

# Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu WRZESIEŃ - PAŹDZIERNIK 2005 Nr 5 (20)

22 września: Dzień bez Samochodu  
Ofiary regionalizacji  
Czyż nie tak?



## NOWE OBLICZE KOLEI?

# Nowe oblicze kolei?

*Minęło ponad pół roku działania zregionalizowanej kolei na Mazowszu. Co dzięki temu się poprawiło, a czego nie udało się zmienić? Czy Koleje Mazowieckie mogą stanowić wzór postępowania dla innych regionów?*

## Postępująca regionalizacja

Pięć lat temu pod pojęciem regionalizacji kolei krył się proces przekazania na barki samorządów regionalnych odpowiedzialności za planowanie oferty przewozowej oraz finansowanie przewozów. Wtedy nikt nie miał wątpliwości, że przewoźnikiem nadal będzie PKP – na początku Dyrekcja Przewozów Pasażerskich, a później spółka PKP Przewozy Regionalne. PKP miało wypełniać wolę samorządu i otrzymywać za to pieniądze. Ten system miał być docelowy. Szybko jednak wyjaśniło się, że władze wojewódzkie nadal niewiele mają do powiedzenia na temat rozkładu jazdy, ponieważ ofertę przewozową wciąż tworzyli kolejarze. Ponadto władze wojewódzkie nie miały takich pieniędzy, które zadowolilyby kolej. W związku z tym błędne koło nadal funkcjonowało. Wciąż zawieszano połączenia i wciąż na wszystko brakowało pieniędzy.

Dlatego po kilku latach funkcjonowania powyższego systemu pojęcie regionalizacji narodziło się po raz drugi. Według drugiej definicji samorząd wojewódzki miał być nie tylko zamawiającym i płatnym, ale przede wszystkim przewoźnikiem. Pierwszym, i na razie jedynym samorządem, który zdecydował się na przejście praktycznie pełnej odpowiedzialności za kolejowe przewozy regionalne na swoim terenie jest województwo mazowieckie. Decyzję podjęto w 2004 roku dzięki determinacji wicemarszałka województwa Bogusława Kowalskiego z Ligi Polskich Rodzin przy wsparciu Jerzego Hausnera, ówczesnego ministra gospodarki. Dla związkowców było sporym zaskoczeniem to, że przedstawiciel partii narodowej, jaką jest LPR, tak usilnie walczy o podział narodowego przewoźnika kolejowego na coraz to mniejsze podmioty.

## Rozkład w spadku

Spółka Koleje Mazowieckie powstała 29 lipca 2004 roku. 51% udziałów w spółce należy do samorządu województwa mazowieckiego, a 49% do drugiego udziałowcy – spółki PKP Przewozy Regionalne. Przez prawie pół roku trwały przygotowania do rozpoczęcia działalności, a więc zastąpienie Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych spółką Koleje Mazowieckie. Początkowo zakładano, że pierwszym dniem działalności nowopowstałego operatora będzie pierwszy dzień obowiązywania rozkładu jazdy 2004/2005 – czyli 12 grudnia 2004 roku. Jednak po pewnym czasie data inauguracji przewozów pod banderą Kolei Mazowieckich uległa przesunięciu – na 1 stycznia 2005 roku. Oficjalnie krok ten tłumaczono wymogami formalnymi i finansowymi. Tak naprawdę przyczyna była zupełnie inna. Koleje Mazowieckie nie kiwnęły palcem w sprawie wchodzącego w życie rozkładu jazdy 2004/2005. Po prostu oferta przewozowa dla spółki Koleje Mazowieckie została ułożona przez Mazowiecki Zakład

Przewozów Regionalnych, co oczywiście oznacza, że była to oferta w ogóle nie dostosowana do potrzeb pasażerów – pociągów było mało, jeździły w przypadkowych godzinach, a co gorsza zlikwidowane zostały przewozy na kolejnych liniach. Trochę niezręcznie było informować społeczeństwo o powstaniu nowej spółki kolejowej i jednocześnie o likwidacji kilkudziesięciu pociągów. Nawiasem mówiąc owe likwidacje pociągów wywołały protesty społeczne – manifestacje pasażerów odbyły się na warszawskim Dworcu Gdańskim, w Jesionce oraz w Dalekiem na linii Tuszcz-Ostrołęka. W ostatniej z wymienionych miejscowości sytuacja była tak napięta, że na torach pojawił się ogień wzniesiony przez protestujących pasażerów.

W związku z tym krytyczne pierwsze dwa tygodnie rozkładu jazdy 2004/2005 poszły jeszcze na konto dotychczasowej struktury – Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych. Koleje Mazowieckie ujawniły się dopiero z pierwszym dniem stycznia 2005 roku. Przez władze województwa Koleje Mazowieckie zostały zaprezentowane jako panaceum na palące wówczas problemy.

## Gaszenie pożaru

Czego Koleje Mazowieckie nie zrobiły przed rozpoczęciem działalności, tym musiano zająć się po 1 stycznia 2005 roku. W związku z tym poprawki były wprowadzane do rozkładu jazdy tak często, jak tylko było to możliwe. Trzeba jednak podkreślić, że poprawki te, wbrew temu do czego przyzwyczyła nas spółka PKP

Przewozy Regionalne, zazwyczaj były zmianami na lepsze. Większość poprawek rozpoczęła się bowiem od słów „wpisać nowy pociąg” albo „wydłużyć relację pociągu”. Było to po prostu gaszenie rozkładowego pożaru. Spółka PKP Przewozy Regionalne pozostawiła po sobie takie spustoszenie, że uzupełnianie wybrakowanego rozkładu jazdy dotyczyło praktycznie wszystkich linii w województwie mazowieckim. Niestety zawieszono niedawno odcinki Radom-Drzewica, Łuków-Pilawa oraz Nasielsk-Sierpc nadal pozostają bez pociągów. Tego Kolejom Mazowieckim wciąż nie udało się naprawić. Jak na razie

jedynie próby poprawy sytuacji na tych liniach polegały na uruchamianiu nieefektywnej autobusowej komunikacji zastępczej, która jeździ w jeszcze gorszych godzinach, dalszą drogą i w czasie dłuższym niż jeszcze do niedawna pociągi. Trzeba jednak podkreślić, iż pojawiła się ostatnio nadzieja na powrót pociągów na niektóre nieczynne linie, ale o tym w dalszej części tekstu.

