji na trasie łączącego Terespol z Krakowem pociągu TLK „Aleksandria” są Siedlce. I właśnie od głównego siedleckiego parku pochodzi nazwa pociągu.

Znany ze stawu z wysoką fontanną, dużych, starych drzew oraz amfiteatru Park Miejski, którego początki sięgają pierwszej połowy XVIII wieku, nazywany jest Aleksandrią. Nazwa wiąże się z Aleksandrą Ogińską, która pod koniec XVIII wieku przebudowała i powiększyła ten park.

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