

Z Bieganiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

LIPIEC – SIERPIEŃ 2005

Nr 4 (19)

KRAINA ZA WIELKIM MIASTEM

**KIERUNEK
DOWARSZAWY**

**Niesmaczny odgrzewany kotlet
W budowie w likwidacji
Rzecznik nasz pan**

Niesmaczny odgrzewany kotlet

Idee wynikające z problemów administracyjnych mogą zniszczyć tą wielką wartość, jaką jest linia średnicowa, a przelotowe stacje Warszawa Wschodnia i Warszawa Zachodnia zmienić w dworce czołowe.

17 czerwca 2005 roku ukazał się w „Rzeczpospolitej” artykuł p.t. „Wahadłem przez centrum”. W tekście zaprezentowana jest teza Bogusława Kowalskiego, wicemarszałka województwa mazowieckiego, który uważa, iż powstająca warszawska Szybka Kolej Miejska (SKM) powinna skupić się jedynie na wahadłowej obsłudze linii średnicowej – od stacji Warszawa Wschodnia do stacji Warszawa Zachodnia. *Dlaczego do Otwocka albo Grodziska mają jeździć zarówno Koleje Mazowieckie, jak też Szybka Kolej Miejska?* – zapytuje Bogusław Kowalski. On przyszłość widzi inaczej. Wicemarszałek uważa, że pociągi Kolei Mazowieckich przyjeżdżające z zachodu powinny kończyć bieg na stacji Warszawa Zachodnia, natomiast pociągi z kierunku wschodniego miałyby dojeżdżać tylko do Warszawy Wschodniej. Na dworcach Warszawa Zachodnia oraz Warszawa Wschodnia pasażerowie przesiadaliby się do pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej kursujących linią średnicową.

Zarówno Bogusław Kowalski, reprezentujący władze województwa mazowieckiego, jak i Sławomir Skrzypek, wiceprezydent miasta stołecznego Warszawy uważają, że Koleje Mazowieckie oraz Szybka Kolej Miejska powinny ze sobą współpracować. Dla SKM linia średnicowa, a dla Kolei Mazowieckich pozostałe linie w całym województwie – takie podzielenie się rynkiem według wicemarszałka Kowalskiego ma być lepsze niż konkurencja. Szkoda tylko, że myśląc o dobrych i złych stronach współpracy, konkurencji i podziału rynku zapomina się o pasażerach, którym zaszerwuje się dodatkowe zbędne przesiadki – przy dojeździe do centrum Warszawy jedną, lecz przy transzycie przez stolicę już dwie (zarówno na dworcu Warszawa Wschodnia jak i na dworcu Warszawa Zachodnia).

Wypowiadający się w tekście Ryszard Bandosz, rzecznik prasowy warszawskiego Oddziału Regionalnego Polskich Linii Kolejowych, przypomina o problemie związanym ze wspólnym biletem. *Przesiadki na Dworcu Wschodnim i Zachodnim wymagałyby wspólnego biletu na pociągi podmiejskie i stołeczną komunikację* – mówi Bandosz. A no właśnie! Przecież w pociągach Szybkiej Kolei Miejskiej ma funkcjonować system taryfowy stołecznego Zarządu Transportu Miejskiego. Natomiast w pociągach Kolei Mazowieckich obowiązuje taryfa kolejowa. Jeżeli nawet wreszcie powróci się do idei wspólnego biletu (biletów miesięcznych i kwartalnych ważnych zarówno w mazowieckich pociągach podmiejskich, jak i w warszawskiej komunikacji publicznej), to problem będzie rozwiązany tylko częściowo. Wspólny bilet jest, a raczej był oraz ewentualnie ma być, skierowany tylko do pasażerów korzystających regularnie i z pociągów i z warszawskich autobusów, metra i tramwajów. A co będzie miał zrobić na przykład mieszkaniec Radomia udający się do Siedlec? W Radomiu kupi bilet do Warszawy Zachodniej – tu dojedzie pociągiem Kolei Mazowieckich. Wsiądzie i kupi bilet na Szybką Kolej Miejską, poczym przejedzie nią na dworzec Warszawa Wschodnia. Tu kupi bilet znów na Koleje Mazowieckie – tym razem do Siedlec. Co zrobi następnym razem? Poszuka bezpośredniego połączenia autobusowego. A pociągi SKM oraz Kolei Mazowieckich powoli zaczną pustoszyć...

