

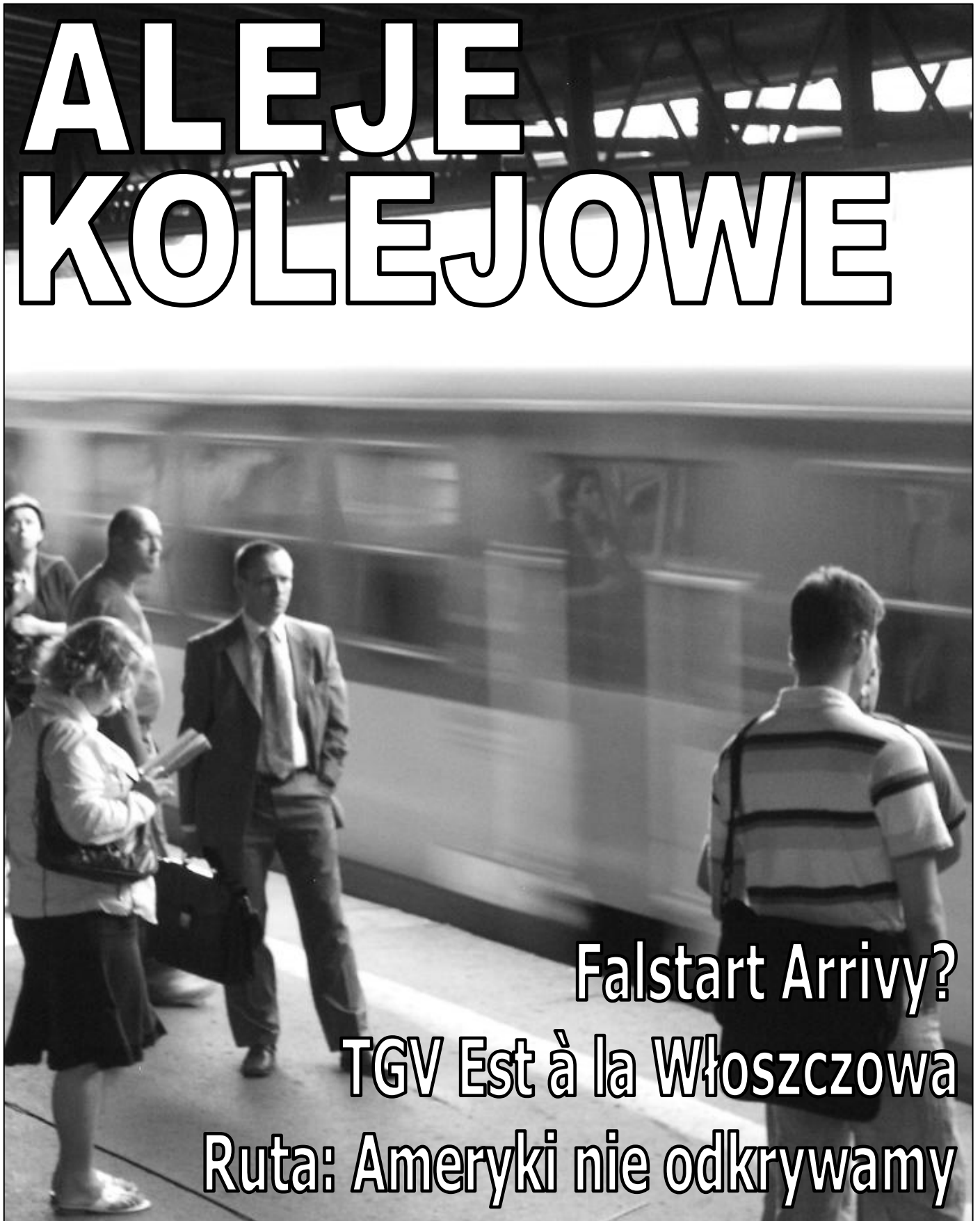
Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

ISSN 1896-4079

Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu WRZESIEŃ – PAŹDZIERNIK 2007 Nr 5 (32)

ALEJE KOLEJOWE



Falstart Arrivy?

TGV Est à la Włoszczowa

Ruta: Ameryki nie odkrywamy

TABOR**Numery z SKM**

W sierpniu warszawska Szybka Kolej Miejska wzbogaciła się o dwa nowe elektryczne zespoły trakcyjne – na cały park taborowy SKM składa się zatem już osiem pociągów 14WE.

Wraz z wprowadzeniem dwóch nowych składów, Szybka Kolej Miejska rozpoczęła się reformę oznakowania taboru. Nowe oznakowanie – umieszczone na bocznych ścianach – składa się z aż 21 znaków (dla przykładu: PL-SKMWA 94 51 2 120 021 – 2), a skrócone – umieszczone na czole – z dziewięciu znaków (np. 2 120 021 – 2). Nowe oznakowanie, zgodne z rozporządzeniem ministra transportu z 31 maja 2006 r., wiele wyraża (mówi m.in. o rodzaju pojazdu, jego przeznaczeniu, zasilaniu, mocy), ale w efekcie jest bardzo długie. W związku z tym Szybka Kolej Miejska równoległe oznaczyła swój tabor krótkimi numerami operacyjnymi (zakres od 101 do 108). (KT)

KADRY**O członku rady nadzorczej, który jeździ koleją**

Wiceprezes Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei Jakub Majewski (na zdjęciu), który pełni funkcję członka rady nadzorczej Kolei Mazowieckich, postanowił sprawdzić, jak działa nadzorowana przez niego spółka. Noc z 5 na 6 lipca spędził więc w pociągach Kolei Mazowieckich – odbył podróż z Warszawy Gdańskiej do Tuszczu, następnie do Ostrołki i z powrotem, a na koniec z Tuszczu do Warszawy Wileńskiej.



Jakub Majewski podczas niezapowiedzianej podróży spotkał pracowników oddanych swojej pracy, jak maszynista wieczornego „Zegrzyka” jadącego z Warszawy Gdańskiej do Tuszczu. – *Wyłącznie dzięki sprawnemu maszyniście „Zegrzyka”, autobus szynowy, mimo awarii, dojechał do celu o czasie* – mówi członek rady nadzorczej Kolei Mazowieckich.

Równocześnie jednak potwierdziło się, że wciąż poważnym problemem jest ignorowanie przez kierowników pociągów swoich podstawowych obowiązków. Podczas przejazdu członka rady nadzorczej w dwóch z czterech pociągów nie zostały sprawdzone bilety. 5 lipca przyjazna gapowiczom okazała się obsługa pociągu nr 66023, czyli wieczornego „Zegrzyka” z Warszawy Gdańskiej do Tuszczu. Podobnie było 6 lipca – tym razem w pociągu nr 7714 do Warszawy Wileńskiej, odjeżdżającym z Tuszczu o godz. 4.55, w którym kierownikowi pociągu również nie chciało się ruszyć z przedziału służbowego.

Majewski w czasie swojej „służbowej” podróży zwracał również uwagę na frekwencję, bezpieczeństwo i czystość w pociągach. Trzeba przyznać, że Jakub Majewski to rzadki okaz wśród członków rad nadzorczych. Zwykle bowiem ich aktywność ogranicza się wyłącznie do odbębniwania udziału w kolejnych posiedzeniach rady. (Tekst i fot. KT)

ORGANIZACJA PRZEWOZÓW REGIONALNYCH**Mazowsze kontra Mazury**

1 sierpnia Koleje Mazowieckie zawiesiły ruch wszystkich pociągów na 12-kilometrowym odcinku Iłowo – Działdowo, stanowiącym część linii z Warszawy do Gdańska. Przyczyną tej decyzji jest brak porozumienia między mazowieckim przewoźnikiem a samorządem województwa warmińsko-mazurskiego odnośnie finansowania przewozów na tym odcinku, w całości leżącym na terenie regionu Warmii i Mazur.

Nikt w Kolejach Mazowieckich nie ukrywa, że zawieszono przewozy zostaną przywrócone, gdy samorząd województwa warmińsko-mazurskiego zdecyduje się płacić Kolejom Mazowieckim za pracę realizowaną poza mazowieckim odcinkiem trasy z Warszawy do Działdowa. Moc „szantażu” Kolei Mazowieckich wobec warmińsko-mazurskiego samorządu okazała się jednak znacznie słabsza niż się spodziewano. A to dlatego, że przewoźnik, w zamian za zawieszono pociągi, uruchomił na odcinku Iłowo – Działdowo autobusy zastępcze. Ta decyzja – choć uciążliwa dla pasażerów – uspokoiła odpowiedzialnych za kolej regionalną urzędników z departamentu infrastruktury i geodezji olsztyńskiego urzędu marszałkowskiego. Odcinek Iłowo-Działdowo – jako krótki i peryferyjnie położony – z ich punktu widzenia i tak nie należy do priorytetowych tras kolejowych na Warmii i Mazurach. Z olsztyńskiej perspektywy problem nie jest znaczący również dlatego, że zastąpienie przez Koleje Mazowieckie pociągów autobusami oznacza wyłącznie zmianę środka transportu, bowiem obsługa pasażerów z odcinka Iłowo – Działdowo nadal jest zapewniona.

