

# Z Biegiem Szyn

Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu LIPIEC – SIERPIEŃ 2004 Nr 4 (13)



## Dyletanci tworzą Regulamin...

*Regulamin przyznawania i korzystania z tras na udostępnianych liniach kolejowych, PKP PLK S.A. wydały w celu dostosowania polskiego rynku przewozów kolejowych do norm unijnych. Jednak na każdym kroku spotykamy „faworyzowanie” spółek z grupy PKP. Dołączony do niego opis sieci, będący podstawą otwarcia polskich linii kolejowych na operatorów spoza grupy PKP w większej części zawiera błędy niż jest poprawny. A co gorsza niezgodny jest z Przepisami R-1.*

**STRONY 4-5**

# KALEJDOSKOP

LUDZIE+KOLEJ+MAZOWSZE

Tabor

## Czesi na kolei nie oszczędzają!

Na nowoczesny tabor kolejowy możemy sobie jedynie popatrzeć...



Trwająca dwa dni wizyta została zorganizowana przez Polskie Linie Kolejowe, PKP Przewozy Regionalne i firmę Turbo-Tech – przedstawiciela czeskich przedsiębiorstw zajmujących się produkcją taboru kolejowego. Między 19, a 21 maja nowoczesny, piętrowy, trzywagonowy zespół trakcyjny został zaprezentowany m.in. w Katowicach, Krakowie, Warszawie i Łodzi. Na co dzień elektryczne zespoły trakcyjne 471 obsługują ruch podmiejski wokół Pragi. Nowoczesny tabor regionalny stanowi kolejne potwierdzenie faktu, że w Czechach kolej stoi na dużo wyższym poziomie niż w Polsce. Cena jednego zespołu trakcyjnego serii 471 to 6 mln euro. Jak widać Czesi na kolei nie oszczędzają!

### Układ wagonów w EZT:

silnikowy + doczepny + sterowniczy

**Prędkość maksymalna:** 140 km/h**Miejsca siedzące:** 310, w tym 23 – kl. 1**Trakcja wielokrotna:** do 4 jednostek

K. Trammer, fot. ČKD Vagonka

## PKP Przewozy Regionalne

### Regionalizacja?

Kolej oddala się od regionów.

PKP Przewozy Regionalne planuje likwidację trzech Zakładów Przewozów Regionalnych. Zakłady z Kielc, Zielonej Góry i Białegostoku mają zostać wchłonięte przez swoich potężniejszych sąsiadów. W ramach tych przekształceń Mazowiecki Zakład Przewozów Regionalnych ma wkroczyć na obszar działania białostockiego zakładu spółki. Do zmian w strukturze miało dojść już 1 lipca – jednak kierownictwo spółki wstrzymało (pod wpływem sprzeciwu związków zawodowych) ostateczne wykonanie decyzji. Decyzja zarządu spółki o likwidacji trzech zakładów jest bardzo kontrowersyjna – szczególnie w dobie deklarowanego zacieśniania współpracy między koleją i samorządami. Czy to tak ma wyglądać tak propagowana ostatnio idea regionalizacji?!

K. Trammer

## EuroNight „Jan Kiepura”

### Nocą do Brukseli

PKP Intercity uruchomiło

bezpośredni pociąg do Brukseli.

Warszawa wreszcie uzyskała od dawna zapowiadane bezpośrednie połączenie kolejowe z Brukselą – głównym miastem Unii Europejskiej. Od 12 czerwca w relacji Warszawa Wschodnia – Bruxelles Midi kursuje nocny pociąg kwalifikowany EuroNight „Jan Kiepura”. Nowe połączenie to efekt współpracy między PKP Intercity oraz DB Reise&Touristik (spółka-córka niemieckich kolei zajmująca się przewozami dalekobieżnymi). EN „Jan Kiepura” złożony jest z wagonów sypialnych, kuszetek, restauracyjnego oraz tzw. sliperetki, czyli wagonu bezprzedziałowego z 45 fotelami umożliwiającymi podróż w pozycji półleżącej. EuroNight „Jan Kiepura” do Brukseli odjeżdża z dworca Warszawa Centralna codziennie o godz. 18.00.

K. Trammer

## Warszawska Kolej Dojazdowa

### Czas na testy

Nowy tabor dla WKD. A co z liniami lokalnymi Mazowsza?

26 czerwca w bydgoskich zakładach PESA nastąpiło oficjalne przekazanie nowego elektrycznego zespołu trakcyjnego dla Warszawskiej Kolei Dojazdowej. W uroczystości wzięli udział m.in. Bogusław Kowalski – wicemarszałek województwa mazowieckiego, Halina Sekita – prezes „wukadki” oraz Stanisław Plewako z Biura Komunikacji Urzędu m. st. Warszawy. Przez okres wakacji nowy pojazd szynowy będzie przechodził próby i testy na linii WKD. Pierwszy kurs dla pasażerów odbędzie się w ostatnich dniach sierpnia.

To bardzo dobrze, że „wukadka” wzbogaci się o nowoczesny tabor. Szkoda jednak, że cierpią przy tym lokalne linie kolejowe na Mazowszu, które najbardziej potrzebują nowego, a przede wszystkim oszczędnego taboru. Władze województwa powinny inwestować we wszystkie szlaki kolejowe, a nie tylko te w aglomeracji warszawskiej. Jak na razie jedynym pomysłem władz Mazowsza dla lokalnych linii w województwie jest ich likwidacja.

K. Trammer

## Most w Płocku

### Razem łatwiej

„Peelka” i płocki Urząd Miasta razem sfinansują remont mostu na Wiśle.

