

Z Bieganiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

LISTOPAD – GRUDZIEŃ 2005

Nr 6 (21)



POCIĄGI POSPIESZNE**Szansa dla Płocka?**

W poprzednim numerze pisaliśmy o tragicznej jakości kolejowej oferty przewozowej dla Płocka. Przyszłość ruchu osobowego wciąż jest niepewna! Jednak od nowego rozkładu jazdy, który wchodzi w życie 11 grudnia, spółka PKP Przewozy Regionalne uruchomi pociąg pospieszny „Koziołek” w relacji Poznań Główny-Płock. To bardzo dobra wiadomość. Płock, jako miasto ze 130 tysiącami mieszkańców, przemysłem, szkołami wyższymi i kulturą, godny jest kolejowego ruchu dalekobieżnego, a nie jedynie trzech par pociągów osobowych, jak obecnie. Gratulując decyzji uruchomienia „Koziołka”, zwróciliśmy się do spółki PKP Przewozy Regionalne z propozycją skierowania do Płocka jeszcze jednego pociągu pospiesznego – „Bystrzycy”, której uruchomienie w rozkładzie jazdy 2005/2006 planowane jest w relacji Lublin-Kutno (przez Warszawę). Redakcja „Z Biegiem Szyn” złożyła wniosek, aby przedłużyć relację pociągu Lublin-Kutno jeszcze nieco dalej – do Płocka. Dwa połączenia pospieszne to dla Płocka minimum, które stanowić będzie widoczną zmianę jakości oferty przewozowej. 130 tysięcy mieszkańców Płocka czeka na efektywną kolej, która wreszcie połączy ich z innymi dużymi miastami i regionami, a nie jedynie z pobliskim Kutnem. Sprawą zainteresowaliśmy płockie i gostynińskie media. Publikacje na ten temat ukazały się m.in. w „Gazecie Wyborczej”, „Tygodniku Płockim” oraz „Życiu Gostynina”.

4 października spółka PKP Przewozy Regionalne zajęła stanowisko w sprawie ewentualnego przedłużenia relacji „Bystrzycy” do Płocka. Anna Lenarczyk, dyrektor biura marketingu PKP Przewozy Regionalne, w piśmie do redakcji „Z Biegiem Szyn” stwierdziła – *przeprowadzone badania i analizy marketingowe nie potwierdzają konieczności uruchomienia pociągu we wnioskowanych godzinach. Potoki podróżnych w godzinach porannych z Warszawy do Płocka, a w godzinach popołudniowych z Płocka w kierunku Warszawy, nie dają ekonomicznej podstawy do uruchomienia takiego połączenia. Warto zwrócić uwagę na to, iż dyrektor Anna Lenarczyk powołuje się na badania i analizy przygotowane w oparciu o potoki pasażerskie, które obecnie po prostu nie mogą występować. A to ze względu na znikomą liczbę pociągów na linii Płock-Kutno oraz brak skomunikowań w Kutnie. To pokazuje, że jakość badań marketingowych prowadzonych w spółce PKP Przewozy Regionalne wciąż jest niska.* (KT)

PKP PRZEWOZY REGIONALNE**Wirtualny prezes**

A czemu mnie kolego w to mieszasz? – tak Leszek Ruta, prezes PKP Przewozy Regionalne, reaguje na uwagi dotyczące spółki, którą kieruje.

Poznański miłośnik dróg żelaznych Witold Stasiewski na internetowej grupie dyskusyjnej poświęconej kolei pozwolił sobie zauważyć, iż pod nowo otwartym punktem informacji na dworcu Poznań Główny tworzą się długie, nawet kilkunastoosobowe, kolejki. Wszystko przez to, iż w nowym punkcie informacji czynne jest zbyt mało okienek. Udzielający się na grupie dyskusyjnej prezes Ruta, zamiast podziękować za przekazane uwagi, odburknął – *obsada informatorów czy kas na dworcu tym czy tamtych należy do kierownictwa zakładu. Na koniec swojej internetowej wypowiedzi prezes Ruta dla porządku przypomniał – raczej wolę konstruktywną krytykę. Co do tego, nikt chyba nie ma wątpliwości...* (KT)

NA OKŁADCE: przed odjazdem pociągu pospiesznego z Warszawy Wschodniej do Łodzi Fabrycznej. Fot. (KT)

KOMUNALIZACJA WKD**Samorządowa Kolej Dojazdowa**

30 września w sielankowej scenerii Dworu Iwaskiewiczów w Stawisku (część Podkova Leśnej) podpisana została umowa między PKP S.A. a konsorcjum samorządowym w sprawie sprzedaży spółki PKP Warszawska Kolej Dojazdowa. Efektem podpisanej umowy jest to, że „wukadka” nie należy już do Polskich Kolei Państwowych lecz do samorządu województwa mazowieckiego (33% udziałów), miasta stołecznego Warszawy (również 33% udziałów) oraz sześciu gmin leżących wzdłuż linii WKD – Brwinów, Grodzisk Mazowiecki, Michałowice, Milanówek, Podkowa Leśna i Pruszków (razem 34% udziałów). Nowi właściciele Warszawskiej Kolei Dojazdowej, którzy za pełny pakiet udziałów w WKD zapłacili 3 miliony złotych, zapewniają, że nie podróżują bilety, a równocześnie zapowiadają zakupy nowego taboru oraz rychłą ekspansję kolejki na nowe trasy... Najpoważniejszym konkurentem samorządowców chętnym do zakupu Warszawskiej Kolei Dojazdowej był przewoźnik autobusowy Polski Express, który według części obserwatorów miał planować stopniowe zastępowanie pociągów komunikacją autobusową. (KT)

INTEGRACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO**Przystanek wreszcie jest**

Redakcja „Z Biegiem Szyn” na początku 2005 roku zwróciła się do warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego z wnioskiem utworzenia dodatkowego przystanku na ul. Kijowskiej, przy dworcu Warszawa Wschodnia. Przy Dworcu Wschodnim każda linia autobusowa wyrusza bowiem z innego przystanku, co powodowało, że pasażerowie musieli biegać od autobusu do autobusu i sprawdzać, który z nich odjedzie pierwszy. Zaproponowaliśmy więc stworzenie dodatkowego – wspólnego dla wszystkich linii – przystanku za wyjazdem z pętli. ZTM obiecał nam, że dodatkowy przystanek zostanie uruchomiony na przełomie zimy i wiosny, jak tylko stopnieje śnieg. Chociaż śnieg stopniał na dobre, przystanek wciąż nie powstawał. Aż do 20 września. Od tego dnia pasażerowie mogą na jednym przystanku oczekiwać na autobusy wszystkich linii wyruszających spod Dworca Wschodniego. Trochę to trwało, ale jednak się udało! (KT)

