

# **Z Biegiem Szyn**

Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu WRZESIEŃ – PAŹDZIERNIK 2004 Nr 5 (14)



## **KM zamiast PKP**

**MZPR: Nie jest nam znana metoda teleportacji**

**Szybka Kolej Miejska w Warszawie już w 2005 roku?**

**PLK: Błędy zostaną wyeliminowane**

MZPR

## Nowe zmiany

Ireneusz Szast do centrali.
Czesław Sulima z Białegostoku.

Na przełomie lipca i sierpnia nastąpiły kolejne zmiany personalne w kierownictwie Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych. Ireneusz Szast, dotychczasowy zastępca dyrektora ds. eksploatacyjno-technicznych, awansował do centrali spółki PKP Przewozy Regionalne – został dyrektorem biura marketingu. Na miejsce Szasta, przyszedł Czesław Sulima, który dotychczas pełnił funkcję zastępcy dyrektora Podlaskiego Zakładu Przewozów Regionalnych.

K. Trammer

Prywatyzacja WKD

## Samorządowo czy prywatnie?

Konsorcjum samorządów czy przewoźnik autobusowy?

Biuro prywatyzacji PKP S.A. wreszcie ujawniło wyniki postępowania prywatyzacyjnego spółki Warszawska Kolej Dojazdowa. PKP zaakceptowało ofertę firmy Polski Express zajmującej się dalekobieżnymi przewozami autobusowymi oraz ofertę Konsorcjum Samorządowego, które tworzą samorządy położone wzdłuż linii WKD. Dopuszczenie Polskiego Expressu do dalszego etapu prywatyzacji „wukadki” jest dość zastanawiające, ponieważ firma ta zajmuje się wyłącznie przewozami autobusowymi. Konsorcjum Samorządowe i Polski Express mają teraz czas do 29 października na złożenie ofert zawierających biznesplan.

K. Trammer

Jubileusz

## Złota „esełka”

50 lat linii Skierniewice – Łuków.

W październiku 1954 roku oddano do eksploatacji linię Skierniewice – Łuków. „Esełka” służy przede wszystkim pociągom towarowym, które omijają tędy Warszawski Węzeł Kolejowy. Do niedawna linią kursowały również pociągi osobowe, jednak ich kursowanie zawieszono – najpierw, przed kilku laty między Pilawą i Skierniewicami, a ostatnio na odcinku Pilawa – Łuków. Szkoda, bo mieszkańcy Skierniewic, Mszczonowa, Tarczyna, Góry Kalwarii, Pilawy, Stoczek i Łukowa zawsze chętnie korzystali z „esełki”. 17 września w Skierniewicach będą obchodzone uroczystości jubileuszowe.

K. Trammer

Graffiti

## Wandale zza granicy

Sokiści łapią obcokrajowców...

W ostatnim czasie funkcjonariusze SOK zatrzymali w okolicach Warszawy kilku graffitiarzy. Co ciekawe, znacząca większość z nich nie pochodziła z Polski. 28 lipca zatrzymano na przystanku Warszawa Wola sześciu graffitiarzy (czterech Szwedów, jednego Amerykanina i jednego Polaka), którzy pomalowali dwie jednostki trakcyjne EN57. Kilka dni później – w nocy z 5 na 6 sierpnia na stacji Nasielsk zatrzymano Australijczyka, który malował graffiti na jednostce EN57. W obu przypadkach wandali przekazano Policji.

K. Trammer

Pociągi międzywojewódzkie

## Pośpiechy nadal będą jeździć

PKP Przewozy Regionalne kontra PKP Intercity – 1:0.

20 sierpnia prezes spółki PKP Przewozy Regionalne Janusz Dettlaff poinformował, że połączenia międzywojewódzkie (a więc pociągi pospieszne kursujące przez co najmniej trzy województwa) pozostaną w gestii spółki regionalnej. To dobra wiadomość dla pasażerów, którzy dzięki pociągom pospiesznym mogą tanio i w dobrych warunkach podróżować po Polsce. Pojawiła się bowiem groźba, że pociągi międzywojewódzkie zostaną przekazane do PKP Intercity, które przymierzało się do ich likwidacji albo przekształceniu na dużo droższe pociągi ekspresowe. Do najpopularniejszych połączeń międzywojewódzkich na Mazowszu należą pociągi: „Pobrzeże” do Kołobrzegu, „Starosta” do Poznania i „Gałczyński” z Lublina do Szczecina.

K. Trammer

Warszawska Kolej Dojazdowa

## 1 z 10

EN95-01 – nowy zespół trakcyjny.

Nowy zespół trakcyjny EN95-01 pomyślnie zakończył okres testów. 27 sierpnia odbył się pierwszy przejazd z pasażerami – na początek z dziennikarzami. Dwa dni później – 29 sierpnia odbyła się w Grodzisku Maz. uroczystość przekazania nowego zespołu trakcyjnego. Od września skład rozpocznie kursowanie w ramach jednego z dziesięciu obiegów. Co prawda, na kilka wrześniowych dni opuści „wukadkę”, aby odwiedzić berlińskie targi kolejowe. Producentem jednostki trakcyjnej jest bydgoska PESA, a fundatorem samorząd województwa mazowieckiego.