Według miesięcznika „Głos Maszynisty”, jeśli na odcinek Iłowo – Działdowo miałyby powrócić pociągi regionalne, to wcale nie będą to składy Kolei Mazowieckich, lecz pociągi olsztyńskiego zakładu spółki PKP Przewozy Regionalne. Warmińsko-mazurski samorząd woli bowiem negocjować z jednym przewoźnikiem, który i tak działa w tym regionie. (KT)

KONKURENCJA**Falstart Arrivy?**

Od 9 grudnia, w efekcie przetargu na realizację kolejowych przewozów regionalnych, nieelektryfikowane linie w województwie kujawsko-pomorskim będą obsługiwane przez przewoźnika niezależnego od PKP – konsorcjum PCC Rail/Arriva. Konsorcjum zaoferowało świadczenie swoich usług za 12,93 zł za każdy pociągokilometr, podczas gdy spółka PKP Przewozy Regionalne chciała pobierać aż 18,36 zł.

Media i obserwatorzy rynku kolejowego zgodnie twierdzą, że dzięki wejściu nowego przewoźnika na linie Kujaw i Pomorza będzie nie tylko taniej, ale również czyszej, wygodniej i punktualniej.

Jednak przedstawiciele Grupy PKP wciąż nie mogą uwierzyć, że da się jeździć za tak niską cenę. Waldemar Bogatkowski, przewodniczący komisji zakładowej NSZZ „Solidarność” w Kujawsko-Pomorskim Zakładzie Przewozów Regionalnych, przewiduje na łamach „Wolnej Drogi”, iż możliwe jest, że nowy przewoźnik – przytłoczony problemami kadrowymi oraz taborowymi – ostatecznie w ogóle nie rozpocznie działalności przewozowej na Kujawach i Pomorzu, a tamtejszemu samorządowi pozostanie „przeproszenie” się ze spółką PKP Przewozy Regionalne.

Czy przewidywania działacza kolejarskiej „Solidarności” można uznać za prawdopodobne? Uczestniczący w konsorcjum koncern Arriva jest poważnym graczem na europejskim rynku kolejowym. Pociągi spółek należących do Arrivy kursują już w Danii, Holandii, Niemczech, Szwecji oraz Wielkiej Brytanii. W tych krajach (a dodatkowo również w Czechach, Hiszpanii, Portugalii i Włoszech) Arriva prowadzi również przewozy autobusowe. W Danii pociągi Arrivy przewożą 5% klientów kolei. W Walii koncern wykonuje ponad 26 milionów pociągokilometrów rocznie. W Niemczech pociągi spółek należących do Arrivy wożą pasażerów już w siedmiu landach. Od czerwca 2007 r. Arriva obsługuje kolejowe przewozy regionalne w Skanii – trzecim pod względem liczby mieszkańców regionie Szwecji. W 2006 r. pociągi i autobusy Arrivy przewiozły miliard europejczyków. Koncern zatrudnia w sumie 34 tysiące pracowników. Przedstawiciele Arrivy nie ukrywają, że rozważają dalszą ekspansję – nie tylko w Polsce, ale również w innych krajach Europy Środkowej. Dla tak dużego przewoźnika niewywiązanie się z pierwszego kolejowego kontraktu zawartego w tej części Europy byłoby zatem poważną kompromitacją.

Trzon floty taborowej konsorcjum stanowić będzie 13 szynobusów należących do samorządu województwa kujawsko-pomorskiego, wykorzystywanych obecnie przez spółkę PKP Przewozy Regionalne.

LINIE DUŻYCH PRĘDKOŚCI

TGV Est à la Włoszczowa

10 czerwca 2007 r. oficjalnie uruchomiono kolejną francuską linię dużych prędkości, obsługiwana przez pociągi TGV. Linia Est Européen łączy Paryż z regionami leżącymi na wschodzie Francji – Alzacją i Lotaryngią (głównie z 400-tysięcznym zespołem miejskim Strasburga), ale również umożliwia szybszy dojazd do Luksemburga i Niemiec.

Na nowooteartej linii dużych prędkości TGV między Paryżem a wschodnią Francją powstały trzy stacje pośrednie – Champagne-Ardenne, Meuse oraz Lorraine. Położenie dwóch ostatnich stacji przypomina lokalizację stacji Włoszczowa Północ na Centralnej Magistrali Kolejowej. Stacja Meuse leży we wsi les Trois-Domaines – najbliższe miasta to: oddalone o 29 kilometrów Bar-le-Duc (17 tysięcy mieszkańców) oraz oddalone o 28 kilometrów Verdun (20 tysięcy mieszkańców). Natomiast stacja Lorraine leży we wsi Louvigny – 14 kilometrów od 15-tysięcznego miasta Pont-à-Mousson. Najbliższe większe miasto to dopiero oddalony o ponad 30 kilometrów 123-tysięczny Metz.

Nowe stacje na sieci obsługiwanej przez pociągi TGV to kolejne we Francji stacje na liniach dużych prędkości zlokalizowane w małych miejscowościach. O podobnych stacjach – Le Creusot, Mâcon-Loché i Haute Picardie – pisaliśmy już w zeszłym roku w tekście „Kolej tylko dla bogatych?” („Z Biegiem Szyn” nr 26).

Sekretem popularności tych już kilku stacji TGV leżących „w polu”, jest to, że przyciągają pasażerów z promienia nawet 50 kilometrów. Do tych stacji pasażerowie dojeżdżają autobusami i prywatnymi samochodami, bowiem w całych regionach żaden inny środek transportu, niż kolej, nie oferuje tak krótkiego czasu przejazdu do największych miast.

A w Polsce? Grupa PKP właśnie wystraszyła się medialnej nagonki na zbudowaną we francuskim stylu, działającą od roku stację Włoszczowa Północ i ostatecznie wycofała się z budowy kolejnego przystanku na Centralnej Magistrali Kolejowej – tym razem w Opocznie (22 tysiące mieszkańców). Co zaskakujące, informacja o wycofaniu się z budowy peronu w Opocznie padła na lipcowej konferencji prasowej zarządu PKP S.A., której przewodnim tematem był sukces przystanku we Włoszczowie.

Gdyby jednak powstał przystanek w Opocznie, do Warszawy możnaby stamtąd dojechać w 64 minuty, podczas gdy autobusom PKS pokonanie tej relacji zajmuje aż trzy godziny. (KT)

Dyletanci dużych prędkości

Le Creusot, Mâcon-Loché, Haute Picardie, Vendôme, Meuse, Lorraine – na liniach dużych prędkości we Francji istnieje już sześć stacji położonych w małych miasteczkach czy nawet na obszarach wiejskich. Pierwsze takie przystanki powstały już na początku lat 80. i cieszą się coraz większą popularnością wśród pasażerów. Przypomnijmy głosy „ekspertów” na temat powstawania podobnych stacji w Polsce:

→ **ALEKSANDER JANISZEWSKI, były dyrektor generalny PKP:** „Przy liniach dużych prędkości (Centralna Magistrala Kolejowa ma być modernizowana do prędkości 200 km/h, a potem do 250 km/h) stacje buduje się w miastach od 200 lub 300 tysięcy mieszkańców, a nie dla 10-tysięcznych miasteczek jak Włoszczowa”

→ **ADRIAN FURGALSKI, Zespół Doradców Gospodarczych TOR:** „To niedopuszczalne, żeby przy Centralnej Magistrali Kolejowej budować takie przystanki. W tak niedużym mieście jak Włoszczowa będzie wsiadać najwyżej kilka osób do pociągu”

KADRY

Tchórzewski w czerni

Krzysztof Tchórzewski (twórca kolejarskiej „Solidarności” w siedleckim węźle kolejowym, członek zarządu spółki PKP Energetyka, w trzech kadencjach sejmiku poseł zajmujący się transportem, w latach 1997-2001 wiceminister transportu), zdjął kolejarski mundur i zamienił go na czarny strój górnika.

2 marca 2007 r. Tchórzewski został mianowany przez premiera na stanowisko wiceministra gospodarki odpowiedzialnego za górnictwo. Po kilku miesiącach swojej górniczej przygody Tchórzewskiego spotkało nie lada wyróżnienie. 20 lipca otrzymał on od premiera stopień generalnego dyrektora górnictwa. Jak informuje Ministerstwo Gospodarki, stopnie górnicze są honorowymi wyróżnieniami przyznawanymi pracownikom sektora górniczego oraz osobom, które szczególnie zasłużyły się dla branży górniczej. Osoba posiadająca stopień generalnego dyrektora górnictwa ma prawo do noszenia munduru górniczego wraz z odznakami oraz szpadą górniczą. (KT)

PUNKT WIDZENIA

„UTK to spokojna emerytura”

Jak w porównaniu z Urzędem Komunikacji Elektronicznej, walczącym o poprawę jakości usług i obniżenie cen w telekomunikacji, wypada Urząd Transportu Kolejowego?



Komentuje KRZYSZTOF RYTEL, dyrektor Centrum Zrównoważonego Transportu, społeczny rzecznik niezmotoryzowanych:

Urząd Transportu Kolejowego jest bodaj najsłabszym regulatorem rynku w Polsce. W zakresie ochrony klienta przed działaniami monopolistycznymi zachowuje się całkowicie biernie, a niektóre jego działania można wręcz oceniać jako umacniające monopole.

Skandalem jest przyzwolenie UTK dla monopolistycznego zarządcy infrastruktury na ustalanie stawek najwyższych w całej Unii Europejskiej (poza Słowacją) przy najgorszym stanie sieci. W dodatku – wbrew zapowiedziom – stawki te wcale nie zależą od stanu danej linii, czego jaskrawymi przykładami są odcinki, gdzie tor w jedną stronę ma bardzo niską prędkość (np. 30 km/h), a w drugą – wysoką (np. 100 km/h), stawka w obie strony jest jednak taka sama.

