

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

ISSN 1896-4079

Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu WRZESIEŃ – PAŹDZIERNIK 2006 Nr 5 (26)

**Kolej tylko dla bogatych?
Szybsza Kolej Miejska
Remont w praniu**

**KUP PAN!
EUO7!**



JESIEŃ MIĘDZY RADOMIEM A DRZEWICĄ

Koniec złudzeń?

Koleje Mazowieckie, odstępując na przełomie 2005 i 2006 roku od zamiaru reaktywacji ruchu pociągów na odcinku Radom-Drzewica, zapowiedziały, że istnieje realne prawdopodobieństwo, że uruchomienie tego połączenia nastąpi jesienią. Jako że jesień coraz bliżej, spytaliśmy w Kolejach Mazowieckich, jak postępują przygotowania do reaktywacji przewozów na odcinku Radom-Drzewica.

Grzegorz Kuciński, dyrektor Kolei Mazowieckich ds. przewozów i promocji, nie pozostawia złudzeń: – *Na pewno do chwili wejścia w życie nowego rozkładu jazdy pociągi Kolei Mazowieckich nie pojadą między Radomiem a Drzewicą. Jak widać, nie ma co liczyć na to, że przed 10 grudnia na tym odcinku pojawią się pociągi osobowe. A jaka jest szansa na powrót pociągów już po tej dacie?*

Dyrektor Kuciński od razu przypomina o problemach taborowych. W przypadku linii Radom-Drzewica w grę wchodzi prowadzenie ruchu albo autobusami szynowymi albo elektrycznymi zespołami trakcyjnymi. Ale tylko teoretycznie, bo zarówno z jednymi, jak i drugimi jest problem. – *Mamy problem, gdzie w pobliżu Radomia przeprowadzać przeglądy autobusu szynowego. Bo tworzenie bazy postojowej dla jednego czy dwóch szynobusów jest dla nas nieopłacalne* – mówi Kuciński. Z eksploatacyjnego punktu widzenia logiczne byłoby zatem skierowanie do obsługi odcinka Radom-Drzewica zespołów trakcyjnych EN57, których jednak zdaniem Kucińskiego brakuje. – *Bardzo trudno będzie wygospodarować nawet jedną jednostkę, która mogłaby tam jeździć.* Niestety sprawdzają się nasze przewidywania, że owa jesień była tylko nic nie znaczącą wymówką. (KT)

NOWE KADRY I STARE ZADRY

Związkowcy dyrektorami

Nowym dyrektorem łódzkiego zakładu spółki PKP Przewozy Regionalne, obejmującego swoim zasięgiem województwo łódzkie oraz Mazowsze, został Włodzimierz Janiak. Janiak pracuje na kolei od 1981 roku – był konduktorem, a potem kierownikiem pociągu. W 1991 roku został etatowym działaczem NSZZ „Solidarność”, przez ostatnie lata przewodniczył komisji zakładowej w Łódzkim Zakładzie Przewozów Regionalnych.

Awans Włodzimierza Janiaka na dyrektora to już kolejny przykład przejścia działacza związkowego na kierownicze stanowisko – na początku 2006 roku dyrektorem Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych został bowiem Ryszard Filipowicz, który przed awansem był przewodniczącym sekcji zawodowej przewozów pasażerskich w kolejarskiej „Solidarności” i równocześnie reprezentantem załogi w radzie nadzorczej spółki PKP Przewozy Regionalne.

Co ciekawe, między Włodzimierzem Janiakiem a Ryszardem Filipowiczem w czasie wspólnej działalności w kolejarskiej „Solidarności” nierzadko dochodziło do spięć. Janiak zarzucał Filipowiczowi, że bardziej od działalności w związku, angażuje się w członkostwo w radzie nadzorczej PKP Przewozy Regionalne. Filipowicz tak bronił się w wypowiedzi dla dwutygodnika „Wolna Droga”: – *Kiedy kolega Janiak był członkiem rady nadzorczej Branżowej Kasy Chorych, wszystko było w porządku. W momencie, kiedy przestał nim być, zaczęło mu przeszkadzać moje członkostwo w radzie nadzorczej spółki PKP Przewozy Regionalne.* Pozostaje pytanie, jak dawne tarcia między kolegami związkowcami wpłyną na aktualną współpracę między szefami dwóch sąsiadujących – a przy tym jednych z największych – zakładów przewozów regionalnych. (KT)

GDZIE Z ROWEREM?

Przedziały tylko dla... kolejarzy

GDZIE WSTAWIĆ ROWER W POCIĄGACH ZŁOŻONYCH Z ELEKTRYCZNYCH ZESPOŁÓW TRAKCYJNYCH? Czy z przodu pierwszej jednostki można wsiąść z rowerem? A może drużyna konduktorska mniej lub bardziej uprzejmie wyprosi stamtąd każdego pasażera, wyjaśniając, że to wcale nie przedział dla podróżnych z większym bagażem ręcznym, lecz przedział służbowy? Te wątpliwości od dawna nurtowały rowerzystów korzystających z usług kolei.

Jedno z poważniejszych spięć między rowerzystą a obsługą pociągu opisała „Rzeczpospolita” z 19 lipca 2006 roku w artykule „Z rowerem – wyrzucamy!”. Pasażer podróżujący z rowerem z Jaktorowa do Warszawy Włochy z pierwszego od czoła pociągu przedziału dla podróżnych z większym bagażem ręcznym (oznakowanego symbolem roweru) został wyrzucony przez kierownika pociągu. Pracownik Kolei Mazowieckich stwierdził, że to przedział służbowy, po czym bez ogródek dodał: „wypierdalaj baranie!” i na koniec wypchnął podróżnego wraz z rowerem na przedsiemek. Podobne sytuacje miały miejsce częściej. Choćby w pociągu „Słoneczny” jadącym z Gdyni do Warszawy 23 lipca 2006 roku, gdy konduktorka na stacji Iława Główna, próbowała wyrzucić osoby jadące w pierwszym przedziale, pomimo tego, że, jak to zwykle bywa w „Słonecznym”, był duży tłok i nie było możliwości, aby przesunąć się dalej.

Po tych słynnych historiach zarząd Kolei Mazowieckich 24 lipca wydał zarządzenie wyraźnie mówiące, kto może korzystać z pierwszego od czoła pociągu przedziału dla podróżnych z większym bagażem: „Szanowni państwo, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom pasażerom Spółka "Koleje Mazowieckie-KM" udostępniła przedziały służbowe dla podróżnych z większym bagażem podręcznym oraz z rowerami”. Sprawa stała się jasna, ale niestety nie dla... drużyn konduktorskich. W piątek 28 lipca pasażerka próbująca z rowerem wsiąść na stacji Warszawa Wschodnia do pociągu do Otrocka (odjazd o godz. 21.57), została wyproszona przez kierownika pociągu z pierwszego przedziału dla podróżnych z większym bagażem. Dopiero po przypomnieniu pracownikowi o zarządzeniu i prośbie o podanie numeru służbowego, zgodził się on na przewóz roweru w tym przedziale.

Kolejnym – wciąż nie rozwiązany – problemem jest sprawa pasażerów, którzy nie posiadając większego bagażu, zajmują miejsce w przedziałach dla podróżnych z większym bagażem (tych w dalszej części pociągu). W efekcie dla podróżujących z rowerami brakuje miejsc siedzących. Istotne jest to, że przedziały dla podróżnych z większym bagażem szczególnie upodobali sobie kolejarze wracający z pracy. (Grażyna Zakrzewska), fot. (KT)

OPISANI. RYSZARD FILOCHOWSKI:

„Kto panu pozwolił o mnie pisać?!”

Ryszard Filochowski, naczelnik wydziału ogólnopracowniczego Kolei Mazowieckich, a wcześniej działacz związkowy, nie wydaje się być zachwycony tym, że w poprzednim numerze „Z Biegiem Szyn” został opublikowany całostronicowy artykuł p.t. „Człowiek multimedialny”, poświęcony karierze Filochowskiego. W niedzielę 16 lipca, tuż po godz. 19.30 Ryszard Filochowski zadzwonił z wyrzutami do redaktora naczelnego „Z Biegiem Szyn”. Nie tylko z wyrzutami, ale także z zarzutami. Zarzutami złamania prawa prasowego oraz ustawy o ochronie danych osobowych. Nie bardzo jednak wiadomo, których artykułów tych ustaw...

Filochowski zdawał się uważać, że nie można o nim pisać bez uzyskania jego zgody. Ryszard Filochowski sugerował również, że w tekście „Człowiek multimedialny” naruszone zostały jego dobra osobiste, a artykuł jest pełen nieścisłości i nieprawdziwych informacji. Jednakże złożoną przez redaktora naczelnego „Z Biegiem Szyn” propozycję napisania sprostowania, które będzie najlepszą okazją wyjaśnienia owych nieprawdziwych informacji, naczelnik Filochowski, nie wiedząc czemu, uznał za bezsensowną.

Na koniec Filochowski poinformował redaktora naczelnego o tym, że nie życzy sobie, aby więcej pisano o nim na łamach „Z Biegiem Szyn”. Co przyjęliśmy do wiadomości. Naszej oraz naszych Czytelników... (KT)

NA OKŁADCE: Warszawa Centralna – pociąg pospieszny „Wrocławianin” relacji Warszawa Wsch.-Zgorzelec. Fot. (KT)

GDZIE SĄ DYREKTORZY Z TAMTYCH LAT?

