

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

ISSN 1896-4079

Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

LIPIEC – SIERPIEŃ 2007

Nr 4 (31)

127 tysięcy płocczan bez kolei
Tłoczny weekend
Koleją do celu?



EW60°C

RADOM-DRZEWICA

Wróćą pociągi

Samorządowi województwa mazowieckiego i Kolejom Mazowieckim nie udało się wycofać z planów reaktywacji przewozów między Radomiem a Drzewicą. Najpóźniej od października pociągi regionalne mają powrócić na tę trasę.

Pociągi osobowe przestały kursować między Radomiem a Drzewicą prawie trzy lata temu – 11 grudnia 2004 r. (KT)

Pojadą, nie pojedą?

→ **11 grudnia 2005:** Wchodzi w życie rozkład jazdy 2005/2006, zgodnie z którym między Radomiem a Drzewicą miało rozpocząć kursowanie sześć par pociągów Kolei Mazowieckich. Ostatecznie jednak pociągi nie wyruszyły na trasę.

→ **24 marca 2006:** Grzegorz Kuciński, członek zarządu Kolei Mazowieckich ds. przewozów i promocji, mówi na łamach „Gazety Wyborczej”, że spółka nie jest w stanie przywrócić ruchu między Radomiem a Drzewicą – ze względu na brak punktów utrzymania taboru w okolicy Radomia.

→ **30 stycznia 2007:** Rzecznik prasowa mazowieckiego urzędu marszałkowskiego Marta Milewska informuje, że samorząd sceptycznie podchodzi do koncepcji reaktywacji przewozów między Radomiem a Drzewicą, ale jednocześnie prosi o kierowanie opinii w tej sprawie do członka zarządu województwa Piotra Szprendałowicza.

→ **9 lutego 2007:** Stowarzyszenie „Kocham Radom” rozpoczyna zbieranie podpisów pod internetową petycją do samorządu województwa oraz Kolei Mazowieckich z prośbą o przywrócenie ruchu pociągów regionalnych na linii Radom-Drzewica-Tomaszów Maz. Wniosek znajduje poparcie 318 osób. Ponadto, dzięki internetowej petycji i towarzyszącej jej kampanii, temat reaktywacji przewozów zaczyna być obecny w mediach.

WARSZAWA ZACHODNIA-WARSZAWA OKĘCIE

8 kilometrów w rok

Od krótkiego, 8-kilometrowego odcinka Warszawa Zachodnia-Warszawa Okęcie spółka PKP Polskie Linie Kolejowe rozpoczyna prace modernizacyjne na magistrali świętokrzyskiej Warszawa-Radom-Kielce-Kraków.

5 lipca rozpoczną się wstępne prace, niepowodujące zmian w ruchu pociągów. Jednak już od 1 sierpnia – aż do końca maja 2008 r. – pociągi między Warszawą Zachodnią a Okęciem będą kursowały po jednym torze, dodatkowo czynny tor będzie zamykany na dwie czterogodzinne przerwy – dzienną i nocną. Spowoduje to konieczność odwołania i zmian rozkładów jazdy pociągów Kolei Mazowieckich kursujących w ciągu Warszawa-Czachówek Płd.-Radom-Skarżysko Kamienna. Natomiast pociągi pospieszne spółki PKP Przewozy Regionalne zostaną skierowane z Warszawy do Czachówka objazdem przez Grodzisk Maz., Centralną Magistralę Kolejową oraz linię Skierniewice-Łuków.

Tak naprawdę z powyższych zawirowań wypada się cieszyć, gdyż jeszcze w czerwcu spółka PKP Polskie Linie Kolejowe planowała całkowite wyłączenie ruchu na odcinku Warszawa Zachodnia-Warszawa Okęcie na rok. Z tego kontrowersyjnego pomysłu wycofano się dopiero pod wpływem mediów.

Modernizacja, oprócz prac torowych, obejmie budowę nowych przystanków – przy Al. Jerozolimskich i przy ul. Żwirki i Wigury, zmianę układu wyjścia linii radomskiej ze stacji Warszawa Zachodnia oraz przygotowanie połączenia przystanku Warszawa Służewiec z portem lotniczym.

Prace między Warszawą Zachodnią a Warszawą Okęcie mają potrwać do 31 maja 2008 r. (KT)

NA OKŁADCE: Elektryczny zespół trakcyjny EW60-002 15 maja 2007 r. podczas prezentacji na stacji Warszawa Wschodnia. Fot. (KT)

NAJWIĘKSZE MIASTO BEZ KOLEI

127 tysięcy płocczan bez kolei

1 czerwca spółka PKP Przewozy Regionalne wprowadziła aż kilkaset zmian w swojej ofercie przewozowej. Zmiany objęły między innymi pociągi pospieszne „Koziołek” relacji Płock-Poznań Główny i „Wieniawski” relacji Lublin-Radom-Łódź Kaliska-Poznań Główny. Obydwu tym pociągom ograniczono terminy kursowania. Od czerwca „Koziołek” kursuje z Poznania do Płocka oprócz sobót, a w przeciwnym kierunku – z Płocka do Poznania – oprócz niedziel. Podobnie „Wieniawski”: w soboty nie jedzie z Lublina do Poznania, natomiast w niedziele nie kursuje z Poznania do Lublina.

Niestety, powyższe ograniczenia są zapowiedzią dalszych, drastycznych zmian. Jak nieoficjalnie się dowiedzieliśmy, od wejścia w życie rozkładu jazdy 2007/2008 (9 grudnia 2007 r.) spółka PKP Przewozy Regionalne zamierza obydwie pociągi zlikwidować – „Koziołek” i „Wieniawski” przestaną kursować.

Powyższe plany spółki PKP Przewozy Regionalne oznaczają, że Płock – trzecie miasto województwa mazowieckiego – zostanie bez pociągów pasażerskich. Przypomnijmy bowiem, że od chwili likwidacji w grudniu 2006 r. pociągów regionalnych kursujących z Płocka do Kutna, „Koziołek” jest jedynym pociągiem docierającym do Płocka.

Co więcej, po likwidacji „Koziołka” Płock pobije niechlubny rekord Jastrzębia Zdroju. Obecnie bowiem 96-tysięczne Jastrzębie jest największym w Polsce miastem bez pociągów pasażerskich. Wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2007/2008 127-tysięczny Płock przejmie to miano. Obsługą Płocka nie są zainteresowane również Koleje Mazowieckie, co oświadczył Grzegorz Kuciński, członek zarządu spółki ds. przewozów i promocji (więcej o tym w „Z Biegiem Szyn” nr 30, maj-czerwiec 2007). Jeśli nie zostanie przełamana niechęć władz województwa mazowieckiego oraz Kolei Mazowieckich do Płocka, to już od grudnia Mazowsze będzie kojarzone nie tylko z pierwszym w Polsce samorządowym przewoźnikiem kolejowym, ale również z największym miastem bez połączenia kolejowego. (KT)

Odcięte od świata

→ **Największe miasta w Polsce bez pociągów pasażerskich**

1. **Płock** (127 tysięcy mieszkańców), woj. mazowieckie
2. **Jastrzębie Zdrój** (96 tysięcy mieszkańców), woj. śląskie
3. **Lubin** (78 tysięcy mieszkańców), woj. dolnośląskie
4. **Siemianowice Śląskie** (73 tysiące mieszkańców), woj. śląskie
5. **Łomża** (64 tysiące mieszkańców), woj. podlaskie

(Prognoza na dzień wejścia w życie rozkładu jazdy 2007/2008)

INTEGRACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Autobusem do pociągu



W aglomeracji warszawskiej postępuje proces integracji transportu miejskiego z koleją. Zarząd Transportu Miejskiego uruchamia kolejne linie dowożące pasażerów do przystanków kolejowych, a rozkłady jazdy autobusów dostosowywane są do pór odjazdów i przyjazdów pociągów. W ramach tych działań 28 kwietnia została uruchomiona linia autobusowa 199, kursująca z Targówka przez Ząbki do Rembertowa. Rozkład jazdy 199 na przystanku PKP Ząbki zapewni dogodnie przesiadki na pociągi Kolei Mazowieckich kursujące linią Warszawa Wileńska-Łuszc.