## Ruszyła ze stacji lokomotywa...

Przez pierwsze miesiące działalności przywracano mazowiecką koleją, a przede wszystkim jej rozkład jazdy, do jako takiego stanu używalności. Dopiero potem zajęto się rozwojem i wprowadzaniem innowacji. Na początku marca na tory wyjechał pierwszy pociąg w nowych biało-zielonych barwach. Następne pojawiają się sukcesywnie – do końca roku przemalowane mają zostać



*Tabor nie jest nowy, dlatego pasażerom muszą wystarczyć nowe, atrakcyjne barwy i modernizacje wnętrza starych pociągów.*

PILAWA	4.44	5.54 <sup>(2)</sup>	6.3
MŁAWA	8.06 <sup>(6 X IV)</sup>		15.44
SIEDLCE	5.24	6.39	8.09
WOŁOMIN	8.44 <sup>v</sup>		14.44
TERESPOL	11.19 <sup>(3) X</sup>		15.29
TUSZCZ	8.44 <sup>v</sup>		14.44
GDYNIA GŁ.	8.06 <sup>(6 X IV)</sup>		

*Początek ekspansji? Obok relacji typowo regionalnych, w lecie Koleje Mazowieckie zaproponowały połączenie do Gdyni.*

**Na okładce:** kierownik pociągu Katarzyna Prachniak – Koleje Mazowieckie, Sekcja Przewozów Pasażerskich Warszawa.

wszystkie elektryczne zespoły trakcyjne EN57 obsługujące ruch regionalny na Mazowszu. Rozpoczęcie procesu przemalowywania jednostek trakcyjnych stanowiło sygnał do następnych zmian. Zmian, które nastąpiły wraz z nadejściem cieplejszych dni. Na początku czerwca Koleje Mazowieckie zaprezentowały jednostkę EN57 poddaną pełnej modernizacji – z nowymi oknami i fotelami, monitorowaniem, wieszakami na rowery oraz nowoczesnymi rozwiązaniami technicznymi. Skład został zmodernizowany w takim stopniu, że mimo kilkunastoletniego stażu poruszania się po szynach, robi bardzo pozytywne wrażenie na pasażerach. Ponieważ zmodernizowane pociągi to tylko kropla w morzu taboru, to niestety nie można jeszcze mówić o globalnej poprawie warunków przewozu pasażerów.

Nowa jakość dotyczy również okienek w kasach biletowych. W podmiejskiej części dworca Warszawa Wschodnia wyremontowano kasy biletowe – szarość i brud zostały zastąpione przez żywe kolory Kolei Mazowieckich. Od razu zrobiło się schludnie i przyjemnie. Planowane są remonty kolejnych kas biletowych.

Kolejnym symbolicznym przełomem było podjęcie decyzji o letniej promocji umożliwiającej darmowy przewóz rowerów w pociągach Kolei Mazowieckich w okresie od czerwca do września. Ukazuje to zupełnie inne podejście do klienta niż za czasów Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych, kiedy to taka promocja byłaby po prostu nie do pomyslenia. Oprócz tego na czas wakacji Koleje Mazowieckie uruchomiły pociąg „Słoneczny” – szybkie, a przede wszystkim niezwykle tanie, połączenie do Trójmiasta. „Słoneczny” szybko stał się przewozowym hitem i równocześnie ulubieńcem mediów. Zazwyczaj krytyczny wobec kolei tygodnik „Newsweek” w artykule „Ruszyła ze stacji lokomotywa” uznał uruchomienie „Słonecznego” za początek pozytywnych zmian na polskiej kolei...

Zejdźmy jednak na ziemię, ciągle bowiem istnieją nie rozwiązane problemy. Najważniejszy z nich to tzw. „wspólny bilet” – czyli mówiąc inaczej system umożliwiający posiadaczom biletów 30- i 90-dniowych warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego bezpłatne korzystanie z kolei regionalnej na terenie aglomeracji warszawskiej. Ten miły krok w procesie integracji transportu publicznego został wykonany jeszcze za czasów Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych. Po ponad roku to wychwalane przez mieszkańców Warszawy i okolic rozwiązanie zostało zlikwidowane. Wielu pasażerów liczyło, że dla Kolei Mazowieckich przywrócenie „wspólnego biletu” będzie punktem honoru. Niestety, na razie o „wspólnym bilecie” ciągle cicho. Co gorsze, z wstępnych zapowiedzi wynika, iż jeśli owe rozwiązanie jednak zostałyby przywrócone, to nastąpiłoby to na dużo gorszych warunkach niż za czasów pierwszej edycji „wspólnego biletu”. To znaczy, że posiadacz biletu okresowego ZTM mógłby korzystać z pociągów, dopiero po wykupieniu dopłaty, a nie jak kiedyś – bez jakichkolwiek dodatkowych formalności czy opłat.

Oprócz „wspólnego biletu”, kolejnym punktem honoru dla Kolei Mazowieckich powinno być przywrócenie ruchu na zawieszonych liniach. Dopiero wtedy opinia publiczna będzie mogła uważać, że regionalizacja kolei może naprawić, to co zniszczono w ciągu kilkunastu lat bezmyślnych reform polskiej kolei. Jest nadzieja, że na niektóre linie pociągi powrócą – trwa bowiem proces zakupu przez Koleje Mazowieckie używanych autobusów szynowych z Niemiec. W połowie sierpnia na Mazowsze przybyły pierwsze trzy szynobusy.

### Nie na wszystko jest wpływ

Cofnijmy się do okresu nominacji Haliny Sekity na stanowisko prezesa zarządu Kolei Mazowieckich. Wcześniej Sekita przesowała

Warszawskiej Kolei Dojazdowej i dała się poznać jako konsekwentny reformator. Mimo ograniczonych środków Halina Sekita na „wukadce” małymi kroczkami zmieniła praktycznie wszystko. Zaczęło się od nowego malowania taboru, następnie odmalowano wiaty na peronach i uporządkowano bezpośrednio otoczenie stacji i przystanków. W pociągach zrobiło się dużo bezpieczniej. Ponadto Warszawa Kolei Dojazdowa zaczęła reagować na potrzeby pasażerów – regularnie zwiększano liczbę połączeń. Oprócz tego Sekita postawiła na promocję, a także popularyzowanie 75-letniej tradycji najpierw Elektrycznej, a potem

Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Szefostwu i pracownikom „wukadki” udało się osiągnąć to, że codzienne podróże do szkoły czy pracy stawały się coraz bardziej przyjemne.

Gdy okazało się, że Halina Sekita przechodzi do Kolei Mazowieckich pojawiła się nadzieja, że podobnie jak na „wukadce”, wszystko małymi kroczkami zmieni się na całej mazowieckiej kolei. Jednak

mazowieckie przewozy regionalne to nie WKD, gdzie wszystko – tabor, infrastruktura, kasy biletowe, zaplecze techniczne – podlega jednej osobie. Koleje Mazowieckie działają wśród gąszczu spółek, oddziałów i zakładów całej Grupy PKP. I przez to Koleje Mazowieckie nie mają zbyt wielkiego wpływu na stan linii kolejowych czy peronów (należących do spółki PKP Polskie Linie Kolejowe), ani na czystość oraz standard budynków dworcowych (leżących w gestii jednostek PKP Oddziału Dworce Kolejowe albo Oddziału Nieruchomości). W związku z powyższym Koleje Mazowieckie nie mają zbyt wiele do powiedzenia jeśli chodzi o prędkość pociągów czy warunki oczekiwania pasażerów. I to mimo tego, że – w przeciwieństwie do spółki PKP Przewozy Regionalne – nie zalegają z żadnymi opłatami. Jedyne co mogą Koleje Mazowieckie, to prosić inne spółki o np. wyremontowanie wiaty peronowej czy zlikwidowanie ograniczenia prędkości. Kolejny problem to taryfa przewozowa, która, rzecz jasna, musi być zintegrowana z ogólnopolską taryfą spółki PKP Przewozy Regionalne, ale z drugiej strony byłoby dobrze, gdyby stała się atrakcyjniejsza dla pasażerów i w większym stopniu uwzględniała lokalne uwarunkowania.

