

# Z Biegiem Szyn

Biuletyn poświęcony kolei w aglomeracji warszawskiej

Nr 1/2002 (1)

## Koleją na lotnisko

# Tak! Ale jak?

### Czy pociągi łączące centrum miasta z lotniskiem Okęcie powinny służyć tylko przylatującym i odlatującym, czy także wszystkim mieszkańcom?

31 lipca 2002 roku zostało podpisane „Porozumienie w sprawie wykonania i wspólnego finansowania studium wykonalności obsługi komunikacją zbiorową połączenia Międzynarodowego Dworca Lotniczego Okęcie i Dworca Centralnego w Warszawie”. Porozumienie zostało podpisane przez Wojciecha Kozaka – prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy, Macieja Męclewskiego – prezesa Zarządu PKP S.A., Radosława Żołnierza – członka Zarządu PKP S.A., Marię Wasiak – prezes Zarządu PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. (od 1 września prezesem PKP PR jest Tadeusz Matyla – szczegóły na stronie 2), Zbigniewa Lesieckiego – dyrektora naczelnego Przedsiębiorstwa Państwowe Porty Lotnicze. Cała inwestycja ma opierać się na budowie nowej linii kolejowej łączącej przystanek osobowy Warszawa Służewiec z Dworcem Lotniczym Okęcie. Ponadto planowany jest zakup nowego taboru do obsługi tej trasy oraz modernizacja już istniejącego odcinka trasy na lotnisko (z centrum do przystanku Służewiec). Według prezydenta Kozaka pierwsi pasażerowie pojechaliby linią łączącą port lotniczy z centrum miasta w 2006 roku.

Cała inicjatywa prezentuje się bardzo pozytywnie i należy ją sfinalizować, jest jednak pewien problem o którym wypada zasygnalizować. Według planów pociągi łączące mają lotnisko z Dworcem Centralnym, a więc zatrzymywać się będą na stacjach: Warszawa Lotnisko Okęcie, Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna i Warszawa Wschodnia. Należałoby to zaplanować nieco inaczej. Pociągi dowożące na lotnisko powinny zostać wplecione w system warszawskiej kolei aglomeracyjnej. Dzięki temu służyłyby nie tylko przylatującym i odlatującym do / z Warszawy, ale także nam wszystkim – mieszkańcom Warszawy. Pociągi te powinny być traktowane jako normalne pociągi aglomeracyjne tzn. zatrzymywać się na wszystkich stacjach i

przystankach osobowych od Warszawy Wschodniej do samego lotniska. Po pierwsze skorzystałoby na tym mieszkańcy osiedli Rakowiec, Jadwisin, a po drugie zyskaliby przylatujący i odlatujący do / z Warszawy. Bowiem pozbawiony byłby sensu przejazd kogoś kto przyleciał do Warszawy, a chce dostać się na przykład w okolice Ronda de Gaulle’a. Musiałby on wsiąść do pociągu lotniskowego, dojechać nim do Dworca Centralnego, a następnie przesiąść się do autobusu, który dowiezie go do celu podróży. W konsekwencji tego, wielce prawdopodobne jest, że pasażer ten w końcu skorzystałby z bezpośredniego połączenia autobusowego, a nie z pociągu. Dlatego warto jest całą inwestycję zaplanować, by pociągi łączące lotnisko z miastem były naprawdę przydatne dla przylatujących, odlatujących i mieszkańców, a nie były jedynie gadżetem. Poza tym należy przemyśleć możliwość budowy dwóch nowych przystanków osobowych na trasie na lotnisko: przy wiadukcie w Alejach Jerozolimskich oraz przy ul. Żwirki i Wigury.

Warto zwrócić uwagę na połączenia kolejowe lotnisk z innymi miastami. W Berlinie: z lotniska Schönefeld do centrum miasta kursuje linia kolei S-Bahn S9. Zatrzymuje się ona na wszystkich stacjach i przystankach napotkanych po drodze, zapewniając dogodnie połączenie nie tylko wysiadającym z samolotów, ale także mieszkańcom mijających osiedli. W Monachium na lotnisko kursują dwie linie: S1 i S8 – one także zatrzymują się na przystankach i stacjach po drodze, a nie tylko na głównych dworcach. Podobna sytuacja ma miejsce także w wielu innych miastach m.in. w Paryżu, we Frankfurcie nad Menem, w Barcelonie, w Stuttgarcie.

