

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

KONKURENCJA



NA WEEKEND



KOLEJE WOJEWÓDZKIE.



NOWA KONKURENCJA DLA PKP INTERCITY?

Trzy dni prezesa Kowalskiego

LUDZIE 11 grudnia 2015 r. minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk (Prawo i Sprawiedliwość) powołał na stanowisko prezesa PKP S.A. Bogusława Kowalskiego. We wcześniejszej karierze Kowalski jako wicemarszałek województwa mazowieckiego w latach 2002-2005 zaangażował się w tworzenie Kolei Mazowieckich. W wyborach 2005 r. wszedł do sejmiku z listy Ligi Polskich Rodzin w okręgu siedlecko-ostrołęckim. Jako poseł został szefem sejmowej komisji infrastruktury. Następnie w latach 2006-2007 był wiceministrem transportu w rządzie PiS. Od 2012 do 2015 r. pracował jako ekspert w Zespole Doradców Gospodarczych Tor.

Na stanowisku szefa PKP Bogusław Kowalski nie przetrwał długo – do dymisji podał się w trzecim dniu urzędowania. Rezygnacja była następstwem informacji o tym, że Kowalski pod koniec lat 80. był tajnym współpracownikiem (TW) Służby Bezpieczeństwa. Już w pierwszych godzinach urzędowania nowego prezesa PKP S.A. wpis w tej sprawie umieścił na portalu Twitter historyk Sławomir Cenckiewicz: „TW »Mieczysław«/TW »Przemek« szefem PKP z ramienia PiS. Szok!”. Dzień później Marcin Meller, w latach 80. działacz Niezależnego Zrzeszenia Studentów, napisał na portalu Facebook: „Moja teczka, ogólnie dostępna w Instytucie Pamięci Narodowej, była chyba pierwszym dowodem, że Kowalski to kapuś »Mieczysław«”. Głos zabrał też europoseł PiS Kazimierz Ujazdowski: „Dla ludzi Solidarności nominacja Bogusława Kowalskiego na szefa PKP jest decyzją nie do usprawiedliwienia” (wpis na Twitterze).

13 grudnia 2015 r. Bogusław Kowalski poinformował, że odchodzi ze stanowiska: „Kierując się interesem Grupy PKP, składam rezygnację z zajmowanego stanowiska. Robię to z poczucia odpowiedzialności za zaufanie, którym mnie obdarzono, a nie poczucia winy. Winni tej sytuacji są oskarżyciele, a nie oskarżany”. Kowalski napisał ponadto, że „wpisanie do rejestrów komunistycznej SB nie oznacza współpracy z tą służbą” i dodał, że w 2008 r. IPN stwierdził brak podstaw do zakwestionowania jego oświadczenia lustracyjnego, w którym zadeklarował, że nie współpracował z bezpieką.

O przeszłości Bogusława Kowalskiego pisali w 2008 r. w książce „SB a Lech Wałęsa” Piotr Gontarczyk i Sławomir Cenckiewicz: „Wprawdzie do naszych czasów nie zachowała się jego teczka personalna i teczka pracy, ale inne dokumenty dość jednoznacznie wskazują na jego związki z SB. Można na przykład ustalić, że w latach 1987-1989 »Mieczysław«/»Przemek« odbył co najmniej 60 spotkań z oficerem prowadzącym i został 20 razy wynagrodzony za współpracę”.

W mediach informacje o współpracy Bogusława Kowalskiego z SB pojawiły się już w 2006 r., gdy Kowalski obejmował stanowisko wiceministra transportu w poprzednim rządzie PiS. Wtedy o sprawie pisał także dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyń”. ●

Dane pasażerów pod niespecjalnym nadzorem

PRAWO Poświęcony bezpieczeństwu informatycznemu portal Niebezpiecznik.pl ujawnił, że w serwisie internetowym Kolei Mazowieckich po wpisaniu loginu „admin” i hasła „admin” uzyskiwało się dostęp do danych osób, które złożyły wnioski o wydanie Karty Mazowieckiej – nośnika do zapisywania biletów w formie elektronicznej. Za loginem „admin” i hasłem „admin” były „ukryte” następujące dane osobowe prawie 4 tys. klientów Kolei Mazowieckich: imię, nazwisko, numer PESEL, adres e-mail, fotografia oraz, w przypadku osób składających reklamacje, również adres domowy.

Od początku przyjmowania wniosków o wydanie Karty Mazowieckiej w postanowieniach polityki prywatności serwisu internetowego widnieje zapis: „Spółka Koleje Mazowieckie zobowiązuje się do należytej ochrony informacji dotyczących użytkowników Karty Mazowieckiej”.

– Często kilka minut po uaktualnieniu portalu rozpoczynają się analizy i próby włamania przeprowadzane przez hakerów. Osoby, które usiłują uzyskać dostęp do danych, atakują udostępnione w internecie portale często poprzez zgadywanie hasła i loginu, ręczne lub wykonywane za pomocą skryptów i programów – wyjaśnia Tomasz Sałaciński, specjalista ds. bezpieczeństwa systemów teleinformatycznych. – Aby portal był odporny na taki atak, wybrane hasło powinno składać się z losowych znaków i mieć odpowiednią długość. Zestaw „admin/admin” to rażące naruszenie elementarnych zasad. Często wykonawcy tworzą konta testowe z prostymi zestawami, żeby przyspieszyć proces pracy i testów. Jeśli konta takie nie zostaną usunięte przed udostępnieniem portalu do sieci internet, stanowi to poważną słabość w kontekście bezpieczeństwa.

Po ujawnieniu sprawy Koleje Mazowieckie problem niewłaściwego zabezpieczenia danych osobowych swoich klientów nazwały „luką systemową”. Spółka oświadczyła też, że ma wdrożony certyfikowany System Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji ISO/IEC 27001:2013, obejmujący między innymi... politykę stosowania haseł. ●



Nowe otwarcie Bramy Morawskiej

POŁĄCZENIA W grudniu 2013 r. likwidacja jedynego dziennego pociągu między stolicami Polski i Czech. Następnie pod koniec 2014 r. jego przywrócenie, jednakże kosztem wycofania dziennego połączenia Warszawy z Bratysławą i Budapesztem. Ostatnie lata były okresem niestabilności oferty przewozowej w relacjach za południową granicę Polski.

