

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

ISSN 1896-4079

Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

MARZEC – KWIECIEŃ 2007

Nr 2 (29)



PKP WIECZNIE ŻYWE

Odcinanie od świata

Barometr kolejowej impotencji

Twoja kolej na podróż autobusem

WARSZAWA ŚRÓDMIEŚCIE

I PO REMONCIE

Woda i światło

PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe ma problem z dworcem Warszawa Śródmieście. Problem nie tylko z cieknącą z sufitu wodą, ale także z przepalającym się neonem. A przypomnijmy tylko, że remont dworca zakończył się przed zaledwie trzema miesiącami... (KT)

NOWY DWÓR MAZOWIECKI

Na własne życzenie

Trzywagonowy skład pociągu pospiesznego „Jadwiga” relacji Kraków Płaszów-Olsztyn Główny z prędkością 40km/h przejeżdża wzdłuż peronów w Nowym Dworze Mazowieckim. Wcale się tu jednak nie zatrzymuje. To codzienny widok od wejścia w życie rozkładu 2006/2007.

W poprzednim rozkładzie jazdy w Nowym Dworze Mazowieckim zatrzymywały się wszystkie przejeżdżające w ciągu dnia pociągi pospieszne. Dzięki temu mieszkańcy tego 28-tysięcznego miasta powiatowego mieli do dyspozycji nawet po kilka dniennie bezpośrednich połączeń z Olsztynem, Łodzią, Radomiem, Kielcami czy Krakowem. Od zmiany rozkładu jazdy 10 grudnia 2006 r. w Nowym Dworze zatrzymuje się zaledwie jeden z przejeżdżających tędy pociągów pospiesznych – „Warmia” łącząca Olsztyn Główny z Krakowem Płaszowem. O godz. 8.50 wyrusza z Nowego Dworu w kierunku Krakowa, a o godz. 19.05 do Olsztyna.



Na negatywne efekty ograniczenia oferty dalekobieżnej nie trzeba było długo czekać. Gdy Nowy Dwór obsługiwany był przez pięć par pociągów dziennie, z każdego z nich zawsze korzystało co najmniej pięć osób. Teraz, gdy nowodworzanom została wyłączona „Warmia”, rzadko kiedy korzysta z niej więcej niż jedna osoba.

I tak oto spółka PKP Przewozy Regionalne, bezmyślnie likwidując postój w Nowym Dworze Mazowieckim dla większości przejeżdżających tędy pociągów pospiesznych, na własne życzenie zrezygnowała z obsługi kilkudziesięciu pasażerów dziennie. (Tekst i fot. Kacper Pawelczyk)

ROZPINAĆ, ALE Z GŁOWĄ

Już na właściwym torze

Nasz tekst „Rozpinać, ale z głową” („Z Biegiem Szyn” nr 28, styczeń-luty 2007) odniósł skutek. Pociągi odjeżdżające z Warszawy Wileńskiej do Tuszcza o godz. 23.42 i 00.42 już nie oczekują na odjazd na tym samym torze. Dzięki temu pasażerowie przestali być wprowadzani w błąd sprzecznym widokiem informacji na wyświetlaczu peronowym o odjeździe pociągu o godz. 23.42 i stojącej tuż obok jednostki trakcyjnej z zamkniętymi drzwiami i zgaszonym światłem (podczas gdy właściwy pociąg stał w dalszej części peronu). (KT)

NA OKŁADCE: W elektrycznym zespole trakcyjnym EN57-038. Fot. (KT)

PŁOCK-KUTNO: KIEDY WRÓCĄ POCIĄGI?

Podwyżek i pociągów!



22 lutego w samo południe stu kolejarzy z węzła w Kutnie wyszło na tory i na ponad godzinę zablokowało pracę stacji. Protestujący domagali się nie tylko podwyżki wynagrodzeń, ale również przywrócenia ruchu pociągów regionalnych na linii z Kutna do Płocka, po której obecnie kursuje zaledwie jeden pociąg dziennie: pospieszny „Koziołek” relacji Poznań-Płock. Zdaniem protestujących, władze województwa mazowieckiego w ogóle nie interesują się finansowaniem przewozów na 53-kilometrowej linii Płock-Kutno, której aż 32 km leżą na terenie Mazowsza, a tylko 21 km w województwie łódzkim.

W kutnowskiej blokadzie utknęły pociągi: pospieszny „Chelminianin” z Chelma do Kostrzyna, EuroCity „Berlin-Warszawa-Express” do Berlina oraz osobowe: Poznań-Kutno, Kutno-Poznań i Toruń-Kutno. Tego samego dnia odbyła się blokada na stacji Kraków Główny. (KT, fot. Marek Moczulski)

SIEDLCE-CZEREMCHA: AUTOBUS KONTRA SZYNOBUS

Twoja kolej na podróż autobusem

Po tym jak obsługująca linię Siedlce-Czeremcha spółka PKP Przewozy Regionalne w grudniu 2006 r. ograniczyła liczbę par pociągów z pięciu do zaledwie trzech, mieszkańcy wschodnich krańców województwa mazowieckiego liczyli na to, że Koleje Mazowieckie poczują się do odpowiedzialności za los tej linii, której 54 z 91 kilometrów leżą na terenie regionu mazowieckiego. Spodziewano się, że Koleje Mazowieckie skierują do obsługi trasy Siedlce-Czeremcha swoje jak na razie słabo wykorzystywane autobusy szynowe.

Okazało się jednak, że Koleje Mazowieckie mają inny pomysł na obsługę linii z Siedlec w kierunku Czeremchy. Zamiast autobusów szynowych skierowano tam wynajęte od PKS Siemiatycze autobusy drogowe. W efekcie mazowiecki odcinek linii obsługiwany jest przez trzy pary pociągów uruchamianych przez PKP Przewozy Regionalne (relacji Siedlce-Czeremcha/Hajnówka) i jednocześnie przez dwie pary kursujących równoległe do torów autobusów Kolei Mazowieckich (relacji Siedlce-Siemiatycze). Porównanie czasu jazdy pociągów i autobusów może przyprawić o szok! Pociąg PKP Przewozy Regionalne z Siedlec do Sarnaków jedzie 51 minut, natomiast autobus Kolei Mazowieckich odcinek ten pokonuje w czasie aż o godzinę dłuższym. Z przejazdem z Siedlec do Siemiatycz jest jeszcze gorzej – autobusowi zabiera to 2 godziny 20 minut (podczas gdy pociągowi zaledwie godzinę z jedną minutą).

Co więcej, Koleje Mazowieckie postanowiły nie chwalić się tym, że uzupełniły ofertę spółki PKP Przewozy Regionalne dwoma kursami kolejowej komunikacji autobusowej – informacji na temat kursowania autobusów próżno szukać na stronie internetowej mazowieckiego przewoźnika. Choć, przy takich czasach przejazdu, rzeczywiście nie ma się czym chwalić... (KT)



Pasażerowie czasu nie liczą?

