

Wielkie małe inwestycje | Nasz człowiek w Phenianie

# Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

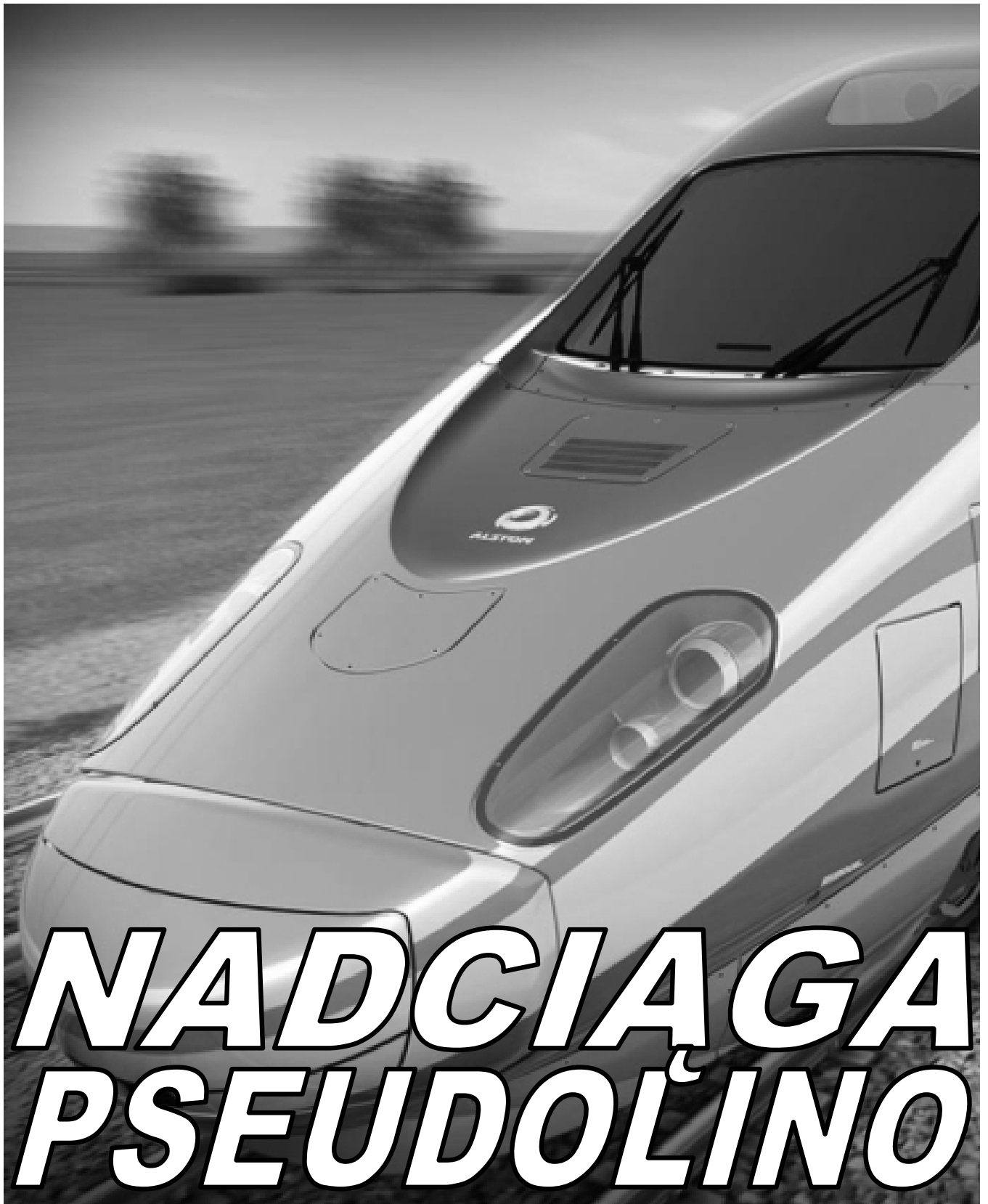
[www.zbs.net.pl](http://www.zbs.net.pl)

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

LIPIEC - SIERPIEŃ 2013

Nr 4 (66)



# NADCIĄGA PSEUDOLINO

● **CYTAT NUMERU**

„Ten Borowiak, kutas, podniesie łapę, czy mu przypierdolić?”

**Zbigniew Rynasiewicz, POSEŁ PLATFORMY OBYWATELSKIEJ,**

10 maja 2013 r. podczas głosowania połączonych komisji infrastruktury oraz samorządu terytorialnego i polityki regionalnej, o pośle Łukaszu Borowiaku (PO). Nieco ponad miesiąc później premier mianował Rynasiewicza wiceministrem transportu.

± **INDEKS:**

**143 dni** funkcjonowała zastępcza komunikacja autobusowa Kolei Mazowieckich na trasie Radom – Przysucha – Drzewica. 29 czerwca na linię powróciły pociągi.

# Kryzys w InterRegio

► W ciągu dwóch lat liczba podróżujących pociągami InterRegio spadła o ponad 60%

Jak informuje raport roczny spółki Przewozy Regionalne za 2012 r., w ubiegłym roku z pociągów kategorii InterRegio skorzystało 6,68 mln pasażerów. To zaledwie jedna trzecia liczby pasażerów z 2010 r., gdy podróż składami InterRegio odbyło w sumie 18,22 mln osób.

Spadek liczby pasażerów dalekobieżnych pociągów spółki Przewozy Regionalne wiązać należy z pogarszającą się ofertą przewozową. O ile bowiem liczba kilometrów zrealizowanych przez pociągi InterRegio w 2010 r. wyniosła w sumie 11,14 mln, to w 2012 r. było to już tylko 8,14 mln. Jak widać, zmniejszenie pracy eksploatacyjnej o 26,9% pociągnęło za sobą spadek liczby podróżnych aż o 63,3%.

Zmniejszenie pracy eksploatacyjnej o jedną czwartą oznaczało istotne cięcia w sieci połączeń InterRegio. Przykładowo w 2010 r. z Warszawy do Krakowa kursowało pięć pociągów InterRegio dziennie, podczas gdy w 2012 r. już tylko dwa. Z pociągów InterRegio w 2010 r. kursujących co 2 godz. na trasie Wrocław – Opole – Gliwice – Katowice – Kraków – Tarnów – Rzeszów 2012 r. zostało już zaledwie jedno połączenie na dobę.

Na odpływ pasażerów wpływ miało również to, że na niektórych trasach, które wcześniej obsługiwane były codziennie, w 2012 r. pociągi pojawiały się tylko w wybrane dni tygodnia (mowa między innymi o relacji Warszawa – Wrocław przez Łódź i Kalisz obsługiwanej tylko w piątki i niedziele). Czynnikiem dodatkowo zniechęcającym podróżnych była nieprzewidywalność oferty InterRegio. W połowie 2012 r. – w trakcie obowiązywania rozkładu jazdy – niektórym pociągom InterRegio niespodziewanie ograniczono terminy kursowania, zaprzestając realizacji przewozów między innymi w wakacje czy poza weekendami.

# Express Intercity szybszy niż TLK? Wolne żarty...

► Pociąg TLK o 24 minuty szybszy niż Express Intercity

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do zarysu wchodzącego w życie w połowie grudnia 2013 r. rozkładu jazdy pociągów PKP Intercity na sezon 2013/2014. Zarys prezentuje stan prac nad przyszłoroczną ofertą przewozową z końca maja 2013 r. Z dokumentu dowiadujemy się, że z Warszawy do Wrocławia szybciej niż Expressem Intercity dojedziemy pociągiem TLK. Składy kategorii Express Intercity „Odra” i „Górnik” trasę z Warszawy Centralnej do Wrocławia Głównego pokonają bowiem w 5 godz. 50 min, podczas gdy pociągowi TLK „Kmicic” przejazd w tej relacji zajmie 5 godz. 26 min.

Pikanterii temu porównaniu dodaje fakt, że pociągi Express Intercity „Odra” i „Górnik” wytrasowane są Centralną Magistralą Kolejową oraz zmodernizowaną magistralą E30, natomiast TLK „Kmicic” pojedzie z Warszawy do Wrocławia trasą przez Sochaczew, Kolaszki, Piotrków Trybunalski, Częstochowę, Lubliniec i Opole. W przyszłym rozkładzie jazdy 2013/2014 pociąg TLK „Kmicic” będzie jedynym połączeniem stolic Mazowsza i Dolnego Śląska kursującym tą trasą.

# Długa podróż EN57

► Seria EN57 wjeżdża w swoją szóstą dekadę



● 50-letni elektryczny zespół trakcyjny EN57-038 będzie woził pasażerów jeszcze przez co najmniej kilka lat.

Najstarszy skład obsługujący połączenia Kolei Mazowieckich ma 50 lat – elektryczny zespół trakcyjny EN57-038 wyjechał z wrocławskich zakładów Pafawag w 1963 r.

