

# Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

MARZEC – KWIECIEŃ 2005

Nr 2 (17)

**UWAGA!**  
Po sygnale odjazdu  
wysiadywanie zabronione

## Kłody pod kołami

Dyrektor Uklejewski wyjaśnia

Gdzieś w centralnej Polsce

Dogonić "peelkę"

Protesty, negocjacje, strajk...

# Gdzieś w centralnej Polsce

Związkowcy na prawie dwie godziny zablokowali stację Warszawa Wschodnia.

Kilka dni przed strajkiem kolejarские związki zawodowe zapowiedziały tylko tyle: 11 stycznia po godz. 8.00 rozpocznie się dwugodzinna blokada torów na jednej ze stacji kolejowych w centralnej Polsce. Koluszki? Łódź? Kutno? Pojawiały się różne spekulacje. We wtorek 11 stycznia, późnym porankiem okazało się, że ta stacja to Warszawa Wschodnia, a więc najważniejsza stacja na Mazowszu i jedna z najważniejszych w Polsce. Związkowcy zablokowali tory na wschodniej głowicy stacji. Powstało niemal zamieszanie. Pociągi regionalne jadące z kierunku wschodniego (Łuszczyca, Otwock, Mińsk Mazowiecki) utykały na liniach dojazdowych do stolicy. Pociągi dalekobieżne zostały zablokowane na stacji postojowej Warszawa Grochów i nie mogły wyruszyć w swoje trasy. W końcu zablokowała się także linia średnicowa i pociągi z zachodu musiały kończyć bieg już na stacji Warszawa Zachodnia. Poza tym część pociągów (głównie tranzytowych) skierowano na Warszawę Gdańską.

Na czas blokady stacji Warszawa Wschodnia uruchomiono pociąg wahadłowy kursujący między stacjami Warszawa Zachodnia i Warszawa Wschodnia. Ponadto pasażerowie PKP na podstawie ważnych biletów kolejowych mogli korzystać z warszawskiej komunikacji miejskiej. Mimo to wielu pasażerom nie udało się dojechać na czas do szkoły i pracy.

Zarząd PKP S.A. uznał strajk za nielegalny. Warto jednak zwrócić uwagę, że część związkowych postulatów wydaje się być zbieżna z polityką władz Grupy PKP. Konkretnie chodzi o fundusze na rzecz kolei w budżecie państwa na 2005 rok. Związkowcy nie mogą się pogodzić z przyznaniem jedynie 74 milionów złotych na infrastrukturę kolejową, podczas gdy na drogi państwo zamierza wydać aż 9 miliardów złotych! Oprócz tego kolejarские związki zawodowe sprzeciwiają się podziałowi spółki PKP Przewozy Regionalne na spółki samorządowo-kolejowe. Taką spółką są działające już Koleje Mazowieckie. Jest to sól w oku działaczy związkowych – spółkę utworzono bowiem bez konsultacji z organizacjami pracowniczymi. Jak widać, nie mamy do czynienia z tzw. strajkiem o kotleta, a więc jedynie o podwyżki, premie czy talony. Związkowcom chodzi o utrzymanie narodowego charakteru Polskich Kolei Państwowych oraz o godziwe finansowanie transportu kolejowego. W akcji strajkowej wzięły udział wszystkie związki działające w Grupie PKP.

Godzinę po blokadzie stacji Warszawa Wschodnia rozpoczęło się posiedzenie Zespołu Trójstronnego ds. kolejnictwa. Od powodzenia tych rozmów miała zależeć dalsza działalność strajkowa. Lub jej brak. Rozmowy trwały aż 12 godzin. Niestety, mimo to nie doszło do porozumienia. Już następnego (czyli 12 stycznia) dnia odbyły się kolejne blokady – tym razem już na całej sieci: w Białymstoku, w Krakowie Głównym i Płaszowie, w Tarnowskich Górach, w Kielcach, w Lublinie, w Gdyni Orłowie oraz w Szczecinie Głównym.

W powietrzu jednak ciągle wisiło coś większego. Strajk generalny. 3 lutego odbyło się kolejne posiedzenie Zespołu Trójstronnego ds. kolejnictwa. Gdyby związkowcom, kierownictwu PKP S.A. oraz przedstawicielom rządu nie udało się dojść do porozumienia, to kolej w Polsce rzeczywiście mogłaby stanąć. Ciągłe jednak wszystkie strony sporu (łącznie ze związkową) zapewniały, że strajk generalny jest ostatnią rzeczą, jakiej chcą na kolei. Może to wspólne przekonanie doprowadziło w końcu do zawarcia porozumienia – nawet w sprawie najbardziej drażliwej, czyli utworzeniu spółki Koleje Mazowieckie. Rząd i władze PKP S.A. ustaliły ze związkami, że co kwartał będą wspólnie przyglądać się wynikom finansowym samorządowo-kolejowej spółki działającej na Mazowszu. To ustępstwo zadowoliło organizacje pracownicze. Poza jedną – Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP konsekwentnie przypomina, że spółka ta powstała wbrew zesłorocznym ustaleniom.

Karol Trammer

Szybka Kolej Miejska

# Kłody pod kołami

Tworzenie kolei miejskiej w Warszawie wcale nie jest proste. Ciągłe pojawiają się nowe problemy.

