

Z Biegiem Szyn

Biuletyn poświęcony kolei w aglomeracji warszawskiej

Nr 1/2004 (10)

Dodatkowe połączenia

Tylko do 31 marca?

Od 5 stycznia pasażerowie mają do dyspozycji więcej połączeń.

Jednym z punktów porozumienia zawartego między rządem, Zarządem PKP S.A., a kolejarskimi związkami zawodowymi zrzeszonymi Krajowym Komitecie Protestacyjno-Strajkowym było uruchomienie wszystkich pociągów oznaczonych w rozkładzie jazdy symbolem F. Symbol ten oznacza, że dany pociąg miał kursować po ogłoszeniu, czyli inaczej mówiąc: po ustabilizowaniu się sytuacji z dofinansowaniem przewozów regionalnych. Związki zawodowe poważnie sprzeciwiły się uszczupleniom w rozkładzie jazdy i walczyły o to, aby uruchomić wszystkie pociągi oznaczone symbolem F, a więc te, które znajdują się w rozkładzie jazdy, ale w praktyce nie kursują. W końcu doszło do konsensusu – podjęto decyzję, że pociągi z symbolem F będą kursowały, ale tylko w pierwszym kwartale 2004 roku – od 5 stycznia do 31 marca. Ustalono, że nowouruchomione pociągi będą kursowały również po pierwszym kwartale 2004 roku, jeśli ich kursowanie sfinansują samorządy wojewódzkie. Ważny wpływ na decyzje dotyczące przedłużenia terminu kursowania pociągów powinna mieć frekwencja w poszczególnych składach.

Na terenie aglomeracji warszawskiej uruchomiono 31 dodatkowych pociągów, ale aż 28 z nich będzie kursować jedynie w dni robocze. Dzięki tym dodatkowym połączeniom poprawiła się oferta przewozowa na terenie Warszawskiego Węzła Kolejowego. Uruchomione zostały dodatkowe pociągi w porze intensywnych dojazdów i powrotów do miejsc pracy i nauki – w tym czasie każdy dodatkowy pociąg jest pociągiem na wagę złota. Nowe pociągi pojawiły się również w okresie międzyszczytowym. Połączenia w tym czasie są również potrzebne – należy pamiętać o przejazdach okazjonalnych (do urzędu, na zakupy, do przychodni), które najczęściej odbywają się właśnie w godzinach przedpołudniowych. Poprawiona została także wieczorna oferta przewozowa. Dzięki temu ułatwiony został późniejszy powrót do domu dla tych pasażerów, którzy pracują do późna. Wieczorne pociągi podmiejskie mają również ważne znaczenie, dla osób, które wieczorem przyjeżdżają do Warszawy pociągami dalekobieżnymi i muszą jeszcze dotrzeć do domów w podwarszawskich miejscowościach. Niestety, z uwagi na to, że większość nowych pociągów będzie kursować tylko w dni robocze, nie poprawiła się słaba weekendowa oferta przewozowa, którą opisywaliśmy w poprzednim numerze „Z Biegiem Szyn”.

Niestety, wprowadzeniu nowych pociągów nie towarzyszyła szeroka akcja informacyjna i przez to nie wszyscy zainteresowani dowiedzieli się o nowych pociągach, a pod koniec marca może okazać się, że niektóre składki jeżdżą puste.

