


Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu



Jak połączenia InterRegio
zepchnięto na boczny tor

**POCIĄG
DO STRAT**



Fot. Maciej Chaboniec

Pendolino na kartki

TABOR Spółka PKP Intercity zapowiedziała, że w pociągach, które będą obsługiwane składami ED250 (tzw. *Pendolino*), wprowadzona zostanie całkowita reglamentacja miejsc. Oznacza to, że na każde połączenie Express InterCity Premium sprzedawanych będzie tylko tyle biletów, ile jest miejsc siedzących w pociągu. Prezes PKP Intercity Marcin Celejewski powiedział „Gazecie Wyborczej”, że wprowadzenie reglamentacji miejsc zostało zasugerowane przez Urząd Transportu Kolejowego: – *Zgodnie z wytycznymi UTK, możemy zaprosić na pokład tylko tylu pasażerów, ile jest miejsc, czyli 402. Jest to kwestia bezpieczeństwa i komfortu podróżowania.*

Jak dowiedzieliśmy się w UTK, to producent – czyli koncern Alstom – starając się o dopuszczenie do eksploatacji składów ED250, złożył dokumentację, która nie przewiduje miejsc stojących w tych pociągach. – *Każdy z dopuszczonych składów może zabrać 402 pasażerów na miejscach siedzących. Takie dane wynikają z deklaracji weryfikacji pojazdu kolejowego wydanej przez producenta – powiedział dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Grzegorz Mazur z Urzędu Transportu Kolejowego. – W kompetencji prezesa UTK nie leży ingerencja w dokumentację techniczną, a jedynie sprawdzenie jej pod kątem zgodności z przepisami prawa i dokumentami normalizacyjnymi.*

W wypowiedzi dla portalu „Rynek Kolejowy” Grzegorz Mazur stwierdził jednak, że reglamentacja miejsc znajduje aprobatę UTK: – *Względy bezpieczeństwa przemawiają za tym, by limitować liczbę sprzedawanych biletów wyłącznie do liczby dostępnych miejsc siedzących w każdym ze składów.*

Problemy te nie są znane w Niemczech, gdzie nawet w pociągach najwyższej kategorii InterCityExpress – kursujących z prędkościami sięgającymi 300 km/h – nie tylko nie ma reglamentacji biletów, ale wręcz nie ma obowiązkowej rezerwacji miejsc. W szczytach przewozowych typowym widokiem w składach ICE są więc pasażerowie podróżujący w przedsiódkach i przejściach. – *Lepiej stać w pociągu, niż zostać na dworcu. Lepiej podróżować niekomfortowo, niż w ogóle nie dotrzeć do domu – tak brak obowiązkowej rezerwacji miejsc w pociągach Deutsche Bahn uzasadnia Joachim Kroll z niemieckiego Związku Pasażerów Pro Bahn.*

Dodajmy, że w Polsce składy *Pendolino* – obok reglamentacji miejsc – będą też charakteryzować się brakiem możliwości zakupu biletu u drużyny konduktorskiej. To oznacza, że pasażer, który nie nabędzie biletu przed podróżą, a wsiądzie do pociągu Express InterCity Premium, będzie uznany za gapowicza, narażając się na karę, która może osiągnąć wysokość nawet 839 zł. Pomysł przewoźnika jest tym bardziej kuriozalny, że wcale nie na wszystkich stacjach leżących na planowanej sieci połączeń Express InterCity Premium znajdują się kasy biletowe. ●

Pracownicy PKP PLK w sieci

ŁUDZIE W spółce PKP Polskie Linie Kolejowe stworzony został dokument, który sugeruje 38 tys. pracowników tego przedsiębiorstwa, jak mają zachowywać się w internecie. Wydany przez biuro komunikacji i promocji centrali PKP PLK pięciostronnicowy dokument „Standardy zachowań w Internecie” zaczyna się od słów: „Masz pełne prawo do posiadania kont w różnych serwisach społecznościowych”.

Dalej jednak materiał nie zostawia pracownikom już tyle swobody, przekazując im następujące rady: „Nie oczerniaj pracodawcy na forum publicznym” czy „Jeśli nie zgadzasz się z polityką firmy, prosimy zastanów się zanim opublikujesz swój pogląd oficjalnie i publicznie”. Materiał następnie wskazuje przykłady „zachowań niedozwolonych”, których dopuścili się pracownicy spółki w internecie – między innymi taką wypowiedź komentującą plany PKP PLK, zamieszczoną na portalu Facebook: „Dość ciekawie to wygląda, ale planuje się to w naszej firmie już któryś raz a efekty marne”.

Spółka PKP PLK sugeruje swoim pracownikom, aby najlepiej wcale nie chwalili się na swoich profilach w serwisach społecznościowych, gdzie są zatrudnieni: „Zastanów się, czy w ogóle musisz powiadamiać społeczność o swoim miejscu pracy” – czytamy w „Standardach zachowań w Internecie”, w których następnie zamieszczono wskazówki, jak w serwisie Facebook usuwa się informację o miejscu pracy. Dalej materiał sugeruje pracownikom PKP PLK, aby ich profile w portalu Facebook nie były widoczne dla wszystkich użytkowników.

Ponadto spółka PKP PLK – określając swoje rady dla pracowników „standardami”, a w samym tekście także „instrukcją” – próbuje zasugerować, że materiał ma poważniejszy status niż w rzeczywistości. Dotychczas słowo „instrukcja” było bowiem zarezerwowane dla obowiązujących na kolei wewnętrznych aktów prawnych. ●

Modlin na minusie

MOBILNOŚĆ Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin w rankingu najgorszych portów lotniczych w Europie znalazł się w pierwszej dziesiątce. „Pomimo, że lotnisko zostało otwarte w 2012 r., nie jest ono przykładem komfortu i nowoczesności” – czytamy w portalu „Sleeping in Airports”, który corocznie przeprowadza głosowanie na najgorsze i najlepsze porty lotnicze.



