

Z Biegiem Szyn

Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

STYCZEŃ – LUTY 2005

Nr 1 (16)

Nowy rozkład jazdy:

**Większe
dotacje,
mniej
pociągów!**



strony 3 i 4-5

Personalia

Od zastępcy do zastępcy

Krzysztof Groblewski:
nowy członek zarządu PLK

Od 18 listopada w zarządzie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe nie ma już wakującego stanowiska. Członkiem zarządu i zarazem zastępcą dyrektora ds. techniki i rozwoju został Krzysztof Groblewski. Dyrektor Groblewski jest absolwentem Politechniki Warszawskiej. Z PKP związany od 1980 roku – kolejarską karierę zaczynał od stanowiska zastępcy zawiadowcy odcinka drogowego w Legionowie. Następnie zajmował stanowiska kierownicze w sektorze infrastruktury – ostatnio pełnił funkcję zastępcy dyrektora ds. technicznych w warszawskim Zakładzie Linii Kolejowych.

Teraz funkcję dyrektora technicznego w warszawskim zakładzie PLK pełni Jerzy Janeczek, absolwent Wyższej Szkoły Inżynierskiej w Radomiu.

K. Trammer

Napad na konwój

Strzały na Wschodnim

Nie zdolali zrabować pieniędzy.

13 grudnia około godz. 8.30 na dworcu Warszawa Wschodnia dokonany został napad na konwój gotówki z kas biletowych. Złodzieje postrzelili jednego funkcjonariusza Straży Ochrony Kolei, a drugiego obezwładnili paralizatorem. W wyniku napadu ranna została także jedna kobieta przebywająca na dworcu. *Dzięki właściwej i dzielnej postawie funkcjonariuszy SOK gotówka nie została zrabowana* – podkreśla Bogusław Markowski, rzecznik prasowy Komendy Straży Ochrony Kolei.

K. Trammer

Prywatyzacja WKD

A jednak...

„Wukadka” zostanie przejęta przez samorządy.

Biuro prywatyzacji PKP S.A. zdecydowało, że spółka Warszawska Kolej Dojazdowa trafi w ręce konsorcjum utworzonego przez samorząd województwa mazowieckiego i gminy leżące wzdłuż trasy „wukadki”. Tym samym odrzucono ofertę Polskiego Ekspresu. Samorządowcy już teraz zapowiadają inwestycje w tabor oraz jednocześnie zapewniają, że ceny biletów nie wzrosną

K. Trammer

Warszawa – Łódź

Szybciej do Łodzi

Sprawy mniej lub bardziej istotne.

9 grudnia 2004 w Grodzisku Mazowieckim odbyły się konsultacje społeczne dotyczące modernizacji linii Warszawa – Łódź. Organizatorem spotkania były Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szybowej i grodzicki Urząd Miasta.

Miejsce zostało wybrane nieprzypadkowo – Grodzisk Mazowiecki aspiruje do roli najważniejszego ośrodka miejskiego pomiędzy Warszawą a Łodzią. Modernizacja ma polegać na wymianie infrastruktury przez co prędkość szlakowa (poza rozjazdami) ma wynosić 160 km/h. Efektem tego ma być zawrotny jak na dzisiejsze realia czas podróży na trasie Warszawa – Łódź (60 minut dla składu konwencjonalnego oraz 45 minut dla składu z wychylnym pudłem). Inwestycja ma być w około 75% sfinansowana ze środków funduszy strukturalnych Unii Europejskiej (głównie Sektorowy Program Operacyjny „Transport”). Inwestycja ma zostać ostatecznie ukończona w 2009 roku, na „pierwszy ogień” ma iść odcinek Skierniewice – Koluźki (tu są największe ograniczenia prędkości).

Głównym wątkiem dyskusji okazała się jednak nie sama modernizacja, tylko fakt niezatrzymania się w Grodzisku Mazowieckim pociągów pospieszonych jadących do Łodzi, za co wszyscy obwiniali PLK oraz głównego projektanta biura „Kolprojekt”. (technicznie taka operacja jest wykonalna, ale istnieją trudności infrastrukturalne – brak jednego peronu, który notabene można by bez żadnych większych przeszkód wybudować). Poza tym poruszanych było jeszcze wiele mniej lub bardziej istotnych zagadnień związanych z modernizacją. Podczas dyskusji najbardziej „dyplomatycznie” zachowywała się przedstawicielka spółki PKP Przewozy Regionalne, specjalistka ds. public relations (*sic*) największego przewoźnika, teoretycznie jednego z ważniejszych „aktorów” dyskusji, która ani razu nie zabrała głosu. Bo i po co...?

M. Chmurski

Warszawa – Radom

Drugi tor

Kolej może jeździć szybciej.

W Radomiu zawiązał się komitet wspierający modernizację linii kolejowej Warszawa – Kraków – Radom. Członkom komitetu przede wszystkim chodzi o usprawnienie ruchu na odcinku między stolicą i Radomiem poprzez budowę drugiego toru między Radomiem i Warką. Po modernizacji pociągi mogłyby jeździć z prędkością 160 km/h.

K. Trammer

Szybka Kolej Miejska

Jeszcze w tym roku

Logo, strona internetowa...