### Kolej czy koleje?

Są różne problemy, wszystkich od razu nie da się przecież rozwiązać, ale jedno jest pewne – od momentu, gdy przewozami regionalnymi na Mazowszu zaczęły zajmować się Koleje Mazowieckie, nad regionem wreszcie przestało krążyć widmo likwidacji połączeń. Wręcz przeciwnie – wciąż uruchamiane są nowe pociągi. I jest ich na tyle dużo, że zaczęły już pojawiać się problemy z zapewnieniem odpowiedniej ilości taboru. Aby temu zaradzić, Koleje Mazowieckie planują nawet zakup używanych elektrycznych zespołów trakcyjnych. W porównaniu z tym, do czego przyzwyczała nas spółka PKP

Przewozy Regionalne, można stwierdzić, iż dzięki powstaniu Kolei Mazowieckich możemy podziwiać nowe oblicze kolei.

W innych regionach błędne koło zawieszon i likwidacji pociągów wciąż się kręci. W związku z tym województwa, którym spółka PKP Przewozy Regionalne kojarzy się jedynie z rozkładem jazdy niedostosowanym do potrzeb pasażerów, niskim standardem usług i wymuszaniem coraz to większych dotacji, również chcą na swoim terenie rozpocząć proces regionalizacji – czyli po prostu uzyskać większy wpływ na kolej. Najbardziej zdecydowanie pod tym względem są Podkarpacie i Wielkopolska. Co jakiś czas regiony te odgrają się, że utworzą spółki nawet bez udziału spółki PKP Przewozy Regionalne. Trzeba jednak uważać, aby regionalizacja nie doprowadziła do poszatkania sieci dróg żelaznych na małe regionalne systemy. Dobrej kolei regionalnej potrzebuje bowiem cała Polska, a nie szesnaście polskich województw z osobna.

Tekst i fot. Karol Trammer

**Nie na wszystko jest wpływ. Koleje Mazowieckie działają bowiem pośród gąszczu spółek Grupy PKP.**



**Czysto, jasno i porządnie. Często naprawdę nie wiele potrzeba, aby poprawić standard obsługi pasażerów.**



# Ofiary regionalizacji

*Dlaczego Koleje Mazowieckie nie jeżdżą do Płocka - trzeciego, pod względem liczby mieszkańców, miasta na Mazowszu?*

*Od stacji przelotowej do końcowej – trochę historii*

Nocny pociąg dalekobieżny relacji Łódź Kaliska-Gdynia Główna, sezonowe połączenie pospieszne z Łodzi do Olsztyna Głównego, pociąg pospieszny „Mazowsze” do Warszawy (czas przejazdu 2 godz. 37 min.), a oprócz tego dziewięć pociągów osobowych zapewniających dojazd do węzła kolejowego w Kutnie i osiem

pociągów do Sierpca (część z nich dalej – w kierunku Brodnicy). Tak wyglądała kolejowa oferta przewozowa dla Płocka w rozkładzie jazdy 1990/1992. W sumie każdego dnia w Płocku pojawiała się dziesięć par pociągów pasażerskich (plus jedna para w sezonie letnim). Potem, z biegiem lat, sytuacja powoli zaczęła się pogarszać. Dla przykładu w rozkładzie jazdy 1995/1996 Płock obsługiwany przez nieco mniej, bo pięć par pociągów dziennie – osobowe w kierunku Kutna, Sierpca oraz Warszawy (jedna para na dobę) oraz nocny pociąg dalekobieżny relacji Łódź Kaliska-Gdynia Główna. Potem było już jednak tylko gorzej. W 1996 roku zlikwidowano pociągi pasażerskie na trasie Płock-Sierpc – przez to stacja kolejowa w Płocku dla ruchu pasażerskiego ze stacji przelotowej stała się punktem końcowym na trasie z Kutna. W związku z tym zniknęły również tranzytowe pociągi dalekobieżne. Jedyne co zostało mieszkańcom Płocka, to połączenia osobowe do Kutna (czasem dalej – w stronę Warszawy, Sochaczewa lub Łodzi). W rozkładzie jazdy 2002/2003 Płock obsługiwany był przez dziewięć par pociągów, które wtedy jeszcze kursowały od świtu do późnego wieczora. Rok później, w rozkładzie jazdy 2003/2004, płocczanom pozostało tylko sześć par pociągów kursujących w relacji Płock-Kutno oraz pociąg przyspieszony „Mazowsze” zapewniający codzienne połączenie ze stolicą województwa – Warszawą. Niestety pogarszający się czas przejazdu „Mazowsza” (3 godz. 16 min. – czyli o 39 minut dłuższy niż w rozkładzie jazdy 1990/1992) już w ogóle nie był konkurencyjny wobec komunikacji autobusowej.

**13 godz. 16 min. przerwy między pociągami**

Gdy w życie wszedł obowiązujący rozkład jazdy 2004/2005, sytuacja związana z ofertą przewozową na linii Płock-Kutno uległa dalszemu pogorszeniu. Można nawet powiedzieć, że pogorszenie to było drastyczne. Rozkład jazdy został ograniczony do trzech par pociągów. Pociągi z Płocka w kierunku Kutna odjeżdżają o godz. 5.06, 14.45 i 16.40. Do Płocka pociągi przyjeżdżają o godz. 6.22, 7.30 (tylko w dni robocze), 10.01 (w soboty, niedziele i święta) i dopiero o... 20.46. W dni robocze do Płocka nie przyjeżdża żaden pociąg między godz. 7.30, a 20.46 – czyli przez 13 godzin i 16 minut!

ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW STACJA PŁOCK			
GODZ. PRZYJAZDU	RELACJA	GODZ. ODJAZDU	
6 <sup>22</sup>	KUTNO	5 <sup>06</sup>	14 <sup>45</sup> 16 <sup>40</sup>
7 <sup>30</sup>	ŁÓDŹ KAL.		14 <sup>45</sup>
10 <sup>01</sup>			
20 <sup>46</sup>			

**Jeszcze rozkład jazdy czy już tylko wegetacja? Oto oferta przewozowa spółki PKP Przewozy Regionalne dla Płocka (130 tysięcy mieszkańców).**

Pozytywnym zaskoczeniem było to, że nie zlikwidowano bezpośredniego połączenia z Warszawą. Ale to pozytywne zaskoczenie nie trwało długo – od 4 kwietnia relacja pociągu z Płocka do Warszawy Wschodniej została skrócona do Kutna. Obecnie jedyne bezpośrednie połączenie dalsze niż do Kutna to pociąg do Łodzi Kaliskiej odjeżdżający z Płocka o godz. 14.45. Warto nadmienić, iż analogicznej relacji powrotnej z Łodzi do Płocka niestety brak. 22 sierpnia pociągiem odjeżdżającym o godz. 14.45 z Płocka wyruszyło jedynie 21 osób. To zadziwiające, że spółka PKP Przewozy Regionalne nie potrafi stworzyć oferty przewozowej, która byłaby atrakcyjna dla 130-tysięcznego miasta. Co więcej – trzeciego pod względem liczby ludności miasta w województwie mazowieckim!