Natomiast od 16 czerwca autobusy linii 177, kursujące na trasie Okęcie-Ursus Ratusz, na przystanku WKD Opacz zostały skomunikowane z pociągami Warszawskiej Kolei Dojazdowej, podążającym do i z Warszawy.

Od 16 czerwca został rozszerzony obszar obowiązywania oferty „Wspólny bilet” – właśnie o stacje Opacz i Ząbki. Ponadto od czerwca w ramach „wspólnego biletu” można odbywać podróże koleją nie tylko z biletami 30- i 90-dniowymi, ale również z biletami 24-godzinnymi ZTM. (Tekst i fot. KT)

ZMIANA ROZKŁADU JAZDY

Oferta jak krótka kołdra

Czas przyzwyczaić się do tego, że Koleje Mazowieckie dokonują zmian w ofercie przewozowej nie tylko przy ogólnoeuropejskiej zmianie rozkładów jazdy w grudniu każdego roku, ale dodatkowo również kilkakrotnie podczas rocznego okresu obowiązywania rozkładu.

Kolejnej modyfikacji dokonano 1 czerwca 2007 r. Opiera się ona na ograniczeniach oferty na odcinkach poza aglomeracją warszawską, jak Sochaczew-Łowicz, Tuszcz-Małkinia czy Nasielsk-Działdowo, oraz wypełnieniu zbyt długich luk między pociągami na terenie warszawskiego węzła kolejowego.

Na liniach wylotowych z Warszawy (do Łowicza i Działdowa) opóźniono godziny odjazdu pierwszych wczesnoporannych pociągów z godz. 4.00 na godz. 5.00, ale – co zaskakujące – pierwszy pociąg ze stolicy w kierunku Dębłina został przesunięty z godz. 4.00 na godz. 3.00...

Zmiana rozkładu z 1 czerwca przyniosła kolejną poważną zmianę oferty na linii Nasielsk-Sierpc. Liczbę par pociągów na tej linii zmniejszono z sześciu do pięciu – ograniczono liczbę pociągów kursujących późno w nocy, ale niestety pogorszyła się również oferta w międzyszczytce.

Następna modyfikacja rozkładu ma nastąpić już we wrześniu. (KT)

Jednym więcej, drugim mniej

Co od 1 czerwca zmieniło się w ofercie Kolei Mazowieckich?

→ Warszawa – Błonie – Sochaczew – Łowicz Główny

Ograniczenie oferty – przede wszystkim w międzyszczytce oraz wieczorem na odcinku Sochaczew-Łowicz. Likwidacja pierwszego pociągu z Warszawy do Łowicza, odjeżdżającego z Warszawy Śródmieście o godz. 4.00 (skrócenie jego relacji do odcinka Sochaczew-Łowicz).

→ Warszawa – Grodzisk Mazowiecki

Rozszerzenie oferty w weekendy: w godzinach przedpołudniowych (ramowo między godz. 8.00 a 11.00) między Grodziskiem a Warszawą pociągi kursują dwa razy na godzinę, a nie – jak dotychczas – raz na godzinę.

→ Warszawa – Piaseczno – Czachówek Płd. – Warka – Radom

Dodatkowe postoje dla dwóch par pociągów przyspieszonych kursujących pomiędzy Warszawą Wschodnią i Skarżyskiem Kamienną: Nowa Iwiczna oraz Zalesie Górne.

→ Radom – Skarżysko Kamienna

Kilkuminutowe wydłużenie czasu jazdy większości pociągów. Przesunięcie pory odjazdu ostatniego pociągu z Radomia do Skarżyska Kamiennej z godz. 23.10 na 22.40.

→ Warszawa – Otwock – Pilawa – Dęblin

Nowy pociąg z Warszawy do Pilawy: odjazd z Warszawy Śródmieście o godz. 10.15 – wypełnienie półtoragodzinnej luki między pociągami na odcinku Warszawa-Otwock. Relacja ostatniego pociągu z Warszawy (odjazd z Warszawy Śródmieście o godz. 23.15) skrócona do Otwocka – dotychczas kursował do Pilawy. Ograniczenie oferty na odcinku Pilawa-Dęblin. Zmiana układu wczesnoporannych pociągów na całej linii (kierunek z Warszawy do Dębłina) – w efekcie pierwszy pociąg od Dębłina wyrusza z Warszawy Śródmieście już o godz. 3.22 (dotychczas o godz. 4.02).

→ Warszawa – Wołomin – Tuszcz – Małkinia

Dodatkowa para pociągów relacji Warszawa Wileńska-Wołomin-Warszawa Wileńska (przyjazd do Warszawy Wileńskiej o godz. 7.20) wypełniła uciążliwą 20-minutową lukę w porannym szczytce. Ograniczenie oferty na odcinku Tuszcz-Małkinia – wczesnym rankiem, w międzyszczytce oraz późnym wieczorem.

→ Warszawa – Legionowo – Wieliszew – Radzymin – Tuszcz

Równomierne rozłożenie pociągów Wieliszew-Warszawa-Wieliszew – dwie pary w szczytce porannym oraz dwie pary w szczytce popołudniowym (dotychczas trzy pary w szczytce porannym i tylko jedna popołudniu). Zmiana rozkładu „Zegryka” – w relacji Tuszcz-Warszawa Gdańska-Tuszcz uruchomiono jedną parę pociągów (zamiast dwóch), pozostałe cztery pary kursują w relacji Radzymin-Warszawa Gdańska-Radzymin (brak postojów między Warszawą Zoo a Legionowem).

→ Warszawa – Legionowo – Nasielsk – Ciechanów – Działdowo

Ograniczenie oferty – przede wszystkim wczesnym ranem, wieczorami i nocą na odcinku Nasielsk-Działdowo. Likwidacja pierwszego pociągu z Warszawy do Działdowa, odjeżdżającego z Warszawy Gdańskiej o godz. 4.05 (skrócenie jego relacji do odcinka Nasielsk-Działdowo).

→ Nasielsk – Sierpc

Likwidacja dwóch nocnych pociągów z Nasielska do Sierpca – ostatni pociąg z Nasielska o godz. 20.54. Brak wieczornego połączenia z Sierpca do Nasielska – ostatni pociąg z Sierpca wyrusza już o godz. 16.49. Powstała ponad sześciogodzinna (od godz. 7.57 do 14.20) przerwa między pociągami wyruszającymi z Sierpca do Nasielska. Kurs w relacji Sierpc-Tuszcz-Sierpc, zamiast późnym wieczorem, realizowany jest w ciągu dnia (odjazd z Sierpca do Tuszczu o godz. 5.56, odjazd z Tuszczu do Sierpca o godz. 11.55).

• PUNKT WIDZENIA**„Nie tyle renesans kolei, co renesans mobilności”**

*Renesans kolei czy nieudolność przewoźników?
O czym świadczy tłok w pociągach?*



Komentuje PIOTR RACHWALSKI,
prezes Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei:

Tłok w pociągach świadczy o tym, że ludzie chcą nimi jeździć. To dobry prognostyk – mimo fatalnej oferty (coraz niższe prędkości na szlakach), coraz starszego taboru (poza samorządowymi szynobusami na szlaki trafiły tylko pojedyncze nowe wagony), mimo odstraszcających dworców i niedopasowanej do potrzeb oferty, ludzie nadal korzystają z usług kolei. To dobry znak, zwłaszcza biorąc pod uwagę coraz lepszą ofertę przewoźników drogowych, lotniczych i transportu indywidualnego.

Jeśli mowa o renesansie, to możemy zaobserwować nie tyle renesans kolei (ta – w wydaniu PKP – nie zmieniła się na tyle, by można mówić o jakiegokolwiek nowej jakości), co renesans mobilności – ludzie znów chcą się przemieszczać i przemieszczają się na potęgę – głównie samochodami, autobusami, samolotami... Na szczęście dla kolei, pewien odsetek tej masy podróży trafia także na kolej. Ta niestety nie zawsze potrafi dostosować swą ofertę do potrzeb, stąd tłok w niektórych pociągach.

