


Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu



**Połączenia TLK:
Coraz mniej pociągów,
coraz mniej pasażerów,
coraz większe straty,
coraz większe dotacje**

DOTACJE NA LIKWIDACJE



BEZPIECZEŃSTWO

Co wydarzyło się w Wesołej?

Zderzenie pociągów koło przystanku Warszawa Wesoła

10 lutego 2014 r. około o godz. 5.20 w pobliżu przystanku Warszawa Wesoła doszło do zderzenia pociągów. Pociąg Szybkiej Kolei Miejskiej nr 92803 relacji Warszawa Zachodnia – Sulejówkę Miłosna uderzył w tył pociągu Kolei Mazowieckich nr 19831 relacji Warszawa Zachodnia – Mrozy. Rozkładowo pociąg SKM powinien jechać 5 min. po składzie Kolei Mazowieckich – jednakże skład mazowieckiego przewoźnika z wciąż niewyjaśnionych powodów zatrzymał się około 100 m za przystankiem Warszawa Wesoła. Na stojący skład najechał pociąg SKM wróćce po ruszeniu z przystanku.

Szczęściem w nieszczęściu było to, że w zderzeniu uczestniczyły pociągi wczesnym rankiem wyjeżdżające z Warszawy, a więc jadące pod prąd dużych potoków pasażerów zmierzających do pracy w stolicy. Dzięki temu – jak wynika z informacji Straży Ochrony Kolei – w wypadku jedynie lekko ranne zostały trzy osoby.

W zderzeniu uczestniczyły elektryczny zespół trakcyjny 27WE-009 Szybkiej Kolei Miejskiej, wyprodukowany w 2011 r. w bydgoskich zakładach Pesa, oraz zespół EN57AKM-1623 Kolei Mazowieckich, wyprodukowany w 1985 r. we wrocławskim Paławagu, w 2013 r. poddany modernizacji w zakładach Newag w Nowym Sączu (przebudowa objęła między innymi wymianę silników na asynchroniczne oraz gruntowną renowację nadwozia).

Pociąg 27WE-009 to chyba najbardziej pechowa jednostka warszawskiej SKM – ten sam skład 23 czerwca 2013 r. wykołcił się na podziemnej stacji Warszawa Lotnisko Chopina. Po wypadnięciu z szyn skład 27WE-009 został skierowany do remontu w zakładach Pesa – w ramach wartej 5 mln zł naprawy dwa wagony, które poważnie uszkodziły się w wykołczeniu, zostały wymienione na nowe. Jak poinformowała nas Magdalena Lerczak z SKM, protokół odbioru pojazdu po naprawie został podpisany przez przewoźnika 23 stycznia 2014 r. Następnego dnia skład został skierowany do regularnego ruchu. I po nieco ponad dwóch tygodniach doszło do wypadku w pobliżu przystanku Warszawa Wesoła, w którym skład znów uległ uszkodzeniu. O ile w czerwcu zostały zniszczone piąty i szósty wagon jednostki, o tyle w lutym uszkodzony został wagon pierwszy.

W ramach rozważanych przyczyn wypadku przewija się kilka możliwych i ewentualnie po części uzupełniających się scenariuszy. Awaria urządzeń sterowania – brak sygnału o zajętości toru na semaforze samoczynnej blokady liniowej. Awaria taboru – niesprawność hamulców w składzie SKM. Ograniczenie widoczności – brak oświetlenia końca stojącego pociągu Kolei Mazowieckich w warunkach zmroku. Błąd maszynisty – nie dochowanie, po ruszeniu z przystanku, prędkości ograniczonej do 20 km/h obowiązującej w związku z wcześniejszym minięciem semafora sygnalizującego zajętość toru lub też skupienie się maszynisty na dalszym semaforze zezwalającym na jazdę z najwyższą prędkością przy równoczesnym niezauważeniu stojącego jeszcze przed tym semaforem nieoświetlonego składu Kolei Mazowieckich.

Po wypadku w oczy szczególnie rzucały się efekty zderzenia, które diametralnie różniły się w każdym ze składów. W pociągu 27WE skutki zderzenia ograniczyły się właściwie tylko do strefy kontrolowanego zgniotu umiejscowionej w wysuniętym czole pociągu (strefy wyposażonej w tzw. absorbery energii), natomiast w składzie EN57AKM doszło do podniesienia nadwozia i jego złamania już na wysokości przestrzeni pasażerskiej.



LUZIE

Ostatni wiceminister do spraw kolei?

Elżbieta Bieńkowska nie po raz pierwszy zaufała zdolnościom Zbigniewa Klepackiego

13 stycznia 2014 r. wiceministrem odpowiedzialnym za kolej został Zbigniew Klepacki. Przed objęciem funkcji w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Klepacki był zastępcą dyrektora Centrum Poręczeń i Gwarancji w Banku Gospodarstwa Krajowego. BGK to instytucja obsługująca sektor finansów publicznych i zarządzająca funduszami celowymi oraz programami rządowymi.

W latach 1996-2006 Klepacki pracował na różnych stanowiskach w Narodowym Banku Polskim: w departamencie audytu wewnętrznego, w gabinecie prezesa oraz jako dyrektor departamentu ochrony. W latach 2006-2007 Klepacki był szefem należącej do NBP spółki Bazy i Systemy Bankowe. Pod koniec 2007 r. Zbigniew Klepacki związał się z zakładami Lubawa S.A. – producentem hełmów, kamizełek kuloodpornych i namiotów. Najpierw był członkiem rady nadzorczej, a następnie prezesem. Z firmą Lubawa Klepacki rozstał się z końcem 2009 r.

48-letni Zbigniew Klepacki nie ma doświadczenia kolejowego. – *Pomimo że nie jest kolejarzem, to jestem pewna, że dla kolei zrobi więcej niż niejeden kolejarz – powiedziała Agnieszka Gajda, wiceminister infrastruktury i rozwoju Elżbieta Bieńkowska. – Znam pana Zbigniewa Klepackiego od wielu lat. Ufam w jego zdolności zarządzania i radzenia sobie z trudnymi tematami. Doskonale uzupełnia on mój zespół.*

Zbigniew Klepacki ukończył prawo na Uniwersytecie Warszawskim. Z Bieńkowską spotkał się w 1994 r. na studiach podyplomowych w Krajowej Szkole Administracji Publicznej, będącej kuźnią urzędników państwowych. Na tym samym roku, co Bieńkowska i Klepacki, studiował Remigiusz Paszkiewicz, prezes spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Ich rocznikowi 1994-1996 patronowała łacińska sentencja *Sapere aude* („odważ się być mądrym”).

Elżbieta Bieńkowska, wyznaczając Klepackiego na wiceministra, nie po raz pierwszy zaufała jego zdolnościom. Wcześniej zdecydowała, aby to on reprezentował jej resort w radzie nadzorczej spółki PL.2012+, która zarządza Stadionem Narodowym w Warszawie.

W listopadzie 2012 r. reporterzy dziennika „Fakt” przyłapali Bieńkowską i Klepackiego w warszawskim lokalu SushiZushi przy ul. Żurawiej. – *To było spotkanie służbowe – skwitował wtedy Piotr Popa, rzecznik prasowy ministerstwa. A „Fakt” komentował: „I po co ministrom gabinety? Zamiast spotykać się w zaciszu resortów, ministrowie wychodzą na miasto i ustalają najważniejsze dla Polaków sprawy w modnych restauracjach stolicy”.*

Na jednym z pierwszych posiedzeń sejmowej komisji infrastruktury, w którym udział wziął Zbigniew Klepacki, wywodząca się z PKP śląska posłanka Platformy Obywatelskiej Elżbieta Pierzchała powiedziała nowemu wiceministrowi: – *Ja przeżyłam tutaj już kilku ministrów do spraw kolei. Mam nadzieję, że będzie pan ostatnim. Życzę tego panu z całego serca.*

BEZPIECZENSTWO

Trudność eksploatacyjna, czyli nie tędy droga

Warszawa Zachodnia: zamiast do Skierniewic, pociąg został wyprawiony na linię radomską

18 lutego 2014 r. na stronie internetowej Kolei Mazowieckich pojawiła się informacja o utrudnieniu w ruchu na stacji Warszawa Zachodnia: „Z przyczyn technicznych pociąg nr 21950 relacji Dęblin – Skierniewice po wyjeździe ze stacji Warszawa Zachodnia został zatrzymany i wycofany do stacji Warszawa Zachodnia”, a następnie „pojechał w dalszą drogę do Skierniewic”.