**Od nadziei do beznadziei**

O tym, że spółka PKP Przewozy Regionalne ma poważne problemy z układaniem rozkładów jazdy, wiadomo już nie od dziś. Jedyne co spółka ta potrafi robić konsekwentnie, to likwidować połączenia. W końcu jednak pojawiła się nadzieja na to, że Płock wreszcie przestanie być skazany na spółkę PKP Przewozy Regionalne. Z początkiem 2005 roku swą działalność rozpoczęły Koleje Mazowieckie, które na początku przede wszystkim kojarzyły się z naprawianiem fatalnego rozkładu jazdy 2004/2005 ułożonego jeszcze przez PKP Przewozy Regionalne. Mieszkańcy powiatów płockiego i gostynińskiego mieli nadzieję, iż pozytywne zmiany, będące efektem regionalizacji, zawiatają również na leżącą na zachodnich krańcach województwa mazowieckiego linię Płock-Kutno. Tę nadzieję podsycało także to, iż w Płocku mieszka sam marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik. Płocczanie liczyli więc, że ich sąsiad i jednocześnie współtwórca Kolei Mazowieckich zadba o to, by Płockowi krzywda się nie działa, przynajmniej pod względem kolejowym... Ludzie mieli nadzieję, że dzięki powstaniu Kolei Mazowieckich wreszcie, zamiast ubywać, połączeń zacznie przybywać – tak jak w innych rejonach województwa. Szybko jednak się okazało, że Koleje Mazowieckie nie są zainteresowane linią Płock-Kutno i w dalszym ciągu pozostawiły tamtejszych pasażerów na pastwę spółki PKP Przewozy Regionalne. Linia teraz znajduje się w gestii Łódzkiego Zakładu Przewozów Regionalnych (jednak obsługę taborową zespołami trakcyjnymi EN57 zapewnia Kujawsko-Pomorski Zakład Przewozów Regionalnych).

Mieszkańcy Płocka mają obecnie do dyspozycji trzy pociągi w kierunku Kutna oraz trzy w kierunku powrotnym. Co więcej, od kwietnia zlikwidowano bezpośrednie połączenie z Warszawą (o czym już było nieco wyżej). Kolej wegetuje. A PKS? PKS oferuje jedenaście połączeń do Kutna, czternaście do Warszawy (do której ponadto kursuje również Polski Express) oraz aż około czterdziestu połączeń do Sierpca, do którego kolej z Płocka nie kursuje już od dziewięciu lat! Jak widać, płocczanie chcą jeździć, ale niestety kolej nie za bardzo chce ich wozić.

**Płock bez kolei?!**

Płocczanie, oprócz tego, że chcą jeździć, chcą także zrozumieć, dlaczego będąc mieszkańcami województwa mazowieckiego nie mogą korzystać z utworzonych przez władze samorządu regionalnego Kolei Mazowieckich. Dlaczego zamiast chwalonej przez media regionalizacji mazowieckiej kolei, mieszkańcom Płocka, Gostynina i okolic pozostają jedynie trzy pary pociągów dziennie? I co gorsza, wcale nie wiadomo co będzie dalej. Rozkład marzeń (jak określa go Halina Sekita, prezes Kolei Mazowieckich), który wchodzi w życie 11 grudnia 2005 roku i ma charakteryzować się zwiększeniem liczby pociągów oraz wprowadzeniem oferty cyklicznej, w ogóle nie odnosi się do Płocka i okolic. Koleje Mazowieckie wciąż bowiem nie są zainteresowane prowadzeniem ruchu na linii Płock-Kutno. Kto wie, czy spółka PKP Przewozy Regionalne również nagle nie przestanie być zainteresowana obsługą Płocka i cała ta historia skończy się tak, że jedno z największych miast Mazowsza zostanie bez kolejowego ruchu pasażerskiego! A może jeszcze nie jest za późno...?

Tekst i fot. Karol Trammer

# Człowiek i przyroda

*Najpierw zderzenie pociągów, potem nawałnica - czyli ostatni tydzień lipca w warszawskim węźle kolejowym.*

Koniec lipca nie był szczęśliwy dla warszawskiego węzła kolejowego. Pierwsze zdarzenie miało miejsce z powodu ludzkiej nieuwagi. Kilka dni później to przyroda pokazała, jak wiele od niej zależy i jak wiele w naszym życiu może zmienić.

25 lipca o godz. 5.50 doszło do poważnego zdarzenia pociągów na linii średnicowej (na torach dalekobieżnych w pobliżu przystanku Warszawa Stadion). Maszynista pociągu osobowego Kolei Mazowieckich nr 9222 jadącego ze Skierniewic do Pilawy ruszył spod semafora samoczynnej blokady liniowej (sbl), który wskazywał sygnał „stój!”. Co prawda przepisy pozwalają na takie zachowanie, jednak maszynista ruszając spod semafora sbl wskazującego „stój!” musi zachować szczególną ostrożność – nie spuszczać oka ze szlaku i pod żadnym pozorem nie przekraczać bezpiecznej prędkości 20 km/h. Mimo tych obostrzeń doszło do wypadku – pociąg spółki Koleje Mazowieckie wjechał w tył pociągu nr 35702 Tanie Linie Kolejowe relacji Zakopane – Gdynia Główna. W wyniku wypadku wykołcił się trzeci wagon (jednym wózkiem) pociągu TLK i jeden zestaw kołowy w drugiej jednostce trakcyjnej pociągu Kolei Mazowieckich. Poszkodowanych zostało 38 osób, które niezwłocznie zostały przewiezione do warszawskich szpitali. Większość podróżnych odniosła niewielkie obrażenia głównie potłuczenia i po konsultacji lekarskiej została wypisana do domu. – głosił wspólny komunikat rzeczników prasowych spółek PKP Polskie Linie Kolejowe, PKP Intercity i Koleje Mazowieckie. Najważniejsze, że nikt nie zginął. Ta pozytywna informacja skłania jednak do porównawczej refleksji,

czyż kończą się poważne wypadki kolejowe, a czym poważne wypadki na drogach.

Dlaczego doszło do tego wypadku? Dlaczego maszynista pociągu osobowego nie zauważył jadącego tuż przed jego pociągiem składu dalekobieżnego? Te pytania zadawali sobie wszyscy – kolejarze i pasażerowie. Z ustaleń wynika, że maszynista (tuż przed zakończeniem 12-godzinnej służby) zasnął. Policja postawiła mu zarzut nieumyślnego spowodowania katastrofy kolejowej. 47-letni maszynista przyznał się do winy.