Karol Trammer

#### **Szanowni Czytelnicy!**

Macie Państwo przed sobą pierwszy numer biuletynu „Z Biegiem Szyn”. Biuletynu, w którym poruszana będzie tematyka Warszawskiego Węzła Kolejowego, a w szczególności ruchu aglomeracyjnego. Na łamach biuletynu chcemy poruszać problemy ważne dla nas wszystkich – problemy kolei w Warszawie i okolicach. Jednak, by tworzyć naprawdę dobre pismo, potrzebna jest Państwa współpraca. Dlatego zwracam się z gorącą prośbą o przysyłanie artykułów i notatek do publikacji. Poza tym oczekuję na sugestie, spostrzeżenia i opinie dotyczące biuletynu.

Karol Trammer

# KALEJDOSKOP

Warszawskiego Węzła Kolejowego

PKP Przewozy Regionalne

## Nowy prezes

Maria Wasiak odwołana, nowym prezesem Tadeusz Matyla

31 sierpnia z funkcji prezesa Zarządu PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. została odwołana Maria Wasiak. Nowym prezesem spółki regionalnej został Tadeusz Matyla – dotychczasowy członek Zarządu. Matyla był wcześniej m.in. zastępca dyrektora Zachodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych ds. eksploatacyjnych, dyrektorem Północnej DOKP, szefem Dyrekcji Przewozów Pasażerskich. Na miejsce członka Zarządu (zwolnione przez prezesa Matylę) powołany został Grzegorz Uklejewski – dyrektor handlowy PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

(KT)

Polskie Linie Kolejowe

## Teraz regiony

W „peelce” wprowadzono zarządzanie trójszczeblowe

W strukturach spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wprowadzono nowy szczebel zarządzania – oddziały regionalne. Są one podległe Centrali PLK S.A., natomiast im podlegają zakłady linii kolejowych (IZ). Jest ich osiem – w siedzibach dawnych Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych. Oddziały regionalne PLK przejęły część obowiązków z góry (z centrali), jak również z dołu (z zakładów linii kolejowych). Oddział regionalny PLK w Warszawie ma swoją siedzibę przy ul. Targowej 74. Warszawskiemu oddziałowi regionalnemu podlegają: IZ Warszawa, IZ Siedlce, IZ Białystok, IZ Łódź. Dyrektorem oddziału został Janusz Czarnocki, a jego zastępcami Cecylia Lachor oraz Wojciech Rybak.

Poza utworzeniem oddziałów regionalnych w strukturach „peelki” wprowadzono także inne zmiany m.in. powstały nowe zakłady linii kolejowych, zmniejszono liczbę komórek organizacyjnych w centrali.

(KT)

Interrail 2002

## Targi przy Zachodnim

W połowie października odbędą się Międzynarodowe Targi Kolejnictwa Kolej 2002  
INTERRAIL

Od 15 do 17 października 2002 roku w Warszawie będą trwały Międzynarodowe Targi Kolejnictwa Kolej 2002 INTERRAIL. Targi te zlokalizowane będą w Centrum Expo XXI przy ul. Prądzyńskiego. Równoległe do targów odbywać się będzie Kongres Kolejnictwa Europy Środkowo – Wschodniej. Patronat nad imprezą objęły: PKP S.A., UIC, OSZD, SITK, SEP oraz Minister Infrastruktury (patronat honorowy). Dojazd na targi: koleją do stacji Warszawa Zachodnia lub do przystanku Warszawa Wola.

(KT)

Piaseczno

## 709 na dworzec

Autobusem do pociągu

Dworzec kolejowy w Piasecznie jest oddalony od centrum miasta, a dodatkową trudnością było to, że dojeżdżała do niego tylko rzadko kursująca linia 727. Ale od niedawna sytuacja znacznie się poprawiła. Od 10 sierpnia przedłużono trasę linii 709 z przystanku Szkolna właśnie do piaseczyńskiego dworca PKP. Obecnie 709 kursuje na trasie Metro Wilanowska – PKP Piaseczno. Dzięki temu centrum Piaseczna wreszcie otrzymało częste połączenie z dworcem kolejowym.