Jak ustalił dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”, pod tym enigmatycznym opisem kryje się wydarzenie polegające na wyprawieniu pociągu Kolei Mazowieckich w niewłaściwym kierunku. – *Pociąg zamiast w kierunku Warszawy Włochy, a więc w kierunku Skierniewic, został skierowany w kierunku Warszawy Aleje Jerozolimskie, czyli na linię radomską* – powiedział nam pragnący zachować anonimowość pracownik jednej ze spółek kolejowych. Po całym zdarzeniu pociąg z 20-minutowym opóźnieniem odjechał we właściwym kierunku.

Informacje te potwierdziliśmy w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe. – *Maszynista zareagował i zatrzymał pociąg, kiedy zorientował się, że jedzie w niewłaściwym kierunku. Miało to miejsce na rozjazdach stacji Warszawa Zachodnia. Przeprowadzone dochodzenie wykazało, że była to pomyłka dyżurnego ruchu* – powiedział Mirosław Siemieniec, rzecznik prasowy PKP PLK. – *Wydarzenie to zostało zakwalifikowane jako trudność eksploatacyjna.*

Pojęcie „trudność eksploatacyjna” nie występuje w powszechnie obowiązujących źródłach prawa dotyczących ruchu kolejowego. Ustawa o transporcie kolejowym oraz rozporządzenie ministra transportu z 30 kwietnia 2007 r. w katalogu wydarzeń wymienianią tylko poważne wypadki, wypadki i incydenty. Dopiero wewnętrzne przepisy spółki PKP PLK wydłużają tę listę o „trudności eksploatacyjne”. Według „Instrukcji Ir-8 o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych”, pod pojęciem „trudności eksploatacyjnej” rozumie się wydarzenie powodujące utrudnienia w ruchu kolejowym, jednakże nie mające związku z bezpieczeństwem.

O każdym poważnym wypadku, wypadku i incydencie spółka PKP PLK musi poinformować Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych (co należy zrobić maksymalnie w ciągu 24 godzin od zdarzenia). O trudnościach eksploatacyjnych PKBWK nie jest informowana.

Z trudnościami eksploatacyjnymi wiążą się pewne kontrowersje – zwłaszcza od momentu, gdy za trudność eksploatacyjną uznano wydarzenie z 4 października 2013 r., kiedy to podczas ruszania ze stacji Żyrardów rozerwał się skład pociągu TLK „Jagna” relacji Łódź Kaliska – Warszawa Wschodnia (doszło do zerwania się sprzęgu śrubowego między przedostatnim a ostatnim wagonem). Oderwany wagon został dołączony do składu, pociąg wyruszył w dalszą drogę, a informacja o wydarzeniu nie została przekazana do PKBWK. Po upływie pięciu miesięcy – na początku lutego 2014 r. – Urząd Transportu Kolejowego wszczął postępowanie administracyjne w sprawie niezgłoszenia do PKBWK sytuacji z Żyrardowa, która – według informacji na stronie internetowej urzędu – „wypełniała znamiona wypadku kolejowego”.



DWORCE KOLEJOWE

Niedźwiadek wsiada do pociągu

Nowy przystanek kolejowy na warszawskim osiedlu Niedźwiadek

Mieszkańcy warszawskiego osiedla Niedźwiadek wreszcie mogą korzystać z pociągów jeżdżących tuż pod ich oknami. 7 stycznia 2014 r. na linii kolejowej Warszawa – Skierniewice uruchomiony został nowy przystanek: Warszawa Ursus Niedźwiadek. Lokalna społeczność czekała na tę chwilę prawie pół wieku – początki osiedla Niedźwiadek sięgają 1968 r., kiedy Ursus był jeszcze samodzielnym miastem. Ursus – a wraz z nim osiedle Niedźwiadek – został włączony do Warszawy w 1977 r. Według danych Robotniczej Spółdzielni Mieszkaniowej „Ursus”, na osiedlu Niedźwiadek mieszka 18,5 tys. osób.

Koszt budowy przystanku Warszawa Ursus Niedźwiadek wyniósł 16,7 mln zł – inwestycja została sfinansowana przez PKP Polskie Linie Kolejowe oraz Urząd Miasta Stołecznego Warszawy. Porozumienie między władzami stolicy a Grupą PKP w sprawie budowy przystanku zostało podpisane w maju 2008 r. – wówczas zapowiadano, że otwarcie przystanku nastąpi w sierpniu 2011 r. Cały proces inwestycyjny, zamiast planowanych trzech lat, trwał więc aż pięć i pół roku. W ramach prac wybudowano 200-metrowy peron wyspowy (co poprzedzono przesunięciem jednego z torów), przejście podziemne z windami oraz zadaszony plac przed dworcem z kilkudziesięcioma stojakami rowerowymi i ławkami. Dodatkowo przy nowym przystanku powstał pięciopiętrowy parking przesiadkowy „Parkuj i jedź” mieszczący 345 samochodów.

Planowy czas przejazdu pociągami Kolei Mazowieckich i Szybkiej Kolei Miejskiej z nowego przystanku do dworca Warszawa Śródmieście wynosi średnio 18 min. Dla porównania, rozkładowy czas podróży autobusem linii przyspieszonej 517 z osiedla Niedźwiadek do centrum Warszawy w godzinach szczytu sięga 46 min.

Mieszkańców osiedla Niedźwiadek chcących przesiąść się na kolej, może jednak zniechęcać nieregularność kursowania pociągów – choć najkrótsze odstępy między połączeniami wynoszą 4 min., to jednak zdarza się, że nawet w ciągu dnia luki trwają pół godziny. Późnym wieczorem czy w weekendy odstępy między pociągami bywają jeszcze dłuższe.

Dodajmy, że za sprawą zbudowania w ramach dworca Warszawa Ursus Niedźwiadek przejścia podziemnego, powstała możliwość legalnego przekroczenia torów z blokowiska na Niedźwiadku do położonego po drugiej stronie osiedla domów jednorodzinnych Czechowice. Jest to pierwsze i jak na razie jedyne legalne przejście przez czterotorową linię kolejową na liczącym ponad 3 km odcinku między przystankami Warszawa Ursus i Piastów.

Warszawa Ursus Niedźwiadek to kolejny zbudowany w ostatnich latach dworzec kolejowy w Warszawie. W 2008 r. otwarte zostały przystanki Aleje Jerozolimskie oraz Żwirki i Wigury, w 2012 r. stacja Lotnisko Chopina, a w 2013 r. przystanek Zacisze-Wilno.

Dotacje na likwidacje

Połączenia TLK: coraz mniej pociągów, coraz mniej pasażerów, coraz większe straty, coraz większe dotacje



W lutym 2011 r. Ministerstwo Infrastruktury podpisało umowę z PKP Intercity zapewniającą tej spółce coroczną dotację sięgającą 300 mln zł. Resort zobowiązał się wypłacać spółce wielomilionowe kwoty z budżetu państwa do 2020 r., z możliwością wydłużenia tego okresu aż do 2025 r.

Środki budżetowe trafiające do PKP Intercity mają stanowić rekompensatę za uruchamianie połączeń międzywojewódzkich, czyli pociągów pod marką Twoje Linie Kolejowe (TLK), o których na stronie internetowej przewoźnika czytamy, że „to wyjątkowa, rozległa sieć dziennych i nocnych połączeń pospiesznych obsługiwana przez pociągi docierające do najdalszych zakątków kraju”.

Unikalny know-how

Podpisana w lutym 2011 r. „Umowa ramowa o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich” nie tylko została zawarta z wolnej ręki, ale jest przy tym tajna. Próby dostępu do treści umowy kończą się odmową argumentowaną tym, że dokument zawiera „unikalny know-how”.