Czas jazdy: Siedlce → Mordy • Platerów • Sarnaki • Siemiatycze				
Pociąg PKP PR:	19	46	51	61 minut
Autobus KM:	35	95	110	140 minut

DRÓŻNICY PRZEJAZDOWI W ZAWIESZENIU

Pijani dróżnicy trzymają się mocno

→**30 stycznia:** na przejeździe w okolicach stacji towarowej Kraków Lubocza (linia Kraków Mydlniki-Podłęże) służbę pełniła dróżniczka, która miała 3,5 promila alkoholu we krwi.

→**13 lutego:** po anonimowej informacji Policja zatrzymała na przejeździe w Bochni (linia Kraków-Przemyśl) dróżnika, który pełnił służbę, mając 4,2 promila alkoholu we krwi.

→**16 lutego:** w Orzeszu (linia Tychy-Orzesze Jaśkowice) kierowca poinformował o dziwnym zachowaniu dróżnika przejazdowego, który bez potrzeby opuszczał i podnosił szlabany. Okazało się, że dróżnik pełni służbę pod wpływem alkoholu – miał 2,2 promila alkoholu w wydychanym powietrzu.

Praktycznie nie ma miesiąca, w którym nie zostałby ujawniony przypadek pełnienia służby po kieliszku. Teoretycznie każdego pijanego dróżnika przejazdowego czeka dyscyplinarne zwolnienie z pracy – o czym zapewniał podczas inauguracji kampanii „Bezpieczny przejazd zależy także od Ciebie” 28 czerwca 2006 r. Zbigniew Szafranski, ówczesny wiceprezes zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

Okazuje się jednak, że rzeczywistość jest inna. Dotarliśmy do informacji, że z powodu poważnych braków kadrowych w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe, dróżnicy, którzy pełnili służbę pod wpływem alkoholu, wcale nie muszą obawiać się zwolnienia. Często bowiem po wyrzuceniu z pracy nieodpowiedzialnego dróżnika, nie byłoby kim go zastąpić.

W efekcie doprowadzono do sytuacji, że przejazdów strzegą osoby, które mają wyroki w zawieszeniu za sprowadzenie niebezpieczeństwa w ruchu lądowym (artykuł 174. kodeksu karnego) lub za pełnienie w stanie nietrzeźwym czynności związanych z bezpieczeństwem ruchu pojazdów mechanicznych (artykuł 180. kodeksu karnego).

Ledwo trzymający się na nogach dróżnicy przejazdowi w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe trzymają się więc całkiem mocno... (KT)

BEZWŁADNY RZECZNIK

Rzecznik praw klienta PKP:**„Analizuję i zastanawiam się”**

Już prawie dwa lata temu w tekście „Rzecznik nasz pan” („Z Biegiem Szyn” nr 19, lipiec-sierpień 2005) pisaliśmy, że przy obecnej strukturze Grupy PKP istnienie w Centrali PKP S.A. komórki pod nazwą Zespół Rzecznika Praw Klienta po prostu nie ma sensu.

Wówczas przekonywaliśmy: „Podstawową grupą klientów polskiej kolei są zlecający przewozy towarowe oraz podróżujący pociągami pasażerskimi. Formalnie jednak ani jedni, ani drudzy nie są klientami PKP S.A. – przewozy towarowe są bowiem prowadzone przez PKP CARGO i Linie Hutniczą Szerokotorową, a przewozy pasażerskie przez takie spółki, jak PKP Intercity i PKP Przewozy Regionalne, czy mniejsze: PKP Szybka Kolej Miejska oraz PKP Warszawska Kolej Dojazdowa. Tak więc wszelkie reklamacje, skargi i wnioski kierowane od klientów rozpatrywane są bezpośrednio przez powyższe spółki.”

Okazuje się, że rzecznik praw klienta Józef Dąbrowski wreszcie doszedł do podobnych wniosków. W wywiadzie udzielonym tygodnikowi „Kurier PKP” z 18 lutego 2007 r. wyjaśnił: – *Ani prezes PKP S.A., ani rzecznik praw klienta, nie ma możliwości władczego rozstrzygnięcia kwestii właściwych danej spółce, jak też nie dysponuje prawnymi środkami, który mogłyby obciążać podmioty Grupy PKP do określonych działań. PKP S.A. nie mogą bowiem odpowiadać za złą jakość usługi przewoźnika, bo nie one zawierają z pasażerem umowę na jej wykonanie. Co więcej, rzecznik praw klienta PKP S.A. narzeka na to, że trafia do niego za dużo interwencji, z którymi niewiele może zrobić: – *Od czasu zamieszczenia informacji o rzeczniku na stronie internetowej www.pkp.pl ilość kierowanych do nas interwencji wzrosła. Ale większość z nich powinna od razu trafić do odpowiednich komórek w spółkach naszych przewoźników. Tylko one są władne je merytorycznie rozpatrzyć i załatwić.**

Józef Dąbrowski – jak sam przyznaje – z prawnego punktu widzenia niewiele może, mimo to odnalazł niszę dla swojej działalności. – *Dużo korzystam z usług kolei, dowiaduje się o przyczynach niezadowolenia pasażerów. Zebrane informacje analizuję i zastanawiam się, co można naprawić w podejściu do pasażera – zdradził „Kurierowi PKP” rzecznik praw klienta PKP S.A. (KT)*

KOREKTA ROZKŁADU JAZDY

Znajdź różniące się elementy

Tradycją staje się, że z początkiem lutego – niecałe dwa miesiące po wejściu w życie nowego rozkładu jazdy – Koleje Mazowieckie dokonują korekty oferty przewozowej. Ogłoszenia na temat tegorocznej korekty ograniczyły się do lakonicznego komunikatu: „Od dnia 1 lutego 2007 r. ulega zmianie rozkład jazdy pociągów”. Zabrakło konkretnego zestawienia zmian. Pasażerom pozostało więc zadawanie pytań w kasach biletowych lub w telefonicznej informacji Kolei Mazowieckich (tel. 0224737900) o ewentualne zmiany w kursowaniu każdego pociągu z osobna. Bardziej wytrwali mogli pobawić się w odnajdywanie różniących się szczegółów na planszach z rozkładem jazdy sprzed 1 lutego oraz z rozkładem aktualnie obowiązującym...

Najistotniejsza ze zmian to wydłużenie relacji aż po Wieliszew dla pociągów kursujących w dni robocze z Warszawy Gdańskiej do Legionowa Piaski. Z Wieliszewa w kierunku Warszawy wyruszają o godz.: 6.04, 7.14, 9.06 oraz 15.50. Z Warszawy Gdańskiej w kierunku Wieliszewa pociągi odjeżdżają o godz.: 5.00, 6.22, 7.25 i 14.35.

Siedemnastu pociągów na liniach z Warszawy do Małkini, Mińska Mazowieckiego oraz Czachówka przesunięto godzin kursowania. Między innymi zmieniony został rozkład jazdy pociągu szkolnego z Czachówka do Warszawy. Pociąg wyruszający z Czachówka Płd. o godz. 7.07 i przybywający na dworzec Warszawa Śródmieście o godz. 7.57 został przesunięty na godz. 6.46 – do Warszawy Śródmieście dociera o godz. 7.40. Dzięki temu uczniowie dojeżdżający do stołecznych szkół z Piaseczna i okolic nie mają już problemu ze zżądzeniem na godz. 8.00. Co ciekawe, Koleje Mazowieckie identyczny błąd poprawiały już rok temu – wówczas, wraz z wejściem w życie rozkładu 2005/2006, także zabrakło szkolnego pociągu z Czachówka do Warszawy i został on wprowadzony dopiero w ramach lutowej korekty.