Karol Trammer

F – dodatkowe połączenia od 5 stycznia

W-wa Wschodnia (7.22) – Grodzisk Maz. (8.11) D
W-wa Wschodnia (7.36) – Grodzisk Maz. (8.25) D
W-wa Wschodnia (19.01) – Grodzisk Maz. (19.50) D
W-wa Wschodnia (19.31) – Grodzisk Maz. (20.20) D
W-wa Wschodnia (23.31) – Skierniewice (0.59) D
Grodzisk Maz. (5.21) – W-wa Wschodnia (6.13) D
Grodzisk Maz. (8.16) – W-wa Wschodnia (9.08) D
Grodzisk Maz. (16.41) – W-wa Wschodnia (17.33) D
Grodzisk Maz. (17.51) – W-wa Wschodnia (18.43) D
Skierniewice (22.32) – W-wa Wschodnia (23.58) D
W-wa Zachodnia (0.15) – Mińsk Maz. (1.17) D
W-wa Zachodnia (8.35) – Mińsk Maz. (9.37) D
W-wa Zachodnia (14.30) – Mińsk Maz. (15.32) D
W-wa Zachodnia (15.35) – Mińsk Maz. (16.37) D
W-wa Zachodnia (16.30) – Mińsk Maz. (17.32) D
Mińsk Maz. (7.22) – W-wa Zachodnia (8.29) D
Mińsk Maz. (14.07) – W-wa Zachodnia (15.09) D
Mińsk Maz. (18.22) – W-wa Zachodnia (19.24) D
Mińsk Maz. (22.22) – W-wa Zachodnia (23.24) D
W-wa Zachodnia (9.55) – Otwock (10.51) D
W-wa Zachodnia (22.35) – Dęblin (1.01)
W-wa Zachodnia (23.25) – Piława (1.01)
Otwock (15.20) – W-wa Zachodnia (16.19) D
Dęblin (20.46) – W-wa Zachodnia (23.09)
W-wa Wschodnia (10.06) – Radom (12.46) D
W-wa Wschodnia (12.01) – Warka (13.27) D
Warka (4.22) – W-wa Wschodnia (5.48) D
Warka (13.42) – W-wa Wschodnia (15.08) D
W-wa Wola (8.57) – Nasielsk (10.35) D
Nasielsk (6.07) – W-wa Wola (7.45) D
Nasielsk (7.10) – W-wa Wola (8.53) D

D – kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt

UWAGA! Wyżej wymienione pociągi kursują od 5 stycznia do 31 marca. Warunkiem kursowania wyżej wymienionych pociągów także po 31 marca jest uzależnienie od ich finansowania przez samorządy wojewódzkie.

Problem z „801”

Jednym z pociągów uruchomionych od 5 stycznia jest pociąg nr 801 relacji W-wa Zachodnia – Mińsk Maz. Pociąg ten odjeżdża z Warszawy Śródmieście o godz. 0.22 i do Mińska Maz. dojeżdża o godz. 1.17. Połączenie to mogłoby być przydatne m.in. dla mieszkańców Rembertowa, Wesołej czy Sulejówka wracających z weekendowych spotkań towarzyskich, imprez czy seansów kinowych. Niestety, pociąg nr 801 kursuje tylko w dni robocze – co w praktyce oznacza, że nie kursuje ani w nocy z piątku na sobotę, ani w nocy z soboty na niedzielę, kiedy właśnie z racji późniejszych weekendowych powrotów do domu byłby najbardziej potrzebny. Warto przypomnieć, że kolejka WKD do Grodziska Maz. odjeżdżająca z Warszawy o godz. 0.20 najlepszą frekwencję ma właśnie w weekendy.

KALEJDOSKOP

Warszawskiego Węzła Kolejowego

Dodatkowe połączenia

Na „średnicę”

Więcej połączeń Wołomina z linią średnicową.

5 stycznia (oprócz 31 dodatkowych pociągów oznaczonych w rozkładzie jazdy symbolem F – patrz str. 1) wyruszyło na trasy także 8 dodatkowych pociągów łączących Wołomin z linią średnicową. Uruchomienie tych połączeń to rezultat umowy samorządów z Mazowieckim Zakładem Przewozów Regionalnych.

Rozkład jazdy nowych pociągów:

- Wołomin Słoneczna (5.56) – Warszawa Zachodnia (6.54)
- Wołomin (7.15) – W-wa Zach. (8.05)
- Wołomin (7.42) – W-wa Zach. (8.33)
- Wołomin (17.34) – W-wa Zach. (18.24)
- Wołomin (18.28) – W-wa Zach. (19.19)*
- W-wa Zach. (14.40) – Wołomin (15.33)
- W-wa Zach. (17.15) – Wołomin (18.08)*
- W-wa Zach. (19.35) – Wołomin (20.28)*

* - do/z Grodziska Mazowieckiego

Wszystkie pociągi kursują tylko w dni robocze.