W „peelce” nie zginiesz

Gdzie są ludzie, którzy jeszcze nie dawno grali pierwsze skrzypce na polskiej kolei, ale po zmianach na szczeblu rządowym ustąpili miejsce nowo mianowanym menedżerom?

Tadeusz Augustowski (na zdjęciu), w latach 2002-2005 prezes zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, jest teraz zastępcą dyrektora lubelskiego Oddziału Regionalnego PKP PLK ds. ekonomiczno-finansowych. Jednak nie ma tego złego, co by na dobre nie wyszło: Augustowski jako lublinianin nie musi już dojeżdżać do centrali spółki w Warszawie i tym samym dzielić swojego życia pomiędzy dwa miasta.



Janusz Czarnocki, za czasów prezesa Augustowskiego dyrektor Oddziału Regionalnego PKP PLK w Warszawie, ustąpił miejsce w dyrektorskim fotelu Jackowi Nowakowi. Nie oznacza to wcale, że Czarnocki przestał być dyrektorem – obecnie jest szefem biura ochrony informacji niejawnych w centrali Polskich Linii Kolejowych.

Wiesława Ogłoblina, dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie, zastąpił Jan Telecki – wcześniej dyrektor siedleckiego Zakładu Linii Kolejowych. Mimo tej zmiany Ogłoblin nadal jest dyrektorem, ale już nie zakładu, lecz projektu – projektu przy modernizacji magistrali E65. (KT)

KRÓTKA HISTORIA „ZEGRZYKA”

Toast za likwidację...

31 maja 2006 roku, kilkadziesiąt zaproszonych gości: szefów i przedstawicieli spółek Grupy PKP, samorządowców, polityków, działaczy społecznych oraz dziennikarzy, specjalny przejazd szynobusem, rejs statkiem po Zalewie Zegrzyńskim, toasty – tak wyglądała inauguracja kursowania pociągu „Zegrzyk” (Warszawa Gdańska-Nieporęt-Radzymin-Thuszcz). Ciekawe, czy obecni na tej niezwykle uroczystej inauguracji samorządowcy – przewodniczący sejmiku województwa mazowieckiego Piotr Fogler, członek zarządu województwa Jan Engelgard, oraz wójt gminy Nieporęt Sławomir Maciej Mazur – mieli świadomość, że firmują przed wyborcami uruchomienie jedynie wakacyjnego gadżetu? 3 września „Zegrzyk” został bowiem zlikwidowany – żywot tego połączenia zakończył się po zaledwie trzech miesiącach. Początkowo Koleje Mazowieckie nie wykluczały tego, że „Zegrzyk” będzie kursował także po wakacjach, ale z powodu słabej frekwencji jednak zdecydowano się jego likwidacji.

Koleje Mazowieckie liczyły, że pociąg kursujący tylko pięć razy dziennie między Warszawą a Zalem Zegrzyńskim będzie zapełniał się warszawiakami żądnymi wypoczynku nad jeziorem. Przeliczyły się. Prawda jest bowiem taka, że Koleje Mazowieckie odniosą sukces nad zalem dopiero wtedy jeśli stworzą ofertę przydatną przy codziennych dojazdach do pracy, urzędów oraz szkół w Legionowie i Warszawie – a więc regularnie (np. co godzinę) od rana do wieczora. Takie wnioski wynikały z analizy Zespołu Doradców Gospodarczych TOR zamówionej przed uruchomieniem „Zegrzyka”. Koleje Mazowieckie postanowiły jednak zbagatelizować te wnioski. No i w efekcie likwidują „Zegrzyka” z powodu zbyt słabej frekwencji... (KT)

PROBLEM OTWARTYCH DRZWI

Czy ktoś dziś wypadnie?

Koleje Mazowieckie przedstawiają się jako nowa jakość w pasażerskich przewozach regionalnych. Niestety, w jednym z najważniejszych aspektów transportu – bezpieczeństwie pasażerów – nie tylko nie widać poprawy, ale można nawet mówić o pogorszeniu. 25 lipca z pociągu Kolei Mazowieckich pokonującego nasymp w pobliżu przystanku Warszawa Stadion wypadł dwuletni chłopiec. Choć mały pasażer, całe szczęście, nie odniósł poważniejszych obrażeń, to ta historia pokazała jak poważnym i równocześnie bagatelizowanym problemem jest to, że pociągi Kolei Mazowieckich w czasie upałów przemieszczają się z otwartymi drzwiami.

Drzwi elektrycznych zespołów trakcyjnych otwarte w czasie jazdy to już coś więcej niż łamanie przepisów o zakazie palenia czy picia alkoholu, przeciwko którym również nigdy nie została wydana zdecydowana walka. Mimo że otwarte drzwi to bezpośrednie zagrożenie dla zdrowia i życia podróżnych, drużyny konduktorskie Kolei Mazowieckich nie wykazują tą sprawą większego zainteresowania. Przypadki jazdy pociągu z otwartymi drzwiami wcale nie są sporadyczne. W okresie największych upałów drzwi były otwarte w większości jadących pociągów. Drużyny konduktorskie zamykały te drzwi co najwyżej podczas jednokrotnej kontroli biletów – tak było na przykład 8 lipca w pociągu nr 51432 relacji Działdowo-Warszawa Wola.

Ale można jeszcze bardziej ignorować swoje podstawowe obowiązki służbowe! Drużyna konduktorska potrafi w ogóle nie wyjść z przedziału służbowego przez całą trasę i to nawet na odcinku 150 kilometrów. 30 lipca sytuacja taka miała miejsce w pociągu nr 51432 z Działdowa do Warszawy Woli. Podobnie było 25 czerwca w pociągu nr 413 z Warszawy Wschodniej do Łowicza Głównego. Nawet w szeroko reklamowanym i najczęściej zapełnionym w ponad 100% pociągu „Słoneczny” zdarza się sytuacja, iż przemieszcza się on z otwartymi drzwiami. 13 sierpnia „Słoneczny” z otwartymi drzwiami przemierzał trasę z Warszawy w kierunku Trójmiasta. 20 sierpnia w pociągu nr 7950 jadącym z Małkini do Warszawy Wileńskiej również otwartych było kilka par drzwi. Niestety, takie przykłady można mnożyć.

Jest źle! Czy można to zmienić? Na pewno! Wystarczy tylko trochę chęci i kompleksowych działań. Po pierwsze drużyny konduktorskie muszą zdać sobie sprawę, że ich praca ma podstawowy wpływ na wizerunek przewoźnika w oczach pasażera. Obsługa pociągu musi mieć stały kontakt z podróżnymi i dbać o ich bezpieczeństwo, a nie całą drogę spędzać w przedziale służbowym, ewentualnie tylko raz z niego wychodząc w celu skontrolowania biletów. W Czechach, na Słowacji czy w Niemczech standardem jest to, że kierownik pociągu przechodzi przez skład pociągu nawet kilkanaście razy – praktycznie po każdym przystanku. I dzięki temu stale czuwa nad bezpieczeństwem pasażerów. (Ksawery Zapaśnik)

BILETY Z AUTOMATU

Warszawa Wileńska i Pruszków

W połowie sierpnia w holu dworca Warszawa Wileńska pojawiły się dwa automaty biletowe Kolei Mazowieckich. Za pośrednictwem ekranów dotykowych sprzedają one bilety jednorazowe (normalne, ulgowe, wycieczkowe, powrotne oraz obowiązujące w węzle warszawskim bilety strefowe) do przystanków położonych na trasie do Małkini, a także na linii Thuszcz-Ostrołęka. Automaty przyjmują bilon oraz banknoty 10- i 20-złotowe oraz wydają resztę. Donata Nowakowska, rzecznik prasowa Kolei Mazowieckich, wyjaśnia, co zdecydowało o miejscu lokalizacji pierwszych automatów: – Głównym wyznacznikiem była liczba sprzedanych biletów jednorazowych na odległość do 100 kilometrów. Pod tym względem najlepsze okazały się kasy na dworcu Warszawa Śródmieście i Warszawa Wileńska, a także w Pruszkowie. W związku z remontem tunelu średnicowego druga para automatów zamiast stanąć na dworcu Warszawa Śródmieście, pojawiła się w Pruszkowie. Zarówno na Dworcu Wileńskim, jak i w Pruszkowie automaty biletowe stanęły na próbę. – Automaty będą testowane przez trzy miesiące – mówi rzecznik Nowakowska. Jeśli się sprawdzą, zaczną pojawiać się na kolejnych stacjach.

Pierwsze dni użytkowania automatów pokazały jednak sporą nieufność pasażerów do zakupu biletów poza okienkiem kasowym. – Tylko dwie osoby miały bilety kupione w automacie – poinformowała nas pod koniec sierpnia kierowniczka pociągu z Sekcji Przewozów Pasażerskich Warszawa Wileńska po zakończonej kontroli biletów w jednym z zatoczonych pociągów relacji Warszawa Wileńska-Małkinia. (KT)

Remont w praniu

Remont podmiejskiej części tunelu średnicowego miał zakończyć się do końca października - jednak stało się już pewne, że przedłuży się aż do 9 grudnia. Jak w obliczu tego remontowego zamieszania radzą sobie pasażerowie?

Z biletem, ale na gapę...