TARYFA KOLEI MAZOWIECKICH**W 24 godziny dookoła Mazowsza**

6 listopada Koleje Mazowieckie wprowadzają zmiany do oferty taryfowej. Najważniejsze z nich to obniżenie ceny biletów na najkrótsze odległości oraz wprowadzenie biletu dobowego. Bilet dobowy (w cenie 20 zł) uprawnia do nieograniczonej liczby przejazdów pociągami Kolei Mazowieckich przez 24 godziny od momentu wskazanego przez pasażera. Bilet jednonprzejazdowy na odległość do 5 km od 6 listopada kosztuje 2,40 zł, natomiast przejazd w przedziale 6-10 km kosztuje – jak dawniej – 3 zł. Można jednak mówić o obniżce, gdyż dotychczas istniał jeden przedział cenowy – do 10 km – i pasażerowie, czy jechali trzy, czy osiem kilometrów, zawsze płacili 3 zł. Ceny biletów na przewóz psa oraz roweru zostały zryczałtowane i wynoszą obecnie 3 zł niezależnie od odległości. Ponadto Koleje Mazowieckie oferują młodzieży do 26 roku życia, która nie posiada uprawnień do ulg (a więc np. młodzieży zagranicznej) zniżkę 33% na bilety jednonprzejazdowe. Kolejna zmiana dotyczy odcinkowych biletów okresowych – od 6 listopada można je kupować na odległość aż do 200 km (wcześniej jedynie do 100 km). (KT)

Afrontem do klienta

Prezes PKP Intercity, prezentowany jako niezastąpiony reformator kolejowego podejścia do klienta, konsekwentnie likwiduje pociągi

Polska już od półtora roku jest w Unii Europejskiej, integracja rozkręca się na dobre, znikają podziały i granice, obywatele zjednoczonej Europy wykazują coraz większą mobilność. A PKP Intercity właśnie zlikwidowało jedyne dzienne połączenie dwóch europejskich stolic: Warszawy i Budapesztu – pociąg EuroCity „Polonia”. Od 24 września pasażerom pozostaje jedynie nocny pociąg pospieszny „Batory” (uruchamiany przez spółkę PKP Przewozy Regionalne). Dla niektórych może być zaskakujące, że spółka PKP Intercity, która przedstawiana jest jako przykład firmy idealnie wsłuchującej się w głos klienta i znającej nowoczesne metody promocji, marketingu i reklamy, bez walki wycofuje się z części rynku międzynarodowych przewozów kolejowych. Przypadek pociągu EC „Polonia” nie jest jedynie niechlubnym wyjątkiem, to raczej wierzchołek góry lodowej, jaką jest proces ograniczania oferty przewozowej spółki PKP Intercity w rozkładzie jazdy 2004/2005.

Dzień po likwidacji pociągu EC „Polonia” do Budapesztu, skrócono także relację ekspresu „Mewa”, skomunikowanego z promem do Ystad. 23 września „Mewa” po raz ostatni dojechała do Świnoujścia. Obecnie kursuje już tylko na odcinku Warszawa Wschodnia-Szczecin Główny. Pasażerowie chcący dojechać do Świnoujścia zmuszeni są na stacji Szczecin Dąbie przesiąść się od autobusu zastępczego podstawionego przez spółkę PKP Intercity. Tak więc do niedawna była podróż wygodna i bezpośrednia, a teraz klientom oferuje się uciążliwe połączenie z przesiadką na autobus. W całej sprawie najbardziej zaskakujące jest to, że wycofanie „Mewy” z odcinka ze Szczecina do Świnoujścia zbiegło się z postępującą modernizacją linii Szczecin-Świnoujście, dzięki której prędkość szlakowa zwiększa się tu do 120 km/h. To dziwne, że szefostwu spółki PKP Intercity nie przeszkadzało, gdy „Mewa” jeździła po słabej infrastrukturze, natomiast gdy naprawa linii Szczecin-Świnoujście zaczęła przynosić efekty, niezwłocznie zdecydowano się na wozienie pasażerów wynajętym autokarem. Przypomnijmy, iż nie jest to pierwszy przypadek zastąpienia pociągu połączeniem autobusowym – pasażerów korzystających z usług PKP Intercity na trasie do Wilna, zamiast nocy spędzonej w wagonie sypialnym, czeka męcząca całonocna podróż na siedząco w autobusie.

Prezentowana jako osobisty sukces Jacka Prześlugi, prezesa PKP Intercity, marka Tanie Linie Kolejowe (TLK) też nie ma się najlepiej. Patrole firmy ochroniarskiej – jeden z głównych atutów nocnych pociągów TLK – niepostrzeżenie na pewien czas zniknęły z wagonów. 31 sierpnia wygasła umowa z firmą „Juwentus”. Nową zawarto dopiero po kilkunastu dniach. Ale co tam, spółka PKP Intercity na stronach internetowych www.tlk.pl i na naklejkach na wagonach nieprzerwanie zapewniała swoich pasażerów, że firma ochroniarska czuwa nad ich bezpieczeństwem.

To nie wszystko, jeśli chodzi o sztandarową markę Tanie Linie Kolejowe. Pociąg TLK „Wybrzeże” łączący Warszawę z Gdynią przed wakacjami kursował codziennie. Na lipiec i sierpień pociąg został zawieszony. Po wakacjach „Wybrzeże” wróciło na szlak. Jednak zamiast kursować codziennie – czyli jak przed wakacjami – kursuje jedynie w poniedziałki, soboty i niedziele. *Takie nietypowe terminy kursowania pociągów bardzo komplikują życie podróżnym* – mówi pragnący zachować anonimowość pracownik PKP Intercity. Jest też inny problem. Pociąg TLK „Wybrzeże” stanowi pierwsze dzienne połączenie stolicy z Trójmiastem. Tak więc w poniedziałki, soboty i niedziele z Warszawy do Gdańska można dotrzeć na godz. 10.09. W pozostałe dni pierwszy pociąg (express „Neptun”) dociera

do Gdańska dopiero na godz. 10.56 – czyli prawie godzinę później. Podobnie w odwrotnym kierunku. W dni bez „Wybrzeża” ostatni dzienny pociąg z Gdańska wyrusza do Warszawy już o godz. 17.40! Tylko w poniedziałki, soboty i niedziele można z Trójmiasta wyruszyć godzinę później, o godz. 18.40 – „Wybrzeżem”.

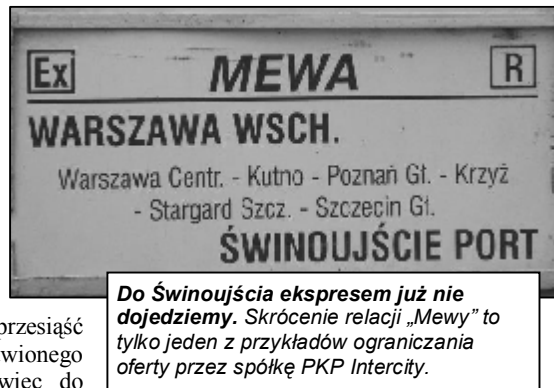
Ograniczając kursowanie pociągu TLK „Wybrzeże” spółka PKP Intercity klientów podróżujących od wtorku do piątku zmusza do korzystania z dużo droższego pociągu ekspresowego. Przejazd „Wybrzeżem” do Gdańska kosztuje bowiem 49 złotych, podczas gdy cena biletu na przejazd „Neptunem” wynosi aż 80 zł. Przypomnijmy, że do końca 2004 roku pociąg „Wybrzeże” był uruchamiany przez spółkę PKP Przewozy Regionalne – jednak został przejęty przez PKP Intercity. Czy nie było to wrogie przejęcie? Wygląda bowiem na to, że PKP Intercity przejęło od spółki PKP Przewozy Regionalne, stanowiące konkurencję dla ekspresów, „Wybrzeże” tylko po to, by drastycznie ograniczyć jego terminy kursowania i tym samym zmusić pasażerów do korzystania z droższych pociągów ekspresowych.

