

Z Biegiem Szyn

Biuletyn poświęcony kolei w aglomeracji warszawskiej

Nr 3/2004 (12)

Aleksander Janiszewski specjalnie dla „Z Biegiem Szyn”

SKM dla Warszawy

Linia średnicowa jest kluczem do polepszenia oferty przewozowej.

Nazwa „Szybka Kolej Miejska” przewija się w gazetach, czasopiśmie oraz w wypowiedziach polityków, którzy mówią, że będzie to antidotum na problemy komunikacyjne w Warszawie. Problemy komunikacyjne (spowolnienie ruchu, trudności przejazdu przez ulice Warszawy) są i będą narastały, ponieważ liczba samochodów liczona na 1000 mieszkańców dawno przekroczyła 400, a ulice Warszawy (podobnie jak ulice setek miast w świecie) nie mogą, szczególnie w godzinach szczytu, przepuścić potoków samochodów.

Częściowym rozwiązaniem trudności komunikacyjnych aglomeracji warszawskiej jest rozwój i preferowanie transportu zbiorowego, szczególnie szynowego (metro, tramwaj, kolej). W aglomeracji warszawskiej mamy siedem zbiegających się linii kolejowych (plus Warszawską Kolej Dojazdową) przechodzących przez centrum miasta dwoma średnicami. Podstawowa średnica to połączenie Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia stworzona około 80 lat temu, na którą od południa i zachodu wchodzi trzy linie: radomska, skierniewicka i błońska, od wschodu i południowo-wschodu: mińska, wołomińska i otwocka. Średnica ta jest kluczem do polepszenia oferty przewozowej. Linia siódma – legionowska podstawowo wchodzi poprzez stację Warszawa Gdańska na obwodnicę Warszawy – średnicę bis i dalej do Warszawy Woli zlokalizowanej w sąsiedztwie Warszawy Zachodniej. Znaczenie linii legionowskiej wzrosło po dojściu linii metra do Dworca Gdańskiego.

Wszystkie zbiegające się linie posiadają duże zdolności przewozowe, a obecnie mają nawet rezerwy – jest to konsekwencja spadku przewozów zarówno towarowych jak i pasażerskich oraz faktu, że są to linie dwutorowe (odcinki do Warszawy Rembertowa oraz do Grodziska Mazowieckiego są czterotorowe), zelektryfikowane, z blokadą samoczynną. Zdolności przepustowe tych linii w godzinach szczytu to od 6 do 12 par pociągów na godzinę, a na średnicy po jej rewitalizacji i przy zastosowaniu nowego taboru nawet 20 par pociągów w godzinie. Widać wyraźnie, że potencjał przewozowy w Warszawskim Węźle Kolejowym stwarza warunki do podwyższenia standardu obsługi aglomeracji warszawskiej, tak by przejąć część przewozów obciążających transport samochodowy indywidualny i autobusowy.

Podniesienie standardu to:

- zwiększenie częstotliwości ruchu w godzinach szczytu (6-12 par pociągów na godzinę) jak i poza szczytem (2-3 pary pociągów na godzinę) – „pociąg czeka na pasażera”;

- podniesienie prędkości podróży przez likwidację istniejących stałych ograniczeń prędkości (np. w tunelach linii średnicowej prędkość dopuszczalna to jedynie 20 km/h!!!);

- polepszenie dostępności do transportu kolejowego poprzez budowę nowych przystanków osobowych (np. Ursus

Niedźwiadek, Bródno) i modernizacja istniejących (czystość, oświetlenie, bezpieczeństwo);

- sukcesywne wprowadzenie taboru nowej generacji (przyspieszenie 0,5-1 m/s), większa liczba drzwi, zawieszenie pneumatyczne, silniki asynchroniczne).

Wielkości potoków pasażerskich (dane z 2003 roku) sugerują kolejność zajmowania się poszczególnymi liniami. Na pierwszym

miejscu jest linia z kierunku Grodziska (41 tysięcy pasażerów na dobę) i powiązana z nią linia otwocka (17 tysięcy pasażerów). Na drugim miejscu ze względu na powiązanie z pierwszą linią metra powinna znaleźć się linia legionowska, następnie wołomińska (25 tysięcy pasażerów), mińska (19 tysięcy pasażerów) w powiązaniu z linią błońską (12,5 tysiąca pasażerów), a na końcu linia z kierunku Piaseczna (10 tysięcy pasażerów). Według różnych obliczeń (m.in. Politechniki Warszawskiej czy Biura Planowania Rozwoju Warszawy) stworzenie systemu Szybkiej Kolei Miejskiej, która tak naprawdę obsługiwać będzie w o wiele większym stopniu rejonny ciężące do Warszawy niż samą Warszawę, to kwestia wielu lat i wydania kwoty około 2 miliardów złotych na rewitalizację infrastruktury i zakup taboru.