Płocka przeprawa kolejowo-drogowa pilnie wymaga remontu. Przeprowadzenie kompleksowej naprawy mostu na Wiśle to koszt ponad 20 mln zł. Na szczęście warszawski Oddział Regionalny PLK i płocki samorząd miejski porozumiały się i wspólnie sfinansują to przedsięwzięcie. „Peelka” wyłoży 9 milionów, a resztę zapewni płocki Urząd Miejski. Remont mostu ma się zakończyć w 2006 roku.

K. Trammer

## !!! TARCZA OSTRZEGAWCZA

### Tworzenie oferty?!

Spółka PKP Przewozy Regionalne prowadzi już zaawansowane prace nad rozkładem jazdy pociągów 2004/2005, który wejdzie w życie 12 grudnia tego roku.

Niestety, prace te przede wszystkim polegają na drastycznym zmniejszeniu liczby pociągów – nawet w porównaniu z tegorocznym, i tak już niezmiernie ubogim rozkładem. Na Mazowszu zapowiadają się likwidacje przewozów na całych liniach. Bardzo niepewna sytuacja dotyczy następujących linii: **Radom – Tomaszów Mazowiecki, Piława – Łuków** oraz **Siedlce – Czeremcha**. Poza tym na pozostałych trasach drastycznie zmniejszy się liczba kursujących pociągów. Pod tym względem najgorzej będzie na trasach: **Łuszcza – Ostrołęka** i **Kutno – Płock**. Tam liczba par pociągów spadnie do dwóch lub trzech. Oczywiście, trzeba wziąć poprawkę na to, że spółka PKP Przewozy Regionalne jest ostatnio bardzo skuteczna w cichym likwidowaniu przewozów na coraz to kolejnych liniach. Robi się to bez rozgłosu, bez rozpowszechniania jakichkolwiek informacji na ten temat. W taki właśnie sposób spółka PKP Przewozy Regionalne zlikwidowała w czerwcu przewozy kolejowe na odcinku: **Nasielsk – Sierpc**. Może się więc tak zdarzyć, że spółka PKP Przewozy Regionalne zlikwiduje wyżej wymienione połączenia jeszcze w czasie obowiązywania rozkładu jazdy 2003/2004! Najgorsza w całej sprawie jest bierność Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego. Urzędnicy samorządowi zachowują się w sposób dający do zrozumienia, że jest im zupełnie wszystko jedno, czy na Mazowszu pociągi kursują czy też nie! Jednak wcale nie we wszystkich województwach los kolei jest regionalnym władzom obojętny. Jak się chce, to się potrafi – w województwie opolskim dzięki twardej postawie tamtejszego samorządu wojewódzkiego wobec PKP liczba pociągów w nowym rozkładzie jazdy zwiększy się, a ponadto na dwóch liniach po kilkuletniej przerwie zostanie przywrócony ruch kolejowy.

Karol Trammer

## Mazowiecki Zakład Przewozów Regionalnych

**Problem nie do rozwiązania?**

***Kiedy pociąg musi składać się z jednej, a kiedy z dwóch jednostek? Wbrew pozorom nie chodzi w tym tylko o wygodę pasażera, lecz również o pieniądze, których przecież w spółce PKP Przewozy Regionalne wcale nie ma zbyt wiele.***

Największy tłok w pociągach zawsze występuje w godzinach szczytu – w tym czasie zdarzają się nawet takie sytuacje, że w pociągach brakuje miejsca dla wszystkich chętnych pasażerów.

Trzeba zwrócić uwagę na to, że szczyt to nie tylko okolice godziny 7.00 i godz. 15.00. Trzeba pamiętać o tym, że czas nauki i pracy w różnych zakładach jest coraz bardziej zróżnicowany – nie wszyscy pracują od godz. 6.00 do godz. 14.00, jak to miało miejsce jeszcze kilka lat temu. Obecnie w aglomeracji warszawskiej okres dojazdów do pracy, szkół i uczelni jest bardzo rozpięty i trwa od około godz. 5.00 aż do godz. 11.00. Podobnie ma się sprawa powrotów. Czas, gdy pracownicy, studenci i uczniowie masowo wracają do domów zaczyna się już po godz. 13.00 i trwa do godz. 20.00. Zazwyczaj w tych okresach w pociągach jest tak duży tłok, że kursowanie

elektrycznych zespołów trakcyjnych złożonych z dwóch jednostek jest po prostu koniecznością. Poza powyższymi godzinami z pociągów korzysta już mniej pasażerów. W żadnym wypadku nie znaczy to, że pociągi kursujące poza godzinami szczytów przewozowych należy po prostu zlikwidować. Jeśli kolej chce w aglomeracji warszawskiej być postrzegana jako środek transportu, na którym można polegać, musi kursować od świtu do późnego wieczora. Jednak ze względu na oszczędności, bezpieczeństwo i przede wszystkim zdrowy rozsądek pociągi kursujące w aglomeracji warszawskiej poza szczytem muszą bez wyjątku składać się tylko z jednej jednostki trakcyjnej. Niestety, mimo wielu już publicznie złożonych deklaracji Mazowiecki Zakład Przewozów Regionalnych ciągle ma poważne trudności z rozwiązaniem problemu zbyt długich (poza szczytem) oraz równocześnie zbyt krótkich pociągów (w szczytach).