Do 12 grudnia 2015 r. granicę polsko-czeską położoną w obniżeniu Bramy Morawskiej dziennie przekraczały trzy pociągi EuroCity: „Praha” do Pragi oraz „Polonia” i „Sobieski” do Wiednia. 13 grudnia 2015 r., wraz z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy, w obsłudze relacji międzynarodowych na południe nastąpiło nowe otwarcie, wraz z którym liczba połączeń klasy EuroCity podwoiła się.

Na trasie Warszawa – Praga do pociągu „Praha” dołączył pociąg „Porta Moravica”. Pierwszy z pociągów wyrusza do Czech z Warszawy wczesnym rankiem, a drugi popołudniu. Ponadto uruchomiony został pociąg „Comenius”, zapewniający wieczorne połączenie z Warszawy do Ostrawy i poranne w przeciwnym kierunku.

Polskę i Austrię łączą tak jak dotychczas dwa dzienne pociągi: „Polonia” (Warszawa – Wiedeń) i „Sobieski” (Gdynia – Warszawa – Wiedeń). Kursując przez Czechy, obsługują one po drodze Ostrawę, a także stacje węzłowe Hranice na Moravě (możliwość przesiadki w kierunku Olomuńca, Pardubic i Pragi), Pterov oraz Břeclav (skomunikowania w kierunku Brna). Tą trasą przez Czechy przejeżdża również pociąg „Varsovia” z Warszawy przez Bratysławę do Budapesztu, którego kursowanie po rocznej przerwie wznowiono w połowie grudnia 2015 r. W nowej odsłonie „Varsovia” prowadzi wagon bezpośredni do Sofii przez Belgrad.

W efekcie zwiększenia liczby połączeń znow z Warszawy można dotrzeć do wszystkich pozostałych stolic państw Grupy Wyszehradzkiej bezpośrednimi pociągami kursującymi w ciągu dnia. Połączenie nocą zapewnia pociąg EuroNight „Chopin” relacji Warszawa – Wiedeń, prowadzący wagony do Budapesztu przez Bratysławę i do Pragi. ●

Jakub Karnowski kontra „Z Biegiem Szyn”

ŁUDZIE 30 lipca 2015 r. do redakcji dwumiesięcznika „Z Biegiem Szyn” wpłynęło pismo z warszawskiego biura nowojorskiej kancelarii prawnej Weil, Gotshal & Manges.

Pismo to było reakcją na zamieszczony na początku lipca 2015 r. na łamach „Z Biegiem Szyn” artykuł „Karnowski, Sowa & Przyjaciele”, w którym poinformowaliśmy, że prezes PKP S.A. Jakub Karnowski przynajmniej 33 razy odwiedził lokale Amber Room i Sowa & Przyjaciele, będące areną wybuchłej w połowie 2014 r. afery podsłuchowej. Karnowski w tych warszawskich lokalach spotykał się między innymi z politykami i menadżerami spółek kolejowych.

„Insynuacje sformułowane w artykule są nieprawdziwe oraz pozbawione jakichkolwiek podstaw faktycznych i prawnych” – napisała w liście do redakcji „Z Biegiem Szyn” przedstawicielka kancelarii Weil, Gotshal & Manges adwokat Karina Aust-Niewiadomska, działająca w imieniu prezesa PKP S.A. Jakuba Karnowskiego. Pani adwokat jednocześnie wezwała do opublikowania na okładce „Z Biegiem Szyn” przeprosin wobec Jakuba Karnowskiego oraz usunięcia z naszej strony internetowej, a także z innych archiwów internetowych artykułu i wszystkich odnośników do niego. „W przypadku niezastosowania się do treści niniejszego wezwania w terminie 3 dni roboczych od dnia jego otrzymania, będę zmuszona podjąć w imieniu mojego Mocodawcy odpowiednie kroki prawne” – oświadczyła adwokat Aust-Niewiadomska.

W odpowiedzi poprosiliśmy o konkretne wskazanie części artykułu pozbawionych podstaw faktycznych i zawierających błędną interpretację. Prawniczka Karnowskiego wskazała tylko fragmenty dwóch zdań tekstu: „zarząd u Sowy” i „Karnowski, zamiast w służbowych gabinetach, spotykał się w drogach lokalach”, jednocześnie podtrzymując wcześniejsze żądania.

W tej sytuacji – nie widząc podstaw ani do usunięcia tekstu, ani do zamieszczenia przeprosin na okładce „Z Biegiem Szyn” – zaproponowaliśmy, by Jakub Karnowski przesłał list ze swoim stanowiskiem na temat tekstu „Karnowski, Sowa & Przyjaciele”, który zostanie opublikowany na łamach naszego dwumiesięcznika.

Wkrótce do redakcji nadeszło pismo wraz z załączonym listem prezentującym stanowisko Jakuba Karnowskiego. Nadal jednak podtrzymane zostało żądanie usunięcia tekstu. Na to redaktor naczelny „Z Biegiem Szyn” Karol Trammer odpisał: „Kierując się poglądem, że usuwanie artykułów prasowych kłóci się z zasadami wolności słowa i rozwoju społeczeństwa obywatelskiego, nie jestem w stanie zgodzić się na usunięcie artykułu ze strony internetowej dwumiesięcznika, a tym bardziej z innych dostępnych archiwów internetowych, na które nie mam wpływu”.

19 listopada 2015 r. nadszedł do redakcji list z kancelarii Weil, Gotshal & Manges informujący, że Jakub Karnowski wycofuje się ze swojego żądania usunięcia artykułu. Niecałe dwa tygodnie później, 30 listopada 2015 r., Karnowski podał się do dymisji.

