

Z Biegiem Szyn

15 LAT

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

Jedna dziesiąta
polskiej sieci kolejowej
istnieje tylko
teoretycznie

**ZERO
KILOMETRÓW
NA GODZINĘ**



POŁĄCZENIA

Intercity w Płocku? Scenariusz pożądany



Liczący 122 tys. mieszkańców Płock to największe polskie miasto, do którego nie docierają pociągi dalekobieżne. Obsługujące ten segment połączeń PKP Intercity oznajmia, że do Płocka jeździć nie zamierza.

Choć jeszcze na początku 2016 r. przewoźnik, w ramach prac nad rozkładem jazdy 2016/2017, rozważał objęcie Płocka siecią swoich połączeń poprzez uruchomienie pociągu InterCity relacji Kraków – Łódź – Kutno – Płock. Jednak dziś spółka uzależnia skierowanie pociągów do Płocka od powstania nowej linii kolejowej: – *Rozszerzenie oferty pociągów PKP Intercity o Płock można będzie wziąć pod uwagę, gdy będzie wybudowana linia Modlin – Płock* – mówi Agnieszka Serbeńska, rzecznik prasowy PKP Intercity.

Mowa o linii o długości około 70-80 km, która miałaby połączyć Płock z magistralą Warszawa – Gdańsk. Jak na razie na zlecenie samorządu województwa mazowieckiego w 2011 r. opracowano jedynie wstępne studium wykonalności tej inwestycji. Od tego czasu nie podjęto żadnych kolejnych etapów przygotowań do budowy tej linii. Koncepcję linii Modlin – Płock PKP Intercity wykorzystuje więc jako wymówkę braku obsługi Płocka.

Stanowisko spółki stoi w sprzeczności z „Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”, w którym Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, przedstawia trzy warianty rozwoju oferty przewozowej w perspektywie roku 2020: naturalny, podstawowy i pożądany. Dokument wcale nie warunkuje skierowania pociągów dalekobieżnych do Płocka budową nowej linii, lecz jedynie wyborem rozwoju całej sieci połączeń PKP Intercity w scenariuszu pożądanym – opiera się on na „tymczasowym zwiększeniu finansowania do czasu odnotowania efektu w postaci zmniejszenia deficytu w związku ze zwiększoną liczbą pasażerów”. Według planu ministerstwa, pociągi PKP Intercity – w liczbie trzech-czterech na dobę – powinny docierać do Płocka istniejącą linią z Kutna.

Jesienią 2016 r. Urząd Transportu Kolejowego zwrócił się do ministerstwa z wnioskiem, by żadne miasto liczące co najmniej 100 tys. mieszkańców nie było pomijane przez pociągi dalekobieżne: „Wobec tego należałoby rozważyć włączenie Płocka w sieć połączeń międzywojewódzkich także w wariantcie podstawowym”. ●

KONKURENCJA

Dostęp otwarty po polsku

Należący do kolei niemieckich Deutsche Bahn przewoźnik Arriva złożył do Urzędu Transportu Kolejowego wniosek o uruchomienie od grudnia 2017 r. pociągów dalekobieżnych na trasie Warszawa – Kraków przez Centralną Magistralę Kolejową.

Zgodnie bowiem z polskim prawem, przewoźnicy kolejowi nie mogą swobodnie uruchamiać połączeń komercyjnych. Warunkiem jest otrzymanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu. Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, decyzję wydaje UTK „po przeprowadzeniu analizy wpływu działalności określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych”. Mówiąc wprost, chodzi o to, czy połączenia komercyjne uruchomione na własne ryzyko przewoźnika nie zagrażą dotychczas kursującym dotowanym połączeniom realizowanym przez innych przewoźników.

Urząd odmówił przewoźnikowi Arriva przyznania decyzji o otwartym dostępie do linii Warszawa – Kraków, powołując się na stanowisko otrzymane z Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa: „Analiza frekwencji i przepelnienia w pociągach uruchamianych na tej trasie w ramach umów o świadczenie usług publicznych w pełni zaspokaja popyt na połączenia tej relacji. (...) Uruchomienie pociągów, których dotyczy wniosek Arriva, spowoduje ubytek pasażerów i przychodów operatora [PKP Intercity] z połączeń, na które została zawarta umowa ramowa, na poziomie 27%”.

Urzednicy UTK – odnosząc się do planów remontowych spółki PKP Polskie Linie Kolejowe – napisali ponadto w swojej odmownej decyzji, że przydzielenie Arrivie zgody na uruchomienie pociągów łączących Warszawę z Krakowem „będzie się wiązało z ograniczeniem liczby wszystkich połączeń na liniach, na których realizowane będą połączenia Arriva, np. poprzez przenoszenie ich na trasy zastępcze, czy przesuwanie godzin kursowania. Nastąpi wydłużenie czasów przejazdu oraz spadek poziomu dostosowania układu połączeń do oczekiwań i przyzwyczajzeń pasażerów. Spadnie zadowolenie podróżnych korzystających z transportu kolejowego na przedmiotowej trasie, co z kolei przyczyni się do zmniejszenia ich zainteresowania połączeniami kolejowymi na tej trasie”.

Arriva zapowiedziała odwołanie się od decyzji Urzędu Transportu Kolejowego do Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. ●



Fot. Piotr Kazimierowski

WYPADEK W SMĘTOWIE GRANICZNYM. 30 sierpnia 2017 r. o godz. 21.55 na stacji Smętowo na linii Tczew – Bydgoszcz doszło do wypadku kolejowego. Nocny pociąg TLK „Pogoria” relacji Gdynia Główna – Bielsko-Biała Główna wykołoił się po uderzeniu w pociąg towarowy przewoźnika STK.

Przejeżdżający przez stację Smętowo pociąg pasażerski miał zostać przepuszczony przez skład towarowy, który jednak z niewyjaśnionych jeszcze przyczyn wyjechał z toru bocznego na główny, którym nadjeżdżał pociąg TLK. Wykołoiła się lokomotywa i siedem z jedenastu wagonów składu pasażerskiego. W wypadku nikt nie zginął, rannych zostało 28 osób spośród około 200 podróżujących.

Zarzut spowodowania katastrofy prokuratura przedstawiła maszyniście pociągu towarowego. Na przebieg procesu ustalania okoliczności wypadku na stacji Smętowo może wpłynąć to, że jest to pierwsze duże zdarzenie, do którego doszło po instalacji kamer czołowych i rejestratorów dźwięku w lokomotywach.



● Stacja Jeziorna na towarowej linii kolejowej łączącej Warszawę Okęcie z elektrociepłownią Siekierki.

REGION

Linia przedwyborcza

O wykorzystaniu towarowej linii kolejowej obsługującej warszawską elektrociepłownię Siekierki do przewozów pasażerskich mówi się już od dwóch dekad. 28-kilometrowa linia biegnie od stacji Warszawa Okęcie, wzdłuż linii radomskiej, od której odbija na wysokości przystanku Nowa Iwiczna, by przez teren gmin Piaseczno, Konstancin-Jeziorna i warszawskiej dzielnicy Wilanów dotrzeć do elektrociepłowni.

Jednotorowa i niezelektryfikowana linia należy do spółki PGNiG Termika, właściciela warszawskich elektrociepłowni. Koncepcja wykorzystania jej do stworzenia połączenia pasażerskiego zrodziła się już w latach 90. Testowy przejazd autobusu szynowego na trasie Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie – Jeziorna po raz pierwszy zorganizowano w październiku 1999 r.

Następne przejazdy szynobusem do Konstancina-Jeziorny odbyły się we wrześniu 2010 r. i w październiku 2014 r. – w obydwu przypadkach był to okres kampanii przed wyborami samorządowymi. Kolejne wybory władz gmin, powiatów i województw odbędą się jesienią 2018 r. I temat znów odżywa. W czerwcu 2017 r. władze gmin Lesznowola, Piaseczno, Konstancin-Jeziorna i powiatu piaseczyńskiego podpisały porozumienie na rzecz podjęcia wspólnych dążeń do uruchomienia połączeń pasażerskich na linii towarowej przebiegającej przez teren tych samorządów.