K. Trammer

## !!! TARCZA OSTRZEGAWCZA

### Co by tu jeszcze...?

Statystyczny Czech odbywa 17 podróży koleją w ciągu roku. Natomiast każdy Polak przeciętnie odbywa tylko 6 przejazdów pociągiem na rok. Taką informację podało czasopismo dla pasażerów czeskich kolei p.t. „ČD pro Vás”. Czesi odbywają najwięcej podróży kolejowych spośród wszystkich nowych członków Unii Europejskiej. Dane te pochodzą z badań międzynarodowej unii kolei UIC przeprowadzonych w 2002 roku. Na łamach czeskiego czasopisma dla pasażerów spróbowano wyjaśnić, dzięki czemu České Dráhy (koleje czeskie) osiągnęły tak dobry wynik. Oto przetłumaczony fragment artykułu: *W okolicach dużych miast, jak Praga lub Brno, szczytowa częstotliwość kursowania pociągów na niektórych trasach wynosi 15 lub 20 minut, a poza szczytem co godzinę. Jak również na wszystkich liniach lokalnych kursuje duża liczba pociągów – także w weekendy i święta. To u niektórych naszych sąsiadów, na przykład Polaków, wcale nie jest normą.*

Jak widać, dzięki działaniom kierownictwa Grupy PKP oraz prezesów i dyrektorów z kolejowych spółek-córek Polska osiągnęła już miano kraju bez sprawnej kolei – niestety, dokładnie taka jest prawda. Warto zwrócić uwagę na to, że czescy kolejarze szczytują się tym, że na wszystkich ich lokalnych i bocznych trasach kursuje dużo pociągów. A co robi zarząd spółki PKP Przewozy Regionalne? Myśli tylko: *Co by tu jeszcze zlikwidować panowie? Co by tu jeszcze...?*

Karol Trammer

### EXPRESS

► Grzegorz Siewiera i Jacek Stirmer zostali odwołani z zarządu spółki **PKP Polskie Linie Kolejowe**. Nowym członkiem zarządu został Krzysztof Szwed, dotychczasowy dyrektor biura eksploatacji w centrali PLK. ► 1 września spółka WKD otworzyła drugi parking Park&Ride – tym razem przy stacji w Komorowie. ► Grzegorz Mędra został podsekretarzem stanu ds. finansowania infrastruktury i restrukturyzacji kolei w **Ministerstwie Infrastruktury**. Niestety, wiceminister Mędra nie ma doświadczenia w sprawach kolejowych. ► W Warszawie trwa **remont wiaduktu** ul. Żelaznej nad linią średnicową. Spowodowało to konieczność wprowadzania czasowych zmian w kursowaniu pociągów dalekobieżnych, regionalnych oraz WKD, a co za tym idzie niemałe zamieszanie na terenie węzła warszawskiego. W czasie zamknięcia linii średnicowej pasażerowie PKP mogli bezpłatnie korzystać z komunikacji miejskiej ZTM między Pl. Zawiszy i Dw. Centralnym. ► 25 sierpnia na stacji Zielonka doszło do **wykołowania pociągu** nr 7718 relacji Tłuszcz (odj. 6.37) – W-wa Wileńska (przyj. 7.22). Na szczęście w wypadku nikt nie ucierpiał.

## Koleje Mazowieckie-KM

# Rewolucji nie będzie?

**Ciągle likwidacje połączeń, oferta przewozowa niedostosowana do potrzeb pasażerów, problemy z bezpieczeństwem w pociągach, przejadanie dotacji – to rzeczywistość kolejowych przewozów regionalnych pod szyldem PKP Przewozy Regionalne. Czy dzięki powołaniu spółki „Koleje Mazowieckie – KM” wszystkie te problemy odejdą w zapomnienie?**

Regionalizacja kolei na Mazowszu nabrała rozpędu. 29 lipca w obecności ministra pracy Jerzego Hausnera, ministra infrastruktury Krzysztofa Opańskiego oraz prezesa zarządu PKP S.A. Macieja Męclewskiego podpisano akt notarialny podmiotu o nazwie „Koleje Mazowieckie-KM” sp. z o.o. Ze strony województwa mazowieckiego podpisy złożyli marszałek Adam Struzik i wicemarszałek Bogusław Kowalski, natomiast zarząd spółki PKP Przewozy Regionalne reprezentowali prezes Janusz Dettlaff i Małgorzata Kuczevska-Łaska, dyrektor finansowy. Tym samym zaczął się proces przygotowania do rozpoczęcia działalności, które nastąpić ma 12 grudnia – pierwszego dnia obowiązywania rozkładu jazdy 2004/2005. Jednak już teraz wiadomo, że na szybką poprawę sytuacji kolejowych przewozów regionalnych na Mazowszu nie ma co liczyć.

**Dalszy rozkład rozkładu jazdy**

Spółka Koleje Mazowieckie-KM rozpocznie swoją działalność od likwidacji ruchu pociągów na linii Radom – Przysucha – Drzewica – Tomaszów Mazowiecki, która stanowi połączenie Radomia (drugiego co do wielkości mazowieckiego miasta) z regionem łódzkim. Co



**Janusz Dettlaff**  
Przyszły prezes  
spółki Koleje  
Mazowieckie-KM?

ważne, likwidacja połączeń na tej linii dotyczyć będzie jedynie terenu województwa mazowieckiego. Władze województwa łódzkiego wraz z Łódzkim Zakładem Przewozów Regionalnych zdecydowały się w przyszłym rozkładzie nadal uruchamiać pociągi na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Drzewica, a więc do ostatniej stacji w regionie łódzkim. Warto podkreślić, że to w

województwie mazowieckim powstała spółka, która miała pokazać nową jakość w kolejowych przewozach regionalnych. W województwie łódzkim wszystko zostaje po

staremu, a jednak to tam nie likwiduje się połączeń. Według planów województwa mazowieckiego, jako kolejna do likwidacji od grudnia miała iść linia Siedlce – Czeremcha. Nie udało się to tylko dzięki uporowi województwa podlaskiego.

