

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

MARZEC – KWIECIEŃ 2006

Nr 2 (23)

PODRÓŻNI przez małe "p"



Nie ma sprawy
Wschodnie perypetie
ASDEK z jasnego nieba

POLITYKA INFORMACYJNA PKP S.A.

Kolejny sukces!

9 stycznia na witrynie internetowej PKP S.A. pojawiła się informacja pod tytułem „Kolej bije rekordy popularności w Wielkiej Brytanii”. Pod tym optymistycznym tytułem kryła się jednozdaniowa notatka następującej treści. *W zeszłym roku z usług kolei w Wielkiej Brytanii skorzystała rekordowa ilość pasażerów – największa od 50 lat!* Następnie zamieszczony został odnośnik do tabeli z danymi statystycznymi stowarzyszenia europejskich operatorów kolejowych i zarządców infrastruktury CER, porównującymi dziewięć pierwszych miesięcy 2004 roku z takim samym okresem 2005 roku.

Z tychże danych wynika, że brytyjscy przewoźnicy kolejowi odnotowali wzrost liczby pasażerów o 19,4% i wzrost liczby pasażerokilometrów o 5,8%. W tej samej tabeli – nieco poniżej tych optymistycznych liczb, znalazły się również dane odnoszące się do działalności Polskich Kolei Państwowych. Otóż PKP odnotowały spadek liczby przewożonych pasażerów (-5,6%) oraz największy w Unii Europejskiej spadek liczby pasażerokilometrów (-11,1%).

Jak widać, jest coraz gorzej. Ale rzecznik prasowy PKP S.A. Michał Wrzosek znalazł świetne wyjście z sytuacji. Zamiast informować o coraz gorszych wynikach, zamiast im przeciwdziałać, można zamieszczać optymistyczne informacje o coraz lepszej sytuacji kolei – na przykład – brytyjskich. Chociaż czemu nie słoweńskich, chorwackich czy lotewskich? Tam liczba pasażerów również wzrasta.

Dobrze, że rzecznik Wrzosek nie dodał, iż wyniki kolei brytyjskich stanowią kolejny sukces zarządu PKP S.A. (KT)

PKP PRZEWOZY REGIONALNE**Piętro wyżej**

11 stycznia nastąpiły zmiany w zarządzie PKP Przewozy Regionalne. Odwołani zostali: Leszek Ruta, prezes zarządu i Andrzej Wciórka, członek zarządu ds. pracowniczych.

Nowym prezesem został Jan Tereszczuk, dotychczas naczelnik wydziału marketingu i sprzedaży usług w lubelskim oddziale spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, a wcześniej dyrektor biura sprzedaży PKP Przewozy Regionalne i naczelnik biura handlowego pasażerskiego byłej Wschodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych.

Wciórka zastąpił Konrad Mirowski, z wykształcenia prawnik, który dotychczas pracował w zespole kontroli wewnętrznej Agencji Modernizacji i Restrukturyzacji Rolnictwa, w biurze kontroli w Ministerstwie Kultury oraz w Najwyższej Izbie Kontroli. Bezpośrednio przed przejściem do spółki PKP Przewozy Regionalne Mirowski był zastępcą burmistrza warszawskiej dzielnicy Ochota. A jako że Urząd Dzielnicy Ochota mieści się w tym samym budynku co centrala PKP Przewozy Regionalne, nowe miejsce pracy Konrada Mirowskiego nie jest zbytnio oddalone od dotychczasowego – gabinet członka zarządu Mirowskiego znajduje się bowiem piętro wyżej niż gabinet wiceburmistrza Mirowskiego... (KT)

WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA**Więcej WKD wieczorem**

Od 1 lutego Warszawska Kolej Dojazdowa poszerzyła wieczorną ofertę przewozową. Uruchomiono nowy pociąg z Warszawy Śródmieście WKD (odj. 20.50) do Grodziska (przyj. 21.44). Przedłużono również relację pociągu Milanówek Grudów (odj. 21.08) – Podkowa Leśna (przyj. 21.19) aż do Warszawy Śródmieście WKD (przyj. 22.02). To krok w dobrym kierunku, gdyż pasażerowie oczekują gęstej oferty przewozowej nie tylko na porze szczytu. (KT)

POLEMIKI KONTROWERSJE DYSKUSJE POLEMIKI KONTROWERSJE DYSKUSJE**„Nie pozwolę na oskarżanie mnie”**

Poniżej zamieszczamy polemikę, która nadeszła do redakcji od Adriana Furgalskiego, bohatera notatki „Człowiek z wyobraźnią” z poprzedniego numeru „Z Biegiem Szyn”.

W pierwszym, tegorocznym numerze pojawił się tekst Pana autorstwa („Człowiek z wyobraźnią”) poświęcony mojej osobie. Nie miałem przyjemności nigdy Pana poznać, ale widzę, że poświęca Pan sporo uwagi śledzeniu mojej kariery zawodowej i politycznej, choć po komentarzu nie sądzę by robił Pan to z sympatią do mnie.

Absolutnie chybiona jest pana sugestia jakobym przeniósł się z Unii Wolności do Platformy Obywatelskiej na skutek słabnących notowań pierwszej z nich. Przybliżając, nie tak odległą historię, warto pamiętać, że UW przegrała z kretesem wybory w 2001 r. i właśnie po tej porażce bez wahania zgodziłem się przyjąć propozycję wejścia w skład zarządu partii. Do PO przeszedłem (nie jako jej członek) zaś w listopadzie 2003 r. kiedy notowania PO jeszcze nie rosły.

Nie zamierzam komentować publicznie problemów personalnych Platformy Obywatelskiej, bo uważam każde takie zjawisko za wewnętrzną sprawę partii, jednak nie pozwolę na oskarżanie mnie o kłamstwo. Nie będę przedstawiał dowodów (w postaci chociażby stałej przepustki do Sejmu czy zgłoszenia mnie do komisji infrastruktury w charakterze doradcy Klubu PO) bo jak rozumiem nie złożono na mnie jeszcze formalnego zawiadomienia do organów ścigania o podszywanie się pod funkcje, których nigdy rzekomo nie pełniłem.

Nie sądzi Pan chyba, że poważna partia polityczna jaką jest PO, pretendująca wówczas do przejścia władzy w Polsce, pozwoliłaby sobie na to by przez 2 lata osoba z nią niezwiązana i z zewnątrz wypowiadała się w centralnych mediach w jej imieniu publicznie, przedstawiając poglądy na sprawy polskiego transportu, bez jakichkolwiek konsekwencji.

Nie sądzi Pan chyba także aby w nagrodę za tak niegodziwe zachowanie osoba taka została włączona przez Jana Rokitę do zespołu ekspertów pracujących nad programem przyszłego rządu? Kieruję Pana na stronę internetową Instytutu Państwa i Administracji, gdzie w Raporcie "Państwo dla Obywateli. Plan Rządzenia" znajdzie Pan moje nazwisko jako osoby współtworzącej ten program i autora całościowej koncepcji reformy PKP.

Zapewniam Pana, że nigdy nie przedstawiałem się jako kandydat na ministra infrastruktury z ramienia PO, tak samo jak nie robili tego moi koledzy z Klubu PO, którym media co tydzień przypisywały inną funkcję rządową, ale z taką sytuacją należy pogodzić się w gorączce przedwyborczej. W przeglądzie funkcji, które miałbym sprawować pominął Pan bardzo prawdopodobne objęcie przeze mnie resortu skarbu, o którym donosi Tygodnik „Ozon” 28 września 2005 r. Nie wiem tylko czy miałbym być dwoma ministrami na raz, czy też bycie kandydatem na ministra infrastruktury w miesiącu wrześniu już mi się znudziło?