Zarząd Szybkiej Kolei Miejskiej zorganizował konkurs na logo nowopowstałej spółki. Zwycięzczynią okazała się pani Iwona Kotwa, której logo (prezentujemy poniżej) zostało zaakceptowane jednogłośnie przez



kierownictwo SKM. Ponadto w internecie pojawiła się strona Szybkiej

Kolei Miejskiej (www.skm.warszawa.pl). Strona na razie skromna, ale liczymy że z biegiem czasu będzie rozbudowywana i szybko stanie się platformą informującą o postępach w tworzeniu warszawskiej kolei miejskiej. Przecież pierwsze pociągi mają wyruszyć do końca 2005 roku...

Na koniec garść podstawowych informacji na temat kierownictwa spółki. Członkiem jednoosobowego zarządu SKM jest Jerzy Obrębski. W radzie nadzorczej znaleźli się: Krzysztof Celiński – prezes Metra Warszawskiego, Piotr Galas – miejski inżynier ruchu oraz Stanisław Plewako z biura komunikacji w Urzędzie m.st. Warszawy.

K. Trammer

Nowy tabor

WKD... psuje się

Już nie jest tak różowo...

W poprzednim numerze tytułem *WKD cieszy się* obwieściliśmy, że kierownictwo i pasażerowie Warszawskiej Kolei Dojazdowej są zadowoleni z nowego zespołu trakcyjnego EN95. Niestety, przy eksploatacji nowoczesnego składu pojawiają się coraz to nowe problemy. W związku z koniecznością prowadzenia ciągłych napraw, skład rzadziej pojawia się na trasie. Trwa okres gwarancji, dlatego za usuwanie usterek płaci producent – PESA Bydgoszcz.

K. Trammer

EXPRESS

► 30 grudnia 2004 roku Halina Sekita, prezes zarządu Kolei Mazowieckich odebrała z rąk Janusza Dyducha, prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, licencję na wykonywanie przewozów kolejowych dla spółki.

Na okładce:

U góry: protest mieszkańców Sierpca przeciw likwidacji linii Nasielsk – Sierpc, 5 lipca 2004

Fot. Aleksandra Obrębska

Na dole: protest pasażerów zlikwidowanego pociągu RegioPlus Warszawa Gdańska – Legionowo, 3 grudnia 2004

Fot. Aleksander Buczwiński

Nowy tabor dla Mazowsza

Wspólna sprawa, wspólne problemy

Władze wojewódzkie z Warszawy i Katowic chcą wspólnie kupić nowe elektryczne zespoły trakcyjne.

Samorządy województw śląskiego i mazowieckiego wspólnie ogłosiły przetarg na dostawę czternastu fabrycznie nowych czterowagonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych. Dziesięć pociągów zakupi województwo mazowieckie, a pozostałe cztery trafią na Śląsk. Cena nowego taboru ma zamknąć się w 200 milionach złotych. Władze województwa

Niektórzy jednak mają zastrzeżenia do wspólnej inicjatywy samorządów wojewódzkich Mazowsza i Śląska. Do sceptyków należą eksperci z Centrum Zrównoważonego Transportu (CZT). Organizacja zwraca uwagę, że modernizacja jednego starego elektrycznego zespołu trakcyjnego kosztowałaby trzynaście razy mniej niż zakup jednego nowego pociągu. Ponadto CZT podkreśla, że nowy tabor nie przyniesie zmniejszenia kosztów uruchamiania pociągów. Według centrum lepszy byłby inny scenariusz inwestycji taborowych na Mazowszu – z sumy 200 milionów złotych, 20 milionów należałoby przeznaczyć na zakup sześciu autobusów szynowych przeznaczonych na linie lokalne, a pozostałe 180 milionów na kompleksową modernizację już kursujących elektrycznych zespołów trakcyjnych. Dzięki temu poprawie uległby stan prawie wszystkich pociągów na Mazowszu. Centrum Zrównoważonego Transportu obawia się bowiem, że dziesięć nowych pociągów i tak zniknie w tłoku starych, niezmodernizowanych pociągów.

To nie koniec problemów – dwóch producentów taboru oprotowało przetarg, który według firm Pesa i Siemens ustawiony był pod szwajcarską firmę Stadler. Bogusław Kowalski, wicemarszałek województwa mazowieckiego zaprzeczał, ale po chwili dodawał, że władzom Mazowsza zależy na otwarciu zakładu Stadlera w Siedlcach. Ostatecznie Urząd Zamówień Publicznych uznał, że większość zarzutów Siemensu i Pesy jest uzasadniona i nakazał samorządowi województwa mazowieckiego zmianę warunków przetargu. To oczywiście może spowodować opóźnienia w dostawach nowego taboru, którego pierwsza partia miała pojawić się na Mazowszu w pierwszej połowie 2006 roku.

Karol Trammer

Nowy rozkład jazdy – Koleje Mazowieckie

Zaczyna się

Jak pociągi przyspieszone nagle stały się pospieszonymi.