Nazwa SKM ma znaczenie marketingowe oraz polityczne, bowiem przez określenie „szybka” rozumiemy prędkość handlową rzędu 30-40 km/h (poza aglomeracją 45 km/h), a „miejska” to jak wspomniano wyżej dotyczy tylko wspomaganie transportu miejskiego.

Aleksander Janiszewski

Urodził się w 1935 roku we Lwowie. W latach 1980-1991 był działaczem NSZZ „Solidarność” (internowany podczas stanu wojennego). W latach 1990-1996 pełnił funkcję dyrektora generalnego PKP. Obecnie jest niezależnym ekspertem w dziedzinie transportu kolejowego współpracującym z biurem KOLPROJEKT.

Szybka Kolej Miejska to:

- częstotliwość co 5 minut w szczycie
- wyższy standard taboru
- odporność na zakłócenia ruchowe
- prędkość handlowa 30-40 km/h
- zdolności przewozowe rzędu 6000-15000 pasażerów na godzinę
- możliwość dojazdu do centrum Warszawy

Po podwyższeniu atrakcyjności transportu kolejowego może nastąpić dynamiczny wzrost potoków pasażerskich, tak jak to miało miejsce w wielu aglomeracjach świata.

Aleksander Janiszewski

KALEJDOSKOP

Warszawskiego Węzła Kolejowego

Przyszłość WKD

Nie poddają się**Samorządom bardzo zależy na przejęciu „wukadki”.**

PKP zamierza sprywatyzować WKD – spółkę, w której obecnie PKP posiada 100% udziałów. Na przejęciu „wukadki” bardzo zależy samorządom, które chciały ją skomunalizować tzn. przejąć na bardzo korzystnych warunkach. Jednak Biuro Prywatyzacji PKP jest nieugięte i chce udziały po prostu sprzedać. Samorządy nie poddały się i utworzyły konsorcjum, które złożyło ofertę kupna WKD. Konsorcjum samorządowe utworzyły władze: województwa mazowieckiego oraz Grodziska, Milanówka, Podkowy Leśnej, Brwinowa, Pruszkowa, Michałowic i Warszawy. Konsorcjum jako jedyny oferent złożyło wszystkie dokumenty w terminie, co samorządy stawia w bardzo korzystnym świetle. Inni oferenci poprosili o miesięczne przedłużenie okresu składania ofert, na co PKP przystało.

K. Trammer

CZT

Zagrożone linie**Ukazał się raport o zagrożonych liniach kolejowych na Mazowszu.**

„Regionalne linie kolejowe w województwie mazowieckim zagrożone zawieszeniem” – to tytuł raportu, którego autorami są Krzysztof Rytel i Wojciech Szymalski z Centrum Zrównoważonego Transportu. Raport stanowi analizę sytuacji technicznej, oferty przewozowej na zagrożonych liniach. Autorzy zajęli się też możliwościami ratunku i poprawy sytuacji dla tych linii. *Nasz raport jest dowodem na to, że przy niewielkim budżecie i w krótkim czasie można sporo osiągnąć. W pewnym sensie odrobiliśmy pracę domową za samorząd i PKP. Tam chyba nawet nie spróbowano sprawdzić faktów opisanych przez nas w raporcie. W efekcie skonstruowano rozkład jazdy niekorzystnie dla pasażerów, zupełnie na oślep – mówi Wojciech Szymalski z CZT.*

Zainteresowani raportem proszeni są o kontakt z Wojciechem Szymalskim:
tel. (0)608521993, wojteksz@tarchomin.pl

K. Trammer

Finansowanie kolejowych przewozów regionalnych**Ciągle za mało****W tym roku samorząd wojewódzki przeznaczył prawie 50 mln złotych na kolejowe przewozy regionalne.**

7 kwietnia 2004 roku Zarząd Województwa Mazowieckiego podpisał ze spółkami PKP Przewozy Regionalne oraz PKP Warszawska Kolej Dojazdowa umowę na finansowanie kolejowych przewozów regionalnych w 2004 roku. Niestety, 50 milionów złotych to ciągle zbyt mało, aby zapewnić rozwój oferty przewozowej.