(KT)

Warszawa - Radom

## Na „ósemce”

Naprawa bieżąca nawierzchni

Trwają roboty remontowe na linii nr 8 (Warszawa – Kraków), a konkretnie na odcinku Warszawa – Radom. Prowadzona jest tam naprawa bieżąca nawierzchni. Jej wykonawcami są Zakłady Napraw Infrastruktury z Warszawy oraz z Radomia. Wymieniane są zużyte szyny i podkłady, uzupełniany jest tłuczeń, przeprowadzane są naprawy przejazdów oraz czyszczone są tory i ich otoczenie.

(KT)

Wspólny bilet

## Z biletem ZTM do pociągu

Informacje dotyczące możliwości korzystania z pociągów na podstawie biletów ZTM

Mimo, że umowa między władzami Warszawy, a PKP Przewozy Regionalne obowiązuje od kwietnia, wciąż nie są powszechnie znane informacje na ten temat. Dlatego przypominamy podstawowe zasady korzystania z pociągów na podstawie biletów ZTM:

- Z pociągów osobowych można korzystać na podstawie biletów (kart miejskich) 30-dniowych i 90-dniowych ZTM.
- Na podstawie biletów miejskich można korzystać z pociągów osobowych na obszarze ograniczonym stacjami: W-wa Gołębki, W-wa Ursus, W-wa Jeziorki, W-wa Falenica, W-wa Rembertów, Ząbki, W-wa Choszczówka.
- Na podstawie biletów sieciowych można korzystać z pociągów osobowych na obszarze ograniczonym stacjami: Ożarów Maz., Piastów, Piaseczno, Śródborów, Sulejówek Miłosna, Ząbki, Legionowo Przystanek.
- Bilet ZTM przed przejazdem pociągiem należy skasować w autobusie, tramwaju lub na stacji metra, ponieważ w pociągach nie ma elektronicznych kasowników.
- Osoby, które w komunikacji ZTM posiadają prawo do ulgi 48% i 50% zachowują je przy korzystaniu z pociągów na podstawie biletów ZTM.
- Osoby, które w komunikacji ZTM posiadają prawo do bezpłatnych przejazdów nie zachowują go przy korzystaniu z pociągów, jeśli w komunikacji kolejowej takie prawo im nie przysługuje.
- Obecnie umowa obowiązuje do końca bieżącego roku, ale najprawdopodobniej zostanie przedłużona.
- Umowa nie obowiązuje w pociągach Warszawskiej Kolei Dojazdowej.

Opr. (KT)

## Zatrzymać graffiti

**Bez ustępstw**

**Bez różnicy jest, czy graffiti jest legalne, czy nielegalne. Tak samo wprowadza nieład i wywołuje poczucie zagrożenia.**

Warszawski Węzeł Kolejowy opanowany jest przez zjawisko, które nazywane jest graffiti. Pobazgrane jest wszystko: budynki, pociągi, mury... Jak powszechnie wiadomo graffiti powoduje w zwykłych ludziach poczucie

nieładu, bałaganu, a nawet zagrożenia. Ta teza jest niestety prawdziwa, ponieważ jeśli ktoś widzi wokół siebie dużą ilość graffiti, to myśli, że nad miejscem, w którym się znajduje, nikt nie panuje. Dlatego, oprócz grafficiarza może pojawić się tu także złodziej, chuligan i co gorsze nie będzie on przez nikogo niepokoiony. Udowodniono także, że obecność graffiti mobilizuje do śmiecenia, niszczenia oraz popełniania innych wykroczeń czy nawet przestępstw. Z jakiego powodu? Takiego samego, o którym wspominam powyżej: nad miejscem, w którym znajduje się graffiti, nikt nie panuje, a więc znaczy to, że można tu robić co się chce. Nie