Dość często zdarza się, że w godzinach szczytu na trasę wyrusza elektryczny zespół trakcyjny składający się z tylko jednej jednostki. Oczywiście są to jedynie sytuacje wyjątkowe spowodowane technicznymi problemami z taborem, ale niestety występują dość często i niejednokrotnie powodują, że nie wszyscy chętni pasażerowie mieszczą się w pociągu. Niedawno na przykład taka sytuacja miała miejsce na trasie z Grodziska Mazowieckiego do Warszawy w porze porannych dojazdów do pracy. Zdenerwowani pasażerowie nagłośnili tę sprawę i można było o niej przeczytać w stołecznej prasie. Warto opisaną powyżej sytuację skonfrontować z faktem codziennego wyruszenia po godz. 22.00 z Warszawy Wileńskiej trzech pociągów w kierunku Tłuszcza i Małkini. Te trzy pociągi odjeżdżające z Warszawy Wileńskiej o godz. 22.55, 23.40 i 0.40 praktycznie codziennie złożone są z dwóch jednostek trakcyjnych. Co prawda pociągi do Małkini o godz. 22.55 i do Tłuszcza o godz. 0.40 składają się z dwóch jednostek zgodnie z wytycznymi Załącznika 2D zawierającym obieg pociągów prowadzonych elektrycznymi zespołami trakcyjnymi. Jednak wcale nie można tego traktować jako usprawiedliwienie. Spółka PKP Przewozy Regionalne powinna tak układać obiegi, aby późnowieczorne pociągi nie jeździły zbyt długie. I trzeba przyznać, że czasem Przewozom Regionalnym czasem udaje się to zorganizować, jednak niewiele to zmienia. Przykładowo pociąg z Warszawy Wileńskiej do Tłuszcza odjeżdżający o godz. 23.40

według Załącznika 2D powinien być prowadzony tylko jedną jednostką trakcyjną, ale mimo to zazwyczaj składa się z dwóch. W późnowieczornych pociągach pasażerowie ze względu na swoje

bezpieczeństwo podróżują właściwie tylko w pierwszej jednostce trakcyjnej – zdarza się nawet, że w przednich przedziałach wszystkie miejsca siedzące są zajęte. Natomiast w drugiej jednostce trakcyjnej zazwyczaj jest całkowicie pusto – nie licząc tych sytuacji, gdy w tylnej części składu podróżują grupy agresywnych młodych ludzi podróżujących bez biletu jednocześnie stanowiących zagrożenie dla kolejowego mienia, kolejarzy i kontrolerów biletów. W pierwszej połowie maja na Dworcu Wileńskim taka właśnie grupa napadła na kontrolera Renomy.

Kursowanie wieczornych pociągów złożonych tylko z jednej jednostki

trakcyjnej przyniosłoby wymierne oszczędności. Według obliczeń Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei koszt uruchomienia pociągu składającego się z dwóch jednostek trakcyjnych jest wyraźnie wyższy niż koszt uruchomienia pojedynczego „ezeta”. Prowadzenie pociągu dwoma jednostkami trakcyjnymi to dopłacanie ponad 5 złotych za każdy przejechany kilometr. Większość zakładów spółki PKP Przewozy Regionalne zaczęło ciąć swoje koszty właśnie poprzez skracanie długości składów. Niestety Mazowiecki Zakład Przewozów Regionalnych wypada na tym tle dość błado. Pozostałe zakłady coraz lepiej opanowują problematykę odpowiedniej długości pociągów.

Przykładem może świecić chociażby Opolski Zakład Przewozów Regionalnych. Jak mówią tamtejsi pasażerowie, pociągi rzeczywiście są krótsze, ale przynajmniej jeżdżą.

A na Mazowszu? Kto wie, może nie jeden pociąg został zlikwidowany po prostu przez to, że kursował zbyt długi? Przyjmijmy, że pociągiem podróżuje 100 pasażerów. Jeśli pociąg złożony jest z jednej jednostki trakcyjnej to frekwencja osiąga około 50%, natomiast w składzie z dwóch jednostek obłożenie wynosi już tylko 25%... W sytuacji 25-procentowej frekwencji na Mazowszu raczej myśli się o likwidacji połączenia, jednak dla

osiągnięcia lepszych wyników finansowych wystarczyłoby jedynie zrezygnować z drugiej jednostki trakcyjnej. Zawieszenie pociągu oznacza całkowitą likwidację kosztów przy równoczesnym całkowitym pozbawieniu się wpływów z biletów. Natomiast skrócenie pociągu do jednej jednostki trakcyjnej to zauważalne zmniejszenie kosztów i pozostawienie ciągle tego samego poziomu wpływów. Co więcej, skracanie składów w przeciwieństwie do całkowitej likwidacji pociągów nie wywołuje protestów kolejarzów i związków zawodowych oraz niezadowolonych pasażerów. Oczywiście pod warunkiem, że skracanie składów pociągów odbywałoby się z zachowaniem zasad zdrowego rozsądku. Pociągi pozaszczytowe powinny być prowadzone jedną jednostką trakcyjną, ale równocześnie należy zadbać, aby nie powtarzały się sytuacje jak wcześniej opisane zdarzenie z linii grodzkiej, na którą w porannym szczytach podstawiono pojedynczy zespół trakcyjny.

*Tekst i fot. Karol Trammer*



*Jaki jest sens uruchamiania pociągów z dwóch jednostek trakcyjnych w weekendy lub wieczorami? Chyba tylko kolejarze z biurowca przy ul. Lubelskiej znają odpowiedź na to pytanie...*

### „Nie tylko realne oszczędności”

**Wojciech Zdanowski, Instytut Rozwoju i Promocji Kolei:**

Różnica w kosztach uruchomienia pociągu zestawionego z dwóch jednostek EZT, a zestawionego z jednej jednostki to, co najmniej 5,06 zł. Kwota ta wynika z oszczędności na taborze (mniejszy skład) oraz energii elektrycznej (2,50zł). Zakład Przewozów Regionalnych może w tych samych kosztach wykonać o 30% pracy przewozowej więcej, co oznacza możliwość gruntownego wzmocnienia oferty. Realnie możemy przyjąć założenie, że 50% pociągów regionalnych uruchamianych na węzle warszawskim mogłoby się składać z pojedynczej jednostki. Na połączeniach szczytowych potoki pasażerskie są jeszcze tak duże że ograniczenie wielkości składów mogłoby się negatywnie odbić na komforcie podróży. Można, więc śmiało zwiększyć prace przewozową o 15% bez zwiększania kosztów funkcjonowania zakładu. Przyjmując odwrotne założenie - można o 15% zmniejszyć koszty realizowania przewozów bez likwidowania żadnego połączenia. Tak duże rezerwy istnieją w uruchamianiu zbędnego taboru! Mniejsze składy to nie tylko realne oszczędności. To również poprawienie bezpieczeństwa podróżnych, wzrost zapewnienia, co oddziałuje na psychologiczny komfort podróżnych, mniejsze zużycie taboru i infrastruktury.

