

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

LIPIEC – SIERPIEŃ 2006

Nr 4 (25)

Modernizacja czyli likwidacja
Człowiek multimedialny
Ujdzie w tłoku?



**REAKTYWACJE
NA WYCZUCIE**

BOGUSŁAW KOWALSKI MINISTREM. I AGENTEM? Wiceminister „Mieczysław”?



Następstwem zawarcia koalicji pomiędzy Ligą Polskich Rodzin, Prawem i Sprawiedliwością oraz Samoobroną była rekonstrukcja rządu, do której doszło 5 maja. W jej wyniku resort transportu i budownictwa został zastąpiony przez aż trzy nowe ministerstwa: budownictwa, gospodarki morskiej oraz transportu.

Nowym Ministerstwem Transportu kieruje Jerzy Polaczek (przed rekonstrukcją szef niepodzielonego resortu transportu i budownictwa). Podsekretarzem stanu ds. kolejnictwa – tak jak przed rekonstrukcją – jest Mirosław Chaberek, choć jego pozycja wydawała się być zagrożona. Wiele bowiem wskazywało na to, że Chaberkę zastąpi Bogusław Kowalski, w latach 2002-2005 wicemarszałek województwa mazowieckiego, obecnie poseł na Sejm (początkowo Ligi Polskich Rodzin, a po rozłamie w lidze – Narodowego Koła Parlamentarnego) oraz przewodniczący sejmowej komisji infrastruktury, a ponadto „ojciec chrzestny” Kolei Mazowieckich i zagorzały zwolennik regionalizacji kolei.

Okazało się jednak, że Chaberek pozostanie na stanowisku podsekretarza stanu ds. kolejnictwa. Ostatecznie bowiem minister Polaczek zaproponował Kowalskiemu inne, a przy tym wyższe, stanowisko – sekretarza stanu, a więc pierwszego zastępcy ministra. 23 maja premier Kazimierz Marcinkiewicz oficjalnie powołał Kowalskiego na wiceministra transportu.

Już wkrótce po powołaniu, w połowie czerwca w prasie (pierwsze o sprawie napisało „Życie Warszawy”) pojawiły się informacje, jakoby Bogusław Kowalski w 1988 roku miał zostać zarejestrowany jako tajny współpracownik Służby Bezpieczeństwa o pseudonimie „Mieczysław”.

(KT), fot. www.mi.gov.pl

KADRY

Jak nie UTK, to może CNTK

Janusz Dyduch został odwołany ze stanowiska prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Jego miejsce zajął Wiesław Jarosiewicz, automatyk kolejowy, ostatnio członek zarządu spółki PKP Informatyka, a wcześniej dyrektor departamentu kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury.

Janusz Dyduch liczył na to, że stanowisko prezesa UTK płynnie zamieni na zwolniony przez Aleksandra Słupczyńskiego fotel dyrektora Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa. Ostatecznie jednak nowym szefem CNTK został Andrzej Żurkowski, były prezes PKP Intercity, a ostatnio pełnomocnik zarządu PKP S.A. ds. międzynarodowych.

Nie oznacza to jednak, że prof. Dyduch pozostanie bez pracy. Jest on bowiem pracownikiem wydziałów transportu dwóch politechnik – warszawskiej oraz radomskiej. (KT)

NOWY TABOR ZA PÓLTORA ROKU

Przetarg przez mękę

Pierwsze fabrycznie nowe elektryczne zespoły trakcyjne miały pojawić się na Mazowszu pod koniec sierpnia 2006 roku – takie zapowiedzi padały z ust członków zarządu województwa ogłaszających przetarg. Oto krótki wyciąg z długiej historii zakończonego właśnie postępowania przetargowego na tabor dla Mazowsza:

→ **Listopad 2004:** Marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik i wicemarszałek Bogusław Kowalski ogłaszają, że Mazowsze wspólnie z województwem śląskim organizuje przetarg na dostawę czternastu elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi ruchu regionalnego (dziesięć pociągów ma trafić na Mazowsze, a cztery na Śląsk). Struzik i Kowalski zapowiadają, że pierwsze pociągi mają pojawić się na torach do końca sierpnia 2006 roku. Zakładają, że wartość zamówienia nie przekroczy 200 mln zł.

→ **Grudzień 2004:** Producenci taboru Pesa i Siemens składają protest przeciwko warunkom przetargu, które ich zdaniem faworyzują firmę Stadler. Chodzi mianowicie o zapis, iż 20% punktów w postępowaniu przetargowym można otrzymać za lokalizację produkcji na Mazowszu lub Śląsku. A to właśnie szwajcarski Stadler już od 2003 roku prowadził rozmowy z władzami Mazowsza odnośnie lokalizacji zakładu na terenie województwa mazowieckiego – w Siedlcach. Urząd Zamówień Publicznych (UZP) zgodził się z zastrzeżeniami Pesy i Siemensa, że przetarg mógł być ustawiony pod Stadlera i nakazał zmianę jego warunków.

→ **Maj 2005:** Po zmianie warunków przetargu Pesa składa kolejny protest, tym razem chodzi o wymóg, aby przystępujący do przetargu mieli duże doświadczenie w produkcji elektrycznych zespołów trakcyjnych. Pesa takiego doświadczenia nie posiada, co zamyka jej drogę do przetargu. Arbitrzy UZP uznali zarzuty Pesy za podstawne, jednak odrzucił je sąd, który wymóg doświadczenia uznał za jak najbardziej dopuszczalny.

→ **Listopad 2005:** Zarząd województwa mazowieckiego unieważnia postępowanie, gdyż ani Bombardier, ani Stadler nie spełnili warunków przetargu. Władze województwa zwracają się z wnioskiem do UZP o zgodę na zakup w trybie negocjacji władz województwa z dwoma powyższymi oferentami. Urząd Zamówień Publicznych zezwala na to rozwiązanie.



→ **3 kwietnia 2006:** Następuje otwarcie ofert dwóch producentów biorących udział w negocjacjach – Stadlera i Bombardiera. Stadler złożył ofertę opiewającą na 257,5 mln zł, natomiast cena zaferowana przez Bombardiera wyniosła 260 mln zł. Władze województwa zapowiadają, że przy ocenie ofert pod uwagę będą brane: cena (w 51%), koszty eksploatacji (w 20%), ocena techniczna (w 14%), okres gwarancji (w 10%) oraz termin realizacji pierwszych dwóch pociągów (w 5%).

→ **14 kwietnia 2006:** Na podstawie powyższych kryteriów komisja przetargowa ogłasza, że zwycięzcą przetargu został Bombardier, a więc oferujący wyższą cenę producent zespołów Talent. Tuż po werdykcie Stadler składa do komisji przetargowej protest – zostaje on jednak odrzucony.

→ **28 kwietnia 2006:** Stadler składa więc odwołanie do Urzędu Zamówień Publicznych.

→ **17 maja 2006:** Arbitrzy UZP uwzględniają odwołanie Stadlera i nakazują ponowne zbadanie oraz ocenę ofert.

→ **25 maja 2006:** Zarząd województwa mazowieckiego ze względu na uchybienia formalne unieważnia wybór z 14 kwietnia 2006 roku, czyli ofertę firmy Bombardier. Co więcej, Bombardier zostaje wykluczony z postępowania przetargowego. W praktyce oznacza to, że zapada decyzja o zakupie pociągów Flirt Stadlera.

→ **6 czerwca 2006:** Zarząd województwa mazowieckiego oficjalnie zatwierdza wniosek komisji przetargowej o wyborze oferty Stadlera. Bombardier od tej decyzji oczywiście odwołał się do UZP.

→ **20 i 23 czerwca 2006:** Odbywają się posiedzenia zespołu arbitrów UZP rozpatrujących odwołanie Bombardiera.

→ **28 czerwca 2006:** Zarząd województwa mazowieckiego za zgodą prezesa UZP podpisuje ostateczną umowę ze Stadlerem. Pierwsze pociągi mają pojawić się na Mazowszu pod koniec 2007 roku. (KT)

NA OKŁADCE: Uroczysta inauguracja połączeń z Warszawy do Radzimina, Warszawa Gdańska, 31 maja 2006. Fot. (KT)

RADOM-SKARŻYSKO KAMIENNA

Wykolejenie pod osłoną nocy

W nocy z soboty na niedzielę – z 10 na 11 czerwca, o godz. 2.49, koło Jastrzębia (stacja między Radomiem a Skarżyskiem Kamienną) wykoleił się pociąg towarowy prywatnego przewoźnika CTL Rail. Wykolejeniu uległa znajdująca się w składzie pociągu niepracująca lokomotywa ST43 oraz dziesięć wagonów z węglem. Wykolejony spalinowóz oraz węglarki zniszczyły trzy rozjazdy, a także tory i sieć trakcyjną na odcinku około 150 metrów. Do akcji ratowniczej wysłane zostały pociągi ratunkowe i sieciowe z Radomia, Skarżyska Kamiennego oraz Warszawy. Skutkiem wykolejenia było zamknięcie szlaku Rożki-Jastrzęb, który stanowi fragment linii Warszawa-Kraków, aż do 14 czerwca. Przez ten czas pociągi dalekobieżne kierowano przez Centralną Magistralę Kolejową lub przez Stalową Wolę i Lublin. Zamiast pociągów regionalnych uruchomiona została autobusowa komunikacja zastępcza. – *Dochodzenie w celu ustalenia przyczyn wypadku prowadzi komisja powołana przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego* – informuje Andrzej Sitarski, zastępca dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w Skarżysku Kamiennym. (KT)

KONKURENCJA

Słoneczny, ale nie najtańszy?