„We wszystkich pociągach przewoźników: IC, PR, SKM i WKD będą honorowane bilety KM” – taką informację można było uzyskać jeszcze 1 lipca z utworzonej specjalnie na czas remontu tunelu średnicowego strony internetowej (www.remonttunelu.pl). Podobna wiadomość wynikała z ulotek przygotowanych przez Koleje



Na czasu remontu tunelu średnicowego, warszawskie przystanki – Śródmieście (u góry), Powiśle (poniżej) oraz Stadion – zostały bez pociągów. Fot. (KT)



Mazowieckie i PKP Polskie Linie Kolejowe. Niestety na pasażerów, którzy w pierwszych trzech dniach lipca podróżowali pociągami Szybkiej Kolei Miejskiej na podstawie biletów Kolei Mazowieckich czekała niemiła niespodzianka – części z nich wypisano mandaty za brak ważnego biletu na komunikację miejską. Okazało się bowiem, że wbrew wcześniejszym zapewnieniom Adam Struzik, marszałek województwa mazowieckiego, nie podpisał umowy z Robertem Czaplą, dyrektorem Zarządu Transportu Miejskiego, w sprawie honorowania biletów Kolei Mazowieckich w pociągach SKM na odcinku Warszawa Wschodnia-Warszawa Zachodnia. Mimo iż marszałek województwa dwukrotnie – w pismach z 14 i 29 czerwca do prezydenta stolicy deklarował wolę podpisania porozumienia, to zostało ono zawarte dopiero 3 lipca na posiedzeniu Sejmiku Województwa Mazowieckiego – równo trzy tygodnie po tym, jak na

sesji Rady Warszawy podjęto uchwałę o zawarciu umowy między stronami. W odpowiedzi na zdenerwowanie poszkodowanych pasażerów Donata Nowakowska, rzeczniczka prasowa Kolei Mazowieckich przekazała informację z prośbą o składanie reklamacji do Zarządu Transportu Miejskiego z przesłaniem kopii skargi na adres Kolei Mazowieckich. Wyjaśniła również, że plakaty i ulotki informacyjne zostały wydrukowane wcześniej.

Na szczęście po początkowych niedogodnościach od 4 lipca podróżni z biletami Kolei Mazowieckich mogą korzystać z pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej. Niestety tylko między Warszawą Wschodnią a Zachodnią. Mimo dobrej informacji w formie bannerów umieszczonych przy zejściach do tuneli podziemnych na obu dworcach, przesiadka z kończących bieg pociągów Kolei Mazowieckich do składów SKM wymaga przejścia na inny, zwykle nawet niesąsiedni, peron. Znacznie dogodniejsze dla pasażerów z linii mińskiej i grodzkiej byłyby przesiadki już na stacjach w Rembertowie i Ursusie, ponieważ tam wszystkie pociągi odjeżdżają z tego samego peronu. Wymagałoby to jednak rozszerzenia obowiązywania umowy o honorowaniu biletów KM na cały „warszawski” odcinek obecnej trasy SKM. Warto wziąć pod uwagę to rozwiązanie tym bardziej, że coraz szersze grono pasażerów z okolic Warszawy wybiera właśnie taką formę przesiadki, kupując bilet kolejowy nie do centrum stolicy, a jedynie do stacji przesiadkowej.

O wiele lepiej rozwiązano kwestię rozkładu jazdy stolecznej kolejki. Znaczna większość pociągów SKM odjeżdża ze stacji Warszawa Rembertów pięć minut po pociągach Kolei Mazowieckich z Mińska Maz. i Siedlec. Gdyby więc rozszerzono umowę o honorowaniu biletów Kolei Mazowieckich w SKM, dojazd koleją do samego centrum Warszawy stałby się o wiele mniej uciążliwy.

Zmiany na lepsze

Oprócz pociągów SKM koordynowanych przez Zarząd Transportu Miejskiego, dzięki którym pasażerowie z aglomeracji warszawskiej mogą dojechać do centrum stolicy, Koleje Mazowieckie zorganizowały zastępczą komunikację autobusową na odcinku Warszawa Wschodnia-Warszawa Ochota. W pierwszych dniach remontu nie cieszyła się ona dużą popularnością. Zabrakło dokładnej informacji, skąd i o której godzinie odjeżdżają autobusy. Sytuacja uległa poprawie, kiedy od 11 lipca na prośbę pasażerów zastępcze autobusy zatrzymują się dodatkowo na przystanku przy dworcu Warszawa Centralna, a od 17 lipca kursują na wydłużonej trasie z dworca Wschodniego (od strony ul. Lubelskiej) do Zachodniego (od strony Alei Jerozolimskich). Niestety w związku z wydłużeniem trasy przejazdu zmniejszono częstotliwość w godzinach szczytu w dni powszednie z 5 do 10 minut.

Od pewnego czasu na zastępczych autobusach pojawiły duże naklejki z wyraźnym napisem „Zastępcza Komunikacja Kolejowa – Przejazd za ważnymi biletami kolejowymi”. Jest to efektem tego, że pasażerowie wsiadali do zastępczych autobusów z biletami ZTM. W wypowiedzi dla Telewizyjnego Kuriera Warszawskiego (TVP3) z 3 sierpnia Donata Nowakowska, rzeczniczka Kolei Mazowieckich, wyraźnie zaznaczyła, że zastępcze autobusy są opłacane z kasy spółki i przejazd może odbywać się tylko na podstawie biletów Kolei Mazowieckich.

Rekompensatą za rzadsze kursowanie autobusów zastępczych jest zwiększenie częstotliwości pociągu wahadłowego kursującego między Warszawą Zachodnią a przystankiem Warszawa Ochota. →

→ W godzinach szczytu porannego pociąg kursuje co 20 minut, a nie jak wcześniej co pół godziny. Frekwencja w wahadle rzędu 20-30 osób w szczycie przewozowym pokazuje jednak, że pasażerowie z zachodnich okolic Warszawy chętniej wybierają inne formy komunikacji – przede wszystkim te, które docierają do ścisłego centrum stolicy.

Bilet tylko u konduktora?

Od dwóch miesięcy na budynku dworca Warszawa Śródmieście można zobaczyć tabliczkę z napisem „Dworzec nieczynny – remont?”. Wiąże się to również z tym, że nieczynne są tamtejsze kasy biletowe. A przecież nie wszyscy pasażerowie podróżują na podstawie biletów okresowych. Ci, którzy w pierwszej połowie lipca chcieli kupić bilet np. na jeden z pociągów do Radomia przejeżdżających przez centrum stolicy po torach dalekobieżnych, musieli udać się do kas na dworcu Warszawa Centralna. Tam niestety często tworzą się długie kolejki, tym bardziej w okresie wakacyjnym, kiedy warszawiacy wyjeżdżają na urlopy. A jak wiadomo wydanie biletu na pociąg dalekobieżny (szczególnie kwalifikowany) zajmuje dość dużo czasu. Dlatego zdarzały się przypadki, że pasażerowie Kolei Mazowieckich nie zdążyli z kupnem biletu w kasie i zmuszeni byli do poniesienia dodatkowej opłaty za wydanie biletu w pociągu. Na szczęście Koleje Mazowieckie przypomniały sobie o swoich pasażerach i w hali dworca Centralnego uruchomiły jednookienkową kasę, w której bez zbędnego czekania i zjedzonych nerwów można nabyć bilet na pociąg podmiejski.

Bez zmian?!

Spot reklamowy w telewizyjnej regionalnej „trójce”, informacje w stołecznych gazetach – wszyscy skupieni przede wszystkim na zmianach organizacji ruchu kolejowego w stolicy. Podczas remontu pociągi z kierunku wschodniego kończą i rozpoczynają bieg na stacji Warszawa Wschodnia, a z kierunku zachodniego – na stacji Warszawa Zachodnia. Wyjątkiem są pociągi z linii radomskiej, które kursują przez Warszawę Centralną oraz wybrane pociągi z kierunku Siedlec, kursujące na czas remontu w relacjach łączonych z pociągami z kierunku Radomia. Dla pasażerów z Mińska, Siedlec i okolic rozwiązanie znakomite, bo umożliwiające dojazd bez przesiadek do i z centrum stolicy, co ważne – także w godzinach szczytu. Jednak jak to zwykle bywa – diabeł tkwi w szczegółach. Dziesięć z dziewiętnastu pociągów Kolei Mazowieckich do Siedlec ma zmienione godziny odjazdów z Warszawy. O ile na przygotowanych na czas prac w tunelu tablicach z rozkładem jazdy pociągów w obrębie Warszawy bez problemu odnajdziemy zmienione pory kursowania pociągów, to o taką informację poza stolicą już trudno. Koleje Mazowieckie nie zadbały, aby informacje o zmianach pojawiły się na każdej stacji między Warszawą Rembertów a Łukowem. Jedynym, czego można dowiedzieć się w kasach biletowych jest to, że „niektóre pociągi do Siedlec są opóźnione o około 10 minut”. Które i o której godzinie dokładnie odjeżdżają z danej stacji – nikt tego nie wie. Brak również szczegółowej informacji, które pociągi do Warszawy przejeżdżają przez centrum stolicy oraz czy ma to miejsce codziennie czy tylko w dni robocze. Jedynie przy okienkach kasowych w Mińsku Mazowieckim można przeczytać ręcznie napisaną kartkę z wykazem pociągów kursujących przez Warszawę Centralną. Jak widać, to już tylko dobra wola

Dlaczego remont tunelu przedłuży się?