„Regulamin przyznawania i korzystania z tras na udostępnianych liniach kolejowych PLK”

## Dyletanci tworzą *Regulamin...*

***Ocena regulaminu obowiązującego w poprzednim rozkładzie jazdy. Jednak większość uwag jest aktualna do dzisiaj!***

Podczas obowiązywania rozkładu 2002 po sieci PKP PLK S.A. zaczęły kursować pierwsze pociągi operatorów spoza grupy PKP S.A. Otwarcie polskich linii na rynek jest jednym z etapów dostosowania polskiego transportu kolejowego do norm Unii Europejskiej. Obecnie jest trzynastu operatorów, spoza grupy PKP, posiadających koncesje na wykonywanie przewozów kolejowych. W celu uregulowania korzystania z infrastruktury, PLK S.A. wydały *Regulamin przyznawania i korzystania z tras na udostępnianych liniach kolejowych*. Zamieszczono w nim możliwe do zamówienia rodzaje tras pociągów (uzależnione od specyfikacji przewozów). Do *Regulaminu* dołączono opis sieci (na rj 2002/3), który miał być ofertą dla przyszłych klientów. Załączono: wykaz maksymalnych prędkości dla poszczególnych linii, nacisków, wewnętrzny podział, wykaz posterunków i punktów ekspedycyjnych oraz wykaz linii, na których nie przewiduje się zabudowy urządzeń shp. Wymienione wykazy tworzą POS - Prowadzenie Opisu Sieci - jedną z aplikacji Systemu Kierowania Przewozami i Zarządzania SKPZ. Do *Regulaminu* dołączono Mapę Sieci Kolejowej, w której zaznaczono linie zarządzane przez PKP PLK S.A. Ale to nie wszystko. W paragrafie 7 pkt 3 między zdaniem ukryto klucz do posługiwania się *Regulaminem*. A brzmi on tak: „W przypadku istnienia wątpliwości dotyczących zapisów w *Regulaminie*, nie uzyskania informacji pod wskazanymi adresami lub numerami telefonów oraz (sic!) stwierdzenia nieaktualnych danych, prosimy je zgłaszać pod adresem...”. Biorąc pod uwagę, że *Regulamin* ten jest ofertą handlową spółki w gospodarce rynkowej, czytając to zdanie, chyba trudno potraktować tę spółkę jako rzetelnego partnera. Wszak próżno szukać w kolorowych ofertach supermarketów, reklamowych katalogach banków instrukcji typu „błędy zgłaszać na numer telefonu...”. Co więcej, nikt by się nie odważył opatrzyć gazetki taką „wskazówką”.

Już podczas lektury *Regulaminu* można zauważyć faworyzowanie spółek „siostrzanych”. Bowiem rodzaje tras pociągów oraz całą klasyfikację oparto na systemie organizacji przewozów PKP Cargo S.A. Spółka ta przyjęła organizację przewozów w oparciu o stacje rozrządowe, przyporządkowane im stacje manewrowe. W tzw. „rejonach ciężenia” stacji manewrowych leżą stacje obsługiwane, zwane punktami ładunkowymi. Do obsługi przewozów stworzono poszczególne rodzaje pociągów. Są to pociągi do przewozów pojedynczych wagonów i grup wagonowych (zdawcze, niemasowe, liniowe i pospieszne), do przewozów masowych i zwartych (masowe: wahadła i zwarte) oraz do przewozów systemowych lub międzynarodowych („systemowe europejskie”, międzynarodowe i ekspresowe krajowe). I PLK S.A. wyznaczyła stawki właśnie dla tych konkretnych rodzajów. Mało tego, w *Regulaminie* opisano każdy rodzaj dokładnie według organizacji PKP Cargo. A ponieważ żaden z operatorów nie ma takiej organizacji jak PKP Cargo S.A. - każdy pociąg „obcego” operatora z początku kwalifikowano jako TM - masowy. Sęk w tym, że za pociągi TM stawka za udostępnienie sieci jest najwyższa. A absurdem jest choćby to, że według stawek PKP PLK S.A. kolejną najtaniej wieź nie ładunki masowe, a ... pojedyncze wagony. I dajmy na to: operator Orlen prowadzi pociąg Płock Trzepowo - Gutkowo. Jest to pociąg TM. Tymczasem PKP Cargo S.A. w oparciu o swoją pozycję mogła by zamówić tę trasę dużo taniej. Ot choćby TN Płock Trzepowo - Toruń TRB, TL Toruń TRB - Olsztyn Tow. i TK Olsztyn Tow. - Gutkowo, lub nawet samymi zdawczymi (najtańsze). Nikt nie zastanowił się tworząc *Regulamin*, że tenże operator będzie chciał stworzyć swoją sieć punktów w oparciu o infrastrukturę PLK S.A. Dajmy na to: w Płocku Trzepowie i Olsztynie tworzymy stacje rozrządowe, w Papowie i Ostródzie - stacje manewrowe, a w Gutkowie stację obsługiwaną i uruchamiamy między nimi pociąg np. przerobowy. Zmuszono w ten sposób innych operatorów do podporządkowania się organizacji stosowanej w PKP Cargo S.A. Może operator chciałby uruchomić jeden pociąg np. między stacją rozrządową a obsługiwaną leżącą w obszarze drugiej stacji rozrządowej, w dodatku jadący przez stację manewrową leżącą w obszarze trzeciej stacji rozrządowej, a do tego prowadzony lokomotywą z drużyną manewrową i przerabiałby

wagony na każdej stacji obsługiwanej po drodze. A przecież ideą dopuszczenia obcych operatorów było udostępnienie im infrastruktury na takich samych warunkach, jakie ma PKP Cargo S.A.