Dotychczasowe koncepcje przewidywały oparcie ruchu na autobusach szynowych, które mieszkańców Konstancina-Jeziorny, Julianowa, Józefosławia i północnego Piaseczna dowoziłyby do Nowej Iwicznej lub Warszawy Okęcie, gdzie istniałaby możliwość przesiadki na pociągi kursujące do Warszawy z kierunku Radomia, Warki, Czachówka i Góry Kalwarii.

Dziś samorządowcy z południa aglomeracji warszawskiej mówią o większym przedsięwzięciu, które jednak wymaga większego zakresu prac. – Linia powinna zostać zmodernizowana, zelektryfikowana i w efekcie dostosowana do kursów Szybkiej Kolei Miejskiej – mówi Sergiusz Muszyński, wiceprzewodniczący rady powiatu piaseczyńskiego. – W odróżnieniu od wcześniejszych założeń, podróż do stolicy byłaby możliwa bez żadnych przesiadek.

Lokalne władze skierowały list do spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, w którym zwracają się z wnioskiem „o wpisanie tego projektu w plany inwestycyjne PKP PLK, wraz z przejęciem przez spółkę roli podmiotu prowadzącego inwestycję”. Kolejnym krokiem ma być przekonanie władz Warszawy do uwzględnienia trasy do Konstancina-Jeziorny w planach rozwoju sieci połączeń Szybkiej Kolei Miejskiej.

Co na to właściciel linii? – Nasza firma oczywiście z zainteresowaniem przyjrzy się wszelkim planom. Jednak jakiegokolwiek decyzje w tym zakresie nie mogą wpłynąć na zakłócenie ciągłości dostaw paliw dla produkcji – zaznacza Patrycja Hryniewicz z PGNiG Termika. Obecnie linią ze stacji Warszawa Okęcie kursuje kilka na dobę składów dowożących do elektrociepłowni Siekierki węgiel kamienny, mazut i biomasę. ●

POŁĄCZENIA

Siedem wspaniałych aglomeracji



Trasa każdego pociągu dalekobieżnego musi biec przez co najmniej jedną z kilku największych aglomeracji – ta reguła spółki PKP Intercity niedawno stała się obowiązującym prawem.

Zgodnie ze stosowaną dotychczas wewnętrznie przez PKP Intercity zasadą „Top 6”, każdy pociąg przewoźnika musiał przejeżdżać przez przynajmniej jeden z następujących ośrodków: Katowice, Kraków, Poznań, Trójmiasto, Warszawa, Wrocław. – Ten warunek tworzenia rozkładu jazdy PKP Intercity został przyjęty po przeprowadzonych analizach związanych z potencjałem frekwencji uruchamianych połączeń – mówi Agnieszka Serbeńska, rzecznik prasowy PKP Intercity. Jaskrawym przejawem stosowania reguły „Top 6” było skierowanie jedynego pociągu bezpośrednio łączącego Częstochowę z Lublinem trasą przez Warszawę.

Jesienią 2016 r. spółka PKP Intercity zwróciła się do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa z wnioskiem o zawarcie zasady „Top 6” w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”. W efekcie w najnowszej wersji dokumentu – wprowadzonej rozporządzeniem ministra infrastruktury i budownictwa z 8 grudnia 2016 r. – znalazł się zapis następującej treści: „Kształtowanie relacji bezpośrednich w taki sposób, aby każde połączenie obsługiwało przynajmniej jedną z siedmiu największych aglomeracji (Warszawa, Kraków, Katowice, Gdańsk, Wrocław, Poznań, Łódź)”. Ministerstwo uwzględniając wniosek PKP Intercity, rozszerzyło listę metropolii o Łódź – trzecie pod względem liczby mieszkańców miasto w Polsce nie figurowało bowiem na własnym wykazie przewoźnika.

– Wprowadzanie dość sztucznych w gruncie rzeczy ograniczeń działalności przewoźnika to podejście, które trudno uzasadnić – uważa dr Jakub Taczanowski z Instytutu Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie. – Obawiam się, że na listę należy patrzeć raczej w perspektywie ograniczania połączeń do i z ośrodków peryferyjnych oraz pomiędzy nimi, aniżeli na element pobudzający ich powiązanie z metropoliami. Mój sceptycyzm wynika z dotychczasowej sytuacji połączeń pasażerskich poza obszarami metropolitalnymi i poza głównymi ciągami.

Taczanowski zwraca ponadto uwagę, że w zestawie nie znalazły się nawet liczące po 300-400 tys. mieszkańców Bydgoszcz, Lublin czy Szczecin, które w koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 r. wymieniane są w gronie najważniejszych ośrodków krajowej sieci miast.

Zgodnie z zawartą w ministerialnym dokumencie listą aglomeracji, nie jest możliwe uruchamianie pociągów dalekobieżnych w takich relacjach jak Szczecin – Piła – Bydgoszcz – Toruń – Olsztyn czy Jelenia Góra – Żary – Zielona Góra – Szczecin, które obsługiwane były jeszcze na przełomie XX i XXI wieku. – Planowanie siatki połączeń odbywa się na bazie zapisów planu transportowego – podkreśla Agnieszka Serbeńska. ●

Wpuszczeni w korek

Autobus zastępczy z Brwinowa do Warszawy miał docierać w 40 minut, a jedzie dwie godziny. Pociągiem jechało się 24 minuty



• Autobus linii zastępczej ZP łączącej Warszawę z Pruszkowem stoi w korku.

Od 3 września 2017 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe całkowicie wstrzymała ruch pociągów na linii Warszawa – Grodzisk Mazowiecki. To jedna z najbardziej wykorzystywanych linii kolejowych w Polsce. Przed wstrzymaniem ruchu kursowały nią dziennie 192 pociągi Kolei Mazowieckich i Szybkiej Kolei Miejskiej. Według danych Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie, w ubiegłych latach z pociągów obydwu tych przewoźników na trasie z Warszawy przez Pruszków do Grodziska Mazowieckiego korzystało ponad 24 mln osób rocznie. To oznacza, że 8% osób korzystających z polskiej kolei podróżuje tą około 30-kilometrową linią. Kilkadziesiąt tysięcy osób dotychczas każdego dnia jeżdżących pociągami musiało z początkiem września przesiąść się do innych środków transportu.

Komunikacja nieskuteczna

Decyzja spółki PKP PLK o realizacji prac modernizacyjnych przy zupełnie wstrzymanym ruchu pociągów wymusiła organizację przewozów całkowicie w oparciu o autobusy zastępcze. Taki model został zaakceptowany przez władze pięciu z sześciu miast leżących na linii Warszawa – Grodzisk Mazowiecki.

Ideę przesadzenia kilkudziesięciu tysięcy osób z pociągów do autobusów od początku sprzeciwiał się jedynie burmistrz Piastowa Grzegorz Szuplewski: – *Nie wyrażamy zgody na ten scenariusz, zdecydowanie opowiadając się za utrzymaniem na czas remontu ograniczonego ruchu kolejowego na jednym torze* – mówił rok temu pruszkowskiemu portalowi internetowemu wpr24.pl. – *Nie ma realnej możliwości zorganizowania skutecznej formy autobusowej komunikacji zastępczej.*

Kwestią organizacji transportu zastępczego podzieliły się Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie i Koleje Mazowieckie.

ZTM odpowiada za autobusy zastępcze obsługujące Pruszków (linia ZP), Piastów (wzmocniona istniejąca linia 717) oraz warszawskie dzielnice Ursus i Włochy (wzmocnione istniejące linie 127 i 517).

Koleje Mazowieckie odpowiedzialne są natomiast za obsługę Brwinowa (linia ZB) i Milanówka (linia ZM) oraz za linię łączącą

wszystkie stacje i przystanki na zamkniętej linii kolejowej (linia ZG).

Zastępcza komunikacja autobusowa z założenia nie jest w stanie obsłużyć wszystkich osób, które podróżowały koleją. Zgodnie z rozkładem jazdy, między godz. 6.30 i 7.30 z Pruszkowa do Warszawy odjeżdża 12 autobusów linii ZP, obsługiwanych 82-miejscowymi autobusami Scania. Przed zamknięciem linii kolejowej w tym samym czasie z Pruszkowa odjeżdżało osiem pociągów, z których każdy oferował 900-1060 miejsc dla podróżnych.