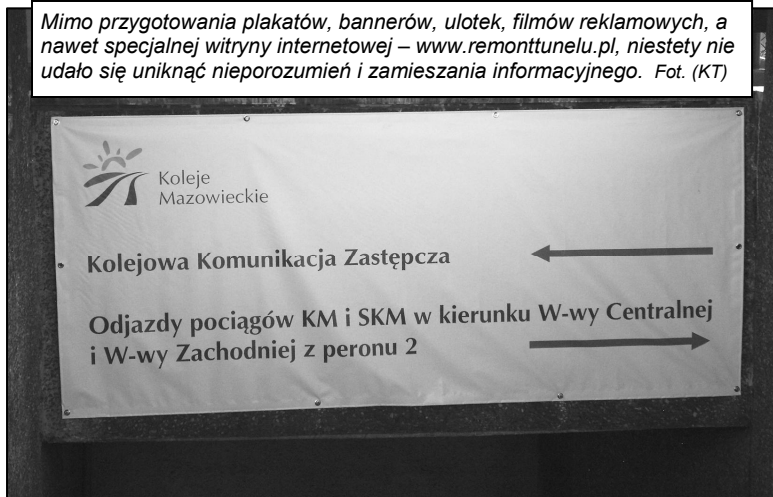
Do końca lipca prace w tunelu średnicowym przebiegały zgodnie z przyjętą technologią i czasem wykonania. Podczas usuwania tłuczni okazało się, że pod torowiskiem na całej długości tunelu (z wyjątkiem 80 metrów) znajduje się płyta żelbetonowa. W 20%, czyli na 200 m jest ona uszkodzona i wymaga naprawy. Instytut Techniki Budowlanej stwierdził klawiszowanie i spękanie kilku płyt na wysokości między ulicą Kruczą a Nowym Światem. Brane były pod uwagę dwa możliwe rozwiązania zaistniałego problemu. Pierwszym z nich było zburzenie odsloniętych płyt, usunięcie spod nich zniszczonego gruntu i położenie nowej dolnej płyty według przygotowanego projektu. W celu maksymalnego skrócenia czasu robót zdecydowano jednak nie wymieniać starych płyt (poza kilkoma najbardziej zniszczonymi), a jedynie zabezpieczyć pod nimi grunt tak, aby nie osiadał, a same płyty wyrównać poprzez zeszlifowanie. Na tak przygotowaną powierzchnię płyt zgodnie z planem zostanie położona dwudziestomilimetrowa mata gumowa, a na nią górna płyta żelbetonowa. Zamieszanie remontowe zostało spowodowane tym, że przed rozpoczęciem prac ze względu na duży ruch pociągów nie były wykonane prace geotechniczne. Po odslonięciu gruntu pod torowiskiem okazało się, że w trakcie modernizacji powojennych doszło do zatkania rurki drenażowej służącej do odwadniania tunelu. Powodem były przeprowadzane co kilka miesięcy naprawy nawierzchni tłuczniowej – podsypki. Nasycenie fundamentu nieodpływającą wodą oraz procesy jej zamarzania i odmarzania doprowadziły do zniszczenia odkrytej płyty. Zadaniem wykonawców będzie odnowienie systemu odwodnienia. W celu stabilizacji gruntu pod torami zostaną użyte specjalne mikropale. Zastosowanie podwójnej płyty żelbetowej z matą izolacyjną między nimi (nawierzchnia typu „metro”) pozwoli także na zwiększenie wibroizolacyjności terenu w pobliżu tunelu. Podobna metoda ma być zastosowana również podczas przyszłorocznego remontu trasy tramwajowej w Alejach Jerozolimskich, co wpłynie na jeszcze większe wygłuszenie okolicy.

Odnalezienie starej płyty wymaga zmiany technologii i koliduje z zaplanowanymi robotami, a więc pociąga za sobą wydłużenie terminu wykonania prac. Otwarcie tunelu ma nastąpić 9 grudnia, czyli pięno tygodni później niż pierwotnie zakładano. Niestety nie oszacowano jeszcze wzrostu kosztów remontu, ale ocenia się, że nie będą to „zatrważające” sumy... (Piotr Gałązka)



Pociąg wahadłowy łączący Warszawę Zachodnią z przystankiem Warszawa Ochota. Fot. (KT)

Mimo przygotowania plakatów, bannerów, ulotek, filmów reklamowych, a nawet specjalnej witryny internetowej – www.remonttunelu.pl, niestety nie udało się uniknąć nieporozumień i zamieszania informacyjnego. Fot. (KT)



mińskich kasjerek... Niezwykle zaskakująca jest także treść tabel z rozkładem jazdy dostępnych na witrynie internetowej Kolei Mazowieckich (www.mazowieckie.com.pl), które w ogóle nie uwzględniają tego, że trwa kilkumiesięczny remont tunelu. Ufający zamieszczonym tam informacjom dowiedzą się m.in. tego, że ruch przez stołeczne przystanki Ochota, Śródmieście, Powiśle i Stadion odbywa się bez jakichkolwiek zmian...

Tymczasem skończył się sezon urlopowy, do szkół wrócili uczniowie, za miesiąc rozpoczną się zajęcia na uczelniach. Dopiero teraz zobaczymy, jak sprawdzi się komunikacja zastępcza i czy wystarczą pojedyncze składy Szybkiej Kolei Miejskiej. A po tym wszystkim przekonamy się, czy po wejściu w życie z dniem 10 grudnia nowego rozkładu jazdy, pociągi wreszcie pojedą zmodernizowanym tunelem. Przekonamy się również, ilu pasażerów z powodu tych prawie półrocznych utrudnień, na dobre zrezygnowało z usług kolei. Taka groźba niestety jest dość realna.

Piotr Gałązka

Kolej tylko dla bogatych?

„To wyrzucanie pieniędzy w błoto” - tak uznani eksperci komentują budowę peronów we Włoszczowie na Centralnej Magistrali Kolejowej

Dotychczas mieszkańcy miejscowości leżących wzdłuż Centralnej Magistrali Kolejowej na jadące z prędkością 160 km/h ekspresy, łączące Warszawę ze Śląskiem oraz Krakowem, mogli tylko popatrzeć. Żadnego pożytku z nich nie było, a każda podróż do Warszawy czy też na południe zazwyczaj oznaczała mozolne i nawet parogodzinne podróże autobusami PKS, nierzadko z przesiadkami. Jednak już wkrótce to się zmieni.

Na wykorzystywanej dotąd jedynie technicznie stacji Włoszczowa Północ (woj. świętokrzyskie) powstaną perony, przy których zatrzyma się część pociągów dalekobieżnych kursujących po magistrali. O utworzenie peronów zabiegały lokalne samorządy z zachodniej części województwa świętokrzyskiego, które w znacznym skróceniu dojazdu do stolicy, Krakowa oraz aglomeracji śląskiej upatrują szansę na rozwój tych obecnie niezbyt bogatych terenów. Wygodniejsze staną się dojazdy na do dużych miast, gdzie zlokalizowane są duże uczelnie oraz gdzie znacznie łatwiej znaleźć pracę niż na obrzeżach województwa świętokrzyskiego. Ponadto dzięki budowie peronu prostsze może stać się zainteresowanie inwestorów lokalizacją działalności gospodarczej w tych okolicach.

Pikanterii do całej sprawy dodaje fakt, że zagorzałym zwolennikiem budowy peronów na „ceemce” w Włoszczowie był Przemysław Gosiewski, świętokrzyski poseł PiS. Z tego powodu „Gazeta Wyborcza” stację Włoszczowa Północ ochrzciła „PiStacją”... Nowopowstającą stacją pasażerską na Centralnej Magistrali Kolejowej spotkała jednak nie tylko krytyka medialna, wynikająca głównie z politycznego patronatu nad inwestycją. Budowę peronów na stacji Włoszczowa Północ totalnie skrytykowali również uznani eksperci zajmujący się kolejnictwem. Ich niechęć do tej w sumie niewielkiej inwestycji, która może zaaktywizować obszary dotychczas w swoisty sposób pomijane przez kolej, jest wręcz zadziwiająca.

Aleksander Janiszewski, inżynier komunikacji, projektant systemów kolejowych, a w latach 1990-1996 dyrektor generalny PKP, w swojej wypowiedzi dla „Gazety Wyborczej” nie kryje emocji: – *To wyrzucanie pieniędzy w błoto. Pan poseł chce się przypodobać lokalnej społeczności. Przy liniach dużych prędkości (Centralna Magistrala Kolejowa ma być modernizowana do prędkości 200 km/h, a potem do 250 km/h) stacje buduje się w miastach od 200 lub 300 tysięcy mieszkańców, a nie dla 10-tysięcznych miasteczek jak Włoszczowa.* Janiszewski mówi, że „przy liniach dużych prędkości stacje buduje się w miastach od 200 lub 300 tysięcy mieszkańców” mija się z prawdą – bowiem na liniach dużych prędkości we Francji, obsługiwanych przez słynne TGV, stacje w pobliżu małych miast zaczęto budować już na początku lat osiemdziesiątych.