Było optymistycznie. Pierwsze pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej miały pojawić się na trasie Warszawa Zachodnia – Warszawa Falenica na przełomie 2005 i 2006 roku. Wszystko wskazuje, że jeden z największych problemów, a więc zapewnienie taboru, jest rozwiązany. 13 stycznia kierownictwo SKM podpisało umowę z Zakładami Naprawczymi Taboru Kolejowego Nowy Sącz na zakup sześciu pociągów. Składy te to gruntownie zmodernizowane elektryczne zespoły trakcyjne EN57. Jednak tak gruntownie, że aż nie do poznania – klimatyzowane, monitorowane, z systemem informacji dla pasażerów, z nowoczesnym wnętrzem, a przede wszystkim charakteryzujące się nowoczesną, opływową bryłą. Pierwszy zmodernizowany pociąg ma opuścić nowosądeckie zakłady we wrześniu. Jednak może okazać się, że pociągi nie będą miały, gdzie jeździć.

PKP Polskie Linie Kolejowe zapowiedziały, że pod koniec tego roku chcą przeprowadzić remont linii średnicowej (Warszawa

Zachodnia – Warszawa Wschodnia), która jest jednym z podstawowych fragmentów przyszłej trasy SKM. Owszem, remont „średnicy” potrzebny jest jak mało co – od lat pociągi kursują tam ze skandaliczną prędkością 20-30 km/h. Dzięki remontowi poprawi się również przepustowość. Skoro Szybka Kolej Miejska rzeczywiście ma być szybka, to warto by jeździła po dobrych torach. Jednak planowany termin remontu wydaje się podejrzany. Tak duże remonty zazwyczaj prowadzi się w wakacje, a nie na jesieni gdy potoki pasażerów są bardzo duże. Ma to duże znaczenie, bo w czasie remontu linia średnicowa ma zostać całkowicie zamknięta. Władze SKM sytuację rozumieją w jeden sposób – wygląda na to, że w ten sposób Grupa PKP próbuje utrudnić powstanie nowego, niezależnego przewoźnika. Niektórzy patrzą na sprawę jeszcze inaczej – przez pryzmat polityki. Tworzenie SKM to inicjatywa prawicowych władz stolicy, natomiast obecni dyrektorzy na kolei powołani zostali przez lewicę. I chodzi o to, aby utrudnić prawicy odniesienie sukcesu w postaci uruchomienia kolei miejskiej w Warszawie. Szokujące, ale niestety realne...

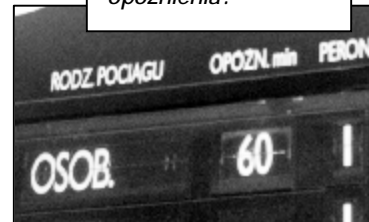
Kolejna sprawa to postawa władz samorządowych z Wawra – dzielnicy, którą obsługiwać ma SKM. Tam postrzegają kolej miejską jako zagrożenie, a nie szansę na dojazd bez korków do centrum Warszawy. Kolej miejska miałaby kursować co 10 minut w godzinach szczytu i wawerski samorząd obawia się, że przez to szlabany na tamtejszych przejazdach byłyby ciągle zamknięte. W związku z tym proponują zakopanie Szybkiej Kolei Miejskiej do tunelu lub wykopu. Argumenty o wysokich kosztach takiej inwestycji samorząd Wawra odrzuca i przypomina o istnieniu funduszy z Unii Europejskiej. My przypominamy działaczom z Wawra, że kolej nie powoduje korków, lecz znacznie je ogranicza.

Jeżeli jednak władzom stolicy uda się pokonać wszystkie trudności, to w Warszawie wreszcie powstanie Szybka Kolej Miejska. Po tylu latach pisania i mówienia, wreszcie zabrano się do czynów. Bo pierwszy odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa Falenica to jedynie początek całego systemu. Władze stolicy już rok po ruszeniu pociągów na pierwszym odcinku, a więc na przełomie 2006 oraz 2007 roku chciałyby uruchomić przewozy do Grodziska Mazowieckiego i Otwocka. Następnie kolej miejska sukcesywnie ma pojawiać się na kolejnych liniach wylotowych z Warszawy. Równoległe z Szybką Koleją Miejską mają powstać węzły przesiadkowe oraz zintegrowany system taryfowy. Jak widać, władze Warszawy planują, aby SKM stał się kręgosłupem transportowym całej stołecznej aglomeracji.

Tylko czy uda się zdążyć na czas?

Tekst i fot. Karol Trammer

Czy Szybka Kolej Miejska ruszy bez opóźnień?





## Koleje Mazowieckie: zmiany w rozkładzie jazdy, dostęp do informacji publicznej

## Po problemie?

Od 7 lutego na Mazowszu pojawiły się nowe pociągi. Ale niestety są też zmiany negatywne.

To musiało nastąpić! Wraz z wprowadzeniem 12 grudnia nowego rozkładu jazdy z mazowieckich torów zniknęło zbyt wiele pociągów. Dlatego przywrócenie części połączeń było po prostu koniecznością. Nie należy więc ulegać propagandzie sukcesu prowadzonej przez władze województwa mazowieckiego i zarząd Kolei Mazowieckich, które głoszą, że dzięki regionalizacji kursuje coraz więcej pociągów. Na razie trwa jedynie naprawianie grudniowych błędów.