23 grudnia dziesięć pociągów przyspieszonych (osobowych omijających część stacji) kursujących w relacjach z Warszawy do Kutna, Płocka, Olsztyna Głównego, Skarżyska Kamiennej oraz Lublina nagle stało się pociągami pospieszonymi. Ale uwaga – tylko na części trasy między Warszawą, a pierwszą stacją poza terenem województwa mazowieckiego. Co gorsza, pociągi te stały się „pośpiechami” tylko z nazwy i ceny. Układ stacji i przystanków oraz tabor pozostały bez zmian. O co więc chodzi?!

Oczywiście jak zwykle o pieniądze. Po powstaniu spółki Koleje Mazowieckie pojawił się problem rozliczeń między nowopowstałą spółką samorządowo-kolejową, a spółką PKP Przewozy Regionalne. Wymyślona więc następująca zasada: pieniądze z biletów na pociągi osobowe trafiać będą do Kolei Mazowieckich, a z biletów na pociągi pospieszne do PKP Przewozy Regionalne.

Zmiany te wprowadzono ponad dziesięć dni po wejściu w życie nowego rozkładu jazdy. Spowodowało to niemałe zamieszanie wśród pasażerów korzystających z tych pociągów. Rzeczywiście trudno zrozumieć zmianę kategorii pociągu, bez zmiany czegokolwiek innego. Cóż, zaczął się podział kolei na Mazowszu. Zaczynają się problemy. Strach spytać, co będzie dalej...

Karol Trammer

Obywatele kontra nowy rozkład jazdy

Ludzie na torze

Kolej nie walczy o klienta. To klient walczy o kolej...

Po wejściu w życie nowego rozkładu mieszkańcy wsi i miast położonych wzdłuż linii Tuszcz – Wyszaków – Ostrołęka przeżyli szok. Liczba par pociągów kursujących między Tuszczem i Wyszakowem zmniejszyła się z czternastu do sześciu. Na drugim odcinku linii (między Wyszakowem i Ostrołęką) dziewięć par nagle zamieniło się na trzy. W nocy z 11 na 12 grudnia odcięto ludzi od świata – mieszkańcy miejscowości Dalekie (powiat wyszkowski) nie mogli się z tym pogodzić. 13 grudnia rano, wyszli na swojej miejscowości, zapalili ognisko i tym sposobem zablokowali pociąg relacji Ostrołęka – Warszawa Zachodnia. Protestujący obywatele ostrzegli, że zjadą z torów dopiero wtedy, gdy podjęta zostanie decyzja o przywróceniu zlikwidowanych pociągów. O dramacie mieszkańców Dalekiego poinformowano Bogusława Kowalskiego, wicemarszałka województwa odpowiedzialnego za kolej. Władze województwa wspólnie z koleją w ekspresowym tempie ustaliły, że na linii Tuszcz – Ostrołęka od 16 grudnia należy wprowadzić zmieniony rozkład jazdy. Obywatele odnieśli sukces. Niestety szybko okazało się, że jest on jedynie połowiczny. Przy poprawianiu rozkładu jazdy na linii Tuszcz – Ostrołęka, lekką ręką zlikwidowano bezpośredni pociąg przyspieszony relacji Ostrołęka – Warszawa. Tym sposobem częściowo poprawiono ofertę lokalną, ale jednocześnie pasażerom z powiatów ostrołęckiego i wyszkowskiego odebrano możliwość bezprzesiadkowej do stolicy województwa. Władze województwa i kierownictwo Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych zapowiadają, że można liczyć na zmianę tej sytuacji – najprawdopodobniej od 7 lutego. Z jednej strony to dobrze, że pojawiło się światelko w tunelu. Niestety, jest też druga strona medalu – już teraz trzeba się przygotować na to, że rozkład jazdy w 2005 roku będzie ciągle zmieniany i poprawiany. To efekt tego, że urzędnicy mazowieckiego urzędu marszałkowskiego nie kwapili się przystąpić do opracowania rozkładu jazdy 2004/2005. Jak zwykle pozostawiono wolną rękę spółce PKP Przewozy Regionalne. Mimo że wszyscy już wiedzą, że ta spółka nie do końca radzi sobie z tworzeniem oferty przewozowej. Spółka Koleje Mazowieckie miała być lekarstwem na ten problem. Miała być...

Mieszkańcy Dalekiego to nie jedni, których z dnia na dzień pozbawiono dużej liczby pociągów, uniemożliwiając im dojazdy do okolicznych miejscowości czy stolicy regionu. Jeśli władze Mazowsza nie chcą powtórki blokad i niepokojów społecznych, to warto już teraz zabrać się za kompleksowe i systemowe przygotowywanie rozkładu jazdy 2005/2006. Reagowanie na problemy już po wprowadzeniu rozkładu jazdy to stanowczo za późno.

Dobrze by było, ażeby za rok mieszkańcy nie musieli znów przypominać kolei i władzom Mazowsza, że potrzebują kolei, że muszą dojeżdżać do szkoły, pracy, urzędów, przychodni. Nie można doprowadzać obywateli do tego, aby musieli przypominać państwu, że żyją...

Mazowsze w ogniu

WARSZAWA, 2 grudnia:

Przed Urzędem Marszałkowskim odbywa się pikietą kolejarzów związków zawodowych. Związkowcy domagają się odstąpienia od tworzenia spółki Koleje Mazowieckie.