Pierwsza – w 1981 roku – została zbudowana stacja Le Creusot TGV, zlokalizowana między dwoma burgundzkimi miasteczkami: Le Creusot (26 tysięcy mieszkańców) i Montchanin (niepełna 6000 mieszkańców). Na stacji Le Creusot w ciągu dnia zatrzymuje się kilkanaście pociągów TGV łączących Paryż i Lyon. W 1983 roku na pograniczu departamentów Saône-et-Loire, Rhône oraz Ain wybudowano stację Mâcon-Loché, na której zatrzymuje się część międzynarodowych składów TGV kursujących między Paryżem a Genewą. Stacja Mâcon-Loché, choć leży na linii TGV, również oddalona jest od wielkich miast – leży na rogatkach miasta Mâcon (34 tysiące mieszkańców). Prawdziwą rekordzistką jest

zlokalizowana w północnej Francji – na linii dużych prędkości łączącej Paryż z Lille – stacja Haute Picardie. Jej nazwa nie pochodzi od żadnego miasta, lecz od regionu. A to dlatego, iż w pobliżu tej stacji leżą jedynie tak niewielkie miejscowości, że ich nazwy niewiele by wyjaśniały... Do tych „prowincjonalnych” stacji TGV pasażerowie dojeżdżają autobusami i prywatnymi samochodami z promienia nawet 50 kilometrów, bo w całym regionie żaden inny środek transportu, niż kolej, nie oferuje tak krótkiego czasu przejazdu do największych miast. Jednocześnie powstanie stacji TGV na prowincji przyczyniło się do znacznego wzrostu atrakcyjności tych obszarów. Tym samym kolej znów – jak na początku swojej historii – staje się nośnikiem rozwoju miast i regionów...

Nie inaczej jest w Niemczech – choćby na otwartej w 2002 roku linii ICE Frankfurt-Kolonia. Między Frankfurtem a Kolonią powstały trzy stacje pośrednie: Limburg Süd, Montabaur oraz Siegburg. Ostatnia ze stacji – Siegburg – leży zaledwie 12 kilometrów od Bonn i właściwie główne jej zadanie to obsługa tego 313-tysięcznego miasta, dawnej stolicy RFN. Lecz już dwie pozostałe stacje – Limburg Süd oraz Montabaur – leżą w oddaleniu od dużych ośrodków. Powstały dzięki lokalnemu lobby, które nie chciało dopuścić do tego, aby kontakt mieszkańców Limburga (43 tysiące mieszkańców) i Montabaur (zaledwie 13 tysięcy mieszkańców) z powstającą szybką koleją ograniczał się wyłącznie do oglądania przejeżdżających składów ICE. Decyzja o budowie stacji Limburg Süd i Montabaur spotkała się z poważną krytyką medialną – przewidywano, że liczba pasażerów korzystających z tych stacji będzie znikoma. Okazuje się jednak, że jest zupełnie inaczej – po czterech latach funkcjonowania stacji ICE w 13-tysięcznym Montabaur skorzystały z niej już dwa miliony pasażerów, czyli średnio ponad 1300 podróży dziennie! Równocześnie wokół tych stacji powstały parkingi, centra handlowo-usługowe i nowe miejsca pracy. Część firm zdecydowała się na lokalizację swoich siedzib przy tych stacjach – z dala od zatłoczonych centrów wielkich miast, ale ze stałą możliwością szybkiego, pewnego i bezkorkowego dojazdu do nich. I właśnie w tych powodów, w Niemczech teraz nikt już sobie nie wyobraża, aby pociągi ICE mknące z Frankfurtu do Kolonii nie zatrzymywały się w Montabaur i Limburgu.

Te trwające już od 25 lat udane europejskie doświadczenia w lokalizowaniu stacji na liniach dużych prędkości także poza obszarami wielkich miast, Adrianowi Furgalskiemu, znanemu ekspertowi z Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, w ogóle nie przeszkadzają wypowiadać takich oto słów: – *To niedopuszczalne, żeby przy Centralnej Magistrali Kolejowej budować takie przystanki. W tak niedużym mieście jak Włoszczowa będzie wsiadać najwyższej kilka osób do pociągu.*

W całej sprawie aż śmieszne jest namaszczenie, z jakim Furgalski i Janiszewski pochodzą do Centralnej Magistrali Kolejowej. Uważają oni za rzecz niedopuszczalną tworzenie nowych postojów na linii, gdzie prędkość pociągów wynosi 160 km/h (i na razie – głównie z przyczyn leżących po stronie taboru – nie wiele wskazuje, by w najbliższych latach prędkość pociągów na CMK się zwiększyła), podczas gdy w Niemczech i Francji nikogo już nie dziwią postoje w małych miastach pociągów ICE i TGV, mknących z prędkością około 300 km/h... Bo tam – mimo że pociągi jeżdżą znacznie szybciej niż w Polsce – już od dawna władze i przewoźnicy kolejowi rozumieją, że najważniejszy nie jest kult prędkości, lecz wożenie pasażerów i zmniejszanie regionalnych różnic w poziomie życia za pomocą skutecznego transportu. Czas, aby tę prostą prawdę zauważyli polscy eksperci.

U góry: mieszkańcy Włoszczowy już wkrótce będą mogli korzystać z pociągów kursujących po CMK. A nie tylko je oglądać. Fot. Jędrzej Sokołowski/Flattenimage.pl

Kup pan EU07!

1 września 1999 roku – jeszcze w czasach niepodzielonych Polskich Kolei Państwowych – zlikwidowano Dyрекcję Trakcji i Zaplecza Warsztatowego. Wszystkie lokomotywy, niezależnie od ich przeznaczenia, przekazano do Dyrekcji Kolejowych Przewozów Towarowych CARGO. Gdy w 2001 roku powstały spółki, kolejni restrukturyzatorzy, nie wiele się zastanawiając, zdecydowali o kontynuacji tego rozwiązania. I to PKP CARGO S.A. stało się właścicielem całego taboru trakcyjnego – również lokomotyw EU07, które praktycznie wykorzystywane są tylko do obsługi pociągów pasażerskich. Lokomotywy te nie znalazły się w spółce PKP Przewozy Regionalne mimo tego, że w czasie tworzenia spółek stale deklarowano, że każdy z podmiotów otrzyma majątek niezbędny do prowadzenia swojej działalności.

Przewoźnik towarowy PKP CARGO, jako spółka prawa handlowego, wynajmował drugiej spółce prawa handlowego – przewoźnikowi pasażerskiemu PKP Przewozy Regionalne lokomotywy do prowadzenia pociągów osobowych oraz

postanowili się zgodzić się na sprzedaż spółce PKP Przewozy Regionalne 74 należących do PKP CARGO lokomotyw EU07 i EP07. Zgodzili się, ale pod niezwykle wyśrubowanymi warunkami.

Sprawa sprzedaży lokomotyw trafiła bowiem pod obrady zespołu trójstronnego ds. kolejnictwa, który zrzesza przedstawicieli rządu, pracodawców kolejowych oraz związku zawodowe. Na zespole trójstronnym ustalono, że lokomotywy te będą mogły być wykorzystywane wyłącznie do prowadzenia pociągów pasażerskich PKP Przewozy Regionalne oraz że w przypadku chęci sprzedaży tych lokomotyw przez nowego właściciela, to PKP CARGO będzie miało prawo ich pierwokupu. Te obostrzenia mają zapobiec trafieniu tych lokomotyw do prywatnych przewoźników towarowych lub podmiotów powstałych w wyniku ewentualnej dalszej regionalizacji spółki PKP Przewozy Regionalne. Wszystko dlatego, że związkowcy z Grupy PKP zarówno do konkurencyjnych wobec PKP CARGO prywatnych przewoźników jak i idei regionalizacji kolei podchodzą z – delikatnie mówiąc – dużą niechęcią. Ale to wcale nie wszystko! Na zespole trójstronnym ustalono również, że do obsługi technicznej lokomotyw będzie wykorzystywane zaplecze warsztatowe PKP CARGO. Co więcej, związkowcy wywalczyli zapis, który mówi, iż maszyniści, którzy będą prowadzili zakupione przez PKP Przewozy Regionalne, muszą być pracownikami PKP CARGO – z tego zapisu wynika, ni mniej nie więcej, że spółka PKP Przewozy Regionalne nie będzie mogła skierować do obsługi 74 lokomotyw zakupionych do PKP CARGO samodzielnie zatrudnionych maszynistów, pozostaje wynajęcie ich od PKP CARGO. Żeby tego było mało, spółka PKP Przewozy Regionalne nie będzie nawet mogła samodzielnie decydować o obiegach zakupionych od PKP CARGO lokomotyw – na zespole trójstronnym ustalono, że obiegi będą tworzone w ramach współpracy PKP CARGO i PKP Przewozy Regionalne.