UTK nie reaguje na zmwę przewoźników, która powoduje, że na najważniejszych relacjach w ciągu dnia kursują tylko pociągi PKP Intercity i klient nie ma możliwości skorzystania z nieco wolniejszego, ale tańszego pociągu pospiesznego.

Charakterystyczne, że to nie UTK, tylko Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów skarży PKP Cargo za praktyki monopolistyczne, a o odszkodowania za opóźnienia pociągów musi upominać się Rzecznik Praw Obywatelskich.

Od roku UTK bada sprawę zawyżonych odległości taryfowych w sieciowym rozkładzie jazdy oraz systemach biletowych, powodując, że wielu pasażerów wciąż przepłaca za bilety. Końca tej sprawy nie widać i wszystko wskazuje na to, że ten proceder będzie kontynuowany w następnym roku.

UTK jest traktowany wśród kolejarzy jako spokojna emerytura dla kadry spółek z Grupy PKP. Nic więc dziwnego, że robi wszystko by konserwować dominującą pozycję spółek PKP. Cóż, gdyby szefem UTK została taka osoba jak Anna Streżyńska (prezes Urzędu Komunikacji Elektronicznej, słynąca z bezkompromisowej walki z dominującą TP SA), kilka wiodących spółek PKP poszłoby z torbami.

GŁOSY

„W Polsce często spotykam się z opiniami, że to kolej dużych prędkości decyduje o prestiżu całej kolei i jest synonimem sukcesu. Może to prawda, ale koszty tego sukcesu są ogromne. A efekty, np. zmniejszenie zużycia energii i zatłoczenia dróg – niewielkie”

prof. Wojciech Suchorzewski z Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej w „Kurierze PKP”

„Takie miasto jak Płock zasługuje na połączenie ze stolicą”

Mikołaj Sidoruk, dyrektor biura handlowego Kolei Mazowieckich, w „Gazecie Wyborczej Płock”

Kolej znów regionalna

Reaktywacja to tylko konieczna naprawa błędów sprzed kilku lat

Przełom sierpnia i września to ponownie czas modyfikacji oferty przewozowej w województwie mazowieckim. Zmiany wprowadzone wraz z końcem wakacji dotyczą przede wszystkim linii kolejowych w dotychczas słabo obsłużonych przez kolej powiatach leżących w oddaleniu od aglomeracji warszawskiej – w powiatach garwolińskim, łosickim, przysuskim, wyszkowskim czy ostrołęckim.

■ Pilawa – Łuków. PKP wraca na Mazowsze

Co dość zaskakujące, sierpniowo-wrześniowej „sztafety” poprawy rozkładu jazdy na Mazowszu wcale nie zapoczątkowały Koleje Mazowieckie, lecz spółka PKP Przewozy Regionalne, która 20 sierpnia na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego przywróciła ruch pociągów na łączącej Mazowsze i Lubelszczyznę linią Pilawa – Łuków. Skromna oferta na tej 61-kilometrowej linii (zaledwie dwie pary pociągów) została dostosowana przede wszystkim do potrzeb uczniów łukowskich szkół. Pociągi do Łukowa odjeżdżają z Pilawy o godz. 6.09 i 16.53. Natomiast pociągi powrotne z Łukowa przyjeżdżają do Pilawy o godz. 5.58 i 16.40. Czas jazdy z Pilawy do Łukowa wynosi prawie półtorej godziny. Pociągi spółki PKP Przewozy Regionalne kursujące reaktywowaną linią Pilawa – Łuków są skomunikowane w Pilawie z pociągami Kolei Mazowieckich z i do Warszawy. Niestety nie wszystkie tamtejsze skomunikowania można nazwać dogodnymi – w dwóch przypadkach wymagają one tylko 3-7 minut oczekiwania, jednak w pozostałych dwóch przypadkach konieczne jest aż 30-36 minut oczekiwania.

Dzięki reaktywacji pociągów relacji Pilawa – Łuków, ruch pasażerski znów odbywa się na wszystkich liniach kolejowych łączących województwa mazowieckie i lubelskie (obok linii Pilawa – Łuków, na odcinkach: Siedlce – Łuków, Pilawa – Dęblin oraz Radom – Dęblin).

■ Siedlce – Siemiatycze. Chaos czy integracja?

Tydzień po reaktywacji ruchu pociągów relacji Pilawa – Łuków, nastąpiło kolejne rozszerzenie oferty na Siedlecczyźnie. Tym razem na linii Siedlce – Czeremcha. Dotychczas ta 91-kilometrowa linia, której większą część leży na terenie województwa mazowieckiego, była obsługiwana wyłącznie przez spółkę PKP Przewozy Regionalne, która uruchamiała tylko trzy pary pociągów dziennie (plus weekendowo-wakacyjny „Żubr” z Warszawy do Hajnówki). Oferta przewozowa spółki PKP Przewozy Regionalne była zupełnie nieatrakcyjna – ośmiogodzinne przerwy między pociągami w ciągu dnia, a przy tym brak połączeń w porze przejazdów do i ze szkół.

Jednak 27 sierpnia do obsługi linii Siedlce – Czeremcha wreszcie przyłączyły się Koleje Mazowieckie, które jednak nie uruchomiły swoich pociągów na całej długości, lecz wyłącznie na odcinku między Siedlcami a Siemiatyczami, a zatem tylko do pierwszej stacji za granicą województwa mazowieckiego. W efekcie uruchomienia przez Koleje Mazowieckie trzech par autobusów szynowych relacji Siedlce – Siemiatycze, skromny rozkład jazdy został na tym odcinku dogęszczony dodatkowymi połączeniami. Przede wszystkim poprawiła się oferta w godzinach szczytu – między innymi został uruchomiony pociąg szkolny, przyjeżdżający z Siemiatycz do Siedlec o godz. 7.28.

Warto zauważyć, że od 27 sierpnia na odcinku Siedlce – Siemiatycze pociągi osobowe uruchamiane są przez dwóch równoległych przewoźników: PKP Przewozy Regionalne oraz Koleje Mazowieckie. Oznacza to, że między Siedlcami a Siemiatyczami funkcjonują dwie różne oferty taryfowe. Pytanie, czy ta, jak na razie, nieuporządkowana sytuacja skończy się zawarciem umowy między dwoma przewoźnikami odnośnie wzajemnego honorowania wszystkich swoich biletów oraz ofert promocyjnych, czy wręcz przeciwnie – chaosem i ciągłymi nieporozumieniami między pasażerami a drużynami konduktorskimi.

■ Radom – Drzewica. Dwa lata opóźnienia

1 września nastąpiło chyba najbardziej oczekiwane przywrócenie ruchu w województwie mazowieckim – reaktywacja pociągów

regionalnych na linii Radom – Przysucha – Drzewica. Same Koleje Mazowieckie zapowiadały tę reaktywację już na 11 grudnia 2005 r., jednak szybko wycofały się z tego zamiaru. Temat powrócił dopiero w 2007 r. dzięki stowarzyszeniu „Kocham Radom”, które zorganizowało kampanię, obejmującą internetową petycję, rozmowy z samorządami lokalnymi oraz współpracę z mediami. Dzięki aktywności radomskiego stowarzyszenia, Koleje Mazowieckie oraz Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego, na czele z pochodzącym z Radomia członkiem zarządu województwa Piotrem Szprendałowiczem, musiały zająć się tą niezrealizowaną obietnicą. W efekcie podjęto decyzję o uruchomieniu z początkiem września 2007 r. – a więc aż prawie dwa lata po pierwotnie planowanym terminie reaktywacji – pięciu par pociągów na linii Radom – Drzewica. Trzy pary pociągów kursują w pełnej relacji między Radomiem i Drzewicą, a dodatkowe dwie w skróconej Radom – Przysucha.

Aby dopełnić swego dzieła, członkowie stowarzyszenia „Kocham Radom” wraz z Klubem Miłośników Kolei w Radomiu – równoległe do oficjalnej kampanii informacyjnej urzędu marszałkowskiego, Kolei Mazowieckich oraz Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei – przygotowali własną kampanię promującą uruchomienie połączeń Kolei Mazowieckich między Radomiem a Drzewicą.



Kolej wraca na zapomniane szlaki. Zabyty dechami Chromin na reaktywowanej 20 sierpnia linii Pilawa – Łuków. Fot. (KT)

■ Ostrołęka – Tłuszcz. Do stolicy bez przesiadki

I w końcu 3 września weszły w życie zmiany w rozkładzie jazdy na linii Ostrołęka – Wyszków – Tłuszcz. Dotychczasowa oferta siedmiu par pociągów, kursujących wahadłowo między Tłuszczem a Ostrołęką, została uzupełniona o dodatkowe połączenia, które zapewniają bezpośrednie połączenie z miejscowości położonych wzdłuż tej linii do Warszawy.

Uruchomiony został pociąg „Kurpie”, bezpośrednio łączący Ostrołękę z Warszawą. „Kurpie” odjeżdżają z Ostrołęki codziennie o godz. 5.30, w drogę powrotną z Warszawy Zachodniej wyruszają o godz. 15.38. Czas jazdy pociągiem „Kurpie” z Ostrołęki do centrum Warszawy wynosi 2 godziny 44 minuty.