I tak: z dniem 7 lutego wprowadzono 12 nowych pociągów w następujących relacjach: Sochaczew – Łowicz Gł., W-wa Zachodnia – Mława, Warszawa Wola – Legionowo, W-wa Gdańska – Legionowo. Jak widać, przy przywracaniu połączeń skupiono się głównie na linii legionowskiej, gdzie po grudniowej zmianie rozkładu sytuacja stała się wręcz tragiczna.

Szesnaście pociągów wydłużono relacje. Dotyczy to przede wszystkim linii skierniewickiej, gdzie w grudniu duża część pociągów relacji Warszawa – Skierniewice zaczęła kończyć bieg w Żyrardowie. Od 7 lutego po cztery pociągi z i do Żyrardowa znów są do dyspozycji mieszkańców Skierniewic. Ponadto przedłużono relację kilku pociągów na innych liniach. Mianowicie: jedna para pociągów z linii Tuszcz – Ostrołęka znów dojeżdża do W-wy Zachodniej. Para pociągów relacji W-wa Wola – Nasielsk dociera do Ciechanowa. Jeden z porannych pociągów z Tuszca do Warszawy Zachodniej od 7 lutego wyrusza już z Małkini. Do Małkini dociera natomiast jeden z wieczornych pociągów dotychczas kursujących w relacji W-wa Wileńska – Tuszcz. Para pociągów dotychczas kursujących z Warszawy Zachodniej do Otwocka i z powrotem, teraz dojeżdża aż do (i z) Pilawy. Późnoporanny pociąg z Warki do W-wy Wschodniej po lutowych zmianach wyrusza z Radomia – ta zmiana dotyczy tylko kursu w jednym kierunku.

Oprócz wydłużeń nastąpiły także skrócenia relacji. Wszystkie dotyczą pociągów kursujących w relacji W-wa Wschodnia – Łowicz Gł. przez Skierniewice. Od 7 lutego 13 takich pociągów kończy (lub zaczyna) bieg w Skierniewicach. Po prostu Koleje Mazowieckie nie chciały swoimi pociągami wjeżdżać zbyt głęboko w województwo łódzkie. Zamiast bezpośrednich pociągów z Warszawy do Łowicza przez Skierniewice pasażerów czeka przesiadka. Ta sytuacja stanowi jedno z ostrzeżeń przed prymitywnie wdrażaną regionalizacją, w wyniku której pogarsza się jakość połączeń między sąsiednimi regionami.

Kolejna korekta to zmiana terminów kursowania (głównie z dni powszednich na całotygodniowe) trzydziestu pociągów na trasach: W-wa Wschodnia – Grodzisk Maz., W-wa Zach. – Mińsk Maz., W-wa Zachodnia – Siedlce, W-wa Wileńska – Tuszcz, W-wa Zachodnia – Otwock, W-wa Wola – Nasielsk, W-wa Gdańska – Nasielsk oraz W-wa Wschodnia – Radom.

Ponadto dziesięciu pociągów zmieniono godziny kursowania. Wciąż nie przywrócono kursowania pociągów na liniach ze zlikwidowanymi przewozami (np. Nasielsk – Sierpc, Radom – Drzewica). Chociaż od miesiąca Bogusław Kowalski, wicemarszałek województwa, zapewnia, że przewozy są tylko zawieszony i powrót pociągów na trasy jest bardzo realny. Ciągle trzymamy za słowo.

To bardzo dobrze, że Koleje Mazowieckie zreflektowały się i naprawiły fatalny rozkład jazdy z połowy grudnia. Niestety nie można powiedzieć, że jest po problemie – pociągów wciąż jest za mało. Jest jeszcze jedna sprawa. Ciągłe zmiany w rozkładzie prowadzą do tego, że pasażer wychodząc rano z domu, wcale nie jest pewien, czy jego pociąg kursuje o tej samej godzinie co poprzedniego dnia. Tak się nie traktuje klientów!

Zupełnie przy okazji: Koleje Mazowieckie po cichu zlikwidowały autobusy zastępcze na trasie Radom – Drzewica. W grudniu „zawieszono” pociągi i zapewniono że autobusy są bardziej opłacalne. Okazuje się, że też nie – od 1 marca Koleje Mazowieckie zdecydowały ostatecznie rozprawić się z kolejową komunikacją autobusową. A pasażerowie? A kto się dziś nimi martwi...

Karol Trammer

## Masz prawo wiedzieć!



Koleje Mazowieckie podlegają ustawie o dostępie do informacji publicznej. Niestety chyba jeszcze nie wszyscy o tym nie wiedzą...

Regionalizacja kolei ma zarówno swoje wady, jak i swoje zalety. Jedną z zalet spółek samorządowo-kolejowych jest dużo większa przejrzystość działania niż w zakładach przewozów regionalnych. A to dlatego, że w spółkach większościowy pakiet udziałów należy do samorządu wojewódzkiego, który jest wybierany demokratycznie przez obywateli. Obywatele mają prawo wiedzieć, czy ich przedstawiciele we władzach wojewódzkich działają w sposób uczciwy i praworządny. Oczywiście sytuacja w spółkach, w których samorząd ma swoje udziały, również może być obiektem zainteresowania wyborców. Ponadto spółka Koleje Mazowieckie działa dzięki pieniądzą z kieszeni podatników. Czy te argumenty wystarczą, aby bezproblemowo uzyskać informacje? Niestety, nie zawsze. Jest jednak ustawa o dostępie do informacji publicznej z 6 września 2001 roku. Ona wszystko wyjaśnia i ona stanowi podstawę do zwracania się z pytaniami do podmiotów publicznych.