Czysty zysk? Na pewno nie dla spółki PKP Przewozy Regionalne,

Spółka PKP Przewozy Regionalne, kupując od PKP CARGO 74 lokomotywy EU07 i EP07, tylko pozornie będzie ich właścicielem. W rzeczywistości Przewozy Regionalne stają się niewolnikiem CARGO

pospiesznych. I wystawiała za to słone rachunki. Już w 2003 roku Małgorzata Kuczevska-Laska, członek zarządu PKP Przewozy Regionalne ds. finansowych, alarmowała, że wynajmowanie lokomotyw od PKP CARGO kosztuje spółkę PKP Przewozy Regionalne ponad 500 milionów złotych rocznie i nieśmiało dodawała, że bardziej ekonomiczne mogłoby być przejście od PKP CARGO tych lokomotyw, które i tak kierowane są jedynie do obsługi ruchu pasażerskiego. W Grupie PKP oraz w kolejarskich związkach zawodowych było jednak zbyt wielu zwolenników koncentracji wszystkich lokomotyw – a także wszystkich maszynistów – w jednej spółce, aby można było te pomysły od razu wcielić w życie. Mimo to koncepcja przekazania lokomotyw przewoźnikom pasażerskim wciąż była rozważana – z tymże do niedawna jedynie teoretycznie.

Sprawa przekazania lokomotyw EU07 i EP07 z PKP CARGO do spółki PKP Przewozy Regionalne nabrała tempa tak naprawdę dopiero w tym roku. 23 czerwca spółki PKP CARGO i PKP Przewozy Regionalne parafowały umowę o sprzedaży lokomotyw. Ale tuż po parafowaniu umowy, tempa nabrały również działania mające zapobiec przesunięciom taboru – inicjatorami tych działań byli przede wszystkim związkowcy z PKP CARGO. 5 lipca pod warszawską siedzibą PKP CARGO przy ul. Grójeckiej zebrało się kilkuset związkowców z postulatem „Nie sprzedawać lokomotyw!” na ustach. Jeszcze ostrzejsze hasła pojawiły się w Lublinie – podczas obchodów strajków kolejarskich z lipca 1981 roku. Podczas okolicznościowego przemówienia Andrzeja Wacha, prezesa zarządu PKP S.A., miejscowi kolejarze rozwinęli transparent „Prezesie Wach! Ręce precz od lokomotyw EU07!”. Natomiast w „Głosie Maszynisty”, miesięczniku Związku Zawodowego Maszynistów, zaprezentowano wyniki sondy przeprowadzonej na stronie internetowej związku (www.zzm.org.pl) – aż 93,1% odpowiadających odpowiedziało twierdząco na pytanie: „Czy koncepcja sprzedaży lokomotyw z PKP CARGO do PKP Przewozy Regionalne jest celowym działaniem na osłabienie pozycji PKP CARGO?”. Mimo tej zadziwiającej, prawie stuprocentowej jednomyślności działacze związkowi nagle nieco zlagodnili i

bo choć po kilku latach starań staje się ona właścicielem lokomotyw, to z powodu warunków, które postawili związkowcy, wcale nie uniezależni się od PKP CARGO, które na tym wszystkim zarobi kilkadziesiąt milionów złotych (fundusze na zakup lokomotyw od CARGO spółka PKP Przewozy Regionalne otrzyma z Funduszu Restrukturyzacji Przedsiębiorców, na którym gromadzi się 15% środków uzyskanych z prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych) plus jeszcze stałe opłaty za wynajem maszynistów i serwisowanie elektrowozów w lokomotywniach należących do PKP CARGO.

Ale dlaczego w ogóle spółka PKP Przewozy Regionalne ma płacić za lokomotywy, które przejdą na jej stan z PKP CARGO? Przecież, gdy w 2001 roku powstała spółka PKP CARGO, to cały tabor dostała w prezencie od PKP S.A. przy podziale majątku – nie płacąc ani grosza. Dlaczego teraz nie można było zastosować korekty tamtego sposobu podziału majątku i po prostu przesunąć tabor z jednej spółki-córki do drugiej? A te miliony wydać na inne cele, których przecież na polskiej kolei wcale nie brakuje.

Karol Trammer



Choć spółka PKP Przewozy Regionalne staje się właścicielem 74 lokomotyw, to PKP CARGO ma zagwarantowane prawo do pierwokupu, serwisowania, a nawet współtworzenia obiegów tych elektrowozów. Pytanie, komu ta jazda się opłaci. Fot. (KT)

Szybsza Kolej Miejska

Po zmianie trasy w pociągach SKM wreszcie zrobiło się tłoczno.

Szybka Kolej Miejska zadomowiła się już na swojej nowej trasie Pruszków-Warszawa Rembertów, którą miejskie pociągi kursują od początku lipca. I choć oficjalnie trasa z Pruszkowa do Rembertowa była przedstawiana jako objazdowa na czas remontu tunelu średnicowego, to wiadomo już, że pociągi SKM relacji Warszawa Zachodnia-Warszawa Falenica nie powrócą. Remont przedłuży się bowiem aż do 9 grudnia, a więc do końca okresu obowiązywania rozkładu jazdy 2005/2006. A na przyszły rozkład Szybka Kolej Miejska złożyła w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe zamówienie na trasę z Pruszkowa do Rembertowa. I już można ocenić, że ta zmiana trasy wychodzi Szybkim Kolej Miejskiej na dobre.

Trasa Warszawa Zachodnia-Warszawa Falenica, choć ze swoimi 25 kilometrami jest najdłuższą linią wylotową leżącą w granicach Warszawy, to nie pozwalała miejskiej kolei rozwinąć skrzydeł. Z jednej strony nie udało się stworzyć dobrego rozkładu jazdy – duża część pociągów, szczególnie w godzinach szczytu, z Falenicy kończyła bieg już na stacji Warszawa Wschodnia. Z drugiej strony nawet lepszy układ pociągów nie pozwoliłby na zwycięstwo z drogową konkurencją. Autobusy linii 521 pokonują trasę z Falenicy do centrum Warszawy w 37-47 minut. Szybkim Kolej Miejskiej zabierało to 42 minuty, a więc porównywalnie. No i w efekcie z SKM na trasie z Falenicy do Dworca Zachodniego dziennie korzystało 1000 pasażerów, podczas gdy z autobusów linii 521 korzysta 700 osób – ale uwaga – na godzinę.

Na nowej trasie pociągi Szybkim Kolej Miejskiej zostawiają autobusy daleko w tyle. Z przystanku Rembertów-Ratusz, znajdującego się w pobliżu rembertowskiej stacji kolejowej, do Centrum autobus linii 515 jedzie 33-38 minut. Natomiast SKM oferuje przejazd z Rembertowa do dworca Warszawa Centralna w zaledwie 16 minut. Podobnie jest w stronę Włoch i Ursusa. Na przejechanie z Ursusa do Warszawy Centralnej SKM potrzebuje 18 minut, a autobus linii 517 pokonuje tę trasę (Malinowa-Dworzec Centralny) w 27-44 minuty.

Ale nie można zapominać także o tym, że w czasie remontu tunelu średnicowego Szybka Kolej Miejska ma przewagę nie tylko nad komunikacją autobusową, ale także nad... koleją, a konkretnie nad Kolejami Mazowieckimi. W czasie remontu wszystkie pociągi Kolei Mazowieckich obsługujące przystanki od Pruszkowa po Włochy kończą bieg na stacji Warszawa Zachodnia. W przypadku Rembertowa jest podobnie – większość pociągów Kolei Mazowieckich obsługujących tę stację dojeżdża tylko do Warszawy Wschodniej. Natomiast SKM oferuje dojazd bezpośrednio na Dworzec Centralny. Co więcej, z powodu remontu, pociągi SKM pełnią również istotną funkcję w dowozie pasażerów, którzy składami Kolei Mazowieckich dojechali tylko do Warszawy Wschodniej bądź Zachodniej, a chcą dostać się do centrum miasta. I to również dzięki temu zainteresowanie koleją miejską znacznie wzrosło. W pociągach SKM wreszcie zaczęło się robić tłoczno.

Zainteresowanie warszawską koleją miejską wzrosło jednak nie tylko ze strony pasażerów. Paryskie przedsiębiorstwo transportu publicznego RATP, które między innymi obsługuje dwie linie kolei aglomeracyjnej RER, nawiązało współpracę z Zarządem Transportu Miejskiego. RATP chciałoby współuczestniczyć w organizowaniu oraz rozwoju lokalnego transportu kolejowego w Warszawie. Pierwsze, wstępne rozmowy między RATP i ZTM już się odbyły. Bardziej konkretne ustalenia mają zapaść na spotkaniu, które odbędzie się już we wrześniu.

Karol Trammer

Wymówki kontra rozwiązania

Odpowiedź Donaty Nowakowskiej, rzecznik prasowej Kolei Mazowieckich, na tekst „Reaktywacje na wycucie”

Informuję, że reaktywując przewozy na linii Nasielsk-Sierpc Zarząd Spółki „Koleje Mazowieckie-KM” miał i wciąż ma świadomość, iż przygotowany rozkład jazdy pociągów nie jest w pełni zadowalający, gdyż jest on wynikiem wielu kompromisów.

Warto tu wskazać na pewne szczególne uwarunkowania, a mianowicie:

1. Linia Nasielsk-Sierpc jest linią jednotorową, posiada niskie parametry techniczne; na znacznej części linii prędkość handlowa wynosi niespełna 41 km/godz., a ponadto na linii są czynne tylko dwie stacje dające możliwość „krzyżowania” pociągów (tzw. mijanki) tj. Płońsk i Raciąż.
2. Spółka KM wznowiła przewozy mając do dyspozycji na tej linii zaledwie dwa autobusy szynowe;
3. Stacja postojowa dla tego typu taboru, posiadająca odpowiednie zaplecze techniczne, umożliwiające dokonywanie przeglądów okresowych i napraw oraz ich tankowanie znajduje się w Tuszcu, a więc w dużej odległości od stacji Nasielsk (70 km);

Ww. ograniczenia nie umożliwiały na swobodne konstruowanie rozkładu jazdy pociągów. Nasze działania były ukierunkowane na przygotowanie oferty w formie jej podstawowej, czyli dla obsługi ruchu lokalnego, tzn. dla dzieci i młodzieży uczącej się w szkołach w Sierpcu, Raciążu i Płońsku. Daliśmy też możliwość dojazdu do pracy w Warszawie poprzez skomunikowanie pociągów na stacji w godzinach rannych i popołudniowych.