Ponadto od 3 września uruchomiono dwa nowe pociągi, kursujące w dni robocze z Wyszkowa do Warszawy – o godz. 4.23 wyrusza pociąg do Warszawy Wileńskiej, a o godz. 8.01 – do Warszawy Zachodniej. Co jednak zaskakujące, są to pociągi kursujące w jedną stronę – brakuje ich popołudniowych odpowiedników, które umożliwiłyby powrót z Warszawy w kierunku Wyszkowa również bez przesiadki w Tłuszczu.

Uruchomienie bezpośrednich pociągów z linii Ostrołęka – Tłuszcz do Warszawy to powrót do sytuacji sprzed trzech lat – ostatnie takie połączenia zostały bowiem zlikwidowane na przełomie 2004 i 2005 roku, wraz z rozpoczęciem działalności przez Koleje Mazowieckie.

Karol Trammer

Po sparaliżowanej remontami Warszawie najlepiej poruszać się koleją

ALEJE KOLEJOWE

Przebudowa torowiska
w Al. Jerozolimskich
Utrudnienia w ruchu
w dn 16.06 - 30.10 br

W połowie czerwca na głównej ulicy Warszawy – Alejach Jerozolimskich – rozpoczęła się generalna przebudowa biegnącej przez samo centrum stolicy trasy tramwajowej, łączącej Wolę i Ochotę z Pragę i Grochowem. Na razie przebudowa spowodowała poważne zamieszanie – zmiany tras linii tramwajowych, zwężenia jezdni, objazdy oraz okresowe zamknięcia rond i skrzyżowań najważniejszych arterii w centrum stolicy.

Efektom tego obfitującego w utrudnienia remontu będzie jednak zupełnie nowa jakość w podróżach tramwajami. Zmodernizowane zostaną tory oraz układ zasilania, co według zapewnień Tramwajów Warszawskich ma skutkować większą niezawodnością funkcjonowania komunikacji tramwajowej. Na całym modernizowanym odcinku podwyższone zostaną platformy przystankowe, dzięki czemu łatwiejsze stanie się wsiadanie do tramwajów. Ponadto na przystankach zostanie zainstalowany elektroniczny system informacji o rozkładzie jazdy, trasach linii tramwajowych oraz o opóźnieniach czy awariach. Jednocześnie do ruchu zostanie włączonych 15 nowych niskopodłogowych tramwajów.

KOLEJ NA LINIĘ ŚREDNICOWĄ

Paradoksalnie jednak remont torowiska tramwajowego w Alejach Jerozolimskich już od samego początku przyniósł pozytywne efekty. Warszawski Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM) przygotowując zmiany w układzie komunikacyjnym na czas remontu, postawił na, biegnącą równoległe do remontowanej trasy tramwajowej w Alejach Jerozolimskich, kolejową linię średnicową. Tym sposobem w stolicy dokonany został kolejny krok w procesie zbliżania kolei do miasta.

Linie średnicową, biegnącą między stacjami Warszawa Wschodnia i Warszawa Zachodnia, w każdy dzień powszedni obsługuje 191 par pociągów (w święta pociągów jest nieco mniej, bo 153 pary dziennie). W godzinach szczytu pociągi kursują co około 5 minut – często przerwy między pociągami wynoszą zaledwie 3 minuty! Natomiast poza szczytem pociągi kursują średnio



Remont torowiska tramwajowego w Al. Jerozolimskich w Warszawie.

co 10 minut. Wieczorami przerwy między pociągami rzadko kiedy przekraczają 15 minut. O ile szczytowa częstotliwość 5-minutowa jest w pełni zadowalająca, to trudno ukryć, że ciągnące się ponad kwadrans oczekiwanie na pociąg może zniechęcić pasażerów do ponownego skorzystania z linii średnicowej. Choć luk w rozkładzie jazdy przekraczających 15 minut jest tak naprawdę zaledwie kilka dziennie.

Przed rozpoczęciem remontu w Alejach Jerozolimskich ZTM planował zlecić Kolejom Mazowieckim dogęszczenie rozkładu jazdy – jednak przewoźnik, tłumacząc się brakami taborowymi, nie przystał na uruchomienie dodatkowych pociągów wahadłowych kursujących między stacjami Warszawa Wschodnia i Warszawa Zachodnia. Niestety, nikt nie wpadł na to, aby udostępnić pasażerom pociągi służbowych, które z powodów technicznych kilkanaście razy dziennie bez zabierania podróźnych przesyłane są linią średnicową.

PRZESIADKA NA KOLEJ

Żeby jednak zapewnić informację o rozkładzie jazdy pociągów wcześniej niż dopiero na peronie jednego z przystanków kolejowych, Zarząd Transportu Miejskiego na węzłach przesiadkowych pomiędzy autobusami, tramwajami oraz koleją (Plac Zawiszy, PKP Powiśle, PKP Stadion) ustawił słupki ze zbiorczym rozkładem jazdy pociągów kursujących linią średnicową. Dzięki temu, pasażerowie – tuż po wyjściu z →



Na warszawskich stacjach kolejowych wreszcie pojawiły się kasowniki ZTM.

→ tramwaju zbaczającego na trasę objazdową – mogą sprawdzić za ile minut z pobliskiego przystanku kolejowego odjedzie najbliższy pociąg w kierunku centrum miasta. Co ważne, rozkłady pociągów przygotowane przez ZTM swoim układem graficznym odpowiadają rozkładowi komunikacji miejskiej. Równocześnie na wewnętrznych tablicach ze spisem przystanków w autobusach i tramwajach pojawiły się symbole graficzne informujące o lokalizacji węzłów przesiadkowych z komunikacją kolejową.

A znaczenie tych węzłów istotnie się zwiększyło. W ciągu Alei Jeruzolimskich powstał nowy przystanek autobusowy – w bezpośrednim pobliżu przystanku kolejowego Warszawa Powiśle. Natomiast przez dotychczas słabo skomunikowany przystanek autobusowy PKP Stadion (położony bezpośrednio przy wejściu na perony kolejowej linii średnicowej) skierowano dwie dodatkowe nowe linie, które zapewniają dojazd do pociągu z okolicznych rejonów dzielnicy Praga-Północ i Praga-Południe. Doprowadzeniem dodatkowych linii autobusowych w pobliżu dworca Warszawa Stadion oraz uruchomieniem zupełnie nowego przystanku autobusowego przy dworcu Warszawa Powiśle udało się złagodzić skutki błędów z lat 50. XX wieku. Wówczas podjęto bowiem decyzję o niekorzystnym położeniu obydwu przystanków kolejowych. Otwarte w 1963 r. przystanki zostały zlokalizowane w kilkusetmetrowym oddaleniu od punktów przecięcia linii średnicowej z ważnymi stołecznymi arteriami: z ul. Targową (Warszawa Stadion) oraz ul. Nowy Świat (Warszawa Powiśle).

BILETY CORAZ BARDZIEJ WSPÓLNE

Równocześnie do poprzedzających remont w Alejach Jeruzolimskich zmian w układzie komunikacyjnym oraz poprawy informacji o lokalizacji węzłów przesiadkowych i rozkładu jazdy pociągów, nastąpił dalszy postęp we „wspólnym bilecie”. Z pociągów Kolei Mazowieckich oraz Warszawskiej Kolei Dojazdowej bez jakichkolwiek dopłat mogą korzystać już nie tylko posiadacze biletów 30- i 90-dniowych, ale również biletów 24-godzinnych Zarządu Transportu Miejskiego.

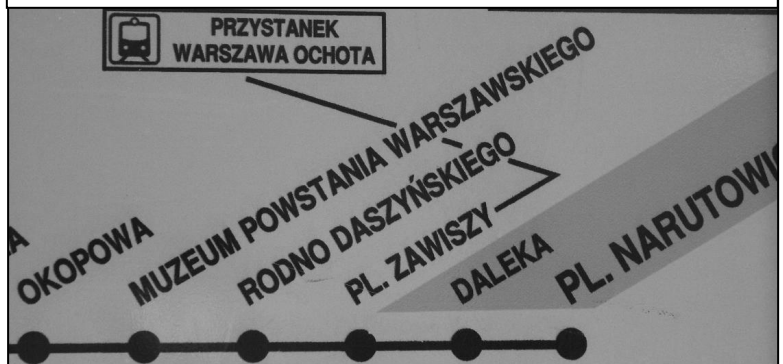
Co więcej, na stacjach i przystankach kolejowych zostały zainstalowane kasowniki ZTM. Dzięki temu pasażerowie korzystający z „wspólnego biletu” nie muszą martwić się o to, aby – zanim rozpoczną podróż pociągiem Kolei Mazowieckich – aktywować kartę miejską (ewentualnie skasować bilet 24-godzinny) w którymś z pojazdów komunikacji miejskiej. Teraz można to zrobić przy wejściu na peron, tuż przed wejściem do pociągu.

Ponadto, w związku z remontem w Alejach Jeruzolimskich, Kolei Mazowieckie dokonały modyfikacji w swojej taryfie przewozowej na okres od 16 czerwca do 31 października. Cena jednorazowych biletów na przejazd linią średnicową (we wszystkich relacjach na odcinku ograniczonym stacjami Warszawa Wschodnia i Warszawa Zachodnia) jest niezależna od liczby przejechanych kilometrów i zawsze wynosi 2,40 zł (dostępne są również bilety ulgowe).