Spółka Koleje Mazowieckie jest podmiotem, w którym 51% udziałów należy do Samorządu Województwa Mazowieckiego. I to wystarczy. Artykuł czwarty ustawy mówi, że podmiot, w którym jednostka samorządu terytorialnego ma dominującą pozycję, jest obowiązany do udzielenia informacji publicznej.

Jaką drogą powinny być udostępniane informacje? Są trzy sposoby. Po pierwsze: poprzez internetowy Biuletyn Informacji Publicznej, który powinien być dostępny na witrynie internetowej danego podmiotu oraz w ogólnym katalogu ([www.bip.gov.pl](http://www.bip.gov.pl)). Niestety, na stronie Kolei Mazowieckich ([www.mazowieckie.com.pl](http://www.mazowieckie.com.pl)) nie ma słowa o Biuletynie Informacji Publicznej! Rażące zaniedbanie czy działanie z premedytacją? Nieważne – i tak źle, i tak nie dobrze. Drugi sposób to sporządzenie pisemnego wniosku z konkretnym zapytaniem i przesłanie go do spółki Koleje Mazowieckie. Odpowiedź powinna nadejść w ciągu miesiąca. Kolejna możliwość, jaką daje ustawa, to udostępnianie materiałów dokumentujących posiedzenia zarządu i rady nadzorczej.

O co można pytać? O formę własnościową, strukturę organizacyjną i przedmiot działalności spółki. O podstawowe informacje i kompetencje osób, które sprawują funkcje kierownicze. O sprawy majątku, którym dysponuje spółka.

Na razie wygląda na to, że kierownictwo Kolei Mazowieckich nie jest w pełni świadome, że obowiązane jest respektować ustawę o dostępie do informacji publicznej. Ale my, jako obywatele, mamy prawo wiedzieć, co dzieje się w spółce Koleje Mazowieckie. Spółce utworzonej przez samorząd wojewódzki wybrany głosami obywateli, spółce działającej dzięki pieniądzą pochodzącym z kieszeni podatników oraz pasażerów.

## Co powinien zawierać

## WNIOSEK O UDOSTĘPNIENIE INFORMACJI PUBLICZNEJ?

- Dane wnioskodawcy (imię, nazwisko, PESEL, adres, numer telefonu)
- Adres podmiotu:  
Koleje Mazowieckie Sp. z o.o., ul. Lubelska 1, 03-802 Warszawa
- Konkretną prośbę o udostępnienie informacji. *Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o dostępie do informacji publicznej z dnia 6 września 2001 r. (Dz. U. Nr 112, poz. 1198) zwracam się z prośbą o udostępnienie informacji w następującym zakresie...*
- Oświadczenie na temat żądanej formy przekazania informacji: przesłanie pocztą elektroniczną, odbiór osobisty lub przesłanie pocztą na podany adres.
- Upoważnienie na przetwarzanie danych: *Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych zgodnie z ustawą o ochronie danych osobowych z dnia 29 sierpnia 1997 r. (Dz. U. Nr 133 poz 883.z późn. zm.) w zakresie niezbędnym do realizacji niniejszego wniosku.*
- Miejsowość i datę sporządzenia wniosku. Podpis wnioskodawcy.

Karol Trammer

E20: Warszawa – Mińsk Maz. – Siedlce

# Dogonić „peelkę”

*Do Siedlec można jeździć z prędkością 160 km/h.*

*Jedno pytanie. Czym?*



V max 110 km/h

**Warszawa – Siedlce:**  
Ma być 160 km/h,  
może być 110 km/h,  
a jest 100 km/h...

Fot. Karol Trammer

15 grudnia zeszłego roku Polskie Linie Kolejowe oficjalnie ogłosiły, że pociągi z Warszawy do Siedlec mogą kursować z prędkością 160 km/h. Z tej okazji dla oficjeli uruchomiono nawet specjalny pociąg z Warszawy do Siedlec. Pociąg prowadziła lokomotywa EP09 i dzięki temu udało się osiągnąć magiczną prędkość – 160 km/h. Ale był to pierwszy i prawdopodobnie... ostatni raz. Przynajmniej do czasu.

Linie zmodernizowano, ale niestety pasażerowie wcale tego nie odczuwają. Większość pociągów kursujących między Warszawą i Siedlcami to elektryczne zespoły trakcyjne EN57.