Oświadczenie Posła Tadeusza Jarmuziewicza, na które się Pan powołuje jest zgodne z prawdą, dotyczy jednak mojej wypowiedzi dla „Gazety Wyborczej” z miesiąca października 2005 r., kiedy formalnie żadnych funkcji już w PO nie pełniłem. Być może moim błędem było nie poinformowanie o tym fakcie dziennikarza, ale trudno robić to za każdym razem kiedy udziela się tygodniowo dziesiątek wypowiedzi. Jeśli przeanalizuje Pan inne artykuły z tego okresu, zauważy Pan, że była to jednorazowa pomyłka i wszędzie indziej występuję tylko w funkcji Dyrektora w Zespole Doradców Gospodarczych TOR.

Adrian Furgalski

PODWYŻKI CEN BILETÓW PKP INTERCITY**Zaokrąglenia i zmiany cen**

Zmora biznesowego myślenia na kolei są ciągle podwyżki biletów – to jedno z pierwszych zdań, jakie wygłosił Jacek Prześluga po przejściu na stanowisko prezesa zarządu PKP Intercity na początku 2005 roku. Już wkrótce po tej wypowiedzi doszło do „zaokrąglenia” cen biletów, które w rzeczywistości okazało się podwyżką. Minął rok i spółka PKP Intercity znów przygotowała niemiłą niespodziankę dla swoich klientów. Niespodziankę w postaci... podwyżki cen biletów, którą *notabene* tym razem nazwano „zmianą cen”. Od 15 lutego 2006 roku ceny biletów na pociągi PKP Intercity wzrosły średnio o 2,7%. Oznacza to wzrost cen za przejazd na najpopularniejszych trasach od 1 zł do 5 zł. (KT)

NA OKŁADCE: przystanek Warszawa Powiśle, 2 grudnia 2005 roku. Fot. (KT)

42 mazowieckie pociągi regionalne pójdą pod nóż?

A co to są pociągi z literką „G”? – na jednym ze spotkań półgłosem spytała swoich współpracowników Halina Sekita, prezes zarządu Kolei Mazowieckich, gdy o takich właśnie połączeniach wypowiadał się Zbigniew Zarychta, członek zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. No właśnie, co to są pociągi z literką „G”?

Pociągi z literką „G” to element oferty przewozowej spółki PKP Przewozy Regionalne. Pociągi oznaczone w rozkładzie jazdy literką „G” mają kursować tylko do 31 marca. Ich dalszy los uzależniony jest od poziomu dofinansowania kolejowych przewozów regionalnych przez samorządy poszczególnych województw. Problem pociągów z literką „G” dotyczy całej Polski. Wbrew pozorom dotyczy także województwa mazowieckiego.

A pozory są następujące. Od kiedy na terenie województwa mazowieckiego działają Koleje Mazowieckie, niektórzy decydenci sądzą, że jakiegokolwiek związku województwa mazowieckiego ze spółką PKP Przewozy Regionalne przestały istnieć. Prawda jest jednak inna. Abstrahując od ruchu pospiesznego, spółka PKP Przewozy Regionalne na terenie województwa mazowieckiego nadal uruchamia aż 42 pociągi regionalne. Układ tych pociągów na poszczególnych liniach jest następujący: dziewięć par pociągów na odcinku Małkinia-Czyżew,

sześć par między Siedlcami a Siemiatyczami, cztery pary łączące Płock i Kutno oraz dwie pary na odcinku Sierpc-Lipno. Wszystkie bez wyjątku pociągi osobowe uruchamiane przez spółkę PKP Przewozy Regionalne na terenie województwa mazowieckiego oznaczone są właśnie tą złowrogą literką „G”. Oznacza to, że jeśli do

końca marca na konto PKP Przewozy Regionalne nie wpłyną pieniądze od samorządu województwa mazowieckiego, to już 1 kwietnia żaden z tych pociągów nie wyjedzie na trasę.

W związku z tym spyaliśmy w spółce PKP Przewozy Regionalne, na ile wyceniono dalsze prowadzenie przewozów pasażerskich na odcinkach Sierpc-Lipno, Płock-Kutno, Siedlce-Siemiatycze i

Małkinia-Czyżew. Łukasz Kurpiewski, rzecznik prasowy PKP Przewozy Regionalne 15 lutego udzielił nam jedynie lakonicznej odpowiedzi – aktualnie prowadzone są

ustalenia w tej kwestii. Rzecznik Kurpiewski nie potrafił podać sumy, jaką spółka chciałaby otrzymać od mazowieckiego samorządu. Tego samego dnia, 15 lutego uzyskaliśmy również odpowiedź od rzecznik prasowej Wiesławy Lipińskiej z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego. Co ciekawe, rzecznik Lipińska nic nie wiedziała o jakichkolwiek prowadzonych ustaleniach między spółką PKP Przewozy Regionalne a Urzędem Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego w sprawie dalszego losu przewozów pasażerskich na zagrożonych odcinkach Sierpc-Lipno, Płock-Kutno, Siedlce-Siemiatycze oraz Małkinia-Czyżew. *PKP Przewozy Regionalne nie zwróciły się z oficjalnym pismem w sprawie dofinansowania przewozów na tych liniach. Dolożymy wszelkich starań, aby pociągi zagrożone odwołaniem kursowały dalej – zapewniła rzecznik Wiesława Lipińska.*

W to zapewnienie akurat dość trudno uwierzyć. Redakcja „Z Biegiem Szyn” dotarła bowiem do jednego z pism sporządzonych w Departamencie Nieruchomości i Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, a podpisanego przez samego marszałka województwa Adama Struzika. Pismo opracowane przez departamentalny wydział transportu kolejowego

stanowi dowód na to, iż urzędnikom brak jest podstawowej wiedzy na temat struktury kolejowych przewozów regionalnych na Mazowszu. Specjaliści od transportu kolejowego z Departamentu Nieruchomości i Infrastruktury twierdzą, a marszałek Struzik poświadcza to swoim podpisem, iż „zawieszenia pociągów z 31 marca 2006 roku nie dotyczą województwa mazowieckiego, lecz innych województw gdzie PKP Przewozy Regionalne prowadzi rozmowy z poszczególnymi urzędami marszałkowskimi”. Jak wiadomo, jest to nieprawda – 42 pociągi osobowe obsługujące województwo mazowieckie są przecież nadal uruchamiane przez spółkę PKP Przewozy Regionalne. I jeśli nastawienie zarówno kolei, jak i samorządu się nie zmieni, to wszystkie te pociągi 31 marca po raz ostatni wyjadą na tory i od tego dnia aż 24 mazowieckie stacje i przystanki pozostaną bez jakiegokolwiek pociągu regionalnego.

Warto jeszcze przyrzeć się dość niezwyktemu nastawieniu do sprawy panującemu w spółce PKP Przewozy Regionalne. Zazwyczaj

Nie ma sprawy

przed planowaną likwidacją przewozów kierownictwo spółki PKP Przewozy Regionalne robi wszystko, aby pozyskać od samorządu wojewódzkiego dofinansowanie i dzięki temu jednak utrzymać kursowanie zagrożonych pociągów. Zaczyna się od wysyłania pism z informacją o planowanej likwidacji oraz o kwocie dofinansowania, która zapobiegnie wycofaniu pociągów. Jednocześnie o sprawie na bieżąco informowane są media, po to aby spowodować zaniepokojenie wśród mieszkańców regionu i wywołać nacisk na samorząd wojewódzki, aby jednak zdecydował się wpłacić pieniądze na konto spółki PKP Przewozy Regionalne. I gdy wreszcie dojdzie do podpisania umowy między przewoźnikiem a samorządem, robi się z tego medialne wydarzenie, które ma świadczyć o profesjonalnej i świetnie układającej się współpracy obu partnerów.