Obok publikujemy bez żadnych skrótów i poprawek treść listu byłego prezesa PKP S.A. Jakuba Karnowskiego do redakcji „Z Biegiem Szyn”. •



Oświadczenie Jakuba Karnowskiego – Prezesa Zarządu PKP S.A. dotyczące artykułu pt. „Karnowski, Sowa & Przyjaciele” opublikowanego w numerze 4 (78) dwumiesięcznika „Z Biegiem Szyn”

W nawiązaniu do artykułu pt. „Karnowski, Sowa & Przyjaciele” opublikowanego w numerze 4 (78) dwumiesięcznika „Z Biegiem Szyn” („Artykuł”) oświadczam, że informacje przedstawione w Artykule w rażący sposób naruszają moje dobra osobiste, w szczególności dobre imię i prawo do prywatności.

W pierwszej kolejności należy wskazać, że w Artykule zacytowano fragmenty z akt śledztwa w sprawie tzw. afery podsłuchowej, bez zgody Prokuratora prowadzącego postępowanie przygotowawcze, co stanowi przestępstwo stypizowane w art. 241 § 1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 1997 r., Nr 88, poz. 553 ze zm.). Opublikowanie treści zeznań świadka, które na etapie śledztwa nie są jawne, jest zatem niezgodne z prawem. Nielegalne posłużenie się fragmentami zeznań, dobór materiału źródłowego i brak jego weryfikacji oraz uniemożliwienie mi przedstawienia własnego stanowiska w tej sprawie przed publikacją Artykułu świadczą nie tylko o naruszeniu rzetelnego warsztatu dziennikarskiego, ale przede wszystkim narażają mnie na utratę zaufania niezbędnego dla pełnienia funkcji Prezesa Zarządu PKP S.A.

Krytycznie należy ocenić nie tylko ujawnienie fragmentów moich zeznań, ale także wprowadzającą w błąd ich interpretację, która jest krzywdząca, nieuzasadniona i zmierza wyłącznie do wzbudzenia sensacji kosztem mojej wiarygodności i dobrego imienia. Autor Artykułu opublikował fragmenty moich zeznań bez zaznajomienia czytelnika z kontekstem sprawy, a więc w sposób zmanipulowany i jednostronny. Sugestie zawarte w Artykule są obraźliwe, stawiają mnie w złym świetle i podważają moją pozycję zawodową, nie tylko jako Prezesa Zarządu PKP S.A., a także jako nauczyciela akademickiego.

Artykuł nie ma nic wspólnego z rzetelną informacją na temat mojego rzekomego związku z tzw. aferą podsłuchową, ale stanowi próbę zdyskredytowania mnie w opinii publicznej poprzez manipulowanie wybranymi informacjami wymierzone w naruszenie mojego dobrego imienia oraz prawa do prywatności. Wydzwięk artykułu jest jednoznacznie negatywny, przedstawia opisywane zdarzenia w sposób daleki od bezstronności i neutralności. Ładunek emocjonalny, który przekazywany jest odbiorcy ma charakter wysoce pejoratywny, przez co czytelnik nie jest w stanie ocenić fragmentów moich zeznań inaczej, aniżeli ocenił go autor Artykułu, czyli jednoznacznie negatywnie. Artykuł stanowi umyślną dezinformację mającą wywołać u czytelnika przekonanie, jakoby autor odkrył rażące nieprawidłowości w sposobie zarządzania PKP S.A.

Należy stwierdzić, że Artykuł jest próbą zbudowania przez jego autora własnej pozycji w środowisku kolejowym poprzez szkalowanie mojego dobrego imienia i podważenie wypracowanego przeze mnie zaufania tej grupy odbiorców oraz wiarygodności w opinii społecznej. Ubolewam nad tym, że dziennikarską powinność poszukiwania prawdy sprowadzono do pogoni za tanią sensacją zmierzającą wyłącznie do zdyskredytowania mojej osoby w opinii publicznej.

Jakub Marek Karnowski

Koleje Mazowieckie uruchomiły sobotnio-niedzielne pociągi dalekobieżne. Czy właśnie rodzi się nowa konkurencja dla PKP Intercity: przewoźnicy wojewódzcy?

• Pociąg Kolei Mazowieckich „Dragon” relacji Warszawa - Kraków wjeżdża na Centralną Magistralę Kolejową w okolicach Jaktorowa.



Konkurencja na weekend

W 2015 r. z wakacyjnego pociągu „Słonecznego” skorzystało w sumie 117,6 tys. podróżnych. To najlepszy wynik w historii połączenia z Warszawy nad Bałtyk, które corocznie od 2005 r. uruchamiane jest w sezonie letnim przez Koleje Mazowieckie. Na tegoroczny wynik wpłynęło skrócenie czasu przejazdu oraz przedłużenie relacji do Ustki (w poprzednich sezonach kursował tylko między Warszawą a Trójmiastem).

Duże zainteresowanie „Słonecznym” skłoniło Koleje Mazowieckie do śmielszego wejścia na rynek przewozów dalekobieżnych. – *W tym roku wakacyjny „Słoneczny” był rekordowo popularny – mówi Dariusz Grajda, członek zarządu Kolei Mazowieckich ds. handlowych. – Dlatego postanowiliśmy dać pasażerom możliwość taniego, komfortowego i szybkiego podróżowania na trasie do Gdyni i Krakowa.*

Weekend w cenie

Przewoźnik podjął decyzję, by między Warszawą a Trójmiastem „Słoneczny” kursował w soboty i niedziele przez cały rok. W tej formule pociąg pierwszy raz wyruszył w sobotę 19 grudnia 2015 r. Tego samego dnia Koleje Mazowieckie zainaugurowały kursowanie weekendowego pociągu „Dragon” relacji Warszawa – Kraków.

Do pociągów dalekobieżnych Kolei Mazowieckich pasażerów mają przekonać ceny biletów: podróż „Słonecznym” z Warszawy do Trójmiasta kosztuje 45 zł. Dla porównania, przejazd połączeniem TLK lub InterCity z Warszawy do Gdańska kosztuje 63 zł, pociągiem ExpressInterCity – 126 zł, a składem ExpressInterCityPremium – 150 zł.