• GŁOSY

„Cała seria zatrzymań pijanych dróżników powinna zaalarmować wszystkich, którzy są odpowiedzialni za ich pracę. Tu nie chodzi tylko o wizerunek. Na szali jest ludzkie życie. Zobowiązuję dyrektorów zakładów do bezwzględного zwalczania tej zabawy ze śmiercią”

Krzysztof Celiński, prezes zarządu spółki
PKP Polskie Linie Kolejowe, w biuletynie „Infrator”

„Powtarzam ciągle, że jesteśmy jedną drużyną, a dobro firmy jest równie ważne dla pracodawcy, jak i pracowników. Nie zawsze jeszcze znajduje to zrozumienie”

Halina Sekita, prezes zarządu Kolei Mazowieckich,
w miesięczniku „Głos Maszynisty”

„Co roku PKP Polskie Linie Kolejowe zamykają kolejne trasy, w likwidowaniu linii są skuteczniejsze niż Armia Czerwona”

Patryk Wild, członek zarządu
województwa dolnośląskiego, w „Rzeczpospolitej”

„Potrzebna jest zdolność do zrzucenia bagażu odziedziczonego po PKP. Dobrym przykładem jest tu stosunek do nieczynnych linii kolejowych – albo można uwierzyć w wylczenia z czasów działania na Mazowszu spółki PKP Przewozy Regionalne – albo spojrzeć na ich potencjał świeżym okiem. Wówczas kolej była niewydolna – teraz jest czas, by to odważnie zmieniać”

Jakub Majewski, członek rady nadzorczej
Kolei Mazowieckich, w miesięczniku „Moja Kolej”

EW60°C

Samorząd województwa utopił prawie 10 mln zł w taborze, który może być eksploatowany tylko na niewielkim fragmencie sieci Kolei Mazowieckich

– Te dwie jednostki znacząco poprawią trudną sytuację taborową Kolei Mazowieckich. Ale są czymś więcej: są symbolem pozytywnych zmian na Kolejach Mazowieckich – zadeklarowała Halina Sekita, prezes Kolei Mazowieckich, 15 maja na prezentacji jednostek trakcyjnych EW60. Czy tymi optymistycznymi zapowiedziami prezes Sekicie uda się zakryć prawdziwe, niezbyt przyjazne oblicze nowego taboru Kolei Mazowieckich? Może być to całkiem trudne, gdyż wady techniczne pociągów EW60 rzuciły się w oczy już podczas uroczystej prezentacji „nowego” taboru. A w codziennej eksploatacji może być jeszcze bardziej gorąco...

Prototyp na bocznicy

Dokumentacja projektowa elektrycznych zespołów trakcyjnych EW60 została opracowana w 1982 r. Jednak pierwsze dwie jednostki EW60 – i zarazem jedyne tej serii – opuściły wrocławskie zakłady Pafawag dopiero w 1990 r. Zanim „nowe” pociągi zostały skierowane do normalnej eksploatacji, minęły kolejne trzy lata prób – najpierw Ośrodka Badawczo-Rozwojowym Pojazdów Szynowych, a następnie już w barwach trójmiejskiej Szybkiej Kolei Miejskiej.

Pociągi serii EW60 zaczęły wozic pasażerów dopiero w 1993 r., a zatem aż jedenaście lat po opracowaniu projektu tego typu taboru. Co zaskakujące, mimo ponad dziesięcioletniego okresu projektów i jazd próbnych, zespoły trakcyjne EW60 wcale nie sprawdziły się w praktyce. Po zaledwie ośmioletniej eksploatacji – jesienią 2001 r. – gdy jednostki EW60 wyjeździły limit kilometrów do naprawy głównej, kierownictwo trójmiejskiej Szybkiej Kolei Miejskiej podjęło decyzję o ich wycofaniu z ruchu. Oznacza to, że dla taboru serii EW60 czas opracowywania projektu, produkcji oraz



Uroczysta prezentacja zmodernizowanych jednostek EW60 odbyła się w połowie maja. Tabor ten wciąż jednak nie wozic pasażerów.

jazd próbnych trwał dłużej niż okres normalnego użytkowania w przewozach pasażerskich.

Co więcej, gdy w 2001 r. Szybka Kolej Miejska wycofywała z ruchu jednostki EW60, to stanowiły one najmłodszy tabor spośród całej floty SKM. Trójmiejski przewoźnik – poza pociągami EW60 – eksploatuje zespoły trakcyjne serii EN57 (produkowane od 1962 r.) oraz EW58 (wyprodukowane w latach 70.).

Co zatem wpłynęło na decyzję Szybkiej Kolei Miejskiej o rychłym wycofaniu pociągów EW60? Wyjaśnia Paweł Wróblewski, rzecznik prasowy trójmiejskiego przewoźnika: – Nie brakuje nam taboru, a obsługa tylko dwóch elektrycznych zespołów trakcyjnych, traktowanych jako prototypy, zawsze pociąga koszty dodatkowe.

Złom za miliony

Od 2001 r. dwie jednostki EW60 przez cztery lata niszczały więc na bocznym torze elektrowozowni Gdynia Cisowa. Aż do końca 2005 r., kiedy to na zakup znajdującego się w coraz gorszym stanie taboru zdecydował się samorząd województwa mazowieckiego, świadom niedoborów taborowych swojego przewoźnika – Kolei Mazowieckich. 18 grudnia 2005 r. dwie jednostki EW60 na ➔



Małe, uchylne lufciki i niebezpieczna przerwa między peronem a podłogą wagonów – to znaki rozpoznawcze jednostek EW60. (Fot. KT)

➔ haku lokomotywy ET22 zostały przetransportowane z Gdyni do Warszawy.

Za jednostki EW60 mazowiecki samorząd zapłacił Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście 1,9 mln zł. Ta suma to jednak tylko niewielka część kosztów, które pochłonęły pociągi EW60. Ich naprawa wraz z modernizacją (przeprowadzona w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego Mińsk Mazowiecki) kosztowała aż 7,9 mln zł. Jak łatwo obliczyć, remont jednej jednostki EW60 kosztował 3,95 mln zł. To prawie dwa razy drożej niż remont taboru spółki PKP Przewozy Regionalne – całkowity koszt modernizacji jednego zespołu trakcyjnego EN57 w ramach działań współfinansowanych ze środków unijnego Sektorowego Programu Operacyjnego „Transport” kosztuje 2,19 mln zł (modernizacje 75 jednostek EN57 dla spółki PKP Przewozy Regionalne przeprowadza konsorcjum trzech firm: ZNTK Mińsk Mazowiecki, Pesa i Newag).

Co wpłynęło na tak poważną różnicę w kosztach modernizacji jednostek EW60 oraz EN57? – *W zespołach EW60 zastosowano rozwiązania, które nie były uwzględnione w modernizacji EN57: rozruch impulsowy współpracujący z hamowaniem dynamicznym, układ współpracy hamulca pneumatycznego z hamulcem dynamicznym, klimatyzacja kabiny maszynisty oraz napęd pneumatyczny do drzwi przejściowych z wagonu do wagonu* – wymienia Piotr Banasiak z ZNTK Mińsk Mazowiecki i przypomina o prototypowości jednostek EW60: – *Na koszty modernizacji miała również wpływ nietypowość zespołu trakcyjnego oraz ilość przewidziana do modernizacji – jedynie dwie sztuki. Jednostki EW60 nie są modernizowane tak masowo jak EN57, co też decyduje o cenie.*

Skok do sauny

Choć na modernizację dwóch elektrycznych zespołów trakcyjnych EW60 samorząd województwa mazowieckiego wydał ponad cztery razy więcej środków niż na ich zakup, to wcale nie poprawiono podstawowych wad „nowego” taboru.