K. Trammer

SSKS

Północ w Mordach

Sylwester w pociągu!

Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej zorganizowało imprezę sylwestrową w pociągu przemierzającym Mazowsze. Bal odbył się w elektrycznym zespole trakcyjnym EN57 przystosowanym do ruchu dalekobieżnego. Skład przemierzył trasę: Warszawa – Siedlce – Mordy (tu przywitano nowy rok) – Łuków – Pilawa – Czachówek – Szeligi – Grodzisk Maz. – Warszawa. Pasażerowie w sylwestrowym pociągu jedli, pili, tańczyli, rozmawiali, a po pewnym czasie niektórzy spali...

K. Trammer

Dotacje

Miliony na kolej

550 mln zł na koleje regionalne!

Chociaż koalicja rządząca bardzo była temu przeciwna, posłom PiS, LPR, PSL, PLD, PO oraz Samoobrony udało się przeforsować, aby w budżecie na 2004 rok przeznaczyć 550 mln zł z tzw. środków specjalnych na kolejowe przewozy regionalne.

K. Trammer

Inwestycje

Szwajcaria na wschód od Warszawy?

Czy szwajcarski producent taboru kolejowego uruchomi produkcję w Polsce?

Stadler – szwajcarski koncern specjalizujący się w produkcji taboru kolejowego do przewozów regionalnych i aglomeracyjnych myśli o wejściu na polski rynek. Stadler dostarcza tabor przewoźnikom kolejowym m.in. w Szwajcarii, w Niemczech oraz na Słowacji. W ostatnim z wymienionych krajów eksploatuje się nowoczesne zespoły trakcyjne kursujące na tatrzańskiej kolei elektrycznej oraz autobusy szynowe wyprodukowane przez Stadlera. Ponieważ Stadler chce sprzedawać swoje produkty również w Polsce, musi zlokalizować tu swój zakład. Koncern myśli o budowie fabryki w Siedlcach.

K. Trammer

Nowy pociąg

W ferie do szkoły?

Pierwszego dnia ferii spółka PKP Przewozy Regionalne zaoferowała uczniom łatwiejszy dojazd do... szkoły.

Od 2 lutego w dni robocze uruchomiono nowe połączenie Błonia z Sochaczewem. Pociąg nr 491 wyrusza z Błonia o godz. 6.51 i dociera do Sochaczewa o godz. 7.16. Połączenie zostało uruchomione na wniosek sochaczewskich szkół, których uczniowie mieli poważne problemy z porannym dojazdem na zajęcia. Jak widać spółka PKP Przewozy Regionalne reaguje na lokalne potrzeby, ale jest jednak pewien problem – pociąg stworzony specjalnie po to, aby ułatwić dojazdy do szkół rozpoczął kursowanie od... pierwszego dnia ferii. Tak więc nowy pociąg skazano na to, aby przez pierwsze dwa tygodnie kursował pusty. Czy nie byłoby lepiej (a przede wszystkim oszczędniej) gdyby pociąg nr 491 zaczął kursować dopiero od 16 lutego, czyli od pierwszego dnia zajęć szkolnych?

K. Trammer

Tabor

„Czechy” na szlaku

Lokomotywy EP05 (zwane „czechami” tudzież „piątkami”) znowu można spotkać na czesle pociągów kwalifikowanych.

Dwie ostatnie lokomotywy serii EP05 ponad rok stały odstawione na terenie lokomotywowni Warszawa Olszynka Grochowska i oczekiwały na naprawę. W końcu doczekały się. EP05-16 i EP05-23 w grudniu 2003 roku zostały wysłane na naprawę rewizyjną do gdańskich Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego i Miejskiego. Po przeprowadzeniu naprawy „czechy” powróciły na Olszynkę Grochowską – lokomotywa EP05-23 ostro zabrała się do pracy i już obsługuje ruch kwalifikowany, natomiast w EP05-16 wykryto wcześniej niezauważone usterki, ale jej powrót na szlak to kwestia najbliższych dni.