Gdy w ubiegłym roku Koleje Mazowieckie uruchomiły wakacyjny pociąg „Słoneczny”, za niewielką cenę (22,50 zł) łączący Warszawę z Trójmiastem, Jacek Prześluga, prezes PKP Intercity – kolejowego monopolisty na trasie Warszawa-Gdynia, nie potrafił ukryć swojej złości i zazdrości. Prześluga zeszlatoroczne uruchomienie „Słonecznego” nazwał nawet przejawem nieuczciwej konkurencji, co argumentował faktem, że Koleje Mazowieckie są spółką dofinansowywaną przez samorząd województwa mazowieckiego i tylko dlatego mogą sobie pozwolić na niższe ceny biletów. Była to oczywista nieprawda, gdyż pociąg „Słoneczny” nie tylko finansował się całkowicie samodzielnie, lecz nawet przynosił zyski – zyski pochodzące wyłącznie ze sprzedaży biletów na ten konkretny pociąg.

W te wakacje spółka PKP Intercity przyjęła bardziej inteligentną linię obrony przed „Słonecznym” Kolei Mazowieckich (którym przejazd w tym roku kosztuje 25 zł, darmowy przewóz psów i rowerów). Tym razem Prześluga zamiast krzyżeć o nieuczciwej konkurencji, zaferował najtańsze bilety na trasę z Warszawy do Trójmiasta – są to „Bilety Bikini” (choć rozważano również nazwę „Zaścienie Słońca”), które kosztują 15 zł (wraz z miejscówką) i uprawniają do wakacyjnego przejazdu pociągiem IC „Neptun”. Jednak w przeciwieństwie do „Słonecznego”, pula tanich miejsc w „Neptunie” jest ograniczona – dla podróżnych z „Biletem Bikini” są przeznaczone jedynie dwa wagony dołączone do pociągu. Ci którzy nie zdążą kupić tanich biletów z ograniczonej puli, zapłacą zwykłą cenę, wynoszącą aż 90 zł. Albo zdecydują się na podróż „Słonecznym”... (KT)

PREZES PKP INTERCITY UCIEKŁ PRZED STRATAMI?

Dezertor Prześluga

23 maja Jacek Prześluga na ręce prezesa PKP S.A. Andrzeja Wacha złożył pisemną prośbę o odwołanie z końcem czerwca z funkcji prezesa PKP Intercity. Półoficjalnie mówi się, że przyczyną złożonej dymisji jest konflikt Prześlugi z członkiem zarządu Czesławem Warszewiczem, który rzekomo ogranicza fundusze na działalność promocyjną i marketingową spółki, na co Prześluga nie chce się zgodzić. Ale może istnieć także drugie dno odejścia Prześlugi...

Jacek Prześluga od dłuższego czasu podkreślał, że zadłużoną spółkę PKP Intercity udało mu się przekształcić w zyskowną firmę. Złośliwi zarzucali mu, że ów zysk stanowi zasługę kreatywnej księgowości. Prześluga miał zacząć przeczuwać, że dalsze prowadzenie tej dwutorowej polityki chwalenia się zyskami, których w rzeczywistości nie udało się osiągnąć, będzie coraz trudniejsze. Początkowo wyjściem z tej sytuacji miało być przejęcie przez PKP Intercity wszystkich pociągów pospiesznych od PKP Przewozy Regionalne, o co Jacek Prześluga uparcie zabiegał. Właśnie dzięki temu manewrowi pod koniec 2006 roku szef PKP Intercity mógłby użyć chwytliwego tłumaczenia, że zysk był, ale przepadł w związku z przejęciem nierentownych połączeń w pospiesznych. Jak jednak wiadomo, szanse na przejęcie pociągów pospiesznych przez PKP Intercity w ostatnich miesiącach zmalały praktycznie do zera. W związku z tym powyższy scenariusz dał w łeb. I to właśnie dlatego Prześluga miał podjąć ostateczną decyzję o rezygnacji z dalszego kierowania spółką. Co więcej, gdy za kilka miesięcy będzie miało okazać się, że PKP Intercity, zamiast z zyskiem, kończy 2006 rok ze stratą, wszyscy będą przekonani, że wszystko wyłącznie przez to, że spółkę opuścił Jacek Prześluga. (KT)

poczta z biegiem szyn

Podatki na kolej idą również z radomskiego

Dziękuję za poruszenie w „Z Biegiem Szyn” tematu wznowienia połączeń szynobusem na linii Radom-Drzewica. To skandal, że do tej pory nie zostały reaktywowane połączenia na tej linii. Chyba Koleje Mazowieckie zapomniały, że dostają dofinansowanie również z podatków mieszkańców byłego województwa radomskiego. Wznawiane są jedynie połączenia na północ od Warszawy tj. Warszawa-Radzimin, Nasielsk-Sierpc.

A przecież rozwiązanie problemu, gdzie mają stacjonować szynobusy jest bardzo proste. W Radomiu znajdują się przecież Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego. Wystarczy skontaktować się z ZNTK, ponieważ na terenie zakładu znajdują się hale, które nie są obecnie wykorzystywane. Wystarczy wynająć lub nawet wykupić jedną z hal i wtedy problem zniknie!

Konrad Borowski, Radom

Rozkład wywrócony do góry nogami

Jesteśmy zaskoczeni, że wznowienie ruchu pociągów pasażerskich na linii Nasielsk-Sierpc jest działaniem całkowicie pozornym i nikt z odpowiedzialnych władz nie wierzy w to że kolej na tej trasie zyska podróżnych. Wręcz przeciwnie już przed uruchomieniem pociągów kolejarze i organizator przewozów byli przekonani, że za kilka miesięcy się je zlikwiduje – tym razem na zawsze. Dziś robią wszystko żeby to udowodnić!

W ostatniej chwili, bez żadnych konsultacji rozkład jazdy na naszej linii został w Warszawie wywrócony do góry nogami. Zamiast pociągów w ciągu dnia mamy połączenia w środku nocy (z Nasielska przed 4 rano, z Sierpca o 3., do Sierpca na 1 w nocy). Ani w Nasielsku ani w Sierpcu nie sposób się przesiąść do Warszawy czy Torunia, za to są nikomu nie potrzebne pociągi do Tuszczu. Przed 14 pociąg z Warszawy przyjeżdża 7 minut po odjeździe do Sierpca, ostatni kurs powrotny dociera 10 minut po odjeździe ostatniego pociągu do Warszawy!

Połowa pociągów jest zupełnie nieprzydatna mieszkańcom. Brakuje połączeń, które umożliwiłyby dojazd do urzędów, do przychodni, na zakupy bo w dzień przez osiem godzin nie ma połączeń w żadnym kierunku. Jedyne osoby, którym odpowiada rozkład to kolejarze dojeżdżający i wracający z pracy. Mielibyśmy nadzieję, że Koleje Mazowieckie skończyły ze zwyczajami znanymi jeszcze z czasów PKP, kiedy to rozkład jazdy układany był dla pracowników i związkowców.

Wprowadzenie fatalnego rozkładu jazdy na naszej linii ma na celu udowodnienie, że pociągi są tu niepotrzebne! Stanowczo protestujemy przeciwko takiej polityce. Żądamy likwidacji pociągów nocnych i uruchomienia w ich miejsce kursów w dzień.

Chcemy jeździć koleją! Jednak kolej musi zmienić ten absurdalny rozkład jazdy!

Społeczny Komitet Pasażerów Linii Nasielsk-Sierpc

Reaktywacje na wyczucie

Podczas reaktywacji linii Nasielsk-Sierpc i Legionowo-Tuszczy znowu potwierdziło się, że Koleje Mazowieckie mają problem z tworzeniem oferty przewozowej dostosowanej do potrzeb pasażerów.

Po przedłużającym się okresie obietnic, deklaracji i zapewnień Kolejom Mazowieckim wreszcie udało się doprowadzić do reaktywacji ruchu pociągów na dwóch pierwszych liniach kolejowych. Od początku czerwca pociągi znowu kursują między Nasielskiem i Sierpcem oraz między Legionowem i Tuszczy – ruch jest obsługiwany tłuśczańskimi autobusami szynowymi VT627 i VT628.

Dziecko wylane z kąpielą

Linia Nasielsk-Sierpc była pozbawiona ruchu pociągów pasażerskich przez dwa lata – od czerwca 2004 roku. Pociągi kursujące między Nasielskiem a Sierpcem zostały zlikwidowane jeszcze przez Mazowiecki Zakład Przewozów Regionalnych, którego kierownictwo tłumaczyło się, że w pociągach na tej trasie frekwencja jest bardzo słaba, a uruchamianie składów prowadzonych ciężkimi lokomotywami SU45 jest niezwykle kosztowne. Samorząd wojewódzki nie tylko nie protestował, ale wręcz popierał lekkomyślną decyzję mazowieckiego zakładu spółki PKP Przewozy Regionalne.