Do *Regulaminu* dołączono tabele POS - Prowadzenie Opisu Sieci. Mamy np. wykaz maksymalnych prędkości. I bardzo dobrze. Można na jego podstawie ustalić, które linie są czynne oraz orientacyjny czas przejazdu. Ale czy na pewno? Otóż nie. Na linii 308 Kamienna Góra - Jelenia Góra od km 0,251 do 30,647 obowiązuje prędkość 20 km/h. A tu pudło. Wszak linia ta od km 5,710 do 12,800 została rozebrana w 1996 roku i po torze nie ma śladu. Uwzględniono to także w Wykazie linii... D-29. Również możemy pojechać linią 424 Goleniów - Maszewo z prędkością 20 km/h, która została zlikwidowana uchwałą Zarządu PKP z dnia 18.09.2001. Także możemy skorzystać z linii Worowo - Wysoka z  $v=50$ , a dalej  $v=20$ . Jednak podczas jazdy pociągu okazało się, że w torze rosną drzewa średnicy 20 cm. A na linii 206 Inowrocław Rąbinek - Drawski Młyn możemy pojechać ze Żnina do Damasławka z prędkością 30 km/h. Daleko ze Żnina nie zajedziemy bo w 39. kilometrze stoi kozioł oporowy, 15 m. toru rozebrano, a dalej rosną choinki. Podobnie jest na wielu, wielu innych.

Dołączono także wykaz maksymalnych nacisków osi. I tak po moście na szlaku Małkinia - Sokółów Podlaski możemy pojechać z  $v=80$  oraz naciskiem osi 206 kN. Jednak na pismo w sprawie przejazdu pociągu nadzwyczajnego odpowiedź dostałem odmowną. Powód? Owy most w km 56 ma nacisk 0!!! Jest to most kolejowo - kołowy i nawet zamknięto go dla ruchu pojazdów drogowych o masie pow. 3,5 tony.

Znajdziemy także tabelę „Przynależność linii kolejowych do zakładów linii kolejowych”. Przynależność ta jednak nie była już aktualna w czasie publikacji. Bowiem podziały wewnętrzne na PKP zmieniają się jak w kalejdoskopie. Nawet co kilka tygodni. Spotkałem niedawno dyżurnego ruchu, który mówi: -Mam już piątą pracę przez ostatnie trzy lata. I jakoś nie mogę tego zrozumieć, bo pracuję cały czas na jednej i tej samej nastawni. Ile to pieniędzy, te zmiany kosztują i tyle tych dyrektorów. Coraz ich więcej.

Mamy też „Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych”. Przyjęta jednak w POS nomenklatura oznaczania „Rodzaju punktu” jest niezgodna z „Przepisami o prowadzeniu ruchu na PLK S.A.” R-1. Ponadto przyjęte oznaczenia są niezrozumiałe i nie można ich jednoznacznie, a często w ogóle zinterpretować w oparciu o przepisy kolejowe. Inne - całkowicie nie tyczą się kolei i sieci kolejowej. W niektórych przypadkach byłem w stanie domyśleć się co zakwalifikowano do danej kategorii dopiero po przeczytaniu opisu całej sieci (!). Opis wybranych rodzajów punktu zamieszczam poniżej. Co więcej wiele stacji i mijanek, które zamknięto i rozebrano nawet ponad 10 lat temu oznaczono jako czynne. Dezaktualizacja wykazu sięgnęła nawet zmian z lat sześćdziesiątych. Rekord biją choćby stacje: Budziwojów, Wilkocin (nie będące stacjami od lat sześćdziesiątych - obecnie nie ma po nich śladu). Mijanki typu Piwnice, Wdzydze także wtedy zamknięto i rozszabrowano. Podsumowując ten wykaz, nie może on być przydatny w żaden sposób prywatnym operatorom. Przy zamawianiu trasy pociągu towarowego bardzo ważne są łącznice. Lecz w wykazie w ogóle nie zamieszczono posterunków odgałęźnych. Nie wiadomo, na jakim posterunku można wjechać na łącznicę i jaka jest odległość do takiego odgałęzienia. Nie można więc ustalić ani trasy, ani długości drogi przejazdu pociągu. Przykładowo donikąd prowadzą łącznice węzła Zduńska Wola: 542, 810, a 543 w ogóle nie uwzględniono, bo zaczyna się i kończy na p.odg. Mimo to z wykazu prędkości odczytamy dla niej  $V_{max}$ . Braki te zrekomensowano zamieszczeniem bocznicy wojskowych, których wcale nie musiałyby być (a może i nie powinno), a także wykazem „przystanków osobowych w kolejowej komunikacji autobusowej” (sic!). *Przystanków autobusowych? To w końcu komunikacja kolejowa, czy autobusowa? Domyśliłem się po tym, że adresemat *Regulaminu* miały być także przedsiębiorstwa PKS.*

Potem mamy „Wykaz linii kolejowych na których nie przewidziano zabudowy elektromagnesów shp”. Informacja operatorowi całkowicie zbyteczna przy braku pozostałych informacji techniczno - ruchowych. Przypuszczam, że może chodzi o podwójną obsadę lokomotywy. Jeżeli tak, to z całą pewnością powinna być taka właśnie tabela.