Pomysłu jednak broni Henryk Klimkiewicz, prezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR. Stwierdza on – *ważniejsze od liczby przesiadek są efektywność i czas podróży. Wystarczy spojrzeć na Paryż, Berlin albo Londyn. W tych miastach pasażer też musi się przesiadać, ale robi to w sposób szybki i komfortowy*. Niestety, przykłady podane przez prezesa Klimkiewicza nijak nie mogą stanowić porównania dla propozycji odnoszącej się do stołecznej linii średnicowej. W metropoliach wymienionych przez Henryka Klimkiewicza nie występuje bowiem sytuacja, w której ktoś zmuszałby pasażerów, aby kilka stacji przed centrum miasta opuścili jeden pociąg i przesiadli się do innego składu. Dla przykładu w Berlinie pasażerowie kolei miejskiej (S-Bahn) praktycznie ze wszystkich linii mogą bezpośrednio dojechać na jedną z dwóch prostopadłych do siebie linii średnicowych (jednej na wiadukcie – Stadtbahn bądź drugiej w tunelu – Nord-Süd-Bahn) przebiegających przez ścisłe centrum miasta. To nie wszystko. Pasażerowie pociągów regionalnych obsługujących cały land i jego okolice (a więc miejscowości oddalone od Berlina nawet o ponad 200 km) również mogą wysiąść z pociągu na jednym z kilku dworców zlokalizowanych w samym centrum Berlina (Ostbahnhof, Alexanderplatz, Friedrichstrasse, Zoologischer Garten i Charlottenburg). Tak więc nawet pasażerom pociągów regionalnych nikt nie każe przesiadać się na rogatkach Śródmieścia do pociągów kolei miejskiej S-Bahn. Wręcz przeciwnie znaczna większość kursujących w Berlinie (a także w Paryżu) pociągów regionalnych ma relacje tranzytowe – z jednego na drugi koniec regionu przez stolicę. Ba, przez samo jej centrum! Okazuje się, że ani w Berlinie ani w Paryżu bezpośrednio pociągów zarówno aglomeracyjnych jak i regionalnych nie traci na znaczeniu. Zapewnienie pasażerom podróży bez przesiadek, wbrew temu co twierdzi prezes Klimkiewicz, traktowane jest jako podstawa – zarówno przez przewoźników kolejowych jak i przez tamtejsze władze miejskie oraz regionalne.

Co więcej, linie kolejowe przebiegające przez centra miast (berlińska Stadtbahn czy paryskie tunele kolei regionalnej RER) są efektem wielkich inwestycji, których celem było po pierwsze rozwiązanie problemu dowożenia pasażerów jedynie do rogatek miast, a po drugie stworzenie możliwości prowadzenia pociągów tranzytowych bez konieczności zmiany kierunku pociągów na dworcach czołowych. Takie same priorytety ponad 70 lat temu przyświecały projektantom i budowniczym warszawskiej linii średnicowej. Teraz nieprzemysłane idee wynikające jedynie z problemów administracyjnych, bowiem z braku integracji pomiędzy spółkami dzielącej się kolei, mogą zniszczyć tą wielką wartość jaką niewątpliwie jest linia średnicowa, a przelotowe dworce Warszawa Wschodnia i Warszawa Zachodnia częściowo (bo dla ruchu regionalnego i podmiejskiego) zmienić w dworce czołowe!