Jak widać, mimo powstania spółki Koleje Mazowieckie-KM proces likwidowania kolei na Mazowszu wcale się nie kończy. Czy w takiej sytuacji można liczyć na to, że choćby część połączeń i linii zlikwidowanych przez PKP Przewozy Regionalne, zostanie przywrócone przez Koleje Mazowieckie?

To nie wszystko. Władze województwa mazowieckiego zawsze zapowiadały, że gdzie jak gdzie, ale na głównych liniach zbiegających się w Warszawie będzie kursowała nie będzie kursowała w soboty, niedziele oraz przez całe wakacje. W dni, w które nie odbywają się zajęcia w szkołach, dużo trudniej będzie dojechać do pracy, urzędu oraz na uczelnię. Czy o taką poprawę chodziło?

**Mniejszościowy udziałowiec może więcej**

Władze Mazowsza tłumaczą się, że nie mają zbyt wielkiego wpływu na układanie rozkładu jazdy 2004/2005, który w życie wchodzi w grudniu. Wynika z tego, że samorząd wojewódzki – czyli podmiot przeznaczający prawie 50 mln złotych na kolejowe przewozy regionalne w województwie oraz główny udziałowiec nowopowstałej spółki Koleje Mazowieckie-KM nie ma zbyt wiele do gadania i pozostaje pod presją PKP.

Presja spółki PKP Przewozy Regionalne daje się we znaki również w sprawach personalnych. Podczas prac nad powołaniem spółki

Koleje Mazowieckie-KM przedstawiciele spółki PKP Przewozy Regionalne walczyli o zagwarantowanie, że prezesem Kolei Mazowieckich-KM zostanie ktoś z dużym doświadczeniem zdobytym na PKP. Wieść niesie, że prezesem nowej spółki ma być Janusz Dettlaff, obecny prezes PKP Przewozy Regionalne. A więc historia zatoczyła koło – Janusz Dettlaff był już kiedyś szefem kolei na Mazowszu i spośród dyrektorów zakładów wyróżniał się dużą aktywnością. Okres, w którym dyrektor Dettlaff szefował Mazowieckim Zakładem Przewozów Regionalnych, łączy się z zacieśnianiem współpracy z samorządami lokalnymi, wprowadzeniem pociągów RegioPlus w węzle warszawskim, urozmaiceniem taryfy i zwracaniem dużej uwagi na bezpieczeństwo pasażerów oraz problem przejazdów bezbiletowych. Jednak tego czasu nie da się nazwać płynącego mlekiem i miodem, lecz – jak to zwykle na kolei bywa – czasem pełnym nierozwiązanych problemów.

Jak widać, mimo wcześniejszych deklaracji spółka PKP Przewozy Regionalne zachowuje dużą moc decyzyjną. Gdy rozpoczął się proces tworzenia spółki Koleje Mazowieckie-KM, przedstawiciele samorządu wojewódzkiego podkreślali, że na kolei w województwie mazowieckim wiele się zmieni na lepsze. Chodziło przede wszystkim o ulepszenie oferty przewozowej, inwestycje w tabor kolejowy oraz bardziej skuteczną kontrolę finansów. Z biegiem czasu stanowisko samorządu trochę się zmieniło. Przy podpisywaniu aktu notarialnego spółki Koleje Mazowieckie-KM wicemarszałek województwa Bogusław Kowalski powiedział – *my nie chcemy zarządzać tą spółką, bo to nie jest nasza rola. Chcemy w niej pełnić funkcję kontrolera finansów publicznych, ponieważ to samorząd dotuje przewozy.* Czyżby władze województwa powoli wycofywały się ze swoich planów zrewolucjonizowania kolejowych przewozów regionalnych na Mazowszu? Wygląda na to, że dla samorządu mniej ważne stało się dobro mieszkańców i pasażerów, a bardziej zaczęły liczyć się pieniądze. Może więc okazać się, że skończy się przejadanie dotacji (i bardzo dobrze), ale oferta przewozowa nie będzie lepsza – połączenia nadal będą zawieszane, a rozkład w dalszym ciągu nie będzie spełniał oczekiwań pasażerów. Skąd takie pesymistyczne wizje? Wskazuje na to podział ról w spółce Koleje Mazowieckie-KM – samorząd zajmie się pieniędzmi, a kolej ofertą przewozową i sprawami eksploatacyjnymi. Próbkę tego jak kolej tworzy ofertę przewozową mamy choćby dziś – coraz mniej pociągów, coraz mniej linii, czy też patrzenie na rozkład jazdy bardziej przez pryzmat warunków eksploatacyjnych aniżeli potrzeb pasażera. Dlaczego kolej miałaby nagle zmieniać swoje metody? Tym bardziej, że władze województwa mazowieckiego dały już czytelny sygnał, iż w sprawach innych niż finansowe, oddają pole kolejarzom.