Zespół EN57-038 trafił na mazowieckie tory dopiero jako czterdziestolatek – w 2003 r. został przeniesiony jeszcze w ramach spółki PKP Przewozy Regionalne z zakładu krakowskiego do zakładu warszawskiego. Gdy kursujące wokół Warszawy jednostki EN57 malowane były na pomarańczowo, zespół EN57-038 rzucał się w oczy niebiesko-żółtymi barwami, wówczas charakterystycznymi dla pociągów jeżdżących w innych regionach.

W 2005 r. działalność rozpoczęły Koleje Mazowieckie, które zostały zasilone taborom dawnego Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych – między innymi jednostką EN57-038, którą wkrótce przemalowano na biało-żółto-zielono ze słonecznym logo. Liczący 50 lat zespół EN57 jest przypisany do Sekcji Eksploatacji i Napraw Taboru w Tuszczu. – *Jest całkowicie sprawny i bezpieczny, dlatego kursuje w regularnym ruchu – mówi Donata Nowakowska z Kolei Mazowieckich. – Ostatnia jego naprawa z modernizacją została wykonana w 2009 r. Do kolejnej zostanie skierowany najprawdopodobniej pod koniec tego roku, gdy osiągnie przebieg 400 tys. km, obligujący nas do przeprowadzenia naprawy. Zespół trakcyjny EN57-038 z eksploatacji zostanie wycofany najprawdopodobniej w ciągu kolejnych kilku, maksymalnie kilkunastu lat.*

Wjeżdżająca w swoją szóstą dekadę seria EN57 wciąż jest dominującym typem taboru w ruchu regionalnym na liniach zelektryfikowanych. Z Pafawagu wyjechało ponad 1,4 tys. składów EN57 – produkowano je od 1962 r. do 1994 r.

Najstarszy skład z całej serii EN57 – zespół EN57-001 – od 2010 r. nie już wozí pasażerów. Skład należy do spółki Przewozy Regionalne i jest odstawiony w Przeworsku na Podkarpaciu, gdzie oczekuje naprawy okresowej. – *Status „oczekujący przeprowadzenia naprawy okresowej” niekoniecznie oznacza, że jednostka zostanie takiej naprawie poddana – informuje Michał Stilger z centrali spółki Przewozy Regionalne. – Decyzje w tej sprawie uzależnione są od aktualnego i prognozowanego zapotrzebowania spółki na tabor oraz od stanu technicznego jednostki. Przed skierowaniem taboru do naprawy wykonywane są ekspertyzy techniczne, na podstawie których zapadają decyzje o zasadności poddania składu naprawie.*

# Dzwoni UTK do PKP PLK...

► Urząd Transportu Kolejowego postępowania wyjaśniające prowadzi przez telefon

Po naszej publikacji „Dwa pociągi naraz” („Z Biegiem Szyn” nr 63, styczeń-luty 2013) Urząd Transportu Kolejowego postanowił wyjaśnić sytuację, w której spółka PKP Polskie Linie Kolejowe tak konstruowała rozkład jazdy, że dwa różne pociągi miały przydzielony rozkład jazdy zakładający przejazd tym samym odcinkiem w tych samych godzinach. Sytuacja taka miała miejsce od 9 listopada do 8 grudnia 2012 r. – dotyczyła pociągów nr 225 relacji Warszawa Wschodnia – Skierniewice i nr 455 relacji Warszawa Wschodnia – Sochaczew (te same godziny kursowania na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Włochy) oraz pociągów nr 213 relacji Warszawa Wschodnia – Skierniewice i nr 50236 relacji Otwock – Pruszków (te same godziny kursowania na odcinku Warszawa Wschodnia – Pruszków). W praktyce ruch prowadzony w sposób chaotyczny – jeden z pociągów był w miarę wolnego miejsca na torach „wciskany” na szlak jako opóźniony.

W kwietniu postanowiliśmy poznać efekty wyjaśnień podjętych przez Urząd Transportu Kolejowego. Maciej Domański, rzecznik prasowy UTK, informował: – *Stan przepisów prawa z zakresu kolejnictwa nie daje narzędzi do ukarania zarządcy infrastruktury za tego typu błąd, w szczególności, gdy zdarzenie już nie ma miejsca i zostało stwierdzone po fakcie. PKP PLK poinformowały w rozmowie telefonicznej, że pracują nad wprowadzeniem uzależnień w systemie konstrukcji rozkładu jazdy, które wykluczą w przyszłości możliwość zatwierdzenia rozkładu jazdy w przypadku takich samych parametrów dla dwóch różnych tras pociągów.*

Dość zaskakująca była informacja o telefonicznym trybie wyjaśniania sprawy. Zwłaszcza, że art. 14 kodeksu postępowania administracyjnego głosi, iż „sprawy należy załatwiać w formie pisemnej”. Ustne załatwianie spraw dopuszczone jest tylko w wyjątkowych przypadkach – wymagane jest jednak umotywowanie wyboru ustnego sposobu przyjmowania wyjaśnień oraz utrwalenie ich w formie protokołu.

Jak się dowiedzieliśmy, w innych organach regulacyjnych praktyką jest pisemne załatwianie spraw. – *Wszystkie postępowania, zarówno wyjaśniające, jak i właściwe prowadzone są w formie pisemnej* – powiedziała nam Agnieszka Majchrzak z Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. – *Nie są oczywiście wykluczone kontakty telefoniczne pomiędzy pracownikami organu, a stroną postępowania, jednak dotyczą one kwestii organizacyjnych, jak ustalenie terminu przeglądu akt.*

By rozwiać wątpliwości odnośnie telefonicznego trybu postępowania, 5 czerwca zwróciliśmy się do UTK z wnioskiem o udostępnienie informacji publicznej w postaci pełnej dokumentacji zakończonego postępowania wyjaśniającego. Z odpowiedzi urzędu, którą otrzymaliśmy 13 czerwca, dowiedzieliśmy się – wbrew kwietniowej informacji rzecznika UTK o braku narzędzi prawnych – o wszczętym postępowaniu administracyjnym: „Po przeanalizowaniu okoliczności występowania nieprawidłowości przy konstrukcji rozkładów jazdy, prezes UTK podjął decyzję o wszczęciu postępowania administracyjnego z urzędu wobec spółki PKP Polskie Linie Kolejowe w sprawie nieprawidłowej konstrukcji rozkładów jazdy” – czytamy w piśmie od Małgorzaty Michalskiej, dyrektor biura prezesa UTK. – „Zważywszy na fakt, że całość zgromadzonej dokumentacji [z postępowania wyjaśniającego – przyp. red.] włączono w poczet materiału dowodowego, nie ma w chwili obecnej możliwości przekazania kopii dokumentów postępowania. W toku postępowania administracyjnego wgląd do zgromadzonej dokumentacji posiadają wyłącznie strony postępowania”.

Podkreśliśmy, że postępowanie administracyjne – blokujące nam dostęp do dokumentacji przeprowadzonego wcześniej postępowania wyjaśniającego – zostało wszczęte 13 czerwca, a więc osiem dni po wpływnię naszego wniosku o przekazanie nam materiałów w trybie dostępu do informacji publicznej.

# Jak planiści kolei dużych prędkości nie zauważyli pałacu w Nieborowie

► Nieborowskiego zespołu pałacowo-ogrodowego nie uznano za „obiekt o największej wartości”



• Planowany przebieg kolei dużych prędkości przecina oś kompozycyjną zespołu pałacowo-ogrodowego w Nieborowie.

– *Spółki odpowiedzialne za planowanie kolei dużych prędkości prawdopodobnie nie wzięły pod uwagę obecności Muzeum w Nieborowie i Arkadii, unikalnego w skali europejskiej zespołu pałacowo-ogrodowego z zachowaną barokową osią widokową* – powiedziała dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Anna Ewa Czerwińska, kurator Muzeum w Nieborowie i Arkadii.

Podczas planowania przebiegu linii dużych prędkości działający na zlecenie spółki PKP Polskie Linie Kolejowej planiści hiszpańskiej firmy Ingenieria IDOM Internacjonal analizowali oddziaływanie linii na obiekty i obszary zabytkowe. Odbywało się to w oparciu o zasadę, że analizie podlegają obiekty wpisane do rejestru zabytków, które zlokalizowane są w odległości do 1 km od planowanej linii.

W streszczeniu nietechnicznym „Studium wykonalności dla budowy linii kolejowej dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław” czytamy: „W pasie przebiegu linii KDP oraz jej najbliższym otoczeniu, zidentyfikowano szereg obiektów i obszarów zabytkowych oraz stanowisk archeologicznych. Główne kolizje planowanego przebiegu z obiektami o największej wartości zostały rozpoznane na wstępnym etapie analizy i spowodowały korektę przebiegu linii kolejowej”.

Za „obiekt o największej wartości” najwyraźniej nie został uznany kompleks pałacowo-ogrodowy w Nieborowie, na terenie którego znajduje się 16 obiektów posiadających status zabytku. Ponadto tegoroczna analiza Narodowego Instytutu Dziedzictwa wskazała zasadność uznania nieborowskiego założenia za Pomnik Historii – ze względu na szczególne znaczenie dla dziedzictwa kulturowego Polski. Mimo to, zgodnie z aktualnymi planami, linia naruszy ma główną oś kompozycyjną nieborowskiego zespołu pałacowo-ogrodowego.