DZIEŃ POWSZEDEŃ		SOBOTY I ŚWIĘTA	
Godz.	Minuty	Godz.	Minuty
3	04 19 44	3	4 34(54)
4	09 34 49(54)	5	04 09 19 34 39 49(54) 59
5	04 09 19 29 34 39 44 49(54) 59	6	04 09 19 24 31 34 44(47) 51 54 59
6	04 09 19 24(27) 31 34 39 44(47) 51 54 59	7	14 19(24) 27 30 40(49) 59
7	03(06) 10 14 19 24 27 30 37 40 44(49) 54 59	8	09 16 24(27) 30 39 59
8	04 09 16 19 24 27 30 34 39 44 49 59	9	04 19 24 29 34 44(54) 59
9	04 09 19 24 29 34 44(54) 59	10	04 19 24 29 39 49(54) 59
10	04 19 24 29 39 49(54) 59	11	04 19 24 29 39 49(54) 59
11	04 19 24 29 39 49(54) 59	12	04 09 19 24 29 39 49(54) 59
12	04 09 19 24 29 39 49(54) 59	13	04 09 19 24 29 39 49(54) 59
13	04 09 14 19 24 29 39 44(49) 54 59	14	04 09 14 19 24 29 39 44(49) 54 59
14	04 09 14 19 24 29 34 39 44(54) 59	15	04 09 14 19 24 29 34 39 44(54) 59
15	04 09 14 19 24 29 34 39 44(54) 59	16	04 09 14 19 24 29 34 39 44(54) 59
16	04 09 14 19 24 29 34 39 44(54) 59	17	09 14 19 24 29 34 39 49 54 59
17	09 14 19 24 29 34 39 49 54 59	18	09 14 19 24 29 34 39 49 54 59
18	09 14 19 24 29 34 39 49 54 59	19	04 09 14 19 24 29 34 49 54
19	04 09 14 19 24 29 34 49 54	20	04 09 14 19 24 29 39 44 54
20	04 09 14 19 24 29 39 44 54	21	00 09 19 24 29 34 39(54) 59
21	00 09 19 24 29 39 44 54	22	09 19 24 34 39(54) 59
22	09 19 24 34 39(54) 59	23	04 19 24 29 49 59
23	04 19 24 29 49 59		

B - w soboty (RAMKA) oznaczono pociągi SKM - obowiązuje pełna taryfa ZTM. W pozostałych pociągach obowiązują bilety Kolei Mazowieckich oraz bilety 30- i 90-dniowe, dobowe i uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpl. wg taryfy ZTM.

Dzięki łatwiej dostępnej informacji o kolejowym rozkładzie jazdy (powyżej) oraz informacji w autobusach i tramwajach o lokalizacji węzłów przesiadkowych (poniżej), przesiadki z komunikacji miejskiej na kolej stały się łatwiejsze.



Wcześniej cena biletu normalnego na przejazd linią średnicową wahała się – w zależności od odległości – od 2,40 zł do 3,20 zł. Ponadto tym właśnie sposobem na linii średnicowej nastąpiło symboliczne zrównanie się ceny biletu jednorazowego ZTM oraz biletu Kolei Mazowieckich.

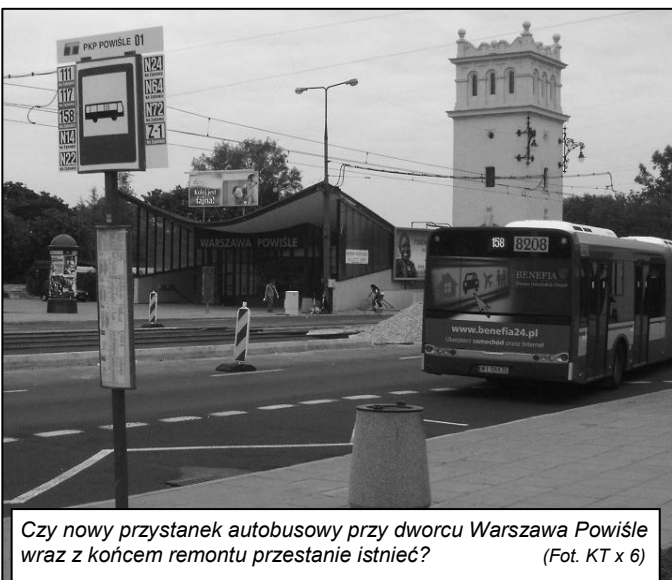
KONIEC REMONTU, KONIEC INTEGRACJI?

Jednak ta specjalna oferta Kolei Mazowieckich została wprowadzona wyłącznie na okres zamknięcia ruchu tramwajów w Alejach Jeruzolimskich. Niestety, może się okazać, że wraz z przywróceniem kursowania tramwajów zniknie również większość z udogodnień wprowadzonych przed remontem.

Zniknąć mogą rozstawione przy węzłach przesiadkowych tablice z rozkładem jazdy pociągów kursujących linią średnicową. A na wewnętrznych tablicach w autobusach i tramwajach przestaną widnieć piktogramy wyraźnie wskazujące przystanki z możliwością dogodniej przesiadki na pociągi Kolei Mazowieckich oraz Szybkiej Kolei Miejskiej. Co więcej, wraz z zakończeniem remontu może pogorszyć się skomunikowanie miejskich przystanków kolejowych (przejeżdżających Warszawa Stadion oraz Warszawa Powiśle) z siecią linii autobusowych.

Jeżeli miałby się spełnić ten scenariusz i prawie wszystko, co przy okazji remontu udało się osiągnąć w zakresie poprawy integracji kolei z komunikacją miejską w Warszawie, okazałoby się tylko prowizorycznym rozwiązaniem na okres kilku miesięcy trwania prac modernizacyjnych w Al. Jeruzolimskich, to niestety będziemy mieli do czynienia z poważnym krokiem wstecz. Pójściem naprzód będzie natomiast rozszerzenie rozwiązań zapoczątkowanych podczas remontu w centrum Warszawy na pozostałe obszary stołecznej aglomeracji. Może na początek niech symbole stacji kolejowych na tablicach w autobusach i tramwajach zaczną pojawiać się na wszystkich liniach, a nie – tak jak dotychczas – tylko na tych z trasami zmienionymi w związku z pracami Al. Jeruzolimskimi.

Karol Trammer



Czy nowy przystanek autobusowy przy dworcu Warszawa Powiśle wraz z końcem remontu przestanie istnieć? (Fot. KT x 6)

„Ameryki nie odkrywamy”

Rozmowa z LESZKIEM RUTĄ, dyrektorem Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie

„Z Biegiem Szyn”: Zarząd Transportu Miejskiego coraz intensywniej namawia warszawiaków do podróży komunikacją szynową – nie tylko tramwajami i metrem, ale również koleją.

Leszek Ruta: Są to standardy europejskie. Transport szynowy jest to jedyny środek komunikacji, nie tylko publicznej, który zapewnia sprawne przemieszczanie i co ważne – tak dużych ilości ludzi. Ameryki nie odkrywamy. Warszawa ma to szczęście, że ma bardzo dobrze rozwiniętą, choć może zaniedbaną, infrastrukturę – w granicach Warszawy jest 100 km linii kolejowych. W związku z tym komunikacja autobusowa powinna pełnić rolę dowozową – z peryferyjnych dzielnic do węzłów przesiadkowych.

– **Zamiast bezpośredniej podróży autobusem, zmuszacie więc pasażerów do przesiadek. Czy nie jest to uszczęśliwianie pasażerów na siłę?**

– Na pewno jest wygodne dla pasażerów, aby się nie przesiadać. Centrum jest jednak totalnie zakorkowane – takie są realia. Powiedzmy więc, że skłaniamy ludzi, aby skorzystali z najszybszego środka lokomocji. Ale przecież jak się zaobserwuje linie dojeżdżające do metra i dalej jadące do centrum, to już teraz przy stacjach metra autobusy te prawie całkowicie się wyludniają.

– **Czy więc remont torów tramwajowych w Alejach Jerozolimskich nie spadł z nieba, jeśli chodzi o promowanie poruszania się koleją po Warszawie?**

– Przewrotnie można powiedzieć, że tak. Ten remont udowodnił, że warto poruszać się koleją. Okazuje się, że wśród warszawiaków to się przyjmuje. Jednak dopiero wrzesień będzie czasem właściwej próby, bo wakacje „skażone” są urlopami i brakiem dojazdów młodzieży do szkół.

– **Podstawowym instrumentem namawiania pasażerów do poruszania się po Warszawie pociągami jest „wspólny bilet”. Obecnie do składów Kolei Mazowieckich oraz WKD można wsiadać już nie tylko z biletami 30- i 90-dniowymi ZTM, ale również z biletem 24-godzinny. Czy zakładany jest dalszy rozwój „wspólnego biletu”?**

– My, jako organizator przewozów, chcielibyśmy, aby przewoźnicy – Koleje Mazowieckie i WKD – honorowali wszystkie rodzaje naszych biletów. To są jednak normalne negocjacje handlowe. Najbliższy krok to jest uzupełnienie „wspólnego biletu” o bilety 3- i 7-dniowe.