Twórcy rankingu zaznaczają jednak, że północno-mazowiecki port lotniczy nie odbiega zbyt wiele od standardów lotnisk dla tanich linii. Za najgorsze w Europie uznane zostało lotnisko Beauvais we Francji. Z kolei najlepszym portem lotniczym okrzyknięty został Amsterdam-Schiphol.

Przypomnijmy, że funkcjonowanie modlińskiego portu lotniczego wkrótce po otwarciu zostało zawieszona ze względu na popękanie betonowej nawierzchni pas startowego. Lotnisko nie działało od grudnia 2012 r. do września 2013 r. Obecnie modliński port lotniczy obsługuje loty tylko jednego przewoźnika lotniczego – tanich linii Ryanair. ●

Coraz lepsze połączenie kolei i roweru

MOBILNOŚĆ PKP Polskie Linie Kolejowe realizują szeroko zakrojony projekt montażu stojaków rowerowych na stacjach i przystankach kolejowych. – *Kolej i rowery to dwa doskonale uzupełniające się środki transportu* – mówi prezes PKP PLK Remigiusz Paszkiewicz. – *Montując blisko 3 tys. stojaków na rowery przy dworcach i przystankach w całej Polsce, chcemy ułatwić rowerzystom dostęp do oferty kolei.*

Rower znacząco rozszerza zasięg oddziaływania transportu kolejowego – w ciągu pół godziny piechotą pokonuje się około 2,5 km, w tym samym czasie rowerem przejdziemy około 7 km. Zapewnienie możliwości wygodnego i bezpiecznego dotarcia rowerem na stację kolejową skutkuje tym, że z pociągów zaczynają korzystać również osoby mieszkające w nieco większej odległości od linii kolejowej.

– *Połączenie roweru i kolei doskonale sprawdza się w codziennych dojazdach do pracy. Ten model podróżowania jest bardzo popularny na zachodzie Europy* – przekonuje Sebastian Pawłowski z radomskiej organizacji Bractwo Rowerowe. – *Przed dworcami niderlandzkimi czy francuskimi powstają wielopoziomowe parkingi rowerowe, zarówno podziemne, jak i nadziemne.*

Projekt realizowany aktualnie przez PKP PLK zakłada instalację do końca 2014 r. ogółem 2827 stojaków w 466 lokalizacjach w różnych częściach kraju. – *Prawie w całej Polsce wybrano stojaki polecane przez organizację rowerowe, czyli o kształcie odwróconej litery „u”.* Stojaki tego typu są bezpieczne, ponieważ można przypiąć do nich nie tylko koło, ale też ramę roweru – mówi Pawłowski. – *Niestety przykładowo na stacjach na linii z Radomia do Warszawy stojaki zamontowano na trawie, nie są one monitorowane, nie są też zadaszone, co powinno być standardem dla parkowania wielogodzinne.*

Na terenie województwa mazowieckiego projekt obejmuje montaż ogółem 344 stojaków na 47 stacjach i przystankach. Najwięcej w Mrozach i Kotuniu – po 20 stojaków. Najmniej, po trzy stojaki, na stacjach Ruda Talubska, Łaskarzew, Sobolew, Życzyn i Mika (do jednego stanowiska typu „u” można przypiąć dwa rowery).

W części lokalizacji liczba zamontowanych stojaków nie zaspokaja potrzeb wszystkich osób docierających rowerami na stację kolejową. Problem występuje między innymi w Chynowie, Dobieszynie czy Grabowie nad Pilicą, gdzie zainstalowano po pięć stojaków. – *Aby w pełni pokryć popyt, powinno się zamontować ich około 50* – mówi Sebastian Pawłowski. I dodaje: – *Jak jednak rozumiem, jest to pewien etap budowy parkingów rowerowych. Dlatego liczę, że w następnych latach nie tylko zwiększy się liczba samych stojaków, ale również, że parkingi powstaną w kolejnych lokalizacjach.*

Dodajmy, że nie tylko spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zajmuje się uzupełnianiem infrastruktury towarzyszącej kolei o miejsca postojowe dla rowerów. Przy stacjach kolejowych Błonie, Brwinów, Celestynów, Mińsk Mazowiecki, Ożarów Mazowiecki, Radom, Siedlce, Teresin Niepokalanów i Żyrardów działają parkingi „Parkuj i jedź” zbudowane przez samorząd województwa mazowieckiego. Pozostawienie roweru na jednym z nich parkingów wymaga uiszczenia dopłaty do biletu Kolei Mazowieckich, wynoszącej od 2 zł (przy bilecie jednorazowym) do 10 zł (przy bilecie kwartalnym).

Dodatkowe opłaty nie są natomiast wymagane przy pozostawieniu jednoślada na parkingach przesiadkowych warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego – wystarczy przedstawienie ważnego biletu dobowego, weekendowego, 30-dniowego, 90-dniowego lub karty seniora. Stołeczny ZTM prowadzi parkingi „Parkuj i jedź” między innymi przy przystankach kolejowych Warszawa Ursus Niedźwiadek, Warszawa Anin i Warszawa Wawer – na ostatnim z parkingów znajdują się aż 144 miejsca na rowery. ●

Czeskie lokomotywy na polskich torach

TABOR „Agata”, „Beata”, „Ela”, „Marysia”, „Zosia” – między innymi takie imiona można zobaczyć na czołach lokomotyw obsługujących część pociągów spółki Przewozy Regionalne. Mowa o elektrowozach serii 163, na których – obok żeńskich imion – namalowane jest również logo przewoźnika České Dráhy. Polska spółka wynajmuje te lokomotywy z Czech, gdzie nadawanie imion pojazdom trakcyjnym to tradycyjny zwyczaj.

Aktualnie mija półmetek okresu wypożyczenia czeskich elektrowozów. – *Wynajem lokomotyw serii 163 został zakontraktowany na lata 2012-2016* – mówi Michał Stilger ze spółki Przewozy Regionalne. – *Wynajmujemy lokomotywy ze względu na brak odpowiedniej liczby własnych pojazdów.*



Wypożyczone z Czech elektrowozy prowadzą wybrane pociągi na trasach Warszawa – Poznań, Warszawa – Kraków, Jelenia Góra – Olsztyn i Poznań – Szklarska Poręba Górna. Punktem utrzymania lokomotyw jest lokomotywnia Toruń Kluczyki.