Pierwsza sprawa to niedostosowanie jednostek EW60 do mazowieckich peronów. Na wielu trasach obsługiwanych przez Koleje Mazowieckie „nowe” pociągi po prostu nie mogą kursować. Na wielu stacjach i przystankach regionu występują bowiem niskie perony, co oznacza, że tam do pociągów EW60 (z powodu braku jakichkolwiek schodów przy wejściach do wagonów) po prostu nie da się wsiąść. I w związku z tym niemożliwe jest skierowanie „nowych” jednostek do obsługi pociągów przejeżdżających przez takie odcinki, jak Tłuszcz-Małkinia, Tłuszcz-Ostrołęka, Czachówek Południowy-Radom, Radom-Skarżysko Kamienna, Radom-Dęblin, Pilawa-Dęblin, Siedlce-Luków, Nasielsk-Działdowo. Jakby tego było mało, pociągi EW60 nie są w pełni przystosowane do obsługi tak istotnych stacji w regionie, jak Warszawa Gdańska, Radom, Ciechanów czy Tłuszcz. Oznacza to, że samorząd województwa mazowieckiego, kupując jednostki EW60, zainwestował w tabor, który może być eksploatowany wyłącznie na niewielkim fragmencie sieci Kolei Mazowieckich.

O ile na stacjach z niskimi peronami wejście do pociągów EW60 jest po prostu niemożliwe, to na stacjach z peronami średnimi oraz wysokimi między krawędzią peronu a podłogą wagonów EW60

Znaczna część sieci Kolei Mazowieckich nie jest dostępna dla wysokoperonowych jednostek EW60 – ze względu na liczne stacje z niskimi peronami. Dobieszyn na linii Warszawa-Radom.



Dlaczego modernizacja jednej jednostki EN57 spółki PKP Przewozy Regionalne kosztuje prawie dwa razy mniej niż modernizacja jednego pociągu EW60 Kolei Mazowieckich?

straszy duża przerwa. Może być ona poważnym utrudnieniem – czy nawet zagrożeniem – nie tylko dla osób starszych, ale również dla podróżujących z małymi dziećmi, rowerami czy większym bagażem.

Kolejny problem, który nie został rozwiązany podczas modernizacji, to nieodpowiednia wentylacja wnętrza jednostek EW60. Choć w ramach naprawy wszystkie okna zostały wymienione na nowe, to wymiana polegała na wymianie starych okien z odchylanymi łufcikami na nowe okna z... odchylanymi łufcikami. Niewielkie łufciki nie zapewniają wystarczającej przewiewności i w pociągach EW60 bardzo szybko robi się duszno. Jedyny przedział, który został wyposażony w duże odsuwane okna, to kabina maszynisty, w której – oprócz odsuwanych okien – została również zamontowana klimatyzacja.

Problemy z dopuszczeniem

Choć szeroka przerwa między krawędzią peronów a podłogą wagonów w jednostkach EW60 rzucała się w oczy biorących udział w majowej prezentacji „nowych” jednostek na stacjach Warszawa Wschodnia i Warszawa Rembertów, to Andrzej Myszką, naczelnik wydziału utrzymania i napraw taboru Kolei Mazowieckich, w majowym numerze „Mojej Kolei”, miesięcznika spółki Koleje Mazowieckie, zachwalał nowy nabytek: – *Odległość między krawędzią peronu, a pomostem EW60 jest niewielka, co znacznie ułatwia wsiadanie i wysiadanie z pociągu.*

Wśród zalet „nowego” taboru naczelnik wydziału utrzymania i napraw taboru wymienia też dwukrotnie większą liczbę drzwi przypadającą na wagon niż w zespołach trakcyjnych EN57: – *Nowe jednostki charakteryzują się także większą liczbą drzwi. Dzięki temu możliwa będzie szybsza wymiana podróżnych w pociągu.* To rzeczywiście istotna zaleta – szczególnie w ruchu miejskim czy aglomeracyjnym. Jeśli jednak większą liczbą drzwi cechują się zaledwie dwa pociągi z prawie dwustu, to trudno będzie wykorzystać tę zaletę, skracając rozkładowe czasy postojów na stacjach i przystankach. Przy tak nieznacznym – bo około 1-procentowym – udziale pociągów z większą liczbą drzwi, rozkładowe czasy postojów na przystankach i tak muszą pozostać dostosowane do standardu obowiązującego pociągi obsługiwane przez jednostki EN57.

Choć od majowej prezentacji jednostek EW60 minęło już półtora miesiąca, to „nowy” tabor przez cały ten czas nie został skierowany do obsługi rozkładowego ruchu pociągów. Jednostki te można było zobaczyć co najwyżej podczas przejazdów próbnych i technicznych. Głównie jednak beczynnie stały na terenie elektrowozowni Warszawa Grochów lub ZNTK Mińsk Mazowiecki. Przeszkodą w rozpoczęciu eksploatacji okazały się problemy z uzyskaniem w Urzędzie Transportu Kolejowego świadectwa dopuszczenia dla zmodernizowanych jednostek EW60.

Tłoczny weekend

Kierownictwo Kolei Mazowieckich na cały długi weekend majowy odwołało kursowanie 170 pociągów. I zaszyło się na urloпах

W tym roku majowy długi weekend był naprawdę długi – szczególnie na Kolejach Mazowieckich. Pociągi tej spółki przez cały okres od soboty 28 kwietnia do niedzieli 6 maja kursowały według niedzielnego rozkładu jazdy. Decyzję taką podjęto mimo, że poniedziałek 30 kwietnia, środa 2 maja i piątek 4 maja były dniami roboczymi – dla przykładu: jednostki administracji miejskiej w Warszawie pracowały normalnie. Co więcej, 4 maja w szkołach odbywały się egzaminy maturalne.

Sześć razy pociągów mniej

W efekcie wprowadzenia na dziewięć dni niedzielnego rozkładu jazdy, na sieci Kolei Mazowieckich na cały długi weekend odwołano aż 170 pociągów. Zawieszenia dotknęły odcinków: Warszawa-Nasielsk, Warszawa-Małkinia, Warszawa-Siedlce, Warszawa-Dęblin, Warszawa-Czachówek Płd., Warszawa-Skierniewice, Radom-Dęblin oraz Radom-Skarżysko Kamienna.

Najgorsza sytuacja była na linii Warszawa-Skierniewice, gdzie z 58 par pociągów, na długi weekend odwołano aż 31! Na linii skierniewickiej w porannym szczytzie pociągi między Grodziskiem Mazowieckim a Warszawą, zamiast co 10 minut, kursowały co godzinę. W efekcie nie wszyscy pasażerowie mieścili się do pociągów. Poważne z tym problemy miały miejsce również na linii siedleckiej – głównie na odcinku między Mińskiem Mazowieckim a Warszawą. Natomiast z Otwocka między godz. 6.54 a 8.44 przez kolejnych dziewięć dni długiego weekendu nie wyruszał żaden pociąg Kolei Mazowieckich do Warszawy.

Dość nietypowa sytuacja wystąpiła na przystankach: Legionowo Piaski, Michałów Reginów i Wieliszew. Przez cały długi weekend nie odjechał z nich ani jeden pociąg relacji Wieliszew-Warszawa Gdańska. Wszystko przez to, że cztery pary pociągów z Wieliszewa do Warszawy kursują tylko w dni robocze. A skoro Koleje Mazowieckie potraktowały dziewięć kolejnych dni za dni świąteczne, to przez cały ten czas pasażerowie z przystanków Wieliszew, Michałów Reginów i Legionowo Piaski praktycznie stracili możliwość dojazdu koleją do Legionowa i Warszawy.

Zawieszenia z zaskoczenia

Dotychczas na kolei takie decyzje zwykle się podejmowało z dużym wyprzedzeniem. Przykładowo w Opolskim Zakładzie Przewozów Regionalnych decyzję o tym, które pociągi pojadą w długi weekend majowy, a które połączenia na ten okres zostaną zawieszone, podjęto już przed wejściem w życie sieciowego rozkładu jazdy 2006/2007.