**Nikt nic nie wie**

Chociaż do rozpoczęcia działalności podmiotu Koleje Mazowieckie-KM pozostały jedynie trzy miesiące, to wciąż nie wiadomo o najbliższej przyszłości spółki. Na konkretne pytania dotyczące procesu uzyskiwania licencji, planów prowadzenia ruchu pociągów, systemu taryfowego oraz decyzji personalnych otrzymaliśmy w centrali spółki PKP Przewozy Regionalne jednozdaniową odpowiedź. *„Koleje Mazowieckie” jest spółką w organizacji.*

Zgodnie z artykułem 169 Kodeksu Spółek Handlowych ma 6 miesięcy na dokonanie rejestracji w Krajowym Rejestrze Sądowym, a tym samym uzyskania osobowości prawnej – takiego lakonicznego wyjaśnienia udzieliła nam Anna Hyrlik, rzeczniczka prasowa spółki PKP Przewozy Regionalne. Natomiast rzeczniczka Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, Wiesława Lipińska postanowiła w ogóle zignorować nasze pytania. Miejmy nadzieję, że ten czeski film skończy się jak najszybciej. Najlepiej do 12 grudnia, jak bowiem wiadomo, tego dnia na trasę wyruszyć mają pierwsze pociągi pod banderą Koleje Mazowieckie-KM.

Karol Trammer

**Koleje Mazowieckie-KM sp. z o.o.****Udziałowcy:**

Samorząd Województwa Mazowieckiego – 51%  
PKP Przewozy Regionalne – 49%

# „Błędy zostaną wyeliminowane”

**Reakcja rzecznika prasowego spółki PKP Polskie Linie Kolejowe na artykuł p.t. „Dyletanci tworzą Regulamin...”.**

## Wyjaśnienie KRZYSZTOFA ŁAŃCUCKIEGO – PKP PLK S.A.

Dziękuję za przekazanie krytycznych uwag za pośrednictwem czasopisma „Z biegiem szyn” dotyczących dwóch pierwszych edycji „Regulaminu przyznawania i korzystania z tras na udostępnianych liniach kolejowych” wydanych przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Nie mogę zgodzić się z nazwaniem zespołu, który przygotował Regulamin, dyletantami. Sądzę, że Autor artykułu przy okazji poruszonych przez siebie ważnych problemów, niepotrzebnie obraża zespół wykonawców Regulaminu. Zapewniam, że mają oni odpowiednie przygotowanie, a błędy jakie popełnili, zostaną wyeliminowane. Ale być może ma tu miejsce swoista „licentia poetica”, której prawo zastosowania przyznał sobie Autor artykułu lub Autor tytułu artykułu z Zespołu Redakcyjnego.

Szkoda, że ze zgłoszeniem krytycznych uwag tak długo zwlekano. Jak zauważył Autor artykułu, w Regulaminie podano dane adresowe, nr telefonu, e-mail komórki przyjmującej uwagi. Regulamin jest również publikowany na stronach internetowych pod adresem [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) i można przesłać uwagi do jego zawartości za pomocą poczty elektronicznej. Z takiej drogi korzystają nasi klienci. Jeśli jednym z celów artykułu jest usunięcie błędów i zasygnalizowanie wątpliwości związanych z Regulaminem, to sprawy poruszone w artykule mogły być znacznie szybciej wyjaśnione we współpracy z Biurem Przygotowania i Sprzedaży Produktu - koordynatorem w spółce, prac nad Regulaminem oraz zainteresowanymi komórkami.

Proszę o przyjęcie następujących wyjaśnień do opublikowanego tekstu.

1. Chcemy być traktowani przez naszych klientów jako rzetelny partner i właśnie dlatego wszystkich odbiorców Regulaminu poprosiliśmy o zgłaszanie uwag i dostrzeżonych usterek. Mam nadzieję, że Autor dostrzega różnicę pomiędzy rodzajem i zakresem informacji zawartych w ofertach supermarketów, banków i w załącznikach do Regulaminu. Wiele firm, które Autor zapewne zaliczyłby do rzetelnych partnerów, prosi swoich klientów o zgłaszanie uwag dotyczących ich produktów. Zaciągany jest w ten sposób u klientów kredyt zaufania. Jest on spłacany po uzyskaniu poprawy jakości produktów tej firmy.

2. Zdanie „Biorąc pod uwagę, że Regulamin ten jest ofertą handlową spółki w gospodarce rynkowej (...)” należałoby uzupełnić o wyrazy „w kształtującej się”. Autor zapomina o trwającym procesie restrukturyzacji PKP, o przygotowywanym procesie prywatyzacji spółki PKP CARGO S.A., o nadal przygotowywanych aktach prawnych dotyczących transportu, o istnieniu okresów przejściowych w transporcie kolejowym przewidzianych w Traktacie Akcesyjnym, o bardzo trudnej sytuacji finansowej firm działających na potrzeby transportu kolejowego. Oczywiście, w żaden sposób procesy mające miejsce w polskim transporcie kolejowym nie są wytłumaczeniem dla usterek dostrzeżonych przez Autora.

3. Klasyfikacja pociągów towarowych dla celów cennika opłat za udostępnianie linii kolejowych została zmieniona Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 7 kwietnia 2004 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej. Zgodnie z tym rozporządzeniem wyróżniono 2 kategorie pociągów towarowych: całopociągowe przewozy kombinowane oraz pozostałe pociągi towarowe. Czy jednak ustalenie stawek jednostkowych dla pociągów do obsługi przewozów wagonowych (tzn. pojedynczych wagonów i grup wagonów) na wyższym poziomie wpłynęłoby - według Autora - na zwiększenie wielkości przewozów kolejowych i przyczyniłoby się do rozkwitu transportu kolejowego w Polsce?