Dotarliśmy do pisma dyrekcji Muzeum w Nieborowie i Arkadii wystosowanego do podmiotów odpowiedzialnych za wytyczanie przebiegu linii dużych prędkości. Czytamy w nim, że „planowana linia kolei dużych prędkości w konsultowanym przebiegu przebiega na południe od pałacu i ogrodu w Nieborowie, przecinając główną oś kompozycyjną założenia. Biegnie granicą lasu, południowym skrajem pola nieborowskiego, terenu otwartego bezpośrednio przylegającego do ogrodu w Nieborowie, w odległości około 700 m od południowej granicy muzeum i jednocześnie granicy obszaru wpisanego do rejestru zabytków”. Wątpliwości dyrekcji nieborowskiego muzeum pogłębił brak w materiałach planistycznych innych istniejących obiektów. Jak czytamy w piśmie dyrekcji muzeum skierowanym do kolejowych planistów, „materiał kartograficzny przedstawiony do konsultacji nie uwzględnił istniejącej autostrady A2”.

# Nadciąga pseudolino

Prognozowane czasy podróży pociągami *pendolino* stopniowo się wydłużają

Nowoczesne składy *pendolino* zaczną wozić pasażerów pod koniec 2014 r., zapowiedział minister transportu Sławomir Nowak podczas konferencji prasowej zorganizowanej 28 maja 2013 r. na warszawskim Stadionie Narodowym: – *Wybraliśmy to miejsce nieprzypadkowo, aby zaprezentować coś, co powinno być dumą i symbolem kluczowych zmian, które przeprowadzamy w Polskich Kolejach Państwowych.*

Na ponad rok przed wyruszeniem pierwszych pasażerów w podróż składami *pendolino*, coraz więcej wskazuje na to, że te nowoczesne pociągi zespolone, wbrew słowom Nowaka, staną się raczej wstydem i symbolem bezsensownych decyzji podejmowanych na polskiej kolei.

## Pendolino, czyli pseudolino

Pierwsze przebudzenie z polskiego snu o *pendolino* miało miejsce na przełomie listopada i grudnia 2010 r., kiedy wyszło na jaw, że spółka PKP Intercity zamawia pociągi *pendolino* pozbawione mechanizmu wychylnego nadwozia, a więc pozbawione kluczowej technologii standardowo stosowanej w pociągach rodziny *pendolino*. Świadczy o tym chociażby nazwa tych składów – „pendolino” to po włosku „wahadełko”, co symbolizuje właśnie mechanizm wychylnego nadwozia, umożliwiający pokonywanie zakrętów z prędkością o około 30% większą niż w przypadku zwykłych składów.

Gdy pod koniec 2010 r. okazało się, że zamawiane przez Polskę *pendolino* to w rzeczywistości tylko *pseudolino*, ówczesny minister infrastruktury Cezary Grabarczyk powiedział, że w ofercie Alstomu znajduje się opcja ulepszenia taboru do technologii wychylnego pudła w przyszości (wypowiedź na antenie TVP Info w programie „Minęła dwudziesta” z 16 grudnia 2010 r.). Dziś o „opcji ulepszenia taboru” nikt już nie wspomina – wygląda więc na to, że Grabarczyk rzucił to zapewnienie bez pokrycia jedynie dla uspokojenia emocji, które stwarzały ryzyko, że dążenia do zawarcia kontraktu zostaną powstrzymane.

Ostatecznie 30 maja 2011 r. umowę między PKP Intercity a koncernem Alstom na dostawę 20 pociągów zespolonych udało się podpisać. Inwestycja w *pseudolino* wyniesie Polskę w sumie 2,64 mld zł – pod tą kwotą kryje się zakup 20 pociągów oraz budowa zaplecza technicznego na warszawskiej Olszynie Grochowskiej, w którym 140 pracowników koncernu Alstom zapewnią będzie utrzymanie składów przez 17 lat.

## Express Intercity Premium, czyli pospieszny

17 czerwca 2013 r. we włoskiej fabryce koncernu Alstom w Savigliano zaprezentowany został pierwszy z 20 składów dla spółki PKP Intercity, który w sierpniu dotrzeć ma do Polski na testy, które najpierw będą prowadzone na torze doświadczalnym Instytutu Kolejnictwa w Węglewie koło Żmigrodu, a następnie na liniach, na których kursować mają pociągi *pseudolino*.

Spółka PKP Intercity od początku zapowiadała, że nowe składy zostaną skierowane do obsługi ciągu z Trójmiasta przez Warszawę do Krakowa oraz Katowic, gdzie pociągi *pseudolino* miały kursować regularnie co godzinę. Na początku 2013 r. nagle jednak okazało się, że sieć połączeń obsługiwanych nowymi pociągami obejmie – oprócz Warszawy, Trójmiasta, Krakowa i Katowic – Wrocław, Częstochowę, Opole, Tarnów, Rzeszów, Bielsko-Białą czy Gliwice. Zapowiedziano jednocześnie, że pociągi Express Intercity Premium, bo pod taką kategorią kursować będą składy *pseudolino*, zatrzymywać się będą w małych i średnich miastach jak Dębica, Tczew, Włoszczowa czy Zawiercie.

To skutek decyzji podjętej *ad hoc* w związku ze stanowiskiem Komisji Europejskiej, która pod koniec 2012 r. uznała, że nie dopuszczalne jest, by zakup pociągów przeznaczonych do obsługi tras łączących wyłącznie największe aglomeracje został dofinansowany z funduszy unijnych. – *Komisja Europejska uznała,*



• Oto *pendolino* bez wychylnego nadwozia. Obok: planowana sieć połączeń obsługiwanych tymi składami. (fot. www.pkp.pl)

że skoro *Pendolino* mają kursować po zmodernizowanej trasie E65, prowadzącej z Krakowa do Warszawy i Gdańska, to będą przynosić duży dochód i nie jest zasadne dofinansowywanie projektu z unijnego programu Infrastruktura i Środowisko – tłumaczyła „Dziennikowi Polskiemu” Beata Czemerajda z PKP Intercity.

Ostatecznie udało się wynegocjować mniejsze dofinansowanie w ramach pomocy regionalnej. Warunek? Pociągi Express Intercity Premium powinny wjeżdżać głębiej w regiony. Wskutek tej decyzji prawdopodobnie nie uda się zapewnić regularnego godzinnego cyklu kursowania nowych pociągów na głównym ciągu Trójmiasto – Warszawa – Katowice/Kraków. Dodatkowo oznacza to, że tabor mogący osiągać prędkość 250 km/h po objęciu najwyższą kategorią Express Intercity Premium wcale nie zostanie skierowany do obsługi przewozów typowo ekspresowych, lecz *de facto* międzyregionalnych. Wskutek postanowien z początku 2013 r., pociągi Express Intercity Premium dotrą bowiem do miejscowości, w których obecnie najwyższą pojawiającą się kategorią pociągów są połączenia pospieszne TLK.

## 2,5 godz., czyli 3 godz.

Na części odcinków, o które planowana sieć połączeń Express Intercity Premium została rozszerzona na początku 2013 r., superszybkie składy jechać będą w tempie osiąganym przez pociągi pospieszne przed kilkunastoma laty. Przykładowo z Katowic do Bielska-Białej pociąg Express Intercity Premium jechać ma „około 50 min.”, czyli... o trzy minuty szybciej niż pociąg pospieszny „Sola”, który w 1995 r. odcinek z Katowic do Bielska-Białej pokonywał w 53 min. Tabor koncernu Alstom – za miliardy kupowany po to, by osiągać 250 km/h – z Katowic do Bielska-Białej pojedzie z prędkością handlową wynoszącą 66,4 km/h...

Również między Warszawą a Gdańskiem, Katowicami oraz Krakowem – a więc na zasadniczych odcinkach sieci połączeń Express Intercity Premium – czasy przejazdu, w porównaniu z historycznymi wynikami, nie będą rewolucyjne. Z Krakowa do Warszawy *pseudolino* jechać ma „około 2 godz. 15 min.”, czyli 20 min. szybciej niż pociągi ekspresowe i Intercity, które w 1995 r. relację z Krakowa Głównego do Warszawy Centralnej pokonywały – przy prędkości maksymalnej 160 km/h – w 2 godz. 35 min.

