

# Z Biegiem Szyn

Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

LISTOPAD - GRUDZIEŃ 2004

Nr 6 (15)



## WKD cieszy się

No więc kiedy?

Dobra energia?

Blisko ludzi

**KALEJDOSKOP**  
LUDZIE+KOLEJ+MAZOWSZE

Ranking „Faktu”

## Najszybciej po szynach

Reporterzy dziennika „Fakt” porównali warszawskie środki transportu. Najlepiej wypadła komunikacja szynowa!

Dziennikarze „Faktu” postanowili pokonać dystans z Choszczówki na Plac Narutowicza samochodem, autobusami oraz środkami komunikacji szynowej (kolej, metro, tramwaj). Następnie porównali czas przejazdu i wydali werdykt. Wyniki rankingu przedstawiają się następująco. Podróż samochodem trwała od godz. 7.40 do godz. 9.06, a więc godzinę i 26 minut. Podróż autobusami (176, 500 i 521) zajęła 2 godziny i 7 minut – od godz. 7.40 do godz. 9.47. Podróż transportem szynowym (pociągiem do Dworca Gdańskiego, metrem do Centrum i stamtąd tramwajem na Ochotę) okazała się najkrótsza – trwała od godz. 7.31 do 8.27, a więc niecałą godzinę. Po prostu nic dodać, nic ująć!

K. Trammer

## Szybka Kolej Miejska

### Są pieniądze...

...nie ma jeszcze licencji.

Spółka Szybka Kolej Miejska we wrześniu ogłosiła przetarg na dostawę taboru na potrzeby pierwszej linii, która jeszcze w 2005 roku ma połączyć Falenicę z Dworcem Zachodnim. 21 października warszawscy radni zdecydowali o przeznaczeniu 72 milionów złotych właśnie na zakup taboru. Do przetargu mogą zgłosić się zarówno firmy produkujące tabor jak i te, które specjalizują się w przeprowadzaniu gruntownych modernizacji.

Problemy, co prawda niewielkie, stwarzają PKP Polskie Linie Kolejowe. Przedstawiciele „peelki” dziwią się, czemu władze Warszawy oraz kierownictwo spółki Szybka Kolej Miejska nie rozmawiają z nimi na temat przedsięwzięcia. Ryszard Bandoz, rzecznik warszawskiego oddziału PLK, skarżył się Gazecie Wyborczej, że o wszystkim dowiaduje się tylko z prasy. Natomiast wiceprezydent Warszawy Sławomir Skrzypek przypomina, że Polskie Linie Kolejowe mają obowiązek przyjąć na swoje tory każdego przewoźnika – oczywiście pod warunkiem, że posiada on licencję wydaną przez Urząd Transportu Kolejowego.

Jak na razie, warszawska Szybka Kolej Miejska nie ma jeszcze licencji, ale jak zapewniają władze Warszawy niebawem rozpoczną się o nią starania.

K. Trammer

## Autobusy szynowe Podlaski na Mazowszu

SA105 na wschodnim Mazowszu.



Na mazowieckich torach pojawił się wreszcie pierwszy autobus szynowy. Jednak wcale nie stało się to za sprawą władz województwa mazowieckiego. To władze województwa podlaskiego zdecydowały się na zakup szynobusu SA105 produkcji ZNTK Poznań. Podlaski szynobus kursuje na trasie Hajnówka – Czeremcha – Mordy – Siedlce, co oznacza, że wjeżdża także na teren województwa mazowieckiego.

Na Podlasiu planowane są już kolejne zakupy – tym razem trzech szynobusów dwuczłonowych serii SA108.

K. Trammer, fot. www.wrotapodlasia.pl

## Modernizacja E-65

### Ruch po stronie samorządów

PKP PLK S.A. odpowiedziały na nasze propozycje.

Redakcja „Z Biegiem Szyn” przesała spółce PKP Polskie Linie Kolejowe propozycję budowy nowych przystanków osobowych na linii Warszawa – Gdańsk, którą w najbliższym czasie czeka modernizacja. Uznaliśmy, że budowa przystanków Warszawa Bródno oraz Ciechanów Śródmieście znacznie przybliżyłaby mieszkańców Mazowsza do transportu kolejowego. Innego zdania jest „peelka” – według biura inwestycji proponowane lokalizacje leżą zbyt blisko już istniejących przystanków i stacji. Co więcej budowę nowych przystanków utrudniałyby niekorzystne warunki terenowe. Jeśli jednak w sprawie budowy tych przystanków do PLK zwróciłyby się jednolite samorządy terytorialnego (z deklaracją udziału w kosztach budowy), to sprawa zostałaby przez „peelkę” wnikliwie przeanalizowana.

K. Trammer

## Przypadek?

Od dłuższego czasu spółka PKP Intercity swoje materiały reklamowe opatruje chwytliwym hasłem: „mamy pociąg dla Ciebie”. Tymczasem, w połowie września na warszawskich Dniach Transportu Publicznego pracownicy spółki PKP Przewozy Regionalne rozdawali ciekawe w formie upominki. Były to bilety kartonkowe z nadrukiem: „PKP Przewozy Regionalne – mamy pociągi dla Ciebie!”... Przypadek czy współpraca między konkurentami?