Tak zaczął się ostatni tydzień lipca. Teraz o tym, jak się ów feralny tydzień skończył. Tym razem przypominała o sobie przyroda. 29 lipca, około godziny 17.00 nad Warszawą i okolicą przeszła nawałnica. Choć ulewa połączona z wichurą nie trwała długo, to pozostawiła po sobie niemałe zniszczenia i komplikacje. Po nawałnicy na kolejowym kręgosłupie nie tylko aglomeracji warszawskiej, ale również całego regionu – stołecznej linii średnicowej czynny był tylko jeden z czterech torów. Przyczyną tego były nie tylko anomalie pogodowe, ale także prowadzony w okresie wakacji remont linii średnicowej. Innym poważnym problemem był zanik zasilania nastawni w Błoni, która obsługuje nie tylko tutejszą stację, lecz jest lokalnym centrum sterowania (lcs) obsługującym cały odcinek magistrali E20 od Warszawy Gołębki aż do Sochaczewa. Sparaliżowało to wyjazd ze stolicy w kierunku zachodnim. Brak zasilania miał miejsce również na terenie stacji postojowej Warszawa Grochów – stacji, z której odprawiane są pociągi wyruszające ze stacji Warszawa Wschodnia. Natomiast linie w kierunku Radomia i Łodzi zostały zablokowane przez powalone drzewa. Dopiero po godz. 19.00 rozpoczęło się stopniowe przywracanie ruchu kolejowego na poszczególnych liniach. Opóźnienia pociągów sięgały nawet 300 minut.

Nawałnica dała popalić również pasażerom Warszawskiej Kolei Dojazdowej, na której torze, sieć energetyczną oraz sieć trakcyjną wichura powaliła kilkadziesiąt drzew. Pracownicy „wukadki” pracowali nawet 24 godziny bez przerwy, aby usunąć szkody, naprawić zniszczenia i przywrócić komunikację między Warszawą i podmiejskimi miejscowościami położonymi na południowym-zachodzie stołecznej aglomeracji. Usuwanie skutków nawałnicy wymagało pomocy specjalistycznych służb. Po wszystkim szefostwo Warszawskiej Kolei Dojazdowej zdecydowało, że aby w przyszłości uniknąć tak wielu zniszczeń, konieczna będzie wycinka części drzew rosnących wzdłuż torów WKD.

Karol Trammer

## Linia już istnieje Pociągi Warszawskiej Kolei Dojazdowej na nowej trasie już w 2006 roku?

Warszawska Kolej Dojazdowa przeprowadziła wśród pasażerów oraz mieszkańców Pruszkowa i Komorowa ankietę na temat ewentualnego uruchomienia przewozów pasażerskich na łącznicy nr 512 łączącej stację PKP Pruszków ze stacją WKD Komorów. Obecnie owa linia wykorzystywana jest jedynie od czasu do czasu przez pociągi techniczne czy gospodarcze. A przecież w pobliżu łącznicy leżą dwa duże pruszkowskie osiedla – Osiedle Staszica oraz Osiedle Prusa. Uruchomienie przewozów pasażerskich mogłoby znacznie ułatwić życie mieszkańcom tych osiedli. I okazuje się, że ankietowani są w pełni tego świadomi.

Aż 81,6% ankietowanych uważa, że uruchomienie regularnych przewozów pasażerskich na łącznicy nr 512 poprawiłoby standard życia mieszkańców osiedli leżących wzdłuż linii. Co więcej, ludzie poważnie myślą o korzystaniu z tego połączenia. Na pytanie „Czy byłby Pan/Pani zainteresowany podróżowaniem na tej trasie?” aż 93,4% ankietowanych odpowiedziało twierdząco. Większość ankietowanych (46,1%) myśli o korzystaniu z nowego połączenia tylko w obrębie nowej linii, 34,3% odpowiadających chciało dojeżdżać do stacji Kolei Mazowieckich w Pruszkowie, a 19,6% do stacji WKD Komorów. Analizując powyższe dane, warto pamiętać, iż wypełnione zostały aż 1253 ankiety. Mieszkańcy mogli je pobrać na wybranych stacjach i przystankach WKD, w pruszkowskim Urzędzie Miejskim, w siedzibie Pruszkowskiej Spółdzielni

Mieszkańców oraz przy kasach biletowych Kolei Mazowieckich na stacji w Pruszkowie. Ponadto mieszkańcy pruszkowskich osiedli Staszica i Prusa otrzymali ankiety bezpośrednio do swoich skrzynek pocztowych. Wśród uczestników ankiety rozlosowano bilety okresowe WKD.

Ankieta ankietą, ale warto spojrzeć prawdzie w oczy i wyjaśnić, jak realne są plany uruchomienia przewozów na łącznicy nr 512. Czy wszystko nie skończy się jedynie na ankiecie? Spytaliśmy o to Krzysztofa Kuleszę, referendarza ds. inwestycji w Warszawskiej Kolei Dojazdowej. *Plany są realne dzięki temu, że linia już istnieje. Do jej uruchomienia potrzebne są: określone zainteresowanie potencjalnych pasażerów (wyrażone między innymi własnie przeprowadzoną ankietą), wola poniesienia określonych nakładów inwestycyjnych na remont torowiska oraz przeprowadzenie samego remontu – podkreśla Kulesza, poczym dodaje – decydujący głos w tej sprawie będzie oczywiście należeć do nowego właściciela spółki WKD. Aktualnie w dalszym ciągu trwa proces przejmowania udziałów od PKP przez Konsorcjum Samorządowe. Uważamy, że ostrożnym terminem uruchomienia przewozów na linii 512 byłaby druga połowa 2006 roku, a konkretnie czwarty kwartał 2006 roku. Ponieważ linia łącząca stację WKD w Komorowie z pruszkowską stacją Kolei Mazowieckich jest niezelektryfikowana na razie nie jest możliwe wprowadzenia standardowego taboru kursującego po obecnej trasie „wukadki” – czyli elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN94 i EN95. W przypadku, gdyby linia miała pozostać niezelektryfikowana, przewidywany byłby oczywiście autobus szynowy. W obecnym momencie za wcześniej jednak przesądzać o konkretnym modelu albo czy miałyby to być pojazdy nowe lub używane – wyjaśnia Krzysztof Kulesza.*

Karol Trammer

# Kto posiedzi?

*Tłok też w pociągach kwalifikowanych.*

W jedną z lipcowych niedziel miejscówek na pociąg ekspresowy „Ernest Malinowski” zabrakło już przed jego wyruszeniem z Krynicy. Jedyne co krynicka kasjerka mogła zaproponować pasażerom to dopłata bez wskazania miejsca – czyli miejscówka w cenie 10 złotych, która pozwala na przejazd pociągiem, jednakże nie gwarantuje wolnego fotela. Rozwiązanie kontrowersyjne, ale trzeba przyznać, że stworzone z myślą o podróżnych – szczególnie tych, którzy muszą pojechać konkretnym pociągiem i nie mogą sobie pozwolić na przesunięcie terminu podróży. Co najważniejsze – pasażer podróżujący z dopłatą bez wskazania miejsca, który nie znajdzie w pociągu wolnego miejsca i podróż pociągiem spędzi na stojąco, może zwrócić się do drużyny konduktorskiej. Wtedy kierownik pociągu lub konduktor nanosi na blankiet dopłaty swoją adnotację, iż podróżny odbył przejazd na stojąco. Następnie, po dotarciu do celu podróży, należy zgłosić się do kasy biletowej i przedstawić bilet podpisany przez drużynę konduktorską. I tym sposobem 10 złotych wraca do kieszeni pasażera. Wydaje się, że tak właśnie powinno być – klient nie załapał się na miejscówkę, bardzo chce jednak jechać i to nawet na stojąco, to przewoźnik mu to umożliwia. Po prostu pasażer nasz pan! Niestety, jest też druga strona tego medalu...