WARSZAWA GDAŃSKA, 8 grudnia:

Protest organizacji społecznych i ekologicznych, a także pasażerów przeciw likwidacji pociągów na linii Warszawa – Dziadkowo.

JESIONKA, 12 grudnia:

Pierwszego dnia obowiązywania nowego rozkładu jazdy, na przystanku w Jesionce (powiat żyrardowski) spotyka się kilkuset mieszkańców wsi. Z dnia na dzień zostali oni pozbawieni kilkunastu pociągów kursujących między Żyrardowem i Skierniewicami.

DALEKIE, 13 grudnia:

Mieszkańcy Dalekiego (powiat wyszkowski) blokują linię kolejową przebiegającą przez ich wieś. Na torach pojawia się ogień. Protestują przeciwko drastycznemu pogorszeniu oferty przewozowej na linii Tuszcz – Ostrołęka.

Karol Trammer

Nowy rozkład jazdy – wejście Kolei Mazowieckich

Mniej za więcej

Czy nowy rozkład jazdy pociągów zawsze musi być wielką zmianą na gorsze?

Nie jestem zadowolona z tego rozkładu jazdy – stwierdziła Halina Sekita, prezes Kolei Mazowieckich, otwierając konferencję prasową na temat oferty przewozowej na Mazowszu w ramach rozkładu jazdy 2004/2005. Pasażerowie oraz niezależni specjaliści również nie mają o nowym rozkładzie nic dobrego do powiedzenia. Rzeczywiście dobrze nie jest. Co gorsza, za to drastyczne pogorszenie oferty podatnicy zapłacili niemałą sumę. Na dotację do kolejowych przewozów regionalnych w 2005 roku samorząd województwa mazowieckiego przeznaczył 80 milionów złotych, a więc o 30 milionów więcej niż w zeszłym roku. Tą zwiększoną dotacją ostatnio ciągle chwali się wicemarszałek województwa Bogusław Kowalski (Liga Polskich Rodzin). Ale co to za sztuka dać kolei więcej pieniędzy, a przy tym doprowadzić do znacznego pogorszenia oferty przewozowej?! Nazywając rzeczy po imieniu – to nic innego jak kompromitacja władz województwa mazowieckiego! Jedyne co wynika ze zwiększania dotacji to kolejne deklaracje marszałka Kowalskiego i prezesa PKP Przewozy Regionalne, Janusza Dettlaffa, że współpraca między nimi układa się wręcz idealnie. Co z tego, skoro pociągów kursuje coraz mniej?!

Na ostatnią chwilę

W całej Polsce konferencje prasowe na temat nowego rozkładu jazdy zorganizowano 26 listopada. Mieszkańcy województwa mazowieckiego musieli czekać na jakiegokolwiek informacji o nowej ofercie przewozowej tydzień dłużej – do 3 grudnia. Wiele osób zastanawiało się dlaczego... Szybko wszystko

się wyjaśniło. Aby uniknąć skandalu, na ostatnią chwilę układano rozkład jazdy dla ponad trzydziestu autobusów komunikacji zastępczej, które pojawiły się w miejsce niektórych pociągów likwidowanych od 12 grudnia. Dzięki temu spółce Koleje Mazowieckie udało się uzyskać alibi, że nie prowadzi drastycznej akcji likwidacji połączeń. Autobusy jeżdżą zamiast wszystkich lub niektórych pociągów na liniach Mazowsza. Autobusy zastępcze na razie mają kursować jedynie przez kilka tygodni. Co potem? Zobaczymy. Jednak wiele wyjaśniają słowa prezesa Sekity – *Myszę, że w przyszłości przełączymy te połączenia innym przewoźnikom*. Czyli Koleje Mazowieckie już przed rozpoczęciem działalności zaczęły myśleć o wycofywaniu się z pewnych linii, z niektórych rejonów województwa. A miała być zażarta walka o klienta... Miało być dobrze, wyszło jak zawsze.

Pociągów mniej czy... dużo mniej?

Na kilka tygodni przed wejściem nowego rozkładu jazdy zaczęły pojawiać się spekulacje na temat liczby likwidowanych pociągów od 12 grudnia. Jako pierwsi wypowiedzieli się na ten temat eksperci z Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei, którzy podali liczbę 149. Według IRIPK tytułu pociągów na Mazowszu dotyczyła likwidacja lub skrócenie relacji. Natomiast marszałek Kowalski na początku grudnia powiedział, że zlikwidowanych będzie 41 pociągów. Jednak marszałkowski sposób obliczania nie uwzględniał pociągów zamienionych na autobusy oraz pociągów ze skróconymi relacjami. Jednak jakby nie liczyć – pociągów jest mniej, a dotacja o 30 milionów większa. Tak więc bronienie się, że liczba zlikwidowanych pociągów nie jest aż tak duża tylko trochę mniejsza, jest – delikatnie mówiąc – nie na miejscu...

Dobre jutro skończyło się wczoraj...

Przyszłość kolei to wielkie aglomeracje – stwierdził całkiem niedawno Janusz Lach, dyrektor finansowy PKP S.A. Niestety w

aglomeracji warszawskiej wcale nie wygląda na to, aby ktoś przejął się tym hasłem. Pociągów będzie dużo mniej także na tak popularnych trasach jak Warszawa – Grodzisk Maz. czy Warszawa – Tłuszcz. Likwidacji uległa większość kursujących po Mazowszu pociągów kategorii RegioPlus, które jeszcze nie tak dawno były chlubą spółki PKP Przewozy Regionalne.