W plastikową kieszonkę wsadzono także mapę sieci kolejowej PKP PLK S.A. Autorami są p. Tomkiel i p. Wysokiński. Duża, przejrzysta, kolorowa i z całą masą błędów. Wiele linii jednotorowych zaznaczono jako dwutorowe (np. Tomaszów - Skarżysko, Lublin Zemborzyce - Rozwadów, Głogów - Żagań), lub na odwrót (jednotorowa Gdańsk Osowa - Gdynia Gł. Os.). Zelektryfikowanych jako niezelektryfikowane (Rytwiany - Tarnobrzeg). Wiele punktów nie będących stacjami oznaczono jako stacje (np. Kozuchów, Wielbark, Grodziec Mały, Rypin). Również popełniono liczne błędy w oznaczaniu linii czynnych (linią ciągłą) i zawieszonymi przewozami (linią przerywaną). Np. zawieszono Wolsztyn - Lipiny Odrz., a czynne Lipiny - Nowa Sól. Jest dokładnie na odwrót, a co więcej na oznaczonym jako czynny odcinku Lipiny - Nowa Sól jest nieprzejezdny od 1997 most (nie odbudował Rząd RP po powodzi) i obowiązuje wg wykazu prędkość 0 km/h. Najciekawsze jest zaś położenie węzła Pruszcz Bagienica. Z czterech kierunków tylko jeden, do Koronowa, będącego punktem końcowym jest czynny. To niby pociągi spadają z kosmosu? Może i tak, w końcu prowadzą je lokomotywy potocznie nazywane „gagarinami” lub inne - „lajkami”. Muszę przyznać, że niejednokrotnie widziałem mapki sporządzane przez fanatyków kolei, podobne, lecz nie było błędów.

Wybrane przykłady rodzajów punktu (wytluszczone symbol wraz z opisem zawarte w *Regulaminie*):

- **BST - bocznicą stacyjną**, bocznicą w myśl przepisów R-1 to punkt handlowy przy odgałęzieniu toru na szlaku lub stacji. Odgałęzienie bocznicę w stacji nie może być zakwalifikowane w wykazie jako BST, ponieważ jest w stacji i oznaczone jest rodzajem ST, rodzajem BST w wykazie może więc być oznaczony tylko punkt handlowy (np. zdawczo-odbiorczy) na końcu linii lub na końcu toru na bocznicę, odgałęziającego się stacji. Poprawnie więc oznaczono np. Kaplisze, Budowo, a błędnie Białystok Dojlidy, czy bocznicę na szlaku Sokółka - Sidra. Powinny być oznaczone BSZ. A następnie błędnie oznaczono Oskierki, Straszewo Rampa, Grzybowce Rampa - są to punkty końcowe torów łączących odchodzące od stacji zamkniętych, czyli szlaku - winny być oznaczone BSZ, lub L,
- **ST - stacja**, oznaczenie posterunku zapowiadawczego będącego stacją, zrozumiałe i poprawne, lecz ogromna ilość punktów zamkniętych (nawet 10 lat temu) dla czynności techniczno - ruchowych, będących przystankami lub ładowniami na szlaku oznaczono ST. Ponadto nie oznaczono, czy stacja posiada tory boczne z wyładownią, rampą czy też krawężdź przystosowaną do wsiadania/wysiadania podróżnych, bo przecież jakiś operator może chcieć prowadzić przewozy pasażerskie. W kilku przypadkach po nazwie stacji dodano także „Z” - zamknięta, ale oznaczenia nie wyjaśniono. Jednak punkty tak oznaczone (np. Żulin, Kanie itd.) już nie są stacjami zamkniętymi, gdyż wszystkie urządzenia zostały zdemontowane lub skradzione. Powinno być PO lub LPO.
- **STH - stacja handlowa**, wydawałoby się: stacja - posterunek zapowiadawczy, handlowa - otwarta dla czynności handlowych. Myliłem się - absolutnie nie. Od kilkudziesięciu lat jako sth oznaczało się ładownię (lub ładownię i przystanek osobowy zorganizowane na stacji zamkniętej dla czynności techniczno - ruchowych) na szlaku, na której z reguły była kasa towarowa. Obecnie jest wielu operatorów wykonujących przewozy towarowe, więc PLK, a tym bardziej operatora X nie obchodzi, czy jeden z operatorów - Cargo - ma tam kasę, czy też nie. W każdym razie **STH nie jest stacją (!)**, zasadna więc byłaby zamiana rodzaju STH na L (ładownia).
- **STHP - stacja handlowa i przystanek osobowy**, jak wyżej, dotychczas samo sth uwzględniało w sobie przystanek osobowy, a ponieważ sth nie jest stacją (a stacja nie może być jednocześnie przystankiem osobowym) powinno być zamienione na ładownia publiczna i przystanek osobowy LPO,
- **STTH - stacja techniczna**, oznaczenie nowe, raczej bez sensu, bo każda stacja jest techniczna (jak masło maślane), ale może kryje się pod nim stacja, która nie jest przystosowana do wykonywania

czynności handlowych (pasażerskich - brak krawędzi przystosowanych do wsiadania/wysiadania pasażerów i towarowych - brak warunków za- i wyładunkowych. Jednak nie! Okazuje się, że STTH oznaczono stacje, które funkcjonują tylko ze względu na czynności handlowe (!) w przewozach towarowych, ale nie przystosowane do przewozów pasażerskich. Nie domyśliłem się. Dopiero po przeczytaniu całej tabeli posiadający ok. 5000 pozycji odkryłem, o co „specjalistom” chodziło,