Dodajmy, iż prognozowane czasy przejazdu pociągów Express Intercity Premium stopniowo się wydłużają... Mianowicie dwa lata ►

► lata temu – wkrótce po podpisaniu umowy między spółką PKP Intercity a koncernem Alstom – zapowiadano, że dzięki nowemu taborowi trasę z Warszawy do Gdyni przejedziemy w 2 godz. 30 min. (o zapowiedziach tych pisały między innymi „Dziennik Bałtycki” i „Gazeta Wyborcza”). Dziś PKP Intercity czas jazdy w relacji Warszawa – Gdynia szacuje już na „około 3 godz.”. Jak widać, z miesiąca na miesiąc prognozowany czas przejazdu *pseudolino* między Warszawą a Trójmiastem niebezpiecznie zbliża się do wyniku pociągu „Kaszub”, który w 1994 r. z Warszawy Centralnej do Gdyni Głównej jechał 3 godz. 49 min. Porównanie jest tym bardziej uderzające, jeśli pod uwagę weźmie się, że maksymalna prędkość składów Alstom wynosi 250 km/h, natomiast „Kaszub” nie mógł jechać szybciej niż 120 km/h...

Do zapowiedzi czasów jazdy pociągów Express Intercity Premium należy podchodzić z ograniczonym zaufaniem. Sama spółka PKP Intercity mówi przecież o „szacowanych” czasach przejazdu i przed każdą wartością zabezpiecza się słowem „około”. Bywa ponadto, że podawane czasy przejazdu wzajemnie się wykluczają. Przykładowo czas jazdy w relacji Gdynia – Gliwice wynosi ma „około 6 godz.”. Jeśli jednak dla tej relacji zsumujemy czasy podane dla odcinków cząstkowych, to wyjdzie nam 5 godz. 35 min. (Gdynia – Warszawa „około 3 godz.”, Warszawa – Katowice „około 2 godz. 10 min.”, Katowice – Gliwice „około 25 min.”).

## 250 km/h, czyli 160 km/h

Pytanie, czy w ogóle uda się osiągnąć powyższe szacowane czasy jazdy. Jak bowiem informuje spółka PKP Intercity, na specjalnie stworzonej stronie internetowej na temat pociągów Express Intercity Premium, uruchomienie przewozów składami Alstomu z prędkością wyższą niż 160 km/h wymaga przebudowy infrastruktury. Mowa o zastąpieniu wszelkich przejazdów i przejść przez tory skrzyżowaniami bezkolizyjnymi, wzmocnieniu konstrukcji mostów i wiaduktów, zwiększeniu odstępu między torami, zwiększeniu promieni luków, a nawet poszerzeniu tuneli. Wreszcie niezbędna jest także przebudowa sieci trakcyjnej i gęstsze rozmieszczenie słupów w celu zapewnienia większej sztywności przewodu jezdni oraz zwiększenie mocy zasilania trakcyjnego. Wymagania wobec infrastruktury związane z uruchomieniem szybszych pociągów opisano na stronie internetowej w dziale „Ciekawostki”.

Te „ciekawostki” to w rzeczywistości zasadnicze problemy, które uniemożliwiają pełne wykorzystanie parametrów nowych składów. Składy *pseudolino* są na przykład zupełnie niedostosowane do infrastruktury energetycznej funkcjonującej na polskiej kolei. Aby pociągi Express Intercity Premium na zasadniczym ciągu Trójmiasto – Warszawa – Katowice/Kraków mogły wykorzystywać fabryczne cechy przyspieszania, a dodatkowo na wybranych odcinkach osiągać prędkość 200 km/h, konieczna jest budowa lub modernizacja ponad 50 podstacji trakcyjnych. Według szacunków „Dziennika Gazety Prawnej” dostosowanie kolejowej energetyki do wymogów składów *pseudolino* pochłonie 1 mld zł i wcale nie zakończy się do daty inauguracji przewozów pociągami Express Intercity Premium.

Podkreślmy, że większość liczącej ponad 1200 km sieci, po której będą kursować pociągi Express Intercity Premium, w ogóle nie stwarza szansy na pełne wykorzystanie parametrów tych składów. W efekcie pociągi, których prędkość maksymalna wynosi 250 km/h, jeździć będą znacznie wolniej. Szczególnie rozbijającym przykładem jest realizowana z myślą o *pendolino* modernizacja linii Warszawa – Gdynia, w efekcie której – jak czytamy w materiałach spółki PKP Polskie Linie Kolejowe – „pociągi będą mogły jeździć znacznie szybciej: klasyczne pasażerskie do 160 km/h, pasażerskie z wychylnym nadwoziem do 200 km/h”. Sytuacja, w której polska kolej modernizuje linię pod kątem pociągów *pendolino*, a następnie kupuje składy *pseudolino*, oznacza, że nie zostaną wykorzystane nakłady ani na modernizację infrastruktury, ani na zakup taboru.

Jedynym ciągiem, który daje szansę na przekroczenie przez *pseudolino* prędkości 200 km/h, jest posiadająca odpowiednią geometrię Centralna Magistrala Kolejowa łącząca Warszawę z południem kraju. Osiągnięcie tej szybkości oczywiście wymaga prac w zakresie energetyki, systemów sterowania ruchem oraz budowy skrzyżowań bezkolizyjnych, których jednak nie uda się zakończyć do inauguracji połączeń Express Intercity Premium pod koniec 2014 r. Dodajmy, że Centralna Magistrala Kolejowa stanowi zaledwie niespełna jedną piątą planowanej sieci obsługiwanej składami



• *Pendolino* kolei czeskich. Zdarzały się dni, w które z powodu usterek na trasę nie był w stanie wyjechać ani jeden skład tego typu.

*pseudolino*. Na pozostałych odcinkach pasażerowie powinni się cieszyć, jeśli te superszybkie składy osiągną prędkość 160 km/h.

## Szybciej, czyli wolniej

W to, że składy Alstom osiągną na polskich torach swoją maksymalną prędkość 250 km/h, nie wierzy nawet sam prezes PKP Intercity Janusz Malinowski: – *W kolejnych latach na pewno nasz pociąg będzie jeździł z prędkością 220-230 km/h* – stwierdził w wywiadzie dla telewizji TVN24. Jak widać, Polska wydaje 2,7 mld zł na składy zespolone osiągające prędkość 250 km/h po to, by nigdy tej prędkości nie osiągnęły. Ba, aby jeździły wolniej niż tradycyjne pociągi zestawione z lokomotyw i wagonów.

Najwyższą prędkość handlową, wynoszącą 137,4 km/h, polskie *pseudolino* osiągać ma w relacji Warszawa Centralna – Katowice. Lepszym rezultatem mogą się jednak pochwalić zestawione z lokomotywy i wagonów pociągi Eurocity „Vindobona” i „Jan Jesenius”, które relację Berlin Hbf – Hamburg Hbf pokonują z prędkością handlową 138,7 km/h.

Między Warszawą Centralną a Gdynią Główną składy Express Intercity Premium osiągać mają prędkość handlową 116,4 km/h. To wyraźnie słabiej od wyniku prowadzonych lokomotywą z wagonami pociągów Intercity „Deichgraf”, „Fehmann”, „Lübecker Bucht”, „Nordfriesland” i „Rugen”, które odcinek Hamburg Hbf – Dortmund Hbf pokonują z prędkością handlową 126,1 km/h.

W relacji Kraków Główny – Rzeszów Główny pociągi *pseudolino* mają osiągnąć prędkość handlową 105,1 km/h. Tymczasem kursujące między francuskim Strasburgiem a szwajcarską Bazyleą regionalne ekspresy TER, obsługiwane lokomotywą i wagonami, jeżdżą z prędkością handlową 109,2 km/h.

Ponadto na niekorzyść składów zespolonych działają sygnały o problemach technicznych z taborom produkowanym we włoskim Savigliano. Problemy miały miejsce między innymi w Czechach, dokąd pierwszy z siedmiu składów *pendolino* serii 680 został dostarczony w czerwcu 2003 r. Podczas jazd próbnych stwierdzono, że nowoczesny tabor wytwarza prądy błądzące, które zakłócają pracę urządzeń sterowania ruchem. Regulame przewozy pociągami *pendolino* zainaugurowano więc dopiero w grudniu 2005 r. W pierwszych miesiącach eksploatacji zdarzały się dni, w które na trasę nie był w stanie wyjechać ani jeden skład *pendolino* – plagą były awarie komputera pokładowego, a także defekty mechanizmu wychylnego nadwozia oraz automatyki drzwi, toalet i klimatyzacji.

Awarii wieku niemowlęcego nigdy natomiast nie udało się wyeliminować ze składów *pendolino* ETR470, wyprodukowanych w latach 1993-1996 do obsługi połączeń między Szwajcarią i Włochami. Do dziś znakiem rozpoznawczym tych składów są najróżniejsze awarie: od usterek toalet, poprzez wywoływanie zakłóceń urządzeń sterowania ruchem, aż po pożary akumulatorów (ostatni miał miejsce w marcu 2013 r. w Zurychu). W 2008 r. – po kolejnej ewakuacji pasażerów pociągu ETR 470 z jednego z alpejskich tuneli – szwajcarscy związkowcy domagali się natychmiastowego wycofania tego taboru z eksploatacji.