należy się ludzić, że jeśli gdzieś zezwolono na malowanie graffiti, to tam odczucia są inne. Tu też zwykli ludzie czują się zagrożeni, a ludzie, których zwykłymi nazwać nie można, łatwiej pokuszą się o popełnienie czynu, który jest karalny. Przykładem jest stacja Warszawa Śródmieście WKD. Tu do niedawna graffiti było legalne i czy dzięki temu, że tam malowanie było dozwolone, odczuwaliśmy, że panuje tam porządek? Nie. Dlatego nigdzie nie należy dopuszczać do dewastowania mienia publicznego pod przykrywką uprawiania sztuki. Nie należy dopuszczać, by graffiti zatruwało nasze życie i nieważne, czy jest to graffiti legalne, czy też nie.

**Artykuł 63a Kodeksu ds. Wykroczeń:**

§1. Kto umieszcza w miejscu publicznym do tego nie przeznaczonym ogłoszenie, plakat, afisz, ulotkę, napis lub rysunek (...) podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny.

**Artykuł 288 Kodeksu Karnego:**

§1. Kto cudzą rzecz niszczy, uszkadza, lub czyni niezdatną do użytku podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.

Pokrewną sprawą jest pomysł malowania reklam na pociągach aglomeracyjnych w stylu graffiti. Jest to pomysł bardzo zły! Reklamy będą wyglądały tak jak graffiti, bo w końcu będzie to graffiti, więc nikt nie będzie na nie zwracał uwagi, wygląd pociągów będzie tragiczny, a więc co się poprawi? Poprawi się sytuacja grafficiarzy, którzy będą mogli legalnie dewastować pociągi, a ponadto będą za to dostawać pieniądze.

Nie należy zgadzać się na żadne ustępstwa wobec graffiti. Graffiti należy ograniczać, wyłapując malujących chuliganów i wymierzając im surowe kary (grzywny, pozbawienia wolności). Pod żadnym pozorem nie należy się z malującymi wandalami bratać, legalizując ich działania lub rozpoczynając z nimi współpracę. Zwalczenie graffiti daje wymierne korzyści: zmniejszenie przestępczości, poprawa opinii pasażerów o kolei oraz ogromne oszczędności. Tak było m.in. w słynnym nowojorskim metrze, o którym powiedziano i napisano już naprawdę dużo, ale nadal jednak za mało, jeśli wciąż pojawiają się pomysły, o których można było przeczytać powyżej.

(KT)

## Wybory samorządowe

**Kolej jako kiełbasa?**

**Co o kolei aglomeracyjnej mówią kandydaci na prezydenta stolicy?**

Zbliżają się wybory samorządowe. Pierwsza tura odbędzie się 27 października, a druga – 10 listopada. Są to pierwsze wybory, w których będziemy bezpośrednio wybierać wójtów, burmistrzów i prezydentów miast. W przypadku Warszawy wybierać będziemy tych ostatnich. Postanowiliśmy się przyjrzeć programom wyborczym poszczególnych kandydatów i zobaczyć, co mówią o przyszłości kolei w aglomeracji warszawskiej. W wypowiedziach kandydatów raczej nie wyczuwa się konkretów, jednak każdy pamięta o kolei aglomeracyjnej.

Kandydat Prawa i Sprawiedliwości – Lech Kaczyński uważa, że ważną rzeczą jest budowa drugiej linii metra, ale nie może obiecać jej otwarcia w ciągu czterech lat, dlatego w zamian oferuje rozwój linii średnicowej: *Trzeba bardzo uaktywnić linię średnicową Warszawy, która w linii wschód-zachód może pełnić rolę metra. Z tych możliwości trzeba korzystać, bo one mogą poprawić sytuację komunikacyjną miasta* – mówił Kaczyński na czacie „Wirtualnej Polski”.

Andrzej Olechowski na swojej stronie internetowej wylicza, co trzeba zrobić i co ile będzie kosztowało. Według niego Szybka Kolej Miejska kosztować będzie miliard złotych.

Kandydat Sojuszu Lewicy Demokratycznej – Marek Balicki przyszłość warszawskiego transportu również widzi w kolei: *potrzebne jest włączenie linii średnicowej i kolejowej komunikacji podmiejskiej w pełni do systemu komunikacji warszawskiej* – stwierdził Balicki na czacie portalu „Gazeta.pl”.