Oszukiwanie klientów (*vide* problem ochrony w pociągach TLK), skracanie relacji pociągów, zastępowanie pociągów mniej wygodną komunikacją autobusową, a także praktyki, które można określić jako monopolistyczne – niektórzy zdają się jednak tego nie zauważać... Co ciekawe, w to że, pracujący na kolei od nieco ponad roku, Jacek Prześluga jest niezastąpionym reformatorem kolejowego podejścia do klienta,

uwierzyli nawet jego niedawni przeciwnicy. Witold Stasiewski z Wielkopolskiego Towarzystwa Sympatyków Kolei (WTSK) na początku 2005 roku sprzeciwił się powołaniu niedoświadczonego w sprawach kolejowych Jacka Prześlugi na stanowisko szefa PKP Intercity. Wówczas Prześluga w oficjalnej odpowiedzi zasugerował Stasiewskiemu oraz pozostałym członkom WTSK, że cierpią na „kompleks kurdupla”. Wygląda jednak na to, że ostatnio ów kompleks ustąpił... Poglądy WTSK nieco bowiem się zmieniły. Witold Stasiewski w wypowiedzi dla miesięcznika biznesowego „Forbes” przyznał – *często krytykujemy PKP, ale po raz pierwszy nie pomyliliśmy. Dzięki Prześludze pasażera w PKP zaczęto traktować jak klienta, a nie balast, który niepotrzebnie pałęta się po pociągach*. A co z pasażerami, od których PKP Intercity się odwróciło – choćby tymi podróżującymi do Budapesztu? Czy oni przypadkiem nie poczuli się właśnie owym pałętającym się po pociągach balastem?

Kolejnym nawróconym oponentem jest Stanisław Biega z Centrum Zrównoważonego Transportu. Jeszcze niedawno Biega protestował, gdy PKP prezentowało optymistyczne statystyki głoszące, że wzrasta liczba podróży przewożonych pociągami spółki PKP Intercity. Stanisław Biega prostował przejawione dane – *PKP Intercity notuje wzrost przewozów, gdyż w grudniu przejęło do PKP Przewozy Regionalne najlepsze dzienne pociągi pospieszne m.in. Lublin-Szczecin, Warszawa-Gdynia, Warszawa-Zielona Góra. Pasażer jest ten sam, tylko teraz pracuje na konto PKP Intercity*. Obecnie Stanisław Biega jest już pozytywnie nastawiony do działalności PKP Intercity. W wypowiedzi dla „Forbesa” Biega mówił o Prześludze stwierdził nawet – *nikt w PKP tak nie patrzył na przewozy*. A to ciekawe... Przewozy wciąż są przecież ograniczane, żaden cud nie miał miejsca. Prześluga zreformował właściwie tylko jedno – postrzeganie spółki PKP Intercity przez media. To całkiem trudna sztuka, zmieniając bardzo niewiele, wpoić dziennikarzom, a w efekcie opinii publicznej, że na lepsze zmienia się praktycznie wszystko. Ta sztuka nazywa się public relations. Na tym Jacek Prześluga rzeczywiście się zna. Tego odmówić mu nie można.

Tekst i fot. Karol Trammer



Bitwa o maszynistów

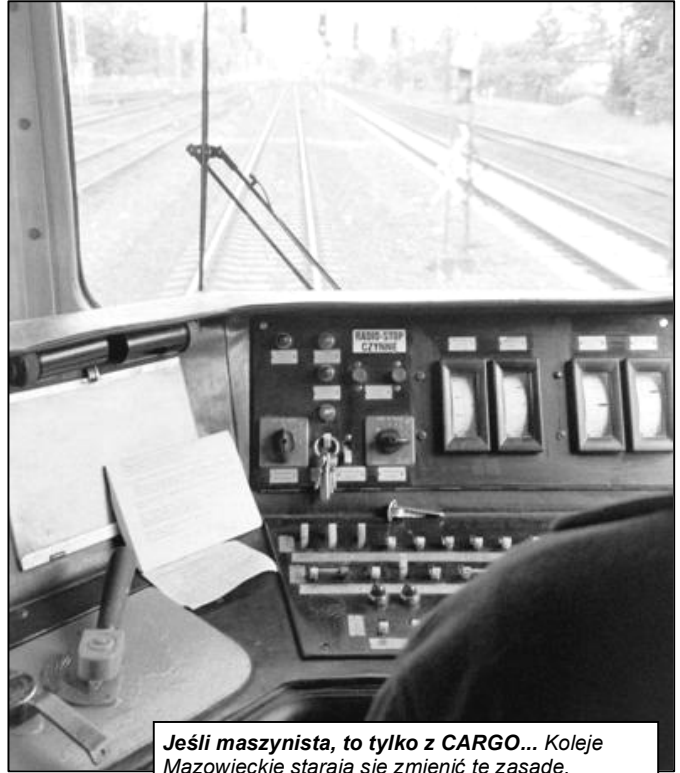
Związki zawodowe protestują przeciw zatrudnianiu maszynistów przez przewoźników pasażerskich

Koleje Mazowieckie postanowiły uniezależnić się od PKP CARGO i skończyć z wynajmowaniem drużyn trakcyjnych od zakładów taboru „towarówki”. W prasie kolejowej oraz na stronie internetowej mazowieckiego przewoźnika pojawiły się ogłoszenia o pracy dla maszynistów – poszukiwani są pracownicy z aktualnymi uprawnieniami maszynisty elektrycznych zespołów trakcyjnych. Halina Sekita, prezes zarządu Kolei Mazowieckich, tłumaczyła w sierpniowym numerze „Głosu Maszynisty” – *zarząd spółki podjął uchwałę o rozpoczęciu rekrutacji maszynistów do pracy w Kolejach Mazowieckich. Postanowiliśmy mieć własnych pracowników, którzy będą utożsamiać się ze spółką i będą z nią związani nie tylko umową o pracę, ale także emocjonalnie*. Następnie Sekita dodaje – *zależy nam na osobach zaangażowanych w to, co robią, pracujących z sercem, dbających o estetykę swojego stanowiska pracy. Planujemy zatrudnić 400 maszynistów. Pierwszeństwo dajemy pracownikom PKP CARGO, którzy już z nami pracowali*. Prezes Sekita często wspomina, że za czasów szefowania „wukadce”, zawsze mogła liczyć na maszynistów, że będą panować nad czystością i stanem taboru. W końcu byli oni pracownikami WKD i na tabor należący do WKD patrzyli gospodarskim okiem.