Przesunięcia godzin kursowania dotknęły również linię Nasielsk-Sierpc, a konkretnie pierwszy pociąg wyruszający z Sierpca. Przed 1 lutego odjeżdżał on z Sierpca o godz. 3.08, by do Nasielska przybyć o godz. 5.16. Teraz wyrusza już o godz. 2.52 – w Nasielsku jest o godz. 5.00. Niniejszym Sierpc uzyskał miano stacji, z której najwcześniej w całym województwie wyrusza pociąg Kolei Mazowieckich. (KT)

MENEDŻEROWIE, ALE NIE PASAŻEROWIE

Kto unika podróży koleją?

Co łączy prezesa PKP S.A. Andrzeja Wach (na zdjęciu z prawej) z prezesem kolei niemieckich Deutsche Bahn Hartmutem Mehdornem (z lewej)? Zarówno Wach, jak i Mehdorn nie bardzo lubią podróżować koleją.

Andrzej Wach mieszka w Jaktorowie, a pracuje w centrali PKP S.A. w pobliżu dworca Warszawa Zachodnia. Do pracy mógłby więc dojeżdżać pociągami Kolei Mazowieckich. Woli jednak grzęznąć w korkach samochód – podczas gdy pociąg z Jaktorowa do Warszawy Zachodniej jedzie zaledwie 37 minut.

Okazuje się, że szef Deutsche Bahn również unika kolei – 26 stycznia na spotkaniu z przedstawicielami polskiego Ministerstwa Transportu oraz Grupy PKP, zamiast skorzystać z komfortowego pociągu EuroCity „Berlin-Warszawa-Express”, Mehdorn przyleciał samolotem. (KT, fot. PKP S.A.)

Tunel na granicy prawa

PKP Polskie Linie Kolejowe otworzyły tunel mimo nieukończonego remontu

„Nowak musi odejść!” – 3 stycznia zagrział tytuł w dzienniku „Fakt”, w którym zażądano odwołania Jacka Nowaka, nazwanego nieudacznikiem dyrektora warszawskiego oddziału regionalnego spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. 19 stycznia miała się natomiast odbyć manifestacja pasażerów na dworcu Warszawa Zachodnia – demonstrujący, zniecierpliwieni przedłużającymi się pracami w tunelu średnicowym, mieli domagać się odwołania samego prezesa zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe Krzysztofa Celińskiego. Demonstracja w końcu się jednak nie odbyła, bo kilka dni wcześniej – w poniedziałek 15 stycznia – tunelem pojechały pociągi.

Pierwszy przejechał pociąg nr 8021 z Warszawy Zachodniej do Siedlec, który z dworca Warszawa Śródmieście wyruszył o godz. 3.07. Dwie minuty później był już na przystanku Warszawa Powiśle. Zanim jednak pierwszy pociąg wjechał do tunelu, wiele się wydarzyło.

Dwa miesiące czy dwa tygodnie?

1 listopada, 10 grudnia, 18 grudnia – po trzykrotnym przesuwaniu terminu otwarcia tunelu cierpliwość pasażerów była na wyczerpaniu, a kierownictwo spółki PKP Polskie Linie Kolejowe bało się już mówić o kolejnych konkretnych datach. Z ogólnych wypowiedzi z końca zeszłego roku można było między wierszami odczytać, iż trzeba liczyć się z tym, że prace pod ziemią potrwać jeszcze przez pierwsze dwa-trzy miesiące 2007 roku. Przez ten czas miały zostać nadrobione zaległości w systemie przeciwpożarowym, które były przyczyną braku wydania zgody przez straż pożarną na otwarcie tunelu 18 grudnia 2006 r.

Jednak już 11 stycznia 2007 r. Krzysztof Łańcucki, rzecznik prasowy spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, ogłosił w komunikacie prasowym, że udało się załatwić wszystkie formalności i 15 stycznia pociągi wreszcie pojadą tunelem średnicowym. Tego terminu spółka PKP Polskie Linie Kolejowe starała się dotrzymać za wszelką cenę.

Winny pilnie poszukiwany!

Najpierw – 11 stycznia – siłą usunięto z tunelu robotników wykonawcy (Konsorcjum Warszawa tworzonego przez Polimex-Mostostal oraz Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych 7). Wykonawca domagał się bowiem 6 milionów złotych w związku z przedłużającymi się pracami. W spółce PKP Polskie Linie Kolejowe roszczenia te określa się nieuzasadnionymi. – *Podczas negocjacji, wykonawca groził nam blokadą tunelu, w przypadku niespełnienia jego nieuzasadnionych roszczeń finansowych – mówiła przed otwarciem tunelu Agnieszka Safuta-Pawlak, członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe, dodając jeszcze: – Wydarzenia ostatnich dni, jak i wdrożone przez nas postępowanie jednoznacznie wykazują, że za opóźnianie otwarcia tunelu odpowiada wykonawca.*

Przedstawiciele Polimexu-Mostostalu zaprzeczają, jakoby planowana była blokada tunelu. Nie zgadzają się również na zrzucanie na nich odpowiedzialności za opóźnienie otwarcia tunelu. Szczególnie, że podczas trwania prac same PKP Polskie Linie Kolejowe jako główną przyczynę

przesunięcia terminu zakończenia remontu wskazywały wadliwie przygotowany projekt przez biuro Metroprojekt.

Dwa remonty w jednym

Żeby przyspieszyć otwarcie tunelu, pracownicy spółki PKP Polskie Linie Kolejowe postanowili podzielić projekt remontu na dwie części – w pierwszej znalazły się elementy już zrealizowane, a w drugiej to, z czym nie udało się zdążyć (przede wszystkim drzwi ognioodporne między podmiejską i dalekobieżną nitką tunelu). Tym sposobem do akceptacji przedstawiony został zrealizowany projekt.

Równoległe prezes zarządu Krzysztof Celiński miał wykorzystać swoje rozległe kontakty w celu bezproblemowego uzyskania w Wojewódzkim Inspektoracie Nadzoru Budowlanego decyzji dopuszczającej użytkowanie tunelu. Misja Celińskiego wydawała się skazana na sukces – dlatego już 11 stycznia rzecznik Łańcucki poinformował: – *Uzyskano decyzję o dopuszczeniu tunelu do użytkowania wydaną przez Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego.*

Tunelem wygodnie, ale nielegalnie

Informacja o uzyskaniu dopuszczenia okazała się nieprawdziwa – zarówno w czwartek 11 stycznia, jak i jeszcze w poniedziałek 15



Zmian personalnych jednak nie było – mimo trzykrotnie przesuwanego terminu otwarcia, a w końcu uruchomienia tunelu bez zezwoleń.

stycznia. A to oznacza, że pierwszego dnia pociągi przejechały przez tunel nielegalnie. Dopuszczenie Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego zostało wydane dopiero 15 stycznia po południu.