Karol Trammer

## TARCZA

### OSTRZEGAWCZA

#### Tylko u nas...

Każda zmiana rozkładu jazdy to coraz mniej pociągów. A coraz mniej pociągów, to coraz mniej pracy dla kolejarzy. Związki zawodowe są tego świadome i w związku z tym zawsze przed grudniową zmianą rozkładu, decyzja o rozpoczęciu strajku wisi w powietrzu. Ale nie musi tak być. Tylko w Polsce nowy rozkład jazdy przynosi rozczarowania, w innych krajach przewoźnicy kolejowi zawsze wraz z nowym rozkładem wprowadzają nowe oferty, nowe połączenia i dzięki temu zarabiają pieniądze. Jeżeli zwijanie kolei dalej będzie tak szybko postępowało, to wpływ do kasy również będzie coraz mniej. Oznacza to, że pracy zabraknie nie tylko szeregowym kolejarzom, ale także dyrektorom i prezesom spółek PKP. Może warto zawczasu o tym pomyśleć...

Karol Trammer

## EXPRESS

► W pogodny weekend 18 i 19 września po raz kolejny odbyły się Dni Transportu Publicznego. Impreza zorganizowana przez Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej i Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej pozwoliła warszawiakom bliżej zapoznać się z autobusami, tramwajami, metrem i koleją. ► 4 października w Zagościńcu (szlak Wołomin – Tuszcz) 12-letnia dziewczynka wpadła pod pociąg relacji Tuszcz – W-wa Wileńska. Dziewczynka idąc do szkoły, przechodziła przez tory poza przejściem dla pieszych. ► Na trasie Warszawa – Lublin nie kursuje już pociąg kategorii InterCity. W połowie października spółka PKP Intercity zdecydowała się skrócić relację pociągu IC „Bystrzyca” tylko do odcinka Wrocław – Warszawa. ► Warszawska Kolej Dojazdowa planuje wykonanie remontu stacji Warszawa Śródmieście WKD. Prace remontowe mają objąć m.in. wymianę nawierzchni peronu oraz odmalowanie ścian. ► Remont wiaduktu ul. Żelaznej nad stołeczną linią średnicową postępuje. Według warszawskiego Zarządu Dróg Miejskich samochody pojadą wiaduktem jeszcze przed końcem tego roku.

## Koleje Mazowieckie-KM

# No więc kiedy?

**Władze województwa mazowieckiego zapowiadały, że koleje regionalne zmieniają się nie do poznania. Miało być lepiej, oszczędniej, punktualniej, czystiej, bezpieczniej – a wszystko to za sprawą powstania spółki Koleje Mazowieckie-KM.**

**Jednak na spełnienie tych wizji trzeba będzie jeszcze trochę poczekać...**

Przypomnijmy: 29 lipca podpisany został akt notarialny spółki Koleje Mazowieckie-KM. Od tego momentu zaczął się proces przygotowań do rozpoczęcia działalności przez nowoutworzoną spółkę. 51% udziałów podmiotu o nazwie Koleje Mazowieckie-KM znalazło się w rękach samorządu wojewódzkiego, a 49% po stronie spółki PKP Przewozy Regionalne. Po raz pierwszy pociągi regionalne pod banderą spółki Koleje Mazowieckie-KM miały wyruszyć 12 grudnia tego roku. Jednak kilka spraw się skomplikowało i przyszłość spółki Koleje Mazowieckie-KM stanęła pod znakiem zapytania.

Po pierwsze, w spółce PKP Przewozy Regionalne zaczęło się coraz głośniejsze mówić o poważnych zmianach struktury organizacyjnej. I wcale nie chodzi tu o powrót do niedawnych projektów przyłączenia trzech najmniejszych zakładów przewozów regionalnych (podlaskiego, świętokrzyskiego i lubuskiego) do swoich potężniejszych sąsiadów. Obecna koncepcja zakłada utworzenie silnych oddziałów (zamiast obecnie funkcjonujących szesnastu zakładów) spółki PKP Przewozy Regionalne. Oddziały te miałyby mieć swoje siedziby w Warszawie, Gdańsku, Krakowie, Poznaniu, Wrocławiu i Katowicach. Zarząd PKP Przewozy Regionalne chciałby, aby oddziały zaczęły działać od 1 stycznia 2005 roku. W związku z forsowaniem nowego projektu struktury organizacyjnej kierowanej przez siebie spółki, prezes Janusz Dettlaff zdawał się powoli zapominać o regionalizacji kolei na Mazowszu. Co jakiś czas wicemarszałek województwa mazowieckiego Bogusław Kowalski próbował nieśmiało przypominać prezesowi Dettlaffowi o kontynuowaniu tworzenia spółki Koleje Mazowieckie-KM. Zazwyczaj Dettlaff nie odbierał telefonów od marszałka Kowalskiego. Czasem natomiast sekretarka szefa spółki PKP Przewozy Regionalne zapewniała marszałka, że Janusz Dettlaff niedługo do niego oddzwoni. Nie oddzwaniał...