Jesteśmy (nie)przygotowani

Zastępstwo za pociągi Kolei Mazowieckich i Szybkiej Kolei Miejskiej w pewnym stopniu może pełnić Warszawska Kolej Dojazdowa, której tory biegną równoległe do zamkniętej linii – w odległości 1-3 km od niej.

– *Jesteśmy przygotowani do wzmocnionych potoków pasażerskich* – zadeklarował prezes WKD Michał Panfil na kilkanaście dni przed zamknięciem ruchu na linii Warszawa – Grodzisk Mazowiecki.

Owszem WKD w grudniu 2016 r. zwiększyła liczbę kursów, jednak od września 2017 r. jej oferta – wraz z zamknięciem ruchu na równoległej linii – nie została wzbogacona o choćby jedno dodatkowe połączenie. W związku z tym ze stacji WKD Milanówek Grudów – oddalonej o 1 km od zamkniętej linii – odjeżdża w kierunku Warszawy tylko jeden pociąg na godzinę, zaś w kluczowych porach popołudniowego szczytu przewozowego – między godz. 16.50 i 17.20 oraz między godz. 17.50 i 18.20 – częstotliwość odjazdów z Warszawy wciąż spada z 10 do 15 min.

Dostępność do linii WKD i tak jest ograniczona – ZTM i Koleje Mazowieckie nie stworzyły specjalnych autobusowych linii zastępczych, które dowoziłyby pasażerów z nieczynnych stacji na linii Grodzisk Mazowiecki – Warszawa do najbliższych przystanków WKD (z Piastowa do Reguły czy z Brwinowa do Podkowy Leśnej).

Dodajmy, że nie powstały też linie autobusowe do stacji na linii kolejowej Sochaczew – Warszawa (z Brwinowa do Płochocina czy z Pruszkowa do Ożarowa Mazowieckiego). To, w połączeniu z wydłużeniem składów kursujących z

Łowicza i Sochaczewa do Warszawy, mogłoby stanowić alternatywę dla zamkniętej linii Grodzisk Mazowiecki – Warszawa.

Błędne koło komunikacji zastępczej

Utworzona przez Koleje Mazowieckie i ZTM komunikacja zastępcza w całości wisi na jednym włocie do Warszawy – Alejach Jerozolimskich. Skierowanie tędy autobusów zastępczych poprzedzono wyznaczeniem buspasów – powstały one jednak tylko na jezdni w kierunku centrum stolicy i przy tym jedynie na terenie Warszawy. Przed granicą stolicy, czyli na odcinku znajdującym się w gestii Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, autobusy grzęzną w korkach razem z samochodami.

Obserwując niewydolność komunikacji zastępczej zorganizowanej wspólnie przez Koleje Mazowieckie i stołeczny ZTM, władze Brwinowa uruchomiły własną poranną linię autobusową, która autostradą A2 i drogą ekspresową S8 dojeżdża do stacji Metra Marymont w północnej części Warszawy. – *Nasz specjalny autobus w godzinach porannego szczytu jechał 31 min. z Brwinowa do stacji metra Marymont. Dokładnie w tym samym czasie z Brwinowa wyjechał autobus linii ZB, który po 1 godz. 2 min. dotarł do stadionu Żnicza w Pruszkowie, a do Dworca Zachodniego dotarł po blisko dwóch godzinach* – informował burmistrz Brwinowa Arkadiusz Kosiński.

Dodajmy, że autobus linii ZB trasę z Brwinowa do dworca Warszawa Zachodnia miał zgodnie z rozkładem jazdy pokonywać w 39 min. Dodajmy, że wszystkie autobusy zastępcze dowożą mieszkańców podwarszawskich miast tylko do dworca Warszawa Zachodnia. Pociągi umożliwiały zaś bezpośredni dojazd nie tylko do Śródmieścia, ale także do prawobrzeżnej Warszawy. Do czasów przejazdu komunikacją zastępczą pasażerowie muszą więc doliczyć dodatkowe minuty na przesiadkę i dotarcie do innych części miasta.

Każde utrudnienie w podróży autobusami rozkręca błędne koło – im gorsza jakość przejazdu komunikacją zastępczą, tym więcej ludzi decyduje się na jazdę samochodem. I w efekcie warunki kursowania autobusów zastępczych jeszcze bardziej się pogarszają.

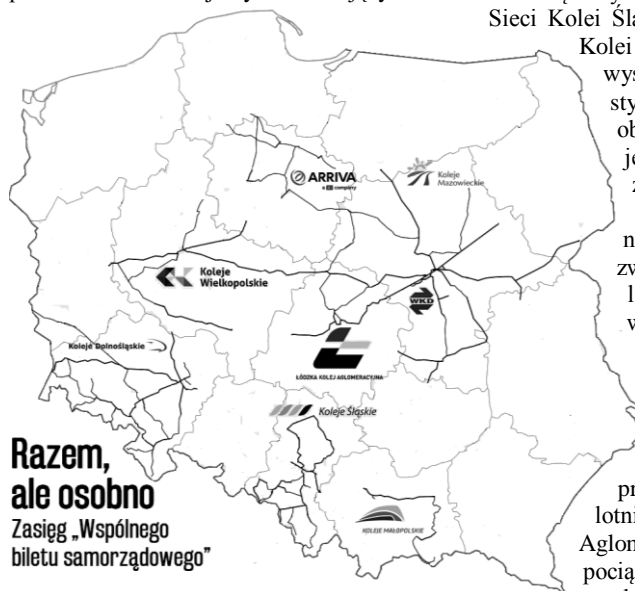
KAROL TRAMMER

Polityka biletowa

Konflikt PiS-u z Platformą Obywatelską przejawia się nawet w taryfach biletowych na kolei

Minął już ponad rok od stworzenia w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa komitetu sterującego ds. wspólnego biletu. Ciałem to ma doprowadzić do stworzenia możliwości zakupu jednego biletu na podróż koleją, niezależnie od tego ile razy się przesiadamy i z pociągów ilu przewoźników korzystamy.

Tyle że spośród 12 pasażerskich przewoźników kolejowych działających na



polskiej sieci kolejowej do komitetu zaproszono tylko trzy spółki: PKP Intercity, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście i Przewozy Regionalne, a więc tylko podmioty związane ze skarbem państwa.

Wyspy współpracy

– *Ktoś chyba w ministerstwie nie zauważył, że PKP nie ma dominującej roli na polskim rynku kolejowym* – skomentował w portalu „Kurier Kolejowy” szef Kolei Dolnośląskich Piotr Rachwański, przypominając, że spółki w pełni należące do samorządów przewiozły w 2016 r. 44% podróżujących koleją.

Z ograniczonego gremium zajmującego się wspólnym biletom głównie płynęły komunikaty, że „trwa analiza dalszych kierunków działań”, a „działania wymagają czasu”. I jak na razie jedyny widoczny efekt ponadrocznych prac to wystawianie od 11 września 2017 r. przez PKP Intercity, Przewozy Regionalne i PKP SKM w wspólnym blankietu na łączone przejazdy. Koszt podróży jednak się nie zmienia: sumowane są ceny za poszczególne odcinki i

zmiana przewoźnika nadal każdorazowo skutkuje opłatą za najdroższe początkowe kilometry.

Posunięcie ze wspólnym blankietem uprzedzili z początkiem sierpnia 2017 r. przewoźnicy zrzeszeni w Związku Samorządowych Pracodawców Kolejowych, którzy wprowadzili ofertę: „Wspólny bilet samorządowy”. Pod nazwą tą kryje się bilet 24-godzinny w cenie 38 zł, z którym można podróżować pociągami Arrivy, Kolei Dolnośląskich, Kolei Małopolskich, Kolei Śląskich, Kolei Wielkopolskich, Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej.