K. Trammer

Regionalizacja kolei

Marszałek Kowalski chce likwidować!!!

Mazowiecki samorząd wojewódzki chce utworzyć spółkę kolejową.

Projekt reform w PKP zakłada, że przewozy regionalne mają być finansowane i organizowane przez samorządy wojewódzkie. Żeby tak się stało samorządy muszą utworzyć spółki, które zajmą się prowadzeniem kolejowych przewozów pasażerskich w regionie. O takim scenariuszu myśli także Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego. Bogusław Kowalski, wicemarszałek województwa odpowiedzialny za transport kolejowy, chciałby żeby nowa spółka była wspólnym przedsięwzięciem samorządu wojewódzkiego, PKP oraz być może również miasta stołecznego Warszawy. Niestety, marszałek Kowalski na łamach prasy zapowiada, że jednym z pierwszych działań nowej spółki miałyby być... zawieszenie przewozów na bocznych liniach. Miejmy nadzieję, że jednak tak się nie stanie i spółka samorządowa będzie rozwijać kolej regionalną, a nie ją likwidować!!!

K. Trammer

Nasielsk – Sierpc

Zlikwidują?

Mazowiecki Urząd Marszałkowski oraz Mazowiecki Zakład Przewozów Regionalnych myślą o likwidacji pociągów na odcinku Nasielsk – Sierpc.

9 grudnia 2003 roku w siedzibie Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych odbyła się konferencja prasowa, na której poinformowano o nowym rozkładzie jazdy, a także o bieżących sprawach dotyczących kolei na Mazowszu. Przybyłych na konferencję dziennikarzy zaniepokoiła informacja o planowanym zawieszeniu przewozów na jednej z mazowieckich linii kolejowych. Chodzi o trasę z Nasielska do Sierpca, która jest jedyną linią kolejową komunikującą północno-zachodnie Mazowsze ze stolicą województwa. Janusz Dettlaff, ówczesny dyrektor Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych oraz Bogusław Kowalski, wicemarszałek województwa mazowieckiego odpowiedzialny za transport kolejowy, poinformowali, że coraz poważniej myślą o likwidacji przewozów pasażerskich na trasie Nasielsk – Sierpc. Tę decyzję tłumaczą słabą frekwencją w pociągach. Jest jednak pewien poważny problem – władze wojewódzkie oraz PKP Przewozy Regionalne nie robią nic, aby pasażerów było więcej. Wręcz przeciwnie! Rozkład jazdy wygląda tak, jakby komuś zależało na tym, aby odstraszyć tych pasażerów, którzy jeszcze z usług kolei korzystają.

Na początku lat dziewięćdziesiątych na trasie Nasielsk – Sierpc codziennie uruchamiano osiem par pociągów. Wtedy pociągi wcale nie były puste. Obecnie kursują tylko trzy pary i w dodatku kursują one w godzinach bardzo niedogodnych dla pasażerów. Przejdźmy do konkretnych przykładów. Największymi miastami na linii są Płońsk i Sierpc. To właśnie z myślą o przejazdach do i z tych stacji powinien być układany rozkład jazdy. Jednak wcale tak nie jest. Spójrzmy na możliwość dojazdu do Sierpca – ważnego ośrodka powiatowego, w którym znajdują się szkoły i przemysł. Pierwszy pociąg z Nasielska do Sierpca dojeżdża dopiero na godz. 11.56, a więc długo po rozpoczęciu lekcji w szkołach, czy pracy w sklepach i zakładach. Ostatni pociąg z Sierpca w kierunku Nasielska odjeżdża o godz. 15.50. Czy nie jest to zbyt wczesna pora na ostatni pociąg? Spójrzmy na to jakie kolej oferuje możliwości dojazdu do Płońska. Z kierunku Nasielska pierwszy pociąg do Płońska przyjeżdża o godz. 10.30, natomiast pierwszy pociąg z kierunku Sierpca przyjeżdża do Płońska o godz. 5.36. Jak widać, uczniowie uczęszczający do płońskich szkół nawet gdyby chcieli, to z kolei korzystać nie będą. Jedyna grupa pasażerów, której opłaca się korzystać z transportu kolejowego, to dojeżdżający z kierunku Sierpca do Płońska do pracy na godz. 6.00.