Decyzję o zawarciu umowy z PKP Intercity z pominięciem jakichkolwiek procedur przetargowych ministerstwo tłumaczyło tym, że „nie ma w Polsce innego przewoźnika kolejowego, który posiadałby zdolność wykonywania przewozów międzywojewódzkich w takim zakresie, takiej skali i na takich zasadach jak PKP Intercity”.

W praktyce realizacja umowy wygląda tak, że ministerstwo – jako organizator przewozów międzywojewódzkich – jest zobowiązane do przekazywania milionowych dotacji spółce PKP Intercity, a jednocześnie przewoźnik ten wcale nie jest zobowiązany do stosowania się do wytycznych resortu.

Rozwiązanie nie jest możliwe

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do korespondencji między ministerstwem a PKP Intercity z czerwca 2012 r., w której urzędnicy resortu wnioskowali o rozszerzenie sieci połączeń TLK o Kłodzko, Polanicę-Zdrój, Duszniki-Zdrój, Kudowę-Zdrój oraz o Gorlice, Jasło, Krosno, Sanok i bramę w Bieszczady – Zagórz. Pojawiły się również wnioski o uruchomienie pociągów TLK w relacjach z Warszawy do Gorzowa Wielkopolskiego przez Poznań, Zbąszynek i Międzyrzecz oraz z Warszawy do Szczecina przez Toruń, Bydgoszcz i Piłę. Ministerstwo wnioskowało też, aby jednemu z pociągów TLK docierających do Olsztyna wydłużyć relację do Suwałk przez Kętrzyn, Giżycko, Elk, Olecko, a także o wprowadzenie nocnego połączenia TLK Wrocław – Katowice – Kielce – Radom – Lublin.

W odpowiedzi spółki PKP Intercity do prawie wszystkich wskazań ministerstwa odniesiono się słowami: „zapropozowane rozwiązanie nie jest możliwe”, argumentując to albo „brakiem wystarczającej liczby drużyn konduktorskich i trakcyjnych potrzebnych do obsługi pociągów”, albo „brakiem środków trakcyjnych zwłaszcza lokomotyw spalinowych”. Urzędnicy ministerstwa w swoim kolejnym piśmie napisali, że „trudno jest przyjąć do wiadomości w/w wyjaśnienia zwłaszcza od kluczowego przewoźnika pasażerskiego w kraju, który świadczy usługi przewozu kolejaj w ramach służby publicznej”.

I na tym wymiana zdań się skończyła – w ofercie spółki PKP Intercity do dziś nie pojawiły się połączenia, o które ministerstwo wnioskowało w połowie 2012 r.

Zasady są po to, by je łamać

Relacji między ministerstwem a spółką PKP Intercity nie unormowało przyjęcie w

październiku 2012 r. dokumentu pod nazwą „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”.

Plan transportowy został przyjęty jako rozporządzenie ministra i co za tym idzie opublikowany w Dzienniku Ustaw. Spółce PKP Intercity wcale jednak nie przeszkadza to w ignorowaniu określonych w tym dokumencie zasad kształtowania sieci połączeń funkcjonującej pod marką TLK.

Jednym z warunków postawionych w planie jest „zapewnienie bezpośrednich pociągów (nie mniej niż dwie pary na dobę) pomiędzy Warszawą a pozostałymi miastami wojewódzkimi”. Warunek ten nie jest spełniony w przypadku połączeń Warszawy z Gorzowem Wielkopolskim (tylko jedna para na dobę), Zieloną Górą (również tylko jedna para na dobę) oraz Opolem, do którego nie dociera z Warszawy ani jeden bezpośredni pociąg TLK.

Kolejna wytyczna zawarta w planie transportowym mówi o zapewnieniu co najmniej jednej pary bezpośrednich pociągów na dobę między Warszawą (lub ewentualnie innym miastem wojewódzkim) a obszarami o najniższej dostępności transportowej określonymi w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego: Pomorzem Środkowym, Suwalszczyzną, Rostoczem, Bieszczadami, Beskidem Sądeckim, Beskidem Żywieckim, Kotliną Kłodzką oraz Kotliną Jeleniogórską. W przypadku aż pięciu spośród ośmiu tych obszarów warunek z planu transportowego nie jest spełniony.

Wycinanie pasażerów

Od przełomu 2008 i 2009 r. – kiedy to cały segment przewozów międzywojewódzkich został przekazany ze spółki PKP ►

► Przewozy Regionalne do PKP Intercity – miało miejsce kilka dużych fal cięć połączeń.

We wrześniu 2009 r. – a więc już w pierwszym roku kursowania połączeń międzywojewódzkich pod banderą PKP Intercity – pociągi pospieszne wycofano z Brodnicy, Grudziądzka, Kłodzka, Mielca, Nysy czy Olkusza. W grudniu 2009 r. pociągi pospieszne zniknęły dodatkowo z Gorlic, Jasła, Krosna oraz Sanoka.

W czerwcu 2010 r. zniknęły ostatnie połączenia TLK z Warszawy do Szczecina i Gorzowa Wielkopolskiego przez Bydgoszcz i Piłę. W tym samym roku Suwalszczyzna straciła bezpośrednie połączenia TLK z Olsztynem, Opolem, Poznaniem, Toruniem oraz Wrocławiem.

Z kolei w marcu 2011 r. – gdy okazało się, że spośród 2738 wagonów należących do PKP Intercity sprawnych jest tylko 1200 – rozkład jazdy przerezedzono po to, by wagonami ze zlikwidowanych pociągów zasilili te składy, które zostały w rozkładzie.

Przez pierwszych pięć lat funkcjonowania połączeń międzywojewódzkich w spółce PKP Intercity pociągi z tego segmentu przestały docierać ponadto do Bolesławca, Braniewa, Legnicy, Lubaczowa, Lubania, Strzyżowa, Olecka czy Zgorzelca.

Jednocześnie rozrzedzony został rozkład na głównych ciągach. Przykładowo w relacji Warszawa – Radom – Kielce – Kraków od 2009 r. liczba całorocznych dziennych pociągów TLK spadła z sześciu do dwóch.

Kolejne fale cięć musiały poskutkować drastycznym spadkiem liczby podróżnych. W 2008 r., a więc w ostatnim roku kursowania pociągów pospiesznych pod banderą spółki PKP Przewozy Regionalne skorzystały z nich 42,4 mln pasażerów. Natomiast w 2013 r. – wedle informacji otrzymanej od spółki PKP Intercity – z pociągów pospiesznych TLK skorzystało 26,3 mln pasażerów.

Dotacja w ciemno

Sieć połączeń międzywojewódzkich wciąż się kurczy, postanowienia planu transportowego nie są realizowane, a liczba pasażerów nieustannie spada – mimo to PKP Intercity może liczyć na coraz to wyższe dotacje. Przez minione pięć lat przewoźnik tytułem dofinansowania do przewozów międzywojewódzkich otrzymał z budżetu państwa w sumie już grubo ponad miliard:

- w 2009 r. – 175,4 mln zł,
- w 2010 r. – 201,6 mln zł,
- w 2011 r. – 220 mln zł,
- w 2012 r. – 297,4 mln zł,
- w 2013 r. – 356,3 mln zł.

Dodajmy, że dotacja za miniony rok była aż o 100 mln wyższa od poziomu finansowania, jaki pierwotnie został zaplanowany zarówno w planie transportowym, jak i w umowie wieloletniej między ministerstwem a przewoźnikiem.

– *PKP Intercity na podstawie comiesięcznych rozliczeń otrzymuje rekompensatę, która pokrywa różnicę pomiędzy rzeczywistymi przychodami uzyskanymi ze sprzedaży biletów i faktycznie poniesionymi kosztami realizacji przewozów w ramach umowy* – wyjaśnia Piotr Popa,



• Cięcia połączeń w praktyce prowadzą nie do ograniczania strat, lecz do ich zwiększania. Straty spółki PKP Intercity generowane przez kurczącą się sieć połączeń TLK są bowiem z roku na rok coraz wyższe.

rzecznik prasowy Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. – *Rekompensata nie jest więc wartością stałą, a umowa określa jedynie maksymalny pułap rekompensaty jaki spółka może otrzymać. Jeśli w ciągu roku z bieżących rozliczeń będzie wynikało, iż dotacja zaplanowana na pokrycie deficytu wykonywanych przewozów będzie niewystarczająca, wówczas ministerstwo podejmie działania w celu jej zwiększenia.*

Comiesięczne rozliczenia pomiędzy ministerstwem a spółką PKP Intercity prowadzone są w ciemno. Z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju otrzymaliśmy bowiem oficjalną informację, że resort nie posiada nawet tak podstawowych danych jak liczba pasażerów pociągów TLK w ujęciu miesięcznym.