Jakby tego było mało, że produkowane od 2007 r. składy *pendolino* serii ETR610 – które do 2014 r. mają całkowicie zastąpić obfitujące w awarie pociągi ETR470 – w wyniku problemów technicznych same rozpoczęły kursowanie z dwuletnim opóźnieniem. Tymczasem właśnie w oparciu o konstrukcję typu ETR610 powstają w fabryce w Savigliano składy zespolone dla PKP Intercity.

Karol Trammer

# Wielkie małe inwestycje

Jak za sprawą zbudowania 2 km toru pociągi osiągnęły rekordowo krótki czas jazdy

– Nie ma potrzeby budowania linii kolejowych, bo to dużo kosztuje i się nie oplaca – brzmi jedna z mądrości ekonomicznych prezesa PKP S.A. Jakuba Karnowskiego. Gdy Karnowski pod koniec 2012 r. w rozmowie z „Dziennikiem Gazetą Prawną” wypowiadał te słowa, w zaawansowanym stadium znajdowała się budowa zupełnie nowego odcinka na polskiej sieci kolejowej. Mowa o wybudowanej całkowicie od podstaw linii kolejowej Czerwieńsk Wschód – Czerwieńsk Południe w województwie lubuskim, po której od 9 czerwca 2013 r. regularnie kursują pociągi.

## Dwa kilometry kolei więcej

Dzięki liczącej zaledwie 2,15 km nowej linii kolejowej, stanowiącej łącznicę między magistralą nadodrzańską Szczecin – Wrocław i linią Czerwieńsk – Zbąszynek, pociągi kursujące z Zielonej Góry do Poznania nie muszą już nadkładać drogi i zmieniać kierunku jazdy w Czerwieńsku.

Za sprawą tej niewielkiej, bo obejmującej budowę jedynie około 2 km toru, inwestycji czas jazdy kolejną między dwoma miastami wojewódzkimi z dnia na dzień skrócił się o około 20 min. W sobotę 8 czerwca 2013 r. pociąg TLK „Lubuszanin” – jadąc jeszcze ze zmianą kierunku w Czerwieńsku – odcinek z Zielonej Góry do Poznania Głównego przejechał w 2 godz. 1 min., natomiast w niedzielę 9 czerwca 2013 r. – po raz pierwszy korzystając z nowej łącznicy – tę samą relację pokonał w 1 godz. 40 min. Tym samym udało się osiągnąć rekordowo krótki czas przejazdu z Zielonej Góry do Poznania.

W najlepszych czasach pociąg „Lubuszanin” – będąc jeszcze ekspresem – w ramach rozkładu jazdy 2000/2001 pokonywał odcinek z Zielonej Góry do Poznania w 1 godz. 49 min. (czas jazdy w rozkładzie 1995/1996 wynosił 1 godz. 50 min., a w rozkładzie 1990/1991 – 1 godz. 53 min.). Na korzyść obecnego czasu jazdy ponadto przemawia to, że dziś „Lubuszanin” dodatkowo zatrzymuje się na stacjach Babimost, Zbąszyń, Opalenica oraz Buk, przez które przed kilkunastoma laty pociąg ten przejeżdżał bez postojów.

Na przyszły rozkład jazdy 2013/2014, wchodzący w życie w grudniu 2013 r., planowane jest uruchomienie pociągu Express Intercity „Lech” w relacji Warszawa – Poznań – Zielona Góra. Odcinek z Poznania do Zielonej Góry pociąg ten ma pokonywać w 1 godz. 28 min.

## Wielkie efekty niewielkiej inwestycji

*By-pass* skracający podróż koleją z Zielonej Góry do Poznania został wybudowany z inicjatywy samorządu województwa lubuskiego, który inwestycję umieścił na liście kluczowych projektów Lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013. Budowa łącznicy, którą w 49% sfinansowano ze środków unijnych, to największa inwestycja z zakresu infrastruktury transportowej przeprowadzona w ramach lubuskiego programu regionalnego.

Koszt budowy nowej zelektryfikowanej linii jednotorowej wraz z budową dwóch 40-metrowych mostów ekologicznych nad cennymi przyrodniczo siedliskami i źródłkami wyniósł 73 mln zł. Kwota ta dodatkowo objęła prace remontowe na istniejącym 43-kilometrowym odcinku z Czerwieńska do Zbąszynka: między innymi wymianę rozjazdów, poprawę stanu torów oraz wzmocnienie podtorza (co pozwoliło na zwiększenie dopuszczalnej prędkości z 80 km/h do 100 km/h).

Lubuski *by-pass*, eliminujący konieczność zmiany kierunku jazdy w Czerwieńsku i zapewniający najkrótszy w historii czas podróży, pokazuje, że stosunkowo niewielkie inwestycje mogą dawać większe, a przede wszystkim znacznie szybciej odczuwalne efekty niż ciągnące się latami modernizacje pochłaniające miliardy.

Kwota 73 mln zł, jaką wydano na budowę łącznicy Czerwieńsk Wschód – Czerwieńsk Południe wraz z remontem linii Czerwieńsk –



• Zjazd z magistrali nadodrzańskiej Szczecin - Wrocław na nową linię kolejową, dzięki której udało się osiągnąć najkrótszy w historii czas przejazdu z Zielonej Góry do Poznania. (fot. lubuskie.pl)

Zbąszynek, stanowi 0,67% wydatków na modernizację linii Warszawa – Gdynia, które sięgają 10,9 mld zł. Mimo siódmego roku prac między Warszawą a Trójmiastem – przy astronomicznej kwocie 31,4 mln zł modernizacji jednego kilometra linii oraz latami ciągnącej się dezorganizacji ruchu pociągów – wciąż nie udało się osiągnąć czasu jazdy z przełomu lat 80. i 90., kiedy to pociąg ekspresowy „Kaszub” docierał z Warszawy Centralnej do Gdańska Głównego w 3 godz. 20 min. Obecnie najszybszy pociąg kursujący tą trasą – Express Intercity „Fregata” – jedzie z Warszawy do Gdańska ponad dwie godziny dłużej: 5 godz. 45 min.

## By-pass w Tatrach

Węzeł czerwieński nie był jedynym miejscem, gdzie układ sieci kolejowej wymuszał konieczność czasochłonnej zmiany kierunku jazdy. Problem ten wciąż dotyka pasażerów podróżujących trasą Kraków – Zakopane, na której pociągi muszą zmienić kierunek jazdy aż trzykrotnie: w Krakowie Płaszowie, Suchej Beskidzkiej oraz Chabówce. Express Intercity „Tatry” relacji Warszawa Wschodnia – Zakopane na same postoje związane ze zmianą kierunku jazdy traci 43 min. Nawiasem mówiąc, problemem „zakopianki” są wydłużające się postoje związane ze zmianą kierunku jazdy. Jeszcze w rozkładzie jazdy 2011/2012 postoje pociągu ekspresowego „Tatry” na stacjach Kraków Płaszów, Sucha Beskidzka oraz Chabówka trwały w sumie „tylko” 30 min. W przypadku pociągu TLK „Janusz Korczak” relacji Białystok – Zakopane postoje na trzech stacjach, na których zmieniany jest kierunek jazdy, pochłaniają w aktualnym rozkładzie jazdy aż 63 min.!

W najbliższych latach planowane jest wybudowanie dwóch skrótów, które umożliwią podróż ze stolicy Małopolski pod Tatry bez zmiany kierunku na stacjach Kraków Płaszów i Sucha Beskidzka. Budowa liczącej 1,4 km łącznicy Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki umieszczona jest na liście projektów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko z terminem realizacji do 2015 r. Następnie powstanie *by-pass* skracający przejazd przez Suchą Beskidzką – dodatkowo na łącznicy powstanie ma przystanek, z którego do centrum miasta będzie bliżej niż z istniejącej stacji Sucha Beskidzka.

W Suchej Beskidzkiej uda się zatem uniknąć negatywnego skutku ubocznego, który zwykle wiąże się z budową kolejowych *by-passów*. Skutek ten dał znać o sobie chociażby w liczącym 4,2 tys. mieszkańców Czerwieńsku, które z dniem otwarcia łącznicy straciło wszystkie bezpośrednie połączenia z Poznaniem, Warszawą oraz Trójmiastem, znikając tym samym z mapy połączeń dalekobieżnych.

Karol Trammer

# Nasz człowiek w Phenianie

## Koreański konflikt w centrali spółki PKP Polskie Linie Kolejowe

Wczesnym rankiem w piątek 10 maja 2013 r. do kiosków trafiła „Gazeta Wyborcza”, z której okładki krzyczał tytuł „Mali agenci Kima”. W tekście ujawniono, że „północnokoreańska bezpieka pielęgnuje w Polsce towarzystwo zwolenników reżimu. Są w nim dyrektor z PKP, lekarz, były dyplomata i spec od samolotów bezzałogowych”.

### Dymisja prosto z kiosku

Kolejowy „mały agent Kima” to Jacek Poniewierski, od 2009 r. zatrudniony w centrali spółki PKP Polskie Linie Kolejowe – najpierw jako dyrektor projektu ds. komunikacji wewnętrznej, a następnie od stycznia 2010 r. na stanowisku dyrektora Biura Strategii, które zajmował aż do dnia ukazania się „Gazety Wyborczej” demaskującej „małych agentów Kima”.