Koleje Mazowieckie o odwołaniu pociągów poinformowały w ostatniej chwili – tuż przed początkiem długiego weekendu. Wielu pasażerów o tym, że wiele pociągów zostało odwołanych, dowiedziało się dopiero 30 kwietnia – w drodze do pracy. Stanowczo za późno zlecono również dokonanie zmian w internetowym rozkładzie jazdy – nastąpiło to dopiero w połowie długiego weekendu! Wyjaśnia Jakub Prusik, naczelnik wydziału marketingu TK Telekom, spółki administrującej stroną www.rozklad.pkp.pl: – *Przewoźnicy zadeklarowali, że co najmniej na dziewięć dni przed terminem wejścia zmiany do rozkładu jazdy będą przekazywali do TK Telekom zlecenia dokonania zmian w rozkładzie jazdy. Czasem TK Telekom otrzymuje zlecenia zmiany zbyt późno. Tak też było w opisanym przypadku. Wszystkie zmiany zostały w trybie specjalnym wprowadzone jeszcze w dniu zgłoszenia – czyli 2 maja.*

Donata Nowakowska, rzecznik prasowa Kolei Mazowieckich, mówi, że spółka nadal zamierza odwoływać część pociągów na okres długich weekendów. Nowakowska deklaruje jednak, że w przyszłości decyzje o weekendowych zawieszeniach nie będą podejmowane w ostatnim momencie: – *Będziemy się starać, by podobne zmiany w kursowaniu pociągów były uwzględniane w następnych edycjach rozkładu jazdy pociągów na etapie jego wejścia w życie.*

Karol Trammer



U góry: 2 maja, godz. 7.10, Pruszków. Pociągi – zamiast co 10 minut – kursują zaledwie co godzinę.

W środku: 30 kwietnia, godz. 16.15, Warszawa Ochota. Tłok na peronie jak zwykle w powszedni dzień, ale... rozkład świąteczny.

Na dole: 2 maja. Wcale nie weekendowa frekwencja w pociągu do Małkini (odjazd z Warszawy Wileńskiej o godz. 17.42). (Fot. KT)

Taborowa



pajęczyna

28 lipca 2004 r. powstały Koleje Mazowieckie – spółka, której udziałowcami są samorząd województwa mazowieckiego oraz PKP Przewozy Regionalne. Gdy w styczniu 2005 r. Koleje Mazowieckie rozpoczęły działalność, spółka PKP Przewozy Regionalne, obok bycia mniejszościowym udziałowcem, stała się również wydierżawiającym 184 elektryczne zespoły trakcyjne. W efekcie powstała sytuacja, iż Koleje Mazowieckie płacą swojemu udziałowcy za użytkowanie taboru.

Zmowa milczenia

Bardziej logiczne byłoby wniesienie zespołów trakcyjnych przez PKP Przewozy Regionalne do Kolei Mazowieckich jako wkładu w spółkę – jednak zarząd spółki PKP Przewozy Regionalne nie chciał się na to zgodzić, obawiając się zarzutów o niegospodarność. – *W obliczu trudnej sytuacji finansowej spółki PKP Przewozy Regionalne*

Koleje Mazowieckie przez dwa lata nie zapłaciły ani grosza za dzierżawę taboru od spółki PKP Przewozy Regionalne

działanie takie mogłoby zostać odczytane jako wyprowadzanie majątku z zadłużonej spółki i działanie na jej niekorzyść – tłumaczy Łukasz Kurpiewski, rzecznik spółki PKP Przewozy Regionalne. Obie strony uznały zatem, że optymalnym rozwiązaniem będzie dzierżawa taboru.

Z czasem jednak samorząd województwa mazowieckiego zaczął dostrzegać, że dzierżawa taboru od udziałowcy spółki jest błędnym kolemem. – *Koleje Mazowieckie muszą płacić wysoki czynsz dzierżawny i jednocześnie podnoszą wartość użytkowanego taboru poprzez jego modernizację i naprawę* – mówił Adam Struzik, marszałek województwa mazowieckiego. Jan Tereszczuk, prezes spółki PKP Przewozy Regionalne, bronił rozwiązania udostępniania taboru poprzez dzierżawę: – *Umowa dzierżawy została tak skonstruowana, że Koleje Mazowieckie są faktycznym gospodarzem dzierżawionego taboru*. Te dwie wypowiedzi z miesięcznika „Moja Kolej” (numer z kwietnia 2007 r.) trudno odczytać inaczej niż jako wspólne oświadczenie, iż umowa dzierżawy być może nie jest w pełni zadowalająca, ale jest realizowana – Struzik zapewniał przecieź, że Koleje Mazowieckie płacą czynsz dzierżawny, a Tereszczuk nawet nie zająknął się o jakichkolwiek problemach z otrzymywaniem płatności od dzierżawcy taboru. Co więcej, jeszcze w czerwcu Halina Sekita, prezes Kolei Mazowieckich, w wywiadzie udzielonym dwutygodnikowi „Wolna Droga”, mówiła o dzierżawie taboru, tak jakby opłaty za nią były terminowo regulowane: – *Koszty dzierżawy stanowią znaczne obciążenie finansowe dla spółki Koleje Mazowieckie*.

Powszechne przekonanie o tym, że Koleje Mazowieckie płacą za dzierżawę, a spółka PKP Przewozy Regionalne otrzymuje należne pieniądze, panowało przez ponad dwa lata – od zawarcia umowy o dzierżawie taboru 28 lutego 2005 r. aż do połowy czerwca 2007 r.

Prawem kaduka

W połowie czerwca spółka PKP Przewozy Regionalne wystosowała do Kolei Mazowieckich przedsądowe wezwanie do natychmiastowej zapłaty za dzierżawę 184 zespołów trakcyjnych. I tak wyszło na jaw, że Koleje Mazowieckie – wbrew zapewnieniom marszałka Struzika i zarządu przewoźnika – wcale nie wnoszą należnych opłat za dzierżawę taboru. W ciągu dwóch lat zadłużenie Kolei Mazowieckich wobec spółki PKP Przewozy Regionalne osiągnęło 43 mln zł!

Gdy tylko wydało się, że Koleje Mazowieckie zalegają z milionowymi opłatami, na stronie internetowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego zostało opublikowane oświadczenie Donaty Nowakowskiej, rzecznik prasowej Kolei Mazowieckich. Nowakowska deklarowała, że zarówno Koleje Mazowieckie, jak i PKP Przewozy Regionalne traktowały dzierżawę taboru jako rozwiązanie chwilowe – docelowo właścicielem taboru miał stać się mazowiecki przewoźnik. Gdy jednak okazało się, że wniesienie taboru do Kolei Mazowieckich jest niemożliwe ze względu na fatalną sytuację finansową spółki PKP Przewozy Regionalne, samorząd województwa mazowieckiego zaproponował odkupienie taboru. Jan Tereszczuk, prezes spółki PKP Przewozy Regionalne, odpowiedział na tę propozycję niczym rasowy kapitalista: – *Sprzedaż taboru jest jak najbardziej możliwa, oczywiście za cenę rynkową*. Jednak zdaniem Donaty Nowakowskiej, spółka PKP Przewozy Regionalne przedstawiała znacznie różniące się od siebie wyceny taboru – w styczniu 2006 r. wartość 184 elektrycznych zespołów trakcyjnych została określona na 69,7 mln zł, półtora roku później zaproponowano znacznie wyższą stawkę – 250 mln zł. – *Różnica w wycenach polega na tym, że pierwsza nie uwzględniała uwarunkowań rynkowych i dlatego była niższa* – tłumaczy rzecznik spółki PKP Przewozy Regionalne.

Ostatecznie jednak – jak głosi komunikat Donaty Nowakowskiej – poza wstępnymi wycenami, samorząd województwa mazowieckiego nie otrzymał wiążącej oferty sprzedaży taboru.