– *„Wspólny bilet samorządowy” ma zachęcić mieszkańców Polski do jeszcze większego korzystania z podróży pociągami i ułatwić im przemieszczanie się pomiędzy regionami* – przekonuje Dariusz Grajda, członek zarządu Kolei Mazowieckich i zarazem szef Związku Samorządowych Pracodawców Kolejowych.

Problem w tym, że obszary działalności przewoźników honorujących „Wspólny bilet samorządowy” nie łączą się w spójną sieć. Sieci Kolei Śląskich, Kolei Dolnośląskich i

Kolei Małopolskich to oddzielne wyspy. Z kolei jedynym punktem styku sieci spółki Arriva z resztą obszaru biletu samorządowego jest Sierpc, dokąd dociera zaledwie jeden na dobę pociąg Arrivy. Integracja taryfowa nie przyniesie efektów bez zwiększenia liczby połączeń na liniach między sąsiednimi województwami.

W ofercie „Wspólny bilet samorządowy” są ponadto ukryte pułapki: na przykład Koleje Małopolskie nie akceptują biletu przy przejazdach na krakowskie lotnisko Balice, zaś Łódzka Kolej Aglomeracyjna nie honoruje go w pociągach ŁKA Sprinter, które w weekendy łączą Łódź i Warszawę.

Kolej rządowa, kolej samorządowa

Pułapką jest też ograniczona dostępność „Wspólnego biletu samorządowego” – wciąż nie można go kupić u druzyn konduktorskich, a część przewoźników jeszcze nie sprzedaje go nawet w kasach biletowych. Po części wynika to z problemów przewoźników samorządowych w porozumieniu się z PKP Informatyką – spółką Grupy PKP, która pozostaje operatorem ich systemu sprzedaży.

Przedstawiciele spółek samorządowych nie kryją ani tego, że ich oferta nie jest idealna, ani tego, że ma być ona przede wszystkim przytykiem wobec Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa za zignorowanie większości przewoźników kolejowych w pracach nad integracją taryfową. – *Poprzez bilet samorządowy chcemy dać jasny sygnał ministerstwu, że chcemy być dopuszczeni do tworzenia wspólnego biletu. Chcemy też zwrócić uwagę, że warto to naprawdę szybko zrobić* – mówił na antenie Radia Łódź szef Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej Janusz Malinowski.

Sprawa przeciągającej się integracji taryf biletowych pokazuje coraz wyraźniejszy podział na dwa ośrodki sterowania koleją pasażerską: rządowy i samorządowy. Kolej staje się zakładniczką tłącego się konfliktu między rządem Prawa i Sprawiedliwości a samorządami wojewódzkimi, w których bardzo mocną pozycją cieszą się Platforma Obywatelska i Polskie Stronnictwo Ludowe (PO i PSL są w koalicjach rządzących 15 województwami, PiS rządzi jedynie na Podkarpaciu).

Wyraźnie widoczne jest przy tym przesunięcie spółki Przewozy Regionalne z orbity samorządowej w orbitę rządową. Spółka należała do 16 samorządów województw, ale w ramach restrukturyzacji została dokapitalizowana przez rządową Agencję Rozwoju Przemysłu, która jednocześnie przejęła większościowy pakiet udziałów, co oznaczało ograniczenie roli samorządów wojewódzkich w zarządzaniu spółką będącą wciąż największym polskim przewoźnikiem pasażerskim.

Do przejęcia udziałów w Przewozach Regionalnych przez Agencję Rozwoju Przemysłu doszło 30 września 2015 r. – było to jedna z ostatnich posunięć rządu PO-PSL dotyczących rynku kolejowego. Finalnie decyzja ta poskutkowała ograniczeniem wpływu tych partii na zarządzanie kolejami regionalnymi.

W gąszczu wspólnych biletów

Miesiąc przed przejściem władzy w Przewozach Regionalnych przez Agencję Rozwoju Przemysłu przewoźnik wycofał się z rynku połączeń dalekobieżnych, likwidując konkurencyjne dla PKP Intercity połączenia InterRegio. Było to symboliczne zakończenie sporu między obiema spółkami.

Dziś Przewozom Regionalnym bliżej jest do PKP Intercity niż do partnerów w regionach, mimo że w szeregu województw obsługę połączeń regionalnych zapewnia wspólnie dwóch przewoźników: Przewozy Regionalne i spółka należąca do miejscowego samorządu. Taki model funkcjonuje między innymi na Dolnym Śląsku i w Małopolsce. Na przełomie 2016 i 2017 r. regiony te stały się areną walki o wysokość dofinansowania i przydział tras – zdaniem spółki Przewozy Regionalne, samorządy w tych kwestiach preferowały swoich miejscowych przewoźników.

Przyjaźń Przewozów Regionalnych i PKP Intercity umacnia się – ostatnio objawiła się w polityce taryfowej. Dwa tygodnie przed ogłoszeniem przez ośmiu przewoźników wprowadzenia „Wspólnego biletu samorządowego” Przewozy Regionalne i PKP Intercity zaprezentowały wspólną ofertę: w połowie lipca 2017 r. wprowadzono bilet „Razem w Polskę”, ważny od godz. 19.00 w piątek do godz. 6.00 w poniedziałek w pociągach dwóch spółek (109 zł na pociągi Regio, TLK i InterCity oraz 189 zł na pociągi Regio, TLK, InterCity, ExpressInterCity i ExpressInterCityPremium).

Pytanie tylko, czy w tym gąszczu wspólnych biletów jakkolwiek jeszcze są w stanie odnaleźć się pasażerowie.

KAROL TRAMMER

Zero kilometrów na godzinę

Ponad jedna dziesiąta polskiej sieci kolejowej istnieje tylko teoretycznie

Sieć kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe liczy 18,4 tys. km długości. Ale tylko oficjalnie. Już ponad jedną dziesiątą sieci kolejowej stanowią bowiem linie, na których obowiązująca prędkość maksymalna wynosi 0 km/h – co oznacza, że ich stan techniczny uniemożliwia kursowanie pociągów. Prędkością 0 km/h w aktualnym „Wykazie maksymalnych prędkości” objęte zostały przez „zarządcę narodowej sieci linii kolejowych” 123 odcinki, łączące w sumie 2064 km.

Po rozpatrzeniu aspektów

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe w „Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych” głosi, że z linii, na których obowiązuje prędkość 0 km/h, przewoźnicy mogą skorzystać po złożeniu wniosku, w którym określą, jak długo chcą korzystać z linii, jakie ładunki chcą nią przewozić, ile zamierzają zrealizować pociągokilometrów i bruttonokilometrów oraz jakie są parametry ich pociągów, a do tego przedstawia jeszcze propozycję zorganizowania ruchu na linii.

Jak dalej czytamy w regulaminie spółki PKP PLK, „po rozpatrzeniu aspektów technicznych, organizacyjnych, eksploatacyjnych i ekonomicznych w uzgodnieniu z przewoźnikiem warunków technicznych i eksploatacyjnych oraz zasad pokrycia wydatków z tym związanych właściwy zakład linii kolejowych sporządza regulamin prowadzenia ruchu na linii”.

Zasady są takie, że w przypadku linii, na których prędkość 0 km/h obowiązuje przynajmniej od roku, nie stosuje się „Cennika stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej” (stawki w wysokości od 1,99 zł do 37,58 zł za kilometr przejazdu pociągu w zależności od masy składu i standardu linii). Dla linii istniejących teoretycznie opłaty nalicza się „na podstawie odrębnej kalkulacji”, która dodatkowo obciąża przewoźnika kosztami przygotowania linii do przejazdów pociągów.

Gdy niedawno jeden z przewoźników towarowych wyraził zainteresowanie transportowaniem buraków cukrowych z wykorzystaniem 14-kilometrowego odcinka Baborów – Głubczyce, na którym obecnie maksymalna prędkość wynosi 0 km/h, spółka PKP PLK koszty odtworzenia niezbędnej infrastruktury oraz wycinki drzew i krzewów rosnących na torze wyceniła na 6 mln zł.