Otwarcie tunelu – choć bardzo oczekiwane – dla wielu pasażerów okazało się niespodzianką. Pierwszego dnia wielu z nich nie wiedziało, że tunel zaczął funkcjonować i dojeżdżając do dworców Warszawa Wschodnia oraz Warszawa Zachodnia, zabierało się do wysiadania.

Pierwsi podróżni cieszyli się, że wreszcie do centrum Warszawy można dotrzeć nie tylko bez przesiadki, ale również z trzy razy większą prędkością niż 20 km/h sprzed remontu. Dla większości pasażerów fakt, że podróżują tunelem wciąż nie dopuszczonym do użytkowania nie miał zbyt istotnego znaczenia. Uwagę podróżnych bardziej zwracał wnieczony przez pociągi pył, który pozostał w tunelu po pracach remontowych.

Dyrektor Nowak: Przepraszam

Po otwarciu tunelu Jacek Nowak, dyrektor oddziału regionalnego PKP PLK w Warszawie wydał oświadczenie, w którym przeprosił pasażerów za zamieszanie z remontem tunelu: – *Licząc na Państwa wyrozumiałość, jeszcze raz przepraszam za wszelkie niedogodności związane z przedłużeniem remontu tunelu. Mam głęboką nadzieję, że szybko pójdą one w niepamięć.*

A przed nami prace remontowe w dalekobieżnej części tunelu. Oby za nie nikt już nie musiał przeproszać...

Karol Trammer



15 stycznia: niespodziewane otwarcie tunelu. (Fot. KT)

Czy powiat sierpecki dołączy do 44 polskich powiatów pozbawionych połączenia kolejowego?

Odcinanie od świata

Prawie 2,5 miliona Polaków to mieszkańcy powiatów, na teren których przestały docierać pociągi pasażerskie. Już wkrótce liczba ta może powiększyć się o 54 tysiące. Tyle jest mieszkańców powiatu sierpeckiego, gdzie proces odcinania od świata rozpoczął się przed dwunastoma laty, a obecnie wkracza w decydującą fazę.

Konsekwentna likwidacja

Nieczynne dla ruchu pasażerskiego są już trzy z czterech linii kolejowych wybiegających z Sierpca. Przewozy likwidowane były powoli, lecz konsekwentnie. Z końcem 1995 r. Polskie Koleje Państwowe zlikwidowały pociągi z Sierpca do Płocka. Pięć lat później – pamiętnego 3 kwietnia 2000 r., gdy jednego dnia zlikwidowano przewozy pasażerskie na 1028 kilometrach linii kolejowych w całej Polsce – przestały kursować pociągi z Sierpca przez Rypin do Brodnicy.

31 stycznia 2007 r., o godz. 15.11 odjechał z Sierpca ostatni pociąg do Torunia Głównego. Tym samym sierpczanie stracili możliwość dojazdu do oddalonego o 80 kilometrów Torunia – nie tylko ośrodka akademickiego znacznie bliżej położonego niż Warszawa, ale także kolejowego okna na świat. Pociągi z Sierpca były bowiem na stacji Toruń Główny skomunikowane z pociągami do Bydgoszczy, Poznania, Szczecina, Olsztyna czy Trójmiasta.

Skomunikowań brak!

Znaczący wpływ na degradację kolei miała likwidacja skomunikowań na stacji Sierpc, która była efektem tworzenia rozkładów jazdy dla linii Nasielsk-Sierpc oraz Sierpc-Toruń w totalnym oderwaniu od siebie. W efekcie pasażerom chcącym w Sierpcu przesiąść się między pociągami Kolei Mazowieckich relacji Nasielsk-Sierpc oraz składami spółki PKP Przewozy Regionalne relacji Sierpc-Toruń „zaoferowano” skomunikowania wymagające dwóch, a w jednym przypadku nawet czterech, godzin oczekiwania. W ostatnich latach funkcjonowania Sierpc przestał być węzłem przesiadkowym, a stał się wyłącznie stacją końcową dla pociągów przyjeżdżających z dwóch kierunków.



Odjazd ostatniego pociągu z Sierpca do Torunia. Zostały tylko szynobusy Kolei Mazowieckich kursujące do Nasielska. (Fot. Maciej Kozłowski ▲, KT ▼)



Koleje Mazowieckie przywróciły i... zlikwidują?

Po styczniowej likwidacji ruchu z Sierpca do Torunia mieszkańcom powiatu sierpeckiego pozostały pociągi wyłącznie w jednym kierunku – z Sierpca przez Płońsk do Nasielska. Niestety, los i tej linii również nie jest pewny.

Ruch na odcinku Sierpc-Nasielsk raz już został zawieszony. Spółka PKP Przewozy Regionalne wycofała się z jego obsługi 1 czerwca 2004 r., czyli pół roku przed rozpoczęciem działalności przez Koleje Mazowieckie. W efekcie kampanii samorządów lokalnych oraz organizacji pozarządowych, po dokładnym dwóch latach – 1 czerwca 2006 r. – na trasę Sierpc-Nasielsk powróciły pociągi pasażerskie. Nie były to już jednak ciężkie składy złożone z lokomotywy i wagonów, lecz autobusy szynowe Kolei Mazowieckich. Niestety, o ile po reaktywacji przewozów obsługa taborowa uległa poprawie, to oferta przewozowa – tak jak za czasów działalności spółki PKP Przewozy Regionalne – pozostawia wiele do życzenia. Aż dwa z sześciu pociągów z Nasielska docierają do Sierpca po północy i to w dodatku w zaledwie 57-minutowym odstępie – o godz. 0.53 i 1.50, podczas gdy w ciągu dnia przerwy między pociągami trwają nawet ponad pięć godzin!

Koleje Mazowieckie zamiast wreszcie dokonać kompleksowej poprawy rozkładu jazdy na linii Nasielsk-Sierpc, zaczynają rozważać likwidację przewozów. Od 11 grudnia 2006 r. – czyli daty wejścia w życie aktualnie obowiązującego rozkładu jazdy 2006/2007 – wszystkie pociągi relacji Nasielsk-Sierpc oznaczono literą „G”, która stanowi ostrzeżenie: „kursuje do odwołania”.

Czy ziszczą się ostrzeżenia Kolei Mazowieckich i powiat sierpecki stanie się czterdziestym piątym polskim powiatem pozbawionym kolei? A równocześnie pierwszym, z którego wycofają się Koleje Mazowieckie?