Dlaczego lekkomyślna? Samorządy lokalne z Płońska, Sierpca i okolic, organizacje pozarządowe (przede wszystkim Centrum Zrównoważonego Transportu oraz Instytut Rozwoju i Promocji Kolei) oraz mazowieckie media alarmowały, że wnioski o słabej frekwencji w pociągach wyciągane są zbyt pochopnie. W pociągach rzeczywiście było pusto, ale główną tego przyczyną był fatalnie ułożony rozkład jazdy – przykładowo pierwszy pociąg z Nasielska do Sierpca docierał dopiero na godz. 11.56, natomiast ostatnie połączenie w przeciwnym kierunku – z Sierpca w kierunku Nasielska – odjeżdżało już o godz. 15.50. Nie możliwe były dojazdy koleją do szkoły, do pracy. I właśnie ta wybitnie niedopasowana do lokalnych potrzeb oferta stanowiła bezpośrednią przyczynę rezygnacji wielu pasażerów z usług kolei na trasie Nasielsk-Sierpc. Zamiast przesunąć pociągi na godziny umożliwiające dojazd do szkół i zakładów pracy w Płońsku i Sierpcu, stwierdzono, że pociągi są puste, a więc należy je zlikwidować. Po prostu wylano dziecko z kąpielą.

Po likwidacji pociągów wzdłuż linii kolejowej zaczęły kursować autobusy zastępcze. Kolejowa komunikacja autobusowa funkcjonowała aż do końca maja tego roku, a więc przez cały okres zawieszenia ruchu pociągów. Rozkład jazdy autobusów zastępczych był prawie identyczny, co rozkład pociągów z okresu poprzedzającego zawieszenie. I w związku z tym w autobusach kursujących między Nasielskiem a Sierpcem trudno było zobaczyć dzieci i młodzież jadące do szkoły albo mieszkańców dojeżdżających do pracy czy za sprawunkami do Sierpca czy Płońska. Najliczniejszą grupę korzystającą z kolejowej komunikacji zastępczej oczywiście stanowili kolejarze – zarówno ci w zielonych mundurach Kolei Mazowieckich, jak również pracownicy innych spółek. Nie raz już pisaliśmy w „Z Biegiem Szyn”, że rozkład pociągów, a potem autobusów zastępczych, dostosowany był do potrzeb kolejarzy dojeżdżających do pracy w Nasielsku oraz w Warszawie – na linii Nasielsk-Sierpc uparcie wdrażano szkodliwą zasadę „kolej tylko dla kolejarzy”. Dlatego im bliżej daty reaktywacji pociągów, tym



Puste stacje i przystanki znowu wypełniły się pociągami. I ludźmi. Fot. (KT)

większa była nadzieja, że kolej wreszcie zostanie przywrócona lokalnym społecznościom.

Inny pomysł na rozkład

Tabela nr 410, obejmująca linię Nasielsk-Sierpc, opublikowana w książkowym wydaniu sieciowego rozkładu jazdy pociągów 2005/2006, wreszcie dała tę nadzieję, że kolej znowu będzie służyć mieszkańcom powiatów sierpeckiego i płońskiego w codziennych dojazdach do pracy, szkoły. Wydawało się, że rozkład jazdy – skoro został wydrukowany – jest już zatwierdzony, a jedyną kwestią jest ustalenie ostatecznego terminu reaktywacji przewozów. Ten ułożony przez ekspertów z Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa (CNTK) rozkład jazdy zapewniał nie tylko dowóz do szkół w Sierpcu i Płońsku, ale także obsługę międzyszczycową – niezwykle istotną za sprawą coraz powszechniejszych podróży nieregularnych (do urzędu, do przychodni, do rodziny czy na zakupy). Pociągi z Sierpca do Nasielska miały wyruszać o godz.: 5.57, 7.58, 10.58, 15.24 i 17.52. W odwrotnym kierunku CNTK zaproponowało kursowanie pociągów w następującym układzie – odjazdy z Nasielska do Sierpca o godz.: 8.42, 11.32, 14.45, 18.34 i 21.44 (ostatni tylko do Płońska), dodatkowo z Płońska o godz. 6.01 miał wyruszać pociąg do Sierpca.

Na kilka dni przed czerwową reaktywacją pociągów relacji Nasielsk-Sierpc okazało się jednak, że Koleje Mazowieckie mają zupełnie inny pomysł na rozkład jazdy i w związku z tym oferta →

Czekając na Koleje Mazowieckie...

Od 1 czerwca po ponad półtorarocznej przerwie znowu kursują pociągi pasażerskie między Radomiem a Drzewicą. Co prawda wciąż nie są to oczekiwane autobusy szynowe Kolei Mazowieckich, lecz na razie tylko jedna para pociągów pospiesznych spółki PKP Przewozy Regionalne.

Ta jedna para to uruchomiony z początkiem czerwca „Wieniawski” relacji Lublin-Poznań Główny przez Radom, Łódź Kaliską, Kutno. „Wieniawski” zastąpił „Prążniczkę”, która do końca maja kursowała na odcinku Łódź Kaliska-Poznań Główny.

Jako że „Wieniawski” jest pociągiem pospiesznym, na odcinku między Radomiem a Drzewicą zatrzymuje się tylko raz – w Przysusze.

Dzięki uruchomieniu „Wieniawskiego” Radom po latach przerwy uzyskał bezpośrednie połączenie kolejowe z Tomaszowem Mazowieckim, Łodzią oraz Poznaniem. Niestety spółka PKP Przewozy Regionalne nie raczyła o tym fakcie poinformować potencjalnych pasażerów – uruchomieniu „Wieniawskiego” nie towarzyszyła choćby niewielka akcja plakatowa czy ulotkowa.

Jak uruchomienie „Wieniawskiego” przyjęli radomianie? Liczę, że to dopiero początek rewitalizacji linii Radom-Drzewica. Powinno na niej kursować kilka par pociągów pospiesznych do Poznania i Wrocławia, uzupełnionych o komunikację osobową. Uruchomienie takowej od jakiegoś czasu zapowiadają Koleje Mazowieckie – niestety na razie deklaracje te pozostają bez pokrycia – mówi Sebastian Pawłowski z radomskiej organizacji Bractwo Rowerowe.

➔ opublikowana w sieciowym rozkładzie jazdy nie doczeka się realizacji.

Pociągi nie wtedy, gdy są potrzebne

Koleje Mazowieckie zdecydowały się bowiem nie wprowadzać oferty przygotowanej przez CNTK, lecz opracować rozkład jazdy we własnym zakresie. Par pociągów – tak jak w propozycji CNTK – jest pięć, ale kursują w innym układzie.

W rozkładzie opracowanym przez Koleje Mazowieckie pociągi z Nasielska do Sierpca wyruszają o godz.: 3.43, 5.27, 13.33, 16.54 i 23.05. Najpierw zalety układu pociągów: pociąg odjeżdżający z Nasielska o godz. 5.27 zapewnia szkolny dojazd do Sierpca (na godz. 7.40), natomiast pociąg o godz. 13.33 gwarantuje odwóz szkolny z Płońska w kierunku Sierpca. Teraz czas na mankamenty – niestety jest ich więcej niż zalet. Przede wszystkim chodzi o pociągi wyruszające z Nasielska w kierunku Sierpca o godz. 3.43 i 23.05. To wprost zaskakujące, że Koleje Mazowieckie decydują się na te, bądź co bądź, lokalnej linii na uruchamianie pociągów w środku nocy! Ciekawe, na jaką klientelę liczą twórcy tego rozkładu, skoro w nocy nieczynne są ani szkoły, ani urzędy, ani sklepy, ani przychodnie! Więc kto i dokąd ma jeździć tymi pociągami?! Pojawia się jeszcze jedno pytanie – jak można uruchamiać nocne połączenia, podczas gdy w ciągu dnia serwuje się pasażerom kilkugodzinne przerwy w ruchu pociągów – ośmiogodzinną od godz. 5.27 do godz. 13.33 oraz sześciogodzinną od godz. 16.54 do godz. 23.05. Krótko mówiąc, pociągów nie ma wtedy, gdy są naprawdę potrzebne.

W odwrotnym kierunku sytuacja jest nieco lepsza. Z Sierpca w kierunku Nasielska pociągi wyruszają o godz. 3.08, 6.06, 14.17, 16.12 i 19.25. Ponownie udało się zaspokoić potrzeby uczniów – pociąg wyruszający z Sierpca o godz. 6.06 zapewnia dowóz szkolny do Płońska, gdzie dociera na godz. 7.30. Natomiast powrót z sierpeckich szkół gwarantuje pociąg o godz. 14.17. Nie do przyjęcia są: ośmiogodzinna przerwa w odjazdach z Sierpca między godz. 6.06 a 14.17 oraz bardzo wczesny wyjazd pierwszego pociągu z Sierpca – już o godz. 3.08.

Tylko do wyborów?

Bardzo mizernie przedstawia się sytuacja ze skomunikowaniami w Nasielsku. Skutkuje to tym, że poranny dojazd z Warszawy w kierunku Płońska i Sierpca jest po prostu niemożliwy! Mianowicie pierwszy pociąg z Warszawy dociera do Nasielska na godz. 5.40, a więc nie tylko po odjeździe pociągu do Sierpca o godz. 3.43, ale także już po odjeździe tego o godz. 5.27. W związku z tym pierwsze połączenie z Nasielska do Sierpca będące do dyspozycji pasażerów jadących z kierunku Warszawy to dopiero pociąg o godz. 13.33 (który zresztą odjeżdża siedem minut przed przyjazdem pociągu ze stolicy, konieczna jest więc 53-minutowa przesiadka w Nasielsku z pociągu przyjeżdżającego z Warszawy do Nasielska już o godz. 12.40). I drugi przykład – ostatni pociąg (wyruszający o godz. 19.25) dociera do Nasielska o godz. 21.34, a więc 27 minut po odjeździe ostatniego pociągu osobowego do Warszawy oraz 10 minut po odjeździe „Słonecznego” zmierzającego z Trójmiasta do stolicy. Jako że ostatni pociąg z Sierpca jedzie aż do Tłuszcza, to możliwy jest nim dojazd do Legionowa – jednak stamtąd również brak już jakiegokolwiek połączenia do Warszawy.