4. Nie jest zabronione organizowanie przez przewoźników spoza PKP przewozów wagonowych w oparciu o infrastrukturę kolejową

udostępnianą przez naszą spółkę. Najczęściej jednak, decydującym czynnikiem dla stosowania przewozów w zwartych składach całopociągowych pomiędzy punktem nadania i odbioru jest ich prostota oraz unikanie wszelkich problemów związanych ze zorganizowaniem i wykonywaniem pracy manewrowej.

4. Dla ustalania orientacyjnego czasu przejazdu przekazujemy w załączeniu oprogramowanie KALKULACJA 2004 mając jednocześnie nadzieję, że z dostrzeżonymi ew. usterkami, niedogodnościami, Autor lub Zespół Redakcyjny podzieli się również z Biurem Przygotowania i Sprzedaży Produktu Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., które koordynuje w naszej Spółce również prace związane z przygotowaniem cennika oraz tego oprogramowania.

5. Uwagi Autora dotyczące oznaczeń punktów eksploatacyjnych zostaną wykorzystane w pracach nad przepisami wewnętrznymi spółki oraz bazami danych opisujących sieć.

6. Dla wszystkich podanych przez Autora usterek zostaną ustalone przyczyny ich powstania oraz przyczyny, dla których nie zostały one zidentyfikowane w procesie weryfikacji i uzgadniania danych stanowiących załączniki do regulaminu. W przypadku stwierdzenia winy pracowników naszej spółki, poniosą oni konsekwencje służbowe. W innych przypadkach, wystąpimy do współpracujących z nami spółek PKP o dokonanie zmian, zapewnienie w przyszłości rzetelnych danych oraz dołożenie maksimum staranności przy opracowywaniu Regulaminu.

Jeszcze raz dziękuję za krytyczne uwagi dotyczące Regulaminu i chciałbym zapewnić, że zostaną one wykorzystane w następnych wydaniach.

**Krzysztof Łańcucki**  
rzecznik prasowy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

## Odpowiedź ANDRZEJA JEZIERSKIEGO – autora artykułu

Jako autor artykułu wyrażam ubolewanie, że zespół przygotowujący Regulamin, a przede wszystkim POS byłem zmuszony nazwać dyletantami. Jednak zespół ten zajmujący się opisem sieci i kwestiami techniczno - ruchowymi powinien znać i potrafić korzystać z Przepisów R-1. Jest to akt normatywny dotyczący prowadzenia ruchu na PKP PLK S.A. i jest aktem wyższego rzędu niż zestawienie opisu sieci (POS). Dlatego opis sieci powinien być napisany w pełnej zgodności z tym aktem. Sam Pan zauważył, że poruszone przeze mnie problemy są ważne. Tytuł tego artykułu był również konsultowany z innymi odbiorcami Regulaminu i spotkał się z pełną aprobatą.

Pragnę zaznaczyć, że nie dostrzegł Pan jednej z podstawowych myśli przekazanych w artykule. Podkreślam jeszcze raz, że poza prośbą o zgłaszanie uwag i usterek dotyczących produktu (tak jak to czyni większość rzetelnych partnerów) w Regulaminie poproszono o zgłaszanie nieaktualnych danych. Ta druga prośba jest niedopuszczalna w tego typu ofercie i nie świadczy o dążeniu do dostosowania swojego produktu do oczekiwań klientów. Dowodzi za to, że z pełną świadomością zawarto nieaktualne dane, czyli zlekceważono klientów. Dowodzi także pośrednio, że majątek PLK S.A. jest nienależycie chroniony i utrzymywany, a w każdej chwili klient może stwierdzić nieaktualne dane poprzez nagłe hamowanie swojego pociągu spowodowane ubytkami w nawierzchni, brakiem semafora, tarczy ostrzegawczej, czy też brakiem całej nastawni na czasowo zamkniętej stacji. Jest przecież zasadnicza różnica pomiędzy ankietami dotyczącymi jakości produktu, a prośbą o poprawianie błędów w ofercie. Nie zdarzyło mi się, aby bank oczekiwał ode mnie szukania niezgodności pomiędzy projektem a stanem rzeczywistym, np. pomyłki w wartości oferowanego oprocentowania.

Problem samej kwalifikacji pociągów prywatnych operatorów do poszczególnych rodzajów, któremu poświęcił Pan najwięcej uwagi, jest już prawie rozwiązany. Zaznaczyłem to w swoim artykule w słowach „z początku kwalifikowano jako TM”. **ciąg dalszy: str. 5 →**

→ **Ciąg dalszy ze str. 4**

Sama wysokość stawek nie była przeze mnie kwestionowana, lecz tylko zbyt duże pole manewru w ich stosowaniu. Naturalnie, wzrost stawek na pociągi do przewozu pojedynczych wagonów i grup wagonowych, w szczególności obsługujące małe ładownie, określane dotychczas jako zbiorowe i zdawcze przyczyniłby się do ograniczenia dostępności kolejowych przewozów towarowych. Nie można do tego dopuścić, biorąc pod uwagę, że przez ostatnie cztery lata PKP, a następnie PKP Cargo S.A. zlikwidowało bardzo dużo ładowni, na których nadawano pojedyncze wagony i grupy wagonowe, jednocześnie zmniejszając przychód spółki. To przecież one są tymi dopływami, które nadają całej rzece nurt. Przy okazji warto zaznaczyć, że w wielu przypadkach firmy, które korzystały z tego typu kolejowych przewozów towarowych, po ich likwidacji po prostu zbankrutowały, gdyż nie było ich stać na droższe przewozy samochodowe.