Druga sprawa to podpisanie porozumienia o współpracy pomiędzy Sekcją Krajową Kolejarzy NSZZ „Solidarność” i Ligą Polskich Rodzin. Związkowcy z kolejarzkiej „Solidarność” są przeciwni regionalizacji, opowiadają się oni za koncepcją jednego narodowego przewoźnika kolejowego przy równoczesnym utworzeniu przez samorządy komunalnych związków komunikacyjnych, które miałyby organizować i koordynować transport regionalny na terenie każdego z województw. Na mocy zawartego porozumienia przewodniczący SKK NSZZ „Solidarność” Stanisław Kogut przeprowadził rozmowy z przewodniczącym rady politycznej LPR Zygmuntem Wrzodakiem na temat przyszłości kolejowych przewozów regionalnych na Mazowszu. Obaj panowie doszli do wniosku, że pomysły wicemarszałka Bogusława Kowalskiego są sprzeczne z wizjami kolei według „Solidarność” i władz Ligi Polskich Rodzin. Poseł Wrzodak zapewnił, że wicemarszałek Kowalski, jako członek LPR, będzie musiał wytłumaczyć się przed władzami partii ze swoich pomysłów na mazowieckie koleje regionalne.

Jednak według Wiesławy Lipińskiej, rzecznik prasowej Urzędu Marszałkowskiego, nie ma mowy o jakichkolwiek problemach. *Prace związane z organizacją i rozpoczęciem działalności przez Koleje Mazowieckie-KM spółka z o.o. przebiegają zgodnie z harmonogramem. Termin rozpoczęcia działalności przez spółkę nie uległ zmianie – zaznacza Lipińska.* Słowa rzecznik Lipińskiej potwierdzają chociażby podejmowane decyzje personalne. Do współpracy z Kolejami Mazowieckimi-KM udało się namówić Halinę Sekitę. I to do niej byle jakiej współpracy – Sekita obejmuje stanowisko prezesa zarządu Kolei Mazowieckich-KM. Dotychczas Halina Sekita była prezesem zarządu Warszawskiej Kolei

Dojazdowej i sprawdziła się na tym stanowisku – „wukadka” zmieniła się na lepsze i jest dzięki temu coraz pozytywniej postrzegana przez pasażerów. Powierzenie Halinie Sekicie funkcji prezesa to dobrze rokująca decyzja.

Do zarządu Kolei Mazowieckich-KM powołany został również Grzegorz Kuciński, który jeszcze kilka tygodni temu był aktywnym związkowcem. Kuciński przewodnicząc komisji zakładowej „Solidarność” przy Mazowieckim Zakładzie Przewozów Regionalnych, stanowczo protestował przeciwko rozbirowi spółki na coraz to mniejsze podmioty. W grudniu Kuciński głodował w imię ideałów narodowego przewoźnika. Oto co mówił po zakończeniu protestu głodowego – *warto było, bo zorganizować strajk byłoby trudniej, ponieważ dziś nastąpiło tak duże rozbitcie. Podział na spółki, mnożenie się central związkowych sprzyjało takiemu szowinizmowi zawodowemu. Oczywiście taka sytuacja jest bardzo na rękę administracji, bo łatwiej jest dzielić i rządzić w takiej sytuacji.* Teraz to Grzegorz Kuciński, jako członek zarządu Kolei Mazowieckich-KM, będzie dzielił i rządził. I nie wszystkim się to podoba – na przykład Stanisławowi Kogutowi, szefowi kolejarzkiej „Solidarność”. Oto jak przewodniczący Kogut komentuje powołanie Kucińskiego do ścisłego kierownictwa nowej spółki samorządowo-kolejowej – *w imieniu „Solidarność” podpisał się pod aktem powołania spółki – choć nie był do tego upoważniony – działacz „Solidarność” w Mazowieckim Zakładzie Przewozów Regionalnych – Grzegorz Kuciński, który, pewnie w nagrodę za to, został członkiem zarządu Kolei Mazowieckich. Żeby było śmieszniej, trzeba wspomnieć, że w grudniu 2003 roku ten pan głodował, protestując w ten sposób przeciwko regionalizacji organizacyjnej przewozów pasażerskich. Okazuje się, że kiedy pojawią się na horyzoncie profity, czy stanowiska, lojalność w stosunku do związku, którego jest się członkiem, odstawia się do kąta. Kogo pan Kuciński reprezentował? Chyba tylko siebie, i swoje interesy, bo na pewno nie reprezentował interesu związku, który jest przeciwny regionalizacji, który ma swój program jeśli chodzi o spółkę Przewozy Regionalne. Moim zdaniem jest to wielki skandal, bo na plecach „Solidarność” pnie się na stanowisko – to wypowiedź dla dwutygodnika „Wolna Droga”. Jak widać, Koleje Mazowieckie-KM swą działalność rozpoczynają będą w atmosferze konfliktów...*

Ponadto w zarządzie Kolei Mazowieckich-KM znalazł się Czesław Sulima, będący dotychczas zastępcą dyrektora Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych ds. techniczno-eksploatacyjnych.