Po reaktywacji przewozów między Nasielskiem a Sierpcem, Nasielsk znów stał się stacją węzłową. Jednak jakość skomunikowań pozostawia wiele do życzenia. Fot. (KT)

Część mieszkańców powiatów płońskiego oraz sierpeckiego nie niedociągnięcia czy nawet ewidentne błędy w ofercie przewozowej odczytuje jako sabotaż, który ma na celu pokazanie, że pociągi na linii Nasielsk-Sierpc nie są popularne i po jesiennych wyborach samorządowych ruch zostanie ponownie zlikwidowany. Mieszkańcy wystosowali nawet list otwarty do Adama Struzika, marszałka województwa mazowieckiego oraz Haliny Sekity, prezes Kolei Mazowieckich, w którym domagają się uruchomienia dodatkowych połączeń w środku dnia. List otwarty kończy się słowami: – *Chcemy jeździć koleją! Jednak kolej musi zmienić ten absurdalny rozkład jazdy!* List zamieszczamy na stronie 3.

Rekreacja czy aglomeracja?

Z początkiem czerwca uruchomiono również pociągi relacji Warszawa Gdańska-Radzymin przez Legionowo, Nieporęt. Tym samym pociągi pasażerskie powróciły na linię Legionowo-Tłuszcz po pięcioletniej przerwie (ruch zawieszono tu w 2001 roku). Rozkład jazdy pociągów Warszawa Gdańska-Radzymin to zaledwie pięć par pociągów. Z warszawskiego Dworca Gdańskiego pociągi nad Zalew Zegrzyński odjeżdżają o godz. 7.53, 10.47, 14.50, 17.51 i 20.27. Przez czerwiec pociągi kursowały jedynie w weekendy (co jednak dość zaskakujące, w długi weekend Bożego Ciała pociągów nie uruchomiono – ani w wolny od pracy czwartek, ani w następujący po nim piątek), a ruch codzienny przewidziano na razie wyłącznie na okres wakacji. Co po ich zakończeniu? Na razie nie wiadomo.

Koleje Mazowieckie postanowiły stworzyć ofertę przewozową praktycznie wyłącznie ukierunkowaną na przejazdy rekreacyjne. Jest to decyzja mało odważna, gdyż rozwijająca się gmina Nieporęt oraz północno-wschodnie przedmieścia Legionowa, przez które przebiega reaktywowana linia, mogą wygenerować potoki podróży związane z codziennymi dojazdami do Warszawy oraz Legionowa. Zresztą do takich wniosków doszli autorzy „Wstępnego studium wykonalności uruchomienia kolejowego przewozu osób w relacji Warszawa Gdańska-Legionowo-Nieporęt-Tłuszcz” opracowanego przez Zespół Doradców Gospodarczych TOR (przy współpracy Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei). Studium zostało zamówione przez Urząd Gminy Nieporęt w porozumieniu z Urzędem Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego. Na studium składały się nawet propozycje rozkładów jazdy i obiegów taboru. Propozycje te zakładały kursowanie dwunastu par pociągów przez cały dzień co godzinę, półtorej. Jednak Koleje Mazowieckie całkowicie zignorowały wnioski wynikające ze studium. A szkoda, bo dzięki rozkładowi zaproponowanemu przez ZDG TOR oraz IRiPK, koleją zainteresowałyby się nie tylko garstka warszawiaków chcących dojechać w celach rekreacyjnych nad Zalew Zegrzyński, lecz także mieszkańcy Warszawy oraz powiatu legionowskiego potrzebujący każdego dnia szybko i wygodnie poruszać się po aglomeracji warszawskiej. Wprowadzony przez Koleje Mazowieckie rozkład obejmujący zaledwie symboliczne pięć par pociągów niestety nie stwarza takich możliwości.

Radosna twórczość Kolei Mazowieckich

Między Nasielskiem a Sierpcem pociągi kursujące w nocy zamiast w dzień, a przy tym brak dogodnych skomunikowań z innymi pociągami. Z Warszawy do Nieporętu i Radzymina mizernie pięć par pociągów. Rozkłady jazdy wprowadzone na dwóch reaktywowanych liniach potwierdzają, że stworzenie atrakcyjnej oferty przewozowej jest dla Kolei Mazowieckich wciąż dużym problemem (wystarczy tylko przypomnieć z jakim niezadowolaniem pasażerów spotkał się – i jak wielu poprawek wymagał – rozkład jazdy wprowadzony 11 grudnia 2005 roku). Rzuca się w oczy brak choć pobieżnej analizy zapotrzebowania podróży oraz brak prób dowiązania nowych połączeń do już istniejącej oferty. Ostatnio nawet sama Halina Sekita, prezes zarządu Kolei Mazowieckich, przyznała w wypowiedzi dla Telewizyjnego Kuriera Mazowieckiego (TVP3) z 1 czerwca, że rozkład jazdy po prostu tworzony jest „na wyczcucie”.

Pozostaje pytanie, dlaczego Koleje Mazowieckie decydują się samodzielnie „na wyczcucie” tworzyć ofertę przewozową, zamiast korzystać z gotowych rozwiązań przygotowanych przez specjalistów, które znacznie lepiej uwzględniają potrzeby pasażerów. Znacznie lepiej niż radosna twórczość Kolei Mazowieckich.

Karol Trammer

Działdowo: pociąg PKP Przewozy Regionalne do Iławy Gł. Fot. (GZ)



Działdowo - węzeł kolejowy czy gordyjski?

Nadeszły wakacje i wielu pasażerów poszukuje możliwości podróżowania koleją za niewielkie pieniądze, czyli jak wiadomo – pociągami osobowymi. Zobaczymy zatem, jakie rozwiązania – a przy tym powiązania – oferują Koleje Mazowieckie i spółka PKP Przewozy Regionalne. Jedną z węzłowych stacji między pociągami obydwu spółek jest Działdowo. Działdowski węzeł jest szczególnie istotny właśnie teraz, w czasie wyjazdów nad morze, na Mazury czy też w okolice Brodnickiego Parku Krajobrazowego. Niestety ze skomunikowaniami nie jest najlepiej.

No to jedziemy... pociągiem o godz. 3.56 z Warszawy Woli do Działdowa, gdzie docieramy na godz. 7.09, a najbliższy pociąg w kierunku Brodnicy dopiero za dwie godziny – o godz. 9.06. Później jest już lepiej. Wyruszając z Warszawy Woli pociągiem o godz. 10.01, docieramy do Działdowa na godz. 13.39 i wówczas po 21 minutach – o godz. 14.00 – odjeżdża pociąg do Brodnicy. Natomiast pociąg wyruszający o godz. 12.56 z Warszawy Woli przyjeżdża do Działdowa o godz. 16.07, a więc 34 minuty przed odjazdem pociągu do Brodnicy.

Zerknijmy na rozkład pod kątem przesiadek w Działdowie na pociągi do Iławy (a więc w stronę morza). Gdy wyruszymy z Warszawy Woli pociągiem o godz. 10.01, w Działdowie będziemy na godz. 13.39 – najbliższy pociąg do Iławy Głównej wyrusza po niecałej godzinie, o godz. 14.30. Ale uwaga – pociąg ten nie kursuje w wakacje i dlatego w lipcu oraz sierpniu pozostaje nam połączenie o godz. 15.35, a więc po prawie dwóch godzinach oczekiwania! Jeszcze dłuższa przesiadka czeka nas, gdy z Warszawy Woli wyruszymy pociągiem o godz. 12.56 (w Działdowie na godz. 16.07). Najbliższy pociąg w kierunku Iławy odjeżdża dopiero po upływie dwóch godzin i 18 minut – o godz. 18.25. O skomunikowaniach zmuszających do spędzenia całej nocy w Działdowie, nie ma sensu wspominać...

Jednak nie poddając się, spróbujmy przesiąść się w Działdowie na pociągi w stronę Olsztyna. Wyruszając pociągiem o godz. 6.48 z Warszawy Woli, w Działdowie jesteśmy na godz. 9.50, tam czekamy 56 minut na pociąg do Olsztyna, odjeżdżający o godz. 10.44. Jadąc z Warszawy Woli o godz. 10.01, na godz. 13.39 docieramy do Działdowa i najbliższy pociąg do Olsztyna mamy o godz. 15.13, a więc dopiero po ponad półtorej godziny. Najkrótsza przesiadka w Działdowie czekała pasażerów wyruszających ze stolicy pociągiem odjeżdżającym o godz. 15.20 z Warszawy Zachodniej, który do Działdowa dociera na godz. 18.48. Po zaledwie dwunastu minutach – o godz. 19.00 – z Działdowa ruszał pociąg osobowy do Olsztyna, który niestety z końcem marca został zlikwidowany...

Jak widać, pociągom osobowym łączącym Mazowsze z atrakcyjnymi obszarami turystycznymi północnej Polski za pośrednictwem stacji przesiadkowej w Działdowie, trudno stworzyć wygodną alternatywę dla droższych pociągów pospiesznych i dużo droższych pociągów kwalifikowanych. Okazuje się bowiem, że Działdowo jest stacją przesiadkową jedynie w teorii. Pytanie, jaki wpływ na słabą jakość działdowskich skomunikowań ma fakt, że jest to stacja styczna między pociągami dwóch innych przewoźników.