Podobnie myśli szef spółki PKP Przewozy Regionalne. *Chcemy, aby utożsamiali się z firmą, byli prawdziwymi gospodarzami naszych pociągów, dbając o nie jak o własne auto* – tak o maszynistach mówi prezes Leszek Ruta.

Jednak nie wszyscy są tak pozytywnie nastawieni do koncepcji zatrudniania maszynistów bezpośrednio w spółkach pasażerskich. Ostatnio najgłośniej przeciw temu protestuje Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych (ZZM). Związkowcy twierdzą, że jest to sprzeczne z porozumieniem zawartym pomiędzy prezydentem ZZM i prezesem PKP w maju 2001 roku, a także z ustaleniami Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa z nocy 11 na 12 listopada 2003 roku. W 2001 roku obie strony podpisały się pod zdaniem „w PKP CARGO S.A. umiejscowione zostają zespoły drużyn trakcyjnych, z wyłączeniem drużyn zatrudnionych w spółkach PKP Szybka Kolej Miejska, PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa i PKP Warszawska Kolej Dojazdowa”. W 2003 roku ustalono natomiast, że „nie nastąpi żaden administracyjny podział zespołów drużyn trakcyjnych”.

Mimo wszystko sprzeciw Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych może zaskakiwać. Rzadko bowiem się zdarza, aby organizacje związkowe protestowały przeciw zatrudnianiu – raczej sprzeciwiają się zwolnieniom. Dlaczego więc ZZM nie zgadza się na zatrudnianie drużyn trakcyjnych przez Koleje Mazowieckie? Szczególnie, że sytuacja w PKP CARGO – i to niektórych Czytelników może zdziwić – wcale nie jest dobra. Co prawda z komunikatów prasowych Janusza Mincewicza, rzecznika prasowego PKP CARGO, wciąż wieje optymizmem: *pociągami przejechało dwa miliony ton więcej kamienia i żwiru albo w pierwszym półroczu Spółka PKP CARGO S.A. zanotowała wzrost przewozów promowych – fragmenty wystąpienia rzecznika prasowego „towarówki”* nastrajają całkiem pozytywnie. Ale uwaga – to tylko starannie dobrana część prawdy. Niedawna wypowiedź Władysława Krasuskiego, członka zarządu PKP CARGO ds. pracowniczych i administracyjnych dla miesięcznika „Głos Maszynisty” ujawnia zupełnie inne oblicze PKP CARGO – *nie jest tajemnicą, że bardzo spadła praca przewozowa w PKP CARGO – w granicach 9 procent za pierwsze półrocze. Czyli*



Jeśli maszynista, to tylko z CARGO... Koleje Mazowieckie starają się zmienić tę zasadę.

przewieźliśmy ponad 7 milionów ton mniej w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego, a w stosunku do tegorocznych planów – o ponad 6 milionów. Te pogarszające się wyniki prowadzą do wysyłania maszynistów na tzw. nieświadczanie pracy, podczas którego pracownicy nie tracą co prawda uprawnień pracowniczych, ale otrzymują jedynie 60% wynagrodzenia.

Co ciekawe, kierownictwo PKP CARGO na problem zatrudniania maszynistów przez Koleje Mazowieckie patrzy zupełnie inaczej niż związki zawodowe. Zarząd PKP CARGO w przejściu części maszynistów do mazowieckiej spółki upatruje szansę na poprawę dramatycznej sytuacji ekonomicznej „towarówki”. W PKP CARGO zmniejszają się przewozy, a co za tym idzie, zmniejszają się również wpływy. Konieczne są więc poważne oszczędności (np. zmniejszenie funduszu płac o 13 milionów złotych) i zmniejszenie zatrudnienia.

Natomiast Koleje Mazowieckie rozwijają się – wzrasta liczba połączeń, planowane są przywrócenia ruchu na liniach obecnie nieczynnych. Czy nie byłoby więc korzystne, ażeby maszyniści przechodzili z przeżyjącego trudności PKP CARGO do będących w dobrej kondycji Kolei Mazowieckich? Działacze Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych uważają, że nie. A to z dwóch powodów. Przede wszystkim chodzi o niepewną – według związkowców – przyszłość Kolei Mazowieckich. Dobre wyniki spółki, a także optymistyczne wizje na przyszłość mogą być jedynie pochodną obecnego klimatu politycznego. Związkowcy twierdzą, iż po przyszłorocznych wyborach samorządowych wszystko się może zmienić. Kolejna sprawa, na którą zwraca uwagę Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych, to efektywność drużyn trakcyjnych. Zdaniem związkowców skupienie wszystkich maszynistów w jednej spółce znacząco wpływa na obniżenie kosztów funkcjonowania kolei – ten sam maszynista może w zależności od potrzeb obsługiwać raz ruch pasażerski, a innym razem towarowy.

Zwolennicy zatrudniania maszynistów w spółkach pasażerskich uważają jednak, że związkowcy są przeciwni zmianom tylko z jednego jedyne powodu. Związek zawodowy woli działać masowo w jednej spółce niż rozbity po kilku podmiotach. Działacze Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych odpierają te zarzuty i przypominają, że koła związku działają także poza PKP CARGO – w Warszawskiej Kolei Dojazdowej i w trójmiejskiej Szybkiej Kolei Miejskiej.

Mimo sprzeciwu związków zawodowych, Kolejom Mazowieckim już udało się zatrudnić pierwszą grupę kilkudziesięciu własnych maszynistów. W większości są to ludzie, którzy przeszli bezpośrednio ze spółki PKP CARGO.

Tekst i fot. Karol Trammer

Nieśmiały powrót wspólnego biletu

Na razie z Warszawy Wschodniej do Ursusa. Od 2006 roku w całej aglomeracji?

Historia kołem się toczy. Słowa te znajdują potwierdzenie w dziejach tak zwanego wspólnego biletu. Przynajmniej częściowo...

Wspólny bilet – czyli rozwiązanie umożliwiające bezpłatne podróże koleją w Warszawie dla posiadaczy biletów 30- i 90-dniowych warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego – po raz pierwszy został wprowadzony 26 stycznia 2002 roku. Nastąpiło to po zawaleniu się części wiaduktu Alej Jerozolimskich nad torami kolejowymi. Skutkiem tej katastrofy budowlanej była wielka katastrofa komunikacyjna – przez wiadukt nie mógł odbywać się ruch samochodów i autobusów. Na objazdowych trasach tworzyły się ogromne korki. Był tylko jeden sposób na rozładowanie zatorów. Kolej. Zarząd Transportu Miejskiego zdecydował się na płacenie istniejącemu wówczas Mazowieckiemu Zakładowi Przewozów Regionalnych za honorowanie biletów długookresowych ZTM w pociągach regionalnych na odcinku Warszawa Śródmieście-Piastów.