Warto przypomnieć, że to właśnie Zespół Doradców Gospodarczych TOR dwa lata temu wysunął propozycję zawieszenia kursowania pociągów regionalnych między Warszawą Wschodnią a Warszawą Zachodnią i skierowanie na ten odcinek pociągów kolei miejskiej. Na szczęście wtedy pomysł szybko uciął. Okazuje się jednak, że teraz władze Mazowsza postanowiły odgrzać tego niesmacznego kotleta.

A odgrzanie tego kotleta może okazać się politycznym błędem odpowiedzialnego za kolej wicemarszałka województwa Bogusława Kowalskiego. Po okresie ograniczonego zaufania do jego osoby (spowodowanym zawieszeniami połączeń na Mazowszu oraz jego niechęcią do zakupów autobusów szynowych) jego publicyść znacznie się poprawiła. Obecnie bowiem opinii publicznej Bogusław Kowalski dobrze kojarzy się z rozpoczęciem reformy kolei regionalnych na Mazowszu. Na tory zaczęły wyruszać zmodernizowane pociągi, planowane są zakupy szynobusów, powoli zmienia się wygląd jeszcze do niedawna zaniedbanych kas biletowych, zmienia się podejście do pasażerów, którzy na przykład obecnie nie muszą płacić za przewóz rowerów. Jeśli jednak znacznie się realizować pomysł podzielenia się rynkiem w sposób taki, jak zaproponował wicemarszałek Bogusław Kowalski, to zmuszeni do codziennych przesiadek pasażerowie bardzo szybko zapomną o wyremontowanych pociągach, odmalowanych kasach biletowych i innych pozytywnych zmianach spod coraz bardziej rozpoznawanego żółtego słońca z logo Kolei Mazowieckich.

Karol Trammer

Kraina za wielkim miastem

Z Siedlec do Ostrołęki? Z Płocka do Ciechanowa? Z Wyszkowa do Nowego Dworu? Jeśli kolejją, to tylko przez stolicę. Czy wkrótce to się zmieni?

Jedzie pociąg z daleka, na nikogo nie czeka. Konduktorze laskawy, byle nie do Warszawy! Nic z tych rzeczy. Jak na razie, dla kolei w województwie mazowieckim dowóz do Warszawy jest całkowitym

prioritytem. Poruszanie się kolejją w innych kierunkach niż do lub ze stolicy jest praktycznie niemożliwe. Linie kolejowe prostopadłe do linii zbiegających się w Warszawie dla ruchu pasażerskiego już nie istnieją albo – w najlepszym razie – dogorywają. Sprawę trochę wyjaśnia oficjalna misja Kolei Mazowieckich, spółki która prowadzi kolejowe przewozy regionalne w województwie mazowieckim. Misja brzmi: *Misją Spółki jest prowadzenie pasażerskiego transportu kolejowego, o wysokim standardzie, w aglomeracji warszawskiej oraz na pozostałym obszarze województwa mazowieckiego jako elementu zintegrowanego transportu publicznego.* Czyli po pierwsze aglomeracja warszawska, a obsługa pozostałych obszarów województwa mazowieckiego schodzi na dalszy plan. Wiadomo przecież: poza okolicami

Warszawy pasażerów nie liczy się na tysiące, lecz na setki. Poza tym na prowincji kolejowy biznes może przynosić mniejsze wpływy. Dlatego okolice Ostrołęki, Radomia, Płocka, Siedlec czy Ciechanowa traktowane są po macoszemu. Właściwie jedyne co Koleje

Mazowieckie mają do zaoferowania mieszkańcom tych obszarów to połączenia w kierunku Warszawy. Ale nawet i to nie zawsze, np. z Płocka odjeżdżają jedynie trzy pociągów dziennie – dwa do Kutna i jeden dalej, do Łodzi Kaliskiej. Bezpośredni pociąg do Warszawy został zlikwidowany na początku kwietnia. To jednak tylko wyjątek, który potwierdza regułę „warszawocentryzmu” mazowieckiej sieci kolejowej. Owe zjawisko wynika oczywiście także i z tego, że w stolicy dużo łatwiej znaleźć pracę niż na pozostałych obszarach regionu mazowieckiego. W związku z tym istnieje duże zapotrzebowanie na połączenia kolejowe do i z Warszawy. Kolej oczywiście powinna wsłuchiwać się w ten głos klientów i rozwijać ofertę przewozową na liniach w kierunku Warszawy. Jednak przy tym nie można zapominać o potrzebach osób dojeżdżających nie do Warszawy, lecz do ośrodków subregionalnych (Płock, Ciechanów, Ostrołęka, Siedlec, Radom). W tych miastach również istnieją miejsca pracy, szkoły, uczelnie i urzędy.