Grażyna Zakrzewska

Świątełko w tunelu

Remont tunelu średnicowego

Warszawski węzeł remontowy

Sezon remontowy na terenie warszawskiego węzła kolejowego trwa. Przez czwartek prowadzone były prace między Wołominem a Tuszczem – celem remontu była poprawa pogarszającego się stanu infrastruktury na tym odcinku, a co za tym idzie, podniesienie prędkości pociągów do 120 km/h i skrócenie czasu przejazdu z Warszawy do Tuszcza o około 10 minut. Już w połowie lipca prace remontowe na linii tuszczańskej mają przenieść się na odcinek Zielonka-Warszawa Wileńska, gdzie aktualnie występują problemy ze spadającą przepustowością i wydłużającym się czasem jazdy pociągów.

Jednocześnie na linii siedleckiej – na stacji w Mińsku Mazowieckim – trwa budowa przejścia podziemnego pod torami. Budowa przejścia jest finansowana ze środków zaoszczędzonych podczas modernizacji odcinka Mińsk Mazowiecki-Siedlce na magistrali E20. Oddanie mińskiego przejścia pod torami planowane jest na grudzień. Łada dzień na przystanku Dębe Wielkie ma się rozpocząć przebudowa nawierzchni peronów.

PKP Polskie Linie Kolejowe aktualnie przeprowadzają również naprawę nawierzchni na odcinku Warszawa Zachodnia-Warszawa Włochy, której efektem ma być przywrócenie rozkładowej prędkości kursujących tędy pociągów regionalnych.

Ale to wcale nie wszystko. Niewątpliwie najważniejszą stołeczną inwestycją na kolei jest bowiem generalny remont podmiejskiej części tunelu średnicowego (między przystankami Warszawa Śródmieście i Warszawa Powiśle), który rozpoczął się 1 lipca.

Ogień i woda

Termin rozpoczęcia generalnego remontu tunelu nie raz już był przesuwany – swego czasu mówiono o wakacjach 2004 roku. Na drodze stawały jednak trudności techniczne, organizacyjne albo finansowe – przede wszystkim rygor zamówień publicznych. Zapowiadanie rychłego rozpoczęcia remontu stało się w ostatnich latach coroczną przedwakacyjną tradycją. Jednak dopiero w tym roku zapowiedź remontu tunelu przestała być obietnicą bez pokrycia. Inna sprawa, że odkładanie prac w tunelu w nieskończoność coraz gorzej wpływało nie tylko na komfort podziemnej podróży pociągami, ale także na bezpieczeństwo pasażerów.

– *Ten remont musimy wykonać* – jednoznacznie stwierdził Jacek Nowak, dyrektor Oddziału Regionalnego Polskich Linii Kolejowych w Warszawie, podczas konferencji prasowej oficjalnie zapowiadającej rozpoczęcie prac remontowych na podziemnym odcinku linii średnicowej. Rzeczywiście, infrastruktura kolejowa w tunelu średnicowym, jak i sam tunel, są w coraz gorszym stanie – prędkość pociągów w tunelu obsługującym ruch podmiejski jest ograniczona do zaledwie 20 km/h. Tak samo niezadowolający jak dotychczasowa prędkość pociągów, jest stan instalacji, dróg ewakuacyjnych czy systemów bezpieczeństwa przeciwpożarowego. I w związku z tym, że jest dużo do zrobienia, rozpoczynający się remont tunelu nie będzie zwykłą, rutynową naprawą. To będzie prawdziwa modernizacja tego kompletnie zdekapitalizowanego obiektu.

Podczas remontu dotychczasowe podtorze zostanie zastąpione żelbetową płytą z matą izolacyjną zmniejszającą drgania. Beładnie poprowadzone kable zostaną zastąpione betonową „magistralą”, w której zostaną osadzone rury z kablami – to ważna zmiana, szczególnie ze względu na to, iż często zdarzały się pęknięcia lub przepalenia kabli (głównie za sprawą przebiegających w tunelu bezdomnych), które powodowały zakłócenia w ruchu pociągów. ➔

➔ Skorodowana i przeciekająca konstrukcja tunelu zostanie wzmocniona oraz uszczelniona. Jednocześnie zmodernizowana zostanie instalacja odwodnieniowa – powstaną nowe kolektory i systemy drenażowe, które mają zapobiec dotychczasowemu zawilgoceniu tunelu. Wykonawcy remontu przystosują tunel nie tylko do walki z wodą, ale również z ogniem. W tunelu powstanie nowy system ochrony przeciwpożarowej w postaci instalacji hydrantowej oraz wentylacji, która – odpukać w niemalowane drewno – w razie pożaru, oddymi tunel oraz podziemne dworce. Elementem nowego systemu przeciwpożarowego będzie ponadto oddzielenie dwóch równoległych naw tunelu – tej obsługującej ruch podmiejski oraz tej, którą kursują pociągi dalekobieżne. Dotychczas obie nawy tunelu były połączone przejściami. Przejścia te zostaną zlikwidowane – część zostanie zamurowana ognioodpornymi ścianami, a w części powstaną drzwi nie przepuszczające dymu. Dzięki temu rozwiązaniu, gdyby doszło do wybuchu pożaru w jednej z naw tunelu, ludzi będzie można ewakuować do równoległego, niezadymionego ciągu.

Remont tunelu będzie także okazją do generalnego sprzątnięcia i wyczyszczenia dworca Warszawa Śródmieście.

Po remoncie znacznej poprawie ulec mają również warunki ruchowe w tunelu. Prędkość – dotychczas ograniczona do zaledwie 20 km/h – zostanie podniesiona do 60 km/h. Jednocześnie zakłada się zwiększenie przepustowości w tunelu do 20 pociągów na godzinę w każdym kierunku – co umożliwi prowadzenie ruchu pociągów podmiejskich w trzyminutowym interwale.

Cztery miesiące zmian

Jednak aby to wszystko mogło się ziszczyć, konieczne jest wyłączenie podmiejskiej części tunelu z ruchu na aż cztery miesiące – do końca października. W tym czasie na terenie węzła warszawskiego powstanie niemałe zamieszanie związane ze zmianą organizacji ruchu pociągów.

Większość pociągów Kolei Mazowieckich nie wjeżdża do centrum Warszawy – pociągi z kierunku zachodniego (z Łowicza, Sochaczewa, Błonia, Skierniewic, Żyrardowa i Grodziska Mazowieckiego) kończą bieg na stacji Warszawa Zachodnia. Pociągi ze wschodu dojeżdżają tylko do Warszawy Wschodniej. Wyjątek stanowią pociągi z linii radomskiej oraz część pociągów z linii siedleckiej, które skierowano na dalekobieżne tory linii średnicowej i w związku z tym przejeżdżają przez centrum stolicy, ale z pominięciem przystanków Stadion, Powiśle, Śródmieście i Ochota – zatrzymują się jedynie na dworcu Warszawa Centralna.

Sposobów na komunikację zastępczą jest kilka. Pasażerowie, którzy dojadą tylko do Dworca Zachodniego lub Wschodniego w celu dojazdu do centrum miasta mogą przesiąść się na pociągi innych przewoźników (PKP Przewozy Regionalne, PKP Intercity) kursujące po dalekobieżnych torach linii średnicowej przez Warszawę Centralną. Przy przesiadce nie trzeba zakupywać nowego biletu – bilety Kolei Mazowieckich zachowują ważność we wszystkich pociągach kursujących między Warszawą Zachodnią a Wschodnią przez Dworzec Centralny – nawet w pociągach EuroCity... W związku z remontem, bilety Kolei Mazowieckich uprawniają również do przejazdów Warszawską Koleją Dojazdową na odcinku Warszawa Zachodnia-Warszawa Śródmieście WKD.

Bilety Kolei Mazowieckich obowiązują także w pociągach Szybkiej Kolei Miejskiej, która na czas remontu całkowicie zmienia trasę. Do końca października SKM będzie kursowała na trasie Pruszków-Warszawa Rembertów (między Warszawą Zachodnią a Warszawą Wschodnią oczywiście po torach dalekobieżnych). Po zakończeniu remontu pociągi SKM wrócą na dawną trasę z Warszawy Zachodniej do Falenicy, ale prawdopodobnie tylko na półtora miesiąca. Od 10 grudnia – czyli od daty wejścia w życie rozkładu jazdy 2006/2007 – miejskie pociągi już na stałe mają kursować w relacji Pruszków-Warszawa Rembertów.

Autobusy i wahadła

Mimo remontu tunelu średnicowego fragment podmiejskich torów linii średnicowej jest nieprzerwanie używany. Między Warszawą Zachodnią a Warszawą Ochotą Koleje Mazowieckie uruchomiły bowiem pociąg wahadłowy, który przez cały dzień, w godz. 4.00-23.00 kursuje regularnie co 30 minut. Ta częstotliwość obowiązuje nawet w największym szczycie, czyli około godz. 7.00-8.00, gdy na dworcu Warszawa Zachodnia kończą bieg zatłoczone pociągi z

kierunku zachodniego, wypływające tysiące pasażerów. Kursujące co pół godziny wahadło będzie dla nich małym pocieszeniem...