Na początku kwietnia 2002 roku wykonano następny, wręcz przełomowy, ruch. Obowiązywanie wspólnego biletu rozszerzono na obszar prawie całej aglomeracji warszawskiej. Rozwiązanie to było wychwalane przez media i przez mieszkańców całej aglomeracji. Po prostu podróżowanie po Warszawie i okolicach stało się tańsze. Z ulic zniknęło wiele samochodów, gdyż nawet zapaleni kierowcy zobaczyli, jak dużo czasu i pieniędzy można zaoszczędzić dzięki przesiadce na kolej zintegrowaną taryfowo z transportem miejskim.

Niestety, poważną i może nawet jedyną wadą wspólnego biletu była jego prowizoryczność. Porozumienie między Zarządem Transportu Miejskiego a spółką PKP Przewozy Regionalne nie było zawarte na czas nieokreślony. Wspólny bilet nie był konsekwentnie realizowaną umową, lecz podlegał ciągłym kłótniom i targom, no a przede wszystkim konieczności przedłużania porozumienia co kilka miesięcy. Często zdarzało się, że przed kolejnymi rozmowami dotyczącymi dalszego funkcjonowania wspólnego biletu, panowało przekonanie, że porozumienie zostanie zerwane. I za którymś razem tak też się stało. Ostatnim miesiącem funkcjonowania wspólnego biletu był kwiecień 2003 roku. Piękna historia po nieco ponad roku się skończyła.

Minęły ponad trzy lata i... Znowu Aleje Jerozolimskie, lecz tym razem nie katastrofa budowlana, ale modernizacja ulicy. Znowu korki, znowu paraliż komunikacyjny, no i w efekcie znowu kolej. Przypomniano sobie o transporcie kolejowym, który dla mieszkańców Włoch i Ursusa jest jedynym gwarantem szybkiego,

kilkunastominutowego, dojazdu do centrum stolicy. Wszystko jasne, jednak kupowanie dwóch biletów miesięcznych (na kolej i na transport miejski) to dla wielu pasażerów zbyt duży wydatek.

Dzięki remontowi głównej ulicy prowadzącej do Włoch i Ursusa, temat wspólnego biletu szybko wrócił do łask warszawskich mediów. Pod wpływem żurnalistów – głównie z „Gazety Wyborczej” – władze miasta i Koleje Mazowieckie usiadły do stołu i rozpoczęły rokowania nad przywróceniem wspólnego biletu. Udało się. Od 16 września wspólny bilet powrócił, ale niestety w swojej pierwotnej formie – tylko na jednym odcinku: Warszawa Wschodnia-Warszawa Ursus (poprzednio przystanek dalej – do Piastowa). Mieszkańcy innych rejonów nadal muszą czekać, ale może tylko do końca tego roku. Dodatkowo od 1 października wszyscy chętni na korzystanie ze wspólnego biletu muszą w kasach Kolei Mazowieckich pobrać bezpłatny kupon, który dostępny jest za okazaniem ważnego biletu długookresowego ZTM. Okres ważności kuponu będzie pokrywał się z okresem ważności biletu komunikacji miejskiej. Tak więc do podróżowania pociągami uprawnia karta miejska jedynie wraz ze specjalnym kuponem. To rozwiązanie ma ułatwić badanie, ile osób

korzysta ze wspólnego biletu, a także – co dodaje się już mniej oficjalnie – skutecznie kontrolę biletów w obliczu braku urzędzeń kontrolerskich (sprawdzających termin ważności kart miejskich) będących do dyspozycji drużyn konduktorskich Kolei Mazowieckich.

Umowa w obecnym, niekompletnym, kształcie ma obowiązywać do końca 2005 roku – potem być może będzie lepiej. Donata Nowakowska, rzecznik prasowy Kolei Mazowieckich, jest optymistką – *niniejsza umowa to pierwszy etap na drodze do wprowadzenia wspólnego biletu w obrębie całej aglomeracji warszawskiej*. Problem jednak w tym, że oprócz dobrej woli, potrzebne są pieniądze. Za honorowanie biletów 30- i 90-dniowych ZTM na odcinku od Warszawy Wschodniej do Ursusa Koleje Mazowieckie pobierają od miasta 110 tysięcy złotych miesięcznie. Jest to rekompensata za utracone przez kolej wpływy. Wprowadzenie wspólnego biletu w całej aglomeracji stołecznej Koleje Mazowieckie wyczłycyły na ponad 900 tysięcy złotych za każdy miesiąc. We wrześniu miasto poskapiło pieniądze i nie zgodziło się tyle płacić. Czy więc po upływie zaledwie trzech miesięcy sytuacja nagle się odmieni i na przełomie 2005 i 2006 roku władze Warszawy zechcą jednak wyłożyć całą sumę podyktowaną przez Koleje Mazowieckie i wspólny bilet będzie obowiązywać na terenie całej stołecznej aglomeracji?

Karol Trammer

14WE czyli co?

Wyjaśnienie dotyczące oznaczeń taboru warszawskiej Szybkiej Kolei Miejskiej



Oznaczenie konstrukcji nadane przez projektanta – krakowski Energocontrol – brzmiało: „EN57/M”, co wynikało z oparcia się na konstrukcji powszechnie znanych zespołów EN57. Planowano użycie w nich zmodernizowanych wózków, instalacji oraz wzmocnionej ostoi z tego zespołu. W trakcie projektowania okazało się, że konieczne jest wykonanie ostoi oraz sterowników hamulca całkowicie nowych. Konstrukcja

otrzymała w katalogu konstrukcji Instytutu Pojazdów Szynowych oznaczenie 14WE (gdzie „WE” oznacza – wieloczołowy elektryczny). Poprzednia konstrukcja w katalogu to 13WE dla WKD, której nadano jeszcze kolejowe oznaczenie seryjne EN95.

SKM nie utworzyła żadnego nowego systemu oznakowania, przewidując wejście w życie rozporządzenia w sprawie oznakowania pojazdów kolejowych, które powinno spełniać wymagania międzynarodowe. Tak więc, zresztą idąc śladem innych kolei spoza PKP, zachowano oznaczenie typu na pudle, przejmując jedynie z PKP oznaczenia poszczególnych wagonów (ra – rozrządczy a, s – silnikowy, rb – rozrządczy b). I tak poszczególne wagony pierwszego pojazdu mają oznaczenie 14WE-01ra, 14WE-01s i 14WE-01rb.

Ponieważ są już rozpowszechniane projekty wymienionego rozporządzenia, należy przewidywać stosowną zmianę oznaczenia w ciągu najbliższego roku.

Rafał Wodzicki

Autor jest pracownikiem SKM Warszawa

➔ O warszawskiej Szybkiej Kolei Miejskiej piszemy również na stronie 8 w tekście „Co zrobić z 55 milionami?”