Ich maksymalna prędkość to 110 km/h. Jednak nawet i to nie jest wykorzystywane – pociągi obsługiwane jednostkami EN57

kursują z prędkością rozkładową wynoszącą jedynie 100 km/h. W spółce Koleje Mazowieckie spytaliśmy dlaczego. *Sam chciałbym to wiedzieć* – tak zareagował na nasze pytanie Czesław Sulima, dyrektor ds. technicznych i rozwoju. Następnie zasugerował, by zwrócić się z tym pytaniem do spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, która to jest odpowiedzialna za „trasowanie” pociągów. No i co na to „peelka”? *To przewoźnik, zwracając się do Polskich Linii Kolejowych z wnioskiem o udostępnienie trasy, decyduje o prędkości każdego pociągu. Oczywiście uwzględniając stan linii i wymogi bezpieczeństwa. Widocznie Koleje Mazowieckie uznały, że lepiej będzie, gdy wyeksploatowane zespoły trakcyjne EN57 nie będą jeździły z maksymalną prędkością lecz nieco mniej, a więc 100 km/h zamiast 110 km/h. My wypełniamy wolę przewoźnika* – wyjaśnił nam Ryszard Bandoz, rzecznik prasowy Oddziału Regionalnego PLK w Warszawie. Jak widać, mamy tu do czynienia z tzw. ping pongiem. Okazuje się jednak, że piłeczka znajduje się po stronie Kolei Mazowieckich.

Pozostają jeszcze pociągi pospieszne relacji Warszawa – Terespol oraz pociągi międzynarodowe na wschód – do Mińska i Moskwy. One jednak również nie pomkną po świeżo wyremontowanych torach. Po prostu brakuje szybkich lokomotyw. Jedynie elektrywozy, które mogą osiągnąć prędkość 160 km/h to lokomotywy EP09. One jednak przede wszystkim kierowane są do obsługi pociągów kwalifikowanych na Centralnej Magistrali Kolejowej i na zachodnim ciągu linii E20 (z Warszawy w kierunku Poznania i Rzepina). Dla reszty odcinków szybkich lokomotyw nie starcza. Co prawda, w połowie stycznia nagle pojawiły się słuchy, że relacja jednego z ekspresów kończących bieg na stacji Warszawa Wschodnia, zostanie przedłużona do Siedlec. Szybko jednak okazało się, że ta plotka to tylko... plotka.

Tak więc na razie życie na wschodzie województwa mazowieckiego nie nabierze zawrotnego tempa. Mieszkańcy Siedlec, Mińska Mazowieckiego oraz okolicznych miejscowości obejdą się smakiem. Z prędkością 160 km/h na razie pojechali tylko dyrektorzy, a zwykli ludzie muszą jeszcze poczekać. Pierwsza szansa na znaczące podwyższenie prędkości pociągów kursujących między Warszawą i Siedlcami może pojawić się dopiero wraz z nowym taborem, na który władze województwa mazowieckiego niedawno dopiero ogłosiły przetarg. Zakładając optymistycznie, pierwsza partia nowego taboru pojawi się w połowie 2006 roku.

Karol Trammer

Zmiany personalne w Grupie PKP

# Karuzela się kręci

*Zarząd PKP S.A. zakręcił karuzelą kadrową...*

Zaczęło się od PKP Przewozy Regionalne. 25 stycznia ze stanowiskiem prezesa pożegnał się Janusz Dettlaff. Oznajmił o tym tajemniczy komunikat z 26 stycznia: *Spółka PKP Przewozy Regionalne informuje, że z dniem 25 stycznia 2005 r. Pan Henryk Szklarski Członek Zarządu Dyrektor ds. Techniczno-Eksploatacyjnych Spółki PKP PR, został tymczasowo wyznaczony do pełnienia obowiązków Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego. Ma je pełnić do czasu powołania nowego Prezesa Zarządu.* Treść... to chyba zbyt dużo powiedziane. Więcej niż treści jest tu wielkich liter. W komunikacie nie ma mowy o żadnym odwołaniu, nie pada również nazwisko Janusza Dettlaffa. Konkretów trzeba się domyślać... Cóż, w spółce PKP Przewozy Regionalne panuje taki właśnie styl uprawiania public relations.

Gdy wszyscy zastanawiali się, kto zajmie fotel prezesa po Januszu Dettlaffie, wybuchały kolejne rewelacje. Okazało się, że Jacek Prześluga jest nowym prezesem PKP Intercity. Prześluga to nowy człowiek na kolei. Od października 2004 roku był rzecznikiem prasowym zarządu PKP S.A. i jednocześnie dyrektorem biura marketingu i komunikacji społecznej w Centrali PKP S.A. Szybko przeskoczył na stanowisko prezesa spółki przewozowej. A co z Andrzejem Żurkowskim, który prezesował spółce PKP Intercity od początku jej istnienia? Żurkowski jest teraz... dyrektorem biura marketingu i komunikacji społecznej w Centrali PKP S.A. Po prostu panów Prześlugę i Żurkowskiego zamieniono miejscami. Karuzela się kręci...