Gdy w sierpniu 2012 r. pierwsza lokomotywa serii 163 trafiła do toruńskiej lokomotywni, pracownicy byli nią wprost oczarowani. „Dla niemal wszystkich kolejarzy było to pierwsze spotkanie z pojazdem tej serii, a rozwiązania w nim zastosowane zostały uznane za imponujące” – relacjonował Lucjan Jeziorny na łamach magazynu „Koleje Małe i Duże”. Czeskie lokomotywy wyposażone są w takie urządzenia jak tempomat, sygnalizacja minięcia przez ostatnią oś pociągu punktu zakończenia ograniczenia prędkości czy rozruch tyrystorowy, który znacznie zmniejsza szarpnięcia przy ruszaniu i hamowaniu. Kabina maszynisty wyposażona jest nie tylko w klimatyzację, ale także w lodówkę, w której maszynista może przechować swój posiłek.

Lokomotywy wyprodukowane w latach 1984-1986 w zakładach Škoda Plzeň są nowocześniejsze od polskich konstrukcji, nawet z późniejszych lat. – *Lokomotywa serii 163 jest pojazdem nowszej generacji niż pojazdy serii EU/EP07, EP09 czy ET22* – podkreśla Michał Stilger i dodaje, że w spółce Przewozy Regionalne myśli się o przedłużeniu wynajmu czeskich elektrowozów po 2016 r.

Również PKP Intercity wynajmuje lokomotywy od przewoźnika České Dráhy. Ściągnięte do Polski w połowie 2014 r. czeskie spalinowozы serii 754 obsługują pociągi TLK na nieelektryfikowanych odcinkach Białystok – Suwałki oraz Elk – Karsze. – *Lokomotywy pracują bardzo dobrze, również pod kątem czynników ekonomicznych. Są też z nich zadowoleni nasi maszyniści* – mówi Beata Czemerajda z centrali spółki PKP Intercity. – *Lokomotywy wynajęliśmy do wiosny 2015 r., jednak nie wykluczamy przedłużenia umowy. Lokomotywy uzupełniają nasz park taboru spalinowego do czasu dostawy przez Pesę 10 nowych lokomotyw spalinowych dalekobieżnych i 20 lokomotyw modernizowanych przez Newag.* ●

– *Dzisiaj chcemy powiedzieć Polakom: będziecie jeździć szybciej, będziecie jeździć wygodniej, będziecie jeździć po dobrych drogach. To wy jesteście świadkami tego, że ta osoba – ta drobna, ale jakże energiczna kobieta – to zagwarantuje* – tak premier Ewa Kopacz przedstawiła Marię Wasiak, nową minister infrastruktury i rozwoju. Wasiak zastąpiła na tym stanowisku Elżbietę Bieńkowską.

Bieńkowska po otrzymaniu propozycji objęcia funkcji komisarza Komisji Europejskiej ds. rynku wewnętrznego, zdecydowała się bowiem po zaledwie dziesięciu miesiącach porzucić stworzony specjalnie dla niej giga-resort zajmujący się szeroką paletą spraw, takich jak fundusze unijne, sieć dróg i autostrad, kolej, lotnictwo, żegluga, gospodarka morska, planowanie rozwoju regionalnego, mieszkalnictwo czy nadzór budowlany.

Uczciwa i pracowita

Przed objęciem posady szefowej giga-resortu Maria Wasiak była członkiem zarządu PKP S.A. Pojawienie się nazwiska Wasiak wśród kandydatów na ministra było sporym zaskoczeniem. Dla opinii publicznej oraz dla dziennikarzy politycznych to osoba nieznaną. Ale za to nowa szefowa resortu infrastruktury i rozwoju od dawna jest dobrze znana Ewie Kopacz. W latach 90. Wasiak i Kopacz działały w radomskich strukturach Unii Wolności.

Kluczowy dla karier obu pań był rok 1998. Wówczas Ewa Kopacz została radną sejmiku województwa mazowieckiego, w którym dojrzała do decyzji o przejściu z Unii Wolności do Platformy Obywatelskiej, co otworzyło jej drogę do zdobycia w 2001 r. mandatu poselskiego. Z kolei Maria Wasiak w 1998 r. została szefową gabinetu politycznego w ówczesnym Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej – na czele tego resortu stał wówczas wiceprezes Unii Wolności Tadeusz Syryjczyk.

Gabinet polityczny to zespół najbardziej zaufanych współpracowników ministra, dobieranych z wolnej ręki, a więc z pominięciem procedur rekrutacyjnych. Członkowie gabinetu tworzą dla ministra ekspertyzy, przygotowują go do wystąpień i spotkań oraz dbają o dobre kontakty z parlamentarzystami, samorządami czy związkami zawodowymi.

Członkiem kierowanego przez Marię Wasiak gabinetu politycznego był Adrian Furgalski, wówczas student politologii na Uniwersytecie Jagiellońskim i jednocześnie młody działacz Unii Wolności. Dziś Furgalski to wiceprezes Zespołu Doradców Gospodarczych „Tor”. Dodajmy, że obecnie jednym z ekspertów tej firmy doradczej jest Tadeusz Syryjczyk.

Adrian Furgalski na swoim profilu w portalu społecznościowym Facebook napisał o obejmującej stanowisko ministra znanej mu od 15 lat Marii Wasiak, że „jest osobą uczciwą, pracowitą i propaństwową”.

Okres załamania

Za czasów Syryjczyka, Wasiak i Furgalskiego powstał w ministerstwie

Drobna kobieta w giga-resorcie

W okresie trwania Marii Wasiak na wysokich stanowiskach w Grupie PKP liczba podróżujących koleją spadła o niemal 100 milionów



Fot. PKP S.A.

• Maria Wasiak - będąc jeszcze członkiem zarządu PKP S.A. - pozuje do zdjęcia w kompletnie pustym pociągu.