Kolej po wyborach

Drogi żelazne stają się kamieniem milowym na drodze do wielkiej kariery politycznej

Dotychczas najpopularniejsze spośród transportowych obietnic przedwyborczych były zapewnienia o konieczności budowy autostrad, dróg ekspresowych oraz nowych i szerszych ulic. Mało kto uważał, że kapitał polityczny niezbędny do wygrania wyborów parlamentarnych można zbić przy pomocy kolei. A jednak okazuje się, że można... Na kolej postawił Bogusław Kowalski z Ligi Polskich Rodzin. W swoich spotach telewizyjnych Kowalski przypominał, że jako wicemarszałek województwa mazowieckiego utworzył spółkę Koleje Mazowieckie, a następnie chwalił się sukcesami przez nią odnoszonymi i zapewniał, iż chciałby się w całej Polsce. Nie wiadomo oczywiście na ile pomogła w tym kolej, a na ile pierwsze miejsce na liście, ale Bogusław Kowalski do Sejmu się dostał. Na Kowalskiego swój głos oddało 6274 wyborców z okręgu siedlecko-ostrołęckiego. W związku z tym wyborczym sukcesem, Bogusław Kowalski przestał pełnić funkcję wicemarszałka województwa mazowieckiego.

W zarządzie województwa mazowieckiego wicemarszałka Bogusława Kowalskiego zastąpił Jan Engelgard – i teraz to on, jako członek zarządu województwa, odpowiada m.in. za kolejowe przewozy regionalne na Mazowszu. Engelgard – historyk i publicysta prasy narodowej – jest członkiem Ligi Polskich Rodzin, dotychczas był zastępcą dyrektora departamentu kultury, promocji i turystyki w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego.

Z tego samego okręgu, co Bogusław Kowalski, kandydował Krzysztof Tchórzewski. Ten kandydat Prawa i Sprawiedliwości dotychczas pełnił funkcję członka zarządu spółki PKP Energetyka – z elektroenergetyką kolejową Tchórzewski związany jest od 1974 roku. W 1980 roku tworzył NSZZ „Solidarność” na siedleckim węźle kolejowym. Krzysztof Tchórzewski dostał się do Sejmu dzięki głosom 8516 wyborców i wcale nie jest to jego pierwsza przygoda z polityką. Posłem na Sejm był już w latach 1991-1993 oraz 1997-2001 – w tym czasie był również sekretarzem stanu w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej. Warto wspomnieć także o tym, że na początku lat 90-tych Tchórzewski był wojewodą siedleckim. Ostatnio był natomiast radnym Sejmiku Województwa Mazowieckiego.

Z list Platformy Obywatelskiej kandydowała Elżbieta Pierzchała, dyrektor Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych. W gorącym okresie przedwyborczym Pierzchała była nawet oskarżana o to, że nadużywa swojego stanowiska dla celów prowadzenia kampanii wyborczej. We wszystkich zespołach trakcyjnych będących na stanie jej zakładu zawisły bowiem plakaty, na których spoglądająca z fotografii dyrektor Pierzchała zachwalała promocje oferowane przez

spółkę PKP Przewozy Regionalne. Według śląskich mediów w tej akcji mniej chodziło o prezentowanie pasażerom korzystnych ofert taryfowych a bardziej o promocję swojej osoby. Mimo tych zarzutów Elżbieta Pierzchała została posłanką. Głosowało na nią 10646 wyborców.

Nie sposób pominąć jeszcze jednego kandydata, czyli najślynniejszego polskiego kolejarza-ziązkowca – Stanisława Koguta, pochodzącego ze Stróży koło Nowego Sącza przewodniczącego Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność”. Kogut kandydował do Senatu z list Prawa i Sprawiedliwości w okręgu nowosądeckim i odniósł duży sukces. Otrzymał bowiem aż nieco ponad sto tysięcy głosów! W związku z uzyskaniem mandatu senatorskiego Stanisław Kogut zrezygnuje z przewodniczenia kolejarzkiej „Solidarności” – nastąpi to 7 listopada na Jasnej Górze.

Oczywiście do parlamentu kandydowało więcej osób związanych zawodowo z koleją. Jednak nie wszystkim się udało i to mimo kampanii prowadzonej w kolejowych periodykach („Kurier PKP”, oraz w związkowych „Naszych Sprawach” i „Wolnej Drodze”), w których szczegółowo prezentowano wszystkich dwudziestu czterech kolejarzskich kandydatów i gorąco namawiano do głosowania na nich, co w efekcie miało wpłynąć na skuteczniejszą walkę w parlamencie o sprawę kolejarzy. W końcu jednak kolejarzka reprezentacja w Sejmie i Senacie ograniczyła się do jedynie trzech osób. Tak ten słaby wynik

skomentował Stanisław Kogut na łamach „Wolnej Drogi” – *przecież wszystkie centrale związkowe działające na kolei powiedziały jasno – zakupujemy topory i mobilizujemy się na wyborze kolejarzy do Sejmu, aby wprowadzić do parlamentu jak największą ilość kolejarzy. (...) Kolejarze całkowicie się nie popisali, i zawiedli na całej linii.*

Jedynie kilkadziesiąt kolejarzskich głosów więcej i w parlamencie znalazłby się jeszcze jeden kolejarz. Największym pechowcem minionych wyborów okazał się Marek Kraska, działacz Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych, który kandydował do Sejmu z list Samoobrony. Do tego aby znaleźć się w parlamencie zabrakło mu jedynie 95 głosów.

Ale o mandat starali się także, ci którzy z koleją nie są związani umową o pracę, a mimo to mają z nią bliski związek, jak choćby wspomniany wcześniej Bogusław Kowalski, czy też kontrowersyjny w środowisku kolejarzkim Adam Fularz. Fularz jest niezależnym obserwatorem rynku kolejowego znanym z niezwykle krytycznych wypowiedzi pod adresem Polskich Kolei Państwowych, jest zwolennikiem podziału kolei na małe regionalne podmioty, a także opowiada się za pełną konkurencją na torach. Adam Fularz, podobnie jak wszyscy pozostali kandydaci komitetu Socjaldemokracji Polskiej, do Sejmu się nie dostał.

Tekst i fot. Karol Trammer



Z Mazowsza do Sejmu. Krzysztof Tchórzewski z PiS (z lewej) i Bogusław Kowalski z LPR.

„Fuligan” na listach SDPL, to nie kto inny niż dobrze znany na kolei Adam Fularz...



KKompromitacja

Dobrej kolei regionalnej nie da się robić za pomocą autobusów

Nasielsk-Sierpc: autobusy częściej niż pociągi?

Gdy na wiosnę 2004 roku ważyły się losy pociągów na linii Nasielsk-Sierpc, ówczesny wicemarszałek województwa mazowieckiego Bogusław Kowalski (obecnie już poseł na Sejm) na jednej z licznych konferencji prasowych poświęconych kolei zapowiedział, że po likwidacji pociągów na trasę wyjadą autobusy zastępcze. Po chwili dodał, że kursów autobusowych będzie więcej niż pociągów, a rozkład jazdy kolejowej komunikacji autobusowej (KKA) będzie lepiej dostosowany do potrzeb pasażerów niż dotychczasowy rozkład pociągów. O lepsze dostosowanie było akurat nietrudno – rozkład jazdy pociągów na linii Nasielsk-Sierpc dostosowany był jedynie do potrzeb kolejarzy z Sekcji Przewozów Pasażerskich w Nasielsku, tak by mogli oni dojechać do pracy. Skutkiem tej sytuacji, było to że kolej w ogóle nie oferowała dowozu do pracy czy szkół w Płońsku i Sierpcu, a więc w powiatowych miastach leżących przy linii.