Do centrali PKP PLK Jacka Poniewierskiego ściągnął Zbigniew Szafranski, który kierował spółką od stycznia 2009 r. Poniewierski dostał pokój w korytarzu przydzielonym, w którym znajdują się gabinety prezesa i członków zarządu. Szafranski prezesem PKP PLK był do kwietnia 2012 r. Poniewierski przetrwał w spółce rok dłużej.

Po tym jak Szafranski w fotelu prezesa PKP PLK zastąpił w kwietniu 2012 r. Remigiusz Paszkiewicz, rola Jacka Poniewierskiego była wygaszana. Poniewierski twierdzi na przykład, że coraz częściej był pomijany w drodze służbowej, a jednocześnie nasilały się kontrole w jego biurze. Wreszcie w kwietniu 2013 r. w strukturze PKP PLK utworzono stanowisko pełnomocnika zarządu ds. strategii i planowania, dublujące się z zajmowanym przez Poniewierskiego stanowiskiem dyrektora Biura Strategii.

Decyzję o odwołaniu Poniewierskiego zarząd PKP PLK podjął po kilku godzinach po ukazaniu się gazety donoszącej o pracującym na kolei „małym agencie Kima”. Oficjalnie podawane powody odwołania nie miały jednak nic wspólnego z koreańską działalnością Jacka Poniewierskiego. – *Decyzja ma związek z toczącymi się w spółce zmianami organizacyjnymi oraz oceną pracy* – oświadczył w dniu zmian personalnych Robert Kuczyński, rzecznik prasowy PKP PLK, w wypowiedzi dla portalu „Rynek Kolejowy”. Gdy dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” poprosił o uzupełnienie powyższej wypowiedzi o bliższe szczegóły na temat oceny pracy Poniewierskiego, Kuczyński stwierdził wymijająco: – *Podtrzymuję opublikowane wcześniej stanowisko.*

O niskiej ocenie pracy Poniewierskiego mówił również szef Grupy PKP Jakub Karnowski: – *Z moich informacji wynika, że ocena merytoryczna pracy tego pana była bardzo niska.*

### Koreańska pasja

Jacek Poniewierski twierdzi, że ocena jego pracy nie jest rzeczywistą przyczyną odwołania. – *Nigdy pismem nie otrzymałem żadnych upomnień czy zarzutów do mojej pracy* – mówi Poniewierski i dodaje, że w przeddzień dymisji na jego konto wpłynęła premia uznaniowa za realizację nałożonych celów. Czy zatem powodem odwołania Poniewierskiego były jednak zainteresowania Koreą Północną i funkcja wiceprezesa Towarzystwa Polsko-Koreańskiego?

– *To skandal, żeby osoba pracująca w spółce państwowej popierała reżim, gdzie są obozy koncentracyjne. To nie do pojęcia* – prezes PKP S.A. Jakub Karnowski w dniu odwołania Poniewierskiego nie krył emocji. Z kolei rzecznik prasowy PKP PLK Robert Kuczyński w rozmowie z dwumiesięcznikiem „Z Biegiem Szyn” stwierdził, że odwołanie Poniewierskiego – choć miało miejsce od razu po ukazaniu się tekstu „Mali agenci Kima” – było szykowane wcześniej. – *Procedura odwołania pana Poniewierskiego była prowadzona od kilku miesięcy. Nie zmienia to faktu, że artykuł w „Gazecie Wyborczej” stawia spółkę w niekorzystnym świetle.*



• Koreańskie kontakty Jacka Poniewierskiego nie były tajemnicą.

„Nie prowadzę i nigdy nie prowadziłem jakiejkolwiek działalności sprzecznej z polskim prawem i polską racją stanu” – podkreślił Jacek Poniewierski w wydanym po dymisji oświadczeniu, w którym odpierał zarzuty o sugerowanej w mediach działalności agenturalnej na rzecz Phenianu.

Poniewierski uważa, że jego kontakty z Koreą Północną nie były tajemnicą. – *O mojej koreańskiej pasji wiedzieli minister Massel, przewodniczący rady nadzorczej Warszawa czy Jacek Kałaur, członek zarządu ds. pracowniczych* – mówi Jacek Poniewierski i dodaje, że Kałaur kilka miesięcy przed aferą z „małymi agentami Kima” był gościem na jego ślubie. – *Rozmawiał tam z ambasadorem Kim Pyong Ilem.*

Wcześniej Jacek Poniewierski publikował swoje kolejowe zdjęcia z Korei Północnej na stronie Stowarzyszenia Sympatyków Komunikacji Szynowej, które założył w 1999 r. i do dziś jest jego prezesem. W końcu Poniewierski uczestniczył, wraz z członkiem zarządu PKP PLK, w delegacji do Korei Północnej zorganizowanej w ramach Organizacji Współpracy Kolei OSZD, której Polska i Korea Północna są członkami.

12 kwietnia 2013 r. – miesiąc przed ukazaniem się tekstu o „zwolennikach północnokoreańskiego reżimu” – temat współpracy Jacka Poniewierskiego z Koreą Północną został poruszony w internetowej grupie dyskusyjnej miłośników kolei. Biorąc pod uwagę, że – jak przyznał rzecznik PKP PLK – przygotowania do odwołania Poniewierskiego trwały aż kilka miesięcy, trudno nie odnieść wrażenia, że władze spółki z dymisją dyrektora Biura Strategii zdecydowały się czekać na dobry moment.

### Imperialistyczne oszczerstwa

W obronie odwołanego Poniewierskiego już dzień po jego dymisji wystąpił polski oddział organizacji Korean Friendship Association (KFA), który wydał elektryzujące oświadczenie, w którym czytamy: „Wspierając Koreańską Republikę Ludowo-Demokratyczną oraz odpierając imperialistyczne oszczerstwa, nasz towarzysz pokazał hart ducha i odwagę cywilną, zaś System demoliberalny ukazał swoje rzeczywiste, represyjne oblicze. Tylko i wyłącznie skończona pseudodziennikarska prostytutka godzi się na pisanie w zamówienie artykułu mającego na celu zniszczenie komuś kariery zawodowej”. Jacek Poniewierski w swoim oświadczeniu zaznaczył, że nie tylko nie utożsamia się z poglądami organizacji KFA, ale wręcz jej nie zna.

– *Jak może nie znać tej organizacji?! To tak jakbym zajmował się chemią i mówił, że nie znam Mendelejewa* – dziwi się pragnący zachować anonimowość analityk zajmujący się Dalekimi Wschodem. – *Każdy, kto zajmuje się Koreą Północną, zna KFA. Jest to organizacja międzynarodowa, której członkami są tysiące ludzi.*

Jacek Poniewierski ze stanowiska dyrektora Biura Strategii PKP PLK został odwołany w piątek 10 maja. Po weekendzie wrócił do pracy właściwie tylko po to, by podpisać wypowiedzenie umowy o pracę za porozumieniem stron. – *Niedobrze, że zgodził się na porozumienie stron. Lepiej dla niego skończyłaby się cała ta koreańska afery, gdyby na koniec wygrał sprawę w sądzie pracy o zwolnienie z pracy za współpracę z państwem, z którym Polska utrzymuje stosunki dyplomatyczne* – komentuje jedna z osób przyglądających się całej sprawie. Poniewierski swoje posunięcie tłumaczy pragmatyką: – *Mój prawnik twierdzi, że przywrócenie do pracy wygrałbym w cudglach, ale trwałoby to kilka miesięcy, a po przywróceniu zwolniono by mnie pod jakimkolwiek pretekstem następnego dnia.*

Dlaczego z jakiegokolwiek pretekstu nie skorzystano wcześniej, nie czekając aż afery koreańska trafi na okładkę ogólnopolskiego dziennika? – *Nie można mnie było odwołać z dnia na dzień bez powodu, gdyż przyjaźnię się z kilkoma ministrami i obawiano się ich reakcji* – z dużą dozą szczerości odpowiada Poniewierski.

Karol Trammer

# Znikające Koleje Śląskie

Skutkiem „planu naprawczego” Kolei Śląskich może być upadłość tego przewoźnika

Rzeź połączeń Kolei Śląskich, spółki powołanej przez samorząd województwa śląskiego. Z początkiem czerwca z torów zniknęło co czwarte połączenie śląskiego przewoźnika. Praca eksploatacyjna, czyli łączna liczba kilometrów przejeżdżanych przez pociągi, spadła w sumie o 31%. Całkowicie wycofano pociągi z dwóch linii reaktywowanych przed zaledwie kilkoma miesiącami: Tarnowskie Góry – Kłobuck oraz łączącej centra dwóch prawie 200-tysięcznych miast aglomeracji górnośląskiej linii Gliwice – Bytom.