Pociąg do strat

Finansowanie sieci połączeń międzywojewódzkich opiera się na zasadzie „koszty – przychody = wysokość dotacji”. Ministerstwo pokrywa zatem stratę w wysokości deklarowanej przez PKP Intercity.

Przez ostatnich pięć lat dofinansowanie do połączeń międzywojewódzkich z roku na rok rosło, co oznacza, że straty PKP Intercity związane z uruchamianiem pociągów TLK były z roku na rok coraz większe.

Tymczasem likwidowanie połączeń kolejowych jest przecież przedstawiane jako działanie mające na celu poprawę wyników ekonomicznych. W rzeczywistości po kolejnych latach upływających pod znakiem likwidacji pociągów TLK rozróżnienie między kosztami a przychodami stawał się coraz większy. Oznacza to, że polityka cięcia połączeń w praktyce prowadzi nie do ograniczania strat, lecz do ich powiększania.

Mimo to PKP Intercity – przy akceptacji Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju – zaplanowało kolejne duże cięcia pociągów TLK. Mowa o „marcowej korekcie rozkładu jazdy”, która wejdzie w życie 9 marca 2014 r. Na „korektę” składają się likwidacje połączeń, skrócenia relacji pociągów oraz ograniczenia terminów kursowania.

Korekta, czyli cięcia

W ramach marcowej „korekty” zostaną zlikwidowane pociągi kursujące nawet między największymi polskimi aglomeracjami. Mowa o składach TLK „Dolnoślązak”, „Pogórze” i „Wyspiański” obsługujących trasę Kraków – Katowice –

Opole – Wrocław czy o połączeniu TLK „Reymont”, które łączy Łódź z Krakowem.

Po marcowych cięciach terminy kursowania części pociągów ograniczone zostaną do tylko jednego lub dwóch dni w tygodniu. Dotyczy to nawet pociągów o kilkusetkilometrowych relacjach łączących największe polskie miasta, jak TLK „Uznam” z Krakowa przez Katowice, Wrocław, Poznań, Szczecin do Świnoujścia czy TLK „Rawa” z Bydgoszczy przez Toruń, Łódź, Częstochowę, Sosnowiec do Katowic.

Pod „korektą” kryją się również skrócenia relacji – przykładowo pociąg TLK „Ślązak” z Przemysła, zamiast do Zielonej Góry, dojedzie tylko do Wrocławia, a TLK „Hetman” z Poznania, zamiast do Zamościa, dotrze tylko do Rzeszowa. Oznacza to, że połączenia TLK zostaną całkowicie wycofane z odcinków Wrocław – Zielona Góra czy Stalowa Wola – Zamość. A są to odcinki, których obsługa pociągami międzywojewódzkimi przewidziana jest w planie transportowym.

Wskutek marcowej fali likwidacji pociągów TLK znikną z Biłgoraja, Brzegu Dolnego, Głogowa, Leżajska, Niska, Nowej Sarzyny, Nowej Soli, Ostrowca Świętokrzyskiego, Sandomierza, Stalowej Woli, Starachowic, Ścinawy, Wołowa czy Zamościa.

Wygląda na to, że urzędnicy Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju są świadomi tego, że marcowe cięcia połączeń zwiększą stratę spółki PKP Intercity i w konsekwencji wymuszają kolejny wzrost dotacji. Albowiem gdy tylko pojawiła się informacja, że spółka PKP Intercity dokona w marcu 2014 r. kolejnych cięć w sieci połączeń TLK, Stanisław Krakowski z resortu infrastruktury natychmiast powiedział o konieczności zwiększenia dotacji: – *PKP Intercity otrzyma w bieżącym roku dotacje w wysokości określonej w ustawie budżetowej, która w pełni wyczerpuje zobowiązania Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju wynikające z dziesięcioletniej umowy ramowej. Co więcej, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju będzie podejmowało działania, aby dotację tę jeszcze zwiększyć w ciągu roku (cytat za dziennikiem „Rzeczpospolita”).*

Jak widać, w ministerstwie nikt już nie kryje, że dotacje z budżetu państwa nie są przeznaczone na rozwój oferty przewozowej, ani nawet na jej utrzymanie. Tak naprawdę z dotacji finansuje się likwidowanie pociągów.

Karol Trammer

Kolej Balcerowicza

Do spółek kolejowych ściągną kolejni ekonomiści ze stajni Leszka Balcerowicza

– Przyjęliśmy do spółki PKP Intercity osobę, która poprzednio pracowała w liniach lotniczych Qatar Airways, ściągnęliśmy ją z Doha po to, żeby wprowadziła w PKP Intercity zasady, aby klient był potraktowany jak klient, a nie jak pasażer, żeby było wi-fi i żeby wprowadzić te wszystkie zasady, które przybliżą Intercity do tego, jak funkcjonuje normalna kolej – mówił w listopadzie 2012 r. prezes PKP S.A. Jakub Karnowski o Marcinie Celejewskim, który w lipcu 2012 r. został członkiem zarządu PKP Intercity odpowiedzialnym za sprawy handlowe – taryfy, promocje, sprzedaż biletów, obsługę podróżnych oraz ofertę przewozową.

Znikający pasażerowie

Już pierwsze miesiące rządów Marcina Celejewskiego przyniosły likwidację części ofert promocyjnych – upustu dla osób do 26. roku życia czy taniach biletów „Last Minute” dostępnych na wybranych odcinkach w miarę wolnych miejsc na 30 min. przed odjazdem.

W marcu 2013 r. Celejewski wprowadził rezerwację miejsc we wszystkich pociągach TLK. System miał opierać się na monitoringu sprzedaży, dzięki któremu w popularnych pociągach podróży mieli przenieść się z korytarzy i przedsiónek do dodatkowo dołączonych wagonów. W rzeczywistości rezerwacja sprowadziła się do reglamentacji miejsc i w efekcie podróży sprzed kas często odprawiani są słowami: „miejscówek brak”.

Przez miniony rok liczba podróżujących pociągami spółki PKP Intercity spadła o ponad 10%. W 2012 r. spółka przewiozła 35 mln podróżnych, a w 2013 r. – 31 mln. Strata przewoźnika za 2013 r. wyniosła 110 mln zł.

Same sukcesy

22 stycznia 2014 r. – po wyjściu na jaw fatalnych wyników PKP Intercity, doprawionych zimowymi kłopotami na kolei – odwołany został prezes spółki Janusz Malinowski. Mimo fatalnych wyników handlowych przewoźnika, Marcin Celejewski nie tylko zachował miejsce w zarządzie, ale wręcz awansował na stanowisko prezesa PKP Intercity.

„Marcin Celejewski do tej pory odnosił same sukcesy” – napisał „Dziennik Gazeta Prawna” tuż po nominacji Celejewskiego na prezesa PKP Intercity. Media łatwo kupiły śpiewkę o tym, że Celejewski przez półtora roku nie mógł rozwinąć skrzydeł z powodu konfliktów w zarządzie PKP Intercity. W efekcie Marcin Celejewski – zmieniając fotel członka zarządu ds. handlowych na fotel prezesa spółki – zamiast tłumaczyć się z odpływu podróżnych, skupił się na snuciu planów: – *Postanowiliśmy przyspieszyć początek procesu odzyskiwania pasażerów* – mówił portalowi „Rynek Kolejowy”. – W

ciągu miesiąca przedstawię szczegółowy plan zmian w PKP Intercity.

Plan zmian w rzeczywistości okazał się być długą listą cięć w ofercie przewozowej: likwidacji połączeń, skrócenia relacji oraz ograniczenia terminów kursowania.

Guru? Leszek Balcerowicz!