Należy podkreślić, iż w komunikacie rzecznik Nowakowskiej nie został zdemontowany fakt istnienia 43-milionowego zadłużenia Kolei Mazowieckich wobec spółki PKP Przewozy Regionalne. Wszystko więc wskazuje na to, że na czas przeciągających się negocjacji

samorządu województwa mazowieckiego ze spółką PKP Przewozy Regionalne odnośnie sprzedaży elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz relacji właścicielskich, zarząd Kolei Mazowieckich prawem kaduka zdecydował się wstrzymać z regulowaniem opłat za dzierżawę taboru. I w ten sposób narosło tak wysokie zadłużenie, iż mogło ono doprowadzić do postawienia spółki Koleje Mazowieckie w stan upadłości!

Dług w ratach

Dlaczego przez ten dwuletni okres wszyscy robili dobrą minę do złej gry? Dlaczego Koleje Mazowieckie udawały, że płacą za dzierżawę, a spółka PKP Przewozy Regionalne wytrwale udawała, że otrzymuje należne środki? I wreszcie dlaczego spółka PKP Przewozy Regionalne po dwóch latach jednak postanowiła przerwać tę zmwę milczenia? – *Spółka PKP Przewozy Regionalne mówiła wielokrotnie, że nie otrzymuje należnych pieniędzy od Kolei Mazowieckich. Nie miała jednak zamiaru robić wokół tej sprawy medialnego zamieszania* – mówi rzecznik Kurpiewski.

W końcu – gdy zadłużenie wyszło na jaw – musiało dojść do „medialnego zamieszania”, po którym 19 czerwca odbyły się negocjacje między samorządem województwa mazowieckiego i spółką PKP Przewozy Regionalne. Ustalono, że dług zostanie podzielony na raty i będzie spłacany przez trzy lata.

Efektem doprowadzenia przez zarząd Kolei Mazowieckich do powstania 43-milionowego długu, jest decyzja radnych sejmiku województwa o przeprowadzeniu kontroli finansowej w spółce.

Karol Trammer

Koleją do celu?



Tylko jedna stacja w ponad 200-tysięcznym mieście, przystanek kolejowy 2 kilometry za miejscowością. Czyli problemy kolei z dostosowaniem się do otoczenia

Pociąg wjeżdżający z kierunku Warszawy, po przekroczeniu granic Radomia, zanim dojedzie do stacji kolejowej, pokonuje 10 kilometrów i przez ten czas mija przedmieścia (Nową i Starą Wolę Gołębiowską), dwa duże osiedla mieszkaniowe (Gołębiów i Osiedle nad Potokiem), przecina dzielnice Dzierzków i Glinice, a przy tym czterokrotnie przejeżdża pod wiaduktami najważniejszych ulic w mieście – jednak w żadnym z tych miejsc się nie zatrzymuje. W granicach 227-tysięcznego Radomia leży bowiem zaledwie jedna stacja kolejowa – stacja Radom.

Boom, ale bez kolei

To, że czternaste pod względem liczby mieszkańców miasto w Polsce dysponuje jedną stacją kolejową, idealnie obrazuje, iż dla Polskich Kolei Państwowych czas zatrzymał się w zamierzchłych latach Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Kolej przegapiła budowę w latach 70. i 80. osiedli mieszkaniowych z wielkiej płyty. PKP nie zauważyły również zapoczątkowanego w latach 90., ale trwającego do dziś, rozwoju przedmieść – powstawania nowych osiedli, boomu na centra handlowe i rewitalizacji obszarów poprzemysłowych, na których powstają siedziby małych i średnich przedsiębiorstwa czy prywatne uczelnie. Radom – ale także wiele innych miast w Polsce – to dla kolei wciąż niewielkie, prowincjonalne miasta, w których wszędzie można dojść piechotą.

Polskie Koleje Państwowe, latami nie reagując na zmiany przestrzenne zachodzące wzdłuż linii kolejowych, dobrowolnie

oddaly swoich pasażerów konkurencji drogowej, która od początku lat 90. coraz elastyczniej dopasowuje się do zróżnicowanych potrzeb pasażerów – zmieniających się celów podróży oraz pór dojazdów.

Zarządca buduje, przewoźnik się zatrzymuje

Czy kolej ma szansę nadrobić zaległości i odzyskać pasażerów, którym nie po drodze było jechać pociągiem tuż pod oknami swojego mieszkania, by za chwilę cofać się kilka kilometrów do domu z jedynej w mieście stacji kolejowej?

Podstawową przeszkodą w uzupełnieniu sieci przystanków jest podział kolei – zarządcą infrastruktury kolejowej jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe i to ona ma zajmować się problematyką lokalizacji oraz budowy nowych przystanków. Zarządca infrastruktury kolejowej nie dostrzega jednak bezpośredniego związku między budową peronu oraz zwiększeniem swoich wpływów finansowych. Wręcz przeciwnie – PKP Polskie Linie Kolejowe na każdy nowy przystanek patrzą przede wszystkim przez pryzmat kosztów, jakie pochłonie jego budowa.

Wpływy ze sprzedaży biletów, uzyskane dzięki dobrej lokalizacji nowego przystanku, trafią do przewoźników. Oni także dysponują (lub powinni dysponować) danymi na temat potoków pasażerskich, oraz celów podróży swoich pasażerów. Niestety, jak na razie, to raczej nie od przewoźników wypływają propozycje budowy nowych przystanków. Dla przykładu dominujący przewoźnik pasażerski w województwie mazowieckim ani razu nie zwrócił się do spółki PKP Polskie Linie Kolejowe z wnioskiem dotyczącym budowy nowych przystanków: – *Koleje Mazowieckie nie wniosowały o budowę nowych przystanków kolejowych* – przyznaje Donata Nowakowska, rzecznik prasowa Kolei Mazowieckich.

Przystanki pozarządowe

Skoro ani zarządca infrastruktury, ani przewoźnicy nie wykazują zbyt dużej aktywności na rzecz rozwoju bazy stacji i przystanków, zagadnieniem tym zajęły się organizacje pozarządowe.

W kwietniu działacze stowarzyszenia „Kocham Radom” skierowali wniosek do biura przygotowania inwestycji spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, aby modernizacja ciągu Warszawa-Radom-Kielce-Kraków objęła swoim zakresem →

U góry: pociąg Kolei Mazowieckich z Warszawy na tle radomskiego Osiedla nad Potokiem. Czy jego mieszkańcy już wkrótce będą mogli wsiąść do przejeżdżających tędy pociągów? (Fot. Mateusz Szalla)

Obok: Centrum handlowe Arkadia w Warszawie, wybudowane tyłem do kolejowej linii obwodowej. (Fot. KT)



→ budowę pięciu dodatkowych przystanków kolejowych na terenie Radomia. Jakub Kluziński, prezes stowarzyszenia i zarazem radomski radny, wraz z Sebastianem Pawłowskim, szefem zespołu transportowego w „Kocham Radom”, zaproponowali budowę pięciu nowych przystanków. Trzech na wylocie w kierunku Warszawy: Radom Dzierzków – przy wiadukcie ul. Żeromskiego, Radom Gołębiów – przy wiadukcie ul. Koziennickiej (w pobliżu osiedli Gołębiów i Nad Potokiem) i Radom Wola Gołębiowska. Dwóch na wylocie w kierunku Kielc: Radom Żakowice – przy przejeździe na ul. Wjazdowej oraz Radom Południe – przy osiedlu Południe II.

Działacze stowarzyszenia „Kocham Radom” liczą, że nowe przystanki posłużą nie tylko pasażerom pociągów regionalnych Kolei Mazowieckich, kursujących z Radomia w kierunku Warszawy oraz Skarżyska Kamiennej: – *Nowe przystanki w dalszej perspektywie, zgodnej z długoterminowymi planami miasta, będą mogły być wykorzystane jako przystanki szybkiej kolei miejskiej* – zaznacza Sebastian Pawłowski.