„Program restrukturyzacji Polskich Kolei Państwowych”, na bazie którego następnie napisana została ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP, uchwalona we wrześniu 2000 r. Ustawa, która rozkręciła spiralę niekończących się przekształceń na kolei.

Dodajmy, że to w czasach Syryjczyka, Wasiak i Furgalskiego miał miejsce pamiętny 3 kwietnia 2000 r., kiedy to doszło do likwidacji ruchu kolejowego na niespotykaną skalę – pociągi pasażerskie jednego dnia zniknęły z 1028 km linii kolejowych w całej Polsce.

W publikacji „Biała Księga. Mapa problemów polskiego kolejnictwa”, napisanej pod koniec 2009 r. pod redakcją Tadeusza Syryjczyka, można przeczytać, że lata 1998-2000 były okresem „załamania transportu kolejowego”. Warto zauważyć, że Tadeusz Syryjczyk tę słabą cenzurkę wystawił swoim własnym rządom – bowiem w latach 1998-2000 to właśnie on pełnił funkcję ministra transportu i gospodarki morskiej w koalicyjnym rządzie Akcji Wyborczej Solidarność oraz Unii Wolności.

Choć Tadeusz Syryjczyk sam swoją kadencję nazywa okresem załamania, to według części mediów współpraca z nim w tym okresie stanowi jeden z głównych atutów Marii Wasiak. Tak pisał tygodnik „Polityka”: „Nie ma powodu, aby już na wstępie podważać kwalifikacje minister Marii

Wasiak. Jej dorobek zawodowy i rekomendacje, choćby Tadeusza Syryjczyka, wskazują, że mamy do czynienia z osobą dobrze przygotowaną, merytoryczną, a nie »przyjaciółką pani premier z Radomia«, jak to z lubością powtarzają niektórzy panowie”.

Namawiamy do zaniechania

Gdy w czerwcu 2000 r. Unia Wolności opuszczała koalicję rządową, współpracownicy Tadeusza Syryjczyka, którzy musieli odejść z ministerstwa, szybko miękko wylądowali w przedsiębiorstwach państwowych. Adrian Furgalski został doradcą dyrektora Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, natomiast Maria Wasiak otrzymała posadę w centrali PKP – została dyrektorem projektu odpowiedzialnym za przeprowadzenie podziału Dyrekcji Przewozów Pasażerskich PKP na spółki PKP Intercity i PKP Przewozy Regionalne.

Maria Wasiak tak przygotowała ten podział, że spółki PKP Intercity i PKP Przewozy Regionalne ani nie zostały wyposażone w lokomotywy, ani nie zatrudniono w nich maszynistów. Przez co przewoźnicy ci przez pierwszych kilka lat działalności nie byli w stanie samodzielnie uruchomić żadnego pociągu – skazani byli na wynajmowanie lokomotyw i maszynistów od zajmującej się przewozem towarów spółki PKP Cargo. W efekcie PKP Przewozy Regionalne musiały za obsługę taborową ►

► płacić spółce PKP Cargo około 500 mln zł rocznie (tę kwotę ujawniła w 2003 r. Małgorzata Kuczevska-Łaska, ówczesna członkini zarządu spółki PKP Przewozy Regionalne ds. finansowych).

Choć Maria Wasiak nie zadbała o zapewnienie przewoźnikom PKP Intercity i PKP Przewozy Regionalne majątku niezbędnego do wykonywania podstawowej działalności, to nie zapomniała zadbać o swoją karierę w jednej z tych spółek. Gdy 1 października 2001 r. PKP Przewozy Regionalne rozpoczynały działalność, okazało się, że fotel prezesa spółki obejmie Maria Wasiak. Wkrótce zapowiedziała, że przyszłość zaczynającej działalność spółki PKP Przewozy Regionalne widzi w ograniczaniu działalności. – *Usiłujemy namówić samorządy do zaniechania przewozów na liniach, gdzie są mierne wyniki ekonomiczne. Ale samorządy są pod tym względem bardzo odporne, gdyż działa tam siła przyzwyczajenia* – powiedziała Maria Wasiak na konferencji „Kolej – transport przyjazny” odbywającej się w ramach gdańskich targów kolejowych Trako 2001.

Po około roku spędzonym w fotelu prezesa spółki PKP Przewozy Regionalne Maria Wasiak wróciła do centrali PKP S.A., by objąć tam stanowisko dyrektora biura prywatyzacji.

Degradacja, czyli awans

We wrześniu 2004 r. na stanowisko szefa PKP S.A. został powołany Andrzej Wach, wcześniej prezes spółki PKP Energetyka. W liście otwartym do kolejarzy Wach napisał: „Do współpracy zaprosiłem osoby znane już Państwu z ich dokonań na kolei”. Jedną zaproszonych osób okazała się Maria Wasiak – Wach powierzył jej funkcję członka zarządu odpowiedzialnego za sprawy społeczne i promocję.

W zarządzie PKP S.A. Wasiak zasiadała nieprzerwanie od 23 września 2004 r. do 22 września 2014 r. – do okrągłej, dziesiątej rocznicy zabrakło jej więc zaledwie jednego dnia. W bardzo długiej kadencji miały miejsce momenty, w których wydawało się, że Maria Wasiak straci swoje stanowisko, a ostatecznie jedynie umacniała swoją pozycję.

Tak było chociażby na przełomie 2010 i 2011 r., gdy wprowadzenie nowego rozkładu jazdy skończyło się chaosem. Posadę prezesa PKP S.A. stracił wtedy prezes Andrzej Wach. Premier Donald Tusk grzmiał: – *Decyzje personalne powinny przynieść efekt bardzo szybki, jeśli chodzi o elementarne poprawienie sprawności kolei. Odwołanie szefa PKP to jest początek drogi* – mówił na antenie telewizji TVN24, dodając, że sytuację na kolei chce zmienić w sposób radykalny i z nowymi ludźmi. Finał „radykalnych zmian” był taki, że stanowisko prezesa PKP S.A. objął nie kto inny, lecz Maria Wasiak – czyli dotychczasowa zastępczyni Wacha.