49 227 807 zł
na kolejowe przewozy regionalne w województwie mazowieckim

42 065 807 zł
dla PKP Przewozy Regionalne

Finansowanie kursowania 275 pociągów:

38 065 807 zł

Inwestycje i modernizacje taboru:

4 000 000 zł pozostaje w gestii samorządu**7 162 000 zł**

dla PKP Warszawska Kolej Dojazdowa

Środki na ostatnią ratę za zakupiony przez

samorząd pojazd trakcyjny:

4 302 000 zł

Finansowanie kursowania 50 pociągów:

2 000 900 zł

Inwestycje i modernizacje taboru:

859 100 zł pozostaje w gestii samorządu

K. Trammer

MZPR

Znowu zmiany**Zmiany personalne w Zakładzie Przewozów Regionalnych.**

Po grudniowych przetasowaniach kadrowych w Mazowieckim Zakładzie Przewozów Regionalnych nastąpiły kolejne zmiany. Funkcję zastępcy dyrektora ds. handlowych przestała pełnić Małgorzata Komosińska. Na tym stanowisku Komosińska pracowała zaledwie pięć miesięcy. Nowym wicedyrektorem zakładu odpowiedzialnym m.in. za marketing, promocję, sprzedaż usług, badania i ocenę rynku oraz ofertę przewozową został Robert Nowakowski.

Robert Nowakowski pracuje w PKP od 1992 roku. Karierę zaczynał jako kasjer biletowy, następnie pracował w Zarządzie Przewozów Zachodniej DOKP. Przed powołaniem na obecne stanowisko pracował w marketingu centrali PKP Przewozy Regionalne. Dyrektor Nowakowski przedstawia się jako miłośnik kolei, a szczególnie jej historii.

K. Trammer

Warszawska Kolej Dojazdowa**Za 2 złote****WKD wprowadza bilet miejski.**

Bilet miejski będzie wprowadzony od 1 czerwca. Nowy bilet będzie kosztował 2 złote i będzie uprawniał do jednorazowego przejazdu w obrębie Grodziska Maz. (strefa ograniczona stacjami Grodzisk Maz. Okrężna – Grodzisk Maz. Radońska) lub Podkowy Leśnej (strefa ograniczona stacjami Podkowa Leśna Wschodnia – Podkowa Leśna Zachodnia). Wprowadzenie oferty jest odpowiedzią na prośby pasażerów poruszających się tylko w ramach jednej miejscowości: Podkowy lub Grodziska. Niestety, oferty na razie nie wprowadzono w innych miejscowościach na trasie WKD, w których znajduje się więcej niż jedna stacja, a więc w Pruszkowie (3 stacje), Milanówku (2 stacje) czy Warszawie (7 stacji). Jednak członek Zarządu PKP WKD Sp. z o.o. Jolanta Dałek poinformowała nas, że spółka nie wyklucza wprowadzenia biletu miejskiego również w innych miastach na trasie. Zależy to m.in. od ustaleń z samorządami.

K. Trammer

Rower w pociągu**Na Podlasie****i Suwalszczyznę****W składzie pociągu „Hańcza” kursuje nowy wagon rowerowy.**

Pociąg pospieszny „Hańcza” łączy Warszawę z Suwałkami. Od kilku miesięcy w składzie tego pociągu kursuje zmodernizowany wagon do przewozu rowerów. Wagon składa się z wydzielonej części na rowery oraz bezprzędziałowej części dla pasażerów. Układ foteli pozwala właścicielom rowerów obserwować swoje pojazdy. Dzięki takim inwestycjom taborowym podróże koleją stają się coraz wygodniejsze.

K. Trammer

SPROSTOWANIE:**Paragrafy na łapówkarzy**

W poprzednim numerze zamieściliśmy artykuły Kodeksu Karnego dotyczące przyjmowania i udzielania korzyści majątkowych (tzw. łapówek). Niestety, w wyniku błędu artykuły dotyczące zarówno biorących jak i dających opatrzyliśmy tym samym numerem. W rzeczywistości przyjmujących korzyści majątkową dotyczy **artykuł 228 KK**, a udzielających dotyczy **artykuł 229 KK**. Przepraszamy za wprowadzenie w błąd.

Walka z graffiti

Zwycięstwo

Jeszcze niedawno bardzo trudno było na terenie Warszawskiego Węzła Kolejowego zobaczyć czyste, nie pokryte graffiti pociąg. Teraz jest zupełnie inaczej!