Chciałbym także dodać, że pominął Pan kwestię błędów, które zostały popełnione przy opracowywaniu mapy sieci kolejowej. Niestety praca osób wykonujących tę mapę, jak i ewentualnej korekty również nie zasługuje na pozytywną ocenę. Muszę zauważyć ponownie, że podobne mapy wydawane przed podziałem PKP, jak i te, opracowywane przez entuzjastów kolei nie mają tak dużej ilości błędów.

Dziękujemy za przekazanie programu KALKULACJA. Pragniemy bliżej zająć się programem w następnych numerach dwumiesięcznika „Z Biegiem Szyn”.

Mam nadzieję, że wskazane przeze mnie błędy dotyczące aktualności wykazów POS, a także nieprawidłowości w systemie oznaczania posterunków ruchu i punktów handlowych zostaną starannie naprawione. Wierząc, że ten artykuł przyczyni się do usunięcia opisanych błędów, deklaruje swoją pomoc.

Andrzej Jezierski

## „Nie jest nam znana metoda teleportacji”

**Reakcja kierownictwa Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych na artykuł p.t. „Problem nie do rozwiązania?”**

**Wyjaśnienie ROBERTA NOWAKOWSKIEGO – MZPR**

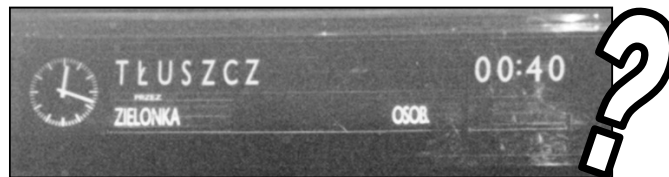
*Z należytą uwagą przeczytałem Pański artykuł dotyczący Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych, opisujący naszą niedolność w zestawieniu składów EZT. Uważam, iż przed napisaniem takiego artykułu powinien Pan po pierwsze poznać zagadnienie o którym zamierza Pan pisać, a po drugie pisać prawdę, a nie stosować nagonki używając tanich chwytów.*

*Podaje Pan powołując się na dodatek 2D, iż pociąg odjeżdżający z Warszawy Wileńskiej o godzinie 23:40 (nr 7767) powinien być zestawiony w 1 EZT, co nie jest prawdą, ponieważ w tymże dodatku figuruje 2 EZT, co wynika z konstrukcji całego obiegu. Podobnie jest z pociągiem nr 7711 odjeżdżającym z Warszawy Wileńskiej o godzinie 0:40, który zarówno w dodatku jak i w naturze jest zestawiony w 1 EZT, a nie jak Pan pisze w 2 EZT. Aby zrozumieć dlaczego pociągi jeżdżą poza szczytem złożone z 2 EZT trzeba przeanalizować cały obieg a nie wybiórczo twierdzić, że pociąg jedzie bez odpowiedniej liczby pasażerów. Znane są nam odkrywcze poglądy iż pociąg wiozący w szczyte komplet pasażerów w 2 EZT wracać ma tylko w 1 EZT ponieważ w odwrotnym kierunku pasażerów już nie ma. Tylko jak dotąd nie jest nam znana metoda teleportacji niepotrzebnego w tym momencie EZT do punktu utrzymania, bądź stacji zwrotnej na szczyt poranny.*

*Oczekuję iż następne Pana artykuły oparte będą na konkretnej wiedzy, oraz oczekuję sprostowania poprzez umieszczenie tego listu w następnym wydaniu.*

**Robert Nowakowski**  
zastępca dyrektora ds. handlowych  
Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych

**Odpowiedź KAROLA TRAMMERA – autora artykułu**



Bardzo dziękuję za przesłanie wyjaśnienia. Jestem zwolennikiem dialogu i cieszy mnie, gdy problemy opisane w artykułach prasowych nie trafiają w próżnię lecz wywołują dyskusję.

Na początku chciałbym przekazać swoje zaniepokojenie faktem rozbieżności pomiędzy egzemplarzami Załącznika 2D – tym posiadanym przez Pana Dyrektora oraz tym będącym w posiadaniu redakcji „Z Biegiem Szyn”. Całe szczęście, zawsze stosuję zasadę, że prawdę z dokumentów i oficjalnych wydawnictw należy skonfrontować z prawdą obecną w terenie. Tak było i tym razem, gdyż wiedzę czerpałem nie tylko z Załącznika 2D, ale przede wszystkim z prowadzonych obserwacji zestawienia składów odjeżdżających o godz. 22.55, 23.40 i 00.40 ze stacji Warszawa Wileńska w kierunku Tłuszcza i Małkini. Efektem tych obserwacji było stwierdzenie, że wszystkie wyżej wymienione pociągi prowadzone są dwoma jednostkami trakcyjnymi. Po otrzymaniu Pańskiego listu, ponownie przeprowadziliśmy obserwację pociągu nr 7711 pod kątem jego zestawienia. Udaliśmy się na stację Warszawa Wileńska czterokrotnie i za każdym razem pociąg ten złożony był z dwóch jednostek trakcyjnych. Wyniki obserwacji są następujące. W nocy z 20 na 21 lipca 2004 pociąg nr 7711 składał się z dwóch jednostek trakcyjnych (EN57-1649 + EN57-1650). Tak samo było w nocy z 11 na 12 sierpnia 2004 – pociąg nr 7711 również składał się z dwóch jednostek trakcyjnych (EN57-1614 + EN57-1613). Identyczna sytuacja powtórzyła się noc później – z 12 na 13 sierpnia pociąg nr 7711 także złożony był z dwóch jednostek trakcyjnych (EN57-1639 + EN57-1637). W nocy z 20 na 21 sierpnia pociąg nr 7711 tak jak zwykle składał się z dwóch jednostek (EN57-1607 + EN57-1609). Czy nadal uważa Pan, że pociąg nr 7711 zarówno w dodatku jak i w naturze jest zestawiony z jednej jednostki trakcyjnej? Niezwykle niepokojący jest fakt posiadania przez dyrekcję Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych, nieprawidłowych informacji na temat zestawienia pociągów na podległym sobie terenie. W tej sytuacji zarzucanie innym pisania nieprawdy jest rzeczą niezrozumiałą.