W międzyczasie okazało się, że Janusz Dettlaff ma być nowym prezesem trójmiejskiej Szybkiej Kolei Miejskiej – spółki-córki PKP S.A. Większość domyślała się dlaczego. SKM zaczęła osiągać dominującą pozycję nie tylko w aglomeracji gdańskiej, ale także w innych częściach województwa pomorskiego. Pasażerowie chętnie korzystają z „eskaemki” przy dłuższych podróżach po regionie: do Tczewa, Malborka, Pelplina, a nawet Elbląga (to już województwo warmińsko-mazurskie) – bilety są tańsze, a standard taboru lepszy. Stwarzało to zagrożenie dla pomorskiego zakładu spółki PKP Przewozy Regionalne. Zadaniem Dettlaffa miało więc być – delikatnie mówiąc – spowolnienie ekspansji „eskaemki”. *Spółka PKP Przewozy Regionalne postanowiła zakończyć kłopotliwą ekspansję mniejszego konkurenta z grupy PKP* – tak sprawę komentował Adam Fularz, redaktor naczelny „Ekonomiki Kolei”. Kolejarze między sobą żartowali, że jak Januszowi Dettlaffowi udało się doprowadzić ofertę przewozową spółki PKP Przewozy Regionalne do tak tragicznej sytuacji, to z ofertą SKM też nie będzie problemu – w końcu okres kierowania spółką PKP Przewozy Regionalne przez prezesa Dettlaffa kojarzony jest przede wszystkim z drastycznymi likwidacjami setek połączeń. Jednak nie wszystkim było do śmiechu – związki zawodowe działające w trójmiejskiej kolejce zorganizowały kilkugodzinny strajk w obronie Mikołaja Segenia, dotychczasowego prezesa spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście. Strajk odniósł skutek – funkcję prezesa trójmiejskiej spółki w dalszym ciągu pełni Mikołaj Segen.

Andrzej Wach, prezes PKP S.A., tłumaczył, że celem zmian personalnych jest doprowadzenie do skuteczniejszej koordynacji działalności pasażerskich spółek Grupy PKP. Ma to znaczenie, bowiem jak przypomina prezes Wach – *pasażer nadal postrzega kolej jako jedną instytucję.*

Na razie w spółce PKP Przewozy Regionalne trwa bezkrólewie. Prezesa jak nie było pod koniec stycznia, tak go nie było pod koniec lutego. Pełniącym obowiązki prezesa jest Henryk Szklarski, członek zarządu ds. techniczno-eksploatacyjnych, znany z niechęci do regionalizacji kolei. Dopiero w połowie lutego, a więc około trzy tygodnie po odwołaniu Janusza Dettlaffa, zarząd PKP S.A. ogłosił wszczęcie postępowanie kwalifikacyjnego na stanowisko prezesa zarządu spółki PKP Przewozy Regionalne. Kryteria, jakie powinni spełniać kandydaci na szefa spółki regionalnej, sugerują, że konkurs wygrać może człowiek spoza kolei. Pożyjemy, zobaczymy...

Karol Trammer



# „Obraz zasadniczo inny”

Grzegorz Uklejewski, dyrektor handlowy spółki PKP Przewozy Regionalne wyjaśnia.

Przypomnijmy. W nocy z 10 na 11 listopada ubiegłego roku w pociągu nr 16007 jadącym z Warszawy Wschodniej do Drezna i Szklarskiej Poręby Górnej na odcinku od Warszawy do Wrocławia Głównego nie miała miejsca kontrola biletów. 17 listopada zgłosiliśmy to centrali spółki PKP Przewozy Regionalne. Nie mogliśmy się jednak doczekać jakiegokolwiek reakcji ze strony kierownictwa spółki. Sprawa opisana jest dokładniej w poprzednim numerze, w artykule p.t. Wszystko jedno. Wreszcie, po dwóch miesiącach oczekiwania, do naszej redakcji nadeszło pismo od Grzegorza Uklejewskiego, członka zarządu PKP Przewozy Regionalne odpowiedzialnego za sprawy handlowe. Oto ono:

## Wyjaśnienie

GRZEGORZA UKLEJEWSKIEGO – PKP Przewozy Regionalne

Uprzejmie dziękujemy za spostrzeżenia dotyczące pociągu 16007 w dniu 10/11 listopada ub. roku przekazane w piśmie z 17 listopada 2004 r.

Niezwłocznie po otrzymaniu pisma od Pana, polecono wdrożenie postępowań wyjaśniających zainteresowanym zakładom przewozów regionalnych, których drużyny konдукtorskie obsługują ten pociąg, otrzymały polecenie dokładnego zbadania i wyjaśnienia sprawy. Na podstawie sprawozdań z postępowań wyjaśniających, obraz zdarzeń jakie miały miejsce w pociągu jest zasadniczo inny od tego, które Pan był łaskaw nam przedstawić.

Na pewno na odcinku Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny odbywała się odprawa podróżnych i tym samym kontrola biletów. Dowodem są wystawione i sprzedane w pociągu bilety blankietowe. Uważamy za wręcz nieprawdopodobne aby żaden bilet podróżnego nie został na tym odcinku skontrolowany. Tym niemniej z materiałów wynika również, że niektórym z podróżnych biletów nie skontrolowano.

Z 10 na 11 listopada ub. roku pociąg „Bohemia” w relacji z Warszawy Wschodniej cieszył się wyjątkową frekwencją podróżnych. Zajęte były miejsca do siedzenia, tłoczno było na korytarzach i w przejściach. Praca dwuosobowych drużyn konдукtorskich (poza odcinkiem Częstochowa – Lubliniec, na którym dodatkowo pracował drugi konдукtor) była wyjątkowo trudna. Pracownicy drużyn konдукtorskich w złożonych wyjaśnieniach przyznają, że ze względu na przepełnienie pociągu, na poszczególnych odcinkach obsługi nie skontrolowali wszystkich podróżnych.