– **A rozwój terytorialny? Kiedy wreszcie „wspólny bilet” zacznie obowiązywać w całej aglomeracji warszawskiej?**

– Niestety nie uda się zrobić tego wcześniej niż z nowym rokiem budżetowym, czyli można sobie wyobrazić jego wprowadzenie od 1 grudnia. Miałem nadzieję, że to szybciej nastąpi – przewidywałem, że uda się to zrobić mniej więcej od połowy bieżącego roku. My do tego byliśmy przygotowani. Jednak tam, gdzie są pieniądze, a szczególnie pieniądze publiczne, obie strony muszą porozumieć się na tyle czytelnie, żeby za parę lat nie przyszła jakaś „komisja śledcza”, która powie: A dlaczego tyle zapłaciłeś? Dlaczego tak dużo, czy tak mało? I my płacimy pieniędzmi publicznymi, i Koleje Mazowieckie są na utrzymaniu samorządu województwa mazowieckiego, więc umowę trzeba tak dopracować, żeby żadna ze stron nie spotkała się z zarzutem, że trwoni pieniądź publiczny. Próbujemy stworzyć trwałe, jasno wypracowane zasady oraz finansowanie, żeby niezależnie od zmian politycznych „wspólny bilet” był standardem.

– **Czy do „wspólnego biletu” zostaną również włączeni prywatni przewoźnicy autobusowi, obsługujący trasy w kierunku Otwocka, Mińska Mazowieckiego, Legionowa czy Piaseczna?**

– Tak. Jest duże zainteresowanie ze strony prywatnych przewoźników. Były deklaracje od nich, że wyposażą swoje autobusy w kasowniki. Chcą w to wejść. A prezydent Otwocka wystąpił z propozycją, żeby do taryfy ZTM włączyć komunikację otwocką. Idealem byłoby, żeby wprowadzić to równocześnie ze „wspólnym biletem” na kolej w aglomeracji, wtedy te autobusy mogłyby być przez nas skierowane poprzecznie do pociągu.

– **Czy ma to być sposób na ucywilizowanie tych dość chaotycznie działających przewoźników?**

– Też. Jeżeli chcemy, aby w centrum Warszawy autobusów było jak najmniej, żeby pełniły rolę uzupełniającą, to również dotyczy to prywatnych przewoźników. Ci, którzy podpiszą z nami umowy, muszą się podporządkować naszemu rozkładowi i naszym trasom. Na obrzeżach dowoziliby tylko do metra lub kolei.

– **Czy również kolej nie wymaga ucywilizowania? Obecnie przecież ZTM nie ma zbyt wiele do powiedzenia, jeśli chodzi o ofertę przewozową Kolei Mazowieckich i WKD.**

– W trakcie roku nastąpiła już pewna, nazwijmy to, konsolidacja rozkładów Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich. Przeszli się ścigać.

A z WKD to idziemy na całość i planujemy, żeby ta kolej w pełni funkcjonowała w systemie ZTM – wpływy z biletów trafiałyby do nas, a oni jeździliby na nasze zlecenie. Ale problem jest taki, że dzisiaj oni nie mają możliwości zwiększenia oferty, bo nie mają tyle taboru. Żeby WKD spełniło swoją rolę – żeby ludzie również z tamtego rejonu, którzy dzisiaj stoją w samochodach, mogli się przesiąść, nie wystarczy sam „wspólny bilet”. Od niego nie przybędzie miejsc, od niego nie przybędzie taboru. Niestety również Koleje Mazowieckie nie mają rezerw taborowych. Jeśli więc nawet powiedzielibyśmy: jeźdźcie częściej, to oni i tak nie mają czym jeździć. Przynajmniej na razie. Jako miasto, chcemy doposażyć w tabor Szybką Kolej Miejską – nie tylko w kwestii obsługi lotniska. Poważnie

bowiem rozmawiamy z Polskimi Liniami Kolejowymi o projekcie włączenia towarowej linii obwodowej od Pruszkowa, przez Gołębki, Odolany na Dworzec Gdański do systemu szybkiej kolei miejskiej. Jest na to pozytywne spojrzenie władz miasta. Projekt uzyskał wstępną akceptację Ministerstwa Rozwoju Regionalnego.

Ale rzeczywistość, pełnego wpływu nie mamy. Oczywiście w ramach umowy „wspólnego biletu” mamy wpływ na jakość, na punktualność, na czystość. My to monitorujemy, istnieje system odpowiednich kar.

– **Przyzwyczajonych do informacji pasażerskiej typowej dla komunikacji miejskiej (numerów linii, tablic z przebiegiem trasy), podróż koleją może zaskoczyć. Przykładowo Koleje Mazowieckie na swoich pociągach informują wyłącznie o stacji docelowej. Problem w tym, że nazwa „Dęblin” czy „Łuków” nie wiele mówi warszawiakowi, chcącemu przedostać się z Ochoty na Grochów.**

– Można powiedzieć, że wszędzie jest jeszcze dużo do zrobienia. To będzie następny krok po pełnym „wspólnym bilecie”. Oczywiście, że warto pewne standardy narzucić, wtedy łatwiej będzie we wszystkich informatorach określić, że przykładowo linia S10 to jest – nieważne, że na pociągu jest napisane „Dęblin” – linia do Falenicy.

– **Ilu warszawiaków w swoich podróżach po mieście przesiadło się na kolej?**

– Zauważamy już lekki wzrost sprzedaży biletów długookresowych. Bardziej widoczne efekty pojawiają się w momencie, kiedy „wspólny bilet” będzie ważny w całej aglomeracji. A gdy na liniach podmiejskich będzie sześć pociągów na godzinę oraz co trzy minuty pociąg na linii średnicowej – chcemy do takich standardów doprowadzić, kiedy powstaną parkingi w Legionowie, w Otwocku, w Piasecznie, wtedy na pewno liczba pasażerów znacząco wzrośnie.

rozmawiał Karol Trammer



Leszek Ruta: „Żeby za parę lat nie przyszła jakaś komisja śledcza”.

(Fot. KT)

Bezpieczny pociąg z zarzutami

Czy Halina Sekita ciągle jest gotowa z pełną odpowiedzialnością polecać usługi Agencji Ochrony Osób i Mienia „Zubrzycki”?

Tam gdzie Halina Sekita, tam też Agencja Ochrony Osób i Mienia „Zubrzycki”. Warszawska Kolej Dojazdowa w 2003 r. – a więc wtedy, gdy spółką tą kierowała Sekita – zleciła agencji „Zubrzycki” ochronę linii oraz siedziby WKD. Dwa lata później – 11 grudnia 2005 r. – Halina Sekita, już jako prezes Kolei Mazowieckich, zainicjowała akcję „Bezpieczny pociąg”, filarem której również są patroli pracowników ochrony agencji „Zubrzycki”.

Z pełną odpowiedzialnością

Halina Sekita – czy jako prezes Warszawskiej Kolei Dojazdowej, czy jako szefowa Kolei Mazowieckich – była pełna uznania dla działalności agencji „Zubrzycki”. „Z pełną odpowiedzialnością polecamy usługi w/w Agencji” – deklarowała Sekita w referencji wydanej Agencji Ochrony Osób i Mienia „Zubrzycki” po pięciu miesiącach świadczenia usług dla WKD.

W Kolejach Mazowieckich działalność agencji „Zubrzycki” została bardzo wysoko oceniona już po zaledwie jednym miesiącu akcji „Bezpieczny pociąg”: – *Zaobserwowano, że ilość dewastacji w porównaniu do miesiąca listopada zmniejszyła się o około 50 %*. – podkreślała w styczniu 2006 r. rzecznik prasowa Kolei Mazowieckich Donata Nowakowska. – *Zatrudnienie pracowników ochrony ma znaczący wpływ zarówno na podwyższenie wpływów w kasach biletowych, jak i wpływów uzyskanych przez pracowników drużyn konduktorskich. Akcja „Bezpieczny pociąg” spotkała się z dużym uznaniem podróżnych, czego wyrazem są podziękowania i dobre opinie z tym związane.*

„Jeździsz pociągami? To uważaj na nas!”

Jednak równoległe do optymistycznych deklaracji kierownictwa Kolei Mazowieckich, do redakcji „Z Biegiem Szyn” napływały głosy pasażerów, że pracowników agencji „Zubrzycki” w pociągach Kolei Mazowieckich widuje się rzadko, a gdy już są, to zwykle zachowują się ordynarnie. W końcu się to potwierdziło.

W nocy z 24 na 25 maja na dworcu Warszawa Wileńska czterech pracownicy agencji „Zubrzycki”, przed przystąpieniem do patrolowania pociągu odjeżdżającego do Tuszczu o godz. 00.42, palili papierosy tuż pod piktogramem informującym o zakazie palenia. A przypomnijmy tylko, że „eliminowanie palenia tytoniu w miejscach, w których jest to zakazane” to jeden z najważniejszych celów akcji „Bezpieczny pociąg”.

Na próby zwrócenia uwagi pracownicy agencji „Zubrzycki” odpowiadali bez ogródek: „Bujaj się!”, stosując przy tym groźby: „Jeździsz pociągami? To uważaj na nas!”. Co więcej, żaden z pracowników ochrony nie miał identyfikatora, choć jego posiadanie jest podstawowym,




Bezpieczny pociąg?