Kontrast pomiędzy jakością oferty przewozowej na trasach w kierunku stolicy oraz jakością oferty pomiędzy mniejszymi miejscowościami Mazowsza i dawnymi miastami wojewódzkimi urósł do ogromnych rozmiarów. Na lokalnych liniach kolejowych Mazowsza ruch praktycznie zamarł – obecnie pociągi kursują na czterech liniach nie biegnących bezpośrednio do Warszawy: Radom-Dęblin, Tłuszcz-Ostrołęka,

Płock-Kutno i Siedlce-Czeremcha. Pozostałe odcinki opustoszały. Obserwując to postępujące od kilkunastu lat zjawisko można dojść do wniosku, że potrzebami ludzi mieszkających z dala od głównych linii

kolejowych nikt już się nie interesuje. Okazuje się jednak, że aż tak bardzo źle nie jest. Pojawiły się szanse na poprawę tej sytuacji.

17 maja 2005 roku, władze województwa mazowieckiego i kierownictwo spółki Koleje Mazowieckie podpisały list intencyjny z przedstawicielami Deutsche Bahn (kolei niemieckich) w sprawie zakupu używanych autobusów szynowych, które mają zostać wprowadzone właśnie na peryferyjne linie kolejowe. Jednocześnie szynobusów (jedno- i dwuczłonowych) ma stacjonować w tłuszczańskim oddziale sekcji napraw i utrzymania taboru Warszawa Grochów. Autobusy szynowe mają zostać skierowane na czynne linie kolejowe jednakże charakteryzujące się mniejszą frekwencją pasażerów. Co ciekawe, do takich linii zaliczono również trasę z Dębina do Radomia. Wbrew temu

co już kolejny po raz twierdzi szefostwo Kolei Mazowieckich, pociągi są tam pełne pasażerów – można liczyć ich tam na setki. Ponadto szynobusy mają także pojawić się na liniach, na których ruch pociągów jest obecnie zlikwidowany. Jest to dobra wiadomość –

stanowi bowiem sygnał, że władze województwa oraz kierownictwo Kolei Mazowieckich zaczęły zdawać sobie sprawę, że długość oraz jakość mazowieckiej sieci kolejowej jest niewystarczająca i wreszcie należy rozpocząć jej rewitalizację. Sygnał ten jest co prawda nieco nieśmiały, bowiem na razie myśli się o przywróceniu ruchu kolejowego jedynie na trzech trasach: Legionowo-Tłuszcz (wraz z odnogą Wieliszew-Zegrze), Nasielsk-Sierpc i Radom-Drzewica. Można jednak uznać, że nie wszystko na raz i że od czegoś trzeba zacząć...

Gdyby bowiem mieć na uwadze zrównoważony rozwój regionalny, potrzebę skomunikowania mazowieckich miejscowości pomiędzy sobą (a nie tylko i wyłącznie z Warszawą) oraz konieczną do przeprowadzenia aktywizację

województwa, to należałoby pójść dalej – przywracając ruch na innych, obecnie nieczynnych, liniach kolejowych. Trzeba oczywiście wziąć pod uwagę to, że do zrealizowania tych planów konieczna jest większa liczba szynobusów, a także to, iż w niektórych przypadkach przywrócenie ruchu pociągów wiązałoby się z koniecznością przeprowadzenia napraw infrastruktury kolejowej. Czy Kolejom Mazowieckim uda się przywrócić przewozy na nieczynnych liniach i spółka w ciągu kilku lat stanie się tym cudem przewozowym, o którym mówi czytelnik „Wolnej Drogi”?