Z ubolewaniem musimy przyznać, że powinniśmy przewidzieć tak dużą frekwencję i w miarę możliwości techniczno-eksploatacyjnych uzupełnić ofertę przewozową na tym kierunku i w tym okresie. Umożliwiłoby to naszym klientom odbycie podróży w bardziej komfortowych warunkach i na pewno lepszą obsługę podróżnych

przez drużynę konдукorską w tym również bardziej dokładną kontrolę dokumentów przewozowych.

Wszelkie uwagi dotyczące usług świadczonych przez naszą spółkę są dla nas niezmiernie cenne. Zwłaszcza uwagi osób utożsamianych ze środowiskami sympatyków kolei do których ośmielamy się zaliczyć Pana Redaktora. Zapewniamy Pana, że wszystkie uzasadnione i możliwe do wykonania uwagi i spostrzeżenia staramy się realizować.

Na zakończenie, z kolei my chcieliśmy zwrócić uwagę na pewien – jak sądzimy – istotny fakt, a właściwie brak tego faktu. Chodzi o brak biletu (lub kserokopii) – „dowodu w sprawie”. Brak biletu jest w tym konkretnym przypadku poważną przeszkodą w podjęciu decyzji dyscyplinujących.

Grzegorz Uklejewski

członek zarządu, dyrektor handlowy  
PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

## Odpowiedź KAROLA TRAMMERA – „Z Biegiem Szyn”

Bardzo dziękuję za odpowiedź na uwagi zgłoszone przez redakcję „Z Biegiem Szyn”. Dziękuję również za przeprowadzenie postępowań wyjaśniających w zakładach przewozów regionalnych.

Stwierdził Pan, że bilety blankietowe wypisane przez obsługę pociągu stanowią dowód na to, że kontrola biletów została przeprowadzona. Pozwolę sobie jednak Panu Dyrektorowi przypomnieć, że regulamin przewozu osób i przesyłek bagażowych (punkt 12 § 4) nakłada na pasażerów nie posiadających biletów obowiązek zgłoszenia się do pierwszego wagonu z miejscami do siedzenia w celu zakupu biletu u drużyny konдукtorskiej. Tak więc, wypisane bilety blankietowe świadczą jedynie o tym, że pasażerowie pociągu nr 16007 wywiązywali się ze swojego obowiązku i zgłaszali się w przedziale służbowym, a drużyna sprzedawała im bilety. Nie stanowią jednak dowodu na to, że drużyny konдукtorskie dokonały kontroli biletów. Taki dowód mogłyby natomiast stanowić wypisane protokoły wezwania, o których jednak nic Pan nie wspomina. Na podstawie wyżej opisanego niedopatrzania trzeba niestety stwierdzić, że postępowania wyjaśniające były zbyt powierzchowne.

Opisany przeze mnie obraz sytuacji określa Pan jako zasadniczo inny od tego, który przedstawiły drużyny konдукtorskie. Pozwolę sobie nazwać to inaczej – obydwaj opisy są moim zdaniem niezwykle do siebie podobne. Drużyny konдукtorskie przyznały bowiem, że z powodu tłoku w pociągu nie zdołały skontrolować wszystkich podróżnych. Tak więc problem rzeczywiście wystąpił, można jedynie dyskutować, jak dużej części pasażerów dotyczył.

Cieszę się, że uwagi na temat spółki PKP Przewozy Regionalne traktują Państwo jako cenne. Dziękuję również za zaliczenie do grona sympatyków kolei – do grona, do którego i sam siebie zaliczam.

Karol Trammer

Przystanki (nie) zmieniają nazwy...

## Wesoło?



W nazwach przystanków Wesoła oraz Wola Grzybowska pojawiło się słowo „Warszawa”.

Podwarszawskie miasto Wesoła stało się częścią Warszawy 27 października 2002 roku. Od tego dnia Wesoła stanowi jedną z osiemnastu stołecznych dzielnic. Na jej terenie leżą dwa przystanki osobowe: Wesoła i Wola Grzybowska (linia Warszawa – Siedlce). Chociaż Wesoła znajduje się w granicach administracyjnych Warszawy już od ponad dwóch lat, PKP zareagowało na to dopiero niedawno. 5 stycznia ukazała się poprawka do rozkładu jazdy nr 25, która ogłasza zmianę nazw przystanków osobowych Wesoła i Wola Grzybowska na Warszawa Wesoła i Warszawa Wola Grzybowska. Niestety, to co na papierze nie ma jednak odniesienia w terenie. Po ukazaniu się komunikatu o zmianie nazw przystanków w Wesołej nikt nie raczył zmienić tablic informacyjnych na peronach. Na załączonym obrazku sytuacja z początku lutego – miesiąc po ukazaniu się poprawki do rozkładu jazdy nr 25... Karol Trammer

## Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy

## Babcia też grała

Warszawska Kolej Dojazdowa przyłączyła się do finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy.