Do niedawna popularne były przejazdy z Torunia czy Lipna do Raciąża, Płońska, Nasielska czy nawet Warszawy z przesiadką w Sierpcu. Niestety, już nie są, ponieważ w Sierpcu nie skomunikowano ze sobą pociągów przyjeżdżających z Torunia Głównego z pociągami odjeżdżającymi do Nasielska. Skomunikowań praktycznie nie ma również przy przejazdach w odwrotnym kierunku, poza jednym, które można zrealizować tylko w soboty i niedziele.

Na powyższych przykładach widać, dlaczego w pociągach relacji Nasielsk – Sierpc jest pusto. Wcale nie dlatego, że komunikacja kolejowa przestała być tu potrzebna, ale dlatego, że pociągi kursują według rozkładu jazdy kompletnie nie odpowiadającemu potrzebom miejscowej ludności.

Karol Trammer

Problemy z rozkładem jazdy

Rozkład zmieniony

Już pierwszego dnia obowiązywania nowego rozkładu jazdy pociągów zarówno pasażerowie jak i kolejarze mieli go dość. Jednak trochę się zmieniło...

W poprzednim numerze „Z Biegiem Szyn” napisaliśmy o tym, że od 14 grudnia 2003 roku zostanie przerzedzony weekendowy rozkład jazdy pociągów. Ostrzegaliśmy, że zbyt mała liczba pociągów kursujących w soboty i niedziele może poważnie utrudnić życie pasażerom, a także spowodować ich rezygnację z usług kolei. Niestety, nie pomyliliśmy się.

Pasażerów chcących 14 grudnia, w niedzielę jechać z Dworca Wileńskiego w kierunku Tuszczu nowy rozkład jazdy poważnie zaskoczył. Między godz. 12.10, a 14.35 ze stacji Warszawa Wileńska nie odjeżdża żaden pociąg. Warto dodać, że po tej prawie dwuipółgodzinnej przerwie częstotliwość pociągów bardzo wzrasta – następne składy wyruszają o 14.47 i 15.00. Tak więc najpierw dwie i pół godziny przerwy, a potem zaledwie kilkunastominutowe przerwy między pociągami. Ten rozkład jazdy bardzo zszokował pasażerów. Ci, którzy przychodzili na Dworzec Wileński po godz. 12.10 patrząc na rozkład nie wierzyli własnym oczom, że na pociąg przyjdzie im czekać ponad dwie godziny. Upewniali się w kasach biletowych, czy z wywieszonym na dworcu rozkładem jazdy na pewno wszystko jest w porządku. Kasjerki po kilkunastu takich pytaniach zaczęły mieć tego dość i po prostu wywiesiły kartkę informującą, że „najbliższy pociąg odjeżdża o 14.35”. Jak widać, już w pierwszym dniu obowiązywania nawet kolejarze mieli dość nowego rozkładu jazdy. Nie wspominając o pasażerach, którzy nie mogli zrozumieć wprowadzenia tak długich przerw między pociągami. Niestety, niektórzy zrezygnowali pasażerowie, żeby nie czekać dwie godziny, skierowali swoje kroki na pobliski przystanek prywatnej komunikacji autobusowej.

Jednak wyżej opisana sytuacja to już przeszłość – nastąpiły zmiany w rozkładzie jazdy. W grudniu apelowaliśmy do Zakładu Przewozów Regionalnych o zmianę fatalnego układu pociągów. Nasze działania odniosły skutek i w ramach poprawki nr 24, która weszła w życie 5 stycznia, wprowadzono następujące zmiany w rozkładzie jazdy: pociąg odjeżdżający o godz. 13.20 zaczął kursować codziennie, a odjeżdżający o godz. 14.47 przestał kursować w niedziele i teraz popołudniowy rozkład pociągów odjeżdżających w niedzielę z Warszawy Wileńskiej w kierunku Tuszczu wygląda następująco: 12.10, 13.20, 14.35, 15.00.