Koleje Mazowieckie przychylnie spoglądają na radomską inicjatywę: – *W tak dużym ośrodku miejskim, jakim jest Radom, z pewnością istnieje potrzeba zlokalizowania nowych przystanków kolejowych* – mówi rzecznik spółki Donata Nowakowska, ale przy tym zastrzega: – *Trzeba jednak pamiętać, że każdy nowy przystanek to dodatkowy postój, wydłużenie czasu przejazdu pociągu na danej trasie i związane z tym utrudnienia przejazdu dla innych, szybszych pociągów. Dlatego kwestia lokalizacji wymaga wnikliwej analizy.*

Kolej ukryta na uboczu

W Warszawie o potrzebie budowy nowych przystanków już w 2005 r., podczas konsultacji społecznych przed modernizacją linii kolejowej E65 z Warszawy do Gdyni, przypominało stowarzyszenie „Zielone Mazowsze”. Działający w ramach stowarzyszenia społeczny rzecznik niezmotywowany złożył wniosek o utworzenie nowych przystanków między Warszawą Wschodnią a Legionowem: przy skrzyżowaniu z ul. Radzywińską, na osiedlu Targówek, w okolicach Ronda Żaba oraz na Bródnie – na wysokości ul. Bartniczej.

Krzysztof Ryteł z „Zielonego Mazowsza” argumentował wówczas: – *Nowe przystanki będą dużo bardziej dostępne dla mieszkańców osiedli Bródno i Targówek, niż istniejące przystanki Warszawa Toruńska czy Warszawa Praga. Rzeczywiście, te dwie ukryte na uboczu stacje uchodzą za jedno z najmniej przyjemnych miejsc w węzle warszawskim.*

Czechy: pociągi coraz bliżej pasażera

Każdy nowy przystanek kolejowy, to nowi podróżni i większe wpływy ze sprzedaży biletów.

Rozwój sieci przystanków to konieczna reakcja na zmiany przestrzenne zachodzące w otoczeniu linii kolejowych – taką filozofią kierują się kolejarze i samorządowcy w Czechach, gdzie co roku otwierane są nowe przystanki kolejowe. Nowe przystanki budowane są zarówno w niewielkich miejscowościach (które dotychczas były pozbawione obsługi kolejowej), jak i w dzielnicach dużych miast (gdzie uzupełniają dotychczasową sieć przystanków).

W 2000 r. w dwutysięcznym mieście Železná Ruda, obok dotychczasowych dwóch stacji, wybudowany został przystanek Železná Ruda Centrum, dzięki któremu pasażerowie mogą wsiąść z pociągu bezpośrednio w pobliżu rynku oraz wyciągu narciarskiego. W 2003 r. nowe przystanki zostały otwarte w liczących po około 100 mieszkańców wsiach Vlkanov (na linii Domažlice-Planá) oraz Kovčín (na linii z Pilzna do Czechich Budziejovic). W 2004 r. w Pilźnie został uruchomiony przystanek Plzeň-Bolevec – niedaleko pętli tramwajowej na jednym z osiedli, co znacząco wpłynęło na integrację kolei i komunikacji miejskiej w rejonie Pilzna. Również w 2004 r. pod Ústí nad Orlicí otwarto przystanek Černovír, który umożliwił dojazd z tego podmiejskiego osiedla do centrum 15-tysięcznego Ústí. W 2005 r. koło Nachodu – tuż obok granicy z Polską – powstał przystanek Velké Poříčí. W 2006 r. w 4-tysięcznym mieście Hostinné powstał dodatkowy przystanek – Hostinné Město – zlokalizowany znacznie bliżej centrum miejscowości niż położona na przedmieściu stacja Hostinné.

W przyszłym roku w Ostrawie nastąpi otwarcie przystanku Ostrava Centrum, z którym wiąże się duże nadzieje – ma on nie tylko skrócić dystans z centrum miasta do pociągów, ale w efekcie również wpłynąć na wzrost popularności kolei w podróży między miastami aglomeracji ostrawskiej.

Koszty budowy nowych przystanków zwykle pokrywane są z budżetów samorządów terytorialnych, przy ewentualnym wsparciu ze środków Unii Europejskiej.



Pociąg z Warszawy do Żyrardowa mija 20-tysięczne osiedle Ursus Niedźwiadek w Warszawie. O konieczności stworzenia w tym miejscu przystanku kolejowego mówi się od lat. (Fot. KT)

Z Niedźwiadka do Żaby?

Od kiedy dyrektorem stołecznego Zarządu Transportu Miejskiego został Leszek Ruta, były prezes spółki PKP Przewozy Regionalne, rozpoczął się w Warszawie proces zbliżania się komunikacji miejskiej do kolei. Proces ten, oprócz rozszerzania integracji taryfowej i koordynacji rozkładów jazdy, obejmuje również plany budowy nowych przystanków kolejowych na terenie stolicy.

Zarząd Transportu Miejskiego, chcąc wpłynąć na zwiększenie wykorzystania kolei w przewozach wewnątrzmijskich, zgłosił potrzebę budowy nowych przystanków kolejowych – przy osiedlu Ursus Niedźwiadek, na Bródnie i Targówku (na wysokości ul. Bartniczej, nad ul. Radzywińską oraz przy Rondzie Żaba), pod wiaduktem ul. Połczyńskiej oraz na linii obwodowej w pobliżu centrum handlowego Arkadia.

Najbardziej prawdopodobna wydaje się realizacja przystanku Warszawa Ursus Niedźwiadek: – *Jeszcze w 2007 r. przez urząd dzielnicy Ursus m.st. Warszawy zlecone zostanie opracowanie projektu nowego przystanku Ursus Niedźwiadek wraz z infrastrukturą towarzyszącą* – informuje Ryszard Bandosz, rzecznik prasowy Oddziału Regionalnego spółki PKP Polskie Linie Kolejowe w Warszawie. Rzecznik prasowa Kolei Mazowieckich Donata Nowakowska wiąże duże nadzieje z nowym przystankiem w Ursusie: – *Dla mieszkańców Ursusa ten przystanek jest od dawna bardzo potrzebny. Szacuje się, iż korzystać z niego będą setki mieszkańców w ciągu doby.*

Nieatrakcyjny sąsiad

Zbudowanie innego przystanku z listy ZTM-u – na linii obwodowej Warszawa Wola-Warszawa Gdańska pod wiaduktem Al. Jana Pawła II (pomiędzy Rondem „Radosława” a Pl. Grunwaldzkim) – oprócz tego, że umożliwiłoby stworzenie węzła przesiadkowego między pociągami i tramwajami kursującymi ze Śródmieścia i Woli na osiedla Sady Żoliborskie, Piaski oraz Chomiczówka, teoretycznie mogłoby również spowodować przejście przez kolej części dojeżdżających do położonego tuż przy linii obwodowej centrum handlowego Arkadia. Tylko teoretycznie, bo centrum Arkadia zostało zbudowane tyłem do linii kolejowej. Główne wejście do Arkadii znajduje się przy Rondzie „Radosława”, a boczne od ul. Słomińskiego. Od strony linii kolejowej znajdują się zaplecza dla dostawców i drogi dojazdowe do parkingów.

Polityka lokalizacyjna centrum handlowego Arkadia pokazuje, że przez inwestorów kolej często postrzegana jest jako nieatrakcyjny sąsiad, od którego najlepiej oddzielić się płotem i pasem zapleczy. Niestety, duża w tym zasługa kolei, która sama chętnie izoluje się od sąsiadujących z nią osiedli, centrów handlowo-usługowych czy nawet całych miejscowości.

Taką miejscowością jest licząca 700 mieszkańców wieś Koziębry na linii Nasielsk-Sierpc. Kursujące tamtędy szynobusy Kolei Mazowieckich bez zatrzymania przejeżdżają przez całą miejscowość, po czym pokonują prawie dwa kilometry i dopiero stają na położonym w polu przystanku „Koziębry”.

Karol Trammer

forum

z biegiem szyn

Po rozpoczęciu działalności przez Koleje Mazowieckie odczułem sporą różnicę

Czy naprawdę jedynym celem istnienia tej gazety jest objeżdżanie ze wszystkich stron wszystkiego, co związane z koleją na Mazowszu – zwłaszcza Kolei Mazowieckich?