Z kolei za podróż pociągiem „Dragon” z Warszawy do Krakowa trzeba zapłacić 40 zł (na pociągi TLK i InterCity normalny bilet kosztuje 64-66 zł, na ExpressInterCity – 135 zł, a na ExpressInterCityPremium – 150 zł).

Ceny Kolei Mazowieckich nie są aż tak atrakcyjne, gdy się porówna je z ofertami promocyjnymi PKP Intercity: kupowanym z wyprzedzeniem bilet na ekspres (49 zł) czy bilet weekendowy na całą sieć TLK i InterCity, ważnym od godz. 19.00 w piątek do godz. 6.00 w poniedziałek (79 zł). Mazowiecki przewoźnik zapewne wkrótce

stanie w obliczu konieczności obniżenia swoich cen.

Dragon wyprzedza InterCity

Kolejom Mazowieckim udało się zapewnić czasy jazdy niegorsze od tych oferowanych przez połączenia PKP Intercity z segmentu ekonomicznego. Podróż składami TLK z Warszawy do Gdańska trwa od 3 godz. 56 min. do 4 godz. 9 min. – „Słoneczny” pokonuje tę relację w 3 godz. 41 min.

Do Krakowa pociąg „Dragon” odjeżdża z Warszawy Centralnej o godz. 9.29 – ponad godzinę po odjeździe pociągu InterCity „Orłowicz”. Pod Wawel „Dragon” dociera kwadrans przed „Orłowiczem”. Koleje Mazowieckie wykorzystały to, że PKP Intercity większość pociągów z segmentu ekonomicznego łączących Warszawę i Kraków od grudnia 2015 r. skierowało dłuższymi trasami: przez Bukowę, Kielce i Jędrzejów lub przez Żyrardów, Skierniewice i Tomaszów Mazowiecki.

Nie tylko Warszawa?

Przystępując do budowy oferty ponadregionalnej Koleje Mazowieckie zatroszczyły się o podróżujących do i z Warszawy, zamiast za cel postawić sobie stworzenie połączeń dalekobieżnych z myślą także o pozostałych częściach województwa. Na problem zwróciło uwagę stowarzyszenie Radomskie Inwestycje, wnioskując do Kolei Mazowieckich, by „Słoneczny” kursował na dłuższej trasie Radom – Warszawa – Gdynia. Byłoby to częściowe uzupełnienie pogarszającej się oferty PKP Intercity: – *To czternaste pod względem liczby mieszkańców miasto w Polsce – mówi Piotr Szpiega z Radomskich Inwestycji. – Mimo to liczba pociągów dalekobieżnych obsługujących Radom stale się zmniejsza. Kolejne pociągi są bowiem przenoszone na omijającą Radom Centralną Magistralę Kolejową.*

Magistralą został skierowany też pociąg „Dragon” – pierwszy postój po ruszeniu z Warszawy pociąg ma na stacji Opoczno Południe, a więc za granicami województwa mazowieckiego. Tworząc to połączenie Koleje Mazowieckie nie wykorzystały faktu, że w wyniku przebudowy stacji Pruszków i

Grodzisk Mazowiecki istnieje już możliwość wytrasowania pociągów dalekobieżnych z zatrzymaniami w tych miastach Mazowsza. Ponadto mazowiecki przewoźnik mógłby rozważyć uruchomienie „Dragona” w dłuższej relacji: Ciechanów – Warszawa – Kraków czy Siedlce – Warszawa – Kraków.

Dalekobieżny bez dotacji

Jeden z celów uruchomienia połączeń dalekobieżnych przez Koleje Mazowieckie to lepsze wykorzystanie taboru w soboty i niedziele, kiedy w ruchu regionalnym część pociągów nie kursuje, a część zestawiona jest z mniejszej liczby wagonów. Do obsługi pociągów dalekobieżnych Koleje Mazowieckie kierują lokomotywy EU47 Traxx z wagonami piętrowymi.

Nowe połączenia kursują bez dotacji. Koleje Mazowieckie wprowadziły je trzy miesiące po likwidacji przez spółkę Przewozy Regionalne swoich komercyjnych połączeń dalekobieżnych InterRegio.

– *Wycofanie się Przewozów Regionalnych z InterRegio otwiera nowe rynki przed kolejami samorządowymi – mówi szef Kolei Dolnośląskich Piotr Rachwałski. – Problem przewoźników wojewódzkich to braki taboru, co niestety prędko się nie zmieni. Z tego właśnie powodu kursy dalekobieżne Kolei Mazowieckich odbywają się tylko latem oraz w soboty i niedziele, a już nie w piątkowe popołudnia, kiedy przydałyby się najbardziej.*

Mimo to kolejni przewoźnicy wojewódzcy myślą o wejściu na dłuższe dystanse. – *To kwestia czasu, bardziej jednak lat niż miesięcy. Połączenia tego typu mogą wspólnie stworzyć spółki z sąsiednich regionów poprzez wydłużanie czy łączenie relacji istniejących już pociągów – podkreśla Rachwałski, dodając, że kapitałem spółek regionalnych są codzienni klienci: – Pasażer, który poznał ofertę regionalną, łatwiej da się namówić na skorzystanie z usług znanego przewoźnika przy dalszej podróży.*

Należąca do samorządu województwa łódzkiego Łódzka Kolej Aglomeracyjna ujawniła, iż dąży do uruchomienia pociągów łączących Łódź z Warszawą. Ich atutem mają być tanie bilety i krótki czas przejazdu.

Karol Trammer

Stacja ponadpartyjna

Jak w Ciechanowie wywalczyli postoje pociągów ExpressInterCityPremium

205 kilometrów. Tyle do połowy grudnia 2015 r. liczył najdłuższy na sieci połączeń ExpressInterCityPremium odcinek bez postojów pociągów tej kategorii – po odjeździe z Warszawy skład *Pendolino* zatrzymywały się dopiero w Iławie. Niedawno jednak układ postojów na tym odcinku został dogęszczony. W niedzielę 13 grudnia 2015 r. pociągi *Pendolino* po raz pierwszy zatrzymały się w Ciechanowie na północy Mazowsza oraz w Działdowie w województwie warmińsko-mazurskim.