Jestem zawiedziony tym, że skupił się Pan jedynie na kilku szczegółach, a poważny i jakże szeroki problem kursowania zbyt długich pociągów w wieczory i weekendy obrócił Pan w, skądinąd dobry, żart o teleportacji taboru. Zasadnicze przesłanie Pańskiego listu głosi, że zbyt długie pociągi regionalne to efekt ułożenia obiegów i nie da się tego zmienić. Jak widać, problem obiegów w Mazowieckim Zakładzie Przewozów Regionalnych rzeczywiście stanowi problem nie do rozwiązania – tak jak sugerowałem to w tytule artykułu. A przecież mogłoby być inaczej! Może warto zastanowić się nad wprowadzeniem nowych rozwiązań w gospodarce taborem – takich jak odłączanie drugiej jednostki na część obiegu, czy też wprowadzenie kilkugodzinnych obiegów kursujących jedynie w godzinach szczytu? Może warto również zwrócić uwagę na to, jak z problemem obiegów radzą sobie inne zakłady przewozów regionalnych?

Jeszcze raz bardzo dziękuję za podjęcie dialogu na temat sytuacji w Mazowieckim Zakładzie Przewozów Regionalnych. Jeżeli uzna Pan to za stosowne, to dialog ten z przyjemnością gotowy jestem kontynuować.

Karol Trammer

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

**Zamów bilet przez internet!!!**

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

## Szybka Kolej Miejska w Warszawie

**Koleją po mieście!****Władze Warszawy pokonują kolejne trudności na drodze do utworzenia Szybkiej Kolei Miejskiej w aglomeracji warszawskiej. Uda się do 2005 roku?**

Likwidacja tzw. wspólnego biletu, a więc możliwości bezpłatnego podróżowania koleją w aglomeracji warszawskiej dla posiadaczy 30- i 90-dniowych biletów ZTM – ta decyzja z kwietnia 2003 roku nie zapowiadała czasu prezydentury Lecha Kaczyńskiego jako okresu pozytywnego dla rozwoju kolei oraz jej integracji z komunikacją miejską w Warszawie. Jednak ostatnie posunięcia władz stolicy pozwalają dawać nadzieję na to, że sytuacja się odwróci i zakończy się zła passa dla aglomeracyjnego transportu kolejowego.

Władze Warszawy od kilku miesięcy z uporem pokonują bariery polityczne i administracyjne, które stanowią przeszkodę w organizowaniu w stolicy spółki Szybka Kolej Miejska. Na początku tego roku Tramwaje Warszawskie i Metro Warszawskie utworzyły spółkę Szybka Kolej Miejska. Kolejnym krokiem miało być przystąpienie miasta do spółki – Rada Warszawy głosowała nad tym w lutym. Projekt padł ofiarą polityki i radni odrzucili tę uchwałę. Jednak władze Warszawy nie wycofały się z dalszej walki. W lipcu projekt znowu trafił do Rady Warszawy i tym razem zyskał akceptację radnych – 8 lipca miasto stołeczne Warszawa stało się kolejnym, obok Metra Warszawskiego i Tramwajów Warszawskich, udziałowcem spółki SKM. Już kilka dni później kolejny podmiot wyraził intencję przystąpienia do spółki. 13 lipca prezydent Lech Kaczyński i wiceprezydent Sławomir Skrzypek oraz marszałek Adam Struzik i wicemarszałek Bogusław Kowalski z Zarządu Województwa Mazowieckiego podpisali list intencyjny sprawie przystąpienia mazowieckiego samorządu do spółki Szybka Kolej Miejska. Podobne listy podpisano z samorządami leżących wzdłuż trasy Grodzisk Mazowiecki – Warszawa – Otwock.