Najważniejsze cele akcji „Bezpieczny pociąg”:

- ochrona życia, zdrowia i mienia podróżnych,
- eliminowanie aktów wandalizmu w pociągach i na obszarach kolejowych,
- eliminowanie przejazdów bezbiletowych,
- eliminowanie palenia tytoniu w miejscach, w których jest to zakazane,
- eliminowanie spożywania napojów alkoholowych w pociągach.

(Źródło: materiały informacyjne Kolei Mazowieckich), Fot. (KT)



PKP Warszawska Kolej Dojazdowa
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

05-625 Grodzisk Mazowiecki,
ul. Batorego 23
Prezes Zarządu
tel. (022) 755-55-64, 62-40-258
Sekretariat
tel./fax (022) 62-40-258, 724 30
NIP 525-16-28-093
REGON: 017194070

REFERENCJE

PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. stwierdza, że Agencja Ochrony Osób i Mienia „ZUBRZYCKI”, reprezentowana przez Pana Sylwestra Zubrzyckiego posiadająca koncesję MSWIA NR L-0061/00 od miesiąca maja 2003r. wykonuje usługi w zakresie:

- ochrony linii WKD,
- terenu siedziby Spółki,
- usług ochrony w formie monitorowania oraz fizycznego doradczego dozoru obiektu.

W okresie pięciu miesięcy pracy licencjonowanej Agencji Ochrony poprawił się stan bezpieczeństwa, zmniejszyły się koszty dewastacji taboru oraz infrastruktury.

Patrole niezwłocznie reagują na wezwania pracowników Spółki WKD.

Z pełną odpowiedzialnością polecamy usługi w/w Agencji.

Prezes Kolei Mazowieckich
Halina Sekita, już jako szefowa
Warszawskiej Kolei Dojazdowej,
„z pełną odpowiedzialnością”
polecała Agencję Ochrony Osób
i Mienia „Zubrzycki”.

PREZES ZARZĄDU
[Signature]
mgr Halina Sekita

Większy nacisk

Świadkiem powyższego zdarzenia był dziennikarz „Z Biegiem Szyn”, który o wszystkim poinformował kierownictwo Kolei Mazowieckich. W efekcie wydział kontroli handlowo-przewozowej spółki przeprowadził postępowania wyjaśniające.

O wynikach postępowania informuje Mikołaj Sidoruk, dyrektor biura handlowego Kolei Mazowieckich: – *Zarzuty zostały potwierdzone przez nadzór Agencji Ochrony „Zubrzycki”. Poinformowano nas, że w wyniku przeprowadzonego dochodzenia podjęto decyzję o zastosowaniu wobec dwóch pracowników ochrony sankcji dyscyplinarnych i odsunięciu ich od pełnienia czynności służbowych w pociągach uruchamianych przez Koleje Mazowieckie.* Dyrektor Sidoruk przyznaje, że dopiero teraz położono większy nacisk na przypominanie pracownikom ochrony o ich podstawowych obowiązkach: – *W celu zapobieżenia podobnym incydentom zmieniona została odprawa przedwyjazdowa pracowników ochrony – patrole są pouczone na okoliczność właściwego zachowania się wobec podróżnych i noszenia identyfikatorów.*

Karol Trammer

Głównym celem rządowej „Strategii dla transportu kolejowego” jest utrzymanie monopolu PKP w przewozach regionalnych

(Samo)obrona

Samorząd województwa kujawsko-pomorskiego ogłosił przetarg na realizację kolejowych przewozów regionalnych na swoim terenie. Do przetargu na trzyletnią obsługę linii niezelektryfikowanych – oprócz spółki PKP Przewozy Regionalne – stanęło konsorcjum PCC Rail/Arriva. I to ono od grudnia 2007 r. będzie wozić pasażerów.

Krach PKP Przewozy Regionalne?

Konsorcjum zwyciężyło, gdyż zaoferowało wykonywanie usług za 12,93 zł za pociągokilometr. Podczas gdy spółka PKP Przewozy Regionalne zaproponowała stawkę znacznie większą – 18,36 zł.

Jak na tę cenową przepaść zareagowało kierownictwo spółki PKP Przewozy Regionalne? – *Cena, którą zaproponowało konsorcjum, jest o wiele niższa od naszej. Budzi to nasze obawy, czy przypadkiem nie jest dumpingowa* – zastanawiał się na łamach „Kurieria PKP” Piotr Korsak, pełnomocnik zarządu PKP Przewozy Regionalne ds. współpracy z kluczowymi partnerami. Jak widać, w Grupie PKP nikomu nawet przez myśl nie przeszło, że ogromna różnica między ofertami mogła wynikać z powodu przerostu administracji w spółce PKP Przewozy Regionalne, który generuje bardzo poważne koszty (pełnomocnicy zarządu, dyrektorzy projektów, po kilka stanowisk dyrektorskich w każdym zakładzie przewozów regionalnych).

Piotr Korsak ze spółki PKP Przewozy Regionalne jest też pełen trosk, czy konsorcjum PCC Rail/Arriva poradzi sobie z realizacją przewozów: – *Zwycięzca powinien dziennie uruchomić 83 pociągi, ma na razie 13 szynobusów, których właścicielem jest samorząd. Czy to wystarczy?* Problem w tym, że to właśnie spółka PKP Przewozy Regionalne miała trudności z efektywnym zagospodarowaniem kujawsko-pomorskich szynobusów. Jak wynika z raportu Centrum Zrównoważonego Transportu, kujawsko-pomorskie szynobusy w 2006 r. wykonywały średnio 370,94 km dziennie, co stawia Kujawsko-Pomorski Zakład Przewozów Regionalnych dopiero na szóstym miejscu w Polsce pod względem efektywności wykorzystania szynobusów – dla porównania szynobusy w najlepszym w tym zestawieniu Podkarpackim Zakładzie Przewozów Regionalnych przejeżdżały średnio 531,25 km dziennie – czyli 160 km więcej. Ale to i tak wynik będący daleko w tyle za czeskimi czy niemieckimi standardami gospodarki autobusami szynowymi. Nawiasem mówiąc, zachodnioeuropejskie standardy nie są obce koncernowi Arriva, którego spółki działają na rynkach kolejowych w Niemczech, Wielkiej Brytanii, Szwecji, Holandii i Danii.

Skoro więc spółka PKP Przewozy Regionalne nie potrafi efektywnie gospodarować taborem, a przede wszystkim generuje przy tym takie koszty, że za przejechanie każdego kilometra chce pobierać od samorządów ponad 5 zł więcej niż jej konkurencja, to wszystko wskazuje na to, że czas dominacji Polskich Kolei Państwowych w przewozach regionalnych nieuchronnie przemija... Nie tak szybko! Owszem, może Grupa PKP nie potrafi walczyć z konkurencją metodami rynkowymi – czyli poprzez likwidację swoich przerostów w administracji, konsekwentnym cięciem kosztów i efektywnym wykorzystaniem powierzonego taboru. Ale przecież, poza rynkowymi, są także inne metody walki z konkurencją...

Uzależnić od PKP!

Zarząd PKP S.A. jest właśnie na najlepszej drodze do uzależnienia od siebie samorządów wojewódzkich. Narzędziem w rękach prezesa PKP S.A. Andrzeja Wachy, niezbędnym do osiągnięcia tego celu stał się... rząd RP. Aktualnie forsowana przez wiceministra transportu Mirosława Chaberka „Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013” zakłada usamorządowanie spółki PKP Przewozy Regionalne, które ma polegać na przekazaniu szesnastu samorządom wojewódzkim państwowych udziałów w tej spółce.

Co prawda Jan Tereszczuk, prezes spółki PKP Przewozy Regionalne, otwarcie przyznał w wywiadzie udzielonym miesięcznikowi „Głos Maszynisty”, że model usamorządowania kolei wskazywany przez rządową strategię nigdzie wcześniej nie był



Czy spółka PKP Przewozy Regionalne – choć droga i nieefektywna – nadal będzie dominować w przewozach wojewódzkich? (Fot. KT)

stosowany: – *Nie znam kolei, gdzie udziałowcami byłoby kilkanaście samorządów. To rozwiązanie nowatorskie, więc nie ma możliwości uczenia się na cudzych błędach.*

To, że Polska przy reformowaniu kolei zastosuje niesprawdzone rozwiązanie, nie ma jednak zbyt wielkiego znaczenia. Po raz kolejny państwowym reformatorom wcale nie chodzi o stworzenie sprawnej kolei, ale o zabezpieczenie interesów Grupy PKP w obliczu nadchodzącej konkurencji w przewozach regionalnych. Bez owijania w bawełnę mówił o tym Andrzej Wach, prezes PKP S.A., na łamach dwutygodnika „Wolna Droga”: – *Usamorządowanie spółki PKP Przewozy Regionalne to element strategii rządu i Ministerstwa Transportu dla kolei, rozpisanej na najbliższe lata. Argumenty za takim rozwiązaniem są oczywiste. W perspektywie kilku najbliższych lat nastąpi otwarcie rynku kolejowego w Polsce dla przewoźników zagranicznych. Decyzję o tym, kto wykonuje przewozy podejmują właśnie samorządy. Najlepszym sposobem na zabezpieczenie interesów spółki PKP Przewozy Regionalne i jej pracowników jest zaangażowanie samorządów w jej rozwój. Nie ma lepszego na to sposobu niż uczynienie samorządów współwłaścicielami. Czy łatwiej będzie realizować takie usługi i dostawać za to pieniądze spółce, która należy do samorządu, czy takiej, która nie ma z nim nic wspólnego?*

Decydujące starcie

Chyba nikogo nie dziwi, że Grupa PKP prowadzi samoobronę, która ma zabezpieczyć monopol spółki PKP Przewozy Regionalne na rynku przewozów w województwach. Zaskakujące jest natomiast, że w tę samoobronę zaangażował się rząd RP. Plan uzależnienia samorządów wojewódzkich od spółki PKP Przewozy Regionalne, bez problemu stał się bowiem priorytetem rządowego dokumentu, jakim jest „Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013”.