Pociągi przestały kursować na linii Nasielsk-Sierpc na początku czerwca 2004 roku. Na szosę biegnącą czasem bliżej, czasem dalej od torów linii Nasielsk-Sierpc wyruszyły autobusy wynajmowane od plockiego PKS-u. Szybko wtedy wyjaśniło się, że słowa marszałka Kowalskiego były obietnicami bez pokrycia. Autobusy od początku kursowały według dokładnie takiego samego rozkładu co wcześniej pociągi. Ten fatalny rozkład obowiązuje do dziś. I efekty tego są takie, że autobusy wożą nie więcej niż trzydziestu pasażerów na kurs. Ta patologiczna sytuacja prawdopodobnie długo już nie potrwa...

Drzewica-Radom: nad ranem albo nigdy!

Pociągi na linii Radom-Drzewica przestały kursować 12 grudnia 2004 roku. Następnego dnia rozpoczęły kursowanie zastępcze autobusy kolejowej komunikacji autobusowej. Ich rozkład jazdy był po prostu kuriozalny! Autobusy KKA w kierunku Radomia wyruszały o godz. 2.30 i 4.15. Potem ponad 22 godziny przerwy, aż do następnego dnia (choć może lepiej byłoby użyć słowa „noc” – szczególnie jeśli chodzi o kurs wyruszający o godz. 2.30). Ten układ godzin pokazał, jak kolej słabo zna potrzeby swoich klientów i to mimo istnienia komórek zawierających w swych nazwach modne ostatnio słowo „marketing” (gwoili ścisłości: marketing – działalność rozpoznawania i zaspokajania potrzeb klienta m.in. poprzez badania rynku). Kolej zamiast rozpoznać rynek i stwierdzić, że z linii masowo korzystali uczniowie dojeżdżający do radomskich internatów oraz studenci, bezpodstawnie przyjęła, że mieszkańców okolic Drzewicy i Przysuchy interesują połączenia tylko i wyłącznie nad ranem. Po upływie niecałego kwartału przekonania te zweryfikowano i kolejową komunikację autobusową kursującą w relacji Radom-Drzewica po prostu zlikwidowano...

Radom-Dęblin: i wszystko jasne!

Linia Radom-Dęblin stanowi idealny poligon doświadczalny, który ukazuje, czym różni się pociąg od autobusu kolejowej komunikacji autobusowej. Tam bowiem jedna para obsługiwana jest przez autobus zastępczy, reszta przez pociągi.

Wyruszający z Dębłina o godz. 15.53 pociąg osobowy nr 533 dojeżdża do Radomia o godz. 16.59, a więc tę relację pokonuje w 66 minut. Natomiast jadący około godzinę później autobus kolejowej komunikacji autobusowej na pokonanie tej samej relacji potrzebuje aż godzinę i 35 minut! Ten fakt jasno pokazuje, że zastępowanie

pociągów połączeniami autobusowymi prowadzi do poważnego obniżenia jakości usług oferowanych przez przewoźników kolejowych. I wcale nie chodzi tu jedynie o gorsze czasy przejazdu. Przyjrzyjmy się więc pozostałym problemom jakie niesie za sobą uruchamianie kolejowej komunikacji autobusowej.

Kompromitacja na całej linii

Jedną z głównych zalet kolei jest duża odporność na zimową pogodę. Po opadach śniegu zdarza się, że autobusy nie mogą dojechać do części miejscowości, a w tym samym czasie kolej działa praktycznie bez zarzutu. Dlaczego więc kolej mimo to decyduje się na wprowadzanie połączeń autobusowych?

I kolejny problem. Zdarza się, że autobusy KKA, zamiast przy stacjach i przystankach kolejowych, zatrzymują się na przystankach PKS leżących w innej części miejscowości albo... Na trasie Nasielsk-Sierpc mają miejsce przypadki, że przystanki kolejowej komunikacji autobusowej znajdują się w innej wsi niż stacja kolejowa jeszcze do niedawna obsługiwana przez pociągi. Ot, choćby autobusy zamiast przy stacji kolejowej Wkra, przystają w oddalonej o 2 kilometry wsi Wrona. Jest to poważna komplikacja dla podróżnych, którzy mogą mieć problem z trafieniem w miejsce, z którego odjeżdżają autobusy kolejowej komunikacji autobusowej.

Następna sprawa to przewóz większego bagażu. Przewiezienie roweru autobusem jest niemożliwe, znacznie utrudniona jest również podróż z wózkiem dziecięcym czy nawet z dużą walizką. Kolej decydując się na uruchamianie kolejowej komunikacji autobusowej, na własne życzenie pozbawia się swego wielkiego atutu, jakim jest możliwość przewozu rowerów.

Na koniec warto wspomnieć także o tych pasażerach, którzy kolej wybierają ze względu na chęć uniknięcia nachodzącej ich choroby morskiej, która szczególnie dokuczliwa jest właśnie w autobusach. Ci klienci szczególnie liczą na to, że przewoźnik kolejowy będzie wiozł ich pociągiem, a nie autobusem...

Nie w interesie kolei

Spytaliśmy Grzegorza Kucińskiego, członka zarządu Kolei Mazowieckich ds. przewozów i promocji, czy spółka nadal ma zamiar posiłkować

Pasażerowie Kolei Mazowieckich wsiadają do autobusu KKA relacji Nasielsk-Sierpc. Czy już wkrótce ten widok przejdzie do historii?



KKA czyli... kulejąca komunikacja autobusowa.
Pociąg osobowy z Dębłina do Radomia jedzie godzinę i sześć minut. Autobus na pokonanie tej samej trasy potrzebuje ponad półtorej godziny.

km	E	
	KM-533	KM-1
0	2	2
6	Ⓚ	Ⓚ
6	15.53	16.50
6	16.00	16.55
13	16.06	17.10
21	16.13	17.22
26	16.20	17.30
32	16.28	17.40
34	16.31	17.43
37	16.35	17.45
44	16.42	17.55
48	16.47	18.02
49	16.50	18.10
57	16.59	18.25

się tym prowizorycznym i nieefektywnym rozwiązaniem, jakim jest kolejowa komunikacja autobusowa. *Jeżeli uda nam się dostosować niemieckie autobusy szynowe do funkcjonowania na polskich torach, a wierzę, że tak będzie, to od nowego rozkładu jazdy zastąpimy autobusy komunikacji zastępczej szynobusami. Staramy wycofywać się z uruchamiania komunikacji autobusowej, bo po prostu nie jest w interesie kolei, aby dawała zarabiać PKS-om – powiedział dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” dyrektor Grzegorz Kuciński.*

Tekst i fot. Karol Trammer

Co zrobić z 55 milionami?