3 grudnia na stacji Warszawa Gdańska przeciwko likwidacjom protestowały organizacje społeczne wraz z pasażerami z linii legionowskiej. Koleje Mazowieckie zaserwowały im niemały klops – zlikwidowane zostały dwa pociągi między godz. 16.00, a 17.00. Jeden pociąg woził 100 pasażerów, a drugi ponad 250! Od nowego rozkładu długość przerwy między pociągami wyniesie prawie godzinę – w godzinach szczytu, w porze masowych powrotów do domu, a przede wszystkim w wielkiej aglomeracji. A może aglomeracja warszawska nie jest wielką aglomeracją i hasła o świetlanej przyszłości jej nie dotyczą?! Chyba tak, bo jak na razie Koleje Mazowieckie robią wszystko, aby oddać innym

„Dlaczego jest coraz mniej pociągów?”

KRZYSZTOF RYTEL, Społeczny Rzecznik Niezmotoryzowanych:

Urząd marszałkowski absolutnie nie radzi sobie z ustawowym obowiązkiem organizowania regionalnej komunikacji kolejowej. Mimo coraz większych dopłat nie potrafi wyegzekwować od kolei nie tylko poprawy oferty, ale chociaż jej utrzymania.

Wbrew pozorom likwidowane są kursy nie tylko na lokalnych liniach, czy o niskiej frekwencji, ale także te na głównych liniach, w czasie szczytu. Dzieje się tak pomimo, że Mazowsze jest jednym z niewielu województw, które zapłaciło w 2004 roku dotację na kolej w pełnej wysokości, a na 2005 rok zwiększyło ją z 49 do 80 milionów złotych, przeznaczyło 200 milionów złotych na nowy tabor, a marszałek Kowalski i prezes Przewozów Regionalnych chwalią się wzorową współpracą i wysyłają sobie pisma z podziękowaniami. Skoro jest tak dobrze, to dlaczego jest coraz mniej pociągów?

przewoźnikom swoich pasażerów – także tych z głównych linii. Przecież ludzie nie będą chcieli dłużej niż dotychczas czekać na pociąg – przesiadą się do autobusów.

Granice dzielią

Województwo mazowieckie postanowiło odciąć się od sąsiednich regionów. Warszawa nie ma już bezpośredniego połączenia z Hajnówką i Puszczą Białowieską. Natomiast z Radomia (drugie pod względem liczby mieszkańców miasto na

Mazowszu) nie dojedziemy już pociągiem na teren województwa łódzkiego. Miały zniknąć również pociągi łączące Sierpc z regionem kujawsko-pomorskim (z Lipnem i Toruniem) – jednak dosłownie w ostatnim momencie przed wejściem nowego rozkładu, zdecydowano się nie likwidować tych połączeń. Na głównych trasach międzywojewódzkich liczba pociągów również uległa drastycznemu zmniejszeniu. Dla przykładu: par pociągów osobowych łączących Warszawę ze Skierniewicami (to już województwo łódzkie) jest w nowym rozkładzie jedynie 15, a w zeszłym sezonie 2003/2004 było ich aż 23,5.

Liczby nie kłamią

Jak widać, Koleje Mazowieckie zaczynają walkę o klienta, o której tyle mówił marszałek Bogusław Kowalski, od pozbycia się pasażerów jeszcze korzystających z usług kolei. Jednak niektórym obywatelom województwa tak zależało na kolei, że zdecydowali się na organizację protestów. Mieszkańcy Dalekiego koła Ostrołęki zablokowali tory i tylko dzięki temu zwiększono liczbę pociągów na linii Tłuszcz – Ostrołęka. Jak na razie okazuje się, że to klient walczy o kolej, a nie kolej o klienta (czytaj o tym również na stronie 3).

Tyle słów. Teraz czas na liczby. Obok zamieszczamy tabelkę, w której szczegółowo porównujemy liczbę par pociągów z nowowprowadzonego rozkładu z liczbą par z rozkładu 2003/2004. Jedna uwaga – lektura tabelki może przyprawić o szok, bowiem poprawę względem zeszłego roku odnotowano tylko na jednym jedynym odcinku: między Mińskiem Maz., a Siedlcami kursuje o jeden pociąg więcej. Między resztą mazowieckich miast pociągów kursuje mniej, a w najlepszym razie tyle samo, co w poprzednim rozkładzie.

Jest jednak światelko w tunelu. Zarząd spółki Koleje Mazowieckie zapowiada zmiany w rozkładzie jazdy – pierwsze już od 7 lutego.

Karol Trammer

A miało być tak pięknie...