Tego lipcowego dnia chętnych na podróż „Ernestem Malinowskim” do Warszawy było naprawdę wielu. Co prawda z Krynicy pociąg ruszył pustawy, ale na następnych stacjach wsiadały setki podróżnych – w Nowym Sączu, Tarnowie, no i przede wszystkim w Krakowie (gdzie *notabene* odjazd pociągu był obserwowany przez stojącego na peronie Wojciecha Partykę, dyrektora wydziału sprzedaży usług PKP Intercity). Wielu z dosiadających się pasażerów miało wyżej opisane dopłaty bez wskazania miejsca, wielu odbywało podróż na podstawie biletów weekendowych, do których nie trzeba dokupywać miejscówki.

Kończy się to tak, że zapobiegliwi pasażerowie, którzy bilety zakupili wcześniej i dzięki temu zarezerwowali sobie miejsca siedzące, wsiadają do pociągu, odszukują swój przedział i zastają swoje miejsce – z tym że niestety zajęte. Przez kogoś, kto podróżuje bądź z dopłatą bez wskazania miejsca bądź z biletem weekendowym. Warto podkreślić, że nie dla każdego upominanie się o ustąpienie należnego mu miejsca jest przyjemne. Powoli jednak wszyscy pokonują tę barierę i wraz z zapełnianiem się pociągu coraz więcej pasażerów podróżujących bez miejscówek wychodzi na korytarz. Niektórzy decydują się nie spędzenie podróży w wagonie barowym Wars. A przecież żeby czuć się tam pewnie, co jakiś czas trzeba zakupić herbatę bądź jakąś przekąskę. Tylko wtedy ma się gwarancję, że barman Warsu nie zechce w pewnym momencie wyprosić nas z wagonu barowego, ponieważ ci co naprawdę chcą coś zjeść nie mają gdzie usiąść. I tak pojawia się kolejny problem...

Większość z tych zapobiegliwych pasażerów nie za bardzo się kwapi z odwiezieniem wagonu barowego, ponieważ boi się opuszczać swój przedział z uwagi na to, że ich miejsce znów zostanie zajęte przez kogoś podróżującego z dopłatą bez wskazania miejsca albo biletem weekendowym. Poza tym mało kto chce przeciskać się przez niemiłosiernie zatłoczone korytarze. Zatłoczone przez tych z dopłatą bez wskazania miejsca i biletami weekendowymi... W przypadku „Ernesta Malinowskiego” na odcinku z Krakowa do Warszawy, to problemem stało się nawet pójście do toalety – w korytarzach i w przedsiódkach każdego wagonu podróżowało po kilkudziesięciu podróżnych. Tych z dopłatą bez wskazania miejsca, albo tych z biletem weekendowym. A także część tych zapobiegliwych, którzy po prostu nie mieli ochoty prosić pasażerów podróżujących bez miejscówek o zwolnienie należnego im fotela...

W pociągach pospiesznych sprawa jest dużo prostsza – tam bowiem panuje po prostu zasada „kto pierwszy ten lepszy”. Jednak po pociągu kwalifikowanym większość podróżnych chciałaby spodziewać się choć odrobiny luksusu w postaci czekającego na pasażera wolnego miejsca i luźnego korytarza. Podobnie przecież, czego innego oczekuje się od schroniska górskiego, a czego innego od hotelu, na którego szyldzie dumnie przeży się kilka gwiazdek...

Karol Trammer

# Także od Ciebie

*„Po pierwsze dlatego, że giną ludzie.”*



Aż 97% wypadków na przejazdach kolejowych ma miejsce z winy kierowców. Kolej jest winna pozostałym 3% zdarzeń na skrzyżowaniach dróg i linii kolejowych. Mimo to inicjatywa zorganizowania kampanii na rzecz bezpieczeństwa na przejazdach kolei zrodziła się po stronie kolei – konkretnie w spółce PKP Linie Kolejowe. „Peelka” szybko jednak znalazła sprzymierzeńców, z którymi wspólnie udało się zorganizować dwumiesięczną akcję „Bezpieczny przejazd zależy także od Ciebie”. Do kampanii przyłączyły się: Komenda Główna Policji, stworzona przez kierowcę rajdowego i równocześnie propagatora bezpiecznej jazdy samochodem Krzysztofa Hołowczyca fundacja „Kierowca bezpieczny”, a także media – ogólnopolskie (Polsat, radiowa Jedynka i tygodnik dla kierowców „Motor”) oraz regionalne.

*Jeśli ta akcja, pierwsza w historii PKP, doprowadzi choćby do uratowania jednego ludzkiego życia, to będę bardzo dumny, że mogłem wziąć w niej udział. Mam nadzieję, że zdecydowanie więcej kierowców będzie zatrzymywało się przed przejazdami, niezależnie od tego, czy jest on strzeżony, czy nie. Lepiej poświęcić te kilkanaście sekund niż narazić się na niebezpieczeństwo wypadku – wyjaśnił Krzysztof Hołowczyc.*

Organizatorzy kampanii chcą uświadomić kierowcom, że naprawdę dużo zależy od ich zachowania i ostrożności przy przekraczaniu linii kolejowej. Droga hamowania pociągu jadącego z prędkością 100 km/h wynosi aż 700 metrów – w związku z tym maszynista widząc samochód na przejeździe niewiele może zrobić. *Kiedy widzę samochód, który wtargnął na przejazd mogę tylko włączyć hamulec i patrzeć jak ginie człowiek – mówi jeden z maszynistów.*

Tadeusz Augustowski, prezes Polskich Linii Kolejowych, tak wyjaśniał na łamach biuletynu informacyjnego „Infrator”, dlaczego „peelka” zorganizowała kampanię „Bezpieczny przejazd zależy także od Ciebie” – *po pierwsze dlatego, że giną ludzie. Nic istotniejszego ponad ludzkie życie i zdrowie być nie może. Po drugie – zawsze dochodzi do poważnych strat materialnych. Pieniądże, które wydajemy na usuwanie skutków wypadków, mogłyby znaleźć lepsze przeznaczenie, choćby na poprawę stanu technicznego infrastruktury. Po trzecie – utrudnienia w ruchu pociągów z powodu wypadków na przejazdach bywają bardzo dotkliwe, a klienta niekoniecznie musi interesować, co jest przyczyną opóźnienia. On wsiadł do pociągu i oczekuje przybycia na czas do celu podróży. Ponadto Augustowski wymienia jeszcze jedną przyczynę – chodzi o zmianę nastawienia pracowników kolei, z których winy ma przecież miejsce 3% wypadków na przejazdach. To dokładnie o 3% za dużo – podkreśla prezes „peelki”.*

W lipcu 2004 roku miały miejsce 33 wypadki na przejazdach. W lipcu tego roku było ich mniej, bo 24. Wpływ kampanii?