Wicemarszałek Kowalski, ojciec pomysłu i główny propagator utworzenia Kolei Mazowieckich-KM od dawna zapowiada – *Dzięki powołaniu nowej spółki samorządowo-kolejowej, rozkład jazdy będzie lepiej dostosowany do potrzeb mieszkańców.* Być może, ale niestety nie w najbliższej przyszłości. Na razie będą konflikty, nieporozumienia i wiele niewiadomych. Ofertę spółki Koleje Mazowieckie-KM na rozkład jazdy 2004/2005 przygotowała spółka PKP Przewozy Regionalne. Tradycyjnie więc wprowadzone zostaną kolejne ograniczenia w kursowaniu pociągów (coraz mniej pociągów w soboty i święta), a likwidacji ulegnie kolejna linia – tym razem padło na odcinek Radom – Przysucha – Drzewica. Teraz szczerze – powstają Koleje Mazowieckie-KM, które mają pokazać nową jakość w kolejowym transporcie regionalnym. I co? I nic! Oferta ciągle będzie fatalna, a pociągów nadal będzie ubywało. Słychać tłumaczenia, że nowa spółka musi mieć przecież trochę czasu na faktyczne rozkręcenie się. Czyli będzie lepiej, ale jeszcze nie dziś.

No więc kiedy?

Karol Trammer

Warszawska Kolej Dojazdowa: nowy tabor

## WKD cieszy się

**Nowy zespół trakcyjny EN95-01 od września wozí pasażerów „wukadki”. Jak więc im się podoba? A co o nowym pojeździe mówią pracownicy WKD?**

Nowy elektryczny zespół trakcyjny EN95-01 pojawił się na torach Warszawskiej Kolei Dojazdowej już na początku lipca. Jednak przez dwa wakacyjne miesiące przechodził testy i próby techniczne. Oficjalne przekazanie nowego zespołu trakcyjnego nastąpiło 29 sierpnia. Od początku września nowa jednostka trakcyjna jest już do dyspozycji pasażerów. Pociąg został zakupiony przez władze województwa mazowieckiego, które wydały na ten cel 10,4 miliona złotych. Jak się sprawdza ten prezent władz Mazowsza dla „wukadki”?



**EN95-01**  
Szczęśliwy numer?

Rzecz trzeba nazwać po imieniu – zespół trakcyjny EN95-01 to prototyp. Jest bowiem pierwszym elektrycznym pojazdem szynowym wyprodukowanym przez bydgoskie zakłady PESA. Czy mimo braku doświadczenia PESIE udało się wyprodukować solidny pojazd szynowy? Spytaliśmy o to w wydziale eksploatacji Warszawskiej Kolei Dojazdowej.

*Atrakcyjny wygląd jednostki idzie w parze z wieloma nowoczesnymi rozwiązaniami technicznymi – zachwala naczelnik Alicja Siekierska. Jednak po chwili dodaje – dotychczasowa krótka eksploatacja pociągu EN95-01 nie pozwala jeszcze na dokonanie pełnej oceny sprawności jednostki. Sądźmy jednak, że opinie maszynistów i pasażerów będą pozytywne, co daje nam nadzieję, że wysoka również będzie ocena eksploatacyjna nowego pojazdu.*

A co o nowym taborze myślą pasażerowie? Podróż jest cichsza, a kolejka właściwie sunie po torach – mówi Maria Ryczer, dojeżdżająca „wukadką” z Podkowy Leśnej do Warszawy – *nowy pociąg jest miłym zaskoczeniem dla pasażerów. Ponadto Maria Ryczer zdradziła nam, że marzy o wprowadzeniu na tory WKD kolejnych nowoczesnych pociągów. Dla pasażerów duże znaczenie może mieć również kilka udogodnień, takich jak: wieszaki na rowery lub system informacji audiowizualnej. Kolejna rzecz, choć niewidoczna na pierwszy rzut oka, to monitoring. W zespole trakcyjnym EN95 zamontowane zostały kamery, dzięki którym pracownicy WKD mogą szybko zauważyć, a co najważniejsze – szybko interweniować w przypadku zagrożenia pasażerów lub aktów dewastacji taboru. Niestety, co jakiś czas zdarzają się drobne awarie nowego zespołu EN95 – największe problemy stwarzają pantografy.*

Jak wiadomo, centrala PKP S.A. prowadzi obecnie proces prywatyzacyjny spółki Warszawska Kolej Dojazdowa. Jednym z dwóch podmiotów zainteresowanych przejęciem „wukadki” jest konsorcjum utworzone przez samorządy. Wśród twórców konsorcjum samorządowego są również władze województwa mazowieckiego. To właśnie one „zafundowały” kolejce WKD zespół trakcyjny EN95 i zapowiadają, że już planują kolejne zakupy takiego taboru dla WKD. Jednak marszałkowie Adam Struzik i Bogusław Kowalski podczas inauguracyjnego przejazdu nowym składem postawili pewien warunek – żeby tak się stało, właścicielem „wukadki” musi zostać owe konsorcjum samorządowe...