Karol Trammer



MAGAZYN OBYWATEL
POLITYKA SPOŁECZEŃSTWO EKOLOGIA

“Magazyn OBYWATEL” - dwumiesięcznik poświęcony polityce, społeczeństwu i ekologii. Podejmuje problem szeroko rozumianej jakości życia, przeciwstawionej wąskiej koncepcji tzw. wzrostu gospodarczego. Zajmuje się krytyką współczesnej rzeczywistości polityczno-gospodarczo-kulturowej. Przedstawia alternatywne rozwiązania. Jest otwarty na nieskrępowaną dyskusję o palących problemach społecznych, porusza tematy niepopularne i “śle widziane” w innych mediach. Wykracza poza standardowe podziały polityczne, w myśl zasady: “nie jesteśmy z obozu lewicy, ani z obozu prawicy – jesteśmy z obozu zdrowego rozsądku”.

Sprzedaż: salony prasowe Empik, Kolporter, Ruch, Inmedio i Relay w całym kraju oraz dobre księgarnie.

Szczegóły na www.obywatel.org.pl

Zmiany personalne

Z Lubelskiej na Grójecką

Janusz Dettlaff prezesem PKP Przewozy Regionalne.

16 grudnia 2003 roku Tadeusz Matyla został odwołany ze stanowiska prezesa Zarządu PKP Przewozy Regionalne. Tej decyzji spodziewano się już od dłuższego czasu – przez kilka ostatnich tygodni przed odwołaniem prezes Matyla przebywał na zwolnieniu lekarskim. Matyla piastował stanowisko szefa spółki PKP Przewozy Regionalne ponad rok – od 31 sierpnia 2003 roku. Nowym prezesem spółki regionalnej został Janusz Dettlaff, który dotychczas pełnił funkcję dyrektora Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych. Dettlaff był dyrektorem warszawskiego zakładu spółki PKP Przewozy Regionalne od 1 października 2001 roku. Wcześniej, w latach 1998 – 2001 był dyrektorem wydziału organizacji i realizacji przewozów w ówczesnej Dyrekcji Przewozów Pasażerskich. Zanim Janusz Dettlaff zaczął być mianowany na stanowiska dyrektorskie pełnił wiele funkcji na niższych szczeblach – był m.in. dyżurnym ruchu, referendarzem oraz naczelnikiem stacji. Janusz Dettlaff zostając prezesem, przeniósł się do biurowca przy ul. Grójeckiej 17. Co w takim razie słychać przy ul. Lubelskiej, gdzie znajduje się siedziba Zakładu Przewozów Regionalnych? Kto zastąpił Janusza Dettlaffa?

Nowym dyrektorem została Elżbieta Nydzińska-Janowska, która dotychczas w Zakładzie Przewozów Regionalnych jako zastępca dyrektora ds. handlowych odpowiadała m.in. za koordynację działań marketingowych, promocję, sprzedaż usług, badanie i ocenę rynku, a także za przygotowanie oferty przewozowej.

Kierownictwo Zakładu Przewozów Regionalnych:

Dyrektor: Elżbieta Nydzińska-Janowska, **Zastępcy dyrektora:**

ds. handlowych: Małgorzata Komosińska, **ds. pracowniczych:** Danuta Nowak, **ds. techniczno-eksploatacyjnych:** Ireneusz Szast, **ds. ekonomiczno-finansowych:** Adam Chłosta

Karol Trammer

Z Biegiem Szyn

Biuletyn poświęcony kolei w aglomeracji warszawskiej

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer

NAKLAD: 100 egzemplarzy

- ➔ Karol Trammer
Ul. Raszyńska 15 m 15
02-026 Warszawa
z dopiskiem „Z Biegiem Szyn”
- ➔ Poczta elektroniczna: z.biegiem.szyn@interia.pl
- ➔ tel. (0)691-500-248

>Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych.

>Redakcja zastrzega sobie prawo do zmian redakcyjnych.