Tekst i fot. Karol Trammer

# Czyż nie tak?

*Tygodnik kolejarza stał się gazetą dworską, której lektura wywołuje zadowolenie na twarzy prezesów i dyrektorów, lecz wcale nie dostarcza im wiedzy o problemach, którymi żyją kolejarze na sieci.*

W poprzednim numerze „Z Biegiem Szyn” ukazał się tekst p.t. „W budowie w likwidacji”, który poświęcony był sytuacji w tygodniku „Kurier PKP”. 5 lipca ten artykuł został przedrukowany w „Serwisie Prasowym” wydawanym przez PKP Polskie Linie Kolejowe. Jednak już następnego dnia w „Serwisie Prasowym” PKP PLK została zamieszczona bezprecedensowa wypowiedź rzecznika prasowego „peelki” Krzysztofa Łańcuckiego, w której przeprosza za przedrukowanie w „Serwisie Prasowym” tekstu niezgodnego z linią programową, a przy okazji atakuje autora owego tekstu i napomina go, że są znacznie ważniejsze sprawy niż ta, którą się zajął. Poniżej zamieszczamy pełną treść owej wypowiedzi.

*W „Serwisie Prasowym” zamieszczamy głównie artykuły związane z infrastrukturą kolejową i wszystkim, co z nią związane: przewozami, techniką, prawem polskim i międzynarodowym. Inne artykuły przedrukujemy w miarę wolnego miejsca.*

*W „Serwisie Prasowym” z dnia 5.07.2005 znalazł się tekst z numeru 7-8 „Z Biegiem Szyn” zatytułowany „W budowie w likwidacji”, a dotyczący „Kuriera PKP”. Artykuł nie porusza żadnego z wyżej wymienionych problemów. Znalazł się w „Serwisie Prasowym” w wyniku nieporozumienia. Nie było naszym zamiarem nagłośnienie polemiki, która nijak się ma do infrastruktury kolejowej. Przepraszam.*

*Kłótnie w wąskim gronie dziennikarzy piszących o i dla kolei niczemu nie służą. Mamy do załatwienia znacznie ważniejsze sprawy, niż atakowanie nowej naczelnej za to, że jest nowa. Każdy kiedyś był „nowy”. Czyż nie tak, Panie Karolu?*

Mówiąc szczerze podejmowanie dyskusji z rzecznikiem Krzysztofem Łańcuckim nie jest dla mnie łatwe. Trudno się bowiem sprzeczać z osobą, którą się szanuje i której wiele się zawdzięcza. Ale pytaniem „Czyż nie tak, Panie Karolu?” po prostu czuję się wywołany do odpowiedzi. Niniejszym więc odpowiadam. Na początku jednak ostrzegam i przypominam, że sprawa jest bardziej skomplikowana, niż tylko rzekomy atak na nową redaktor naczelną za to, że jest nowa. Przykro mi, że Pan rzecznik Krzysztof Łańcucki odniósł tylko to jedno jedyne wrażenie po lekturze całostronicowego artykułu, który poświęcony był nie tylko ostatnim zmianom personalnym, lecz aż siedmiu latom z historii tygodnika kolejarza.

Sprawą atmosfery panującej w Kolejowej Oficynie Wydawniczej – spółce wydającej tygodnik „Kurier PKP” zająłem się, ponieważ po rozmowach z dziennikarzami tygodnika (obecnie już nie pracującymi w redakcji) uznałem, iż nie można problemów mających miejsce w spółce wydającej tygodnik kolejarza potraktować tylko i wyłącznie milczeniem. A to z tego względu, że problem dotyczy nie tylko wąskiego grona dziennikarzy kolejowych, tak jak Pan twierdzi, lecz całej polskiej kolei. „Nowe Sygnały” przez ostatnich kilka lat z rozchwytywanego przez kolejarzy tygodnika traktującego o sukcesach, radościach, ale jednocześnie również o problemach,

porażkach i konfliktach, stały się gazetą dworską, w której teksty donoszą właściwie tylko o tym, jak to na polskiej kolei jest lub wkrótce będzie dobrze. Gazetą dworską, której lektura wywołuje zadowolenie na twarzy prezesów i dyrektorów, jednak wcale nie dostarcza wiedzy o problemach, którymi żyją kolejarze na sieci oraz koledzy-dyrektorzy z innych spółek.

Ostatnie zmiany w „Kurierze PKP” niestety tylko utwierdziły mnie w powyższym przekonaniu. W krótkim czasie z redakcji kolejarskiego tygodnika pozbyto się dziennikarzy od lat zajmujących się koleją, znających ludzi i realia, rozumiejących to, co widzą. Dziennikarzy dla których źródłem tematów nie są jedynie gabinety dyrektorów i komunikaty rzeczników prasowych, ale odległe stacje, nastawnie, strażnice przejazdowe czy przedziały służbowe w lokalnych pociągach. W zamian przyjmuje się osoby, których praca w „Kurierze PKP” jest pierwszym bliższym zetknięciem z koleją. Nie można powiedzieć, że jest to tylko zmiana dotychczasowego redaktora naczelnego na nową redaktor naczelną. Zmiany personalne w tygodniku kolejarza idą w parze z czymś dużo poważniejszym – zmianami programowymi. Obecnie w „Kurierze PKP” teksty są do przesady skracane, przy adiustacji wycina się stwierdzenia napisane językiem fachowym czy zawodowym. Tygodnik kolejarza na naszych oczach przestaje być tygodnikiem skierowanym do kolejarza. Trudno mi uwierzyć, Szanowny Panie rzeczniku, że Pan tego nie widzi.

*Nie ten zły ptak, co własne gniazdo kala, jeno ten co mówić o tym nie pozwala – cytując słowa Cypriana Kamila Norwida chcę przypomnieć, że jeżeli nie pisze się o problemach, to nie znaczy, że one nie istnieją. Są błędy, są porażki, są niepowodzenia i trzeba stawiać im dziennikarskiego czoła. Trzeba również pamiętać o tym, że prawda bierze się z wielu punktów widzenia, a nie z odgórnie prowadzonej propagandy sukcesu.*

Chciałbym zwrócić uwagę Pana Krzysztofa Łańcuckiego i wszystkich zainteresowanych czytelników na wydawany przez Komendę Główną Policji miesięcznik „Policja”. Policja jest formacją, która w stopniu o wiele większym niż kolej musi dbać o dobór ujawnianych informacji, koncepcji i konfliktów. A mimo to co miesiąc ukazuje się pasjonujące czasopismo, które nie unika trudnych

tematów. Dla przykładu ostatnio w miesięczniku „Policja” pisano o przełożonych (konkretnie, z nazwiskami), którzy według podwładnych nadużywają swej pozycji. Poruszono również problem łapówkarstwa wśród funkcjonariuszy. W „Policji” można przeczytać wywiady z politykami i ekspertami krytykujących pracę obecnego kierownictwa policji. To nie wszystko – na łamach „Policji” dyskutowano również o koncepcji ewentualnej likwidacji Komendy Głównej Policji. A przypominam, że „Policję” wydaje Komenda Główna Policji! Przecież miesięcznik „Policja” mógłby informować jedynie o sukcesach i prezentować

optymistyczne statystyki. Jednak szefostwo Komendy Głównej Policji oraz redakcja „Policji” rozumieją, że przede wszystkim problemami nie da się uciec i dlatego trzeba po prostu się nimi zajmować! Przecież chowając głowę w piasek, niczego nie zmienimy na lepsze, a jedynie będziemy żyć w błogim przeświadczeniu, że tak dobrze, jak teraz, nigdy jeszcze nie było.