WKD cieszy się, ale mieszkańcy i kolejarze z innych części Mazowsza (przede wszystkim z okolic Płońska i Sierpca) mają mieszane uczucia na temat nowego taboru dla „wukadki”. Jeden nowy skład dla WKD w żaden sposób nie zmniejszy kosztów funkcjonowania podwarszawskiej kolejki. Natomiast zastąpienie ciężkich składów wagonowych szynobusami znacznie obniżyłoby koszty eksploatacji linii lokalnych – mogłoby to uratować te połączenia, które jak na razie są jedynie konsekwentnie likwidowane.

*Tekst i fot. Karol Trammer*

Nowy zarząd PKP S.A.

## Dobra energia?

**Na czele Grupy PKP znowu stoi kolejarz.**

Maciej Męcłewski pełnił funkcję prezesa zarządu PKP S.A. od czerwca 2002 roku. Od momentu zmian we władzach państwowych, mówiono o tym, że dni prezesa Męcłewskiego są policzone. 22 września Maciej Męcłewski złożył rezygnację ze powodów zdrowotnych lub, jak podają inne źródła, osobistych. Jak natomiast mówiło się w tak zwanych kuluarach, Męcłewski chciał uprzedzić moment własnego odwołania i po prostu sam podał się do dymisji. Tuż po dymisji Męcłewskiego, odwołano trzech członków zarządu PKP S.A.: Teresę Kalisz, Bogdanę Waligórskiego oraz Radosława Żołnierza. Jedynym członkiem poprzedniego zarządu, który zachował swoją funkcję to Janusz Lach, dyrektor finansowy.

Nowym prezesem zarządu PKP S.A. został Andrzej Wach. Jak widać, nastąpił zwrot i po dwóch latach przerwy przedsiębiorstwem PKP znów będzie kierować człowiek znający kolej. Niestety, o byłym prezesie Macieju Męcłewski nie można było tego powiedzieć. Najlepiej ilustruje to niechęć byłego prezesa do udzielania wywiadów tygodnikowi kolejarza „Nowe Sygnały”. Poprzedni szefowie PKP (Jan Janik, Krzysztof Celiński) bardzo często gościli na łamach czasopisma i w rozmowach zawsze rozliczali się ze swojej bieżącej działalności. Maciej Męcłewski rozmów z „Nowymi Sygnałami” unikał jak ognia – pierwsza ukazała się prawie pół roku po jego nominacji. Tematem tamtego wywiadu jednak wcale nie była kolej, lecz święta bożonarodzeniowe...

Andrzej Wach pracuje w PKP od 1980 roku, jednak nigdy nie był bezpośrednio związany z ruchem i przewozami lecz z pionem elektroenergetyki. Wach jest twórcą spółki PKP Energetyka, która cieszy się całkiem dobrą renomą wśród firm wchodzących w skład Grupy PKP.



**Prezes Wach**

W zarządzie PKP S.A. znaleźli się również Maria Wasiak, Jacek Bukowski i Zbigniew Szafranski. Szafranski, podobnie jak nowy prezes, związany był elektroenergetyką kolejową. W spółce PKP Energetyka pełnił funkcję członka zarządu ds. technicznych. W zarządzie PKP S.A. Zbigniew Szafranski odpowiada za strategię i rozwój. Jak widać, w nowym kierownictwie PKP S.A. zasiada aż dwóch byłych członków zarządu spółki PKP Energetyka, której hasło reklamowe brzmi: dobra energia. Miejmy nadzieję, że dyrektorzy Wach i Szafranski wniosą tę tak bardzo potrzebną dobrą energię do władz Grupy PKP...

Jacek Bukowski odpowiada za nadzór właścicielski oraz prywatyzację. Bukowski (związany z Zespołem Doradców gospodarczych TOR) już drugi raz w swojej karierze zasiada w zarządzie PKP S.A. – w latach 1999 – 2000 był członkiem zarządu ds. restrukturyzacji i prywatyzacji.

Członkiem zarządu ds. społecznych i promocji została Maria Wasiak, która z Grupą PKP związana jest od kilku lat. Ostatnio pełniła funkcję dyrektora biura prywatyzacji w centrali PKP S.A., wcześniej była prezesem zarządu spółki PKP Przewozy Regionalne. Poprzedni etap kariery Marii Wasiak związany był z Ministerstwem Transportu i Gospodarki Morskiej. Cieszy stworzenie funkcji członka zarządu odpowiadającego za promocje, która w ostatnich latach była achillesową piętą centrali PKP S.A. Chociaż doświadczenie pokazuje, że nadal mogą być z tym pewne problemy. Trzy lata temu, tuż po objęciu funkcji prezesa PKP Przewozy Regionalne Maria Wasiak wslawiła się wypowiedzią – *usiłujemy namówić samorządy do zaniechania przewozów na liniach gdzie są mierne wyniki ekonomiczne. Ale samorządy są pod tym względem bardzo odporne, gdyż działa tam siła przyzwyczajenia.* Warto podkreślić, że ta wypowiedź mobilizująca samorządowców do likwidacji połączeń kolejowych padła na sympozjum zatytułowanym „Kolej transport przyjazny”...