Na czas remontu uruchomiono również zastępczą komunikację autobusową. Koleje Mazowieckie, które są organizatorem transportu autobusowego, zdecydowały, że autobusy będą kursować między Dworcem Wschodnim (od strony ul. Lubelskiej) a dworcem Warszawa Ochota, zatrzymując się w pobliżu mijanych przystanków kolejowych. Autobusy zastępcze kursują w szczycie co 5-10 minut, ale poza nim już jedynie co 20-30 minut. Ta słaba częstotliwość pokazuje, że zastępcza komunikacja autobusowa nie jest zbyt przemyślanym rozwiązaniem. Dowodzi temu również relacja autobusów, która jest ograniczona do odcinka Dworzec Wschodni-Ochota. Powoduje to, że podróżny chcący dostać się z dworca Warszawa Zachodnia (gdzie wysiadł z jednego z wielu pociągów ze skróconą relacją) np. w okolice przystanku kolejowego Warszawa Powiśle, będzie musiał najpierw skorzystać z pociągu wahadłowego



SKM całkowicie zmieniła trasę. Większość pociągów Kolei Mazowieckich ma skrócone relacje. Remont tunelu wywołał duże zmiany w kolejowej obsłudze stolicy. Fot. (KT)

Warszawa Zachodnia-Warszawa Ochota, a dopiero na Placu Zawiszy wsiąść do autobusu zastępczego. W tym przypadku zamiast jednej przesiadki, stworzono konieczność aż dwukrotnego przesiadania.

O ile umożliwienie podróżowania linią średnicową pociągami dalekobieżnymi na podstawie biletów Kolei Mazowieckich, jest rozwiązaniem prostym i zarazem skutecznym, to zbyt rzadko kursujący pociąg wahadłowy oraz autobusy zastępcze, które nie oferują połączenia między dwoma najbardziej niewalcznymi dworcami w okresie remontu tunelu, stanowią dwa poważne niedociągnięcia w organizacji komunikacji zastępczej.

Było źle, jest gorzej, będzie lepiej

Halina Sekita, prezes zarządu Kolei Mazowieckich, na konferencji prasowej dotyczącej remontu, zapewniła, że spółka będzie reagować na konkretne problemy związane z organizacją komunikacji zastępczej, które wyjdą w praniu. Na razie jednak są wakacje – nie odbywają się zajęcia w szkołach czy na uczelniach, a wiele osób, zamiast dzień w dzień dojeżdżać do pracy, przebywa na urlopie. W związku z tym tłok w pociągach jest mniejszy, a co za tym idzie mniejsze są też problemy wynikające z remontu tunelu. Ale gdy we wrześniu zaczną się lekcje w szkołach, a w październiku dodatkowo zaczną się dojazdy na uczelnie, wtedy rzeczywiście może wystąpić paląca potrzeba reorganizacji komunikacji zastępczej – np. poprzez zwiększenie częstotliwości pociągu wahadłowego Warszawa Zachodnia-Warszawa Ochota czy też poprzez wydłużenie relacji zastępczej komunikacji autobusowej, tak aby zaczęła obsługiwać Dworzec Zachodni.

Trudno żeby remont kolejowego kręgosłupa Warszawy odbywał się niezauważalnie i bezproblemowo. Ale problemy należy minimalizować. Minimalizować za pomocą skutecznej komunikacji zastępczej i odpowiedniej informacji dla pasażerów, która powinna być dostępna nie tylko w internecie, ale również na bieżąco w pociągach oraz na dworcach. Tak by pasażerowie w czasie podróży do albo przez Warszawę, ze swoimi pytaniami, wątpliwościami czy nawet zdenerwowaniem nie zostali sami.

Przed remontem, kiedy pociągi wlokły się przez lata nieremontowany tunel, było źle, teraz w czasie przebudowy i objazdów jest jeszcze gorzej, ale wszystko po to, aby było lepiej – czyli szybciej i bezpieczniej. I to już od listopada.

Człowiek multimedialny

Ryszard Filochowski jako związkowiec walczył o pociągi dowożące kolejarzy do pracy. Walczył też o pracowników zagrożonych zwolnieniem dyscyplinarnym. A teraz - jako naczelnik wydziału - o co powalczy?

Jestem człowiekiem multimedialnym – odpowiedział kiedyś Ryszard Filochowski, gdy został spytany o adres e-mailowy. Było to za czasów, gdy Filochowski był działaczem Związku Zawodowego Drużyn Konduktorskich w Rzeczypospolitej Polskiej. W międzyczasie trochę jednak się zmieniło. W 2005 roku Filochowski odszedł z ZZDK i założył własny związek zawodowy – Ogólnopolski Związek Zawodowy Pracowników Transportu. Działał w nim jednak dość krótko. Z początkiem kwietnia Filochowski został bowiem naczelnikiem wydziału ogólnopracowniczego w Kolejach Mazowieckich. Wydział ten zajmuje się polityką szkoleniową, nadzorem nad postępowaniami wyjaśniającymi, współpracą ze związkami zawodowymi, zarządzaniem środkami z zakładowego funduszu świadczeń socjalnych oraz świadczeniami przejazdowymi dla pracowników.

Za czasów swojej działalności związkowej Ryszard Filochowski znany był przede wszystkim z obrony kursujących w środku nocy pociągów osobowych, służącym kolejarzom dojeżdżającym do Tuszczu z kierunku Ostrołki. W 2003 roku Filochowski pisał w liście do „Tygodnika Ostrołęckiego”: – *W wyniku restrukturyzacji PKP zlikwidowano zespół drużyn konduktorskich w Ostrołęce i przeniesiono go do Tuszczu. W chwili obecnej harmonogram pracy dla pracowników tego zespołu został ułożony tak, że duża liczba tur rozpoczyna się w godzinach rannych. Odwołanie pociągu z Ostrołki do Tuszczu odjeżdżającego o godz. 2.52 spowoduje, że liczna grupa osób stanie przed alternatywą zwolnić się z pracy lub na służbę rozpoczynając się rano wyjeżdżać z domu wieczorem poprzedniego dnia i koczować w Tuszczu.* Ta „liczna grupa osób” to oczywiście jedynie kolejarze jadący do pracy – dla pozostałych mieszkańców regionu pociąg wyruszający z Ostrołki około godz. 3.00 nad ranem jest zupełnie nieprzydatny.

To że związki zawodowe często wywierają nieformalne naciski na to, aby rozkład jazdy pociągów był dostosowany głównie do potrzeb pracowników kolei jest przecież tajemnicą poliszynela. A zatem Ryszard Filochowski, jawnie domagając się na łamach prasy, aby godziny kursowania pociągów regionalnych odpowiadały przede wszystkim kolejarzom, stanowił wyjątek. Trzeba też przyznać, że Filochowski o „kolejarskie” pociągi walczył niezwykle skutecznie – pociąg do Tuszczu wyruszający z Ostrołki około godz. 3.00 kursuje po dziś dzień. Obecnie pociąg nr 70320, będący jednym z siedmiu połączeń Ostrołki z Tuszczem, odjeżdża z Ostrołki o godz. 3.13 i do Tuszczu dociera na godz. 4.50. Co ciekawe, jest to jeden z najwcześniejszych wyruszających pociągów spośród wszystkich połączeń uruchamianych przez Koleje Mazowieckie...

Jednak gdy półtora roku temu sytuacja na linii Tuszcz-Ostrołęka stała się naprawdę dramatyczna, Ryszard Filochowski – wtedy jeszcze jako działacz związkowy – potrafił zapamiętać o swych drobiazgowych żądaniach i zaangażował się w obronę zagrożonej linii. Wróćmy zatem do grudnia 2004 roku, kiedy to wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2004/2005 liczbę par pociągów kursujących na odcinku Wyszków-Ostrołęka zmniejszono z dziewięciu do zaledwie trzech. 13 grudnia 2004 roku, a więc już jeden dzień po wprowadzeniu nowego, gorszego rozkładu, mieszkańcy zebraли się na stacji Dalekie (we wsi Dalekie-Tartak), gdzie rozpalając ognisko na torach, zablokowali ruch pociągów – w ten oto sposób zażądali przywrócenia zlikwidowanych połączeń. O sprawie szybko poinformowani zostali Bogusław Kowalski, dziś wiceminister transportu i poseł na Sejm, a wówczas wicemarszałek województwa mazowieckiego odpowiedzialny za transport kolejowy, oraz Robert Nowakowski, w tamtym czasie zastępca dyrektora Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych (obecnie szef Podlaskiego Zakładu Przewozów Regionalnych). Jeszcze tego samego dnia podjęto decyzję o zwiększeniu liczby par pociągów kursujących między Ostrołęką a Wyszkiem do sześciu, co już

satisfakcjonowało tamtejszych pasażerów. Kto wie, być może na to ekspresowe tempo wydania decyzji o przywróceniu części zlikwidowanych pociągów, istotny wpływ miał fakt, iż w proteście na stacji Dalekie, obok mieszkańców, aktywnie uczestniczył również Ryszard Filochowski...