Karol Trammer, współpraca: Maciej Kozłowski

Barometr kolejowej impotencji

Powiaty pozbawione połączenia kolejowego:

- **Dolnośląskie:** górowski, złotoryjski
- **Lubelskie:** hrubieszowski, lubartowski, opolski, parczewski, radzyński, włodawski
- **Lubuskie:** sułeciński
- **Łódzkie:** bełchatowski, rawski, wieruszowski
- **Kujawsko-Pomorskie:** lipnowski, rypiński, sępoleński, zniński
- **Małopolskie:** dąbrowski, limanowski, proszowicki
- **Mazowieckie:** makowski, płocki, przasnyski, sokołowski
- **Opolskie:** głubczycki
- **Podlaskie:** kolneński, miasto Łomża, łomżyński, zambrowski
- **Pomorskie:** nowodworski
- **Śląskie:** miasto Jastrzębie Zdrój, miasto Piekary Śl., miasto Siemianowice Śl.
- **Świętokrzyskie:** buski, kazimierski, pińczowski, sandomierski, staszowski
- **Warmińsko-Mazurskie:** gołdapski, węgorzewski
- **Wielkopolskie:** międzychodzki, śremski, turecki
- **Zachodniopomorskie:** policki, pyrzycki

➤ **44 Liczba powiatów pozbawionych połączenia kolejowego**

➤ **2.471.274 Liczba mieszkańców powiatów pozbawionych kolei**

Lista obejmuje powiaty, które miały dostęp do kolei, a obecnie na ich terenie nie znajduje się ani jedna stacja (lub przystanek osobowy) obsługiwana przez pociągi pasażerskie

Nocna zmiana

Maszyniści już w Kolejach Mazowieckich. Tabor nadal nie

W Sylwestra byli zatrudnieni w PKP CARGO. W Nowy Rok już w Kolejach Mazowieckich. Mowa o 399 maszynistach, którzy na przełomie 2006 i 2007 roku zostali przeniesieni do spółki Koleje Mazowieckie z pięciu Zakładów Taboru PKP CARGO: w Białymstoku, Bydgoszczy, Lublinie, Skarżysku Kamiennej oraz Warszawie. Teoretycznie w ich życiu zawodowym niewiele się zmieniło – dotychczas prowadzili elektryczne zespoły trakcyjne Kolei Mazowieckie i robią to nadal. W praktyce sprawa przeniesienia maszynistów wywołała jednak spore kontrowersje.

Dwa dni przed zmianą pracodawcy – 29 grudnia 2006 r. – maszyniści z Nasielska postanowili pokazać, że nie godzą się na decydowanie o ich losie za ich plecami i zorganizowali strajk. W efekcie na linii z Działdowa między godz. 3.50, a 5.30 nie wyruszył żaden pociąg Kolei Mazowieckich do Warszawy. W następnych dniach część maszynistów, którzy mieli zostać zatrudnieni w Kolejach Mazowieckich, uciekła na urlopy oraz zwolnienia lekarskie, część natomiast zdecydowała się na zatrudnienie się u prywatnych przewoźników towarowych. Spowodowało to, iż na początku stycznia brakowało pracowników do prowadzenia pociągów między Warszawą a Działdowem. Koleje Mazowieckie, informując na swojej stronie internetowej o zakłóceniach w ruchu pociągów, dyplomatycznie nazwały tę sytuację „przejściowymi trudnościami organizacyjnymi”. To wcale nie jedyny przykład, gdy Koleje Mazowieckie w tej sprawie unikały nazywania spraw po imieniu. Na konkretne pytania redakcji „Z Biegiem Szyn” odnośnie przejścia maszynistów, otrzymaliśmy od Kolei Mazowieckich wyłącznie ogólnikową odpowiedź, na którą, nawiasem mówiąc, czekaliśmy ponad trzy tygodnie.

Chcieliśmy wyjaśnić pogłoskę, jakoby Koleje Mazowieckie za każdego maszynistę przejętego od PKP CARGO miały otrzymywać dofinansowanie z funduszy Unii Europejskiej. Chcieliśmy się dowiedzieć, czy maszynistów, którzy nie podjęli pracy na początku stycznia, czekają konsekwencje służbowe. Chcieliśmy się także dowiedzieć, czy Koleje Mazowieckie nie obawiają odejścia przejętych maszynistów do prywatnych przewoźników towarowych. Koleje Mazowieckie zamiast rozwiać krążące wątpliwości, tylko zagęściły atmosferę tajemniczości: – *Nie na wszystkie pytania możemy udzielić odpowiedzi* – „wyjaśnił” Bartłomiej Dreła z wydziału komunikacji społecznej Kolei Mazowieckich.

Dotarliśmy również do informacji, że w związku z „przejściowymi trudnościami organizacyjnymi” (czyli w języku Kolei Mazowieckich: ucieczką pracowników drużyn trakcyjnych na urlopy i zwolnienia lekarskie) maszyniści, którzy stawili się na służbę, zmuszeni byli pracować 17 godzin na dobę – podczas gdy norma czasu pracy wynosi 12 godzin (w wyjątkowych wypadkach może nastąpić wydłużenie do maksymalnie 16 godzin). Tę wiadomość Koleje Mazowieckie zdemontowały. – *W miesiącu styczniu 2007 r. nie zdarzały się przypadki zatrudniania pracowników powyżej 16 godzin na dobę* – poinformował nas Dreła.

– *Postanowiliśmy mieć własnych pracowników, którzy będą utożsamiać się ze spółką i będą z nią związani nie tylko umową o pracę, ale także emocjonalnie* – tak Halina Sekita, prezes zarządu Kolei Mazowieckich, mówiła na łamach „Głosu Maszynisty” w sierpniu 2005 r. Czy jednak prawie 400 pracowników przejętych siłą (na ochotnika zgłosiło się do Kolei Mazowieckich zaledwie 53 maszynistów) zwiąże się emocjonalnie ze swoim nowym pracodawcą? I żeby chociaż były to emocje pozytywne...

Tak czy inaczej, maszynistów udało się przejąć – nie trzeba ich już wynajmować od PKP CARGO. Jakże to ma jednak znaczenie w obliczu tego, że Koleje Mazowieckie wciąż muszą dzierżawić 184 elektryczne zespoły trakcyjne od spółki PKP Przewozy Regionalne. Kierownictwo Kolei Mazowieckich nadal ma do rozwiązania problem: jak stać się właścicielem dzierżawionych zespołów trakcyjnych. Tak by „swoi” maszyniści prowadzili „swoi” tabor.

Daniel Szymański, Karol Trammer

Jak zwolniły przyspieszone

Wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy pociągów 2005/2006 pasażerowie korzystający z pociągów regionalnych na terenie województwa mazowieckiego odczuli poprawę oferty przewozowej. Skutkiem tego był znaczący wzrost ilości podróżnych, którzy wybrali kolej jako codzienny środek transportu. Podobne oczekiwania były i w roku ubiegłym. Rozkład 2006/2007 – zamiast przynieść dalszą poprawę, a przynajmniej zachować dotychczasową jakość – dał wydłużenie czasów przejazdu oraz zmniejszenie regularności kursowania pociągów. Zjawisko to, które daje się we znaki przede wszystkim na liniach z Warszawy do Działdowa oraz Łowicza, łączy się z likwidacją pociągów przyspieszonych.