Porównanie liczby par pociągów osobowych na Mazowszu w poprzednim i obecnym rozkładzie jazdy

Porównanie sytuacji z 14.12.2003 z sytuacją z 12.12.2004

Odcinek	2003/2004 PKP Przewozy Regionalne	2004/2005 Koleje Mazowieckie	Zmiana
Warszawa - Grodzisk Maz.	57,5	53	- 4,5
Grodzisk Maz. - Żyrardów	28,5	27	- 1,5
Żyrardów - Skierniewice	23,5	15	- 8,5
Warszawa - Czachówek Pd.	20	18	- 2
Czachówek Pd. - Warka	18,5	16	- 2,5
Warka - Radom	16,5	16	- 0,5
Radom - Skarżysko Kam.	12	12	---
Radom - Drzewica	3	LIKWIDACJA	- 3
Radom - Dęblin	11	9	- 2
Warszawa - Otwock	39	36,5	- 2,5
Otwock - Pilawa	20	18	- 2
Pilawa - Dęblin	12	10	- 2
Pilawa - Łuków	3	LIKWIDACJA	- 3
Warszawa - Mińsk Maz.	39,5	39,5	---
Mińsk Maz. - Siedlce	19	19,5	- 0,5
Siedlce - Łuków	13	12	- 1
Siedlce - Siemiatycze	6	5	- 1
Warszawa - Tłuszcz	53,5	50	- 3,5
Tłuszcz - Małkinia	17	16,5	- 0,5
Małkinia - Czyżew	9	9	---
Tłuszcz - Wyszaków	14	6	- 8
Wyszaków - Ostrołęka	9	3	- 6
Warszawa - Legionowo	31,5	21	- 10,5
Legionowo - Nasielsk	26,5	21	- 5,5
Nasielsk - Ciechanów	16,5	10	- 6,5
Ciechanów - Mława	15	8,5	- 6,5
Mława - Działdowo	16	6,5	- 9,5
Nasielsk - Sierpc	3	LIKWIDACJA	- 3
Sierpc - Lipno	2	2	---
Płock - Kutno	7	3	- 4
Warszawa - Błonie	27	25,5	- 1,5
Błonie - Sochaczew	25	24	- 1
Sochaczew - Łowicz	18	13	- 5

Twierdza Mazowsze!

Porównanie liczby par pociągów łączących województwo mazowieckie z sąsiednimi regionami w poprzednim i obecnym rozkładzie jazdy

Województwo warmińsko-mazurskie (Mława - Działdowo)	Rozkład jazdy 2003/2004 – osobowe: 16 pospieszne: 7	Rozkład jazdy 2004/2005 – osobowe: 6,5 pospieszne: 4	- 12,5
Województwo podlaskie (Małkinia - Czyżew, Siedlce - Siemiatycze)	Rozkład jazdy 2003/2004 – osobowe: 15 pospieszne: 7	Rozkład jazdy 2004/2005 – osobowe: 14 pospieszne: 7	- 1
Województwo lubelskie (Siedlce - Łuków, Pilawa - Łuków, Pilawa - Dęblin, Radom - Dęblin)	Rozkład jazdy 2003/2004 – osobowe: 39 pospieszne: 18	Rozkład jazdy 2004/2005 – osobowe: 31 pospieszne: 16	- 10
Województwo świętokrzyskie (Radom - Skarżysko Kamienna)	Rozkład jazdy 2003/2004 – osobowe: 12 pospieszne: 12	Rozkład jazdy 2004/2005 – osobowe: 12 pospieszne: 11	- 1
Województwo łódzkie (Płock - Kutno, Sochaczew - Łowicz, Żyrardów - Skierniewice, Radom - Drzewica)	Rozkład jazdy 2003/2004 – osobowe: 51,5 pospieszne: 36	Rozkład jazdy 2004/2005 – osobowe: 31 pospieszne: 33	- 23,5
Województwo kujawsko-pomorskie (Sierpc - Lipno)	Rozkład jazdy 2003/2004 – osobowe: 2	Rozkład jazdy 2004/2005 – osobowe: 2	BEZ ZMIAN

Małe plusy, duże minusy

poniżej prezentujemy największe wpadki i bzdury nowego rozkładu jazdy oraz to, co w ofercie się poprawiło lub co wyznacza pozytywne kierunki zmian. Pokazane przez nas minusy nowej oferty przewozowej trzeba jak najszybciej naprawić i nie dopuścić do ich powielania. Plusy pokazują, gdzie szukać nowych i efektywnych rozwiązań, które powodują, że kolej staje się atrakcyjna dla mieszkańców Mazowsza.

+ Pasażerowie zamiast powietrza

Pociągi pospieszne z kierunku zachodniego kończące bieg na stacji Warszawa Wschodnia dotychczas były przesyłane do wagonowni na Szczęśliwicach jako próżne (przez stację Warszawa Gdańska). W nowym rozkładzie relację jednego pociągu z Wrocławia (*Oleńka*) i jednego z Krakowa (*Jadwiga*) przedłużono do stacji Warszawa Gdańska. Dopiero tam pociąg oficjalnie kończy bieg i zjeżdża do wagonowni. Dzięki temu te pociągi obsługują cztery warszawskie dworce (zamiast trzech), a mieszkańcy północnej Warszawy mogą skończyć podróż bliżej swoich domów. To dobrze, że pociąg muszący i tak jechać z powodów technologicznych, przy okazji przewozi podróżnych.