I w tym wszystkim chodzi mi jedynie o to, aby folderowy „Kurier PKP” stał się wreszcie tygodnikiem dla kolejarzy – zarówno tych z dyrekcyjnych biurów jak i tych z nastawni na lokalnych liniach. Bo wszyscy kolejarze mają problemy. I wszyscy kolejarze powinni mieć o nich przeczytać oraz napisać w swojej kolejarskiej gazecie. Dyskusja nad problemami jest przecież podstawowym czynnikiem prowadzącym do ich rozwiązania. Czyż nie tak, Panie Krzysztofie?

*Tekst i fot. Karol Trammer*



**Chowając głowę w piasek, niczego nie zmienimy na lepsze, a jedynie będziemy żyć w przeświadczeniu, że tak dobrze, jak teraz, jeszcze nigdy nie było.**

# Bez samochodu

*Dzień bez Samochodu jest okazją dla władz miast do pokazania swojej troski o sprawę jakości życia.*



**Korki, koleiny i spaliny.**  
A może lepiej koleją?

22 września to Dzień bez Samochodu. Natomiast siedem dni poprzedzających ten dzień stanowić będzie Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu (16-22 września). Obie połączone imprezy obchodzone są w Europie już od kilku lat. W Polsce Dzień bez Samochodu będzie obchodzony już po raz czwarty, a Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu dopiero po raz pierwszy. Organizacją polskiej edycji Dnia bez Samochodu oraz Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu zajmują się Ministerstwo Środowiska wraz z Instytutem Spraw Obywatelskich. Wśród partnerów kampanii znajdują się także spółki Grupy PKP – PKP S.A., PKP Intercity, PKP Przewozy Regionalne, Warszawska Kolej Dojazdowa, trójmiejska Szybka Kolej Miejska oraz PKP Polskie Linie Kolejowe. Patronat honorowy nad wrześniową kampanią objęła Unia Europejska.

Celem kampanii jest zainteresowanie mieszkańców miast ideą zrównoważonego transportu. Temat przewodni tegorocznych obchodów Dnia bez Samochodu oraz Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu brzmi: „Do pracy bez samochodu!”. Kampania skupia się przede wszystkim na trzech zadaniach. Po pierwsze chodzi o zachęcenie jak największej liczby osób do korzystania z alternatywnych – wobec samochodów indywidualnych – form transportu, a więc komunikacji publicznej, pieszej oraz rowerowej. Ważne jest także zwiększenie świadomości społecznej związanej z masową motoryzacją i jej negatywnymi konsekwencjami dla życia – takimi jak zanieczyszczenie powietrza, hałas, wypadki drogowe. Ponadto chodzi o zaprezentowanie opinii publicznej, jak mogą wyglądać przyjazne miasta bez wszechobecnego ruchu samochodowego. A więc miasta, w którym więcej jest parków i skwerów, a mniej parkingów i asfaltu, miasta, w których więcej jest linii tramwajowych oraz wykorzystywanych w ruchu miejskim linii kolejowych, a mniej korków ulicznych, klaksonów i spalin.

Według organizatorów Dzień bez Samochodu jest okazją dla władz wszystkich uczestniczących miast do pokazania swojej troski o sprawę jakości życia. Daje on również możliwość zaangażowania mieszkańców w działania na rzecz wspólnego dobra jakim jest miejsce, w którym żyją na co dzień.

W ubiegłym roku w Dniu bez Samochodu uczestniczyło siedem mazowieckich miast (Ciechanów, Głinojeck, Koźnice, Legionowo, Ostrów Mazowiecka, Szydłowiec oraz Warszawa). Do tegorocznych obchodów jako pierwszy z Mazowsza zgłosił się Płońsk.

Blżej zainteresowanych zapraszamy na strony internetowe kampanii ([www.22wrzesien.org](http://www.22wrzesien.org)), gdzie można znaleźć wiele informacji i materiałów na temat zrównoważonego transportu, zalet komunikacji publicznej, a także wpływu motoryzacji na życie mieszkańców miast. I na koniec z przyjemnością donosimy, iż dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” jest jednym z patronów medialnych Dnia bez Samochodu oraz Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu.

*Tekst i fot. Karol Trammer*

# Życie po życiu

*Lepszy tabor nowoczesny czy używany?*

Na razie na Mazowszu nowego taboru jest jak na lekarstwo. Jedynym czym mogą pochwalić się przewoźnicy pasażerscy to zespół trakcyjny EN95 kursujący po trasie Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Jednak, chociaż „lalunia” – jak nazywają ją pasażerowie – jest fabrycznie nowa, to niestety przysparza wiele problemów natury technicznej i eksploatacyjnej. Ale czego można spodziewać się po prototypie, a ponadto pierwszym w historii pojeździe elektrycznym wyprodukowanym w bydgoskich zakładach Pesa. Problem dotyczy nie tylko taboru elektrycznego – polski przemysł, jeśli chodzi o produkcję nowoczesnych pociągów pasażerskich, dopiero raczkuje. Tezę tę potwierdza sytuacja z innych województw, gdzie autobusy szynowe, również często ulegają awariom. Ratunku więc szuka się w taborze używanym, a więc sprawdzonym, dotartym, no i przede wszystkim tańszym.

Stożeczna Szybka Kolej Miejska zdecydowała się na modernizację dobrze wszystkim znanych zespołów trakcyjnych EN57. Modernizację wykonują nowosądeckie zakłady Newag. Co prawda wiele elementów silnika nie zostało unowocześnionych, jednak wygląd pudła i wnętrza zmienił się nie do poznania. Opływowy kształt, klimatyzacja, drzwi odskokowe, przeguby – zamiast przejść międzywagonowych. Zespoły trakcyjne rozpoczynające działalność warszawskiej „eskaemki” ukrywają swoje pochodzenie i nie noszą już symbolu EN57, lecz 14WE – wedle wewnętrznej systematyki miejskiej spółki.

W połowie sierpnia do tłuszczańskiej lokomotywowni Kolei Mazowieckich przyjechały trzy pierwsze niemieckie autobusy szynowe. Docelowo ma być ich dziewięć (jedno- i dwuczłonowych). Wycofane z niemieckich torów szynobusy od grudnia mają zostać skierowane na linie Nasielsk-Sierpc, Radom-Drzewica i Tuszcz-Ostrołęka, a w lecie także na Legionowo-Zegrze.

*Karol Trammer*



**Wczoraj jeszcze EN57,**  
a dziś już 14WE.  
Fot. SKM Warszawa

## 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:

-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.net.pl/biuletyn.html](http://www.kolej.net.pl/biuletyn.html)

**JAK OTRZYMYWAĆ BIULETYN DROGĄ POCZTOWĄ**

Warunkiem otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale **1,50 zł** (Priorytet: **2,20 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.