- **L - ładownia publiczna**, ładownia na szlaku, na której brak krawędzi przystosowanej do wsiadania/wysiadania pasażerów. Może być zorganizowana na stacji zamkniętej dla czynności technicznych. Jednak znowu widać uzależnienie oznaczenia od przewozów prowadzonych przez spółki grupy PKP. Niektóre punkty przystosowane dla czynności ładunkowych, a nie wykorzystywane przez PKP Cargo S.A. nie oznaczono jako L, a jako PO. I analogicznie wiele punktów posiadających krawędź peronową oznaczono L. Znowu nie pomyślano o innych operatorach, PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. zawiesiły przewozy, a przecież może inny operator chce tam prowadzić przewozy pasażerskie?,
- **LPO - ładownia publiczna i przystanek osobowy**, jak wyżej, z krawędzią przystosowaną do wsiadania/wysiadania pasażerów. Może być zorganizowana na stacji zamkniętej technicznie. Jednak znowu nie pomyślano o innych operatorach - często punkt, gdzie PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. zawiesiły przewozy, mimo krawędzi oznaczono L. A przecież inny operator może chce prowadzić tam przewozy pasażerskie?,
- **M - mijanka**, według Przepisów R-1 to stacja „na której układ torowy umożliwia jedynie krzyżowanie i wyprzedzanie pociągów”. Jednak takich posterunków jest bardzo mało (jeżeli w ogóle są). Oznaczono więc błędnie posterunki począwszy od stacji, na których są tylko 2 tory główne aż po duże stacje, na których nie stają pociągi pasażerskie, np. Prądy (ma 6 torów głównych, urządzenia srk pozwalają na rozpoczęcie i zakończenie biegu pociągów),
- **MPSS - mijanka i przystanek służbowy**, mijanka na której wyznaczono postoje w razie potrzeby, dla pracowników PLK S.A. dojeżdżających i wracających z dyżuru. Informacja dla innych operatorów zupełnie zbędna,
- **PO - przystanek osobowy publiczny**, to miejsce na szlaku przystosowane do wsiadania i wysiadania podróżnych. Może być zorganizowane na stacji zamkniętej technicznie. Nie pomyślano jednak, że nazwa przystanek o s o b o w y jest błędna. Są takie przystanki, gdzie zatrzymują się też pociągi pociągów pospiesznych, ekspresowe i nawet Intercity (np. Puławy Miasto), czy ekspresowe (Chałupy, Jurata). Właściwa nazwa winna brzmieć przystanek p a s a ż e r s k i publiczny,
- **PBST - posterunek bocznicowy stacyjny**, jest najprawdopodobniej wytworem wyobraźni specjalistów. W żadnym wypadku nie wiem o co mogło chodzić twórcom tego posterunku. Nie ma takiego tworu również w Przepisach R-1. Nie może być bowiem posterunek bocznicowy, stacyjnym, także nie ma mowy o takim posterunku w stacji. A o co chodziło specjalistom? Ano jako post. bocznicowo-stacyjne zakwalifikowano (!) zwykłe bocznicę szlakowe, np. na linii 231: Bronisław oraz Łojewo, będące bocznicą wojskową,
- **PBSZ - posterunek bocznicowy szlakowy**, chociaż prawidłowo powinien być po prostu posterunek bocznicowy, można by przymrużyć oko na Przepisy i postarać się domyśleć,
- **PK - przystanek osobowy w kolejowej komunikacji autobusowej**, jest chyba najbardziej absurdalnym oznaczeniem w Opisie Sieci. Nie mam pojęcia w jaki sposób można przypisać przystankowi autobusowemu kilometrów linii kolejowej. Tym bardziej km początku, osi i końca. Np. twór o nazwie Wielki Klincz, na linii 233 ma 889 metrów. Byłby to jeden z najdłuższych przystanków autobusowych i z pewnością mógłby rywalizować o wpis do księgi Guinnessa,
- **PZS - posterunek zdalnie sterowany**, no tak, ale jaki, zapowiadawczy, następczy - czort wie. Lepiej było by opisać ten punkt odpowiednim symbolem, np. ST, czy PODG (posterunek odgałęźny).

## Modernizacja EN57

**Obejść się smakiem**

**PKP Przewozy Regionalne zaprezentowały zmodernizowaną zespół trakcyjny EN57. Prezentacja odbyła się w Warszawie, ale „ezet” trafi do Wrocławia.**

Wrocławski elektryczny zespół trakcyjny EN57-1441 miał przeprowadzaną w ZNTK Mińsk Mazowiecki naprawę główną wraz z modernizacją. Jednak po zakończeniu prac remontowych nie wrócił od razu do Wrocławia. Najpierw został zaprezentowany przedstawicielom samorządów wojewódzkich oraz mediom. Prezentacja odbyła się na trasie Warszawa Centralna – Grodzisk Mazowiecki. Podczas jazdy Henryk Szklarski, dyrektor pionu eksploatacyjnego PKP Przewozy Regionalne, przedstawiał wszelkie nowinki techniczne.

W jednostce EN57-1441 zastosowano nowe podzespoły, które ułatwią przewoźnikowi eksploatację: sprężarkę śrubową, przetwornicę statyczną, nową instalację elektryczną i pneumatyczną (służącą do otwierania i zamykania drzwi). Oprócz tego jednostkę trakcyjną uodporniono na działania wandalii i złodziei złomu. Pudło pomalowano farbą chemoutwardzalną oraz pokryto powłoką antygraffiti, a z wnętrza usunięto jak największą ilość elementów metalowych i zastąpiono je tworzywami sztucznymi. W ramach modernizacji wprowadzono też szereg rozwiązań podwyższających komfort podróżowania. Zastosowano łatwo otwierające się okna dwuszybowe, nową izolację termiczną i zarazem chroniącą przed hałasem, kompaktową kabinę WC, elektroniczne wyświetlacze informujące o kierunku jazdy – i co ważne umieszczono je nie tylko na czołach jednostki, ale również na ścianach bocznych. W jednostce EN57-1441 drzwi, zamiast przez maszynistę, mogą być otwierane przyciskiem przez pasażera – ten element modernizacji zostanie doceniony szczególnie podczas mrozów.