- Soboty i niedziele wolne od kolei

Ten problem dotyczy przede wszystkim aglomeracji warszawskiej. Coraz więcej pociągów ma ograniczone kursowanie jedynie do dni roboczych. W związku z tym w soboty i niedziele przerwy w kursowaniu pociągów robią się coraz dłuższe: sięgają nawet 2 – 3 godzin. Zakupy, weekendowa nauka, odwiedziny u przyjaciół czy wizyta w kinie i tak się odbędą, ale ludzie nie pojedą tam koleją. Czy Kolejom Mazowieckim aż tak bardzo zależy na mniejszych wpływach?

- Dobra oferta na śmietnik

Zlikwidowano większość kursujących po Mazowszu pociągów kategorii RegioPlus. Pociągi te cieszyły się popularnością wśród pasażerów, ponieważ były szybkie (zatrzymywały się tylko na ważniejszych stacjach), wygodne (obsługiwane taborem o podwyższonym standardzie), a przy tym tanie (obowiązywała w nich taryfa jak w pociągu osobowym). Połączenia RegioPlus są idealnym uzupełnieniem zwykłych pociągów osobowych. Dlatego zamiast likwidować większość RegioPlusów warto było rozwinąć tę ofertę o kolejne linie i dodatkowe połączenia.

- Kolej na autobusy?

Kolej jest środkiem transportu niezależnym od korków ulicznych. Kolej lepiej od transportu samochodowego radzi sobie z pokonywaniem barier atmosferycznych. Kolej jest o wiele bardziej przyjazna dla środowiska niż środki transportu drogowego. Powyższe zdania to oczywistość dla wszystkich. Niestety mimo to, na Mazowszu 36 zlikwidowanych pociągów zostało zastąpionych przez autobusy. Posunięcie bardzo niefortunne. Pokonanie trasy od stacji do stacji autobusem trwa dużo dłużej niż pociągiem – rzadko kiedy szosa biegnie równoległe do torów, a co gorsza boczne drogi (którymi często wiodą trasy autobusów zastępczych) zazwyczaj nie należą do tych odśnieżanych w pierwszej kolejności. Autobusem dużo trudniej przewozić rowery i większy bagaż. Dlatego mazowieccy pasażerowie oczekują, że z pieniędzy które wydają na bilety i z podatków, które przeznaczane są na kolejowe przewozy regionalne, finansowane będą pociągi, a nie prowizorka w postaci autobusów zastępczych.

- Mało pasażerów, dużo pociągów

Pociągi jeżdżą stadami. Bardzo jaskrawy tego przykład można zaobserwować na trasie Sochaczew - Warszawa. Z Sochaczewa po godz. 19.00 pociągi osobowe do Warszawy odjeżdżają co chwilę, bo o godz. 19.04, 19.23 i 19.58. Dzieje się tak chociaż: po pierwsze – o tej porze nie ma wielkiego zapotrzebowania na dojazdy do Warszawy, po drugie – w ciągu dnia mają miejsce zbyt długie przerwy między pociągami i po trzecie – po tych trzech pociągach nie ma już żadnego połączenia osobowego do Warszawy. Czas przy układaniu rozkładów wreszcie zacząć zwracać uwagę na równomierne rozłożenie pociągów. Warto wreszcie pomyśleć o wprowadzeniu na Mazowszu cyklicznych rozkładów jazdy, które charakteryzują się stałymi odstępami między pociągami (np. dokładnie co 15, 30, 60 lub 120 minut)

- Spać z kurami?

W tym rozkładzie na wielu mazowieckich liniach pociągi bardzo wcześnie kończą swoje kursowanie. Ostatnie pociągi osobowe w kierunku Warszawy wyjeżdżają z Ciechanowa o godz. 18.38, z Sochaczewa o 19.58, z Płocka o 16.40. To stanowczo za wcześnie, jak na jedne z większych i ważniejszych miast województwa mazowieckiego!

Karol Trammer

Problemy w PKP Przewozy Regionalne

Wszystko jedno

W Przewozach Regionalnych tak samo nierzetelnie pracują drużyny konдукtorskie, jak i zarząd spółki.

W nocy z 10 na 11 listopada w pociągu nr 16007 jadącym z Warszawy Wschodniej do Drezna i Szklarskiej Poręby Górnej na odcinku od Warszawy do Wrocławia Głównego nie miała miejsca jakakolwiek kontrola biletów. A kontrola biletów to jeden z najważniejszych obowiązków każdej drużyny konдукtorskiej. W opisywanym przypadku tego obowiązku postanowiła nie wykonywać więcej niż tylko jedna drużyna, bowiem w pociągu nr 16007 mają miejsce zmiany obsługi pociągu. Brak kontroli biletów to po pierwsze, ułatwienie życia gapowiczom i doprowadzanie do wyciekania wpływów spółki PKP Przewozy Regionalne – spółki, która powinna troszczyć się o każdą złotówkę, a nawet grosz. Po drugie, brak kontroli biletów wywołuje u pasażerów poczucie osamotnienia, a nawet zagrożenia. Wizyta kierownika pociągu lub konдукtora w przedziale w celu sprawdzenia biletów pozwala sądzić klientom spółki PKP Przewozy Regionalne, że pociągiem ktoś się opiekuje i ktoś (choćby pobieżnie) dogląda, czy podróż pasażerom mija bezproblemowo. Odpowiedź na pytanie, dlaczego drużynom z pociągu nr 16007 nie chciało się wyjść z przedziału służbowego i dokonać kontroli biletów, nasuwa się sama. Tej nocy w pociągu było wielu pasażerów, gdyż zaczynał się właśnie długi listopadowy weekend. A że kierownik i konдукtor woleli zostać w przedziale służbowym niż przeciskać się przez skład, to nikt nie doznał zaszczytu bycia skontrolowanym – ani uczciwi pasażerowie, ani gapowicze. A wszystko przez to, że drużynom konдукtorskim było wszystko jedno...