„Za swojego guru uważa Leszka Balcerowicza” – czytamy o Celejewskim w „Dzienniku Gazecie Prawnej”. Dziś w Grupie PKP o Balcerowiczu nie wypada mówić inaczej niż w samych superlatywach. Albowiem od dwóch lat to ludzie Balcerowicza rządzą polską koleją.

Od kwietnia 2012 r. prezesem PKP S.A. jest Jakub Karnowski, który w latach 1997-2000 był szefem gabinetu politycznego Leszka Balcerowicza jako ministra finansów i wicepremiera z ramienia Unii Wolności. Następnie Karnowski podążył za Balcerowiczem do Narodowego Banku Polskiego, by zostać tam jego doradcą, a później szefem departamentu zagranicznego.

W NBP w czasie kadencji Balcerowicza kierownikiem jednego z wydziałów był Piotr Cizkowicz – obecnie członek zarządu PKP S.A. Karnowski i Cizkowicz są też związani ze Szkołą Główną Handlową w Warszawie – pracują w katedrze międzynarodowych studiów porównawczych. Jej kierownikiem jest Balcerowicz.

Z Leszkiem Balcerowiczem – zarówno w Ministerstwie Finansów, jak i w NBP – współpracował też Remigiusz Paszkiewicz, od kwietnia 2012 r. kierujący spółką PKP Polskie Linie Kolejowe.

Przydatny okres w karierze

Ściągnięcie dwa lata temu do Grupy PKP ekonomistów ze stajni Leszka Balcerowicza było pomysłem Sławomira Nowaka, ówczesnego ministra transportu.

Dziś minister infrastruktury i rozwoju Elżbieta Bieńkowska kontynuuje tę politykę. I kolejne wysokie stanowiska na kolei przydziela osobom z kręgu Balcerowicza.

13 lutego Bieńkowska powierzyła stanowisko szefa rady nadzorczej PKP S.A. Ryszardowi Petru. Pełnił on funkcję doradcy w Ministerstwie Finansów w czasie gdy Balcerowicz w latach 1997-2000 kierował tym resortem. – *Z Leszkiem Balcerowiczem współpracowałem sześć lat, a w Ministerstwie Finansów dwa i pół roku. To był okres bardzo przydatny w dalszej karierze, bo mogłem się przyglądać sposobowi działania czołowego polityka* – wspominał Petru w rozmowie z dziennikiem „Polska The Times”. W 2001 r. Ryszard Petru bezskutecznie kandydował do sejmu z list Unii Wolności. Petru pracował w Banku Światowym, Banku BPH, BRE Banku i w



• Ryszard Petru



• Tomasz Pasikowski



• Marcin Celejewski

PKO BP. W 2011 r. Petru związał się z firmą doradcą PricewaterhouseCoopers.

Ministerstwo, bank, fundacja

Wieloletnim współpracownikiem Leszka Balcerowicza jest także Tomasz Pasikowski, który 5 lutego 2014 r. został prezesem spółki Przewozy Regionalne – na stanowisko to przeszedł z BRE Banku.

Pod koniec lat 90. Pasikowski był dyrektorem generalnym Ministerstwa Finansów, gdy na czele tego resortu stał Balcerowicz. Następnie od 2001 do 2007 r. Leszek Balcerowicz i Tomasz Pasikowski razem kierowali NBP – Balcerowicz był prezesem, a Pasikowski członkiem zarządu.

Później Pasikowski zaangażował się w Forum Obywatelskiego Rozwoju – fundację stworzoną przez Balcerowicza w 2007 r. po odejściu z NBP. Pasikowski do jesieni 2013 r. zasiadał w radzie tej fundacji. W drugiej połowie lat 90. Pasikowski był prezydentem Grudziądzka z ramienia Unii Wolności.

Jak widać, ludzie Leszka Balcerowicza przejmują stery nie tylko w spółkach podlegającej resortowi infrastruktury Grupie PKP, ale również w należącej do 16 samorządów województw spółce Przewozy Regionalne. Tomasz Pasikowski to dwunasta osoba kierująca Przewozami Regionalnymi w trzynastoletniej historii tej spółki.

Karol Trammer

Bajka o protezie

Linia Jaktorów - Niedźwiada Łowicka nie powstanie

Centralna Magistrala Kolejowa, która w 1977 r. połączyła Zawiercie z Grodziskiem Mazowieckim, miała biec dalej na północ – przez Wyszogród, Płock, Sierpc, Brodnicę, Malbork do Gdańska. Plany te zaczęły być nawet realizowane – czego śladem do dziś są betonowe ruiny po nigdy nieukończonych wiaduktach magistrali w okolicach Jaktorowa.

Temat przedłużenia magistrali na północ przewijał się jeszcze w późniejszych latach – między innymi w napisanym w 1996 r. w Dyrekcji Generalnej PKP „Kierunkowym programie rozwoju linii dużych prędkości w Polsce”. Dodajmy nawet, że na otwartym w 2012 r. odcinku autostrady A2 łączącym Warszawę z Łodzią – w pobliżu wsi Kopiska



● Inwestycyjna ruina w Budach Zosinych koło Jaktorowa. Pozostałości po przyczółku wiaduktu na nigdy nieukończonym północnym odcinku Centralnej Magistrali Kolejowej.

na terenie gminy Baranów – powstał wiadukt nad rezerwą terenu pod wydłużenie Centralnej Magistrali Kolejowej na północ.

W międzyczasie jednak koncepcja budowy północnego odcinka magistrali właściwie zupełnie straciła na znaczeniu.

Zamrożony „igrek”

Gdy budowano autostradę A2 – wraz z wiaduktem nad nieistniejącą magistralą kolejową – emocje wywoływała już inna koncepcja. „Igrek”, czyli kolei dużych prędkości z Warszawy przez Łódź do Poznania oraz Wrocławia.

O ile Centralna Magistrala Kolejowa miała biec przez Mazowsze Zachodnie z południa na północ, o tyle „igrek” przeciął miał ten rejon ze wschodu na zachód. Wedle harmonogramu z „Programu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce”, uruchomienie połączeń na całej linii „igrek” miało nastąpić w 2020 r. Jednak pod koniec 2011 r. rząd – ze względu na wysokie, szacowane na 20-28 mld zł, koszty budowy tej około 450-kilometrowej linii – ogłosił zamrożenie projektu co najmniej do 2030 r.

W grudniu 2013 r. opublikowany został „Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu 2020 r.”, który nic nie mówi o „igreku”, ani tym bardziej o wydłużeniu CMK na północ. Najnowsza koncepcja to linia biegnąca przez Mazowsze Zachodnie z południowego-wschodu na północny-zachód. Mowa o projekcie „Budowa nowej linii kolejowej łączącej Jaktorów (linia nr 4) z linią nr 3, segregującej ruch pociągów na trasach wylotowych z Warszawy w kierunku zachodnim”.

Proteza na zachód

Pod tym ciągiem słów kryje się koncepcja wybudowania nowej linii, która połączy ma Jaktorów na linii Warszawa – Skierniewice z

dedykowany pociągom aglomeracyjnym, regionalnym i towarowym. Natomiast składy dalekobieżne zmierzające na zachód wyjeżdżałyby ze stolicy przez Grodzisk Mazowiecki (czterotorowym ciągiem, na którym już występuje segregacja ruchu dalekobieżnego i regionalnego), by następnie w Jaktorowie zjechać na „protezę łowicką” i dotrzeć nią do Niedźwiady Łowickiej, by tam powrócić na tradycyjny ciąg.

W 2020 r., czyli nigdy

Według założeń „Dokumentu implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu 2020 r.”, prace nad studium wykonalności linii Jaktorów – Niedźwiada Łowicka miałyby zostać sfinalizowane do 2016 r. W tym samym roku miałyby zostać uzyskana decyzja środowiskowa. Ogłoszenie przetargu na roboty budowlane planowane jest na 2017 r., tak by w 2020 r. na nową linię można było skierować pociągi.

Według dokumentu implementacyjnego z grudnia 2013 r., budowa „protezy łowickiej” miałyby zostać sfinansowana przy pomocy nowego unijnego instrumentu CEF „Connecting Europe Facility” („Łącząc Europę”), którego jednym z celów jest usunięcie wąskich gardeł i uzupełnienie brakujących połączeń w unijnej sieci transportowej.