Bowiem to właśnie na tej trasie mają pojawić się pierwsze składy Szybkiej Kolei Miejskiej. Według Lecha Kaczyńskiego pierwsze pociągi SKM wyruszą już pod koniec 2005 roku. Na stworzenie systemu Szybkiej Kolei Miejskiej w aglomeracji warszawskiej złożony mają: inwestycje taborowe, modernizacja infrastruktury i przystanków oraz integracja komunikacji miejskiej i kolei w zakresie technicznym, organizacyjnym oraz taryfowym. Docelowo „eskaemka” ma kursować na siedmiu warszawskich wylotowych liniach kolejowych – do Błonia, Grodziska Maz., Zalesia Górnego, Otwocka, Mińska Maz., Tuszcza oraz Nowego Dworu Maz. Drugą linią utworzoną w ramach systemu SKM ma być trasa z Warszawy Woli przez Warszawę Gdańską do Nowego Dworu Mazowieckiego. Według wiceprezydenta Sławomira Skrzypka koszt utworzenia w aglomeracji warszawskiej systemu Szybkiej Kolei Miejskiej wyniesie około 1,7 miliarda złotych.

Dla części obserwatorów zastanawiający jest brak w przedsięwzięciu jakiegokolwiek udziału PKP. Jednak prezydent Kaczyński zapewnia, że prowadzone są rozmowy ze spółkami Grupy PKP na temat tworzenia Szybkiej Kolei Miejskiej. Ze spółkami PKP Przewozy Regionalne i PKP CARGO prowadzone są rozmowy na temat obsługi taborowej i trakcyjnej. Bowiem początkowo SKM ma korzystać z używanych elektrycznych zespołów trakcyjnych, które mają być pozyskane lub wynajęte od PKP, a następnie zostaną zmodernizowane. Do obsługi pierwszej linii SKM potrzebnych będzie 18 składów. Natomiast ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe negocjowane są plany modernizacji linii i przystanków w aglomeracji warszawskiej oraz warunki dostępu do infrastruktury kolejowej.

*Przedsięwzięcie całkowicie zmieni komunikację publiczną – zapewnił Lech Kaczyński. Miejmy nadzieję, że wszelkie problemy uda się pokonać i rzeczywiście Szybka Kolej Miejska stanie się krwioobiegiem całej aglomeracji warszawskiej. Jednak trudno zapomnieć o błędzie jakim była likwidacja wspólnego biletu, który stanowił przecież idealne narzędzie przyzwyczajające warszawiaków do korzystania z komunikacji kolejowej w relacjach wewnątrzmiastowych. Teraz część pracy związanej z promocją będzie trzeba wykonać od początku.*

Karol Trammer

**Kalendarium: lipiec – sierpień 2004**

**5 lipca** – Redaktor naczelny **Z Biegiem Szyn** wraz z przedstawicielami organizacji pozarządowych (Zielone Mazowsze i Centrum Zrównoważonego Transportu), kolejarzami i mieszkańcami Mazowsza wziął udział w pikiecie przeciwko polityce władz województwa mazowieckiego przyzwalającej na likwidację przewozów pasażerskich na liniach regionalnych Mazowsza. Pikiet odbyła się w budynku przy pl. Bankowym 3/5, przed rozpoczęciem obrad lipcowej sesji Sejmiku Województwa Mazowieckiego.

**5 lipca** – W nadchodzącym czasie ma się rozpocząć modernizacja linii nr 9 Warszawa – Gdańsk. W związku z tym redakcja **Z Biegiem Szyn** przekazała do Biura Inwestycji centrali spółki PKP Polskie Linie Kolejowe propozycję budowy nowych przystanków osobowych na mazowieckim odcinku linii. Proponujemy budowę przystanków Warszawa Bródno oraz Ciechanów Śródmieście. Jeżeli te inwestycje przeprowadzi się w trakcie i tak prowadzonych robót modernizacyjnych, to ich koszt nie będzie duży, a dzięki temu kolej zbliży się do społeczności Mazowsza.

**10 lipca** – W ramach Klubu Dyskusyjnego Zielonego Mazowsza odbył się pokaz filmu „Wpuszczeni w korek”, który opowiada o działaniach koncernów motoryzacyjnych na rzecz degradacji oraz likwidacji transportu publicznego w USA. Po pokazie odbyła się dyskusja, którą poprowadzili: Krzysztof Rytel, społeczny rzecznik niezmotoryzowanych i Karol Trammer, redaktor naczelny **Z Biegiem Szyn**.

**25 sierpnia** – Redaktor naczelny **Z Biegiem Szyn** wziął udział w audycji na temat kolejowych przewozów regionalnych na Mazowszu, która odbyła się na antenie Radia dla Ciebie.

**22 września**  
**Dzień**  
**bez Samochodu**



22 września w całej Europie obchodzony jest **Dzień bez samochodu**. Oznacza to, że tego dnia nie powinno się korzystać z samochodu, lecz należy przesiąść się do środków transportu publicznego, na rower lub po prostu przejść się piechotą. Wiele miast decyduje się tego dnia na zamknięcie centrum dla ruchu samochodowego. Akcja ma na celu pokazanie, jak mogą wyglądać miasta bez korków ulicznych, bez spalin, bez hałasu. Chodzi również o uzmysłowienie kierowcom, że bez samochodu da się żyć. Koordynatorem krajowym **Dnia bez samochodu** jest Instytut Spraw Obywatelskich. Partnerami akcji są m.in.: PKP S.A., PKP Polskie Linie Kolejowe, PKP Intercity, PKP WKD oraz PKP SKM.

Szczegóły w internecie: [www.22wrzesien.org](http://www.22wrzesien.org)

**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](mailto: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 (górny poziom)

-Księgarnia PELTA przy ul. Świętokrzyskiej 16

**TU PRZECZYTASZ BIULETYN:**

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

**JAK OTRZYMYWAĆ BIULETYN DROGĄ POCZTOWĄ**

Warunkiem otrzymania „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.