W 2012 r. ówczesny minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak powiedział, że zależy mu na „nowej jakości w zarządzaniu” w Grupie PKP i ściągnął do Grupy PKP ekonomistów związanych z Leszkiem Balcerowiczem.

Wówczas prezesem PKP S.A. został Jakub Karnowski. Skład zarządu został całkowicie wymieniony – z jednym tylko wyjątkiem: miejsce udało się zachować... Marii Wasiak. Tyle tylko, że fotel prezesa zamieniła na fotel członka zarządu – ta niewielka degradacja oznaczała dla niej ogromny awans finansowy. Sławomir Nowak, ściągnając na kolej ludzi Balcerowicza, podjął bowiem decyzję o ominięciu ograniczeń płacowych zawartych w tzw. ustawie kominowej. Z prezesem i członkami zarządu PKP S.A. zawarto lukratywne kontrakty menedżerskie. Wówczas dochody Marii Wasiak wzrosły z około 20 tys. zł do prawie 56 tys. zł miesięcznie – kwotę podajemy za oświadczeniem majątkowym złożonym przez Wasiak po objęciu teki ministra (w oświadczeniu podaje ona, że jej dochody z tytułu kontraktu w PKP S.A. za cały 2013 r. wyniosły 668 tys. zł).

Dekada dogadywania się

Była działaczka Unii Wolności posadę w PKP S.A. dostała w czasie rządów Akcji Wyborczej Solidarność. Do zarządu spółki awansowała w kadencji Sojuszu Lewicy Demokratycznej. Następnie przetrwała rządy Prawa i Sprawiedliwości, a potem Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego.

To, że Maria Wasiak świetnie odnajduje się w różnych konstelacjach politycznych, pozwoliło „Gazecie Wyborczej” niedawno napisać, że nowa minister infrastruktury i rozwoju „słynie z dogadywania się z ludźmi”. Wasiak, trwając na wysokich stanowiskach w Grupie PKP, dogadywała się z siedmioma kolejnymi ministrami. Następnym ministrem została już ona sama.

– *Ona jest współautorem reformy kolei, przez kilkanaście lat zarządzała koleją. A skutki są takie, jakie widzimy* – tak ministerialną nominację dla Marii Wasiak skomentował Bogusław Liberadzki z SLD. Z kolei Jerzy Polaczek z PiS w rozmowie z portalem wPolityce.pl stwierdził: – *Była szefową rady nadzorczej PKP Intercity. Przypomnę, że PKP Intercity jako flagowa spółka dalekobieżna w ciągu ostatnich czterech lat straciła 50% pasażerów.*

Politycy dzisiejszej opozycji oczywiście przemilczeli fakt, że gdy ich partie były u władzy, to pełnienie najwyższych stanowisk na kolei również powierzały Marii Wasiak.

100 milionów pasażerów mniej

Maria Wasiak przez więcej niż dekadę spędzoną z nadania różnych ugrupowań politycznych na wysokich stanowiskach w Grupie PKP nie dała się szerzej poznać opinii publicznej. Bardzo rzadko pojawiała się w mediach, a gdy już się na to decydowała, zwykle unikała konkretów. Raczej kończyło się na pustosłowie – w 2011 r. Wasiak, przejmując po Andrzeju Wachu obowiązki prezesa PKP S.A., powiedziała „Gazecie Wyborczej”: – *Damskie spojrzenie na kolej jest podobne jak na samochód. Kolei nie trzeba kochać. Ważne, żeby dobrze służyła do jeżdżenia.*

Jednakże po przejściu Marii Wasiak z zarządu PKP S.A. na fotel ministra szybko



● Maria Wasiak i Adrian Furgalski. W latach 1998-2000 oboje byli członkami gabinetu politycznego ministra transportu Tadeusza Syryjczyka. Dziś Furgalski ocenia Wasiak jako osobę „uczciwą, pracowitą i propanistwową”.

zrobiło się o niej głośno. Wszystko za sprawą gigantycznej odprawy, jaką Wasiak otrzymała za to, że na własne życzenie odeszła ze stanowiska członka zarządu PKP S.A. Jak ustalili dziennikarze radia RMF, Marii Wasiak wypłacono ze środków PKP S.A. 510 tys. zł. Wywołało to jedną z medialnych burz towarzyszących inauguracji rządu Ewy Kopacz. Wasiak, chcąc jak najszybciej uspokoić sytuację, zdecydowała o przekazaniu całości odprawy na cel dobroczynny. Nowa minister przekazała pieniądze do stowarzyszenia Centrum Młodzieży „Arka” z Radomia.

„Proszę potraktować to jako wyraz mojego osobistego wsparcia dla Pani Premier w pełnieniu trudnej misji jakiej się Pani Premier podjęła przyjmując obowiązki Prezesa Rady Ministrów” – napisała minister Wasiak w specjalnym oświadczeniu, dodając nieskromnie: – „Moja decyzja nie oznacza podważenia sensowności i potrzeby zatrudniania w podmiotach gospodarczych, których udziałowcem jest Skarb Państwa, osób o wysokich kwalifikacjach z wynagrodzeniem odpowiadającym stawkom rynkowym. Według mojego głębokiego przekonania sprzyja to bowiem najlepiej rozumianej misji dobrego zarządzania majątkiem spółki”.

Gdyby otrzymanie odprawy było uzależnione nie od trwania na stanowisku, lecz od konkretnych efektów zarządzania, Wasiak raczej nie mogłaby liczyć na gratyfikację. Jak głoszą statystyki Urzędu Transportu Kolejowego, w 2000 r. – gdy Wasiak została zatrudniona w Grupie PKP – kolej przewiozła 360,7 mln pasażerów, którzy pociągami pokonali w sumie 24 mln km. Natomiast w 2013 r. z usług kolei skorzystało w sumie 270,4 mln podróżnych – pokonali oni łącznie 16,8 mln km.