Gdy specjalny pociąg dotarł do Grodziska, dyrektor Szklarski zaproponował podróżującym gościom, aby dla porównania na drogę powrotną przesiedli się do drugiej jednostki. Była to warszawska jednostka EN57, która nie przeszła modernizacji lecz jedynie standardową naprawę rewizyjną. Podróż powrotna skłaniała do pytania, dlaczego Mazowiecki Zakład Przewozów Regionalnych nie otrzymuje modernizowanych jednostek. Przecież prezes PKP Przewozy Regionalne Janusz Dettlaff (także wtedy, gdy był dyrektorem warszawskiego zakładu) oraz wicemarszałek województwa mazowieckiego Bogusław Kowalski ciągle deklarują, że łączy ich współpraca i wzajemne zrozumienie. Niedawno w wywiadzie dla dwutygodnika „Wolna Droga” prezes Dettlaff powiedział, że współpraca spółki z województwem mazowieckim układa się niemal wzorcowo. Co więcej, mazowiecki samorząd stara się z jak najmniejszymi opóźnieniami dofinansowywać kolejowe przewozy regionalne – inne województwa często mają z tym problem. Czyżby współpraca między spółką PKP Przewozy Regionalne i władzami Mazowsza nie była aż tak idealna?

**„Staramy się pozyskać środki finansowe”**

**Ireneusz Szast, zastępca dyrektora Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych ds. techniczno-eksploatacyjnych:**

W tym roku nie planujemy głównej naprawy jednostki elektrycznej, bo tylko w ramach głównej naprawy taką modernizację się przeprowadza. Natomiast staramy się pozyskać środki finansowe z Urzędu Marszałkowskiego i liczymy, że już na początku 2005 roku zamówimy w ZNTK Mińsk Mazowiecki wykonanie pełnej modernizacji kilku, co najmniej czterech, elektrycznych zespołów trakcyjnych.

Karol Trammer

[www.biletypkp.waw.pl](http://www.biletypkp.waw.pl)

- Odbiór poza kolejnością w kasie na Dworcu PKP Powiśle
- Lub za dodatkową opłatą dowóz pod wskazany adres

## Nasielsk – Sierpc

**Zrobia wszystko**

**Samorzady lokalne i organizacje pozarządowe żądają przywrócenia pociągów na odcinek Nasielsk – Sierpc.**

Spółka PKP Przewozy Regionalne na początku czerwca zlikwidowała przewozy pasażerskie między Nasielskiem i Sierpcem. Na likwidację ruchu w ogóle nie zareagował Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego, który jak zwykle okazał się pasywny w sprawach kolei regionalnych. Zamiast pociągów kursują obecnie autobusy kolejowej komunikacji zastępczej. Jednak autobusy nie gwarantują pewnej komunikacji w miesiącach zimowych, a ponadto bardzo nadkładają drogi, aby dojechać do wszystkich miejscowości dotychczas obsługiwanych przez kolej. W związku z tym wzrósł kilometr trasy, a wraz z kilometrażem wzrosły ceny biletów. Dlatego samorzady lokalne nie mogą się pogodzić z likwidacją ruchu pociągów.

21 czerwca w płońskim Starostwie Powiatowym zorganizowano spotkanie samorządów lokalnych, organizacji pozarządowych i kolejarzów związków zawodowych. Celem spotkania było rozpoczęcie działań na rzecz reaktywacji kolejowych przewozów regionalnych między Nasielskiem i Sierpcem. Centrum Zrównoważonego Transportu przedstawiło samorządowcom przykłady walki o koleje lokalne z innych regionów Polski, które mogłyby przynieść efekty także na północno-zachodnim Mazowszu.

Natomiast związkowcy z „Solidarności” i Związku Zawodowego Maszynistów wskazywali na potrzebę dostosowania rozkładu do potrzeb miejscowej ludności, a nie do potrzeb przewozowych kilku funkcyjnych kolejarzy dojeżdżających do pracy. To prawda – oferta przewozowa na tej linii skonstruowana była skandalicznie: kolej w ogóle nie dawała możliwości dojazdu do pracy lub szkoły w Płońsku, Sierpcu czy Raciążu. Związkowcy poinformowali, że już od 1999 roku apelowali do kierownictwa PKP o zmianę rozkładu jazdy. Bez efektu!

Wicestarosta płoński Jan Mączewski zdenerwowany mówił, że w krajach Unii Europejskiej kolej jest rozwijana, a na Mazowszu się ją likwiduje. Pod koniec spotkania samorzady wystosowały do władz Mazowsza i kierownictwa PKP Przewozy Regionalne skierowały oświadczenie, w którym zażądano powrotu pociągów na trasę Nasielsk – Sierpc, ale kursujących już według poprawionego rozkładu jazdy. Samorzady i kolejarze wierzą, że pociągi wrócą na trasę – zrobią wszystko, aby tak się stało!

Karol Trammer

**Z Biegiem Szyn**

**Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu**

**Redaktor naczelny i wydawca:** Karol Trammer  
NAKLAD: 100 egzemplarzy

- Karol Trammer  
Ul. Raszyńska 15 m 15  
02-026 Warszawa  
z dopiskiem „Z Biegiem Szyn”
- Poczta elektroniczna: z.biegiem.szyn@interia.pl
- tel. (0)691-500-248

>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.

**TU OTRZYMASZ BIULETYN:**

-Kiosk na dworcu Warszawa Powiśle (górnym poziomem)

-Księgarnia PELTA przy ul. Świętokrzyskiej 16

**TU PRZECZYTAJ BIULETYN:**

-Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej PLK S.A. przy ul. Targowej 74

**JAK OTRZYMYWAĆ BIULETYN DROGĄ POCZTOWĄ**

Warunkiem otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale **1,35 zł** (Priorytet: **2,00 zł**) w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Np. 4 numery = 4 znaczki. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysłać biuletyn oraz o napisanie, od którego numeru mamy rozpocząć prenumeratę.