Jeszcze kilka miesięcy temu większość elektrycznych zespołów trakcyjnych obsługujących ruch w Warszawskim Węźle Kolejowym była gęsto pokryta graffiti. Czyste składy były prawdziwą rzadkością, a i tak pociągi były czyste jedynie przez kilka dni (czasem nawet tylko kilka godzin) po powrocie z naprawy rewizyjnej. Im dawniej dany pociąg miał przeprowadzoną „rewizję”, tym więcej graffiti znajdowało się na jego burtach, a także oknach. Jednak to już przeszłość – teraz wszystkie kursujące po węźle warszawskim jednostki trakcyjne są czyste, nie mają na sobie ani śladu graffiti, lecz dumnie prezentują pomarańczowo-czerwone barwy zakładowe. Do niedawna kolejowa wojna z graffiti przypominała walkę z wiatrakami, teraz sytuacja zauważalnie się poprawiła. Postanowiliśmy spytać pracowników spółki PKP Przewozy Regionalne, jak im się to udało osiągnąć.

Do połowy roku 2003 – mówi Anna Hyrlik, rzecznik prasowy PKP Przewozy Regionalne – *wszystkie Zakłady Przewozów Regionalnych podpisały na nowych zasadach umowy z firmami czyszczącymi tabor pasażerski. Ze wszystkich pociągów usunięto graffiti. Dodatkowo w trakcie dokonywanych napraw głównych i rewizyjnych część wagonów została pokryta powłoką antygraffiti. Niestety obserwujemy, że zdarzają się przypadki powrotu pociągów z trasy z graffiti, pomimo wzmoczonej czujności patroli SOK jak i policji.* Na szczęście jednak także i na to jest rada. *Czyszczenie pudeł wagonów odbywa się na bieżąco. Wszystkie pociągi wyruszają w trasę wyczyszczone z wszelkich zabrudzeń – wyjaśnia pani rzecznik.* Dawniej zespoły trakcyjne były czyszczone dopiero wtedy, gdy graffiti pokrywało cały skład, co praktycznie uniemożliwiało normalną eksploatację, bowiem zamalowane były numery służbowe oraz dane techniczne opisane na burtach wagonów. Teraz, gdy czyszczenie odbywa się na bieżąco, a więc bezpośrednio po powrocie ze szlaku do lokomotywni, zamalowania wymaga najwyżej niewielka powierzchnia wagonu. Jednak bieżące zamalowywanie graffiti ma jeszcze jedną zaletę. Wandalom malującym graffiti zależy na tym, aby ich „dzieła” były jak najdłużej widoczne na pociągach. Teraz graffiti znika kilkanaście godzin po namalowaniu, a więc graffitiarze tracą motywację.

Rzecznik Anna Hyrlik troszczy się o to, aby media skończyły z prezentowaniem nieaktualnego już obrazu taboru kolejowego jako siedliska graffiti. 18 marca „Gazeta Stołeczna” zamieściła krótki artykuł poświęcony kolei. Notatka ta została opatrzona małą fotografią z redakcyjnego archiwum, która przedstawiała pociąg pokryty graffiti. Rzeczniczka spółki PKP Przewozy Regionalne zareagowała od razu – zadzwoniła do redakcji i upomniała się o to, by nie publikować nieaktualnych już zdjęć pociągów z graffiti. Dziennikarze przyjęli krytykę do wiadomości, ale udali się jeszcze na Dworzec Wileński, by sprawdzić, czy rzeczywiście na pociągach nie widać już graffiti. *Ani jeden pociąg nie był pokryty graffiti. Tak trzymać!* – tak została pochwalona spółka PKP Przewozy Regionalne na łamach „Gazety Stołecznej”.

Karol Trammer

Zespół ds. Regionalizacji Kolei

Może być gorąco

W utworzonym przez marszałka województwa zespole zasiadają nie tylko zwolennicy regionalizacji, ale również jej zadeklarowani przeciwnicy.

W grudniu zeszłego roku na podstawie zarządzenia marszałka województwa mazowieckiego został utworzony Zespół ds. Regionalizacji Kolei. Podstawowym zadaniem zespołu jest przygotowanie koncepcji organizowania i realizowania kolejowych przewozów pasażerskich na Mazowszu. Samorząd chciałby powołać regionalną spółkę kolejową, która miałaby powstać na bazie Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych i rozpocząć swoją działalność w grudniu bieżącego roku. Zdaniem samorządu powołanie spółki pozwoliłoby zrationalizować wydatki, poprawić zarządzanie i rozwiązać poważne problemy finansowe.