To jednak nie wszystko. Domeną związkowej działalności Filochowskiego była nie tylko obrona pociągów. Zajmował się on również obroną pracowników drużyn konduktorskich, których spotkało oskarżenie, że zamiast wypisywać bilety, biorą łapówki od podróżnych. Jedną z takich spraw miała miejsce w styczniu 2004 roku, kiedy to o przyjęcie łapówki oskarżony został jeden z kierowników pociągu z Sekcji Przewozów Pasażerskich Warszawa Wileńska, który w nocy z 16 na 17 stycznia 2004 roku pełnił służbę w ostatnim pociągu relacji Warszawa Wileńska-Tuszcz (odjazd z Dworca Wileńskiego o godz. 0.40). Jeden z pasażerów tego pociągu zgłosił Januszowi Dettlaffowi, ówczesnemu prezesowi spółki PKP Przewozy Regionalne, że widział, jak kierownik pociągu, nie wypisując biletu, przyjął pieniądze od jednego z pasażerów. Rzecz jasna, kierownik pociągu wszystkiemu zaprzeczył. I w związku z tą rozbieżnością Mazowiecki Zakład Przewozów Regionalnych 30 stycznia 2004 roku zorganizował konfrontację między świadkiem a oskarżonym pracownikiem. W konfrontacji, oprócz naczelników z Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych, aktywnie uczestniczył Ryszard Filochowski, który wówczas był sekretarzem rady krajowej Związku Zawodowego Drużyn Konduktorskich w RP i z ramienia tej organizacji próbował wybronić oskarżonego kierownika pociągu, któremu groziło nawet wyrzucenie z pracy na podstawie artykułu 52 kodeksu pracy – czyli tzw. dyscyplinarka. Prowadzona przez Filochowskiego obrona odniosła skutek – już dwa tygodnie po konfrontacji, 11 lutego 2004 Mazowiecki Zakład Przewozów Regionalnych oficjalnie stwierdził, że „analiza materiału dowodowego nie potwierdziła przyjęcia korzyści finansowych przez kierownika pociągu”. I tyle. Na tym sprawa się zakończyła.

Związkowa karta w życiorysie nowego naczelnika wydziału ogólnopracowniczego wydaje się nie być zbyt istotna dla kierownictwa Kolei Mazowieckich. Rzeczniczka spółki Donata Nowakowska pytana o kwalifikacje i doświadczenie zawodowe Ryszarda Filochowskiego stwierdziła krótko: – *Pan Filochowski posiada wykształcenie adekwatne do zajmowanego stanowiska, ukończył studia związane z zarządzaniem zasobami ludzkimi.* Rzecznik Nowakowska nawet słowem nie zająknęła się o związkowym doświadczeniu Filochowskiego.

Dla Jarosława Szlachty, wiceprzewodniczącego Związku Zawodowego Drużyn Konduktorskich w RP, nie jest zaskoczeniem, że Filochowski przeszedł na drugą stronę, czyli do tzw. administracji. – *Ryszard Filochowski rozpoczął swoją karierę, zakładając komisję oddziałową w Tuszczu. Następnie ja, widząc, że jest człowiekiem mającym dużą wiedzę, chcącym się uczyć i angażującym się, wykreowałem go na sekretarza rady krajowej. Był człowiekiem ambitnym, zawsze twierdził, że po ukończeniu studiów chciałby rozpocząć inną pracę, awansować. Nie chciał zawsze pracować w tzw. eksploatacji – przypomina sobie wiceprzewodniczący Szlachta, który sferował Związkowi Zawodowemu Drużyn Konduktorskich w RP w czasie, gdy Filochowski pełnił funkcję sekretarza rady krajowej związku. Jarosław Szlachta, nie ukrywa, że przejścia działaczy związkowych na kierownicze stanowiska nie są dobrze przyjmowane przez zwykłych związkowców. – Szeregowi członkowie związku raczej pozytywnie nie oceniają tego typu awansów. Jest to odbierane źle. Ja sam awansowałem do administracji i rozpoczynając pracę, próbowałem porządkować na swoim podwórku pewne rzeczy. Ale są tak stwardniałe struktury, że nie zawsze to się udaje. I podejrzewam, że Ryszard też się o tym za jakiś czas przekona.*

Karol Trammer

Modernizacja czyli likwidacja

Błędy z modernizacji magistrali E20 zostaną powielone podczas prac na magistrali E65 Warszawa-Gdynia

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do opracowanego w centrali spółki PKP Przewozy Regionalne ogólnopolskiego spisu odcinków, na których występują problemy z przepustowością. Pracownicy spółki wyszczególnili w spisie cztery odcinki, na których problem niedostatecznej przepustowości jest najpoważniejszy.

Jednotorowa E20?

Tę niechlubną czwórkę tworzą odcinki: Otwock-Piława, Radom-Warka, Kraków-Kozłów oraz Warszawa-Sochaczew. Jak nie trudno zauważyć, ostatni z wymienionych odcinków stanowi zmodernizowany za niemałe pieniądze fragment magistrali E20. I mimo to pod względem problemów z przepustowością został postawiony na równi nie tylko z niezmodernizowanym odcinkiem Kraków-Kozłów, ale także z odcinkami Radom-Warka i Otwock-Piława, które są odcinkami jednotorowymi! Pozostaje pytanie, czy stanowiący fragment magistrali E20, odcinek Warszawa-Sochaczew znalazł się na liście odcinków charakteryzujących się najmniejszą przepustowością mimo modernizacji, czy może właśnie przez modernizację.

Modernizacja na gorsze...

Znakiem rozpoznawczym modernizacji magistrali E20 (Rzepin-Terespol) jest polityka degradacji wielu stacji w przystanki osobowe lub w posterunki bocznicowe. Za kolejny element tej degradacyjnej polityki można również uznać prowadzoną na wielu stacjach likwidację torów ładunkowych, co praktycznie odcina je od obsługi ruchu towarowego.

Przekształcanie stacji w przystanki osobowe prowadzi do zmniejszania liczby punktów z możliwością wyprzedzania pociągów wolniejszych (przede wszystkich osobowych) przez pociągi szybsze (pospieszne i ekspresowe). W wykresy ruchu pociągów osobowych, pospiesznych oraz ekspresowych trzeba jeszcze wcisnąć składy towarowe, które także gdzieś muszą być wyprzedzane. I właśnie ze względu na duże zróżnicowanie prędkości i liczby postojów pociągów towarowych oraz pasażerskich różnych kategorii, każde miejsce z możliwością wyprzedzania pociągów, a więc po prostu każda stacja, jest na wagę złota.

Liczba stacji, które uległy przekształceniu w przystanki i posterunki bocznicowe w przypadku magistrali E20 jest oszołamiąco duża – tylko na terenie dawnej Zachodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych (obecnie to obszar poznańskiego Oddziału Regionalnego PKP PLK) zlikwidowano aż dziewiętnaście stacji – siedemnaście z nich przekształcono w przystanki osobowe lub posterunki bocznicowe, dwie z nich – Patrzyków i Bucze – po prostu zrównano z ziemią, nie pozostawiając w zamian nawet przystanku osobowego. Co zaskakujące, stacja Patrzyków znajdowała się na skraju dużej wsi, a Bucze przy skrzyżowaniu magistrali kolejowej E20 z szosą międzynarodową E30 (Terespol-Świecko). Nie można więc powiedzieć o zlikwidowanych stacjach, że były to nikomu nie potrzebne stacje w szerym polu.

Wbrew pozorom – bo teoria inżynierska stanowczo odradza likwidowanie stacji w pobliżu dużych węzłów kolejowych – degradacji uległy również cztery stacje na odcinkach wylotowych z Warszawy. Między Warszawą a Łowiczem w przystanki przekształcono stacje Płochocin i Leonów. Na odcinku Warszawa-Siedlce degradacji uległy również dwie stacje: Dębe Wielkie (przekształcenie w przystanek osobowy) i Mienia (stała się posterunkiem bocznicowym). Zmniejszona liczba stacji, a co za tym idzie wydłużone nawet do kilkunastu kilometrów odległości między

stacjami (np. Sochaczew-Bednary – 18 km, Mińsk Maz.-Mrozy – 18 km, Sulejówkę Miłosna-Mińsk Maz. – 19 km), po prostu znacznie ograniczyły elastyczność organizacji ruchu.

Teoria renesansu kolei

Choć na konferencjach i debatach dyrektorzy ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe mają usta pełne „renesansu kolei” i innych podobnych idei, to swoimi decyzjami jednoznacznie nie tylko pokazują, że w żaden renesans nie wierzą, ale jednocześnie uniemożliwiają ewentualne spełnienie tegoż renesansu.

Decyzje o pozabawieniu torów ładunkowych dziesiątek stacji na modernizowanych magistralach, nieodwracalnie uniemożliwiają reaktywowanie kolejowej obsługi towarowej wielu miejscowości.

Natomiast decyzje o przekształceniu stacji w przystanki osobowe czy posterunki bocznicowe już spowodowały poważne problemy w tworzeniu atrakcyjnej dla pasażerów oferty przewozowej – wszystko przez to, że podczas modernizacji istotnie zmniejsza się liczba punktów, gdzie możliwe jest wyprzedzanie się pociągów. Efektem modernizacji są trudności z wprowadzeniem cyklicznego rozkładu jazdy pociągów – problem jakże aktualny: *casus* Kolei Mazowieckich, konieczność czasochłonnych, trwających nawet po kilkanaście minut postojów pociągów osobowych przepuszczających pociągi dalekobieżne, czy problemy z wprowadzaniem pociągów do rozkładu jazdy zgodnie z zamówieniami przewoźników.

Wszystko dlatego, że modernizacja magistrali E20 jest projektowana bez uwzględnienia tego, że rozwój oferty przewozowej staje się coraz bardziej zróżnicowany. Bez uwzględnienia faktu, iż po tych samych torach jeżdżą pociągi ekspresowe i pospieszne, regionalne i towarowe, a w pobliżu dużych miast już uruchamiane są pierwsze połączenia aglomeracyjne. Bez uwzględnienia faktu, że w krajach europejskich kolej wraca do łask także jako przewoźnik towarowy – nawet w małych miejscowościach, gdzie samorządy coraz w silniejszej zabiegają o lokalizację inwestycji gospodarczych. Niestety, brak torów ładunkowych na lokalnej



Dawniej była tu stacja, po modernizacji został tylko jeden rozjazd – dumnie nazwany posterunkiem bocznicowym. Mienia na magistrali E20. Fot. (KT)

stacji kolejowej może znacznie utrudnić pozyskanie inwestora.