Linia, której nie ma

W ostatnich latach spółka PKP PLK obejmowała prędkością 0 km/h kolejne linie obsługujące przemysł: Szydłów – Gracze (kopalnia Bazałt-Gracze), Baborów – Polska Cerekiew (cukrownia Cerekiew), Człuchów – Przechlewo (rozlewnia gazu BP w Sapolnie),



• Linia Działdowo – Brodnica. Maksymalna prędkość, z jaką mogą tędy jeździć pociągi to 0 km/h. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe objęła takim limitem już ponad 2 tys. km sieci.

Kamienna Góra – Pisarzowice (kopalnia dolomitu JKSM) czy Wolsztyn – Powodowo (fabryka elementów betonowych Xella).

Tylko teoretycznie istnieją też linie mające znaczenie dla spójności sieci kolejowej, które mogłyby odciążać silnie obciążone ruchem magistrale. Prędkością 0 km/h objęto linię Poznań – Bydgoszcz na liczącym 31 km odcinku między Gołańczą a Szubinem czy linię Chojnice – Działdowo na liczącym 54 km odcinku między Brodnicą a Działdowem.

Prędkość 0 km/h oficjalnie obowiązuje też na 20-kilometrowej linii Zabrze Biskupice – Pyskowitz. Problem w tym, że w rzeczywistości linia ta od kilkunastu lat... nie istnieje – tory zostały zdemontowane w 2004 r. O jej odtworzenie od lat apeluje Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych: „Decyzja o rozbiórce odcinka Zabrze Biskupice – Pyskowitz okazała się pochopna. Obecnie cały ruch w kierunku zachodnim z Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego musi przechodzić albo przez przeciążony węzeł gliwicki, albo tarnogórski, obsługujący również ruch w kierunku północnej Polski. Przewoźnicy wskazują na pilną potrzebę całościowej odbudowy odcinka w standardzie linii magistralnej, dwutorowej i zelektryfikowanej” – czytamy w raporcie ZNPK z 2012 r.

Prędkość 0 km/h obowiązuje także na kilku krótkich łącznicach, które usprawniały przejazd składów towarowych przez węzły kolejowe: Turczyn – Białystok Starosielce (możliwość jazdy z Warszawy do Elku bez zmiany kierunku w Białymstoku), Grębocin – Katarzynka (możliwość przejazdu z Sierpca w stronę Chełmży i Grudziądza bez zmiany kierunku na stacji Toruń Wschodni) czy Mikułowa – Las (dogodny dojazd z kierunku

wschodniego do Worka Turosszowskiego oraz stacji granicznej z Czechami w Zawidowie).

Zgłoszenie potrzeby

W przypadku części linii objętych prędkością 0 km/h ich ciągłość została przerwana wskutek zaasfaltowania torów na przejazdach kolejowych, na co zarządcy dróg otrzymali zgodę spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Tak stało się między innymi w przypadku 18-kilometrowego odcinka Okleśna – Trzebinia, zapewniającego najkrótsze połączenie Zakładów Chemicznych Alwernia z linią Kraków – Katowice. Między Trzebiną a Okleśną zaasfaltowano przejazdy na skrzyżowaniu linii kolejowej z jedną z ulic w Bołęcinie oraz z drogą wojewódzką 780 w Alwerni. Zaasfaltowane zostały też linie kolejowe Kartuzy – Lębork (na skrzyżowaniu z drogą krajową 6 w Lęborku) czy Bytów – Korzybie (na skrzyżowaniach z drogą wojewódzką 209 w Korzybiu i drogą krajową 21 w Zielinie).

Linia Bojanowo – Góra Śląska stała się nieprzejezdna wraz z powstaniem w 2014 r. drogi ekspresowej S5 łączącej Poznań z Wrocławiem: tor kolejowy przerwano na odcinku liczącym kilkadziesiąt metrów – wskutek czego od transportu kolejowego odciętych zostało dziesięć firm w Górze. Jeszcze na etapie projektowania drogi, w lipcu 2010 r., PKP PLK zawarły porozumienie z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, że zbuduje ona wiadukt kolejowy nad drogą S5 w ciągu dwóch lat po zgłoszeniu potrzeby uruchomienia linii. „Zarządca narodowej sieci linii kolejowej” do dziś nie skierował takiego wniosku do GDDKiA.

KAROL TRAMMER

Przyspieszenie bardzo powolne

Tempo przewozu towarów koleją na zachodzie Europy jest dwa razy większe niż na polskich torach

24,9 km/h – tyle w 2016 r. wyniosła średnia prędkość handlowa pociągu towarowego na polskiej sieci kolejowej. Podając dane za ubiegły rok, Urząd Transportu Kolejowego poinformował, że mamy do czynienia z przyspieszeniem przewozu towarów koleją – w 2015 r. prędkość handlowa składów towarowych wyniosła średnio 23,1 km/h.

Tragiczny okres

– *Podstawową przyczyną niskiej prędkości handlowej w Polsce jest niezadowolający stan infrastruktury liniowej, czego podstawową przyczyną są wieloletnie zapóźnienia w modernizacjach i remontach. Szczególnie tragicznym okresem były lata 90. XX wieku – mówi dr inż. Arkadiusz Drewnowski z Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego.*

Degradacja sieci kolejowej szczególnie dotkliwie odbiła się na kluczowych dla ruchu towarowego ciągach jak Magistrala Węglowa ze Śląska przez Zduńską Wolę do Trójmiasta, linia Skierniewice – Łuków czy „Nadodrzanek” z Wrocławia przez Głogów i Zieloną Górę do Szczecina. Linie te na lata pograżyły się w ograniczeniach prędkości do nawet 20-30 km/h – nie tylko o charakterze punktowym, ale także na całych długich odcinkach.

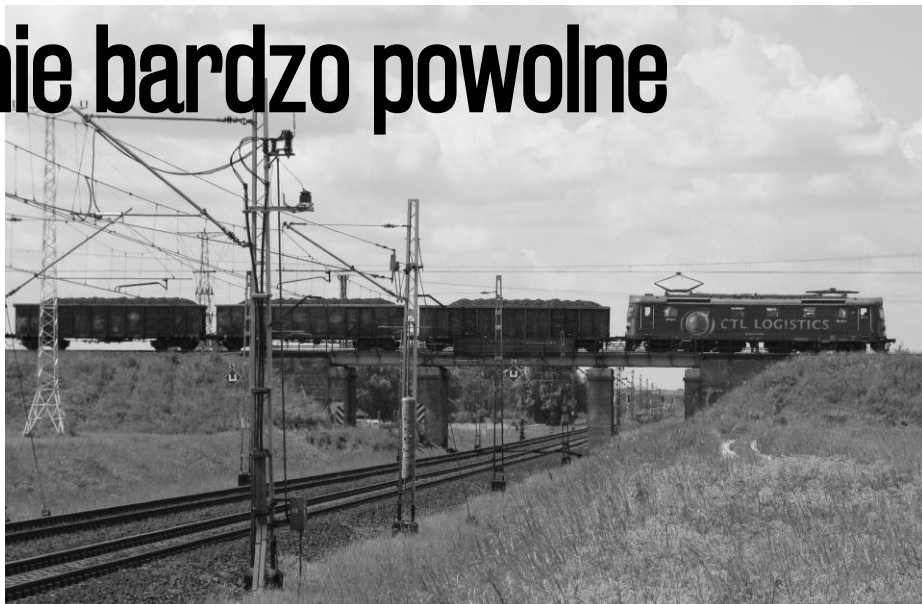
Wraz z pogarszającym się stanem technicznym „Nadodrzanek” drastycznie zmniejszyło się znaczenie kolei w obsłudze portów morskich Szczecin i Świnoujście: w 1995 r. 89% masy dotarło do nich koleją, zaś w 2012 r. już tylko 44%. Udział ciężarówek w obsłudze tych portów wzrósł w tym czasie z 2% do 52%!

Skutkiem obniżającego się tempa przewozów towarowych była spirala zmniejszającej się konkurencyjności kolei i pogarszającej się ekonomiki przewozów.