Łukasz Deryluk, członek Klubu Miłośników Elektrycznych Kolei Dojazdowych, już od sześciu lat co roku kwestuje na rzecz Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Wpadł na pomysł połączenia swojej kolejowej pasji z działalnością charytatywną. Kilka miesięcy temu zwrócił się do Haliny Sekity, która wtedy jeszcze prezesowała Warszawskiej Kolei Dojazdowej, o zgodę na zorganizowanie finału orkiestry na dworcu Warszawa Śródmieście WKD. To nie wszystko. Główną gwiazdą finału miała być „babcia” – wagon EN80 z 1927 roku. Prezes Sekicie pomysł bardzo się spodobał i od razu wydała decyzję – „wukadka” weźmie udział w trzynastym już finale Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Oczywiście „babcia” też!

Tak też się stało. W przeddzień finału – 8 stycznia, późnym wieczorem wagon EN80 pod wodzą Stanisława Kowalskiego wyruszył z grodziskiej elektrowozowni WKD na ponad 30-kilometrową wyprawę do Warszawy. „Babcia” zameldowała się na stacji Śródmieście WKD około godz. 23.30. Cierpliwie tu czekała do godz. 11.00, kiedy to rozpoczęła się „wukadkowy” finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Na dworcu pojawili się warszawiacy, miłośnicy

kolei oraz codzienni pasażerowie podwarszawskiej kolejki. Wszyscy wrzucali większe lub mniejsze sumy do skarbonek. Cel jak zawsze szczytny – w tym roku pieniądze z orkiestry są przeznaczone na wspieranie nowoczesnych metod diagnostyki w neonatologii i pediatrii. A oprócz tego wszyscy z podziwem zwiędzali i oglądali przepięknie odrestaurowany wagon EN80. *Ja tym jeździłam do szkoły podstawowej. Dawne dzieje* – wspominała Danuta Fiszer, która specjalnie dla „babci” odwiedziła dworzec Śródmieście WKD.



*Jeszcze prezes Sekity podjęła decyzję o udziale „babci” w finale orkiestry.*

Fot. Karol Trammer

WKD oraz klub jej pasjonatów. I rzeczywiście – na peronie ustawiono stoisko, na którym można było otrzymać rozkłady jazdy i foldery promujące oferty WKD. Ponadto obecność wagonu EN80 przypomina wszystkim o bogatej tradycji Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Jednak organizacja przyjazdu prawie 70-letniego wagonu wcale nie była prosta. Maszynista i opiekun „babci” – Stanisław Kowalski wyjaśnił nam, że każda wyprawa tego wagonu wymaga długich przygotowań.

*Myślałem, że się nie uda* – Łukasz Deryluk zdradził nam, iż na początku obawiał się, że nie uda się pokonać barier technicznych czy organizacyjnych i impreza się nie odbędzie. Ale się udało! I miejmy nadzieję, że pierwszy raz nie był ostatnim i za rok „babcia” znowu weźmie udział w czternastym już finale Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy.

Karol Trammer

## Sprostowanie

W poprzednim numerze „Z Biegiem Szyn” w tekście *Jeszcze w tym roku* została popełniona pomyłka. Członkiem Rady Nadzorczej spółki Szybka Kolej Miejska jest Piotr Galas, który jest pracownikiem Biura Strategii i Integracji Europejskiej Urzędu m.st. Warszawy. Piotr Galas nie jest osobą tożsamą z Januszem Galasem, Inżynierem Ruchu, naczelnikiem wydziału w Biurze Drogownictwa Urzędu m.st. Warszawy.

**Stanisław Plewako**  
członek Rady Nadzorczej  
Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.

## Co się działo?

styczeń – luty 2004

9 stycznia – Warszawska Kolej Dojazdowa zaprosiła redakcję *Z Biegiem Szyn* na finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Impreza odbyła się na dworcu Warszawa Śródmieście WKD.

29 stycznia – Zielone Mazowsze obchodziło swoje dziesiąte urodziny. W ciągu dziesięciu lat działalności organizacja walczyła m.in. o budowę ścieżek rowerowych, uprzywilejowanie transportu publicznego, a także o zaniechanie polityki likwidacji połączeń kolejowych. Redakcja *Z Biegiem Szyn* serdecznie dziękuje za zaproszenie na jubileusz.

## Szanowni Czytelnicy!

Zdecydowaliśmy się zmniejszyć liczbę punktów kolportażu dwumiesięcznika *Z Biegiem Szyn*. Od tego numeru numery biuletynu dostępne będą jedynie w warszawskim sklepie „Parowozik” zlokalizowanym na stacji metra Świętokrzyska. Zasada jest taka: jeden punkt, a w nim więcej egzemplarzy. Dzięki temu nakład nie będzie się zbyt szybko wyczerpywał i nie będą musieli Państwo odwiedzać aż trzech punktów w poszukiwaniu nowego numeru. Mamy nadzieję, że dzięki temu otrzymanie każdego numeru dwumiesięcznika stanie się pewniejsze.

Przypominamy także o najpewniejszym sposobie otrzymywania dwumiesięcznika *Z Biegiem Szyn*, czyli o prenumeracie – informacje w stopce redakcyjnej (poniżej).

Dziękujemy i liczymy na zrozumienie tej decyzji

## 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:

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

### TU PRZECZYTASZ BIULETYN:

-Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej PLK S.A.,

ul. Targowej 74, Warszawa

-W internecie: [www.kolej.net.pl/biuletyn.html](http://www.kolej.net.pl/biuletyn.html)

### 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 przysyłać biuletyn oraz o napisanie, od którego numeru mamy rozpocząć prenumeratę.