Czasami wydaje mi się, że pan w ogóle nie wie, co pisze. (...) Po rozpoczęciu działalności przez Koleje Mazowieckie odczułem sporą różnicę. Pociągi są czystsze, jednostki modernizowane, rozkład cykliczny. Mimo że mam możliwość podróżowania pociągami Szybkiej Kolei Miejskiej, wybrałem korzystniejszego przewoźnika.

Przemysław Kulma, Sulejówkę

Jedną z kwalifikacji dyrektora powinna być lojalność wobec byłych pracodawców

Szpiegowanie gospodarcze nie jest w żadnym wypadku obowiązkiem dyrektorów przechodzących do innych firm. To jest po prostu przestępstwo i nie może być powodem tworzenia mechanizmów hołubiących wybitnych fachowców, z którymi nie ma co zrobić. Tak uzasadniane przechowywanie dyrektorów całkowicie zatrzymałoby gospodarkę. Jedną z kwalifikacji dyrektora powinna być postawa etyczna i lojalność także wobec byłych pracodawców. Nawet jeśli oni nie byli lojalni, to nie bardzo wypada być „mścicielem w masce”.

Ja też jestem fachowcem i nikt się o mnie jakoś nie martwił, gdy ileś lat nie miałem pracy. Kolej po prostu się mnie pozbyła, jako człowieka spoza układu (czytaj PZPR), który kieruje się uczciwością zawodową, a walczącego o wolność głodówką, ówczesnego dyrektora Aleksandra Janiszewskiego w ogóle nie interesowała prawda. Po prostu przekazano mi, że „nic nie może zrobić, bo nie umie sprawdzić, czy nie jestem oszołomem (tak walczono ze mną)”. Związek zawodowy też się wypiął, bo przecież to dla zwykłych ludzi za trudne – walczyć o mydło i o specjalistę wysokiej klasy, który nawet nie jest dyrektorem. Potem oczywiście wszystko wyszło na moje, ale już było po sprawie, a ci

dyrektorzy, którym przestałem zagrażać, mogli odetchnąć.

A kiblowanie na stanowisku zrobionym tylko po to, aby kogoś upchnąć, jest po prostu niegodne.

Warto podkreślić, że skądinąd mam wiadomości, że są także manipulacje innego rodzaju: tabor lepiej żeby zarządzał niż go sprzedawać konkurencji. Pies ogrodnika też sam nie zje i drugiemu nie da. A efekt jest często tylko taki, że w końcu trzeba pociąć na złom, uzyskując tylko parę groszy. Wszystko to wbrew zasadzie, że majątek musi pracować lub być sprzedany.

Dane do wiadomości redakcji

Związek zawodowy dyrektorów
„Z Biegiem Szyn” nr 30, maj-czerwiec 2007

Czy Kolejom Mazowieckim nie zależy na pasażerach mieszkających między Łowiczem a Sochaczewem?

Na początku czerwca weszły zmiany rozkładu jazdy pociągów Kolei Mazowieckich. Zmiany na gorsze. Chodzi mi o linię Warszawa-Łowicz. Czy to, że Łowicz jest już w województwie łódzkim, powoduje że Kolejom Mazowieckim nie zależy na pasażerach mieszkających pomiędzy Łowiczem a Sochaczewem?

Zlikwidowano pierwszy pociąg z Warszawy do Łowicza, w zamian jest nowy pociąg kursujący tylko w dni robocze relacji Sochaczew (odj. 4.52)-Łowicz (przyj. 5.20). Może to i dobry pomysł z likwidacją pociągu bo faktycznie mało kto jechał o tak wczesnej porze do Łowicza z Warszawy. Dobrze chociaż, że można dojechać na godz. 6.00 do Łowicza do pracy. Moim zdaniem ten pociąg powinien jednak kursować codziennie.

Co do braku dojazdu do szkół, to już też pisaliście o tym... i, jak widać, nic się nie zmienia.

Został również zlikwidowany pociąg przyjeżdżający do Łowicza o godz. 12.52. Co mają zrobić ludzie którzy pracę zaczynają o godz. 14.00? Jechać godzinę wcześniej czy być w Łowiczu o 13.52 i biec do pracy? Swoją drogą większość tych ludzi pracuje do godz. 22.00, a pociąg "powrotny" odjeżdża o godz. 21.57!

Kolejny nie kursujący w weekendy pociąg, to przyjeżdżający do Łowicza o godz. 20.54. Wystarczyło przyjść i zobaczyć ile ludzi wysiada z niego w soboty czy nawet w niedziele. Wielu też przesiada się na ostatni pociąg do Kutna.

Czy ktoś w ogóle myślał, układając ten rozkład...? Naprawdę aż chce się mieszkać coraz dalej od kolei.

Łukasz Myczka, Bednary

FULARZ • pozdrowienia z wolnego rynku

Płock Przyszłości?

Kolejne 100-tysięczne miasto polskie zostało bez kolei. Tym razem jest to Płock, miasto 127-tysięczne. Gdyby Płock leżał w Anglii czy RFN, zamiast jednego (sic!) połączenia dziennie podróżni do dyspozycji mieliby połączenia co 20-30 minut. Nawet w Czechach w relacji do miasta wielkości Płocka moglibyśmy liczyć na co najmniej jedno-dwa połączenia na godzinę. Z pewnością oferowano by różne klasy pociągów, być może co godzinę odjeżdżałyby szybkie ekspresy do Warszawy, albo do węzła w Kutnie, gdzie podróżni mogliby przesiąść się na pociąg do Warszawy, czekający po drugiej stronie peronu. Na linii Płock-Kutno pociągi z pewnością rozpędzałyby się do ponad 100 km/h, a może i 160 km/h, zamiast obecnych 30 km/h. Dystans 53 km z Płocka do Kutna zajmowałby 25, może 30 minut, zaś cała podróż z Płocka do Warszawy zajęłaby np. półtorej godziny (czyli o 15 minut szybciej niż podróż autobusem pospiesznym na tej trasie).

Do tego wokół Płocka kursowałyby chmara podmiejskich szynobusów – do Gostynina czy Sierpca, powodując rozrastanie się aglomeracji wzdłuż linii kolejowych. Być może ożyłby także ruch dalekobieżny na dawnej magistrali kolejowej łączącej Łódź przez Płock z północą kraju, a miasto stałoby się ze stacji końcowej stacją pośrednią. Gdyby władze teoretycznego, z zachodnioeuropejska zarządzanego Płocka Przyszłości były bardziej postępowe, być może nawet wykorzystywałyby sieć kolejową w ruchu miejskim – wprowadzając tramwaje dwusystemowe i w efekcie rozwinęłyby lewobrzeżną część miasta.

Znamy jednakże polską rzeczywistość: kolej nieprędko wróci do Płocka, możliwe że już wcale. Prawdopodobnie zamrze również marginalna oferta ostatniego połączenia. Linię zużyto do jej śmierci ekonomicznej – kto dziś pojedzie z prędkością 30 km/h?

Lokalnym liniom na Mazowszu nie pomogła nawet reforma poprzez utworzenie komunalno-państwowej spółki. Dlaczego? Zabrakło know-how, zabrakło inicjatywy prywatnego sektora. Prywatny przewoźnik zabiegałby o odremontowanie tejże linii kolejowej, przekonywałby do tego samorządy – dla niego to po prostu dodatkowy rynek, na którym może oferować swoje usługi i generować zyski. Publiczny przewoźnik nic nie musi, jego działania są kształtowane poprzez system gospodarki planowej, przy czym plany są układane zwykle przez polityków. To przedłużanie żywota minionego systemu, który na kolejach zakonserwował się wcale nieźle. Rządzący oszczędzają na kilkunastu procentach zysku jakie zarobiłby przewoźnik prywatny, a tracą miliardy na niedziałającej kolei-urzędzie, bardzo często wożącej już tylko gorące powietrze.

Adam Fularz

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

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Tomasz Gajewski, Piotr Gałązka, Ksawery Zapaśnik.

Nakład: 170 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

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. 10001, **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 nominalnie 1,60 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Np. 4 numery = 4 znaczki. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysyłać biuletyn oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.