Karol Trammer

Zawieszono do odwieszenia!

Linie czynne, na które Koleje Mazowieckie chcą wprowadzić szynobusy:

- Tłuszcz-Wyszków-Ostrołęka
- Radom-Pionki-Dęblin
- Siedlce-Mordy-Czeremcha

Linie nieczynne, na których Koleje Mazowieckie chcą przywrócić ruch i wprowadzić szynobusy:

- Tłuszcz-Radzymin- Legionowo
- Zegrze-Wieliszew
- Radom-Przysucha-Drzewica
- Nasielsk-Płońsk-Raciąż-Sierpc

Pozostałe nieczynne linie. Jeżeli zależy nam na zrównoważonym rozwoju regionu, to tu też należy przywrócić ruch pociągów – autobusów szynowych!

- Płock-Sierpc
- Sierpc-Brodnica
- Ostrołęka-Szczytno
- Ostrołęka-Sniadowo-Łomża/Łapy
- Małkinia-Ostrów Mazowiecka-Ostrołęka
- Siedlce-Sokołów Podlaski-Małkinia
- Łuków-Pilawa-Góra Kalwaria-Mszczonów-Skierniewice

Co z tą frekwencją?

Od pewnego czasu w radomskiej prasie ukazują się teksty o planach wprowadzenia na trasie Radom-Dęblin autobusów szynowych zamiast obecnie kursujących elektrycznych zespołów trakcyjnych. Przyczyną tego ma być jakoby trwający od kilku miesięcy rekordowy deficyt na tej linii.

Potrzeba było wypadku do jakiego doszło na przejeździe kolejowym w Rajcu Poduchownym 6 maja 2005 roku, aby wyszło na jaw jaka jest prawdziwa frekwencja na tej linii. Według Gazety Wyborczej pociągiem biorącym udział w zdarzeniu jechało 400 osób!

Niemieckie autobusy szynowe, które mają użytkować Koleje Mazowieckie, posiadają jedynie 70 lub 130 miejsc siedzących. Jak spółka zamierza obsłużyć obecny potok podróżnych tymi składami? Skąd upór w lansowaniu tak małej frekwencji na tej linii? Może problemem jest to, że frekwencja liczona jest na podstawie sprzedanych biletów? A jak jest z kupowaniem biletów na polskich kolejach, każdy wie...

Sebastian Pawłowski, Radom

Głos z terenu

Opinia czytelnika dwutygodnika „Wolna Droga”:

A ja bym chciała, aby „Koleje Mazowieckie” nie były „cudem finansowym”, ale cudem przewozowym. Może i „Koleje Mazowieckie” przynoszą zyski, ale szanowni państwo – kierownicy zarabiający kupę kasy nie potrafią przywrócić do ruchu odcinków Nasielsk-Sierpc, Płock-Sierpc, Ostrołęka-Łomża, Drzewica-Radom, itd., itp. (...)

Halo, tu redakcja „Wolna Droga”
Wolna Droga 11/2005 (27.05.2005)

Bez przesiadek

„Słonecznym” do Trójmiasta.

Już pod koniec maja Halina Sekita, prezes zarządu Kolei Mazowieckich, zapowiedziała, że spółka na czas wakacji chce uruchomić tanie i szybkie połączenie z Warszawy do Trójmiasta. Początkowo zakładano, że pociąg Kolei Mazowieckich dojedzie z Warszawy Zachodniej tylko do Iławy Głównej. Tam miało nastąpić skomunikowanie z pociągiem trójmiejskiej Szybkiej Kolei Miejskiej, którym pasażerowie zostaliby dowiezieni do Trójmiasta. Okazało się, że SKM jest w stanie zaoferować połączenie z Iławy do Trójmiasta dopiero godzinę po przyjeździe pociągu Kolei Mazowieckich z Warszawy. W drugą stronę sytuacja miała być jeszcze gorsza – oprócz standardowej przesiadki w Iławie, pasażerów czekałaby dodatkowa – w Malborku. Wszystko przez to, że SKM chciała oprócz obsługi połączenia prowadzonego wspólnie z Kolejami Mazowieckimi na już istniejącej ofercie, a więc bez uruchamiania nowych pociągów. W międzyczasie wiele się zmieniło. Na lepsze.