## O połowę pociągów mniej

Na wielu liniach obsługiwanych przez Koleje Śląskie liczba połączeń od 1 czerwca 2013 r. zmniejszyła się niemal o połowę. Na linii Gliwice – Częstochowa, która stanowi kolejowy kręgosłup regionu łączący pięć największych miast województwa (Katowice, Częstochowa, Sosnowiec, Gliwice i Zabrze), zlikwidowano 45% pociągów. To nic innego niż zarzycanie kury znoszącej złote jajka. Na linii Gliwice – Częstochowa w ciągu minionych dwóch lat miał bowiem miejsce prawie 30-procentowy wzrost liczby pasażerów i już połowa przychodów ze sprzedaży biletów kolei regionalnej w województwie śląskim pochodziła właśnie z tej trasy.

W relacji Sosnowiec Główny – Tychy Lodowisko z początkiem czerwca zniknęło 39% połączeń, wskutek czego częstotliwość kursowania pociągów zmniejszyła się z półgodzinnej do godzinnej (z dwugodziną luką w porze międzyszczytowej). Tymczasem na tej reaktywowanej w 2009 r. linii przecinającej 130-tysięczne Tychy – w ramach projektu Szybkiej Kolei Regionalnej – zbudowano nowe przystanki kolejowe (Tychy Aleja Bielska, Tychy Grota Roweckiego i Tychy Lodowisko), dowiązując do kolei trasy miejskich autobusów i trolejbusów. Tysiący radni bezskutecznie apelowali do marszałka województwa śląskiego: „Projekt Szybkiej Kolei Regionalnej ma rację bytu wyłącznie wtedy, gdy zapewnione są częste i pewne połączenia kolejowe pomiędzy Tychami, Katowicami i Sosnowcem. Apelujemy o utrzymanie obecnej, 30-minutowej częstotliwości kursowania pociągów. Redukcja połączeń oznacza zaprzepaszczenie szans, na którą od wielu lat wspólnie pracujemy”.

Jakby tego było mało, za znacznie pogorszoną ofertę przewozową pasażerowie muszą więcej płacić. Albowiem równoległe do cięć połączeń zdrożały bilety na całej sieci Kolei Śląskich – średnio o 10%, jednakże w najpopularniejszych odległościach do 55 km podwyżki sięgnęły nawet około 20%. Dodajmy, że w aglomeracji katowickiej – gdzie przy okazji podwyżki zlikwidowano tanie bilety strefowe – koszty podróżowania koleją wzrosły nawet dwukrotnie.

## Koszty cięte razem z przychodami

Likwidacja połączeń i podwyżki cen biletów są prezentowane jako elementy „planu naprawczego”, który ma docelowo o 25% zmniejszyć kosztów Kolei Śląskich. Wszystko jednak wskazuje na to, że rzeczywiste skutki wdrożenia planu będą wprost odwrotne.

„Praktycznie każdy program naprawczy na kolei zakładający redukcję oferty bazuje na przekonaniu, że pasażer musi korzystać z kolei. W praktyce w wolnym kraju ilość alternatyw komunikacyjnych jest tak duża, że redukcja oferty kolei regionalnej powoduje natychmiastowy i nieodwracalny spadek przewozów” – czytamy w raporcie Centrum Zrównoważonego Transportu, które szczegółowo przyjrzało się drastycznej redukcji połączeń Kolei Śląskich.

W ramach „planu naprawczego” zlikwidowane zostały pociągi, z których korzystały setki pasażerów. Rekordzistą jest pociąg relacji Zawiercie (odjazd o godz. 5.57) – Gliwice (przyjazd na godz. 7.25), kursujący w środku porannego szczytu najbardziej obciążoną linią w regionie. Z tego zlikwidowanego pociągu, według badań frekwencji przeprowadzonych przez CZT, korzystało ponad 570 osób dziennie.

Takie decyzje nie mogą przynieść poprawy sytuacji ekonomicznej. Prześledźmy to na przykładzie likwidacji pociągu



• Na większości linii liczba pociągów Kolei Śląskich spadła poniżej poziomu z czasów, gdy Śląsk obsługiwała spółka Przewozy Regionalne.

relacji Zwardoń (odjazd o godz. 12.40) – Katowice (przyjazd na godz. 15.27), z którego korzystało około 250 osób. Wycięcie tego połączenia dało dobowe zmniejszenie kosztów, głównie dostępu do torów i energii trakcyjnej, w wysokości około 1300 zł. Jednocześnie jednak likwidacja tego pociągu to zmniejszenie przychodów ze sprzedaży biletów na dobowym poziomie około 1800 zł. „Oznacza to, że do końca rozkładu jazdy strata na likwidacji tego pociągu wyniesie 100 tys. zł” – czytamy w raporcie CZT.

W sytuacji, gdy wraz z kosztami tnie się przychody, coraz bardziej mgliste stają się deklaracje władz województwa o tym, że trudności potrwają tylko pół roku. – *Jeżeli wprowadzany program naprawczy Kolei Śląskich przyniesie rezultaty, to od grudnia oferta przewozowa Kolei Śląskich zacznie się poprawiać* – powiedział wicemarszałek województwa śląskiego Stanisław Dąbrowa podczas majowej sesji katowickiego sejmiku.

## Godziny bez kolei

Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska opracowało zestawienie pokazujące, że po czerwcowej rzezi połączeń na większości linii dobowa liczba pociągów Kolei Śląskich spadła znacznie poniżej poziomu liczby połączeń uruchamianych za czasów działania na Śląsku spółki Przewozy Regionalne.

Przykładowo z Katowic do Rybnika po ostatnich cięciach kursuje 13 pociągów Kolei Śląskich, podczas gdy w grudniu 2011 r. Przewozy Regionalne uruchamiały na tej trasie 16 połączeń. Z Częstochowy do Lublińca kursują po cięciach zaledwie trzy pociągi Kolei Śląskich na dobę – tymczasem pod koniec 2011 r. kursowało wtedy 10 pociągów Przewozów Regionalnych. Z Tarnowskich Gór do Katowic kursuje obecnie dziewięć pociągów Kolei Śląskich, a Przewozy Regionalne pod koniec 2011 r. uruchamiały ich 12.

Wskutek cięć powstały nawet kilkugodzinne luki w kursowaniu pociągów – także na liniach łączących największe miasta regionu. Dla przykładu od godz. 7.31 do 11.31 nie wyrusza z Katowic żaden pociąg do Bielska-Białej, a od godz. 12.27 do 15.27 nie wyrusza z Bielska-Białej ani jeden skład do Katowic. Z kolei między godz. 7.19 a 11.20 i między godz. 17.21 a 21.21 nie odjeżdża żadne połączenie z Katowic do Rybnika. Biorąc pod uwagę, że sama 45-kilometrowa linia Katowice – Rybnik przebiega przez miejscowości liczące w sumie ponad pół miliona mieszkańców, widać jak bardzo Koleje Śląskie rozmiągają się z potencjałem obsługiwanego województwa.

Stanisław Biega, współautor raportu Centrum Zrównoważonego Transportu, przewiduje, że skutkiem „planu naprawczego” Kolei Śląskich może być zakończenie działalności przewoźnika: – *Jeśli nie przyjdzie opamiętanie, to w czerwcu przyszłego roku nastąpi bankructwo Kolei Śląskich.*

Karol Trammer



# Warszawa kontra Mazowsze

## Bogata Warszawa wysysa środki dla najbiedniejszych regionów Unii Europejskiej

W perspektywie finansowej Unii Europejskiej na lata 2014-2020 województwo mazowieckie otrzymało do wykorzystania w ramach regionalnego programu operacyjnego 1 mld 923 mln euro. Większe kwoty trafią na Dolny Śląsk, Lubelszczyznę, Śląsk, do Małopolski oraz Wielkopolski. To istotna zmiana. Dotychczas bowiem największe fundusze trafiły na Mazowsze.

### Wirtualny awans

Zmniejszenie funduszy unijnych kierowanych do województwa mazowieckiego to skutek przekroczenia przez ten region poziomu 75% średniej unijnej wartości wskaźnika PKB na jednego mieszkańca. Tym samym Mazowsze – jako jedyne polskie województwo – awansowało z grupy słabiej rozwiniętych regionów Unii Europejskiej do grona regionów przejściowych.

Awans ten wywołany jest wysokim wskaźnikiem Warszawy, szacowanym na 189% średniej unijnej. Problem w tym, że jednocześnie wskaźniki całych połaci województwa mazowieckiego wciąż tkwią głęboko na poziomie typowym dla regionów słabo rozwiniętych. Wskaźniki podregionów radomskiego i siedlecko-ostrołęckiego nie przekraczają 50% średniej unijnej, plasując się poniżej poziomu PKB na głowę jednego mieszkańca województw kujawsko-pomorskiego, lubuskiego, opolskiego czy zachodniopomorskiego. O ile te województwa wciąż określane są regionami słabiej rozwiniętymi, o tyle mieszkańcom biedniejszych części województwa mazowieckiego pozostaje cieszyć się z awansu do grupy regionów przejściowych. Awans ten oznacza ograniczenia dostępu do środków unijnych oraz konieczność wnoszenia wyższego wkładu własnego do projektów.