Gdy jednak pod koniec lutego 2014 r. wiceminister infrastruktury i rozwoju Zbigniew Klepacki ogłosił projekty kolejowe, jakie Polska chce sfinansować za pomocą instrumentu CEF, okazało się, że... „protezy łowickiej” wśród nich nie ma.

Wypłynięcie na razie wciąż bardzo mglistej koncepcji budowy linii Jaktorów – Niedźwiada Łowicka przede wszystkim należy traktować jako sygnał, że w resorcie infrastruktury myśli się o tym, by zamrożone plany budowy linii dużych prędkości „igrek” na dobre zastąpić tańszą i mniej rozdętą alternatywą.

– Realizacja takiej inwestycji oznaczałaby, że nigdy, a co najmniej przez kilka dziesięcioleci nie powstałyby w Polsce koleje dużych prędkości. Bo nie wydamy 2 mld zł po to, żeby za parę lat obok budować jeszcze inną linię między innymi dla tej samej relacji na Poznań – uważa Krzysztof Ryteł z Centrum Zrównoważonego Transportu. A Jacek Prześluga, znany zwolennik budowy „igreka” i prezes fundacji ProKolej, stwierdził, że projekt budowy „protezy łowickiej” może „okazać się szkodliwy dla rozwoju kolei w Polsce, stawia bowiem pod znakiem zapytania sensowność uruchomienia kolei dużych prędkości”.

W polskich warunkach oparcie rozwoju dróg żelaznych na *by-passach* omijających wąskie gardła i w efekcie poprawiających spójność sieci kolejowej wydaje się znacznie bardziej racjonalne niż snucie planów budowy kilkusetkilometrowych zupełnie nowych magistral. Jak na razie wiele jednak wskazuje, że *by-pass* z Jaktorowa do Niedźwiady Łowickiej należy postawić na półce „bajki i legendy” – obok linii dużych prędkości „igrek” i północnego przedłużenia Centralnej Magistrali Kolejowej.

Karol Trammer

Niedźwiadą Łowicką na linii Warszawa – Poznań. Ta wstępnie planowana linia – ochrzczone już „protezą łowicką” – liczyć ma 29,2 km, a koszt jej budowy oszacowany został na 1,7 mld zł. Oznacza to, że kilometr linii kosztować ma 58,2 mln zł (warto zwrócić uwagę, iż kosztorys ten znacząco przekracza wiele szacunków kosztu budowy kilometra linii dużych prędkości „igrek”).

Nowa linia przede wszystkim stanowić ma obejście odcinka magistrali E20 z Warszawy do Łowicza, na którym – mimo, a po części też w efekcie dokonanej modernizacji (przekształcenie stacji Płochocin i Leonów w przystanki osobowe) – występują duże problemy z przepustowością. W obecnej sytuacji jakkolwiek rozbudowa oferty przewozowej w ruchu aglomeracyjnym między Warszawą a powiatem warszawskim zachodnim czy też w ruchu regionalnym między Warszawą a Mazowszem Zachodnim jest blokowana przez pociągi dalekobieżne łączące Warszawę z Bydgoszczą, Poznaniem, Wrocławiem, Szczecinem czy Berlinem.

Nowa linia miałyby rozwiązać ten problem poprzez wprowadzenie segregacji ruchu. Ciąg Warszawa – Sochaczew – Łowicz byłby

Jest poniedziałek 20 stycznia 2014 r., zbliża się godz. 20.00. W programie „Fakty po faktach” w telewizji TVN z ust wicepremier Elżbiety Bieńkowskiej padają pamiętne słowa „Sorry, mamy taki klimat”, które mają stanowić wyjaśnienie sytuacji na kolei po nadejściu kilkustopniowego mrozu.

– *Wyjechało dzisiaj na tory cztery tysiące pociągów i dwa utknęły* – tłumaczyła szefowa Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. – *Oczywiście można pokazywać w telewizji tych kilka osób w pociągach. Czy kilkanaście, czy kilkadziesiąt. Absolutnie nie dam sobie powiedzieć, że dzisiaj coś się stało strasznego. Stało się coś bardzo niewygodnego dla pasażerów dwóch pociągów. Natomiast jeszcze raz powtórzę: 3998 pociągów dojechało do stacji właściwie bez opóźnień.*

Doba opóźnień

Gdy Elżbieta Bieńkowska mówiła „sorry, mamy taki klimat”, na dworzec Warszawa Centralna właśnie powinien wjeżdżać pociąg TLK „Kinga” z Krakowa. Ostatecznie skład ten dotarł do Warszawy grubo po północy – z pięciogodzinnym opóźnieniem. I wcale nie był to jeden z dwóch opóźnionych tego dnia pociągów. Nie był to też najbardziej opóźniony skład. Albowiem, wbrew słowom Bieńkowskiej, 20 stycznia wielogodzinnymi opóźnieniami dotknięte były dziesiątki pociągów w różnych częściach kraju.

Niemal równocześnie z wypowiedzią Elżbiety Bieńkowskiej PKP Polskie Linie Kolejowe wydały komunikat głoszący, iż „trudne warunki atmosferyczne spowodowały opóźnienia przekraczające 60 min. w przypadku 82 pociągów pasażerskich”. Dodajmy, że „opóźnienia przekraczające 60 min.” w przypadku większości tych składów w praktyce sięgały kilku lub nawet kilkunastu godzin.

Na odcinkach Kraków – Kielce – Radom, Poznań – Wrocław oraz na liniach wybiegających z Ostrowa Wielkopolskiego w kierunku Wrocławia, Poznania, Łodzi i Kluczborka ruch pociągów był kompletnie sparaliżowany – składy godzinami tkwiły w zatorach, nieustannie zwiększając swoje opóźnienia. Zakłócenia te promieniowały na kolejne linie.

Rekord opóźnień pobity został 20 stycznia, kiedy to pociąg TLK „Wiking” jadący z Katowic do Szczecina dotarł do stacji ponad 18 godz. po planowym przyjeździe. Nie mówiąc już o pociągach TLK „Karkonosze” (Lublin – Szklarska Poręba Górna) i TLK „Rozewie” (Gdynia Główna – Jelenia Góra), które na ponad dobę utknęły w Ostrowie Wielkopolskim i następnie zostały odwołane.

My się zimy nie boimy

Styczniowy paraliż kolei wywołały opady marznącego deszczu, powodujące oblodzenie przewodów sieci trakcyjnej.

Wystąpienie lodu na przewodach to jedno z potencjalnych zagrożeń, jakie omawiano na konferencji pod hasłem „Grupa PKP gotowa do zimy”, która odbyła się 28 listopada 2013 r. – *Integrujemy działania w ramach Grupy PKP, mając na uwadze pasażera. Nasze spółki starają się przewidzieć wszystkie*

Zamrożona kolej

Niektóre pociągi doznały opóźnień sięgających doby

możliwe scenariusze, tak by na każdy z nich odpowiednio reagować – deklarował Piotr Ciżkowicz, członek zarządu PKP S.A..

Na listopadowej konferencji zapowiadano, że w okresie zimowym „w pełnej gotowości” będzie 87 pociągów do usuwania usterek sieci trakcyjnej. W rzeczywistości przez pierwszych kilkanaście godzin nasilającego się oblodzenia sieci trakcyjnej z 87 dyżurujących pociągów sieciowych wysłano na sieć kolejową jedynie 16. Liczbę czynnych pociągów sieciowych zdołano zwiększyć do 70 dopiero po upływie doby od momentu, w którym problemy z oblodzeniem sieci trakcyjnej stały się naprawdę poważne. I jednocześnie po aż dwóch dniach od wydania przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej komunikatów o marznących opadach „w silnym stopniu ograniczających możliwości prowadzenia działalności”.

Od ataku marznących opadów do usunięcia oblodzenia z sieci trakcyjnej i w efekcie przywrócenia normalnego ruchu na wszystkich liniach upłynął prawie tydzień.