Im dłużej, tym drożej

– *Na rynku przewozowym liczy się przede wszystkim stawka frachtu i czas dostawy towaru. Niska prędkość handlowa wpływa na wydłużenie czasu dostawy, a pośrednio także na wysokość frachtu poprzez ponoszone przez przewoźnika koszty związane z wydłużonym obrotem taboru – mówi Ryszard Jacek Wnukowski z PKP Cargo. – Prędkość handlowa na sieci spółki PKP Polskie Linie Kolejowe wzrosła pierwszy raz od trzech lat i w 2016 r. wyniosła blisko 25 km/h. Ale i tak znacznie odbiega od prędkości handlowych na sieci innych kolei Unii Europejskiej, gdzie przekraczają one 40 km/h.*

Ostatnie symboliczne zwiększenie średniej prędkości handlowej pociągów towarowych to efekt remontów na najważniejszych



• *Magistrala Węglowa. Skład przewoźnika CTL Logistics zmierza ze Śląska na północ Polski.*

magistralach dla ruchu towarowego, ujętych w „Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych” realizowanym do 2015 r. Ten dokument skupiał się jednak głównie na liniach istotnych z punktu widzenia przewozów pasażerskich. Następcą tego dokumentu – „Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku” – w większym stopniu uwzględnia potrzeby ciągów towarowych.

Aktualny program obejmuje nie tylko kontynuację poprawy stanu Magistrali Węglowej i „Nadodrzanek”, ale również przedsięwzięcia na dotychczas raczej pomijanych liniach. – *Możemy wyróżnić projekty poprawy dostępu do portów w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, projekty na liniach prowadzących do przejść granicznych czy szereg inwestycji w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym – wylicza Joanna Kubiak z PKP PLK.*

Górny Śląsk i Zagłębie Dąbrowskie to od lat rejon dużej intensywności ruchu towarowego i dużej degradacji linii, a w efekcie coraz dłuższych czasów wyjazdu składów na główne ciągi prowadzące w inne regiony kraju. Na obszarze Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego średnia prędkość handlowa składu towarowego to 17 km/h. Sytuację ma poprawić przeznaczenie aż 2,6 mld zł na przedsięwzięcie „Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Górnego Śląska”. Analogiczne działania zaplanowano też dla służących przewoźowi kruszyw linii wylotowych z Dolnego Śląska.

Osunięcie międzynarodowego ciągu

Wskaźnik prędkości handlowej mierzy prędkość od momentu odjazdu pociągu ze stacji początkowej do przyjazdu na stację docelową z uwzględnieniem postojów. To właśnie postoje są czynnikiem poważnie obniżającym tempo przewozu towarów.

Działania na rzecz przyspieszenia pociągów towarowych nie mogą więc ograniczać się do zwiększania prędkości maksymalnej, ale muszą obejmować też eliminowanie konieczności długich postojów wynikających z ograniczeń przepustowości.

– *Niska prędkość handlowa to także wynik*

likwidacji posterunków ruchowych, likwidacji torów dodatkowych na stacjach czy zamykania linii umożliwiających prowadzenie objazdów. Dodajmy, że problemy te nierzadko są skutkiem błędów popełnionych w procesach modernizacji linii – mówi dr inż. Drewnowski. – Wszystko to przekłada się na ograniczoną przepustowość, przede wszystkim na ciągach o największym ruchu pasażerskim i towarowym.

Istotne jest zapewnienie dużej gęstości punktów, na których składy towarowe mogą przepuszczać cieszące się priorytetem pociągi pasażerskie. Problemem wielu stacji są tory dodatkowe zbyt krótkie dla pociągów towarowych, których maksymalna długość może wynosić 750 m. Utrudnia to trasowanie pociągów towarowych o najefektywniejszym ekonomicznym zestawieniu.

W ruchu towarowym procedury związane ze zmianą kierunku jazdy składu wymagają co najmniej 40 min. postoju. W „Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku” zaplanowano budowę lub odbudowę łącznic pozwalających na eliminację zmian czoła pociągu w rejonie Włoszczowy, Jasła, Rejowca i Zawady. Powstanie dwóch ostatnich łącznic stoi jednak pod dużym znakiem zapytania – trafiły one na listę rezerwową.

Na liście rezerwowej znalazła się też linia Łuków – Skierniewice, czyli południowa obwodnica Warszawy dla ruchu towarowego. Przypomnijmy, że na tym ciągu, od osunięcia się nasypu w 2001 r., wyłączony jest jeden tor na 13-kilometrowym odcinku między stacjami Mszczonów i Puszcza Mariańska. W efekcie już od 16 lat na tej linii – będącej częścią „międzynarodowego” ciągu tranzytowego w ruchu towarowym” – poważnie ograniczona jest przepustowość.

– *Działania związane z remontami i modernizacjami sieci kolejowej należy planować biorąc pod uwagę zapewnienie odpowiedniego poziomu przepustowości – mówi dr inż. Arkadiusz Drewnowski. I dodaje: – Należy też uwzględnić rezerwy pod wzrost przewozów w przyszłości.*

KAROL TRAMMER

Trzy lata temu Koleje Mazowieckie kupiły od PKP S.A. dużą nieruchomość na przedmieściach Sochaczewa. Mowa o liczącym prawie 7 hektarów terenie leżącym przy linii kolejowej Warszawa – Poznań, rozciągającym się między sochaczewską Sekcją Napraw i Eksploatacji Taboru Kolei Mazowieckich a drogą obwodnicą miasta.

Akt notarialny w sprawie nabycia nieruchomości został podpisany 7 października 2014 r. Już tydzień później członkowie zarządu Kolei Mazowieckich zakupiony teren pokazywali marszałkowi województwa mazowieckiego Adamowi Struzikowi, sekretarzowi województwa i jednocześnie szefowi rady nadzorczej Kolei Mazowieckich Waldemarowi Kulińskiemu, radnym sejmiku wojewódzkiego oraz władzom miasta i gminy Sochaczew.

Sami powinniśmy posiadać

Łąkę na granicy Sochaczewa i wsi Czerwonka-Parcel Koleje Mazowieckie kupiły po to, by wybudować na niej halę remontów na potrzeby samodzielnego wykonywania napraw rewizyjnych swojego taboru. Albowiem jak na razie Koleje Mazowieckie we własnym zakresie wykonują tylko przeglądy kontrolne (tzw. pierwszy poziom utrzymania taboru), przeglądy okresowe (poziom drugi) i przeglądy okresowe poszerzone (poziom trzeci). Przeprowadzanie napraw rewizyjnych (poziom czwarty) oraz napraw głównych i modernizacji taboru (poziom piąty) Koleje Mazowieckie obecnie zlecają zewnętrznym firmom.

„Stworzenie odpowiedniej bazy pozwoli Kolejom Mazowieckim na wykonywanie własnych przeglądów poziomu czwartego. Dzięki temu możliwe będzie uniezależnienie się od zewnętrznych firm” – informowały w październiku 2014 r. na swojej stronie internetowej Koleje Mazowieckie.

Koncepcji od razu przyklasnął marszałek województwa mazowieckiego: – *Rozwój Kolei Mazowieckich jest bardzo dynamiczny, przybywa taboru i rosną także koszty jego utrzymania, przeglądów i niezbędnych napraw. Doszliśmy do wniosku, że zamiast zlecać te prace innym przedsiębiorstwom, sami powinniśmy posiadać niezbędną do tego bazę utrzymaniowo-remontową* – mówił przed trzema laty Adam Struzik.