Członkami zespołu są reprezentanci jednostek samorządu terytorialnego, Grupy PKP oraz kolejarskich związków zawodowych. Przewodniczącym Zespołu ds. Regionalizacji Kolei jest Bogusław Kowalski, wicemarszałek województwa. Oprócz marszałka Kowalskiego reprezentantami samorządu wojewódzkiego są: dyrektor Janusz Ulatowski, Roman Sielecki i Rafał Czempiński, którzy reprezentują Departament Nieruchomości i Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego oraz Jadwiga Dolecka, zastępca dyrektora Departamentu Skarbu i Finansów. Niższe szczeble samorządu reprezentują: Elżbieta Smolińska, starosta pruszkowski oraz Józef Grzegorz Kurek, burmistrz Mszczonowa. Warto podkreślić, że gdy przed kilkoma laty zlikwidowano ruch na trasie Pilawa – Skierniewice, to Mszczonów został pozbawiony transportu kolejowego. Można więc powiedzieć, że burmistrz Kurek, oprócz reprezentowania Konwentu Wójtów, Burmistrzów i Prezydentów Województwa Mazowieckiego, jest także przedstawicielem wielu tych miejscowości Mazowsza, które zostały pozbawione połączeń kolejowych. W zespole swoich reprezentantów ma także Urząd Miasta Stołecznego Warszawy. A są nimi: Stanisław Szweycer, dyrektor Biura Komunikacji i Robert Czapla, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego. Grupa PKP ma w zespole dwie przedstawicielki: dyrektor Elżbietę Nydzińską-Janowską reprezentującą Mazowiecki Zakład Przewozów Regionalnych oraz prezes Halinę Sekitę ze spółki PKP Warszawska Kolej Dojazdowa. W zespole zasiadają również przedstawiciele organizacji związkowych z Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych: Jan Przywoźny z Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP oraz Grzegorz Kuciński z NSZZ „Solidarność”. Grzegorza Kucińskiego, który pełni funkcję przewodniczącego komisji zakładowej „Solidarności” w MZPR, nie można zaliczyć do zwolenników regionalizacji kolei. Pod koniec ubiegłego roku brał on udział w dramatycznym strajku głodowym zorganizowanym m.in. przeciwko wdrażaniu regionalizacji spółki PKP Przewozy Regionalne bez prezentacji skutków finansowych, ilości pociągów oraz stanu zatrudnienia. Związki zawodowe nie są przeciwne gruntownej reformie, ale nie zgadzają się na udział PKP na coraz to mniejsze podmioty.

Ze względu na obecność w zespole zwolenników oraz przeciwników wdrożenia nowych rozwiązań atmosfera wokół regionalizacji kolei na Mazowszu zapewne stawać się będzie coraz gorętsza.

Karol Trammer

Likwidacja pociągów

Wizja lokalna

Spółka PKP Przewozy Regionalne tłumaczyła się, że zlikwidowała pociągi, ponieważ woziły powietrze. Postanowiliśmy sprawdzić, czy rzeczywiście tak było.

Zlikwidowano piętnaście pociągów oznaczonych literą „F”, które kursowały od 5 stycznia. Zgodę na likwidację połączeń wyraził Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego. Likwidacje dotknęły pięć linii: radomską, skierniewicką, legionowską, mińską oraz otwocką. Jeden z zawieszonych pociągów to pociąg nr 6022 relacji Nasielsk – Warszawa Gdańska. Pociąg ten odjeżdżał z Nasielska o godz. 6.07 i przyjeżdżał do Warszawy o godz. 7.26. Pociąg stanowił ważne połączenie w porannym szczytce dowozowym dla mieszkańców m.in. Nasielska, Nowego Dworu Mazowieckiego, Chotomowa, Legionowa, a także północnych osiedli warszawskich – Choszczówki oraz Płud. Trudno było uwierzyć, że pociąg dojeżdżający do stolicy o wpół do ósmej rano jeździ pusty. Dlatego redakcja biuletynu „Z Biegiem Szyn” postanowiła sprawdzić, ile osób korzystało ze zlikwidowanego już połączenia. 31 marca, czyli ostatniego dnia kursowania pociągu nr 6022, udaliśmy się na stację Warszawa Gdańska i przeprowadziliśmy badania, ile osób skorzystało z tego połączenia. Punktualnie o godz. 7.26 przyjechał pociąg z Nasielska, który złożony był z jednej jednostki trakcyjnej. Na Dworcu Gdańskim ze składu wyspał się tłum – wysiadło 140 osób, a więc frekwencja wyniosła prawie 70%! Trzeba podkreślić, że część pasażerów wysiadła na wcześniejszych przystankach – przede wszystkim na uczęszczanym przez wielu pasażerów przystanku Warszawa ZOO, a więc pasażerów w pociągu nr 6022 było jeszcze więcej.