W przypadku województwa mazowieckiego sytuacja wygląda całkiem inaczej. Według informacji uzyskanych w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego, spółka PKP Przewozy Regionalne nie zwróciła się do urzędu z informacją o planowanej likwidacji przewozów na czterech mazowieckich liniach kolejowych, a co za tym idzie, nie określiła sumy, jaką chciałaby uzyskać za dalsze prowadzenie przewozów. O zagrożeniu likwidacją pociągów nie są informowane mazowieckie media. A jeżeli same się zwrócą z pytaniem odnośnie pociągów przeznaczonych do likwidacji, to raczone są jedynie zdawkowymi, niewiele wyjaśniającymi i co więcej, zachodzi obawa, że niezgodnymi z rzeczywistością zdaniami o „prowadzonych ustaleniach w tej kwestii”. Wygląda na to, że spółce przestało zależeć na uruchamianiu pociągów regionalnych na terenie województwa mazowieckiego, a ponadto przestało zależeć na pozyskiwaniu dofinansowania ze środków województwa mazowieckiego. Świadczyć o tym może także fakt, że pośród czterech działających w spółce PKP Przewozy Regionalne pełnomocników zarządu ds. współpracy z kluczowymi klientami – czyli mówiąc wprost, osób zajmujących się dialogiem z grupami trzech, czterech samorządów wojewódzkich odnośnie finansowania przewozów regionalnych – żaden nie jest odpowiedzialny za współpracę z województwem mazowieckim.

Jest jeszcze niewielka nadzieja w Kolejach Mazowieckich, które mogłyby przejąć po spółce PKP Przewozy Regionalne ruch na odcinkach Sierpc-Lipno, Płock-Kutno, Siedlce-Siemiatycze i Małkinia-Czyżew. Czy jednak przewoźnik stojący w obliczu poważnych niedoborów taborowych będzie w stanie wziąć na siebie obsługę kolejnych połączeń?

Niestety wszystko wskazuje na to, że po prawie półtorarocznym okresie stabilizacji, z początkiem kwietnia zlikwidowane zostaną przewozy regionalne na czterech mazowieckich liniach kolejowych. A wszystko przez to, że jedni nie wiedzą, drugim się nie chce, a trzeci nie są w stanie...

Karol Trammer



„Zawieszenia pociągów z 31 marca 2006 roku nie dotyczą województwa mazowieckiego” – myli się marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik.
Fot. www.psl.mazowsze.pl

Podróźni przez małe „p”

Polemika Haliny Sekity, prezes zarządu Kolei Mazowieckich

W poprzednim numerze „Z Biegiem Szyn” ukazał się tekst „Rozkład marzeń...”, który stanowił opis nowej oferty przewozowej Kolei Mazowieckich wprowadzonej 11 grudnia 2005 roku. Artykuł doczekał się reakcji kierownictwa spółki. Do redakcji nadeszła polemika od Haliny Sekity, prezes zarządu Kolei Mazowieckich.

Serdecznie dziękuję za zainteresowanie działalnością Spółki „Koleje Mazowieckie – KM”. Z dużym zainteresowaniem przeczytałam tekst pt. „Rozkład marzeń...” zamieszczony na łamach „Z Biegiem Szyn”. Cieszy mnie fakt, że zdecydował się Pan w tak obszernej formie opisać nowy rozkład jazdy spółki Koleje Mazowieckie – KM. Niemniej jednak nie wszystkie informacje zawarte w artykule są prawdziwe i rzetelne chociażby z punktu etyki dziennikarskiej. Trudno nazwać „Rozkład marzeń...” artykułem napisanym z zachowaniem zasady obiektywnego przedstawiania opisywanego zagadnienia.

Po pierwsze nieprawdziwe jest zdanie: „szefstwo KM oraz eksperci z CNTK (...) zgodnie zapowiadali, że nowy rozkład jazdy będzie się charakteryzował pełną cyklicznością...”. Zarówno na konferencji prasowej w dniu 27 października jak również w informacji prasowej i miesięczniku „KM – Moja Kolej...” Zarząd Spółki jak i Dyrektor Andrzej Massel zgodnie podkreślali, że „nie we wszystkich przypadkach było możliwe dokładne zachowanie cykliczności. Przyczynami było kursowanie pociągów o wyższym priorytecie niż pociągi regionalne oraz konieczność umożliwienia prowadzenia na liniach kolejowych prac związanych z utrzymaniem infrastruktury”.

W nawiązaniu do omawianej cykliczności rozkład jazdy to nie „przyjęty cykl jest ponurym żartem”, ale chyba brak zrozumienia przedstawionych wyjaśnień. Pragnę w tym miejscu zapewnić, że ani CNTK ani Spółka „Koleje Mazowieckie – KM” nie „zastawia na pasażera żadnych pułapek”, tym bardziej związanych ze wspomnianą cyklicznością rozkładu jazdy. W tym kontekście Pana stwierdzenia są pejoratywne, nieprawdziwe, albo wręcz świadczą o niezrozumieniu istoty odstępstw od cyklu, która z góry sugeruje pewne przesunięcia w przyjętych końcówkach minutowych, szczególnie pociągów odjeżdżających poza godzinami szczytu.

Niezgodne z prawdą jest także sformułowanie, że w związku z mniejszą częstotliwością kursowania pociągów z kierunku Tuszca („winę za to ponoszą PKP PLK”) Koleje Mazowieckie nie potrafiły zawczasu stawić czoła temu problemowi. Pragnę podkreślić, że Spółka „Koleje Mazowieckie – KM” tak jak inne spółki Grupy PKP S.A. płaci za dostęp do infrastruktury i nie może w żaden sposób dyktować terminów rozpoczęcia, zakończenia czy przesunięcia remontu infrastruktury. Jestem wdzięczna za przedstawioną przez Pana propozycję uruchomienia dodatkowych połączeń i przekierowania ich na linię średnicową. Zapewniam jednak, że nie jest to Pana autorski i nowatorski pomysł. Był to pomysł naszych pracowników, niemniej jednak linia średnicowa posiada także ograniczoną przepustowość.

Nieprawdą jest także, że „wszyscy łącznie z Zarządem kolei byli zdziwieni, że pasażerowie nie mieszczą się do pociągu”. Od czasu wprowadzenia nowego rozkładu jazdy potoki podróźnych na poszczególnych liniach były monitorowane przez pracowników Spółki. Dodatkowo zostały uruchomione linie telefoniczne, gdzie podróźni mogli zgłaszać swoje uwagi i sugestie, które były wnikliwie analizowane i w miarę możliwości realizowane.

Ponadto zapewniam Pana, że zarówno Zarząd jak i pracownicy znają godziny pracy i dojazdów do szkoły naszych podróźnych. Tego typu stwierdzenia bez wątpienia naruszają dobra osobiste zarówno Spółki jak i pracowników, a tekst – z wyjątkiem kilku fragmentów zawierających konstruktywną krytykę można uznać za tendencyjny. Tak samo jak ilustrację zamieszczoną na stronie nr 5.

Prezes Zarządu
mgr Halina Sekita

Pierwszy zarzut prezes Haliny Sekity odnosi się do użytego przeze mnie zwrotu „pełna cykliczność”. Pani prezes twierdzi, iż przed wprowadzeniem nowej oferty przewozowej nikt z kierownictwa Kolei Mazowieckich oraz Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa nie zapowiadał, iż rozkład będzie w pełni cykliczny. To ciekawe. Bowiem w informacji prasowej Kolei Mazowieckich rozsyłanej 25 października 2005 roku jest mowa o „cyklicznym rozkładzie jazdy”, którego charakterystycznymi cechami są: „łatwość zapamiętania, powtarzalność końcówek minut dla odjazdów pociągów w tej samej relacji, możliwość dogodnych przesiadek”. Informacja o rozkładzie jazdy kończy się słowami: „dzięki temu, żeby zapamiętać rozkład jazdy wystarczy zapisać końcówkę minutową i godziny kursowania choćby na pudełku zapalek”. O tym, że wprowadzona w grudniu oferta przewozowa jest rozkładem cyklicznym, Koleje Mazowieckie informują swoich pasażerów także na drugiej stronie okładki dostępnego w kasach biletowych książkowego rozkładu jazdy pociągów spółki. Próżno tam szukać zastrzeżenia, że rozkładowi jazdy jednak daleko do pełnej cykliczności. Przecież to nie kto inny, niż same Koleje Mazowieckie, rozpoczął szeroko zakrojoną kampanię głoszącą, iż od grudnia 2005 roku na Mazowszu zacznie obowiązywać cykliczny rozkład jazdy.