Trzy z pięciu

Wprowadzenie nowych postojów jest związane z decyzją spółki PKP Intercity o zmianie sposobu obsługi ciągu Warszawa – Gdynia. Do połowy grudnia 2015 r. każdy pociąg kategorii ExpressInterCityPremium między Warszawą a Trójmiastem zatrzymywał się trzy razy: zawsze w Iławie, Malborku i Tczewie. Wraz z ostanią zmianą rozkładu nastąpiło odejście od tego sztywnego układu postojów.

Obecnie większość pociągów *Pendolino* po drodze z Warszawy do Trójmiasta nadal zatrzymuje się w trzech miejscach – z tą różnicą, że są to trzy spośród pięciu następujących stacji: Ciechanów, Działdowo, Iława Główna, Malbork i Tczew. Ponadto uruchomione zostały pociągi, które między Warszawą a Trójmiastem stają tylko raz – na stacji Iława Główna.

Pociągi z jednym postojem pośrednim pokonują relację z Warszawy Centralnej do Gdańska Głównego w 2 godz. 37 min. – 2 godz. 38 min. Czas jazdy osiągnąć przez pociągi zatrzymujące się po drodze trzy razy wynosi natomiast od 2 godz. 45 min. do 2 godz. 49 min.

Postój, który porusza

Na północnym Mazowszu walka o postoje pociągów *Pendolino* zaczęła się długo przed premierą tych składów, która miała miejsce ponad rok temu – 14 grudnia 2014 r.

Uchwały domagające się wpisania do rozkładu jazdy postojów pociągów ExpressInterCityPremium w Ciechanowie zostały przyjęte w pierwszej połowie 2014 r. nie tylko przez radę powiatu ciechanowskiego, ale także przez – przekonane do sprawy – radę sąsiedniego powiatu przasnyskiego oraz sejmik województwa mazowieckiego. W kwietniu 2014 r. ówczesny prezydent Ciechanowa Waldemar Wardziński z Platformy Obywatelskiej skierował wniosek do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, by to liczące 45 tys. mieszkańców miasto uwzględniono w siatce połączeń ExpressInterCityPremium.

Z kolejnymi interpelacjami w sprawie zatrzymania *Pendolino* na północy Mazowsza już od 2013 r. występował Jan



• Deszczowy poranek w niedzielę 13 grudnia 2015 r. - pierwszy rozkładowy postój pociągu ExpressInterCityPremium w Ciechanowie. Dotychczas wszystkie pociągi *Pendolino* przez to miasto przejeżdżały bez zatrzymania.

Maria Jackowski, senator Prawa i Sprawiedliwości z okręgu ciechanowskiego. Gdy wreszcie 13 grudnia 2015 r. *Pendolino* pierwszy raz zgodnie z rozkładem stanęło w Ciechanowie, senator Jackowski powiedział: – *To pokazuje, do jakich efektów może doprowadzić współpraca ponad podziałami politycznymi, w ramach różnych środowisk – i samorządowych, i parlamentarnych.*

Stacja premium

Wprowadzenie nowych zatrzymań dla pociągów ExpressInterCityPremium musiało zostać poprzedzone uzyskaniem przez spółkę PKP Intercity zgody Komisji Europejskiej na postoje na innych stacjach niż te, które przewoźnik pierwotnie wskazał we wniosku o unijne dofinansowanie zakupu składów ED250 *Pendolino*.

W Ciechanowie pociągi *Pendolino* zatrzymują się sześć razy dziennie – można bezpośrednio dojechać nimi nie tylko do Trójmiasta oraz Warszawy, ale też do miast południowej Polski: Sosnowca, Katowic, Gliwic czy Krakowa. Prezydent Ciechanowa Krzysztof Kosiński z Polskiego Stronnictwa Ludowego: – *Kiedy byłem na pierwszym roku studiów w Krakowie, to dojeżdżałem bezpośrednim pociągiem z Ciechanowa do Krakowa w 8-9 godz. Dzisiaj, dzięki Pendolino, ten dojazd to 3 godz. i 22 min.*

Z Ciechanowa do Katowic pociągiem *Pendolino* jedzie się 3 godz. 30 min. Czas podróży z Ciechanowa do Gdańska wynosi natomiast 1 godz. 52 min. – 1 godz. 53 min.

Peryferie w centrum

Kolejnym obok Ciechanowa i Działdowa nowym punktem zatrzymania połączeń

ExpressInterCityPremium jest Zawiercie w województwie śląskim. Postoje w tym mieście u stóp Jury otrzymał jeden poranny pociąg z Gliwic do Warszawy i jeden jadący z powrotem popołudniu.

Ponadto nowe postoje pociągów *Pendolino* zostały wprowadzone w miastach położonych na odcinkach do Rzeszowa, Gliwic i Bielska-Białej, o które w grudniu 2015 r. wydłużyła się sieć połączeń ExpressInterCityPremium. Do *Pendolino* można więc teraz wsiąść także w Dębicy, Tarnowie, Czechowicach-Dziedzicach, Pszczynie, Tychach oraz Zabrze.

Obecnie – po zwiększeniu liczby punktów zatrzymania na północnym ramieniu obsługi połączeń ExpressInterCityPremium – najdłuższym fragmentem siatki bez postojów składów *Pendolino* jest odcinek między stacjami Warszawa Zachodnia i Włoszczowa Północ. Liczy on 181 km długości, co oznacza wyłączenie z siatki połączeń ExpressInterCityPremium sporego obszaru w centrum Polski.