Karol Trammer

Oświadczenie: Karol Trammer przeprosza Panią Donatę Nowakowską za podanie w artykule pt. „144 dni Majewskiego”, zamieszczonym w numerze 1 (45) styczeń-luty 2010 dwumiesięcznika „Z Biegiem Szyn”, nieprawdziwych informacji godzących w jej dobra osobiste i narażających ją na utratę zaufania publicznego.

W połowie grudnia 2014 r. z torów zniknie ponad połowa połączeń kategorii InterRegio. – Obecnie uruchamiamy dziennie około 30 par pociągów InterRegio. Od nowego rozkładu jazdy będziemy mieli w swojej ofercie 13 par – powiedział „Gazecie Wyborczej” Tomasz Pasikowski, prezes spółki Przewozy Regionalne. – Pociągi InterRegio jeżdżą na zasadach komercyjnych, nie dostają żadnego dofinansowania. Utrzymują się z wpływów ze sprzedaży biletów, które niestety nie są w stanie pokryć wszystkich kosztów. W tym roku przyniosą one około 32 mln zł straty.

Spółka poinformowała, że w przypadku InterRegio „wpływy ze sprzedawanych biletów – mimo dużego zainteresowania podróżnych wieloma kursami – często nie są w stanie pokryć ponoszonych kosztów operacyjnych”. – Chodzi o wszystkie koszty ponoszone w związku z kursowaniem tych pociągów, czyli między innymi za dostęp do infrastruktury, energię, naprawy i przeglądy taboru, wynagrodzenie obsługi – tłumaczy Michał Stilger z Przewozów Regionalnych.

Niska cena, niski standard

Pierwszy pociąg InterRegio uruchomiony został z początkiem marca 2009 r. – było to połączenie Warszawy i Białegostoku. W następnych miesiącach pociągi tej kategorii pojawiały się na kolejnych trasach – pod koniec 2009 r. kursowały już w sumie 23 pary pociągów InterRegio. W 2010 r. liczba par wzrosła do 48. W 2011 r. sieć połączeń InterRegio objęła wszystkie województwa.

Ideą przyswiecającą uruchomieniu połączeń InterRegio było zagospodarowanie występujących w spółce Przewozy Regionalne nadwyżek taboru i przerostów zatrudnienia. – Pociągi InterRegio były uruchamiane po to, żeby uniknąć zwolnień – mówił czasopismu „Wolna Droga” Tomasz Moraczewski, w latach 2009-2010 prezes spółki Przewozy Regionalne i największy zwolennik zaangażowania tego przewoźnika w prowadzenie tanich połączeń dalekobieżnych. Efektem wprowadzenia pociągów InterRegio miało być zapewnienie spółce nowego źródła dużych przychodów.

– Warunkiem sukcesu było zaoferowanie, dostępnej siatki połączeń, konkurencyjnych czasów podróży i atrakcyjnych cen biletów, jednakże przy niskim standardzie – chodziło o wykorzystanie dostępnych zasobów, czyli głównie elektrycznych zespołów trakcyjnych, których było za dużo w stosunku do potrzeb ruchu regionalnego – mówi ekspert Centrum Zrównoważonego Transportu Stanisław Biega, w latach 2009-2010 zaangażowany w tworzenie oferty InterRegio.

Najbardziej dochodowe

Gdy w połowie 2009 r. pociągi InterRegio weszły na linie wcześniej zdominowane przez pociągi ekspresowe i InterCity, okazało się, że z Warszawy do Krakowa można pojechać koleją już nie za 97-107 zł, a za

Pociąg do strat

Jak połączenia InterRegio zepchnięto na boczny tor



● 2009 r. - tłok w pociągu InterRegio z Warszawy do Krakowa. W grudniu 2014 r. zniknie ostatnie połączenie InterRegio między tymi miastami.

38,50 zł. Relację Wrocław – Przemyśl składował InterRegio pokonywał o 40 min. krócej niż pociąg PKP Intercity. Dzięki konkurencyjnej ofercie, mało komfortowe składy na trasach dalekobieżnych szybko zdobyły uznanie pasażerów. W 2009 r. z pociągów InterRegio skorzystało 2,6 mln osób. W 2010 r. liczba pasażerów wzrosła do 18,2 mln, dzięki czemu sieć InterRegio wypracowała przychody w wysokości 130 mln zł, przy 80 mln zł kosztów bezpośrednio związanych z kursowaniem pociągów tej kategorii. W 2010 r. Małgorzata Kuczyńska-Laska, wówczas odpowiadająca za finanse Przewozów Regionalnych, powiedziała, że InterRegio to dla spółki połączenia najbardziej dochodowe.

Wczoraj plus, dziś minus

Dziś pociągi InterRegio – po nieco ponad pięciu latach funkcjonowania – okazują się być ekonomicznym balastem. Na obniżenie efektywności ekonomicznej InterRegio niestety wpłynęły dążenia do zwiększenia komfortu podróży, a więc zastępowanie zespołów trakcyjnych składami wagonowymi. Taka zmiana taborowa to zwiększenie opłat za korzystanie z torów. Przykładowo w relacji Warszawa – Kraków zastąpienie zespołu ED72 lokomotywą z pięcioma wagonami rocznie zwiększyło opłaty o ponad 200 tys. zł dla jednej pary pociągów.

Postawienie na składy wagonowe wywołało także konieczność zakupu lub wynajmu lokomotyw elektrycznych. Co więcej, dla poprawy komfortu spółka

Przewozy Regionalne gruntownie zmodernizowała 16 wagonów, wyposażając je w klimatyzację, ekrany LCD czy bezprzewodowy dostęp do internetu. Dodajmy, że w okresie wakacyjnym Przewozy Regionalne do obsługi połączeń InterRegio wynajmowała wagony od PKP Intercity, porzucając tym samym zasadę korzystania z własnych zasobów taborowych.