Gotowi zacząć od zaraz

W październiku 2014 r. członek zarządu Kolei Mazowieckich ds. eksploatacyjnych Czesław Sulima na łamach czasopisma „Ziemia Sochaczewska” złożył taką oto deklarację: – *Jesteśmy tak naprawdę gotowi zacząć od zaraz. Mamy nadzieję zakończyć inwestycję w 2017 r.*

Mamy już rok 2017, a zakupiony przez Koleje Mazowieckie teren wciąż leży odłogiem, zaś termin realizacji inwestycji był już kilkakrotnie przesuwany. Ostatnio przewodnik zadeklarował, że budowa hali rozpocznie się w drugiej połowie 2018 r. i potrwa do 2020 r. A jeszcze nieco ponad rok temu, w kwietniu 2016 r., informowano, że hala będzie gotowa na koniec 2019 r. – taka deklaracja padła podczas podpisywania

Inwestycja w polu

Koleje Mazowieckie miały zbudować własne zakłady naprawy taboru i uniezależnić się od zewnętrznych firm. A uzależniły się od jednej firmy



• Kupiony w 2014 r. teren pod halę naprawy taboru Kolei Mazowieckich wciąż leży odłogiem.

porozumienia Kolei Mazowieckich z Zespołem Szkół im. Prymasa Tysiąclecia Stefana Kardynała Wyszyńskiego w Teresinie. Szkoła ta od września 2016 r. kształci specjalistów na potrzeby przyszłej bazy naprawy taboru. Koleje Mazowieckie w porozumieniu zawartym z szkołą zapewniły, że będą udostępniać nową halę uczniom w celu praktycznej nauki zawodu „z uwzględnieniem najnowszych osiągnięć technicznych i technologicznych”. Spółka zapowiedziała, że w nowej bazie napraw zatrudnionych zostanie 200 osób.

Problem w tym, że pierwszy rocznik klasy o profilu kolejowym ukończy teresińskie technikum przed dniem, w którym – wedle ostatnich deklaracji – zostanie uruchomiona hala naprawy rewizyjnych taboru. Ponadto okazuje się, że to wcale nie Koleje Mazowieckie będą zatrudniać pracowników na jej potrzeby. W międzyczasie kompletnie się bowiem zmieniła koncepcja inwestycji.

Od uniezależnienia do uzależnienia

Gdy 1 czerwca 2017 r. – prawie trzy lata po zakupie ziemi pod budowę hali – Koleje Mazowieckie ogłosiły przetarg, okazało się, że nie obejmuje on wyłącznie realizacji robót budowlanych. Przedmiotem zamówienia jest „wybór partnera prywatnego”, który najpierw zbuduje i wyposaży halę, by następnie odpłatnie wykonywać w niej naprawy rewizyjne wszystkich typów taboru eksploatowanego przez mazowieckiego przewoźnika: od lokomotyw przez elektryczne zespoły trakcyjne i wagony aż po szynobusy. Potem partner wyposażoną halę przekaze Kolejom Mazowieckim – nastąpi to najwcześniej w 2031 r., a najpóźniej w 2040 r. (termin przekazania hali Kolei

Mazowieckim to jedno z kryteriów wyboru partnera).

Oferentów ma przyciągnąć deklaracja Kolei Mazowieckich, że do 2031 r. przewidują zlecenie 576 napraw rewizyjnych taboru, zaś do 2040 r. aż 937. Oznacza to, że partner, który zbuduje halę, przez nawet dwie dekady będzie miał gwarancję zleceń od jednego z największych przewoźników kolejowych w Polsce (ponadto partner będzie miał prawo wykonywać w sochaczewskiej hali naprawy dla innych spółek).

Opierający się na partnerstwie publiczno-prywatnym przyjęty model inwestycji jest zaprzeczeniem idei, z którą Koleje Mazowieckie trzy lata temu kupnem ziemi rozpoczęły całe przedsięwzięcie. Spółka chciała przecież uniezależnić się od zewnętrznych firm realizujących naprawy rewizyjne taboru, a ostatecznie nawet na dwie dekady skaże się na monopol jednego wykonawcy, któremu powierzane będą naprawy mocno zróżnicowanego parku taborowego mazowieckiego przewoźnika.

Wybór odpowiedniego partnera zapewnić ma składające się z pięciu etapów postępowanie przetargowe, którego finalne rozstrzygnięcie zaplanowano na wrzesień 2018 r. Są już jednak wątpliwości, czy termin ten zostanie dotrzymany i czy budowa rozpocznie się, zgodnie z ostatnimi deklaracjami, w drugiej połowie 2018 r. Procedurę wylaniania partnera prywatnego dotknęły bowiem pierwsze opóźnienia. Koleje Mazowieckie, ogłaszając na początku czerwca 2017 r. przetarg, podały, że na oferty będą czekać do 16 sierpnia 2017 r. Pięć dni przed tą datą termin składania wniosków został przesunięty na 22 września 2017 r.

KAROL TRAMMER

2 sierpnia 2017 r. Wojciech Balczun poinformował o coraz lepszych wynikach kierowanych przez niego kolei ukraińskich Ukrzaliznyca. Przychody za pierwszych sześć miesięcy 2017 r. wyniosły 122,5 mln hrywien i były o prawie 4 mln hrywien wyższe niż w pierwszym półroczu 2016 r., przewozy towarowe wzrosły o 6,1%, a przewozy pasażerskie o 6,9%.

Od pochwalenia się optymistycznymi danymi minął zaledwie tydzień i Balczun nagle oświadczył, że rezygnuje z kierowania przedsiębiorstwem: „To była najtrudniejsza i najważniejsza misja w mojej biznesowej karierze” – napisał w oświadczeniu kończącym 14-miesięczny okres kierowania jednym z najpotężniejszych przedsiębiorstw w Ukrainie.

Zbyt mała determinacja

Funkcję szefa kolei ukraińskich Wojciech Balczun zdobył w rozstrzygniętym w kwietniu 2016 r. międzynarodowym konkursie, pokonując 29 konkurentów. Pomysłodawcą powierzenia kolei menedżerowi z zagranicy był Aivaras Abromavičius, minister rozwoju gospodarczego i handlu Ukrainy, on też kierował komisją konkursową.

Sam Abromavičius to Litwin, finansista po amerykańskim Concordia University, od 2008 r. pracujący w Kijowie. Pod koniec 2014 r. przyjął ukraińskie obywatelstwo, by zasiąść w rządzie Ukrainy z ramienia prezydenckiego Bloku Petra Poroszenki. Jeszcze w czasie gdy trwał konkurs na szefa kolei, Abromavičius zrezygnował z funkcji ministra – jak tłumaczył, z powodu blokowania reform przez otoczenie prezydenta oraz zbyt małej determinacji klasy politycznej do walki z korupcją.

Dymisja Abromavičiusa była zapowiedzią większego politycznego zamieszania. 14 kwietnia 2016 r. – dwa dni po ogłoszeniu zwycięstwa Balczuna w konkursie na szefa kolei – doszło do zmiany premiera Ukrainy. Arsenija Jaceniuka zastąpił Wołodymyr Hrojsman. W nowym gabinecie ministrem infrastruktury został Wołodymyr Omelian – od początku był on krytyczny wobec ściągnięcia na ukraińską kolej menedżera z Polski. Mimo to kandydatura Wojciecha Balczuna została zatwierdzona przez radę ministrów i 6 czerwca 2016 r. oficjalnie objął on stanowisko szefa Ukrzaliznycy.

Prezes kontra minister

Wojciech Balczun ściągnął do zarządu kolei ukraińskich trzech współpracowników z Polski. Wiceszefem ds. infrastruktury kolejowej został Remigiusz Paszkiewicz, który od 2012 do 2015 r. był prezesem spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, ale wcześniej nie był związany z koleją – pracował między innymi w zakładach chemicznych Anwil, w Orlenie i w Narodowym Banku Polskim. Pion taboru Balczun powierzył Ireneuszowi Wasilewskiemu, a przewozy towarowe Markowi Zaleśnemu – z nimi Balczun pracował w PKP Cargo, gdy w latach 2008-2013 był prezesem tej spółki. Wcześniej, od 2005 do 2007 r., był przewodniczącym rady nadzorczej PKP S.A. Przedtem Balczun

Войцех Балчун

Голова правління ПАТ «Укрзалізниця»

Rok Balczuna

Albo on, albo ja – mówił o Wojciechu Balczunie ukraiński minister infrastruktury. Ale sam nie mógł go odwołać



pracował w Poczcie Polskiej i PKO Banku Polskim.