I dlatego w tekście „Rozkład marzeń...” zdecydowaliśmy się opisać szereg przypadków odbiegających od opisu zamieszczonego m.in. w informacji prasowej z 25 października 2005 roku. Pokazaliśmy odstępstwa od cyklu na odcinkach Siedlce-Warszawa oraz Warszawa-Lowicz, niezwykle nieregularną częstotliwość pociągów na odcinkach Otwock-Warszawa czy Działdowo-Nasielsk. A co do zapowiadanych dogodnych przesiadek, pokazaliśmy niezwykle niską jakość skomunikowań w Radomiu, które zmuszają pasażerów do nawet dwugodzinnego oczekiwania na następny pociąg. Każdy zarzut podbudowaliśmy analizą godzin kursowania opisywanych pociągów oraz bez mała dwudziestoma konkretnymi wskazaniem, gdzie i kiedy występują problemy konieczne do rozwiązania. Mimo to prezes Halina Sekita uznała nasz tekst za „tendencyjny”, tylko w kilku fragmentach zawierający „konstruktywną krytykę”, jednocześnie sprowadzając dyskusję z poziomu konkretów na poziom ogólników i zapewnień. Bez użycia wymiernych kontrargumentów w postaci opisanego przyczyn problemów wskazanych przez nas w tekście oraz zaprezentowania możliwości lub też ewentualnych barier wprowadzenia poprawek i udogodnień. Żeby tego było mało, wysunięte przez nas, zresztą tak bardzo oczekiwane przez prezes Sekitę, konstruktywne propozycje poprawy sytuacji, zostały skwitowane oskarżeniem o plagiat z... rozmyślań pracowników Kolei Mazowieckich. Odpowiedzią prezes Sekity na nasze zarzuty było zapewnienie, iż „zarówno Zarząd jak i pracownicy znają godziny pracy i dojazdów do szkoły naszych podróźnych”. Pozostaje tylko uwierzyć na słowo...

Tragikomicznie, w ustach szefa spółki utrzymywanej w ogromnej części z publicznych pieniędzy, brzmią zarzuty o naruszeniu dóbr osobistych spółki. Koleje Mazowieckie, jako spółka z większościowym udziałem samorządu terytorialnego, finansowana z podatków mieszkańców regionu, ma za zadanie przede wszystkim troszczyć się o dobro publiczne, a więc o stworzenie możliwości bezproblemowego poruszania się koleją po regionie – punktualnie, zgodnie z potrzebami pasażerów i bez niemiłosiernego tłoku. Dopóki te podstawowe, jasno określone cele nie zostaną osiągnięte, dopóty ochrona własnych dóbr osobistych przez samorządowo-państwowe (a więc nie prywatne, lecz należące od ogółu) Koleje Mazowieckie nie powinna przesłaniać dyskusji o działalności spółki.

Nie mogę pominąć jeszcze jednej uwagi. Otóż w polemice prezes Sekity rzuca się w oczy to, że słowa „zarząd”, „dyrektor” czy „spółka” konsekwentnie pisane są wielką literą. A słowo „podróźni” niestety już nie...

Karol Trammer

Zabawy z rozkładem

Co stoi na przeszkodzie, aby rozkład jazdy już w momencie wejścia w życie odpowiadał potrzebom mieszkańców regionu?

Czasy rozkładu jazdy, nie zmieniającego się od chwili wejścia w życie aż po z góry ustalony termin zmiany oferty, minęły bezpowrotnie. Taki stan rzeczy wynika przede wszystkim z tego, że oferta przewozowa wprowadzana w drugą niedzielę grudnia (ostatnio był to 11 grudnia 2005 roku), czyli w momencie oficjalnej, ogólnoeuropejskiej zmiany rozkładu jazdy, jest daleka od ideału. A mówiąc wprost wprowadzana oferta po prostu jest niedopracowana. Konieczne jest więc naprawienie błędów. Tak było za czasów panowania na Mazowszu spółki PKP Przewozy Regionalne, tak jest również teraz, gdy swoją działalność przewozową w regionie na dobre już rozpoczęły Koleje Mazowieckie.

Można powiedzieć, że to dobrze, iż twórcy oferty przewozowej potrafią przyznać się do swoich błędów i co więcej, szybko je naprawić. Ale od razu nasuwa się pytanie, co stoi na przeszkodzie, aby rozkład jazdy już w momencie oficjalnego wejścia w życie w jak największym stopniu odpowiadał potrzebom mieszkańców regionu. Szczególnie, iż ciągle zmiany wcale nie są odbierane przez pasażerów wyłącznie pozytywnie.

Pierwsze poprawki do swojego rozkładu Koleje Mazowieckie wniosły już 19 grudnia 2005 roku, a więc jedynie tydzień po wejściu oferty w życie. Tego dnia uruchomiono dwie pary nowych pociągów: z Warszawy Woli (odj. godz. 5.13) do Legionowa (przyjazd godz. 6.05) i z powrotem – Legionowo (odj. 6.15)-Warszawa Wola (przyj. 7.13), a także z Siedlec (odj. 5.29) do Warszawy Zachodniej (przyj. 7.24) oraz wieczorami w odwrotnym kierunku: Warszawa Zachodnia (odj. 21.33)-Siedlce (przyj. 23.28). Trzeba jednak podkreślić, iż te pierwsze poprawki stanowiły tylko i wyłącznie zmianę na lepsze. Bowiem 19 grudnia żaden z pociągów nie został zlikwidowany ani nawet przesunięty na inną godzinę. 1 lutego Koleje Mazowieckie kolejny raz zmodyfikowały swoją ofertę. Podobnie jak 19 grudnia, do rozkładu znów wpisano nowe pociągi. Ale nie tylko...

Naprawiony został poważny błąd, czyli 55-minutowa przerwa w kursowaniu pociągów do Warszawy z kierunku Grodziska Mazowieckiego w okolicach godz. 9.00 – pisaliśmy o tym w poprzednim numerze. Od 1 lutego w dni robocze kursuje nowy pociąg relacji Grodzisk Maz. (odj. 9.00)-Warszawa Wschodnia (przyj. 9.51). Żeby uruchomić to brakujące połączenie, konieczne było wydłużenie relacji pociągu Otwock (odj. 7.10)-Warszawa Zachodnia (przyj. 8.09) aż do Grodziska (przyj. 8.39).

W poprzednim numerze pisaliśmy także o trudnościach z dojazdem z linii radomskiej do Warszawy na godz. 8.00. Koleje Mazowieckie próbując rozwiązać ten problem, uruchomiły nowy, kursujący w dni robocze, pociąg z Czachówka Południowego (odj. 6.52) do Warszawy Wschodniej (przyj. 8.01). Niestety, mimo uruchomienia nowego połączenia, sygnalizowanych problemów nie udało się w pełni rozwiązać. Mianowicie nowy pociąg przyjeżdża do centrum stolicy o godz. 7.50, a więc zaledwie pięć minut przed kolejnym pociągiem z linii radomskiej. A to oznacza niewielką poprawę – kto nie dążył do szkoły lub pracy na godz. 8.00, ten prawdopodobnie nadal nie dąży. 60-minutową poranną przerwę między przyjazdami pociągów obsługujących wszystkie stacje i przystanki na linii radomskiej udało się zmniejszyć jedynie do... 55 minut. Tylko tyle.