Na ciąg ten składa się głównie Centralna Magistrala Kolejowa, charakteryzująca się ograniczoną liczbą stacji pasażerskich. Mimo to także tu możliwa jest poprawa dostępności do połączeń ExpressInterCityPremium – taki efekt dałoby wprowadzenie zatrzymań części pociągów *Pendolino* na stacji Opoczno Południe. Ta decyzja przybliżyłaby układ siatki ExpressInterCityPremium do europejskich standardów – w Niemczech przyjęta jest zasada, że pożądana odległość między punktami zatrzymania na sieci najszybszych połączeń InterCityExpress nie powinna przekraczać 75 km.

Karol Trammer

Krótsza jazda, dłuższy postój

Ponad pół godziny - nawet tyle trwają postoje pociągów dalekobieżnych na stacjach pośrednich. Tak marnowane są efekty skrócenia czasów jazdy koleją

Pociąg TLK „Kormoran” w drodze z Katowic do Olsztyna traci na przebiecie się przez Warszawę ponad 40 min. – najpierw na równo pół godziny zatrzymuje się na stacji Warszawa Centralna i następnie na 13 min. staje na stacji Warszawa Wschodnia. A wszystko zgodnie z nowym rozkładem jazdy, który wszedł w życie w niedzielę 13 grudnia 2015 r.

Gdyby nie te wydłużone postoje pociągu na dwóch warszawskich dworcach, kolej mogłaby dziś chwalić się wyraźnym skróceniem czasu podróży z Katowic do Olsztyna. A tak, wraz z grudniową zmianą rozkładu, wydłużył się on z 5 godz. 45 min. do 6 godz. 4 min. To wcale niejedyna sytuacja na polskiej sieci kolejowej, gdy właśnie osiągnięte efekty skrócenia czasów jazdy natychmiast zostały pożarte przez wydłużone czasy postojów na stacjach pośrednich.

Dodatkowe minuty

Kursujący w relacji Szczecin – Olsztyn pociąg TLK „Gryf” w połowie grudnia 2015 r. wydłużył swój czas jazdy o 20 min. Pociąg ten nie może pochwalić się skróconym czasem przejazdu tylko dlatego, że wraz z ostatnią zmianą rozkładu wydłużono mu postoje na trzech stacjach w aglomeracji trójmiejskiej: z 10 min. do 20 min. w Gdyni Głównej, z 3 min. do 5 min. w Gdańsku Głównym oraz z jednej do 12 min. w Tczewie.

Pociąg TLK „Mamry”, przemierzając trasę z Białegostoku do Wrocławia, zatrzymuje się na 20 min. w Olsztynie Głównym i na 23 min. w Poznaniu Głównym. Postoje na poznańskim dworcu zabierają nawet ponad 20 min. także wielu innym składom dalekobieżnym. Pociąg TLK „Ukiel” na trasie z Olsztyna do Zielonej Góry zatrzymuje się w Poznaniu na 22 min., natomiast w drodze powrotnej stoi tu 28 min.

Na 25 min. w stolicy Wielkopolski zatrzymują się łączące Gdynię z Wrocławiem pociągi InterCity „Bursztyn” i InterCity „Mieszko”, a także skład TLK „Dionizos” jadący z Zielonej Góry do Warszawy.

Skład InterCity „Sukiennice” z Krakowa do Szczecina stoi w Poznaniu przez 26 min. Po tyle samo spędzają na dworcu Poznań Główny pociągi InterCity „Barnim” relacji Szczecin – Katowice oraz TLK „Gałczyński” relacji Lublin – Szczecin.

Godzina w plecy

Kolejnym punktem, w którym pociągi tracą najwięcej czasu, jest dworzec Warszawa Centralna. Na 25 min. zatrzymuje się tu pociąg TLK „Orzeszkowa” relacji Białystok – Wrocław. Po 21 min. spędzają na stołecznym dworcu składy InterCity



• Pociąg TLK „Ondraszek” relacji Białystok - Bielsko-Biała podczas 36-minutowego postoju na stacji Warszawa Centralna. Długie postoje pośrednie to plaga nowego rozkładu jazdy.

„Kolberg” i „Żeromski” w drodze z Krakowa do Olsztyna. Jadący z Olsztyna do Kielc pociąg InterCity „Sienkiewicz” ma 20-minutowe zatrzymanie na dworcu Warszawa Centralna.

Są jednak pociągi, dla których rozkład przewiduje w stolicy nawet ponad pół godziny postoju. Skład TLK „Rożdżeński” relacji Katowice – Lublin na warszawskim dworcu centralnym wyznaczony ma 32-minutowy postój. Na 35 min. zatrzymuje się tu pociąg InterCity „Wit Stwosz” jadący z Terespoła do Krakowa. Pociąg TLK „Ondraszek” w drodze z Bielska-Białej do Białegostoku ma 32 min. postoju na dworcu Warszawa Centralna. W drodze powrotnej „Ondraszek” spędza tu aż 36 min., ponadto mając na swojej trasie długie postoje również w Koluszkach (6 min.), Częstochowie (11 min.) i Katowicach (10 min.). I tak oto te cztery przydługie postoje pośrednie zwiększają czas podróży w pełnej relacji o około godzinę.

Trzy kwadransy postoju

Pociąg InterCity „Siemiradzki” na trasie z Poznania do Zamościa ma wyznaczone dłuższe zatrzymania na stacjach Wrocław Główny (14 min.), Kraków Główny (27 min.), Tarnów (9 min.) i Rzeszów Główny (25 min.).

Pociąg TLK „Staszic” – jadąc z Piły do Zagórza – na 28 min. zatrzymuje się w Bydgoszczy Główniej, na 13 min. w Warszawie Centralnej, na 20 min. w Lublinie oraz na 23 min. w Rzeszowie Głównym. W rozkładzie jazdy pociągu TLK „Rybak” relacji Szczecin – Białystok dłuższe postoje zostały wyznaczone na stacjach Gdynia

Główna (22 min.) i Olsztyn Główny (23 min.).