>Artykuły publikowane w „Z Biegiem Szyn” mogą być cytowane oraz przedrukowywane pod warunkiem podania źródła i przesłania jednego egzemplarza z przedrukowanym tekstem na adres redakcji.

TU OTRZYMASZ BIULETYN:

-Kiosk na dworcu Warszawa Powiśle (górnym poziomem)

-Księgarnia PELTA przy ul. Świętokrzyskiej 16

TU PRZECZYTASZ BIULETYN:

-Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej PLK S.A. przy ul. Targowej 74

JAK OTRZYMYWAĆ BIULETYN DROGĄ POCZTOWĄ

Warunkiem otrzymania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominalnej wartości 1,30 zł (Priorytet: 1,90 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 napisanie, od którego numeru mamy rozpocząć prenumeratę.

Szybka Kolej Miejska w stolicy?

Zrobiło się głośno

Znów rozgorzała dyskusja o uruchomieniu systemu Szybkiej Kolei Miejskiej w aglomeracji warszawskiej.

10 grudnia 2003 roku „Życie Warszawy” opublikowało koncepcję utworzenia Szybkiej Kolei Miejskiej na terenie aglomeracji warszawskiej. Na prośbę „Życia Warszawy” opracowaniem koncepcji zajął się Adam Fularz, niezależny analityk rynku kolejowego. Propozycje Fularza wzbudziły dość duże zainteresowanie. „Życie Warszawy” przedstawiło koncepcję utworzenia Szybkiej Kolei Miejskiej warszawskim senatorom: Markowi Balickiemu, Krzysztofowi Piesiewiczowi i Robertowi Smoktunowiczowi. Politycy wyrazili poparcie dla projektu. 8 stycznia Adam Fularz spotkał się z przedstawicielami Polskich Linii Kolejowych aby przedyskutować projekt utworzenia SKM. Na spotkaniu w siedzibie „peelki” byli obecni m.in. Janusz Czarnocki – dyrektor warszawskiego Oddziału Regionalnego PLK, Wojciech Rybak – zastępca dyrektora Oddziału ds. techniczno-eksploatacyjnych, Wiesław Ogłoblin – dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie oraz Krzysztof Groblewski – zastępca dyrektora zakładu ds. technicznych. Następnego dnia – 9 stycznia w redakcji „Życia Warszawy” odbyła się debata, na którą przybyli m.in. Sławomir Skrzypek – wiceprezydent Warszawy, Krzysztof Celiński – prezes Metra Warszawskiego oraz Ireneusz Szast – zastępca dyrektora Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych.



Adam Fularz

Koncepcja Adama Fularza wśród kolejarzy oraz osób zajmujących się transportem budzi spore kontrowersje. Aleksander Janiszewski, były dyrektor generalny PKP, zarzucił Fularzowi, że zbyt optymistycznie oszacował koszty. *Sugerowanie prezydentowi Kaczyńskiemu i czytelnikom „Życia Warszawy”, że za 200 mln zł będziemy mieli SKM, to bzdura, bo sama rewitalizacja torów, stacji, przystanków na 240 kilometrach to na pewno około 400 mln zł. Do tego doliczyć trzeba modernizację taboru i zakup nowych jednostek – ostrzegł Janiszewski na łamach „Rynku Kolejowego”.* Natomiast Maria Bernacka-Rheims, popularyzatorka uruchomienia Metra II, na łamach „Życia” oskarżyła Adama Fularza o plagiat – *nie tylko w moim odczuciu tzw. ekspertyza Adama Fularza jest połowicznie posklecanymi projektami różnych autorów.*

Jak widać koncepcja ta rzeczywiście jest dość kontrowersyjna, ale mimo wszystko nie można zapominać o bardzo ważnej zasłudze Adama Fularza. To właśnie dzięki niemu o uruchomieniu Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie znów zaczęto mówić. I to całkiem głośno.

Karol Trammer

www.bilettypkp.waw.pl

Zamów bilet przez internet!!!

- Odbiór poza kolejnością w kasie na Dworcu PKP Powiśle
- Lub za dodatkową opłatą dowóz pod wskazany adres