Od 1 lutego dodatkową parę pociągów w dni robocze zyskała Błonie. Relacja pociągu wyruszającego o godz. 6.09 z Otwocka do Warszawy Zachodniej została wydłużona do Błonia (przyj. 7.39). Po niecałych dwudziestu minutach postoju – o godz. 7.57 pociąg wraca do Warszawy, ale uwaga: tylko do stacji Warszawa Zachodnia (przyj. 8.27). Pasażerowie chcący dojechać do centrum Warszawy – a więc ich miarząca większość – zmuszeni są do przesiadki na Dworc



Zachodnim w inny pociąg. Pociągu podmiejskiego kończącego bieg przed wjazdem na linię średnicową dawno nie było. Koleje Mazowieckie tłumaczą się, że o tej akurat porze po prostu nie dało się wcisnąć na „średnicę” już żadnego dodatkowego składu. I stąd taka nietypowa relacja.

Od 1 lutego Koleje Mazowieckie uruchomiły także po jednym nowym pociągu na odcinkach: Łuków-Siedlce oraz Warszawa Wileńska-Tuszczy. Pociąg Łuków-Siedlce (odjazd z Łukowa o godz. 5.55, przyjazd do Siedlec o godz. 6.30) wypełnił lukę w szczycie dowozowym do Siedlec. Natomiast pociąg do Tuszczy odjeżdżający z Warszawy Wileńskiej o godz. 23.42 uzupełnił wieczorną – zbyt długą – dwugodzinną przerwę między pociągami łączącymi Warszawę z powiatem wołomińskim.

Oprócz tego, z początkiem lutego wydłużono relację pięciu pociągów. Pociągowi Nasielsk (odj. godz. 5.47)-Warszawa Gdańska wydłużono relację do Warszawy Woli (przyj. godz. 7.33). Pociąg z Warszawy Wschodniej (odj. 20.41) do Warki od 1 lutego kursuje aż do Radomia (przyj. 23.07). Podobnie w odwrotnym kierunku: z Radomia o godz. 4.34 wyrusza do Warszawy pociąg, który do końca stycznia rozpoczynał swój bieg w Warce o godz. 5.22. I wreszcie relacja pociągu z Warszawy Wschodniej (odj. 20.36) do Żyrardowa została wydłużona do Skierniewic (przyj. 22.03), a pociąg Żyrardów (odj. 22.06)-Warszawa Wschodnia (przyj. 23.11) od lutego wyrusza już ze Skierniewic o godz. 21.43.

Jak widać, naprawianie oferty często odnosi się do późnych godzin wieczornych. To pokazuje, że ludzie potrzebują kolei nie tylko w godzinach szczytu, ale również długo po zmroku. Podczas przygotowywania nowego rozkładu jazdy tego faktu nie należy bagatelizować.

I na tym koniec rozszerzania oferty. Dalsze zmiany to już tylko przesunięcia godzin kursowania poszczególnych pociągów. Koleje Mazowieckie zastrzegają, że są to zmiany wprowadzone na wniosek podróżnych. I tak na przykład przesunięciu uległ pociąg relacji Dęblin-Radom, który do Radomia dojeżdżał na godz. 7.33. Jednak od 1 lutego dociera do Radomia dociera nieco ponad 20 minut wcześniej – na godz. 7.11. W tym wypadku historia zatoczyła koło. Bowiem w poprzednim rozkładzie jazdy pociąg „szkolny” z Dębina do Radomia docierał właśnie na godz. 7.11. Wraz z grudniową zmianą rozkładu Koleje Mazowieckie rozsądnie przesunęły przyjazd pociągu na godz. 7.33, co ułatwiło dojazdy do szkół (na godz. 8.00) i uczelni (nawet na godz. 8.15). Ale jedynie na dwa miesiące. Od 1 lutego pociąg znów dojeżdża do Radomia już na godz. 7.11. Przypomnijmy, że wszystko oczywiście odbyło się na wniosek podróżnych... No właśnie. Czy wszystkich podróżnych? Czy tylko na wniosek zaledwie kilku, ale za to najgłośniejszych? W tym akurat przypadku rozkład jazdy lekką ręką – kosztem bez mała setki uczniów i studentów – dostosowano do żądań mniej licznej grupy pasażerów.

Równolegle poprzysuwano godziny kursowania znacznej części pociągów regionalnych na odcinkach z Warszawy do Skarżyska Kamiennej, Dębina i Łukowa. Są to przesunięcia zazwyczaj o minutę, dwie. Niby to niewiele, jednak dla pasażerów mogą stać się irytujące nawet takie drobne, z pozoru nieistotne, zmiany. Przez które rozkładu nigdy nie można być stuprocentowo pewnym, a wyjście na pociąg może skończyć się niemłą niespodzianką.

Tekst i fot. Karol Trammer

Niedostosowany rozkład, opóźnienia, tłok. To kolejowa codzienność mieszkańców Mińska, Siedlec, Łukowa i okolic

Wschodnie perypetie

Po kilkuletnim zamieszaniu w związku z robotami modernizacyjnymi między Warszawą a Siedlcami sytuacja wróciła do normy. Obecnie ruch pociągów na wschodnim odcinku magistrali E20 prowadzony jest przez trzech przewoźników: PKP Intercity, PKP

Przewozy Regionalne oraz najmłodszą spółkę, bo działającą dopiero od nieco ponad roku – Koleje Mazowieckie. Zmodernizowana infrastruktura, trzy konkurujące ze sobą spółki – można by więc wnioskować, iż na wschód od Warszawy trwa zażarta walka o pasażera, który nieprzerwanie jest rozpieszczany. No właśnie. Czy aby na pewno?

Zal po „Terespolu”

O tym, że spółka PKP Przewozy Regionalne rezygnuje z uruchamiania pociągów osobowych na linii siedleckiej

wiadomo było od czasu, gdy na stronie internetowej przewoźnika pojawił się wykaz planowanych pociągów na rok 2006. Obsługę pociągów osobowych na odcinku Warszawa-Łuków miały przejąć Koleje Mazowieckie. Jednak chyba nikt, kto choć raz wracał ze stolicy popołudniowym pociągiem przyspieszonym do Terespolu, a już na pewno nie jego stali pasażerowie, nie spodziewał się, że może go zabraknąć w nowym rozkładzie. Niestety pociąg, w którym już na dworcu Warszawa Śródmieście było trudno o miejsce siedzące, zniknął z rozkładu. Koleje Mazowieckie posunęły się nawet krok dalej, nie tylko nie przejęły od spółki PKP Przewozy Regionalne „niechcianego” pociągu, ale również usunęły z rozkładu drugi najbardziej oblegany pociąg na tej trasie (tym razem już swój własny), przyspieszony do Łukowa odwozący pasażerów kończących pracę o godz. 16.00. Skutkuje to tym, że pociągi do Siedlec odjeżdżają z Warszawy przez cały dzień równo co godzinę (za jednym wyjątkiem). Niestety takt 60-minutowy zachowany został również w godzinach szczytu... Pociągi przyspieszone wyjeżdżały z Warszawy Śródmieście o godz. 15.17 i 16.07, by po około 80 minutach dotrzeć do Siedlec. Teraz pasażerom ze wschodniej części Mińska oraz z Cegłowa, Mrozów i Kotunia pozostały jedynie zwykłe pociągi osobowe o godz. 15.40 i 16.40, które do Siedlec docierają na godz. 17.28 i 18.28. To ponad 50 minut później niż przed zmianą rozkładu...

Tyle samo, czyli mniej?