Niechlubny rekord długości postoju osiąga pociąg InterCity „Mehoffer”, który po drodze z Zielonej Góry do Przemyśla na aż 43 min. zatrzymuje się na stacji Kraków Główny. Pytamy, jaki jest powód postoju ciągnącego się aż trzy kwadransy. – *Zmiana lokomotywy oraz skomunikowania* – stwierdza Beata Czemerajda z biura prasowego PKP Intercity.

Stoimy zgodnie z regulaminem

Jak dowiedzieliśmy się w PKP Intercity, przewoźnik na etapie przygotowywania rozkładu wnioskował do spółki PKP Polskie Linie Kolejowe o wyznaczenie dłuższych postojów pośrednich na tych stacjach, gdzie zachodzi konieczność zmiany lokomotywy, wymiany drużyny konduktorskich, włączenia lub wyłączenia wagonów czy zapewnienia skomunikowania z innymi pociągami.

– *Wnioskowane były czasy postojów zgodne z regulaminem PKP PLK, choć zdarzają się wytyczne, które wydają się nam zbyt duże* – mówi Beata Czemerajda z PKP Intercity, i dodaje: – *W trakcie konstrukcji tras pociągów dochodzi do zmian minutowych, co najczęściej jeszcze wpływa na wydłużenie czasów postojów.*

Najczęściej występujące na etapie konstruowania rozkładu przez PKP PLK przyczyny wydłużania postojów ponad czas oczekiwany przez przewoźników to ograniczenia przepustowości związane z realizacją prac modernizacyjnych, mijanie się pociągów na odcinku jednotorowym czy brak w danym czasie wolnego wylotu ze stacji węzłowej.

Karol Trammer

Część połączeń dalekobieżnych – zanim w połowie grudnia 2015 r. pojawiła się na torach – została przez spółkę PKP Intercity wykreślona z rozkładu jazdy. Problem przerzedzonej oferty dotknął trasy z Warszawy do Białegostoku, do Lublina, do Częstochowy i Katowic, a także do Jeleniej Góry przez Łódź, Ostrów Wielkopolski i Wrocław. To trasy, których obsługę miały zapewnić elektryczne zespoły trakcyjne serii ED161, czyli składy typu Dart bydgoskich zakładów Pesa.

Polskie pendolino

„Polska konkurencja dla Pendolino”, „odpowiedź na Pendolino”, „godna alternatywa dla Pendolino” – tak media relacjonowały proces powstawania składów Dart. Spółka PKP Intercity to pierwszy klient, który zdecydował się na ich zakup.

Wart 1,3 mld zł kontrakt na dostawę oraz 15-letnie serwisowanie 20 pociągów Dart został zawarty między PKP Intercity a Pesą w maju 2014 r. Producent zobowiązał się, że wszystkie składy dostarczy przewoźnikowi do 31 października 2015 r. Ten termin miał zapewnić półtora miesiąca na przygotowanie taboru do wykonywania normalnych kursów z pasażerami – to proces obejmujący przejechanie minimum 2 tys. km w ramach próbnej eksploatacji dla wykrycia i usunięcia usterek wieku dziecięcego przed skierowaniem taboru do obsługi rozkładowych połączeń.

Dostawy składów Dart rozpoczęły się jednak dopiero 2 grudnia 2015 r. – tego dnia jako spółce PKP Intercity został przekazany pierwszy pociąg: skład ED161-004.

Wymagający klient

– *Trwało to, przynajmniej nieco dłużej niż się spodziewaliśmy, ale spełnienie oczekiwań tak wymagającego klienta jak PKP Intercity musiały poprzedzić drobiazgowo odbiory, zarówno pod względem technicznym, jak i formalnym* – mówił po przekazaniu pierwszego Darta Jerzy Berg, szef marketingu Pesy. – *Dzięki temu obie strony mają pewność, że do eksploatacji trafiają bezpieczne, komfortowe pojazdy, zgodne ze specyfikacją zamówienia i wszelkimi przepisami.*

Drobiazgowość odbiorów miała związek z wątpliwościami, czy masa przynajmniej części składów Dart nie przekracza wartości wskazanych w zamówieniu. Na zaawansowanym etapie produkcji wciąż prowadzone były ustalenia między Pesą a PKP Intercity odnośnie wyposażenia, takiego jak poręcze czy półki na bagaże. Problematiczna była też kwestia wykończenia czoł pociągów. Chodzi o nadające aerodynamiczny wygląd osłony szprzegów, które miały otwierać się i zamykać automatycznie – z tymi osłonami występował pierwszy Dart na przełomie września i października 2015 r. podczas gdańskich targów Trako oraz prezentacji w Lublinie, Dęblinie i Bydgoszczy. Nagle okazało się, że konieczne będzie ręczne zdejmowanie osłon i zanoszenie ich do wnętrza pociągu. Przedstawiciele Pesy bronili się, że poradziłaby sobie z tym jedna osoba...

Sylwester w Pesie

Wyścig z czasem w bydgoskich zakładach Pesa



● Pierwszy skład ED161 Dart - jako pociąg InterCity „Bystrzyca” z Warszawy do Lublina - wyrusza w dziewięć podróż z pasażerami. Warszawa Centralna, 29 grudnia 2015 r.

Ostatecznie w składach odebranych przez PKP Intercity nie ma osłon, lecz duże otwory na dziobie pociągu.

Trzydzieści miesięcy

PKP Intercity i Pesa podpisały aneks do umowy, zgodnie z którym termin dostawy wszystkich 20 jednostek przesunięto z 31 października 2015 r. na 14 grudnia 2015 r. Tego terminu też nie udało się dotrzymać.

– *Co do Dartów, to trzeba pamiętać, że jest to pierwszy w Polsce zbudowany od zera pociąg klasy intercity. Na jego dostarczenie dostaliśmy 13 miesięcy, podczas gdy szwajcarski Stadler na dostarczenie tej samej klasy pojazdów dwa lata, a Pendolino – pięć lat* – mówił w rozmowie z magazynem „Forbes” prezes Pesy Tomasz Zaboklicki, zamykając chyba, że podpisując umowę z PKP Intercity, sam zaakceptował te warunki.

