

Bydgoszcz, 15 września 2009r.

**Szanowny Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej**

Na podstawie art 191 Regulaminu Sejmu RP składam w załączeniu na ręce Pana Marszałka interpelację do Ministra Infrastruktury w Rządzie Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie projektu przeniesienia Zakładu Linii Kolejowych z Bydgoszczy do Torunia.

Andrzej Walkowiak
Poseł na Sejm RP

Bydgoszcz, 15 września 2009r.

**Szanowny Pan
Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury**

Interpelacja

w sprawie projektu przeniesienia Zakładu Linii Kolejowych
spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z Bydgoszczy do Torunia

Dotarł do mnie projekt nowego Regulaminu organizacyjnego, jaki zamierza wprowadzić spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., będąca jednoosobową spółką akcyjną Skarbu Państwa. W projekcie tym, który nosi datę 24 sierpnia 2009r., wprowadza się §9, który wylicza jednostki organizacyjne podległe bezpośrednio zarządowi spółki. Na liście tej znalazł się Kujawski Zakład Linii Kolejowych z siedzibą w Toruniu. Nie ma na niej natomiast Zakładu Linii Kolejowych w Bydgoszczy. Oznacza to likwidację tej funkcjonującej w Bydgoszczy struktury, co odbędzie się z ogromną szkodą nie tylko dla pracowników spółki zatrudnionych w Bydgoszczy, ale dla infrastruktury komunikacyjnej miasta i całego regionu.

Decyzja taka w moim przekonaniu nie ma żadnego uzasadnienia merytorycznego, a jest prawdopodobnie podyktowana wyłącznie względami politycznymi. Należy to odczytać – a pisze to z ogromną przykrością – jako element działań lobby protoruńskiego, którego podstawową metodą na rozwój własnego miasta jest zabieranie poprzez polityczne naciski instytucji Bydgoszczy i przenoszenie ich do siebie, nawet jeśli odbywa się to ze szkodą dla całego regionu. Tak właśnie jest w opisywanym tu przypadku, co postaram się poniżej uzasadnić.

Jest rzeczą oczywistą, że jeśli się przygotowuje strukturę organizacyjną jakiegokolwiek przedsiębiorstwa działającego w otoczeniu biznesowym i rynkowym, nikomu nie przyjdzie do głowy, by kierować się sympatią do tego czy innego miasta, czy chęcią przysporzenia tej czy innej miejscowości prestiżu. Liczą się wtedy jedynie możliwości rynkowe i realizacji zadań spółki. Taka sama metoda podejmowania decyzji powinna obowiązywać w przypadku spółek Skarbu Państwa.

W moim przekonaniu w opisywanym przypadku liczyć się powinny następujące argumenty merytoryczne.

1. Wszystkie podstawowe wskaźniki pracy eksploatacyjnej są znacząco większe dla obecnego ZLK w Bydgoszczy w porównaniu do ZLK w Toruniu. Niektóre z nich są wyższe kilkukrotnie. Na przykład w okresie 2006 – 2008 ilość pociągokilometrów

na terenie ZLK Bydgoszcz była niemal dwukrotnie wyższa niż na terenie ZLK Toruń, a ilość torokilometrów - trzykrotnie. Od roku 2008 dysproporcje te do do pociągokilometrów nieco się zmniejszyły, jednak w dalszym ciągu praca eksploatacyjna zakładu w Toruniu obejmuje jedynie około 70% pracy zakładu w Bydgoszczy.