Trochę lepiej wygląda sytuacja na odcinku z Warszawy do Mińska. Jednak czy aby na pewno? Od 11 grudnia 2005 roku z szesnastu pociągów kursujących na linii mińskiej (w tym siedmiu pociągów do Siedlec) w szczycie przewozowym od godz. 14.00 do 19.00 pozostało jedynie dwanaście pociągów (z czego tylko pięć do Siedlec). Zatem w porze popołudniowych powrotów z pracy, szkół, uczelni uszczuplono rozkład aż o cztery pociągi. Dla przykładu do 10 grudnia w kierunku Mińska z Warszawy Śródmieście po godz. 16.00 odjeżdżały cztery pociągi (16.07 – przyspieszony do Łukowa, 16.17 – do Mińska, 16.27 – do Siedlec, 16.52 – do Mińska), teraz – dwa do Mińska (16.10, 16.30) i jeden do Siedlec i Łukowa (16.40). Jednak liczba wszystkich pociągów do Mińska nie zmieniła się, było i jest ich 38. Gdzie zatem podziały się pociągi z godzin szczytu? Po 11 grudnia ujawniono prawie wszystkie pociągi służbowe podsyłane na szczyt poranny. Wcześniej rano do Mińska można dojechać pociągami wyruszającymi z centrum Warszawy o godz. 5.10, 5.30, 5.40 i 5.50. Podobnie wygląda rozkład w kierunku przeciwnym. Utrudniono dojazd do stolicy na godz. 6.00 i 7.00, przez to, że z Siedlec pociągi odjeżdżają co godzinę (3.19, 4.19, 5.19), a nie

średnio co pół godziny, jak w poprzednim rozkładzie (3.30, 4.15, 4.40, 5.10, 5.42). Natomiast po godz. 17.00 pociągi do Warszawy wyruszają z Mińska o godz. 17.02, 17.12, 17.22 i 17.42. Czyżby to oznaczało powrót do składów wożących powietrze?

Do szkoły na 7.20?

Do połowy grudnia wydawało się, że lokalizacja mińskich szkół jest wymarzona dla dojeżdżających. Dojście z dworców PKP i PKS nie zajmuje więcej niż 5-10 minut, dlatego pociąg z Siedlec przyjeżdżający do Mińska o godz. 7.41 był idealnie dopasowany do potrzeb uczniów. Niestety od 11 grudnia młodzi pasażerowie chcący nie spóźnić się na pierwszą lekcję, muszą być w Mińsku już na godz. 7.11 i nie pozostaje im nic innego jak czekanie pod szkołą, bo szatnie otwierane są często dopiero o godz. 7.30.

Koleje Mazowieckie zastawiły pułapkę również na studentów siedleckich uczelni. Dziś już nie tylko zajęcia w szkołach wieczorowych i zaocznych, ale również dziennych kończą się o godz. 18.00, 19.00 czy nawet 20.00. Biada tym, którzy spóźnią się na pociąg do Warszawy o 18.19, bo następny jest dopiero za dwie godziny. Warto dodać, że w tej 120-minutowej przerwie, o godz. 20.12 z Mińska wyrusza pociąg do stolicy, a korzystających z niego pasażerów zdoła policzyć nawet małe dziecko.

Problem dojazdu do szkół w Mińsku na godz. 8.00 pozostaje wciąż nierozwiązany. Jednak dzięki interwencji dyrektorów mińskich szkół, od 20 lutego udało się przesunąć pociąg nr 8924 relacji Siedlec-Warszawa Zachodnia, który przyjeżdża teraz do Mińska o godz. 8.41, a więc 20 minut wcześniej i tym samym służy licealistom dojeżdżającym na drugą godzinę lekcyjną.

Ekspres 8037

Rzecz niewyobrażalna za czasów Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych stała się możliwa, kiedy organizację przewozów na Mazowszu przejęły Koleje Mazowieckie. Dzięki coraz szerszemu dostępowi do Internetu, pasażerowie mogli zapoznać się z nowym rozkładem jazdy wcześniej niż na tydzień przed jego wejściem w życie. Co więcej mieli możliwość zgłaszania swoich uwag. I niemal od razu takie się pojawiły, również od osób dojeżdżających z linii siedleckiej. Najczęściej powtarzała się prośba o przywrócenie pociągów przyspieszonych. Koleje Mazowieckie dość szybko na nią zareagowały. Nie dopisano jednak dodatkowego pociągu, ale dla pociągu nr 8037 relacji Warszawa-Siedlec usunięto wszystkie postoje od Warszawy Wschodniej do Mińska. Jest to jeden z najszybszych pociągów na linii mińskiej, czasem jazdy ustępuje tylko dwóm pociągom pospiesznym. Radości z tego faktu nie dzielają jednak mieszkańcy Rembertowa, Wesolej i Sulejówka, którzy spóźnieni na pociąg odjeżdżający o godz. 19.10 na następny muszą czekać do godz. 20.10, a w soboty aż do godz. 20.40. To kolejny dowód na to, jak szybko Koleje Mazowieckie pozbywają się swoich pasażerów, bo kto z nich zdecydował się na godzinne wyczekiwanie na warszawskim dworcu, skoro miejskie autobusy linii 514 (kursującej z Dworca Centralnego do Wesolej) kursują średnio co 30 minut?

Historia z pociągiem 8037 zwraca uwagę na jeszcze jeden fakt. Dlaczego pociągi pospieszne, a nawet pociąg Tanich Linii Kolejowych „Aleksandria” relacji Warszawa-Terespol uruchamiany przez spółkę PKP Intercity pokonują zmodernizowany, 36-kilometrowy odcinek z Warszawy Wschodniej do Mińska w tak długim czasie? Otóż tegoroczny rozkład został skonstruowany tak, że większość pociągów wyższej kategorii dogania pociągi osobowe →



Pociągów z Warszawy do Mińska Maz. było i jest 38. Gdzie zatem podziały się pociągi z godzin szczytu? Fot.(KT)

→ Kolei Mazowieckich na kilka kilometrów przed Mińskiem i żółtym tempem wlecze się za nimi aż do pierwszych mińskich rozjazdów.

Za opóźnienie przepraszamy

Nowością tegorocznego rozkładu jest nie tylko ruch cykliczny, ale również dość ściśle powiązanie pociągów kursujących na czterech liniach wyjazdowych z Warszawy: Otwock – Sochaczew oraz Siedlce – Skierniewice. Rozwiązanie teoretycznie godne pochwały, pozwalające na bardziej optymalne wykorzystanie taboru i oszczędność energii. Jednak w praktyce wygląda to już trochę gorzej. Żaden z ośmiu pociągów odjeżdżających z Warszawy w kierunku Mińska i Siedlec między godz. 15.40 a 18.40 nie rozpoczyna biegu na stacji Warszawa Zachodnia. O ile pociągi z Grodziska przyjeżdżają dość punktualnie, to te ze Skierniewic są często opóźnione. Problemów z tego wynikających jest kilka. Zaburzenie ruchu na i tak zatłoczonej linii średnicowej, opóźnianie jadących w ślad za pociągami Kolei Mazowieckich pociągów dalekobieżnych i, co może najważniejsze, problemy z dotrzymaniem planowej godziny odjazdu pociągu powrotnego z Mińska. Opracowane obiegi zostały dopasowane do sytuacji prawie idealnej, a niestety częste opóźnienia, wynoszące nawet powyżej 15 minut, znacząco dezorganizują ruch.

Rehabilitacja PKP PR

Nie jest chyba tajemnicą, że wielu mieszkańców Warszawy, jak również niemała część studentów warszawskich uczelni to osoby pochodzące z terenów tzw. „ściany wschodniej”. Dowodem na to jest tłok w siedleckich pociągach – znacznie większy w piątki niż w inne dni tygodnia. Niestety podział linii do Terespoła na część obsługiwaną przez Lubelski Zakład Przewozów Regionalnych oraz część Kolei Mazowieckich dość znacznie utrudnił życie wielu podróżnym. W najgorszym wypadku osoby pragnące dotrzeć dalej niż do Łukowa zmuszone są do dwóch przesiadek (w Siedlcach i w Łukowie). Jednak, chcąc naprawić swój błąd związany z likwidacją pociągów przyspieszonych, od 1 lutego spółka PKP Przewozy Regionalne postanowiła wyjść naprzeciw oczekiwaniom swoich klientów. Wydłużono relację pociągu „Jadwiga” relacji Kraków Płaszów- Warszawa Wschodnia do Terespoła, a także wprowadzono dodatkowe postoje dla pociągu pospiesznego relacji Warszawa Zachodnia-Mińsk Białoruski w miastach południowego Podlasia. Nowością lutowego rozkładu jest również postój handlowy pociągów pospiesznych nr 10105 oraz 10102 (relacji Warszawa-Terespol i z powrotem) na stacji Mrozy. Ta korekta ułatwi mieszkańcom tej miejscowości szczególnie popołudniowy powrót z Warszawy, bo Koleje Mazowieckie w godzinach szczytu uruchamiają pociągi dojeżdżające do Mrozów tylko co godzinę.