Jak już wspomniano powyżej, za sprawy finansowe w zarządzie PKP S.A. nadal odpowiada Janusz Lach.

*Karol Trammer, fot. archiwum*

## Radom – Przysucha – Drzewica – Tomaszów Mazowiecki

**Blisko ludzi**

**Różni ludzie, różni problemy – jadą pociągiem nr 21140. Ten oraz pozostałe pociągi kursujące między Radomiem, a Drzewicą od 12 grudnia mają zostać zlikwidowane.**

**Wszyscy zastanawiają się, co będzie dalej.**

Jeszcze w poprzednim rozkładzie linią Radom – Tomaszów Mazowiecki kursowały pociągi pospieszne. Dzięki temu mieszkańcy powiatu przysuskiego mogli wygodnie dostać się nie tylko do Łodzi, Radomia, Tomaszowa czy Kuluszek, ale także do Poznania, Szczecina lub w Bieszczady. Niestety, na przełomie 2003 i 2004 roku „pośpiechy” zostały wycofane z linii łączącej Radom z ziemią łódzką i pozostało jedynie kilka par pociągów osobowych. Okrojenie rozkładu jazdy o pociągi dalekobieżne stanowiło zapowiedź najgorszego – całkowitej likwidacji połączeń pasażerskich na tej trasie. W tym przypadku zapowiedź spełniła się wyjątkowo szybko – zaledwie po roku. Od 12 grudnia przestaną kursować pociągi pasażerskie między Radomiem i Tomaszowem Mazowieckim (zachowany zostanie jedynie ruch na łódzkim odcinku linii – między Tomaszowem, a Drzewicą). Tym samym południowa część województwa mazowieckiego z ponad dwustutysięcznym Radomiem na czele straci połączenie kolejowe z regionem łódzkim.

Jest piątkowe popołudnie, na radomskim dworcu kłębią się tłumy pasażerów – większość z nich to młodzież wracająca ze szkół. Przy peronie pierwszym stoi pociąg nr 21140, który o godzinie 16.09 wyruszy do Przysuchy, Drzewicy, Tomaszowa i dalej w kierunku Kuluszek. Do jednostki trakcyjnej EN57 wsiadają ludzie wracający z pracy oraz uczniowie radomskich szkół. Obok mnie siedzą trzy dziewczęta oraz jeden chłopak. Wspólnie czytają horoskopy w młodzieżowym czasopiśmie i tryskają humorem. Chwilę po ruszeniu zaczynam z rozmową z młodzieżą. Magda, Kaśka, Iza i Dominik mieszkają w Drzewicy, a uczą się w radomskich liceach i technikach. W tygodniu mieszkają w internacie, a na weekend wracają do swoich domów. Pytam ich, czy wiedzą, że od grudnia przestaną kursować pociągi między Radomiem i Drzewicą. Od razu przechodzi im dobry humor, a z twarzy znikają szerokie uśmiechy. *Jak to? Wszystkie pociągi? To jak dojedziemy do szkoły?!* – pyta Magda. *To nam bardzo utrudni życie* – dodaje Kaśka, która w tym roku będzie zdawać maturę. Dla niej to szczególnie problem – martwi się, że problemy z dojazdem do Radomia mogą przeszkodzić w przygotowaniach do matury. Co gorsze, młodzież dojeżdżająca z Drzewicy do Radomia praktycznie nie ma alternatywy w dojazdach do szkoły. *Pociągi są najwygodniejsze, a PKS oferuje połączenia z przesiadką* – wyjaśnia Dominik.

Pociąg nr 21140 dojeżdża do Wolanowa. Z pociągu wysiada kilkunastoosobowa grupa uczniów. Oni korzystają z kolei codziennie – nie tylko w piątki i niedziele. Kaśka wyjaśnia, że najczęściej młodzieży do radomskich szkół dojeżdża właśnie z Wolanowa, Wieniawy i Drzewicy. Ale nie tylko uczniowie są klientami spółki PKP Przewozy Regionalne na trasie Radom – Drzewica. *Dużo studentów z tej linii jedzie do Radomia i tam przesiadają się do innych pociągów* – mówi Kaśka. Te słowa szybko znajdują potwierdzenie – siedząca niedaleko nas młoda kobieta, podczas kontroli oprócz biletu pokazała kierownikowi pociągu legitymację studencką. Z kierunku Drzewicy oraz Przysuchy do Radomia dojeżdżają także ludzie do pracy. I już teraz ich życie nie jest łatwe. Opowiada o tym kierownik pociągu. Kilka pielęgniarek z tej linii znalazło pracę w jednym z radomskich szpitali. Zmiana w szpitalu kończy się o godzinie 18.00, a ostatni pociąg do Drzewicy odjeżdża już o godzinie 17.58. Na szczęście, dyrektor szpitala okazał się ludzkim człowiekiem. Pielęgniarki w zamian za meldowanie się w pracy wcześniej niż pozostali pracownicy, mogą wcześniej opuszczać szpital i dać dzięki temu na ostatni pociąg. Gdyby nie ten ukłon ze strony kierownictwa szpitala, to prawdopodobnie pielęgniarki musiałyby pożegnać się z pracą. Strach pomyśleć, co stanie się po 12 grudnia, gdy pociągi w ogóle przestaną kursować.