Z dnia na dzień powiaty położone przede wszystkim na wschodzie i południu województwa mazowieckiego – wciąż borykające się z wysokim bezrobociem, niską jakością infrastruktury czy słabym dostępem do usług publicznych – zaczęły być traktowane jako tereny, którym udało się już rozstać z problemami społecznymi i gospodarczymi.

### Nie ma cwaniaka nad warszawiaka

Wyjściem ze statystycznej pułapki wydawało się podążenie wzorem Berlina, Brukseli, Londynu, Madrytu, Pragi czy Wiednia. Mowa o koncepcji wydzielenia z województwa mazowieckiego Warszawy, by – ewentualnie wraz z otaczającą ją aglomeracją – utworzyła nowe, siedemnaste polskie województwo.

– *Wprowadzenie tego projektu w życie może nieść za sobą niekorzystne skutki zarówno dla Warszawy, jak i regionu. Ołbrzymim zagrożeniem jest pogłębienie różnic rozwojowych wewnątrz województwa* – przekonywał marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik w 2009 r., gdy było jeszcze dużo czasu na decyzje o ewentualnych zmianach terytorialnych na Mazowszu, poprzedzających podział funduszy unijnych na lata 2014-2020. O województwie mazowieckim bez Warszawy Adam Struzik nie chciał jednak słyszeć: – *Byłby to najbiedniejszy region w Polsce.*

Rozdzielenie aglomeracji warszawskiej od reszty województwa mazowieckiego przerwałoby zbudowaną na wysokich wskaźnikach Warszawy iluzję jakoby cały obszar województwa mazowieckiego był najbogatszym polskim regionem.

Dodajmy, że koncepcję wydzielenia aglomeracji stołecznej z województwa mazowieckiego – co najmniej tak skutecznie jak Adam Struzik – powstrzymywały również władze Warszawy. Albowiem Warszawa jako oddzielne województwo – z poziomem PKB na głowę mieszkańca sięgającym 189% średniej unijnej – zostałaby zaliczona do regionów rozwiniętych, plasując się pomiędzy Hamburgiem w Niemczech a francuskim regionem Ile-de-France. Oznaczałoby to odcięcie polskiej stolicy od unijnych pieniędzy na rozwój regionalny. Leżąc w jednym województwie ze słabo



• **Województwo mazowieckie - jako jedyne polskie województwo - awansowało z grupy słabiej rozwiniętych regionów Unii Europejskiej do grona regionów przejściowych.**

rozwiniętymi podregionami, Warszawa dalej może czerpać z funduszy przeznaczonych dla najbiedniejszych regionów Unii Europejskiej.

### Skok na fundusze

Pomyślnie dla Warszawy nie udało się również dokonać zmian w podziale Polski na jednostki statystyczne NUTS, co prezentowane było jako mniej radykalna alternatywa dla wydzielenia stolicy z województwa mazowieckiego.

Obszary NUTS służą do określania regionów kwalifikujących się do korzystania ze wsparcia unijnego. Obecnie całe województwo mazowieckie stanowi jedną jednostkę poziomu NUTS-2 (NUTS-0 to cała Polska, a NUTS-1 to makroregiony statystyczne). Rozważany był podział województwa mazowieckiego na dwa obszary NUTS-2 (Warszawa oraz reszta regionu) lub nawet trzy obszary NUTS-2 (Warszawa, południowo-wschodnia część regionu oraz północno-zachodnia część regionu). Dzięki nowemu podziałowi na jednostki NUTS na jaw wyszłyby różnice we wskaźnikach dla poszczególnych części regionu, a wsparcie unijne byłoby kierowane przede wszystkim do biedniejszych części województwa.

Nowego podziału województwa mazowieckiego na jednostki NUTS wciąż jednak nie udało się wprowadzić – i to mimo faktu, że obecny rozmiar jednostki NUTS-2 obejmującej województwo mazowieckie jest niezgodny z wytycznymi Unii Europejskiej. Według unii, optymalny obszar NUTS-2 powinien bowiem liczyć od 800 tys. do 3 mln mieszkańców. Tymczasem województwo mazowieckie, a tym samym obejmujący je obszar NUTS-2, liczy 5,3 mln mieszkańców.

Podział województwa mazowieckiego na dwie lub trzy jednostki NUTS-2 oznaczałby dla Warszawy to samo, co wyłączenie z województwa mazowieckiego: odcięcie od unijnych pieniędzy na rozwój regionalny.

Dodajmy, że Warszawa – mając w ratuszu rzeszę specjalistów od funduszy unijnych oraz większe możliwości wkładu własnego w projekty unijne – skutecznie podbiera najbiedniejszym mazowieckim samorządom środki z puli funduszy przeznaczonych dla całego województwa mazowieckiego. Dalsze blokowanie przez władze Warszawy podziału województwa mazowieckiego finalnie doprowadzi do tego, że wskaźniki województwa mazowieckiego za sprawą aglomeracji stołecznej osiągną poziom grupy najlepiej rozwiniętych europejskich regionów. Spowoduje to odcięcie funduszy na rozwój regionalny – tak stolicy, jak i biednych gmin oraz powiatów położonych na mazowieckich peryferiach.

Karol Trammer

## PRZESIADKI

### WSIAŚĆ DO POCIĄGU BYLE JAKIEGO

- kolejne piosenki

(...) Czasem przemknie ekspres  
Wioząc tych co w świat  
Wzrok napotka wzrok  
Jakaś obca bliska twarz  
Normalnie tak jak dzisiaj  
Do odjazdu dadzą znak  
Już pociąg będzie dyszał  
Powiesz krótko – mamy czas (...)

**Banda i Wanda, „Podróżni bez biletu”**  
słowa: Jacek Cygan, album: „Mamy czas”, 1985

### POD DOBRĄ PRASĄ

- pisownia oryginalna

„W trakcie obrad sejmiku  
jest czas zarówno na poważne dyskusje,  
jak i serdeczny uśmiech”.

#### Źródło:

**miesięcznik „Kronika Mazowiecka”**

Wydawca: Urząd Marszałkowski

Województwa Mazowieckiego

### WYCIEZKI OSOBISTE

- pisze Przechodzień

#### Co czwarty nosi

Akcja jednego z odcinków serialu Stanisława Barei „Zmiennicy” toczyła się w miejscowości Skórzec – na południowy zachód od Siedlec. Po przybyciu do Skórcza, czytając tabliczki na domach, zauważamy, że co czwarty mieszkaniec nosi nazwisko Bareja. Akcja „Rancza” Wojciecha Adamczyka przebiegała natomiast w Jeruzalu, Hucie Kuflewskiej, w Podskwarnym na południowy wschód od Mińska Mazowieckiego, oraz w Sokulach – pod Żyrardowem. Wszystkie te miejscowości występowały łącznie pod pseudonimem „Wilkowyje”. Będąc w Jeruzalu, Hucie Kuflewskiej, Podskwarnym i Sokulach, czytając nazwiska na domach, nie stwierdzamy nazwiska Adamczyk.

### WIDOCZNIE



• Przeście podziemne na dworcu kolejowym w Siedlcach.

### POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

- wybór: Olga Kapeta i Marcin Rudziński

„O świecie niecierpliwa,  
niesyta swojego piękna,  
syczała lokomotywa  
nad dziewczyną, która uklęka.  
Ktoś, kto przelotnie zobaczył  
pogański profil dziewczyny,  
opacznie sobie tłumaczył  
że modli się do maszyny.  
A jej tylko drgała warga,  
gdy ranną racją oliwy,  
maściła, czuła kolejarka,  
tłoki lokomotywy.”

**Adam Ważyk\***, „Widokówka z miasta socjalistycznego”

\* Pisarz polski, żył w latach 1905-1982. Powyższy wiersz napisał w 1953r.

### OD BAŁTYKU PO TATRY

- kolejowa księga imion

#### „Pogoria”

**Bielsko-Biała Główna – Hel**

Nocny pociąg TLK – łączący w wakacje Podbeskidzie z Wybrzeżem – wieczorem przejeżdża brzegiem jeziora Pogoria I, jednego ze sztucznych zbiorników wodnych leżących na terenie Dąbrowy Górniczej, które powstały po kopalniach piasku. Sztuczne jeziora – znane w Zagłębiu Dąbrowskim miejsca wypoczynku i uprawiania sportów wodnych – wzięły nazwę od niewielkiego potoku Pogoria. Po całej nocy pociąg przejeżdża przez Gdynię – port macierzysty trójmasztowego żaglowca „Pogoria”. Nazwa żaglowca, podobnie jak pociągu, pochodzi od jezior Pogoria.

## Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

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

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

Nakład: 160 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Redakcja zastrzega sobie prawo do zmian redakcyjnych. Artykuły publikowane w „Z Biegiem Szyn” mogą być cytowane oraz przedrukowywane – pod warunkiem podania źródła i przesłania jednego egzemplarza z przedrukowanym tekstem na adres redakcji.

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