Koleje Mazowieckie postanowiły więc samotnie zorganizować połączenie do Trójmiasta – bez udziału „eskaemki”. Pasażerowie wyszli na tym dużo lepiej. Dzięki temu otrzymali tanie połączenie bez ani jednej przesiadki. Pociąg „Słoneczny” wyrusza z Warszawy przed godz. 8.00 i do Trójmiasta dojeżdża wczesnym popołudniem. W drogę powrotną pociąg rusza z Trójmiasta po godz. 16.00 i na warszawskim dworcu centralnym melduje się równo o w pół do dziesiątej. „Słoneczny” to jedynie pociąg przyspieszony, mimo to ma rewelacyjne czasy przejazdu – z Warszawy Centralnej do Gdańska Głównego jedzie jedynie 40 minut dłużej od sztabowego „Kaszuba” spółki PKP Intercity.

Bilety na pociąg sprzedawane są w kasach biletowych Kolei Mazowieckich na trasie przejazdu „Słonecznego”, a także w pociągu – na specjalnych warunkach. Po wejściu do składu nie trzeba szukać drużyny konduktorskiej. Wystarczy zająć miejsce, a konduktor przyjdzie do nas sam i wypisze bilet bez dopłaty. A wszystko dlatego, że na warszawskim Dworcu Centralnym oraz na stacjach w województwach pomorskim i warmińsko-mazurskim Koleje Mazowieckie nie mają swoich kas biletowych. Bilet normalny na przejazd w całej relacji kosztuje 22,50. Jest to cena promocyjna – niższa o 4 złote od ceny przewidzianej w taryfie na pociągi osobowe. Ulgi wliczane są jednak od zwykłej, a nie promocyjnej, ceny – czyli 26,50 zł. Przykładowo bilet studencki (z ulgą 37%) kosztuje 16,69 zł.

Prezes Sekita nie wyklucza, że połączenie zostanie utrzymane również po wakacjach.

| „Słoneczny”: Warszawa-Gdynia-Warszawa | | |
|---------------------------------------|----------------------|-------------|
| Nad morze | | Na Mazowsze |
| 7.49 | Warszawa Zachodnia | 21.38 |
| 7.58 | Warszawa Centralna | 21.30 |
| 8.06 | Warszawa Wschodnia | 21.22 |
| 8.19 | Warszawa Toruńska | 21.09 |
| 8.36 | Legionowo | 20.55 |
| 8.51 | Nowy Dwór Mazowiecki | 20.41 |
| 9.17 | Nasielsk | 20.15 |
| 9.47 | Ciechanów | 19.48 |
| 10.12 | Mława | 19.25 |
| 10.27 | Działdowo | 19.10 |
| 11.09 | Iława Główna | 18.27 |
| 11.58 | Malbork | 17.37 |
| 12.17 | Tczew | 17.19 |
| 12.43 | Gdańsk Główny | 16.51 |
| 12.50 | Gdańsk Wrzeszcz | 16.41 |
| 12.54 | Gdańsk Oliwa | 16.37 |
| 12.58 | Sopot | 16.33 |
| 13.09 | Gdynia Główna | 16.24 |

Czasy przejazdu z Warszawy Centralnej do Gdańska Gł.

- Koleje Mazowieckie, „Słoneczny”: 4 godz. 45 min.
- PKP Intercity, IC Kaszub: 4 godz. 5 min.
- PKP Intercity, TLK Pobrzeże: 4 godz. 26 min.
- PKP Przewozy Regionalne, Posp. 35503: 4 godz. 54 min.