Analizę rozpoczniemy od linii Warszawa-Działdowo. W rozkładzie jazdy 2005/2006 z Działdowa do Warszawy Gdańskiej każdego dnia wyruszało dziewięć pociągów osobowych. Z tej liczby 5 pociągów było przyspieszonych – nie zatrzymywały się pomiędzy Ciechanowem a Nasielskiem. Trzy z nich nie obsługiwały także Studzianek Nowych i Brodów Warszawskich. W rozkładzie 2006/2007 nadal kursuje dziewięć pociągów łączących Działdowo z Warszawą Gdańską, jednak żaden z nich nie jest już pociągiem przyspieszonym. W efekcie do 10 grudnia 2006 roku średni czas przejazdu pomiędzy Działdowem a Warszawą wynosił 2 godziny 46 minut (średnia prędkość 51,4 km/h), zaś od tego czasu wzrósł on o blisko 5% – do 2 godzin 54 minut (średnia prędkość 48,9 km/h). Gdy z poprzedniego rozkładu jazdy wyłaczamy wyłącznie czas jazdy pociągów przyspieszonych, to okaże się, że przeciętny czas przejazdu wynoszący w rozkładzie 2005/2006 2 godziny 40 minut (średnia prędkość 53,3 km/h) zwiększył się o 9,4% – do 2 godzin 55 minut (średnia prędkość 48,78 km/h). Podobna sytuacja wystąpiła w przeciwnym kierunku, gdzie również zlikwidowano wszystkie pociągi przyspieszone, w tym także ten, który kursował jako przyspieszony od kilkunastu lat (odjeżdżający z Warszawy Zachodniej po godz. 15.00).

Dlaczego z Warszawy do Łowicza i Działdowa jeździ się coraz dłużej

Linia, na której skutki likwidacji pociągów przyspieszonych są dużo wyraźniejsze, jest trasa Warszawa Śródmieście-Łowicz Główny przez Sochaczew. Analizie zostały poddane pociągi odjeżdżające z Warszawy Śródmieście w kierunku Sochaczewa pomiędzy godz. 15.00 a 18.00, czyli w okresie popołudniowych powrotów do domów. Zarówno w poprzednim jak i w obecnym rozkładzie odjeżdża w tym okresie osiem pociągów, z czego trzy jadą do Łowicza, a pięć kończy bieg w Sochaczewie. W rozkładzie 2005/2006 połowa pociągów nie zatrzymywała się na niektórych stacjach pośrednich. W przypadku linii Warszawa-Łowicz dodanie postojów na wszystkich stacjach i przystankach na trasie spowodowała nie tylko wzrost średniego czasu podróży o 6,5% w relacji Warszawa Śródmieście-Sochaczew (w rozkładzie 2005/2006 – 62 minuty, w rozkładzie 2006/2007 – 66 minut) i o 4,3% w relacji Warszawa Śródmieście-Łowicz Główny (w rozkładzie 2005/2006 – 92 minuty, w rozkładzie 2006/2007 – 96 minut), ale dodatkowo wymusiło likwidację dwudziestominutowego cyklu w kierunku Sochaczewa, który funkcjonował w ubiegłym rozkładzie. Cykliczność została zlikwidowana pomimo, że godziny kursowania pociągów dalekobieżnych na linii Warszawa-Poznań nie uległy zmianie. W efekcie pociągi Kolei Mazowieckich kursują w niektórych okresach co 10 minut, a w innych występują przerwy 40 minutowe, które w ruchu aglomeracyjnym w godzinach szczytu nie powinny w żadnym wypadku występować.

Jak widać z powyższych przykładów, pomimo długiego czasu na przygotowanie rozkładu jazdy i coraz większego doświadczenia pracowników Kolei Mazowieckich efekty ich pracy są odwrotne od oczekiwanych – pociągi zamiast przyspieszać, jeżdżą coraz wolniej.

Ksawery Zapaśnik

Samorząd województwa mazowieckiego, zamiast reformować kolej, kontynuuje nieudolną politykę PKP



wiecznie żywe

Linia z Radomia przez Drzewicę do Tomaszowa Mazowieckiego i dalej do węzła w Kuluszkach oraz Łodzi zawsze stanowiła przykład nieudolnego podejścia do oferty przewozowej – podejścia jakże typowego dla Polskich Kolei Państwowych. Radom to miasto z ponad 200 tysiącami mieszkańców. W normalnych warunkach linia kolejowa wychodząca z tak dużego miasta byłaby pełna kursujących regularnie pociągów. A pociągi te byłyby pełne pasażerów. Jednak PKP nigdy nie potrafiły stworzyć normalnych warunków – pociągów było mało, a do tego kursowały w przypadkowych godzinach.

Już w 1990 r. rozkład jazdy między Radomiem a Tomaszowem był fatalny. Z Radomia pociągi w kierunku Tomaszowa wyruszały o godz. 4.35, 5.38, 8.13, 8.50, 15.30 i 17.32 – cztery pociągi rano, zaledwie dwa w porze powrotów z pracy i ani jednego połączenia osobowego choćby wczesnym wieczorem. W 1995 r. z Radomia w kierunku Tomaszowa można było wyruszyć o godz. 4.35, 8.33, 11.45, 16.00 i 17.50. To cud, że przy tak fatalnej ofercie pociągi regionalne między Radomiem a Tomaszowem utrzymały się aż do 2004 r. W ostatnim roku funkcjonowania ruchu na tej linii z Radomia do Tomaszowa wyruszały zaledwie trzy pociągi dziennie – o godz. 8.11, 16.09 oraz 17.58. Kursowanie pociągów między Radomiem a Tomaszowem PKP Przewozy Regionalne zlikwidowały na dwa tygodnie przed rozpoczęciem działalności przez Koleje Mazowieckie.

Nadzieja w Kolejach Mazowieckich?

Powstanie Kolei Mazowieckich dało wreszcie nadzieję na stworzenie atrakcyjnej oferty między Radomiem a Tomaszowem. Szczególnie że spółkę tę od samego początku prezentowano jako lek na kolejowe problemy Mazowsza, a linia Radom-Tomaszów niewątpliwie była jednym z takich problemów.

Przygotowujące się do rozpoczęcia działalności Koleje Mazowieckie próbowały natychmiastowo rozwiązać problem i 18 grudnia 2004 r. uruchomiły kolejową komunikację autobusową między Radomiem a Drzewicą. Jakież było jednak zaskoczenie, gdy okazało się, że uruchomiono zaledwie dwa kursy autobusów zastępczych. Co więcej, w środku nocy! Z Drzewicy do Radomia autobusy wyruszały o wprost kuriozalnych porach – o godz. 2.30 i 4.15. Nie zapewniały nawet dowozu do szkół w Radomiu. Z końcem lutego 2005 r., tłumacząc się słabą frekwencją, Koleje Mazowieckie kolejową komunikację autobusową po prostu zlikwidowały.

Kolejna nadzieja dla linii Radom-Tomaszów Mazowiecki pojawiła się pod koniec 2005 r., kiedy to Koleje Mazowieckie oficjalnie zapowiedziały przywrócenie ruchu pociągów. W sieciowym rozkładzie jazdy pociągów 2005/2006, który wszedł w życie 11 grudnia 2005 r., została wydrukowana oferta obejmująca sześć par pociągów Kolei Mazowieckich kursujących między Radomiem a Drzewicą. Niestety, tylko do Drzewicy, a nie dalej: do Tomaszowa, Kuluszek czy nawet Łodzi, ale wówczas wydawało się, że dobre i to.