Prawdziwym konkretem wyróżnił się Janusz Piechociński. Zapowiada on bowiem budowę przejścia podziemnego łączącego dworzec PKP Śródmieście ze stacją metra Centrum. Od razu przypomina się akcja piętnastu posłów Polskiego Stronnictwa Ludowego ze stycznia 2001 roku, kiedy to przejechali oni pociągiem na odcinku Warszawa ZOO – Warszawa Wola, by zareklamować możliwość rozwoju kolei aglomeracyjnej.

*W kwestii komunikacji miejskiej mam gotowy, przygotowany przez fachowców, projekt budowy metra naziemnego (ok. 40 stacji), przy wykorzystaniu istniejącej już, ale nieużywanej [(!) – red.] sieci stacji kolejowych. Jest to projekt nieporównywalnie tańszy od aktualnie realizowanego metra podziemnego, co jest ważne wobec potwornego zadłużenia miasta* – stwierdziła Julia Pitera, kandydatka bezpartyjna.

Zbigniew Bujak (który kandyduje z ramienia Unii Wolności) przy rozwiązywaniu problemów komunikacyjnych stolicy wyżej ceni kolej niż metro. Takie stanowisko jest rzadko spotykane! *Usprawnienie komunikacji w Warszawie nie jest uzależnione od dokończenia budowy metra. Największe usprawnienie jest związane z wykorzystaniem linii kolejowych, a także z rozbudową i modernizacją linii tramwajowych i autobusowych* – powiedział Zbigniew Bujak na czacie „Wirtualnej Polski”.

(KT)

P.S. Niestety nie udało mi się dotrzeć do wypowiedzi wszystkich kandydatów. Przepraszam.

Dworzec Wileński

## Niemile zaskoczenia

Gdy rozpoczynała się budowa nowego Dworca Wileńskiego spodziewano się dworca z prawdziwego zdarzenia – nowoczesnego, komfortowego i zadbanego. Niestety przewidywania nie do końca się sprawdziły.

Gdy w kwietniu 2002 roku odbyło się opóźnione otwarcie centrum handlowego Warszawa Wileńska, wcale nie został otwarty nowy Dworzec Wileński. W kwietniu miało miejsce otwarcie całej części handlowej oraz hali kasowej. Część peronowa nadal była w budowie i ciągle panowała tam prowizorka. Zapowiedziano więc, że część dworcowa ukończona zostanie w sierpniu (pod koniec sierpnia prace budowlane jeszcze trwały). To było pierwsze niemile zaskoczenie związane z budową nowego „wileniaka”. Niestety jest ich więcej.

Na dworcu wiele zmieniło się na lepsze, o tym zapomnieć nie można. Wreszcie pasażerowie oczekują na pociągi pod dachem, wreszcie na dworcu znajduje się komisariat policji, zamontowano wyświetlacze informujące o relacjach pociągów produkcji bydgoskich Kolejowych Zakładów Łączności, sterowanie ruchem kolejowym odbywa się za pomocą nowoczesnego systemu „Ebilock 950” z nowoczesnej nastawni, pasażerowie mogą zrobić zakupy w wielkim dworcowym centrum handlowym. Jest też druga strona medalu, tego nie wypada pominąć...

Od razu rzuca się w oczy znaczna różnica standardu części handlowej i części dworcowej. Na terenie centrum wszystko jest wykończony na tzw. wysoki połysk. Natomiast dworzec (z wyjątkiem otoczenia kas, gdzie panuje jeszcze standard przyjęty dla części handlowej) został potraktowany po macoszemu. Króluje tu goły beton, zainstalowane zostało słabe oświetlenie oraz już panuje tu bałagan. Niestety wyraźnie widać, że naprawdę zainwestowano w hipermarket i galerię handlową, natomiast część dworcowa została potraktowana dużo gorzej. Szkoda, że inwestor zapomniał, że to właśnie pociągami przyjeżdża znaczna część klienteli.