2. Zaplecze kadrowe w Bydgoszczy jest znacząco większe niż w Toruniu. Z informacji, które udało mi się uzyskać wynika, że toruński zakład dotkliwie odczuwa braki kadrowe w dziedzinie nawierzchni i energetyki, brak kontrolera do spraw drogowych oraz instruktorów branży inżynierii ruchu i automatyki, a także diagnostyki torowej. Zakład w Toruniu zatrudnia 783 pracowników, w Bydgoszczy pracuje ich 1238. W przypadku lokalizacji w Toruniu będzie musiała nastąpić zmiana miejsca pracy części pracowników, co wiąże się z dodatkowymi kosztami. Tymczasem na przykład siedziba Kolejowej Medycyny Pracy znajduje się w Bydgoszczy. Ciekawe czy pomysłodawcy planują przeniesienie i tej instytucji do Torunia, czy też lekarze mają wykonywać swoją pracę na odległość? To oczywiście ironia, bo w praktyce rzecz sprowadziłaby się – gdyby pomysł doszedł do skutku – do kosztownych przejazdów między miastami.
3. Posiadane budynki znacząco się w obu ośrodkach różnią na korzyść Bydgoszczy. Wprowadzie budynek w Toruniu jest wyremontowany i posiada dobre zaplecze dla pracowników. Te same cechy posiada budynek w Bydgoszczy. Jednakże w Toruniu:
 - i. brak możliwości pozyskania dodatkowych pomieszczeń (w Bydgoszczy możliwość taka istnieje),
 - ii. dojście z peronów wiedzie drogą okrężną (około 1,5 km) lub trzeba przejść przez układ torowy, co jest zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu,
 - iii. występuje konieczność utrzymywania w ciągłej sprawności mostku dla dojazdu pojazdów samochodowych do budynku administracyjnego.
4. Siedziba komendy rejonowej SOK uzależniona jest od siedziby ZLK. SOK w Bydgoszczy posiada znakomitą bazę lokalową. W Toruniu komenda SOK musiałaby się znaleźć w znacznej odległości od siedziby Zakładu, na stacji Toruń Wschodni. Należy też wziąć pod uwagę fakt, że SOK powinna współpracować z Komendą Wojewódzką Policji, która znajduje się w Bydgoszczy.
5. W Bydgoszczy funkcjonują obecnie następujące jednostki kolejowe:
 - i. PKP Zakład Kujawski Cargo w Bydgoszczy
 - ii. PKP Energetyka Zakład Kujawski w Bydgoszczy
 - iii. Przewozy Regionalne Zakład Kujawski w Bydgoszczy
 - iv. PKP Oddział Gospodarowanie Nieruchomościami w Bydgoszczy
 - v. Dwie sekcje Północnego Zakładu Inter City.W Toruniu brak odpowiedników tych jednostek. Współdziałanie jednostek kolejowych będzie w oczywisty sposób mniej sprawne przy proponowanej lokalizacji ZLK w Toruniu.
6. Niezwykle ważnym aspektem, który nie został tu wzięty pod uwagę jest współpraca z Centrum Zarządzania Kryzysowego. Centrum to znajduje się dla województwa kujawsko pomorskiego w Bydgoszczy. Gdyby ten kontrowersyjny projekt wszedł w życie, województwo kujawsko pomorskie byłoby jedynym w Polsce, w którym siedziba ZLK znajduje się w innym mieście niż Centrum Zarządzania Kryzysowego. Ma to ogromne znaczenie z uwagi na przewozy towarów wysokiego ryzyka. W zarządzaniu kryzysowym nie wystarczają nowoczesne środki łączności, ale współdziałanie sztabów ludzi. Jest ono zdecydowanie sprawniejsze przy wspólnej lokalizacji.
7. Przy Zakładzie Linii Kolejowych w Bydgoszczy znajduje się Ośrodek Naukowo Techniczny. Wielu pracowników podnosi w nim swoje kwalifikacje. Gdyby został przeniesiony do Torunia, musiałby zostać usytuowany w niedostępnym miejscu i tym samym stałby się bezsensowny.

8. W Bydgoszczy znajduje się lotnisko. Istnieją realne plany budowy linii kolejowej do jego obsługi do roku 2015.

Na koniec należy przypomnieć, że podobna próba została już podjęta w 1999 roku. Po 2,5 roku z tego eksperymentu zrezygnowano, gdyż był absolutnie nieuzasadniony merytorycznie.

Reasumując – brak argumentów na usytuowanie siedziby Kujawskiego Zakładu Linii Kolejowych w Toruniu. Nasuwa się pytanie, dlaczego pojawiła się taka niemerytoryczna próba wciągnięcia kolejowej spółki do nieuczciwych rozgrywek jednego miasta przeciwko drugiemu.

Dlatego zwracam się do Pana Ministra z pytaniem i prośbą – czy zechce Pan w ramach nadzoru właścicielskiego skontrolować ten projekt?

Andrzej Walkowiak
Poseł na Sejm RP