Oznacza to, że dla Ministerstwa Transportu (a co za tym idzie: dla rządu RP) nie jest ważne zwiększenie efektywności kolejowych przewozów regionalnych, finansowanych ze środków publicznych. Priorytetem dla Ministerstwa Transportu okazuje się być przedłużenie monopolu spółki PKP Przewozy Regionalne – chociaż wszyscy zgadzają się, że nieprzerwanie od sześciu lat swojego istnienia jest ona spółką drogą, nierentowną oraz nieefektywną.

Jak na razie, prezesowi PKP S.A. swoim pomysłem na utrzymanie monopolu kierowanego przez siebie przedsiębiorstwa udało się skutecznie zmamić wiceministra Mirosława Chaberka, następnie ministra transportu Jerzego Polaczka, a w efekcie i prezesa rady ministrów Jarosława Kaczyńskiego. Pytanie, czy powiedzie się decydujące starcie, czyli zamianie samorządów wojewódzkich, które skuszone przejściem kilkuprocentowych udziałów w spółce PKP Przewozy Regionalne, przedłużą monopol tego molocha – skazując się jednocześnie na dalsze korzystanie z jego usług.

Karol Trammer

forum

z biegiem szyn

Forum LINK w Polsce: od drzwi do drzwi na jednym bilecie

Od początku kwietnia 2007 roku stowarzyszenie Zielone Mazowsze jest koordynatorem krajowym międzynarodowego projektu LINK – Europejskie Forum Pasażerskich Przewozów Intermodalnych.

Projekt ma na celu zawiązanie współpracy jak najszerszego grona tych wszystkich osób i instytucji, którzy pragną polepszenia warunków podróżowania po Europie różnymi środkami transportu publicznego. Forum organizuje konsorcjum 17 instytucji badawczo-wdrożeniowych na czele z ILS NRW. Utworzenie forum aktywnie wspiera Komisja Europejska. W Forum mogą wziąć udział liczni przedstawiciele z Polski: organizatorzy przewozów lokalnych, regionalnych i krajowych, przewoźnicy pasażerscy, zarządcy infrastruktury transportu publicznego, jednostki-badawczo-rozwojowe, firmy doradcze czy przedstawiciele użytkowników transportu publicznego. Celem Forum LINK jest wymiana doświadczeń i nawiązanie współpracy na rzecz tworzenia możliwości podróżowania po Europie od drzwi do drzwi na jednym bilecie wieloma środkami transportu należącymi do różnych operatorów. W ramach LINK odbędą się dwie konferencje międzynarodowe i szereg konferencji krajowych. Opracowywane będą rekomendacje dla Komisji Europejskiej dotyczące zmian prawnych na rzecz intermodalności oraz przygotowywane projekty wdrożeniowe. Członkowie LINK będą też przyznawać nagrody za najlepsze osiągnięcia w zakresie organizacji pasażerskich podróży intermodalnych.

Stowarzyszenie Zielone Mazowsze zostało wyznaczone przez organizatorów LINK jako Krajowy Punkt Kontaktowy na najbliższe trzy lata funkcjonowania Forum. W zakresie swoich działań mamy m.in. organizację krajowej konferencji Forum LINK w 2008 roku i zawiązanie pięciu narodowych grup roboczych opracowujących pięć szczegółowych tematów: informacja dla podróżnych i zakup biletu; sieci intermodalne

i węzły przesiadkowe; integracja organizacyjna transportu lokalnego i ponadlokalnego; planowanie i wdrażanie polityki intermodalności; warunki zewnętrzne organizacji podróży intermodalnych. W sierpniu i wrześniu będą trwały pierwsze konsultacje dotyczące propozycji rozwiązań, jakimi powinno zajmować się Forum.

Zapraszamy do współpracy z nami przy realizacji tego projektu. Jeśli chcą państwo brać udział w tym przedsięwzięciu i chcieliby dowiedzieć się więcej prosimy także o kontakt z nami. Osobą odpowiedzialną za projekt jest Wojciech Szymalski, tel. 0-608-521-993, e-mail: w.szymalski@zm.org.pl

Koordinator Krajowy LINK,
Wojciech Szymalski, Zielone Mazowsze

Jak Koleje Mazowieckie od roku wodzą mnie za nos – ciąg dalszy

W numerze 30 „Z Biegiem Szyn” (maj-czerwiec 2007) został zamieszczony mój list na temat ciągnących się prawie rok problemów z odzyskaniem pieniędzy za bilety PKP Intercity niewykorzystane z winy Kolei Mazowieckich. Po publikacji listu na łamach „Z Biegiem Szyn” sprawa się ruszyła.

8 czerwca w końcu dostałem zwrot pieniędzy za bilety. Przy tym zdarzyła się jedna ciekawa rzecz. Naczelnik wydziału sprzedaży Kolei Mazowieckich Agnieszka Skulska powiedziała mi przez telefon, że zaginęła dokumentacja tej sprawy i sama będzie musiała zwrócić mi pieniądze z własnej kieszeni. To dramatyczne oświadczenie o zwrocie z własnych pieniędzy nie mogło zmienić mojej decyzji – uważam to za wewnętrzną sprawę Kolei Mazowieckich. Gotówkę zwrócili i sprawę uważam za zamkniętą.

Dawid Maciuszek, Milanówek

EW60 bez uchwytów

EW60 możnaby przystosować do różnych wysokości peronów przez zastosowanie ruchomych stopni, jednak wymagałoby to usunięcia (przebudowy) wsporników ciężkich wózków.

W modernizowanych pojazdach zaskakuje mnie zachowywanie wielkich połaci bez uchwytów lub wręcz ich likwidacja (EW60). Najgorzej wygląda to w przedziałach bagażowych.

Rafał Wodzicki, Warszawa

EW60°

„Z Biegiem Szyn” nr 31, lipiec-sierpień 2007

FULARZ • pozdrowienia z wolnego rynku

Dwa scenariusze

Scenariusz I.

Rok 2012. W biednym, rozwijającym się kraju, w którym dobrobyt jest na poziomie Meksyku czy Argentyny, gruntownie rozbudowywano linię pomiędzy dwoma milionowymi aglomeracjami. Niestety, zamiast poprowadzić tę linię krótszą o kilkanaście kilometrów trasą którą połączenie to skrócono dzięki wielkiej inwestycji w okresie przed wielką wojną, wybrano trasę którą kiedyś zarzucono, decydując się na budowę 10-kilometrowego skrótu omijającego najbardziej kręte i spowalniające jej zakole.

Nikt nie przejął się propozycjami ekspertów podczas konsultacji społecznych, by dodać na wspomnianej modernizowanej linii nowe przystanki w tam gdzie są one najbardziej potrzebne – w tkance wielomilionowej metropolii, umożliwiającej mieszkańcom czy nawet setce tysięcy mieszkańców północnej części tej zakorkowanej metropolii dojazd do odległej stacji metra. Zamiast tego wybrano modernizację peronów na stacyjkach na których nikt niemal nie wsiada i przedłużenie ich do absurdalnych wręcz długości, jak gdyby na małych wioskach miały się zatrzymywać najdłuższe składy pociągów pospiesznych.

Informacja o zakresie prowadzonych prac była podana tak lakonicznie i wybiórczo, że jej krytycy wręcz musieli zgadywać czy takie prace jak dodanie toru dla ruchu podmiejskiego oraz budowa dodatkowych przystanków będą przeprowadzone, czy też nie. Po zmodernizowaniu linii ruch na niej wzrósł o tyle że w szczycie ekspresy kursowały pomiędzy aglomeracjami co 30 minut. Ruch regionalny ucierpiał najbardziej na malej przepustowości linii (nie dodano III toru na całej długości), a brak przystanków w centrach osiedli uniemożliwił wprowadzenie w tym kierunku linii SKM kursującej co 10-20 minut.

Scenariusz II.

Polska, rok 2012. Po przebudowie, na całej długości od Nasielska do Warszawy oddzielono ruch lokalny od dalekobieżnego. Odbudowano skrót przez Skrzyszew, co prawda jednotorowo, zostawiając drugi tor na lepsze czasy. Przyspiesza on czas przejazdu o 15 minut. Nagle odżyła zapomniana linia na Płońsk i Toruń, pasażerowie wrócili na tory.

Zbudowano przystanki Radzyminska, św. Wincentego, Mehoffera i Bródno (przy Bartniczej). Wykorzystując tory towarowe stworzono kursującą co 15 minut linię SKM 3 z metra Dw. Gdański do Legionowa, z której tysiące pasażerów przesiadają się na autobusy na Tarchomin. Cała ta część miasta po poprawie transportu zbiorowego stała się najszybciej rozwijającą się częścią Warszawy.

Ja, nauczony dekadą doświadczeń z PKP, stawiam na scenariusz numer 1. A Państwo?

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 PKP PLK S.A., ul. Targowa 74, **Jak otrzymać 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.