Pociąg zatrzymuje się w Wieniawie – z pociągu znowu wysiada duża grupa młodzieży. A Iza dopytuje się dlaczego postanowiono zlikwidować ruch pasażerski między Radomiem, a Drzewicą. Tłumaczę jej, że spółka PKP Przewozy Regionalne jak zwykle uważa, że pociągi jeżdżą puste oraz przynoszą straty. Natomiast władze województwa mazowieckiego nie interesują się losem linii nie zbiegających się w Warszawie. Według mazowieckiego urzędu marszałkowskiego te linie po prostu mogłyby nie istnieć. Iza zadaje więc pytanie – *skoro koleją myśli, że pociągi jeżdżą puste, to dlaczego ten pociąg złożony jest dziś z dwóch składów*. Dwa składy – tak pasażerowie nazywają pociągi złożone z dwóch elektrycznych jednostek trakcyjnych. Kierownik pociągu tłumaczy, że to wynik niedawnej decyzji o przeniesieniu zespołów trakcyjnych z lokomotywni Idzikowice do innych zakładów przewozów regionalnych. Idzikowicka Sekcja Utrzymania Taboru Trakcyjnego Łódzkiego Zakładu Przewozów Regionalnych do końca września eksploatowała jednostki EN57. Idzikowickie „ezety” można było spotkać na terenie całej centralnej i wschodniej Polski – obsługiwały między innymi „strategiczną” trasę Warszawa – Radom. Opisywana decyzja już wywołała niemałe problemy. Po pierwsze, wymusiło to zmiany w planie obiegów taboru i to dlatego pociąg nr 21140 zestawiony był z dwóch jednostek. Kolejna sprawa, to brak możliwości odstawiania zespołów trakcyjnych w bezpieczne miejsce. O tym opowiedział kolejarz, który pociągiem nr 21140 wracał ze służby. Służbę zakończył w Drzewicy – dojechał tam jako kierownik pociągu nr 12135 z Łodzi Fabrycznej. Pociąg ten dociera do Drzewicy o godzinie 17.08 i do Łodzi wraca dopiero następnego dnia rano o godzinie 5.28 (jako pociąg nr 21136). Te ponad dwanaście godzin skład odstawiony jest bez jakiegokolwiek opieki, a jeszcze niedawno na noc zjeżdżał do niedalekiej lokomotywni w Idzikowicach. Jednak w związku z tym, że przestały tam stacjonować jednostki trakcyjne, pozostawianie taboru na noc w Drzewicy jest koniecznością. Niestety ta konieczność pociąga za sobą problem dewastacji taboru. *Powietrze z mechanizmu drzwi schodzi w godzinę i bez problemu da się je otworzyć ręcznie* – tłumaczy kolejarz. Już wykorzystuje to miejscowa chuliganeria i pociąg używa jako miejsce, w którym można napić się alkoholu, zapalić i pogadać. Gdy rano przyjeżdża do Drzewicy drużyna, żeby wyruszyć pociągiem do Łodzi, w najlepszym razie zastaje potłuczone butelki, śmieci, niedopałki. Czasem okazuje się, że nie ma szyby lub brakuje kilku świetlówek. Pomyśleć, że jeszcze nieco ponad miesiąc temu zespół trakcyjny bezpiecznie spędzał noc w idzikowickiej lokomotywni. *Panie, po prostu zwijają nam kolej* – podsumowuje wracający z pracy kierownik pociągu.

Przemijanie kolei boli nie tylko kolejarzy, ale również pasażerów. *Będą tory, będą stacje, tylko pociągi nie będą jeździły* – smutno stwierdziła Iza tuż przed dojechaniem do Drzewicy. Iza, Kaśka, Magda i Dominik wraz z dużą grupą młodzieży wysiadają z pociągu. Teraz skierują swe kroki do domów, spotkają się ze swoimi rodzinami, zjedzą smaczny domowy obiad, odpoczną po ciężkim tygodniu spędzonym w szkołach i internacie. W niedzielę po południu znowu udadzą się na stację i wsiądą do pociągu, który dowiezie ich do Radomia. Tydzień w szkole, weekend w domu – w takim cyklu żyją moi współpasażerowie z pociągu nr 21140. Ale jak będą żyli po 12 grudnia?

*Slyszalaś, że od 12 grudnia likwidują pociągi* – Magda zapytała koleżankę, która również wysiadła z pociągu w Drzewicy. Koleżanka opowiedziała – *To niemożliwe!* Niestety, możliwe – dla Warszawy (i tej kolejowej i tej samorządowej) to tylko kolejna nierentowna linia.