Efektywność sieci InterRegio została pogrążona na skutek decyzji o realizowaniu wielu połączeń wyłącznie w wszystkich przewozowych, a więc przede wszystkim w piątki i niedziele. Piątkowe popołudnie to czas, gdy szczyt w relacjach lokalnych pokrywa się ze szczytem w relacjach międzyregionalnych. Konieczność obsłużenia tych dwóch segmentów na raz wymuszało utrzymywanie kadr i taboru, które przez większą część tygodnia oczekiwały w gotowości, nie generując jednak przychodów. Skutki oparcia się na epizodycznych terminach kursowania wyraźnie widać w statystykach – od 2010 r. do 2012 r. liczba pasażerów pociągów InterRegio spadła o dwie trzecie: z 18,22 mln do 6,68 mln.

Swoje zrobił też zauważalny wzrost cen biletów. W 2009 r. przejazd pociągiem InterRegio z Warszawy do Krakowa kosztował 38,50 zł – dziś trzeba zapłacić 53,90 zł. Trasa między stolicami Mazowsza i Małopolski jest jedną z tych, z których w połowie grudnia 2014 r. pociągi InterRegio zupełnie znikną. Wygląda na to, że bezpowrotnie.

Karol Trammer

Nagłe hamowanie

– *Nie możemy liczyć na wymiar sprawiedliwości* – powiedział związkowiec Leszek Miętek. I zaapelował do maszynistów o oddolną walkę o bezpieczeństwo ruchu na kolei: – *Nie bójcie się zatrzymać pociągu, nie bójcie się opóźnić pociągu*

– *Łatwiej jest oskarżyć i skazać człowieka, niż naprawić system* – powiedział Leszek Miętek, prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych, pod gmachem Sądu Okręgowego w Piotrkowie Trybunalskim.

23 października 2014 r. piotrkowski sąd ogłosił wyrok w sprawie maszynisty, który 12 sierpnia 2011 r. prowadził pociąg TLK relacji Warszawa Wschodnia – Katowice. Pociąg ten wykołosił się na stacji Baby, położonej między Kuluszkami a Piotrkowem Trybunalskim. W wypadku dwie osoby poniosły śmierć, a 80 zostało rannych.

Sąd winnym katastrofy uznał maszynistę, skazując go na trzy lata i trzy miesiące pozbawienia wolności, dodatkowo orzekając czteroletni zakaz prowadzenia pojazdów kolejowych oraz zapłatę 20 tys. zł kosztów sądowych. Jest to wyrok pierwszej instancji.

Szok powypadkowy

W wyroku sądowym – podobnie jak w raporcie Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych i w prokuratorskim akcie oskarżenia – uznano, że pociąg wypadł z szyn dlatego, że maszynista nie zastosował się do wskazań semaforów i na stację Baby wjechał z prędkością 113 km/h, zamiast wymaganej 40 km/h. Pociąg powinien zwolnić, ponieważ na stacji Baby miała nastąpić zmiana toru (z przejechaniem na bok przez dwa rozjazdy).

Rejestrator rozmów radiotelefonicznych w Babach zachował zdanie, które maszynista natychmiast po wykołoseniu skierował do dyżurnego ruchu: „W rozjazd wjechałem z za dużą szybkością, nie, coś z semafora nie przyuważyłem”. PKBWK uznała, że słowa te stanowią klucz do wyjaśnienia przyczyn katastrofy – w raporcie powypadkowym wypowiedź przytoczono aż siedem razy.

– *Słowa wypowiedziane w szoku powypadkowym nadinterpretuje się, uznając je niejako za przyznanie się do winy* – ocenił Leszek Miętek po opublikowaniu w lipcu 2012 r. raportu przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych.

Sprzeczne sygnały

W trakcie wysłuchania przez komisję oraz podczas procesu sądowego maszynista oświadczył, że na kolejnych semaforach podane były sprzeczne sygnały, nie informujące o tym, że przy wjeździe na stację Baby nastąpi zmiana toru.

Według relacji maszynisty, na ostatnim semaforze odstępowym przed stacją widniało zielone światło, informujące, że wjazd na stację będzie mógł odbyć się z maksymalną prędkością. Na semaforze wjazdowym na stację widniało jedno światło pomarańczowe.



● Sierpień 2011 r. Pociąg TLK relacji Warszawa - Katowice po wykołoseniu na stacji Baby. Sąd uznał, że winnym tej katastrofy jest maszynista.

To informacja, że następny semafor – zlokalizowany na wyjeździe ze stacji – wskazuje sygnał „stój”. Rychłą zmianę toru zwiastowałby natomiast sygnał z dwoma pomarańczowymi światłami (jazda z szybkością nie przekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze – „stój”). Maszynista dopiero wjeżdżając na stację zauważył, że pierwszy rozjazd ułożony jest na bok. Wtedy włączył nagłe hamowanie – było jednak już zbyt późno i za moment poczuł, że pociąg się wykołosił.

Ani państwowa komisja powypadkowa, ani sąd nie dały jednak wiary słowom maszynisty o nieprawidłowych sygnałach na semaforach. obrońca maszynisty, adwokat Wojciech Kilanowski: – *Wyrok stwarza precedens, że za wszystkie awarie urządzeń kolejowych może odpowiadać maszynista.*

Zero tolerancji

– *Nie możemy liczyć na polski system wymiaru sprawiedliwości* – stwierdził po zapadnięciu wyroku szef Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych Leszek Miętek. Następnie zaapelował do kolejarzy, którzy przyjechali do Piotrkowa Trybunalskiego wspierać swojego sądanego kolegę: – *Musimy zrobić wszystko co w naszej mocy, ażeby zadbać o bezpieczeństwo podróży – zero tolerancji na najmniejsze uchybienia w ruchu pociągów. Niestety będzie to kosztowało wiele opóźnień, odwołań pociągów, ale my nie mamy innego wyjścia. Bardzo proszę o przekazanie tych sugestii kolegom. Nie bójcie się zatrzymać pociągu, nie bójcie się opóźnić tego pociągu, jeżeli choć odrobinę będą nieprawidłowości w procesie sterowania ruchem pociągów.*

Chodzi o to, by w maszyniści – w obliczu wątpliwości dotyczących działania systemów sterowania ruchem kolejowym – nie obawiali się odmówić dalszej jazdy i żądać zwołania komisji, która wyjaśni sprawę.