29 grudnia 2015 r. pierwszy Dart został skierowany do planowego ruchu – wyruszył z Warszawy do Lublina jako pociąg InterCity „Bystrzyca”.

Gdy zespół ED161-004 wiozł pierwszych pasażerów, trwały odbiory kolejnych gotowych już Dartów, a w halach Pesy kończyła się produkcja pozostałych składów. Z końcem 2015 r. PKP Intercity odebrało wszystkie składy, choć część z nich została odebrana warunkowo. W przeciwnym razie spółka PKP Intercity straciłaby 574 mln zł unijnej dotacji na zakup Dartów. Dodajmy, że Pesa zadeklarowała, że jeśli nie zdoła dostarczyć wszystkich Dartów przed wybuchem fajerwerków witających 2016 r., to pokryje kwotę unijnego wsparcia.

Wszystko wskazuje na to, że połączenia spółki PKP Intercity, które – z powodu

opóźnień w produkcji Dartów i braku taboru zastępczego – nie wystartowały w połowie grudnia, rozpoczną kursowanie 13 marca 2016 r.

Piętrowe opóźnienia

Opóźnienia w dostawach – a co za tym idzie, widmo utraty wsparcia z funduszy unijnych – dotknęły również inne zlecenia przyjęte przez Pesę. Na przykład 24 wagony piętrowe Sundeck miały zostać dostarczone Kolejom Mazowieckim do połowy sierpnia 2015 r., a ostatecznie ich odbiory zakończyły się dopiero 30 grudnia 2015 r.

W połowie września 2015 r. upłynął termin dostawy 36 tramwajów dla krakowskiego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Aby zdążyć z dostarczeniem wszystkich tramwajów do końca roku, Pesa złożyła krakowskiemu MPK propozycję nie do odrzucenia: wypożyczenie pracowników, by w Bydgoszczy pomagali w produkcji tramwajów. – *Pracownicy MPK przebywają na urloпах bezpłatnych i są zatrudniani przez firmę Pesa* – mówił w połowie grudnia 2015 r. portalowi „Transport Publiczny” Marek Gancarczyk, rzecznik krakowskiego przewoźnika.

Na podobne rozwiązanie zdecydowało się MPK z Łodzi, które oddelegowało swoją kadrę do Pesy. Jak relacjonował portal „Rynek Kolejowy”, „z uwagi na dofinansowanie unijne nie mogą oni formalnie pracować przy tramwajach dla Łodzi, dlatego zajmują się tramwajami dla Bydgoszczy i Torunia”. Te miasta również czekały na opóźnione dostawy tramwajów.

Karol Trammer

PRZESIADKI

WSIAŚĆ DO POCIĄGU BYLE JAKIEGO

- kolejne piosenki

Oni byli niewątpliwie bardzo młodzi
I jechali w tajemniczą dal.
Za szybami mrugał czasem światła ogień,
Gdy na stacjach nasz pociąg stał.
Czasem tylko spotykały się ich ręce
I migotał w oczach nikły blask.
Rozmawiali własnym czułym alfabetem,
Mogłam tylko się domyślać fraz.

Irena Santor, „Święty ogień”

słowa: Andrzej Kuryło, album: „Biegnie czas”, 1990

POD DOBRĄ PRASĄ

- pisownia oryginalna

„Koncert Krzysztofa Krawczyka, moto sport show, zwiedzanie nowego pociągu PKP Intercity Dart, mapping 3D, gry multimedialne – atrakcji towarzyszących otwarciu dworca nie brakowało”.

Źródło:

miesięcznik „W podróży”

Wydawca: KOW Media & Marketing.

WYCIEZKI OSOBISTE

- pisze Przechodzień

Pod mostkiem

W dzieciństwie wielką rozrywką, więcej – przeżyciem, było włożenie pod mały mostek akurat wtedy, kiedy z odgłosem grzmotu przejeżdżał po nim pociąg. W tych czasach ciągniony przez parowóz. Dlaczego – po latach spytał uczestnik tamtych zdarzeń – dziś byśmy już pod mostek nie wstawili? Bo dziś – powiedział drugi – góra nie jeżdżą już pociągi.

WIDOCZNIE



POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

- wybór: Olga i Marcin Rudziński

„Kto wie, dlaczego Fosgen zdecydował się iść na Czerwoną Skałę. To jest wieś, gdzie od wojny połowa chłopów, co tu przyszli po lepsze, się zachłala, a druga połowa się powiesiła. Sami Słowacy i Węgrzy i jeden Grek, co zwał tu przed faszystami i tym, co w tej ich małej wojnie sam nawyrabiał. Ale przed tymi chałupami nie dał rady uciec. Ludziom te budynki holt nie pasowały. W sumie to może dlatego, bo na Skałę nie jeżdżą żadne pociągi”.

Jaroslav Rudiš*, Jaromír 99**
„Biały potok – Alois Nebel”

*czeski pisarz i scenarzysta, pisze sztuki teatralne, zbiera stare rozkłady jazdy i mapy kolejowe

**czeski piosenkarz, autor tekstów rockowych i plastyk

OD BAŁTYKU PO TATRY

- kolejowa księga imion

„Skaryna”

Warszawa Zachodnia – Terespol

Patronem jednego z pociągów łączących Warszawę z leżącym na granicy z Białorusią Terespołem jest Franciszek Skaryna. To urodzony pod koniec XV wieku w białoruskim Połocku człowiek renesansu – był filozofem, lekarzem, tłumaczem, pisarzem, drukarzem i grafikiem. Franciszek Skaryna był prekursorem piśmiennictwa białoruskiego – przetłumaczył Biblię z języka staro-cerkiewno-słowiańskiego na starobiałoruski. Skaryna kształcił się w Krakowie, działał też między innymi w Pradze, Królewcu czy Wilnie, gdzie założył pierwszą drukarnię na terenie Wielkiego Księstwa Litewskiego. Skaryna zmarł w połowie XVI wieku w Pradze.

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.