Karol Trammer

Europejski Dzień bez Samochodu

# Kolej na kolej

*Artykuł przygotowany przez redakcję „Z Biegiem Szyn” z okazji Europejskiego Dnia bez Samochodu.*

Kolej stanowi krwiobiegiem każdego kraju. Im lepiej kolej działa, tym wyższa jest jakość życia społeczeństwa. Z tego względu europejskie państwa starają się, żeby kolej działała sprawnie, przez co umożliwiają obywatelom swobodę

22 września  
Dzień  
bez Samochodu



przemieszczania się. Naprawdę dobry system transportu kolejowego powinien oferować połączenia dalekobieżne, których zadaniem jest komunikowanie metropolii, dużych miast i szeregu ośrodków regionalnych. System połączeń dalekobieżnych (Intercity, ekspresowych oraz pospiesznych) winien stanowić szkielet całego systemu komunikacji kolejowej. Kolejny podsystem to połączenia regionalne, które uzupełniają ofertę dalekobieżną oraz gwarantują połączenia w województwach i między sąsiadującymi regionami. Połączenia regionalne powinny być uzupełniane przez pociągi lokalne, łącząc w ten sposób między sobą wsie, małe miasta, gminy i powiaty. Oprócz tego, na terenie aglomeracji powinny funkcjonować systemy kolei miejskich, które idealnie mogą wypełniać funkcję metra, a przy tym wymagają dużo mniejszych nakładów inwestycyjnych niż kolej podziemna. Wszystkie powyższe podsystemy komunikacji kolejowej nie mogą funkcjonować niezależnie od siebie – kolej musi stanowić jeden spójny uzupełniający się system.

Niestety, kolej w Polsce nie odpowiada powyższemu opisowi. W Polsce od kilkunastu lat prowadzi się niezmiernie szkodliwą i niezrozumiałą politykę transportową, której zasadniczym celem jest marginalizowanie i konsekwentne likwidowanie transportu kolejowego. W Europie Polska osiągnęła już miano państwa z niesprawnym systemem kolejowym. W większości sąsiednich krajów kolej się rozwija – przykładowo w Czechach nie likwiduje się linii kolejowych, a w Niemczech przywraca się ruch kolejowy na nieczynnych od lat liniach kolejowych. Niestety, w Polsce przywracanie ruchu kolejowego stanowić będzie dużo większy problem niż na zachodzie – zazwyczaj tuż po zawieszeniu ruchu kolejowego na linię wkraczają złodzieje złomu, którzy kradną szyny, śruby, urządzenia sterowania ruchem kolejowym. Tym samym Polacy na swoich oczach tracą kolej, która jest przecież najbardziej przyjaznym (dla przyrody oraz dla społeczeństwa) środkiem transportu.

To, co powinno być celem władz każdej gminy, każdego powiatu, każdego województwa i oczywiście władz państwowych, to dążenie do utworzenia na swoim terenie systemu transportu zintegrowanego i zrównoważonego. Oznacza to, że transport musi składać się z różnych, uzupełniających się gałęzi. Podstawą sprawnego działania zintegrowanego i zrównoważonego systemu transportowego powinna być kolej, ponieważ to ona może być szkieletem spajającym pozostałe środki transportu. Przy stacjach kolejowych mogą powstawać parkingi w systemie „Park&Ride” (parkingi dla zmotoryzowanych dojeżdżających z domu do stacji kolejowej i udających się w dalszą drogę koleją), koleją najłatwiej przewozić jest rowery, przy stacjach kolejowych powinny znajdować się centra przesiadkowe do komunikacji autobusowej. Kolej stanowi najpewniejszy środek transportu i to na kolei powinno opierać się projektowanie, organizowanie, a przede wszystkim działanie sprawnego systemu transportu publicznego na każdym terenie – w samorządzie lokalnym, w regionie i w całym kraju.

Karol Trammer

*Tekst został zamieszczony na stronie internetowej Europejskiego Dnia bez Samochodu ([www.22wrzesien.org](http://www.22wrzesien.org)).*

*Tytuł pochodzi od Instytutu Spraw Obywatelskich – koordynatora EDBS w Polsce ([www.iso.edu.pl](http://www.iso.edu.pl)).*

## Z Biegiem Szyn w internecie

Teraz wszystkie numery także w wersji elektronicznej. Zapraszamy na stronę:  
**[www.kolej.eco.pl/biuletyn](http://www.kolej.eco.pl/biuletyn)**

*We współpracy z Instytutem Rozwoju i Promocji Kolei*

**RADOM:**

## POŻEGNANIE Z KOLEJĄ

Dwumiesięcznik *Z Biegiem Szyn* zaprasza na pożegnanie ostatniego pociągu odjeżdżającego z Radomia w kierunku Drzewicy.

**11 grudnia, sobota**

**Dworzec PKP Radom, peron 1  
godz. 17.30**

**POWIEDZ NIE LIKWIDACJI KOLEI NA MAZOWSZU !**

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

**Zamów bilet przez internet!!!**

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

## 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:**

**Warszawa:**

-Kiosk na dworcu Warszawa Powiśle (górny poziom)

-Księgarnia PELTA przy ul. Świętokrzyskiej 16

-Sklep PAROWOZIK, Stacja metra Świętokrzyska, lok. 1000i

**TU PRZECZYTASZ BIULETYN:**

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

-W internecie: [www.kolej.eco.pl/biuletyn](http://www.kolej.eco.pl/biuletyn)

**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.