Takie sytuacje miały już miejsce. Między innymi 11 grudnia 2013 r., kiedy to maszynista pociągu TLK „Janusz Korczak” z Białegostoku do Krakowa Płaszowa otrzymał przed stacją Kozłów sprzeczne sygnały na semaforach. Pierwszy semafor informował, że na kolejnym widnieć będzie sygnał „jazda z największą dozwoloną prędkością”. Tymczasem następny semafor – zlokalizowany za granicznym widocznością łukiem – nakazywał jazdę z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h.

Oczekiwanie na członków komisji oraz wyjaśnianie przez nich sytuacji wiązały się z sześciogodzinnym postojem pociągu. Jak wówczas powiedział dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Maciej Dutkiewicz ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, przyczyną wyświetlenia sprzecznych sygnałów na semaforach było „przepalenie bezpiecznika”

Urządzenia (nie) zawiodyły

Sprzeczne sygnały na semaforach otrzymał także maszynista pociągu PKP Cargo relacji Kamieniec Żąbkowski – Sochaczew. Miało to miejsce 18 kwietnia 2012 r. przed stacją Baby. Pierwszy semafor informował, że wjazd na stację będzie mógł odbyć się z największą prędkością, podczas gdy semafor wjazdowy nakazywał zmniejszenie prędkości z uwagi na zmianę toru.

Maszynista użył nagłego hamowania i zatrzymał skład. Następnie zażądał przyjazdu komisji. Wyjaśnienia trwały cztery godziny – przez ten czas ruch kolejowy między Częstochową a Kuluszkami był zablokowany. Komisja potwierdziła, że sygnalizacja zawiadła i w związku z tym reakcja maszynisty była prawidłowa. Prezes PKP Cargo podjął nawet decyzję o przyznaniu nagrody swojemu pracownikowi.

Zdarzenie z kwietnia 2012 r. miało miejsce przy tej samej stacji Baby, na której osiem miesięcy wcześniej doszło przecięciu do wykołosenia pociągu TLK jadącego z Warszawy do Katowic (z tą tylko różnicą, że skład towarowy nadjeżdżał od strony Piotrkowa Trybunalskiego, a pociąg pasażerski od strony Kuluszek).

Incydent ze sprzecznymi sygnałami dla pociągu towarowego nie przekonał ani Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, ani Sądu Okręgowego w Piotrkowie Trybunalskim, że w sierpniu 2011 r. urządzenia sterowania ruchem kolejowym również mogły zawiąść.

Karol Trammer

PRZESIADKI

WSIAŚĆ DO POCIĄGU BYLE JAKIEGO

- kolejne piosenki

*te brudne dworce
gdzie spotykam ją
te tłumy które cicho klną
ten pijak który mruczy coś przez sen
że półki my żyjemy ona żyje też
nie pytaj mnie
co widzę w niej*

Obywatel G.C., „Nie pytaj o Polskę”

słowa: Grzegorz Ciechowski, album: „Tak! Tak!”, 1988

POD DOBRĄ PRASĄ

- pisownia oryginalna

Jakub Karnowski, prezes PKP: „Zmiany wprowadzane od dwóch lat w grupie PKP rozpoczęliśmy od rzeczy podstawowej – postawienia w centrum uwagi klienta, czyli pasażera kolei. Przez wiele lat takiego myślenia brakowało. Właśnie dlatego do PKP przyłgnęły takie określenia jak „molołch” czy „państwo w państwie”. Z satysfakcją mogę powiedzieć, że są już nieaktualne.

Źródło: dziennik „Puls Biznesu”

Wydawca: Bonnier Business (Polska) sp. z o. o.

WYCIEZKI OSOBISTE

- pisze Przechodzień

Rekonstruktor

Trasa wąskotorowej kolei Karczew – Jabłonna (1896-1963), od Falenicy po Anin na obrzeżu Warszawy tam wiodła, gdzie dziś znajdują się ulice Mozaikowa oraz Mrówcza, a przy niej „Prowincja” – restauracja. I tymi ulicami nie raz podbiega czy też idzie facet, który, jak dziecko, udaje pociąg mówiąc „fu-fu” lub gwizdząc. Ludzie go mają za wariata, choć on spokojnie im wyjaśnia, że dokonuje rekonstrukcji dawnej kolejki, co przeszła do historii. Czemu więc nikt za pomyślonych nie ma tych, co robią rekonstrukcje powstań, potyczek albo bitew?

WIDOCZNIĘ



POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

- wybór: Olga i Marcin Rudziński

„Solina», podobnie jak »strzała południa« na trasie Zagórz – Przemysł, szybko zyskała miano pociągu kultowego. Podróżni wspominają, że każdy wypad w Bieszczady był doświadczeniem towarzyskim. Kilkanaście godzin jazdy w wiecznie załoczonych wagonach, atakowanie składu już w stolicy z namiotami i worami, byle szybciej wejść do środka i zająć przyzwoite miejsce – nie za blisko kibla ze względu na smród, ale i nie za daleko, żeby potem mieć szanse przedarcia się do WC między ludźmi stłoczonymi w korytarzu i nie musieć sikać do butelki po oranżadzie albo, co bardziej prawdopodobne, po piwie”.

Krzysztof Potaczała*
„Bieszczady w PRL-u 2”

* dziennikarz i reporter, mieszka w Ustrzykach Dolnych

OD BAŁTYKU PO TATRY

- kolejowa księga imion

„Bolimek” Żyrardów – Warszawa Wschodnia

„Bolimek” to jedna z bardziej infantylnych nazw pociągów na polskiej kolei. Nosi ją pociąg przyspieszony Kolei Mazowieckich łączący Żyrardów z Warszawą. Nazwa „Bolimek” zapewne ma kojarzyć się z Puszcą Bolimowską, rozciągającą się na pograniczu województw mazowieckiego i łódzkiego – między Żyrardowem, Skierniewicami i Łowiczem. Przecięta doliną Rawki puszcza jest nie tylko ostoją fauny i flory, ale i obszarem pełnym świadectw historii: okopów, rowów strzeleckich oraz cmentarzy wojennych.

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.