Rekomendacje do szuflady

Czas reagowania mocno różnił się od wizji snutej przez prezesa PKP PLK Remigiusza Paszkiewicza podczas konferencji „Grupa PKP gotowa do zimy”: – *Stały monitoring warunków atmosferycznych, przygotowane zespoły pracowników i rozlokowany w najważniejszych miejscach, gotowy przez całą dobę sprzęt. Wykorzystujemy doświadczenia z poprzednich lat.*

W praktyce nie skorzystano z wniosków opracowanych przez spółki Grupy PKP po dużym ataku marznących opadów w 2010 r. „Wprowadzenie zakazu kierowania pociągów w trasę z pasażerami na pokładzie w sytuacji, gdy nie ma pewności co do przepustowości drogi kolejowej. Efekt: pasażerowie nie będą narażeni na wielogodzinne postoje pociągów i opóźnienia” – brzmiała jedna z ówczesnych rekomendacji. Kolejna mówiła o „usprawnieniu obiegu informacji między różnymi konduktorskimi przewoźników kolejowych a służbami ruchu i pracownikami na dworcach kolejowych”.

Jednakże podczas tegorocznych zakłóceń wymiana informacji znów okazała się problemem. Znów też wiele pociągów wpuszczono na zablokowane odcinki, co skutkowało wielogodzinnymi postojami w przypadkowych i niedostępnych miejscach.

Trzeba wyciągać wnioski

– *Krytyczna sytuacja dotyczyła naprawdę marginalnej liczby pociągów* – prezes PKP Jakub Karnowski ochocho przejął retorykę wicepremier Bieńkowskiej. – *Kryzys był spowodowany awarią tylko w jednym miejscu Polski, w rejonie Ostrowa Wielkopolskiego.*

– *Trzeba po prostu wyciągać wnioski z takich sytuacji. Dokładnie analizujemy błędy,*

jakie popełnił – zapewnił szef PKP, pokazując jednocześnie, iż jego wiedza na temat zimowego kryzysu na kolei jest szczerą. Karnowski nie miał na przykład pojęcia, że oblodzenia sieci trakcyjnej wystąpiły nie tylko w okolicach Ostrowa Wielkopolskiego, ale też w województwach dolnośląskim, lubuskim, łódzkim, małopolskim, śląskim czy świętokrzyskim.

Gdy Jakub Karnowski udzielał powyższej wypowiedzi Polskiej Agencji Prasowej była środa 22 stycznia. Prezes PKP omawiając „krytyczną sytuację”, używał już czasu przeszłego – tymczasem, mimo trwających od kilku dni „intensywnych prac”, problem oblodzenia przewodów sieci trakcyjnej wciąż był nierozwiązany i nadal pociągi regionalne była odwoływane, składy dalekobieżne kierowane objazdami, a liczne pociągi wciąż doznawały kilkugodzinnych opóźnień.

Z wypowiedzi szefa PKP dowiedzieliśmy się jednak, że dopiero 10-godzinne opóźnienie można uznać za krytyczne.

Kolej w zaspie

Nie minął tydzień od usunięcia oblodzenia sieci trakcyjnej, a kolejarze znów dali się zaskoczyć zimowej aurze – tym razem problemem okazały się zamarzające rozjazdy oraz zasy na torach tworzone przez nawiewający śnieg. Na części odcinków ruch został całkowicie przerwany – na przykład między Sierpcem i Płockiem, gdzie rano 31 stycznia szynobus Kolei Mazowieckich utknął w zaspie – takie są skutki zaprzestania osłaniania torów przed nawiewającym śniegiem oraz braku regularnego przecierania linii kolejowych. Odcinek Płock – Sierpc, jako jeden z ciągów wylotowych z płockich zakładów Orlen, powinien być tymczasem objęty szczególnym zabezpieczeniem zimowym. Jak bowiem można było się dowiedzieć na listopadowej konferencji „Grupa PKP gotowa do zimy”, w zimowych warunkach transport paliw traktowany miał być priorytetowo.

Tylko 31 stycznia ponad 200 pociągów pasażerskich doznało opóźnień wynoszących co najmniej godzinę. Tym razem źródłem najpoważniejszych zakłóceń był węzeł warszawski – doszło tu między innymi do zaśnieżenia i zamarznięcia rozjazdów na wyjeździe ze stacji postojowej Warszawa Grochów na stację Warszawa Wschodnia. Przez to wiele pociągów już w momencie podstawiania się na stację początkową miało opóźnienia sięgające kilkadziesiąt minut. Dodajmy tylko, że na konferencji „Grupa PKP gotowa do zimy” stację postojową Warszawa Grochów wymieniono jako kluczowe miejsce w kontekście walki z zimą.

Podczas drugiego nasilenia kolejowych problemów z zimą wicepremier Bieńkowska postanowiła powstrzymać się od komentarzy.

Karol Trammer

Kolejowe bitwy szefowej UOKiK

Grupa PKP wykupiła w prasie anonimową reklamę wymierzoną w Małgorzatę Krasnodębską-Tomkiel

10 lutego 2014 r. premier Donald Tusk podjął decyzję o dymisji Małgorzaty Krasnodębskiej-Tomkiel, szefowej Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Kompetencje urzędu obejmują zwalczanie zμών cenowych, przeciwdziałanie praktykom monopolistycznym, monitoring pomocy publicznej dla przedsiębiorstw, zwalczanie praktyk naruszających interesy konsumentów, eliminowanie niekorzystnych dla konsumentów zapisów w umowach czy kontrolowanie jakości i bezpieczeństwa produktów.

Małgorzata Krasnodębska-Tomkiel do UOKiK trafiła w 1998 r. Zanim w 2008 r. została szefową urzędu, pełniła funkcję wiceprezesa tej instytucji. Obecnie zajmuje stanowisko „pełniącej obowiązki prezesa” – do czasu wyboru nowego szefa urzędu.

Kij w szprychy

Zgodnie z panującymi obecnie standardami, opinia publiczna nie dowiedziała się, jakie są konkretne powody odwołania Krasnodębskiej-Tomkiel.

Rzeczniczka rządu Małgorzata Kidawa-Błońska stwierdziła tylko niejednoznacznie: – *Dzisiejsze czasy rodzą nowe zagrożenia dla konsumentów. W walce z nimi rutyna nie pomaga* – i dodała, że to dalszy ciąg rekonstrukcji: – *Premier wymienił kilku ministrów. Teraz przyszła pora na zmiany w urzędach.*

Media dość zgodnie ustaliły, że rzeczywistym powodem odwołania szefowej UOKiK było wkładanie przez nią kija w szprychy kolejnym projektem, na których zależało rządowi. „W 2010 r. nie zgodziła się na fuzję dwóch gigantów energetycznych – PGE i Energi. Rządowi bardzo zależało na tym połączeniu, bo chciał stworzyć koncern zdolny zainwestować w rozbudowę elektrowni Opolo i w energetykę jądrową. UOKiK uznał, że taka fuzja groziłaby monopolem i w efekcie miliony odbiorców zapłaciłyby wyższe rachunki za prąd” – pisała „Gazeta Wyborcza”.

Z kolei „Rzeczpospolita” donosiła, że „pod koniec 2013 r. Ministerstwo Finansów próbowało nakłonić UOKiK do zatrzymania kampanii »Zostaję w OFE«, którą przygotowała Konfederacja Lewiatan we współpracy z powszechnymi towarzystwami emerytalnymi. Interwencja się nie powiedziała i została szczegółowo opisana przez media, co w kręgach rządowych zostało odebrane negatywnie”.

Wśród przyczyn odwołania Małgorzaty Krasnodębskiej-Tomkiel wskazuje się



• **Zdymisjonowana prezes UOKiK Małgorzata Krasnodębska-Tomkiel**

również nałożenie przez nią w 2011 r. 130 mln zł kary na spółkę Polkomtel (operatora sieci komórkowej Plus) za utrudnianie kontroli. Tak się nieszczęśliwie złożyło, że kara została nałożona przed sprzedażą państwowych udziałów w spółce, co obniżyło ich wycenę.

Mamy straszny bałagan

Choć dziś media już o tym nie wspominają, kolejną sprawą, która dla rządu była oczkiem w głowie, a której gładkie przepchnięcie utrudniała Małgorzata Krasnodębska-Tomkiel, był zakup 20 składów zespolonych (rozstrzygnięty w 2011 r. na korzyść koncernu Alstom i jego składów Pendolino).