Wciąż te same błędy

Żeby tego było mało, powyżej opisane błędy popełnione podczas modernizacji magistrali E20 zostaną powtórzone – by nie powiedzieć: przekalkowane – podczas rozpoczynających się niebawem prac modernizacyjnych na magistrali E65 między Warszawą a Trójmiastem. Przekształcenie stacji w przystanki czy posterunki bocznicowe, likwidacja torów ładunkowych na wielu stacjach – to elementy także i tej inwestycji.

Torów ładunkowych zostaną pozbawione dwie następujące stacje na Mazowszu: Gąsocin oraz Konopki, a także dziewięć kolejnych stacji leżących w województwie warmińsko-mazurskim oraz pomorskim. Stacje Modlin i Świercze zostaną natomiast przekształcone w posterunki bocznicowe, co uniemożliwi wyprzedzanie tam pociągów osobowych przez pociągi dalekobieżne. Co więcej, w związku z przekształceniem powyższych stacji w posterunki bocznicowe wydłużeniu ulegną odcinki między stacjami – po likwidacji stacji Modlin, odległość między sąsiednimi stacjami wzrośnie do ponad 20 km (Nowy Dwór Maz.- Nasielsk). Natomiast po przekształceniu stacji Świercze w posterunek bocznicowy powstanie 19-kilometrowy szlak Nasielsk-Gąsocin, zamiast obecnych dwóch: 11-kilometrowego Nasielsk-Świercze i 8-kilometrowego Świercze-Gąsocin.

Można się tylko cieszyć, że podczas modernizacji magistrali E65 PKP Polskie Linie Kolejowe nie planują likwidacji żadnego z przystanków, co przecież miało miejsce na magistrali E20.

Karol Trammer

Ujdzie w tłoku?

Jedna jednostka trakcyjna, czyli jak Koleje Mazowieckie próbują robić kolej z głową. Problem w tym, że wychodzi to dosyć słabo.

Koleje Mazowieckie zaczęły wdrażać w życie rozwiązania, które za czasów Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych były kwitowane jako zupełnie niemożliwe do wprowadzenia – ze względów organizacyjnych, technicznych czy eksploatacyjnych.

„Nie jest nam znana metoda teleportacji taboru”

Chodzi o długość pociągów regionalnych obsługiwanych elektrycznymi zespołami trakcyjnymi EN57. W czasach, gdy na Mazowszu pociągi były uruchamiane przez spółkę PKP Przewozy Regionalne, wszelkie propozycje skrócenia pociągów kursujących poza szczytem do jednej tylko jednostki trakcyjnej były określane jako wprost nierealne. Robert Nowakowski, były zastępca dyrektora ds. handlowych w Mazowieckim Zakładzie Przewozów Regionalnych, gdy tylko pojawiał się temat uruchamiania pociągów złożonych z jednej jednostki trakcyjnej, reagował emocjonalnie. Tak było chociażby w przypadku listu dyrektora Nowakowskiego do redakcji „Z Biegiem Szyn” z lipca 2004 roku: – *Znane są nam odkrywcze poglądy, iż pociąg wiozący w szczycie komplet pasażerów w dwóch jednostkach trakcyjnych, wracać ma tylko jako jedna jednostka trakcyjna, ponieważ w odwrotnym kierunku pasażerów już nie ma. Tylko jak dotąd nie jest nam znana metoda teleportacji niepotrzebnego w tym momencie elektrycznego zespołu trakcyjnego do punktu utrzymania, bądź stacji zwrotnej na szczyt poranny.* Mazowiecki Zakład Przewozów Regionalnych ani myślał o przeanalizowaniu obiegów taboru lub ich modyfikacją w celu wytypowania obiegów mniej obleganych, na których można by uruchamiać pociągi złożone tylko z jednej jednostki trakcyjnej. Po prostu nie wiele myśląc, na praktycznie wszystkie mazowieckie obiegi wypuszczano pociągi składające się z dwóch jednostek EN57.

Niemożliwe staje się możliwe...

Z początkiem 2005 roku swą działalność rozpoczęły Koleje Mazowieckie. Po pewnym czasie – konkretnie od wejścia w życie rozkładu 2005/2006 z dniem 11 grudnia 2005 roku – okazało się, że Koleje Mazowieckie potrafią zrobić to, co dla Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych było nierealne. Na mazowieckich torach coraz częściej zaczęły się pojawiać pociągi składające się z jednej jednostki trakcyjnej.

Nie ma co ukrywać, że część takich przypadków była wywołana problemami taborowymi, których główną przyczyną były zimowe awarie kół wykryte przez system ASDEK. Wtedy pociągi złożone z

jednej jednostki trakcyjnej wysyłane były nawet do obsługi pociągów szczytowych. Odbywało się to na zasadzie: „pociąg składający się z tylko jednej jednostki EN57 albo zaden”. Gdyby nie ta zasada, część pociągów ostatniej zimy w ogóle nie wyjeżdżałyby na trasy.

Zima minęła, a wraz z nią problemy z awariami wykrywanymi przez ASDEK. Mimo to pociągi Kolei Mazowieckich złożone z jednej jednostki trakcyjnej pojawiają się coraz częściej – szczególnie w weekendy. I w wielu przypadkach zdaje to egzamin – w soboty i niedziele pasażerów jest mniej, więc pociągi są krótsze. Dzięki temu jakże logicznemu rozwiązaniu można nie tylko osiągnąć wymierne oszczędności, ale wykorzystać weekendy na przeglądy i naprawy wcale już nie młodych zespołów trakcyjnych EN57.

Problemy z wejściem do pociągu

Niestety, dokonywany przez Koleje Mazowieckie dobór pociągów, na które kierowane są skrócone składy nie zawsze wydaje się przemyślany. Koleje Mazowieckie zdają się podchodzić do problemu dość mechanicznie, przez co to oszczędnościowe rozwiązanie staje się męką dla pasażerów.

Dla przykładu 3 maja 2006 roku Koleje Mazowieckie jedną jednostkę trakcyjną skierowały do obsługi pociągu nr 21236 relacji Radom (odjazd o godz. 15.45) - Warszawa Wschodnia (przyjazd o godz. 18.06). Pociąg z biegiem czasu zapelniał się działkowcami i turystami wracającymi do stolicy znad Radomki i Pilicy oraz z Lasów Chojnowskich. Część z tych weekendowych pasażerów podróżowała z rowerami. Równocześnie tym samym pociągiem wracali do Warszawy studenci z Radomia, Warki i okolic po weekendzie spędzonym w domu, a także regularnie korzystający z tego pociągu dojeżdżający do pracy na nocną zmianę w stolicy. Wsiadający za Czachówkiem mieli poważne problemy z wejściem do pociągu. Aż trudno uwierzyć, że Koleje Mazowieckie mogły pomyśleć, że w ostatni dzień długiego majowego weekendu, wszyscy pasażerowie zmieszczą się w jednej jednostce trakcyjnej!

W weekendy ostatnio trudno zmieścić się do pociągów na linii skierniewickiej – tu także coraz częściej pociągi składają się z jednej jednostki EN57. Od zmiany rozkładu jazdy w grudniu 2005 roku sobotnią częstotliwość pociągów kursujących na odcinku Grodzisk Mazowiecki-Warszawa ograniczono do 60 minut. W poprzednim rozkładzie pociągi kursowały tam dwa razy częściej – co pół godziny. Żeby tego było mało, ograniczeniu częstotliwości pociągów w sobotnie późniejsze poranki oraz przedpołudnia, a więc w porze największej sobotniej frekwencji związanej z dojazdami do pracy, na zakupy czy studia zaoczne, zaczęło towarzyszyć wysyłanie na tę trasę pociągów złożonych z jednej jednostki trakcyjnej. Tym sposobem Koleje Mazowieckie postawiły sprawę na głowie – skracanie długości pociągów powinno łączyć się ze zwiększaniem częstotliwości połączeń. Jakże efekty łamania tej podstawowej zasady? Pasażerowie nie mieszczą się do pociągów, co nie rzadko kończy się płaczem, przekleństwami i zdenerwowaniem. – *Ostatnio – mówi Izabella Kłossowska dojeżdżająca z Brwinowa do Warszawy – widziałam płaczącą kobietę, błagającą pasażerów o wypuszczenie jej do pełnego pociągu. Innym razem byłam świadkiem nieprzyjemnego zajścia, gdy po prostu odepchnięto pasażera próbującego z rowerem wsiąść do zatłoczonego składu.* Inny podróżny – Dariusz Chaber z Jaktorowa sytuację w weekendowych pociągach na linii skierniewickiej po prostu określa horrorem i pyta: – *Rozumiem, że spółka szuka oszczędności, ale dlaczego robi to kosztem pasażerów?*

A kierownictwo Kolei Mazowieckich, zamiast podjąć jakieś działania w celu poprawy sytuacji, liczy na to, że cała sprawa ujdzie w... tłoku. I właśnie ta obojętność najbardziej irytuje pasażerów.

Karol Trammer

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

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

Nakład: 150 egzemplarzy. Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Tomasz Gajewski, Piotr Gałązka.

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.

Internet: www.zbs.kolej.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Parowozik – stacja metra Świętokrzyska, lok. 1000i, **Tu przeczytasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej PLK S.A., ul. Targowa 74, **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymania „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.