Wydrukowany rozkład jazdy został obwarowany literą „F”, która oznacza: „kursuje po ogłoszeniu”. Niestety, oczekiwane w Radomiu i okolicach ogłoszenie nigdy nie nastąpiło. Koleje Mazowieckie nie potrafiły – bądź nie chciały – wygospodarować taboru do obsługi tej linii. I w tej niemocy dotrwno do końca okresu obowiązywania rozkładu jazdy 2005/2006. W obowiązującym od 10 grudnia 2006 r. nowym sieciowym rozkładzie jazdy 2006/2007 Koleje Mazowieckie pociągów na odcinku Radom-Drzewica już nie zamieściły. Wyglądało to na smutny koniec krótkiej historii przywracania ruchu pociągów regionalnych w tej relacji.

Mieszkańcy miejscowości wzdłuż linii Radom-Drzewica nie dali jednak za wygraną. Działacze stowarzyszenia „Kocham Radom” (na czele z radomskim radnym Jakubem Kluzińskim) wspólnie z miłośnikiem kolei Andrzejem Lewandowskim postanowili nie pozwolić Kolejom Mazowieckim rakiem wycofać się z zamiaru reaktywacji ruchu pociągów regionalnych na trasie Radom-Drzewica.

Za małą frekwencją w nieistniejących pociągach!

Władze województwa mazowieckiego inicjatywę radomian przyjęły dość chłodno. Jak na razie jedyną reakcją ze strony Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego jest list studzący zapaly zwolenników reaktywacji przewozów, który Marta Milewska, rzeczniczka prasowa urzędu, pod koniec stycznia skierowała do radomskich mediów. Informuje w nim o stanowisku Piotra Szprendałowicza, członka zarządu województwa odpowiedzialnego za kolejowe przewozy regionalne.

Rzecznik Milewska pisze: „Połączenie Radom-Tomaszów Mazowiecki zostało zawieszono przez PKP Przewozy Regionalne 11 grudnia 2004 r. Powodem tej decyzji była zbyt mała liczba podróżnych korzystających z połączenia oraz bardzo niska, zaledwie pięcioprocentowa rentowność przewozów (pięcioprocentowe pokrycie kosztów przychodami)”.

To prawda, że frekwencja i rentowność były słabe. Czego się jednak spodziewać po zaledwie trzech parach pociągów, które nie były w stanie zaspokoić nawet podstawowych potrzeb ludności. Dlaczego to, że spółka PKP Przewozy Regionalne nie potrafiła stworzyć między Radomiem a Tomaszowem Mazowieckim atrakcyjnej oferty przewozowej, ma przekreślać przyszłość tego połączenia również w ramach Kolei Mazowieckich?

„Dla potrzeb nielicznych pasażerów korzystających z usług kolei, uruchomiono komunikację zastępczą. Od 18 grudnia 2004 r. trasę tę obsługiwały cztery pary autobusów. Niestety, zainteresowanie było znikome, a wykorzystanie autobusów kształtowało się zaledwie na poziomie 15 proc. W związku z tym 28 lutego 2005 r. zawieszono ich działalność. Od tego czasu Koleje Mazowieckie, analizując obciążenie trasy Radom-Tomaszów Mazowiecki, nie stwierdziły by sytuacja uległa zmianie” – próbuje tłumaczyć Marta Milewska.

Po pierwsze nieprawdą jest, że połączenie obsługiwały cztery pary autobusów. Były zaledwie dwie i to kursujące wyłącznie w nocy – przypomnijmy: autobusy z Drzewicy w kierunku Radomia wyruszały o godz. 2.30 i 4.15. I to wyłącznie nocna pora kursowania autobusów spowodowała, że zainteresowanie nimi było znikome.

Najbardziej zaskakujący jest fragment stanowiska urzędu marszałkowskiego, w którym rzeczniczka Marta Milewska głosi, że od momentu likwidacji kursowania kolejowej komunikacji autobusowej Koleje Mazowieckie analizują obciążenie trasy Radom-Tomaszów Maz. Bez odpowiedzi pozostaje pytanie, w jaki sposób bada się popularność linii kolejowej z zawieszonym ruchem pociągów regionalnych (co prawda, od 1 czerwca 2005 r. kursuje tędy pociąg pospieszny „Wieniawski” relacji Poznań Główny-Lublin, jednak między Radomiem a Tomaszowem ma on w pełni tranzytowy charakter).

Koleje Mazowieckie = Polskie Koleje Państwowe

Przykład linii z Radomia w kierunku Tomaszowa Mazowieckiego pokazuje, że jeśli gdzieś zawsze sytuacja była zła, to taka będzie nadal. Skoro Polskie Koleje Państwowe nie potrafiły stworzyć atrakcyjnej oferty przewozowej, to pionierzy reformowania kolei regionalnych – władze województwa mazowieckiego i Koleje Mazowieckie – także nie kwapią się tego podjąć. Zamiast uruchomić pociągi gwarantujące wygodne dojazdy do pracy, szkoły czy uczelni w 200-tysięcznym Radomiu, mazowieccy reformatorzy kolei wołają przekonywać, że linia ta była i wciąż jest skazana na słabą frekwencję. Problem w tym, że na upadek linię tę skazały już przed kilkunastoma laty nieudolne Polskie Koleje Państwowe. Samorząd województwa mazowieckiego i Koleje Mazowieckie podtrzymując ten wyrok, pokazują, że nie są w stanie dokonać prawdziwej reformy kolejowych przewozów regionalnych. Zamiast reformować, wołają kontynuować politykę nieudolności spod znaku PKP.

Karol Trammer

forum z biegiem szyn

Just-in-time czy just-too-late?

Z zaciekawieniem przeczytałem w „Z Biegiem Szyn” artykuł Andrzeja Jezierskiego „Bezpieczny przejazd zależy tylko od Ciebie”. Autor powołuje się m.in. na dostawy typu just-in-time, które są jakoby „naczelną zasadą” tzw. logistyki” i polegają na „rozpoczęciu dostarczania części dopiero po wystąpieniu uszkodzenia urządzeń”. Stwierdzenia te wymagają kilku słów wyjaśnienia.

Zasada zamówień typu just-in-time polega na takim zorganizowaniu procesu dostaw, że towar/surowiec/półprodukt przechodzi bezpośrednio ze środka transportu na linię produkcyjną, dzięki czemu nie ma konieczności utrzymywania zapasów magazynowych oraz samych magazynów. Towar pojawia się w zakładzie dokładnie w momencie, gdy jest potrzebny na linii – ani wcześniej, ani później. Dokładnie just-in-time.

Opisanego w artykule sposobu dostaw części zamiennych do urządzeń przejazdowych PLK w żaden sposób nie można nazwać dostawą just-in-time. Bardziej przypomina to logistyczne dostawy awaryjne, gdy wysła się kuriera motocyklowego z jednego końca Europy na drugi, aby dowieźć „na już” np. popsuty przed chwilą element taśmy produkcyjnej. Tylko znów teoria logistyczna zamówień awaryjnych nie bardzo trafia w rzeczywistość naszego zarządcy infrastruktury kolejowej. Generalnie opisany sposób i czas zamawiania części zamiennych do urządzeń przejazdowych, czuwających przecież nad bezpieczeństwem (czyli życiem) ludzi, ma mało wspólnego z jakąkolwiek logistyką, czy nawet zwykłą logiką.