Obecnie prowadzimy rozmowy z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Toruniu w kierunku poprawy parametrów linii i związany z tym krótszy o jedną godzinę czas przejazdu w jedną stronę, co pozwoli na zdecydowanie lepszy rozkład jazdy tak by spełniał oczekiwania wszystkich naszych klientów.

Na zakończenie mam dla Pana propozycję. Jeżeli Pana zdaniem Koleje Mazowieckie układają rozkład jazdy na wycucie to z wielką chęcią skorzystamy z Pana doświadczenia w tej kwestii. Dlatego bardzo serdecznie zapraszam do współpracy przy nowym rozkładzie jazdy. Mam nadzieję, że efekt naszej pracy, tym razem zadowoli wszystkich.

Rzecznik Prasowy
Donata Nowakowska

Donata Nowakowska, rzecznik prasowy Kolei Mazowieckich, źle przygotowaną ofertę przewozową dla linii Nasielsk-Sierpc tłumaczy trzema wymówkami, bo niestety tych argumentów inaczej niż wymówkami nazwać nie można.

Pierwsza wymówka: linia jednotorowa

Pierwszym z szczególnych uwarunkowań jest jednotorowość odcinka Nasielsk-Sierpc z możliwością krzyżowania pociągów na tylko dwóch stacjach (Płońsk i Raciąż). Prowadzone na przestrzeni ostatnich lat działania Dyrekcji Infrastruktury Kolejowej i następnie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe zmierzające do likwidacji „zbędnych” posterunków i stacji (między Nasielskiem a Sierpcem np. stacji Wkra) rzeczywiście wpłynęły na znaczne ograniczenie potencjału infrastruktury kolejowej oraz zmniejszenie przepustowości linii kolejowych. Co to wszystko ma do rzeczy w tym konkretnym przypadku, skoro w ciągu dnia przez osiem godzin (między godz. 8.00 a 14.00) na linię nie wyjeżdża żaden pociąg pasażerski, a równocześnie uruchamiane są pociągi w środku nocy – o godz. 3.43 i 23.05 z Nasielska do Sierpca oraz w odwrotnym kierunku o godz. →

➔ 3.08. Stan infrastruktury kolejowej nie jest dobrym wytłumaczeniem dla uruchamiania pociągów nie wtedy, kiedy są one potrzebne.

Druga wymówka: tylko dwa obiegi!

Drugie szczególne uwarunkowanie to możliwość skierowania do obsługi relacji Nasielsk-Sierpc zaledwie dwóch szynobusów. I znów trzeba spytać, co to ma do rzeczy, skoro te dwa szynobusy marnują cenny czas stojąc beczynnie po osiem godzin – jeden stoi w Nasielsku od godz. 5.27 do godz. 13.33, a drugi w Sierpcu od godz. 7.40 do godz. 14.17. Problemem jest więc nie zbyt mała liczba autobusów szynowych, lecz ich totalnie nieekonomiczne wykorzystanie, oparte na zasadzie: lepiej beczynnie stać niż jeździć, wozić pasażerów i zarabiać na wpływach z biletów.

Trzecia wymówka: za daleko od... Tłuszcz

Trzecią wymówką jest 70-kilometrowa odległość stacji postojowej w Tłuszczu, gdzie stacjonują autobusy szynowe Kolei Mazowieckich, od odcinka Nasielsk-Sierpc. Takie tłumaczenie pokazuje, że Koleje Mazowieckie logikę tworzenia oferty przewozowej stawiają na głowie i najpierw martwią się o podsyły taboru z Tłuszcza do Nasielska, a dopiero w dalszej kolejności tworzą ofertę przewozową dla odcinka Nasielsk-Sierpc, która w efekcie jest dostosowana do układu podsyłów, a nie do lokalnych potrzeb przewoźnych. Przyjmując propozycję ułożenia rozkładu jazdy, postaramy się pokazać, że w tego typu sytuacjach warto działać inaczej – najpierw tworzyć właściwą ofertę, a dopiero potem tworzyć układ podsyłów taboru. Bo od wygody eksploatacyjnej przewoźnika ważniejszy jest pasażer!

Rozwiązanie: cykl zamiast luk w rozkładzie!

Propozycja „Z Biegami Szyn” przede wszystkim opiera się na zasadzie, że kolej lokalna powinna kursować regularnie od rana do wieczora, tak aby zapewnić spełnienie różnorodnych potrzeb – np. dojazdu do szkoły, na zakupy, do urzędów, do przychodni, ale także w celach rekreacyjnych (umożliwiliśmy poranny dojazd z Warszawy na linię Nasielsk-Sierpc, co w rozkładzie stworzonym przez Koleje Mazowieckie nie jest możliwe – obecnie pierwszy kurs z Nasielska do Sierpca, na który możliwy jest dojazd z Warszawy to dopiero pociąg o godz. 13.33!). Ponadto warto podkreślić, że prezentowany przez „Z Biegami Szyn” rozkład jazdy jest w pełni cykliczny.

Rozwiązanie: przegląd co dwa dni – więc dojazd na przegład również co dwa dni. A nie codziennie!

Istotą naszej propozycji jest likwidacja pociągów codziennie kursujących z linii Nasielsk-Sierpc aż do Tłuszcza. Przeglądy w tłuszczańskim odcinku obsługującym szynobusy muszą być dokonywane co 60 godzin (z dwunastogodzinną tolerancją), a więc obecnie stosowane wysyłanie ich tam codziennie jest marnowaniem czasu, energii i pieniędzy. Teraz mają bowiem miejsce takie sytuacje: szynobus przyjeżdżający z Sierpca do Tłuszcza, zamiast zjechać na teren lokomotywowni (na przegląd), od razu wraca do Sierpca – 140 przejechanych kilometrów idzie więc na marne.

Dlatego w propozycji „Z Biegami Szyn” założyliśmy, aby szynobusy zjeżdżały do Tłuszcza tylko, gdy zachodzi taka potrzeba, a więc z Nasielska lub Sierpca (w zależności od obiegu) szynobus jako pociąg służbowy udawałby się do lokomotywowni w Tłuszczu co dwie doby. Według programu „Kalkulacja 2006” spółki PKP Polskie Linie Kolejowe czas przejazdu autobusu szynowego z Nasielska do Tłuszcza wynosi od 63 do 77 minut. Tak więc pociąg kończący bieg w Nasielsku o godz. 23.04 do Tłuszcza dojechałby około godz. 0.15. Aby dotrzeć do Nasielska na godz. 5.17 z Tłuszcza należałoby wyruszyć około godz. 4.00. Natomiast w przypadku zjazdu z Sierpca do Tłuszcza czas jazdy wyniesie od 171 do 209 minut. Pociąg kończący bieg w Sierpcu o godz. 22.30 do Tłuszcza mógłby zjechać około godz. 1.30. Pociąg służbowy podsyłany do obsługi



Pociągi relacji Sierpc-Nasielsk oraz Sierpc-Nasielsk podczas krzyżowania w Raciążu. Fot. (KT)

pociągu wyruszającego z Sierpca do Nasielska o godz. 5.58 wyruszyłby z Tłuszcza około godz. 2.00. To wszystko oznacza, że uruchamianie co dwie doby służbowe pociągi z Nasielska lub z Sierpca do Tłuszcza nie powodują konieczności wprowadzania trzeciego obiegu do obsługi relacji Nasielsk-Sierpc.

Nasza propozycja, rzecz jasna, uwzględni 12-godzinny czas pracy drużyn oraz ich zmiany w Sierpcu (maszyniści) i Nasielsku (kierownicy pociągu). Do zaproponowanego przez nas rozkładu z łatwością można dowiązać po cztery obiegi drużyn – zarówno konduktorskich, jak i trakcyjnych.

Rozwiązanie: zaspokojenie: zaspokojenie realne, a nie teoretyczne potrzeby

Na pierwszy rzut oka jako podstawowa wada naszej propozycji może jawić się brak możliwości wczesnoporannego dojazdu z linii Nasielsk-Sierpc do Warszawy. Jednak trzeba spojrzeć prawdzie w oczy: czas dojazdu autobusem z okolic Płońska i Sierpca do Warszawy jest o wiele krótszy niż czas jazdy koleją. Wynika to nie tylko ze stanu infrastruktury, ale także z w tym przypadku korzystniejszego układu dróg aniżeli linii kolejowych. Dlatego tworząc ofertę dla linii Nasielsk-Sierpc przede wszystkim należy zaspokajać lokalne – czyli: realne – potrzeby przewozowe (a więc dojazd do Płońska, Sierpca czy Raciąża), w obsłudze których kolej jest bardziej konkurencyjna w porównaniu z komunikacją autobusową. Trzeba być tylko świadomym tego, że takie założenie do rozkładu jazdy może nie spodobać się kolejarzom dojeżdżającym z linii Sierpc-Nasielsk do pracy w Nasielsku czy Warszawie. Ale chyba każdy się zgodzi, że kolej jest dla pasażerów, a nie dla kolejarzy.