Brak kontroli biletów rzuca również złe światło na bezpośrednich przełożonych leniwych pracowników drużyn konдукtorskich. Niesumienne wykonywanie obowiązków przez konдукtorów i kierowników pokazuje, że w ich macierzystej sekcji przewozów pasażerskich nie czuć silnej ręki naczelnika. Pewnie naczelnikowi też jest po prostu wszystko jedno...

Dlaczego naczelnikowi sekcji ma nie być obojętne, czy ich podwładni rzetelnie wykonują swoje obowiązki, skoro jest to obojętne kierownictwu spółki PKP Przewozy Regionalne. A to dowód na to, że niestety tak właśnie jest. Redakcja „Z Biegiem Szyn” poinformowała prezesa zarządu PKP Przewozy Regionalne, Janusza Dettlaffa o incydencie z pociągu nr 16007. Oficjalne pismo w tej sprawie zostało złożone w kancelarii spółki 17 listopada. Jednak prezes Dettlaff okazał się całkowicie głuchy na ten problem – odpowiedzi nie otrzymaliśmy do dziś, a więc czekamy już półtora miesiąca. Widocznie dla zarządu spółki PKP Przewozy Regionalne nie jest istotne, czy pracownicy rzetelnie wykonują swoje obowiązki, czy wszyscy podwładni wystarczająco dbają o to, aby nie wyciekały jakiegokolwiek wpływy dla firmy, i co wreszcie zrobić, aby sytuacja w przewozach pasażerskich wreszcie się poprawiła. Czyżby prezesowi Dettlaffowi też było wszystko jedno...?

Okazuje się, że jedynymi, którym nigdy nie jest wszystko jedno, są pasażerowie. Dla nich zawsze ma znaczenie to, w jakich warunkach podróżują i jak pracownicy PKP Przewozy Regionalne wykonują swoje obowiązki. I cóż z tego? Wszystko jedno...

Karol Trammer

Co się działo?

listopad – grudzień 2004

3 grudnia – Dwumiesięcznik Z Biegiem Szyn wzięł udział w pikiecie przeciwko drastycznym likwidacjom połączeń kolejowych na Mazowszu. Pikiet odbyła się na stacji Warszawa Gdańska i została zorganizowana przez stowarzyszenie Zielone Mazowsze (wraz z Centrum Zrównoważonego Transportu oraz Społecznym Rzecznikiem Niezmotoryzowanych). W proteście wzięli udział także setki pasażerów z linii Warszawa – Legionowo – Nasielsk – Ciechanów – Mława – Działdowo.

8 grudnia – Dwumiesięcznik Z Biegiem Szyn pomagał Centrum Zrównoważonego Transportu prowadzić badania frekwencji w likwidowanych pociągach na terenie województwa mazowieckiego. Badania frekwencji prowadzone były w porozumieniu z dyrekcją Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych. Zajęliśmy się badaniami w pociągach RegioPlus relacji Warszawa Gdańska – Legionowo.

Siedlce – Czeremcha

A kto w tym kraju jeździ pociągami...

Ruch pociągów mógł być tu zawieszony.



W tłoku przez Siedlecczynę
W szynobusie SA105

Fot. Marek Chmurski

11 listopada, jednoczłonowy autobus szynowy SA105-003 relacji Hajnówka (odjazd 10.59) – Siedlce (przyjazd 13.10) przeżył prawdziwe oblężenie. Szczęśliwi byli ci, którzy wsiadali do szynobusa w Hajnówce lub Czeremesze, dalej było już tylko gorzej – ludzie po prostu się nie mieścili, a pojechać chciał każdy (także grzybiarze z rowerami). Mieszkańcy Podlasia z utęsknieniem czekają na trzy nowe autobusy szynowe produkcji ZNTK Poznań (SA108 – dwuczłonowe), które mają pojawić się za około pół roku. Póki co pasażerowie muszą zadowolić się tym co jest. Aż strach pomyśleć, że ruch na tej linii mógł zostać zawieszony z powodu braku zainteresowania jego finansowaniem ze strony województwa mazowieckiego.

Marek Chmurski

Z Biegiem Szyn

Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

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:

Warszawa:

-Kiosk na dworcu Warszawa Powiśle (górny poziom)

-Księgarnia PELTA przy ul. Świętokrzyskiej 16

-Sklep PAROWOZIK, Stacja metra Świętokrzyska, lok. 1000i

TU PRZECZYTAJ BIULETYN:

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

-W internecie: www.kolej.eco.pl/biuletyn

JAK OTRZYMYWAĆ BIULETYN DROGA POCZTOWA

Warunkiem otrzymania „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.