Przypomnijmy: w 2010 r. ważyły się losy podpisania umowy między Ministerstwem Infrastruktury a spółką PKP Intercity, która miała zapewnić przewoźnikowi okraszony wysokimi dotacjami nawet 15-letni monopol na trasach z Warszawy do Krakowa, Katowic i Gdańska. Umowa miała być misternym zabezpieczeniem projektu wprowadzenia na tory składów zespolonych. Wówczas Małgorzata Krasnodębska-Tomkiel jako jedyny wysoki urzędnik państwowy ostro sprzeciwiła się zawarciu umowy.

– *Proponowane rozwiązanie klóciło się z zasadami ochrony konkurencji i konsumentów oraz przepisami o pomocy publicznej* – tak dziś wspomina tamtą sprawę Małgorzata Cieloch, rzecznik prasowy UOKiK, w rozmowie z dwumiesięcznikiem „Z Biegiem Szyn”. – *Urząd zawsze popiera*

plany, które mają umożliwić wjazd na polskie tory nowoczesnych pociągów, jednak nigdy nie powinno się to odbyć kosztem konkurencji, a w efekcie pasażerów.

Ekscentryczną reakcją na tamten sprzeciw szefowej UOKiK było wykupienie przez Grupę PKP materiału reklamowego na łamach „Rzeczpospolitej”, w którym nawoływano, by nie dopuścić do wjazdu na polskie tory przewoźników konkurencyjnych wobec Grupy PKP. Materiał ten ukazał się w formie „Listu otwartego do Małgorzaty Krasnodębskiej-Tomkiel”, w którym wizja nadejścia konkurencji na polską kolej przedstawiona została w iście poetycki sposób: „W zwykłym życiu byłoby tak, że dom, w którym mamy straszny bałagan, otwieramy na oścież – niech wejdzie, kto chce, zrobi co mu się podoba”. Najbardziej kuriozalne było jednak to, że pod „listem otwartym” podpisani byli nie przedstawiciele Grupy PKP, lecz... „pasażerowie Rzeczypospolitej Polskiej”.

Czego nie zauważył UTK

W 2012 r. Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów przyjrzał się taryfom oraz regulaminom kolejowych przewoźników pasażerskich – okazało się, że roi się w nich od nieuczciwych zapisów. Przykładowo spółki PKP Intercity i Przewozy Regionalne w regulaminach zastrzegały sobie prawo do odpowiadania na reklamacje w terminie sięgającym trzech miesięcy, tymczasem polskie prawo mówi, że brak reakcji na reklamację w ciągu 30 dni skutkuje uznaniem jej za uzasadnioną. Warszawska Kolej Dojazdowa umieściła w swoich przepisach bezprawny zapis o nieuwzględnianiu reklamacji zawierających obraźliwe wyrażenia, a Koleje Dolnośląskie na wezwaniach do zapłaty w nie informowały o możliwości składania reklamacji. W efekcie kontroli UOKiK nieuczciwe zapisy zostały usunięte z regulaminów.

Co ciekawe, zapisów tych nie zauważył Urząd Transportu Kolejowego, choć w jego kompetencjach znajduje się nadzór nad przestrzeganiem praw pasażerów.

Jeśli chodzi o rynek przewozów towarowych, to jedno z głośniejszych postępowań UOKiK dotyczyło sporu między PKP Cargo a prywatną firmą Majkoltrans zajmującą się spedycją i przewozami kolejowymi. PKP Cargo odmawiało firmie dostępu do stacji Piława Górna, Rębiszów i Strzegom na Dolnym Śląsku, przez co nadawcy kruszyw wcześniej kooperujący z firmą Majkoltrans, zmuszeni zostali do zawarcia umów przewozowych bezpośrednio ze spółką PKP Cargo lub przewoźnikami od niej zależnymi.

Za nadużycie pozycji dominującej na PKP Cargo urząd nałożył karę w wysokości 16,5 mln zł. Decyzja w tej sprawie została podjęta w Sylwestra – 31 grudnia 2012 r. Termin niezbyt fortunny. Albowiem w tym właśnie czasie krystalizował się plan, aby w 2013 r. „czempion narodowy” – jak o PKP Cargo mówił Sławomir Nowak – zadebiutował na giełdzie. Małgorzata Krasnodębska-Tomkiel kolejny raz włożyła rządowi kij w szprychy.

Karol Trammer

PRZESIADKI

WSIAŚĆ DO POCIĄGU BYLE JAKIEGO

- kolejne piosenki

„Jedzie pociąg z daleka, na nikogo nie czeka
Konduktorze łaskawy, byle nie do Warszawy
Jedzie pociąg z daleka, na nikogo nie czeka
Konduktorze łaskawy, byle nie do Warszawy
Nie nie nie nie
byle nie do Warszawy
Nie nie nie nie
byle nie do Warszawy”

Ryszard Rynkowski
„Zwierzenia Ryśka, czyli jedzie pociąg”
słowa: Jacek Cygan, album: „Jedzie pociąg z daleka”, 1995

POD DOBRĄ PRASĄ

- pisownia oryginalna

„Obaj panowie nie kryli wzruszenia podczas wymiany uścisków z Zarządem Kolei Mazowieckich oraz marszałkiem Struzikiem”.

Źródło:
miesięcznik „Moja Kolej”
Wydawca: Koleje Mazowieckie-KM sp. z o. o.

WYCIEZKI OSOBISTE

- pisze Przechodzień

Gęste łopuchy

Na stacji przy linii Siedlce - Ostrołęka był kiedyś pociąg, a teraz nie ma, lecz są ruiny, tłuczone szkło, gęste łopuchy. Jedna staruszka, schludnie ubrana, niemal codziennie pojawia się, chcąc jechać do Sokołowa Podlaskiego. Następnie klnie lub płacze, że pociąg znowu nie przyjechał. Nikt nie potrafi jej przetłumaczyć, że kolej zawieszono tu przed laty. Więc grupa społeczników zamierza zwrócić się do Unii Europejskiej, aby sfinansowała chociaż jednorazowy przejazd koleją do Sokołowa dla opisanej biednej staruszki.

WIDOCZNIE



POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

- wybór: Olga i Marcin Rudzińscy

„Jorge Bergoglio (...) spojrział na zegarek (...); właściwie zostało mu tyle czasu, żeby zdążyć na pociąg. Nie zrezygnował jednak ze wstąpienia do pobliskiej katedry.
(...) Gdy opuszczał katedrę, podszedł do niego młody człowiek - wyglądał na osobę nie do końca zdrową psychicznie i poprosił o spowiedź.
(...) Wtedy ja świadek Ewangelii realizujący misję apostołską powiedziałem: « Za chwilę przyjdzie ksiądz u którego się wypowiadasz, ja mam coś pilnego do zrobienia.» (...) Ale po przejściu kilku kroków ogarnął mnie straszny wstyd. Zawróciłem i powiedziałem: «Musiałbyś długo czekać. Ja cię wypowiadam.» W końcu wyszedłem przekonany, że pociąg już dawno odjechał. Ale po przyjeździe na stację dowiedziałem się, że było opóźnienie, ostatecznie więc wsiałem do tego samego pociągu co zawsze (...) Zdarzenie to było przykładem sytuacji w której nastawienie na cel nie toleruje żadnych przeszkód.”

Francesca Ambrogetti, Sergio Rubin,
„Jezuita - papież Franciszek - wywiad rzeka z Jorge Bergoglio”

OD BAŁTYKU PO TATRY

- kolejowa księga imion

„Skarbek”

Warszawa Wschodnia - Racibórz

Skarbek - patronujący pociągowi TLK łączącemu Warszawę z Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym oraz Rybnickim Okręgiem Węglowym - to, według górniczych tradycji, duch występujący w kopalnianych podziemiach. Skarbek, czasem nazywany też Skarbnikiem, potrafi być zarówno dobrym opiekunem górników, jak i groźnym demonem odpowiedzialnym za niebezpieczeństwa i wypadki w kopalniach. No ale w końcu Skarbek to właściciel wszystkich podziemnych bogactw.

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

Ukazuje się od 2002 roku

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

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

Nakład: 160 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

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

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