Warszawski sen się spełnił? Pierwsze dni stolecznej Szybkiej Kolei Miejskiej

Jeszcze nieco ponad dwa lata temu kolej w aglomeracji nie działała dobrze. Liczba pociągów z roku na rok się zmniejszała, przerwy między pociągami dochodziły nawet do dwóch godzin, wiele pociągów nie wyjeżdżało na tory w weekendy. Działająca wówczas spółka PKP Przewozy Regionalne nie potrafiła zapewnić mieszkańcom Warszawy i okolic oferty przewozowej odpowiadającej ich potrzebom. I co bardzo istotne – nie było nadziei na poprawę tej sytuacji. Dlatego pod wpływem opinii publicznej oraz mediów ówczesny prezydent Warszawy Lech Kaczyński na początku swojej kadencji zobowiązał się stworzyć miejskiego przewoźnika kolejowego – czyli spółkę Szybka Kolej Miejska.

W lutym 2004 roku została zawiązana spółka jedynie pomiędzy Metrem Warszawskim i Tramwajami Warszawskimi. Później do spółki przyłączyło się miasto stołeczne Warszawa – nie obyło się jednak bez problemów – początkowo bowiem miejscy radni nie chcieli na to wyrazić zgody. Udało się jednak 8 lipca 2004 roku – podczas drugiego głosowania, po którym przygotowania do rozpoczęcia działalności nabrały tempa. Trwały nieco ponad rok. 23 września 2005 roku na dworcu Warszawa Centralna odbyła się uroczysta inauguracja warszawskiej szybkiej kolei miejskiej. Gdy z dworcowych megafonów płynęły miłe słowa – „witamy Szybka Kolej Miejską w wielkiej kolejowej rodzinie”, na czwarty peron schodzili się wielcy tego świata. Nie do poznania zmodyfikowany w nowoczesnych zakładach Nowag elektryczny zespół trakcyjny EN57 – występujący już pod nowym symbolem 14WE – przewiózł VIP-ów z Warszawy Centralnej do Grodziska Mazowieckiego i z powrotem. Udało się. Warszawski sen o SKM spełnił się...

3 października – nieco ponad tydzień po uroczystej inauguracji – po wielu latach rozmów i deklaracji Szybka Kolej Miejska wreszcie miała wyruszyć na trasę Warszawa Zachodnia-Warszawa Falenica zabierając zwykłych pasażerów. Niestety pierwszy dzień planowego kursowania nie był już tak szczęśliwy jak dzień uroczystej inauguracji. Pociąg 14WE-01 uległ awarii i nie pojawił się na torach aż do późnego popołudnia, natomiast pociąg 14WE-02 nie dojechał jeszcze z fabryki w Nowym Sączu. W związku z powyższymi problemami, na trasę wyruszył tylko jeden pociąg – w postaci wypożyczonego od SKM Trójmiasto zespołu trakcyjnego EN57-1107. Drugi obieg po prostu „wypadł”. Nie ma co ukrywać, premiera stolecznej Szybkiej Kolei Miejskiej wypadła słabo – nieliczna grupa pasażerów, która już pierwszego dnia chciała skorzystać z usług przewoźnika zmuszona była poszukać innego środka transportu...

A dlaczego grupa chętnych pasażerów była nieliczna? Szybka Kolej Miejska wystartowała bowiem z niezwykle ubogim rozkładem jazdy. W dzień roboczy „eskaemka” uruchamia bowiem zaledwie dwanaście par pociągów – z czego trzy, ze względu na ograniczoną przepustowość linii średnicowej, ograniczone tylko do odcinka z Warszawy Falenicy do Warszawy Wschodniej. Co więcej pierwszy pociąg z Falenicy w kierunku centrum stolicy odjeżdża praktycznie już po zakończeniu porannego szczytu dowozowego – o godz. 8.16. W soboty i święta jest nieco lepiej – par pociągów jest piętnaście. Ale jak na przewozy miejskie – ciągle zbyt mało. Światowe standardy to przecież kursowanie co kilka-kilkaście minut. Te niedogodności nieco rekompensuje możliwość bezpłatnych przejazdów – ta



promocja obowiązuje do 11 grudnia. Tak na dobry początek, aby zachęcić mieszkańców dzielnic położonych wzdłuż trasy „eskaemki” do zapoznania się z nowym przewoźnikiem. Potem w pociągach SKM będzie obowiązywać taryfa stołecznego Zarządu Transportu Miejskiego (ZTM).

Jeśli chodzi o rozkład jazdy, to już wkrótce ma być lepiej – przede wszystkim oferta przewozowa ma się poprawić, gdy z Nowego Sącza dotrze cała pierwsza partia zamówionego taboru i flota pociągów SKM osiągnie sześć sztuk. Wtedy będzie można ułożyć rozkład jazdy tak, by pociągi na odcinku Warszawa Falenica-Warszawa Zachodnia kursowały dwa, trzy razy na godzinę. Oczywiście jeśli uda się je zmieścić w rozkładzie jazdy pomiędzy pociągami Kolei Mazowieckich, których od nowego rozkładu jazdy będzie coraz więcej.

I tu trudno nie zadać pytania, czy na pewno istnieje sens inwestowania dużych pieniędzy w nowy tabor dla Szybkiej Kolei Miejskiej (koszt zakupu sześciu pociągów 14WE to 55 milionów złotych), podczas gdy ogólna sytuacja kolei na Mazowszu, a więc również w aglomeracji warszawskiej, i tak się poprawia. Dla przykładu pociągi Kolei Mazowieckich w rozkładzie jazdy 2005/2006, który wchodzi w życie 11 grudnia, na – obsługiwanej również przez SKM – linii otwoczek będą kursowały nie rzadziej niż co 30 minut, a w szczytach przewozowych rzecz jasna jeszcze częściej. Inna sprawa, to problem zmieszczenia wszystkich pociągów SKM na poważnie zatłoczonej linii średnicowej, która jak na razie pustoszczyć nie będzie – wręcz przeciwnie. Coraz bardziej realne stają się zatem projekty, aby Szybka Kolej Miejska i Koleje Mazowieckie połączyły swoje siły i stworzyły konsorcjum, które miałoby obsługiwać aglomerację warszawską – tę usługę zlecałby obydwu spółkom stołeczny Zarząd Transportu Miejskiego. Wtedy przejazdy mogłyby odbywać się oczywiście na podstawie wspólnego biletu. Warto jednak rozważyć, czy nie byłoby prościej – zamiast na tabor – przekazać te 55 milionów złotych Kolejom Mazowieckim za honorowanie biletów okresowych ZTM w pociągach. Taka suma starczyłaby na 50 lat...

Tekst i fot. Karol Trammer

Z Biegiem Szyn **Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu**

KONTAKT: Karol Trammer, ul. Raszyńska 15 m 15, 02-026 Warszawa, e-mail: z.biegiem.szyn@interia.pl, telefon: (0)691-500-248

Nakład: 150 egzemplarzy. Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych. 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.

Archiwum internetowe: www.zbs.kolej.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Sklep Parowozik, Stacja metra Świętokrzyska, lok. 1000i, **Tu przeczytasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej PLK S.A., ul. Targowa 74, **Jak otrzymać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 1,50 zł (Priorytet: 2,20 zł) w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Np. 4 numery = 4 znaczki. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysłać biuletyn oraz o napisanie, od którego numeru mamy rozpocząć prenumeratę.