Odpowiedź na postawione w artykule pytanie „czy aby zasada just-in-time zawsze się opłaca” jest oczywista, szczególnie gdy już wiemy co tak na prawdę oznaczają i do czego służą tego typu dostawy. Tym niemniej pytanie o opłacalność 2-3 tygodniowego ograniczenia prędkości na przejeździe jest jak najbardziej trafne. Ograniczenie takie powoduje zwiększone zużycie energii związane z powrotem pociągów do właściwej prędkości szlakowej (ilości znaczne, szczególnie w przypadku pociągów towarowych) oraz zwiększone zużycie mechaniczne związane z hamowaniem. Są to koszty, które są zmuszeni pokrywać przewoźnicy kolejowi. Dodatkowo powstaje strata czasu każdego z podróżnych. Dokonując analizy ekonomicznej nowych przedsięwzięć komunikacyjnych takie straty czasu przelicza się na żywą gotówkę, bo

strata czasu przez jednego obywatela to strata odpowiedniej części PKB całego kraju (tzw. koszty zewnętrzne).

Zaprezentowane rozumowanie to oczywiście duży skrót myślowy i uproszczenie teorii, jednak może przewoźnicy kolejowi, których w kraju mamy już ponad 70, powinni zastanowić się nad dochodzeniem od PLK rozszczeń z tytułu zwiększonych kosztów eksploatacyjnych związanych z ograniczeniem parametrów technicznych linii kolejowych, wynikających z niedbalstwa zarządcy infrastruktury?

Krzysztof Krasowski, Warszawa

Bezpieczny przejazd zależy tylko od Ciebie
„Z Biegiem Szyn” nr 27, listopad-grudzień 2006

197 tyłem do dworca

zupełnie niejasne jest, dlaczego na pętli Dworzec Zachodni (Tunelowa) autobus linii 197 staje drzwiami w stronę ciemnej i nieraz zagraconej przestrzeni, a nie pod wyjście z dworca. Miejsca tam nie brakuje – nie wszystkie stanowiska muszą być okupowane przez taksówki.

Rafał Wodzicki, Warszawa

Warszawskie przesiadki
„Z Biegiem Szyn” nr 28, styczeń-luty 2007

Szynobusów jest więcej!

W poprzednim numerze „Z Biegiem Szyn” do artykułu o wykorzystaniu szynobusów serii VT627 i VT628 wdarła się duża niecisłość, co do ich ilostanu. Nieprawdą jest, że Koleje Mazowieckie posiadają tylko trzy sztuki pojedynczych autobusów szynowych VT627. Posiadają ich aż siedem sztuk: trzy ze starszej nieco słabszej silnikowo serii z numerami 00X (003,005,008) oraz cztery z nowszej i mocniejszej serii z numerami 10X (101,102,104,105)

Ilostan serii dwuczłonów VT628 jest z kolei mocno przesadzony. Koleje Mazowieckie posiadają tylko pięć sztuk tej serii (001/011, 002/012, 003/013, 008/018, 009/019), oraz jedną połówkę (VT628-004, która służy jako magazyn części zamiennych).

Siedem sztuk VT627 i pięć sztuk VT628 daje razem dwanaście, a nie jedenaście, z czego większość to szynobusy jednoczłonowe. Pomijam już fakt, że VT627-003 nikt w ruchu nie widział. Stoją też nieużywane przynajmniej dwie sztuki serii 628.

zupełnie inną sprawą jest wykorzystanie tych autobusów. W lipcu 2006 miałem okazję jechać jednym z „nocnych” pociągów z Nasielska do Sierpca. Frekwencja dziesięciu kolejarzy i trzech miłośników kolei to chyba nie najlepsza rekomendacja dla kursowania pociągu. Ciekawe zatem, po co obecnie do Sierpca docierają dwa nocne pociągi?

Od października zaczął kursować pociąg wyruszający po godz. 8.30 z Nasielska do Sierpca – przed jego uruchomieniem Koleje Mazowieckie broniły się przez pół roku, twierdząc, że w międzyszczybie nie będzie miał on wystarczającej frekwencji. Co ciekawe, w soboty i niedziele jest to najbardziej obłożony pociąg między Nasielskiem a Sierpcem – na odcinku Nasielsk-Płońsk frekwencja osiąga nawet czterdzieści osób.

Krzysztof Korycki, Warszawa

Stoją zamiast jeździć
„Z Biegiem Szyn” nr 28, styczeń-luty 2007

Brak kompleksowego planu

Problemem włączenia linii kolejowych w system zbiorowej komunikacji aglomeracyjnej od kilkunastu lat zajmuje się Sekcja Trakcji Oddziału Warszawskiego Stowarzyszenia Elektryków Polskich (SEP), oraz Centralne Kolegium Sekcji Trakcji Elektrycznej SEP, których przewodniczącym byłem przez wiele lat. Tą sprawą wielokrotnie próbowaliśmy zainteresować władze kolejowe i władze miasta – niestety bez efektu.

W tej sprawie zorganizowaliśmy kilka seminariów i konferencji, ale bez odzewu. Obecnie w Warszawie przywrócono wspólny bilet na kolej i ZTM, ale działania, podejmowane przez władze miasta mają charakter doraźny. Od kilkunastu lat występujemy z wnioskiem, że dla prawidłowego rozwiązania problemu komunikacji w aglomeracji niezbędne jest wykonanie opracowania pod roboczym tytułem: „System rozwoju transportu pasażerskiego w stolicy i aglomeracji warszawskiej na najbliższe lata i na okres 30 - 40 lat”. Takie opracowanie powinno być wykonane przez specjalistów z dziedziny transportu przy współpracy z urbanistami.

Brak kompleksowego planu rozwoju komunikacji w aglomeracji dotychczas powodował niezrównoważony rozwój, zdecydowanie preferujący autobusy, co doprowadziło do paraliżu transportu w stolicy. Obecnie także są podejmowane decyzje rozwojowe (przykład: zamiar wprowadzenia tramwaju akumulatorowosieciowego na Krakowskie Przedmieście czy przebieg drugiej linii metra, krytykowany przez specjalistów – także ze środowiska urbanistów). Nieracjonalne decyzje powodują znaczne wydatki, nie przynosząc dostatecznej poprawy w systemie komunikacyjnym aglomeracji.

Jan Pabiańczyk, Warszawa

Powrót po czterech latach
„Z Biegiem Szyn” nr 28, styczeń-luty 2007

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

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Tomasz Gajewski, Piotr Gałązka, Ksawery Zapaśnik.

Nakład: 170 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

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. 10001, **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 nominalnej wartości 1,60 zł (Priorytet: 2,50 zł) w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Np. 4 numery = 4 znaczki. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysyłać biuletyn oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.