Co dalej?

Niektórzy pasażerowie dojeżdżający do stolicy z kierunku Siedlec twierdzą, że to najgorszy rozkład od wielu lat. Przede wszystkim ze względu na redukcję pociągów w godzinach szczytu, likwidację pociągów przyspieszonych wyjeżdżających poza granice województwa i częste spóźnienia pociągów kursujących w relacjach przelotowych przez Warszawę. Wielu stałym pasażerem trudno zrozumieć, dlaczego pociągi do Piławy czy Czachówka wyjeżdżają z Warszawy z wieloma wolnymi miejscami, a w pociąg do Siedlec trudno się wcisnąć. Jedną z mieszkańek Mińska Mazowieckiego w swoim komentarzu na stronie Kolei Mazowieckich pod informacją o wprowadzeniu oferty specjalnej na linii otwockiej zapytała, dlaczego relacje niektórych pociągów do Mińska nie mogą być przedłużone do Mrozów, aby ułatwić dojazd do stolicy mieszkańcom dzielnicy Mińska położonym w pobliżu przystanku Mińsk Mazowiecki Anielina. Obecnie większość z nich korzysta z komunikacji autobusowej (do Warszawy albo jedynie do głównego dworca w Mińsku), ponieważ odcinek między Siedlcami a Mińskiem od zawsze kojarzony jest z dużym tłokiem w pociągach i niską częstotliwością kursowania. Czy Kolejom Mazowieckim uda się zmienić to przekonanie? Czas pokaże...

Wszystkim pasażerom, zarówno tym dojeżdżającym codziennie do pracy i szkół w Warszawie, Mińsku i Siedlcach, jak i tym, którzy korzystają z usług kolei trochę rzadziej, pozostaje mieć nadzieję, że następny rozkład jazdy będzie rozkładem marzeń, ale tym razem... ich marzeń, a podziały, jakie dokonały się w strukturze organizacyjnej polskich kolei nie będą stawiane ponad dobro pasażera.

Piotr Gałązka

ASDEK z jasnego nieba

ASDEK to system, który umożliwia stwierdzanie ewentualnych usterek taboru podczas przejazdu pociągów – przede wszystkim awarii kół i osi. Kazimierz Frąk, dyrektor, zarządzającego urządzeniami ASDEK, biura automatyki i telekomunikacji w centrali Polskich Linii Kolejowych, wyjaśnił nam, iż system wykrywa przede wszystkim nierówności na obręczach kół (płaskie miejsca, nalepy, mikropęknięcia czy wylupania), ale także zagrane osie i łożyska, zakleszczone hamulce oraz nierównomiernie rozłożenie ciężaru pomiędzy czterema kołami wózka. Monitorowanie tych usterek pomaga zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego – przecież płaskie koło może doprowadzić do pęknięcia szyny, a zagrana oś może pęknąć i spowodować wykoślenie pociągu. Dlatego warto trzymać rękę na pulsie.

Mimo istotnej roli jaką spełnia ASDEK, o systemie jak na razie było dość cicho. Aż do lutego, kiedy to za przyczyną urządzeń ASDEK zlokalizowanych na magistrali E20 w okolicach Błonia, Sulejówka Miłosnej oraz Mrozów, Koleje Mazowieckie zostały zmuszone czasowo odstawić na boczne tory około trzydzieści pociągów, a więc aż 15% swojego taboru. W lutym każdego dnia urządzenia ASDEK zamontowane na terenie całego warszawskiego Oddziału Regionalnego PLK wskazywały po kilka (od sześciu do trzynastu dziennie) usterek kół w przejeżdżających pociągach

Rewidenta szkiełko i oko kontra system

różnych przewoźników – jednak przede wszystkim w pociągach Kolei Mazowieckich. Jak poinformował nas Ryszard Bandosz, rzecznik prasowy stołecznego oddziału PLK, szczególne skomasowanie zjawiska nastąpiło w połowie lutego – 16 lutego urządzenia ASDEK wykryły piętnaście usterek, a 17 lutego aż dziewiętnaście.

Gdy ASDEK zaalarmuje, że z kołem jest coś nie w porządku, konieczne jest zmniejszenie prędkości pociągu do 20 km/h, a następnie wysłanie składu na obtaczanie obręczy kół. Kończy się to tym, że jadący feralnym pociągiem pasażerowie spóźniają się do pracy, a równocześnie wlokący się skład spawalnia kolejne jadące za nim pociągi. Następnie jednostka trakcyjna odstawiana jest do obtaczania kół, a raczej w kolejkę do jednej z dwóch tokarek, jakimi dysponują Koleje Mazowieckie. Obtaczanie kół w jednym elektrycznym zespole trakcyjnym EN57 zabiera 24 godziny. I właśnie w związku z dużą czasochłonnością procesu, Koleje Mazowieckie stanęły w obliczu jeszcze większych niż zwykle problemów taborowych, co poskutkowało skracaniem składów części pociągów do tylko jednej jednostki trakcyjnej. A to z kolei skończyło się jeszcze większym tłokiem w pociągach. Aby zrekomensować pasażerom te problemy, Koleje Mazowieckie zdecydowały się na okres marca o 10% obniżyć ceny biletów okresowych.

Początkowo Koleje Mazowieckie nie chciały wierzyć wynikiem badań prowadzonych przez urządzenia ASDEK. Przewoźnik wystawił nawet własne dodatkowe posterunki rewizji technicznej na stacjach Błonia i Sulejówek Miłosna. Na twarzach specjalistów ten fakt wywoływał tylko uśmiech politowania. No bo jak porównywać pracę nowoczesnego systemu diagnostycznego ze szkiełkiem i okiem rewidenta, który – nawet jeśli bardzo by się starał – nijak nie jest w stanie wyczuć mikropęknięć na obręczy koła. Natomiast ASDEK siłą rzeczy jest dokładny, a przy tym odporny na niskie temperatury (aż do -40°C) oraz sprawdzony naukowo. Jesteśmy pewni tych urządzeń – kwituje dyrektor Kazimierz Frąk z Polskich Linii Kolejowych.

Skoro system działa w pełni prawidłowo, to co spowodowało lutową falę problemów z kołami w pociągach Kolei Mazowieckich? Piotr Wakuła, dyrektor biura techniczno-eksploatacyjnego Kolei Mazowieckich, jako przyczynę wskazuje srogą zimą. Silne mrozy i obfite opady śniegu mogły wpłynąć na inne niż zwykle zachowanie obręczy kół, zanieczyszczanie wózków oraz na mniejszą sprawność hydrauliki. A precyzyjny ASDEK wszystko to dokładnie wyczuł.

Karol Trammer

Magistrala z problemami

Na zachodnim odcinku magistrali E20 pociągi przestają się już mieścić.