Karol Trammer

4.17	6.53	10.28	13.28	19.37	Ciechanów	9.02	12.23	15.17	18.00	21.19	23.57	
4.55	7.30	11.06	14.06	20.06	Nasielsk	8.36	11.56	14.40	17.22	20.41	23.20	
	6.13	9.13	12.13	15.38	18.13	Warszawa Gdańska	10.31	12.31	15.31	18.41	21.31	
	7.49	10.40	13.40	17.05	19.43	Nasielsk	9.07	11.07	14.07	17.20	20.07	
5.17	8.17	11.17	14.17	17.17	20.17	NASIELSK	8.04	11.04	14.04	17.04	20.04	23.04
5.31	8.31	11.31	14.31	17.31	20.31	Cieksyn	7.48	10.48	13.48	16.48	19.48	22.48
5.40	8.40	11.40	14.40	17.40	20.40	Wkra	7.39	10.39	13.39	16.39	19.39	22.39
5.50	8.50	11.50	14.50	17.50	20.50	Dalanówek	7.29	10.29	13.29	16.29	19.29	22.29
6.01	9.01	12.01	15.01	18.01	21.01	PŁOŃSK	7.18	10.18	13.18	16.18	19.18	22.18
6.01	9.01	12.01	15.01	18.01	21.01	Arcelin	7.18	10.18	13.18	16.18	19.18	22.18
6.10	9.10	12.10	15.10	18.10	21.10	Baboszewo	7.09	10.09	13.09	16.09	19.09	22.09
6.17	9.17	12.17	15.17	18.17	21.17	Kaczorowo	7.02	10.02	13.02	16.02	19.02	22.02
6.27	9.27	12.27	15.27	18.27	21.27	RACIĄŻ	6.53	9.53	12.53	15.53	18.53	21.53
6.38	9.38	12.38	15.38	18.38	21.38	Koziebrody	6.43	9.43	12.43	15.43	18.43	21.43
6.44	9.44	12.44	15.44	18.44	21.44	Zawidz Kościelny	6.43	9.43	12.43	15.43	18.43	21.43
6.56	9.56	12.56	15.56	18.56	21.56	Zawidz	6.31	9.31	12.31	15.31	18.31	21.31
7.06	10.06	13.06	16.06	19.06	22.06	Mieszaki	6.21	9.21	12.21	15.21	18.21	21.21
7.10	10.10	13.10	16.10	19.10	22.10	SIERPC	6.17	9.17	12.17	15.17	18.17	21.17
7.19	10.19	13.19	16.19	19.19	22.19		6.07	9.07	12.07	15.07	18.07	21.07
7.30	10.30	13.30	16.30	19.30	22.30		5.58	8.58	11.58	14.58	17.58	20.58

Ruch międzyregionalny w rozkładzie jazdy 2006/2007

Pospieszna poprawa

Wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2005/2006 do Płocka zaczął dojeżdżać pierwszy po kilkuletniej przerwie pociąg dalekobieżny. Połączył Płock z Poznaniem – to dobra wiadomość. A zła jest taka, że kursuje on w dość przypadkowych godzinach – z Poznania wyrusza o godz. 13.11 i do Płocka dociera na godz. 16.31. W drogę powrotną z Płocka wyrusza o godz. 19.10, by do Poznania dotrzeć na późną godzinę: 22.36. Ale to się zmieni. Już od 10 grudnia, kiedy to zacznie obowiązywać nowy rozkład jazdy na sezon 2006/2007. Pociąg ten będzie wyruszał z Płocka rano i do Poznania dojedzie około godz. 10.30. Natomiast z Poznania wyruszy do Płocka o godz. 16.15. Dzięki temu możliwe staną się jednodniowe wyjazdy z Płocka do Poznania, a także dojazd do poznańskiego węzła kolejowego o godzinie umożliwiającej przesiadkę na dalsze połączenia, czego o godz. 22.36 powiedzieć nie można.

Jak widać, coś się na kolei zmienia – jeszcze niedawno pociągi kursujące w niekorzystnych godzinach czekała likwidacja, teraz pociąg przesuwają na porę, która rokuje lepsze dostosowanie do potrzeb pasażerów. Zmiana rozkładu pociągu pospiesznego z Płocka do Poznania to wcale nie jedyny przykład zapowiadającej się od 10 grudnia poprawy oferty połączeń pospiesznych.

A może tak do Tomaszowa?

Wreszcie, po dwuletniej przerwie powróci codzienny pociąg łączący Hajnówkę z Warszawą, który zawsze cieszył się niezwykłym powodzeniem, a mimo to został zlikwidowany. Co prawda bezpośrednie połączenie Warszawa-Hajnówka pojawiło się już w obecnie obowiązującym rozkładzie jazdy 2005/2006 – to pociąg „Żubr”, który kursuje jednak tylko w weekendy (w soboty do Hajnówki i w niedziele do Warszawy) oraz w wakacje. Ta weekendowa oferta będzie dostępna w takim samym kształcie także w przyszłym rozkładzie, ale równolegle pojawi się kursujący od poniedziałku do piątku wyjeżdżający rano z Hajnówki (przyjazd do Warszawy o godz. 9.05) oraz z Warszawy do Hajnówki wyruszający po południu (wyjazd ze stolicy około godz. 16.30).

Zupełną nowością będzie bezpośredni pociąg pospieszny łączący Warszawę z Tomaszowem Mazowieckim. Z Tomaszowa będzie wyruszał od poniedziałku do soboty kwadrans przed godz. 6.00, by przez Koluszki i Skierniewice dotrzeć do Warszawy na godz. 7.50. W drogę powrotną z Warszawy do Tomaszowa wyruszy o godz. 17.20 (od poniedziałku do piątku) lub o godz. 18.20 (w niedziele) – do celu dotrze po nieco ponad dwóch godzinach.

Do nowych relacji niewątpliwie należy także pociąg pospieszny „Portowiec”, który połączy Warszawę ze Szczecinem – trasa

dotychczas zmonopolizowana przez PKP Intercity. Nie ma co się jednak ludzi, że monopol tej spółki na głównych trasach zostanie przełamany i „Portowiec” pojedzie przez Poznań. Spółka PKP Przewozy Regionalne zaplanowała dla tego pociągu trasę przez Kutno, Toruń, Bydgoszcz, Krzyż – gdzie ponadto zostanie odłączona grupa wagonów do Gorzowa Wlkp. Zatem „Portowiec” nie tylko zapewni dzienne połączenie pospieszne Warszawy i Szczecina, ale również do dwóch par rozszerzy ofertę z Warszawy do Gorzowa.

Do Częstochowy wreszcie bez siedmiogodzinnej luki

Wyraźnej poprawie ulegnie oferta przewozowa między Warszawą a Częstochową, która charakteryzowała się uciążliwą siedmiogodzinną luką między pociągami. Teraz – czyli w rozkładzie jazdy 2005/2006 – między godz. 8.45, a 15.50 ze stolicy nie wyrusza żaden pociąg do Częstochowy. Od 10 grudnia układ pociągów z Warszawy w kierunku Częstochowy ma wyglądać następująco: 5.50 („Oleńka” do Wrocławia), 8.50 („Narew” Białystok-Bielsko

Biała, w sezonie dodatkowo z wagonami do Wisły Głębcze), 10.50 („Konopnicka” Suwałki-Częstochowa), 12.50 („Kormoran” Olsztyn-Racibórz), 14.50 (przeniesiony z linii przez Łódź Kaliską i Ostrów Wlkp. „Jaćwing” relacji Suwałki-Wrocław), 16.50 („Hutnik” Warszawa-Gliwice), 18.50 („Kmicic” Warszawa-Częstochowa, który według planów PKP Przewozy Regionalne niestety ma kursować tylko od poniedziałku do piątku) oraz o 22.50 nocny pociąg „Karkonosze” do Jeleniej Góry.

Jak widać, równocześnie zwiększa się liczba pociągów pospiesznych z Warszawy na Górny Śląsk – do „Narwii” i „Hutnika” (który zamiast do Raciborza, pojedzie do Gliwic) dołączy „Kormoran” (Olsztyn-Racibórz).

Jeden „Wieniawski” to za mało

Na wprowadzonej w aktualnym rozkładzie jazdy wydłużonej trasie Lublin-Radom-Łódź Kaliska-Kutno-Poznań pozostaje „Wieniawski”, który jako jedyny zapewnia bezpośrednie połączenie kolejowe Radomia z Łodzią i dzięki temu zdobywa coraz większe uznanie pasażerów. Szkoda jednak, że spółka PKP Przewozy Regionalne zwleka z uruchomieniem kolejnych, jakże potrzebnych pociągów pospiesznych w ciągu Lublin-Radom-Łódź.

Karol Trammer



Z Biegiem Szyn **Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu**

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

Nakład: 170 egzemplarzy. ISSN 1896-4079. Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Tomasz Gajewski, Piotr Gałązka.

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: Parowozik – stacja metra Świętokrzyska, lok. 1000i, **Tu przeczytasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej PLK S.A., ul. Targowa 74, **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominalnie 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.