Zlikwidowano pociąg, którym dojeżdżało do Warszawy prawie 200 osób. Czy to za mało, by pociąg mógł nadal kursować? Widocznie dla Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych, a także dla odpowiedzialnego za kolejowy transport regionalny urzędu marszałkowskiego odpowiedź na to pytanie brzmi „tak”. Jednak wcale nie wszyscy tak uważają. Likwidacji pociągu nr 6022 sprzeciwiła się Koalicja na rzecz Przyjaznego Transportu. Organizacja przesłała pisma w tej sprawie do władz Mazowsza oraz do kierownictwa spółki PKP Przewozy Regionalne. *To skandal, żeby likwidować połączenie, które cieszy się taką dużą popularnością. Jest to jeden z najdogodniejszych porannych kurs dla mieszkańców Legionowa. Jest akurat – ani nie za wcześnie, ani za późno – do Warszawy dojeżdża o godzinie 7.26. Będziemy walczyć o ten pociąg – mówi legionowska radna Agata Zaklika, która uczestniczy również w pracach Koalicji na rzecz Przyjaznego Transportu.*

Spółce ciągle wmawia się, że pociągi wożą powietrze i trzeba je likwidować. Jednak kolejny już raz okazało się, że to co mówi Rząd, spółka PKP Przewozy Regionalne oraz Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego jest po prostu nieprawdą!

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

PKP Przewozy Regionalne

Chcieli dobrze?!

Zamieszenie z opłatami na bagaż zepsuło wizerunek nie tylko PKP Przewozy Regionalne, ale całej kolei!

1 maja 2004 weszła w życie nowa taryfa obowiązująca w spółce PKP Przewozy Regionalne. Jednym z postanowień nowej taryfy było wprowadzenie opłat za przewóz bagażu, którego suma wymiarów przekracza 130 centymetrów. Oznaczało to, że pasażer wiozący ze sobą nawet niewielki plecak, torbę podrózną czy wózek zakupowy musiał kupować dodatkowy bilet. Opinia publiczna powszechnie zastanawiała się, dlaczego kierownictwo PKP Przewozy Regionalne zdecydowało się na wprowadzenie tych opłat. Czyżby z usług kolei wciąż korzystało zbyt wielu pasażerów? A może zarząd PKP Przewozy Regionalne chciał oddać część swoich klientów PKS-om, które od jakiegoś czasu wycofują opłaty za przewóz bagażu? Jednak Grzegorz Uklejewski, dyrektor handlowy spółki, twardo tłumaczył mediom, że chodzi o ujednolicenie zasad z komunikacją miejską. Bardzo dziwne – po pierwsze, PKP Przewozy Regionalne nie jest przewoźnikiem miejskim lecz ogólnokrajowym. Po drugie, w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej tendencja jest raczej odwrotna – ostatnio opłaty za bagaż najczęściej się likwiduje. Tłumaczeniem dyrektora Uklejewskiego nikt nie dał wiary – do centrali spółki codziennie docierały setki protestów: telefonów, e-maili oraz oficjalnych pism. Mimo że przez całą Polskę przetoczyła się lawina krytyki (przez łzy śmiali się wszyscy: pasażerowie, dziennikarze i kolejarze), kierownictwo PKP Przewozy Regionalne trwało przy swoim nowym pomysłu. Ale nie wytrzymało zbyt długo – od 17 maja zasady obowiązujące od początku miesiąca zostaną zlikwidowane i znów będzie można bezpłatnie przewozić większość rodzajów bagażu. To dobrze, że spółka PKP Przewozy Regionalne w końcu uwzględniła opinie pasażerów i wycofała się z tego skandalicznego pomysłu. Jednak nie da się ukryć, że całym zamieszeniem z opłatami za bagaż kierownictwo spółki kolejny raz wystawiło na ciężką próbę i tak dość kruchy wizerunek kolei.

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 otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale **1,35 zł** (Priorytet: **2,00 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.