Osiem godzin w pracy, pięć godzin stracone na dojazdy – tak wygląda dzień naszej Czytelniczki Marianny Zdieszzyńskiej. Wbrew pozorom nie mieszka ona z dala od głównych szlaków, na zapomnianej przez Boga i ludzi prowincji. Wręcz przeciwnie – Marianna Zdieszzyńska mieszka niecałe 60 km od centrum Warszawy, pod Sochaczewem, tuż przy przystanku Kornelin na magistrali kolejowej E20. Magistrali, której przeprowadzona w ostatnich latach niezwykle kosztowna modernizacja jest chlubą decydentów odpowiedzialnych za infrastrukturę kolejową w Polsce.

Marianna Zdieszzyńska wsiada w Kornelinie do pociągu o godz. 5.16. Tylko ten pociąg gwarantuje dojazd do pracy w stolicy na godz. 8.00. Podróż następnym połączeniem skutkuje już spóźnieniem do firmy – następny pociąg co prawda dojeżdża na przystanek Warszawa Śródmieście jeszcze przed godz. 8.00 – dokładnie na godz. 7.45. Jednak po pierwsze, kwadrans to za mało, aby zdążyć dotrzeć do innych miejsc, niż te w bezpośrednim pobliżu śródmiejskiego dworca. Po drugie, bardzo rzadko zdarza się, aby pociąg dotarł do Warszawy Śródmieście punktualnie o godz. 7.45, zazwyczaj ma przynajmniej kilkuminutowe opóźnienie. I dlatego właśnie mieszkańcy miejscowości na odcinku między Łowiczem a Sochaczewem pracujący, uczący się i studiujący w stolicy, których *notabene* na zachodnim Mazowszu coraz więcej, aby mieć pewność dotarcia na godz. 8.00 do pracy czy szkoły, wybierają wcześniejszy pociąg. A to oznacza pobudkę aż prawie półtorej godziny wcześniej i przyjazd do Warszawy już na godz. 6.25.

Żeby tego było mało, z podobnym problemem pasażerowie z odcinka Sochaczew-Łowicz borykają się również popołudniami. Kto kończy pracę o godz. 16.00, ten najbliższy pociąg do Łowicza ma dopiero o godz. 17.22. Poprzedni jest o godz. 15.47. I znów stracona ponad godzina – rano, popołudniu, każdego dnia. Kto więc może, próbuje wcześniej opuścić zakład pracy czy uczelnię, aby zdążyć na wcześniejszy pociąg.

Pasażerowie z miejscowości między Łowiczem i Sochaczewem przed wejściem w życie aktualnego rozkładu jazdy, pisemnie zwrócili się do Kolei Mazowieckich z prośbą o uruchomienie pociągów umożliwiających dojazd do pracy w Warszawie na godz. 8.00 i powrót po godz. 16.00. Na wnioski pasażerów zareagował wydział marketingu Kolei Mazowieckich, którego naczelnik Kazimierz Peryt zapewnił, że spółka uruchomi pociągi w godzinach zbliżonych do sugerowanych przez pasażerów. Według zapewnień naczelnika Peryta, z Łowicza Głównego pociąg do Warszawy miał wyruszyć o godz. 6.13, a z powrotem – z Warszawy Śródmieście do Łowicza o godz. 16.22. Co do pierwszego pociągu, jak można przeczytać powyżej, to nie odpowiada na potrzebom mieszkańców, gdyż dociera do Warszawy za późno i punktualnie przybycie do pracy czy szkoły na godz. 8.00 w praktyce nie jest możliwe. A co do drugiego pociągu, to naczelnik wydziału marketingu Kolei Mazowieckich, delikatnie mówiąc, minął się z prawdą – pociąg odjeżdżający z Warszawy Śródmieście o godz. 16.22 wcale bowiem nie dojeżdża do Łowicza Głównego, lecz kończy bieg już w Sochaczewie. *Odnoszę wrażenie,*



Pociągami na zachodnie Mazowsze. Po zmodernizowanych torach powinno być szybko i wygodnie. A jak jest naprawdę...?

że chciano się mnie w ten sposób pozbyć – tak Marianna Zdieszzyńska komentuje zamieszczenie w piśmie do niej zapewnienia, które, jak się okazało, nie miało pokrycia w rzeczywistym rozkładzie jazdy.

Gdy spytaliśmy naczelnika Kazimierza Peryta, dlaczego w piśmie do naszej Czytelniczki zamieścił nieprawdziwą informację, odpowiedział nam, że Koleje Mazowieckie liczyły, że jeden z pociągów dalekobieżnych nie pojedzie, dzięki czemu zwolni się miejsce na torach i relacja odjeżdżającego z Warszawy Śródmieścia o godz. 16.22 pociągu

do Sochaczewa będzie mogła zostać wydłużona do Łowicza Głównego. I teraz uwaga – pismo zostało wysłane 7 grudnia 2005 roku, a więc cztery dni przed wejściem w życie nowego rozkładu jazdy, kiedy szczegóły oferty przewozowej były już ustalone. A ten jeden z pociągów dalekobieżnych, który miał być może nie pojechać, to pociąg... InterCity „Chrobry”, którego pozycja od początku była pewna i nikomu w PKP Intercity nawet nie śniło się wycofanie tego połączenia z rozkładu. Wygląda na to, że wydział marketingu Kolei Mazowieckich rzeczywiście chciał się pozbyć pasażerki usiłującej wymóc zmiany w rozkładzie jazdy.

Tak czy inaczej, ruch pociągów dalekobieżnych na zachodnim odcinku magistrali E20 rzeczywiście bardzo utrudnia organizację i prowadzenie przewozów regionalnych między Warszawą a Łowiczem. Pociągi Kolei Mazowieckich bardzo trudno wcisnąć w gęsty rozkład jazdy pociągów dalekobieżnych, a te które udało się umieścić w rozkładzie, nierzadko zatrzymują się nawet na kilkanaście minut, aby przepuścić przemykające pociągi pospieszne i ekspresy. Paradoksalnie więc, najtrudniejsza sytuacja ruchowa, spośród wszystkich linii wylotowych z Warszawy, jest na zmodernizowanej niedawno linii do Sochaczewa i Łowicza. Niniejszym potwierdzają się dotychczas nieśmiało i zazwyczaj półoficjalne głosy, że modernizacja magistrali E20 zamiast poprawić przepustowość linii, znacznie ją pogorszyła. Tylko na odcinku Warszawa-Łowicz dwie stacje przebudowano na przystanki osobowe (Płochocin, Leonów), co skutkuje mniejszą liczbą miejsc, gdzie pociągi regionalne mogą zostać wyprzedzone przez pociągi dalekobieżne. Zmniejszona liczba stacji wpłynęła także na wprowadzenie do rozkładu jazdy, pociągów regionalnych pomijających część zupełnie przypadkowo dobranych stacji i przystanków (jak chociażby istotny Ożarów Mazowiecki), tylko po to aby jak najszybciej zwolnić szlak pociągom dalekobieżnym.

Z usług kolei korzystam od 1978 roku i tak beznadziejnego rozkładu jazdy jeszcze nie było – denerwuje się Marianna Zdieszzyńska. Mimo restrukturyzacji, mimo modernizacji, mimo regionalizacji...

Tekst i fot. Karol Trammer

Z Biegiem Szyn Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

KONTAKT: Karol Trammer, ul. Raszyńska 15 m 15, 02-026 Warszawa, e-mail: z.biegiem.szyn@interia.pl, telefon: (0)691-500-248

Nakład: 150 egzemplarzy. Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Tomasz Gajewski. Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych. Redakcja zastrzega sobie prawo do zmian redakcyjnych. Artykuły publikowane w „Z Biegiem Szyn” mogą być cytowane oraz przedrukowywane pod warunkiem podania źródła i przesłania jednego egzemplarza z przedrukowanym tekstem na adres redakcji.

Internet: www.zbs.kolej.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Sklep Parowozik, Stacja metra Świętokrzyska, lok. 1000i, **Tu przeczytasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej PLK S.A., ul. Targowa 74, **Jak otrzymać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o 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 przesyłać biuletyn oraz o napisanie, od którego numeru mamy rozpocząć prenumeratę.