(KT)

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

## Bilety z internetu

Zakup biletu bez wychodzenia z domu

Wystarczy zadzwonić lub podłączyć się do internetu, by kupić bilet kolejowy. Co więcej, można w ogóle nie wychodzić z domu, ponieważ za dodatkową opłatą bilety zostaną dowieszone pod wskazany adres. Gdy jednak zdecydujemy się na osobisty odbiór zamówionego biletu w kasie, zostaniemy obsłużeni poza kolejnością. Wszystkie te udogodnienia oferuje kasa biletowa na przystanku Warszawa Powiśle, która sprzedaje bilety na pociągi osobowe, pociągi ekspresowe, IC, EC, a także miejscówki oraz rezerwacje w wagonach WARS. Wszelkich szczegółów dotyczących tej możliwości zakupu biletów można dowiedzieć się na stronie internetowej [www.biletypkp.waw.pl](http://www.biletypkp.waw.pl)

(KT)

Dzień Transportu Publicznego

## Białe zagłówek, dywaniki, firanki...

Jedną z atrakcji Dnia Transportu Publicznego był przejazd pociągiem nadzwyczajnym po Warszawskim Weźle Kolejowym

22 września odbył się Dzień Transportu Publicznego. Centralnym terenem imprezy zorganizowanej przez Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej była zajezdnia tramwajowa „Wola” przy ul. Młynarskiej – tu miał miejsce pokaz taboru komunikacji miejskiej, zlokalizowane były stoiska promocyjne, można było zwiedzić teren zakładu, stąd odjeżdżały linie łączące z innymi punktami biorącymi udział w Dniu Transportu Publicznego. Można było zwiedzić Stację Techniczno-Postojową metra, zajezdnię autobusową „Woronicza”, Zakład Torowo-Budowlany przy Al. Prymasa Tysiąclecia, przejechać się specjalnymi liniami autobusowymi oraz tramwajowymi, a także skorzystać ze specjalnego pociągu. Z zajezdni na Dworzec Gdański chętnych na przejazd pociągiem przywiózł autobus MAN.

Pociąg obsługiwany był przez jednostkę EN57-1917 (przystosowaną do ruchu dalekobieżnego) z Grochowa. Stan pociągu był wzorowy – był czysty, na podłodze leżały bordowe dywaniki, w oknach wisiały firanki, głowy można było oprzeć o śnieżnobiałe zagłówek, a ponadto skład był całą drogą patrolowany przez sokistów. Pociąg wyruszył o 14.38 z Dworca Gdańskiego w kierunku przystanku Warszawa Wola – dalej udał się do Włoch. Tam po ośmiominutowym postoju nastąpiła zmiana kierunku. Pociąg skierował się przez Dworzec Zachodni, linię średnicową, Dworzec Wschodni do Otwocka. Po 10 minutach postoju jednostka wyruszyła z powrotem na Dworzec Gdański przez Wawer, Antoninów, Targówek i Jagiellonkę. Podróż zakończyła się o 16.59.

Przejazd pociągiem cieszył się dużym zainteresowaniem mieszkańców Warszawy. Wśród pasażerów można było zauważyć m.in. Janusza Dettlaffa – dyrektora Zakładu Przewozów Regionalnych w Warszawie i Andrzeja Żurkowskiego – prezesa Zarządu PKP Intercity sp. z o.o.

(KT)

## Z Biegiem Szyn

*Biuletyn poświęcony kolei w aglomeracji warszawskiej*

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer

Zapraszam do nadsyłania artykułów, a także krótkich notatek do działu „Kalejdoskop WWK” na temat kolei aglomeracyjnej w Warszawie i okolicach.

- ➔ Karol Trammer  
ul. Raszyńska 15 m 15  
02-026 Warszawa  
z dopiskiem „Z Biegiem Szyn”
- ➔ Adres elektroniczny: [z.biegiem.szyn@interia.pl](mailto:z.biegiem.szyn@interia.pl)
- ➔ tel. (0)691-500-248

Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych  
Redakcja zastrzega sobie prawo do zmian redakcyjnych.  
Przedruk dozwolony – za pisemną zgodą wydawcy.