Ministra Omeliana nie przekonało do prezesa z Polski nawet to, że trzy stanowiska w zarządzie objęli menedżerowie ukraińscy. Balczun powierzył im sprawy personalne, finanse i przewozy pasażerskie. Na początku 2017 r. Omelian stwierdził, że nie jest zadowolony z półrocznej pracy polskiego zarządu ukraińskiej kolei: – *Oczekiwałem dużo lepszych wyników.*

Kontrakt Balczuna z rządem Ukrainy został tak skonstruowany, że każda ze stron mogła w dowolnym momencie zakończyć współpracę. Jednak to nie Omelianowi przysługiwały decyzje w tej kwestii. Ukrzaliznyca podlega bowiem premierowi, który polskiemu menedżerowi był znacznie bardziej przychylny, o czym Balczun ministrowi infrastruktury nie raz otwarcie przypominał. Sytuacja między nimi stawała się przez to jeszcze bardziej napięta. Omelian przed kilkoma miesiącami stwierdził, że jeśli Balczun nie odejdzie ze stanowiska, to on sam poda się do dymisji.

Zła chemia

Wołodymyr Omelian zarzucał Balczunowi, że – mimo zarobków wynoszących 1,5 mln dolarów rocznie – zbyt mało czasu poświęca kolei, a za dużo grze w zespole rockowym Chemia i lotom do Polski.

– *Czy ja kogokolwiek pytam o to, co robi w czasie wolnym od pracy? Ktoś kolekcjonuje znaczki, ktoś inny biega, a ja gram i nie zamierzam tego przerywać* – odpowiadał przez media Balczun. – *W Polsce zostały rodziny, tam nasze dzieci chodzą do szkół. Odlatujemy w piątek wieczorem, a w poniedziałek rano jesteśmy z powrotem w Kijowie i jesteśmy praktycznie cały czas w pracy.*

Omelian nie był jedynym problemem polskiego menedżera. Kierowany przez niego zarząd spotykał się też z oporem podlegającej mu kadry. – *Obecnie ma miejsce silne torpedowanie wszystkich naszych ostatnich decyzji, szczególnie w sferze kadrowej. Nowe kierownictwo zetknęło się z realnymi groźbami użycia siły fizycznej. Pojawiły się też ataki hackerskie na nasze serwery i*

systemy – mówił w grudniu 2016 r. Balczun agencji informacyjnej Unian.

Kierunek zachodni

Wojciech Balczun z sukcesem wykorzystał linie szerokotorowe łączące sieć kolejową Ukrainy z przygranicznymi miastami w Polsce. W grudniu 2016 r. Ukrzaliznyca uruchomiła pociąg InterCity+ na trasie Kijów – Korosteń – Lwów – Przemyśl, oferującego atrakcyjny czas podróży, dzięki kontroli granicznej w trakcie jazdy. Po uruchomieniu tego połączenia liczba przekraczających granicę w Medyce kolejną wzrosła sześciokrotnie (116,8 tys. osób w pierwszym półroczu 2017 r. wobec 19,3 tys. osób w pierwszym półroczu 2016 r.). W czerwcu 2017 r. uruchomiono pociąg Kowel – Chełm.

Przed nadejściem Balczuna kolej nawet nie starała się o ogromny rynek setek tysięcy Ukraińców pracujących i studiujących w Polsce, oferując im jedynie pojedyncze nocne pociągi z długimi postojami na granicy.

Na przypadające 24 sierpnia 2017 r. Święto Niepodległości Ukrainy zaplanowano kolejny etap rozwoju połączeń z Polską: uruchomienie drugiego połączenia Kijów – Przemyśl trasą przez Winnicę i Chmielnicki, a także wydłużenie relacji pociągu Chełm – Kowel przez Równe do Zdołbunowa.

Walka o kolej

Rozszerzenie oferty przewozowej weszło w życie już po rezygnacji polskiego menedżera, którą z satysfakcją skomentował jego największy przeciwnik Wołodymyr Omelian: – *Od 10 miesięcy domagałem się zmiany kierownictwa kolei.*

Balczun do dymisji podał się kilka dni po tym, gdy prokuratura i biuro antykorupcyjne zaczęły mówić o nadużyciach na kolei.

Następcą Balczuna został Jevhen Kravtsov, dotychczasowy zastępca Omeliana w ministerstwie. – *To czasowa nominacja. Musimy ogłosić nowy konkurs na nowego, lepszego kandydata* – powiedział premier Hrojsman, dodając, że ukraińska kolej zawdzięcza Polakowi pozytywne zmiany.

Balczun odszedł, ale walka polityków o władzę nad Ukrzaliznycą wcale nie ustała.

KAROL TRAMMER

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

I trwa, i żyje

Jest w Konstancinie-Jeziornie przy szosie do Piaseczna koło kapliczki przystanek autobusowy „Rozjazd oborski”, ale żadnego rozjazdu, czyli rozwidlenia dróg tam nie ma. Bowiem jest to pamiątka po dawnych czasach, kiedy w tym miejscu w Jeziornie tory wąskotorówki rozwidlały się na te wiodące ku Piasecznu, i te do cegielni w Oborach przez Konstancin. Prawie pół wieku nie ma już torów – bytu z najtwardszej stali, ale nazwa – niematerialny byt z niczego – i trwa, i żyje.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Elsner”

Nysa – Wrocław Główny

Pociąg „Elsner” w drodze z Nysy do Wrocławia na minutę przystaje na stacji w Grodkowie. W 1769 r. w tym wówczas niemieckim mieście urodził się Joseph Elsner, co upamiętnia pomnik stojący na grodkowskim rynku. Tu Elsner jako kilkuletnie dziecko zaczął śpiewać w chórze przy szkole powszechnej, stąd też wyruszył w świat. W 1781 r. przeniósł się do Wrocławia, by uczyć się, śpiewać i grać. Już po roku w tym mieście, w kościele św. Wojciecha, została wykonana jego pierwsza kompozycja. Jego życie było wielką podróżą, znacznie wykraczającą poza relację pociągu „Elsner”. Joseph Elsner mieszkał w Wiedniu, Brnie, Lwowie, bywał w Paryżu, Lipsku. Coraz silniejsze stawały się związki Elsnera z Polską. W 1799 r. zamieszkał w Warszawie – prowadził tu operę w Teatrze Narodowym, wydawał pierwszy polski miesięcznik nutowy, a także przystąpił do konfederacji, która proklamowała powstanie Królestwa Polskiego. W Warszawie Elsner uczył też muzyków – jednym z jego uczniów był Fryderyk Chopin. Józef Elsner zmarł w 1854 r., pochowany jest na warszawskim Cmentarzu Powązkowskim. Jedną z części północno-wschodniej Warszawy nazywa się Elsnerów. Nazwa pochodzi od dawnego dzierżawcy tutejszych gruntów – Józefa Elsnera.

WSIAŚC DO POCIĄGU BYLE JAKIEGO

*I odstawili mnie na bocznicę
Początkowo na krótko
Ale potem stałem tam coraz dłużej
Aż wreszcie utknąłem na dobre
Na mojej zapomnianej boczniczy nic się takiego nie dzieje
Czasami mijają mnie obojętnie inne pociągi
Niekiedy przetaczają mnie parę metrów
W jedną lub drugą stronę*

Wąły Jagiellońskie
„Klechda o dobrym pociągu”

słowa: Grzegorz Bukala, album: „Etykieta zastępcza”, 1981

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„W szczecińskiej prokuraturze jest dwadzieścia spraw przeciwko Majsiakowi. Najwięcej wniosków o ściganie złożyła szczecińska PKP, która skarży się, że konie łażą po ich torach, co może doprowadzić do katastrofy.

W czerwcu 1995 wykołeił się wagon, który wjechał w Majsiakowego konia. (Był to siódmy z jego koni zabity na torach w ostatnich latach). Pięć miesięcy później w stado wpadł pociąg relacji Krzyż – Szczecin. Kolej domagała się wtedy od Majsiaka odszkodowania, bo spóźniło się aż sześć pociągów.”

Cezary Łazarewicz*, „Tylko koni żal”

*Urodzony w 1966 r. Dziennikarz prasowy, reporter i publicysta. Publikował między innymi w „Gazecie Wyborczej”, „Przekroju” i „Polityce”. Powyższy fragment pochodzi ze zbioru reportaży Łazarewicza o Pomorzu pod tytułem „Tu mówi Polska”

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: 691500248

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 3,00 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przesyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.