Karol Trammer

Nóż w fotelu

W końcu i na Mazowszu zaczęły kursować zmodernizowane elektryczne zespoły trakcyjne EN57.



Chwile grozy, czyli dyrektor Czesław Sulima w roli wandalę...

Za czasów PKP Przewozy Regionalne praktycznie w ogóle nie modernizowano

elektrycznych zespołów trakcyjnych eksploatowanych przez Mazowiecki Zakład Przewozów Regionalnych. Trzeba było utworzenia spółki Koleje Mazowieckie, aby jedynymi zmodernizowanymi pociągami EN57 pojawiającymi się na terenie województwa mazowieckiego nie były tylko te przejeżdżające z innych zakładów (np. łódzkiego czy lubelskiego). Rozpoczęła się bowiem modernizacja taboru obsługującego mazowieckie linie kolejowe. I wcale nie chodzi tu jedynie o zmienianie koloru ścian zewnętrznych. Nie do poznania staje się także wnętrze zespołów trakcyjnych poddawanych naprawie wraz z modernizacją.

W pociągu montowane są ukryte kamery – 16 na każdą jednostkę, a także nowe wandaloodporne tapicerowane siedzenia, które zostały wykonane w barwach spółki Koleje Mazowieckie. Odporność owych siedzeń sprawdził sam dyrektor Czesław Sulima, członek zarządu Kolei Mazowieckich ds. techniki i rozwoju, który na oczach dziennikarzy zaczął wbijać nóż w jeden z foteli. Oczywiście to mu się jednak nie udało.

Ponadto pociąg został wyposażony w elektroniczne tablice informujące o stacji docelowej. Tablice została zamontowane jedynie na czole i z tyłu pociągu – trochę brakuje ich z boku. Nowy typ okien pozwala zwiększyć izolację termiczną oraz wyciszyć wnętrze pociągu. Natomiast żeby ograniczyć dewastację, oświetlenie przedziałów zostało wpuszczone w sufit. To także pomoże skończyć z problemem wiecznie ciemnych przedziałów – czyli tych z powykręcanymi świetlówkami. Dla poprawy bezpieczeństwa zdecydowano się zdemontować drzwi pomiędzy przedziałami, a także zastąpić ścianki działowe szybami – dzięki temu udało się uzyskać większą, przestronniejszą i bezpieczniejszą przestrzeń. Nadzieję na ograniczenie dewastacji daje również wymiana elementów aluminiowych na stalowe lub wyprodukowane z tworzyw sztucznych.

Kolejne zmiany to szereg unowocześnień związanych z silnikiem i podwoziem. Mianowicie zastąpienie przetwornic wirowych na cichsze i mniej awaryjne statyczne, montaż sprzężarki śrubowej, co w znacznym stopniu ogranicza hałas.

Czynnym nowym jest wprowadzony system indywidualnego otwierania drzwi przyciskiem przez pasażerów. Ma to ograniczyć ochładzanie wnętrza podczas postojów pociągu w okresie zimowym. Warto wziąć pod uwagę to, że na początku mogą się pojawić problemy z przyzwyczajaniem się pasażerów do nowej sytuacji.

Tekst i fot. Karol Trammer

W budowie w likwidacji

*Tygodnik kolejarza wciąż się zmienia. Ale kto go zmienia?
Czyli od „Nowych Sygnałów” do „Kuriera PKP” ...*

W wydawanym przez zależną od PKP S.A. Kolejową Oficynę Wydawniczą tygodniku kolejarza wszystko ciągle się zmienia – tytuł czasopisma, istniejące od lat rubryki, grafika, pracownicy i redaktorzy naczelni. Mało kto jeszcze się ludzi, że zmiany te są zmianami na lepsze. Tygodnik od jakiegoś już czasu przestał być rozchwytywany – nie można już w nim przeczytać, jak dawniej, odważnych tekstów o problemach kolei, kolejarzy i pasażerów. Przeważa propaganda sukcesu i pełne optymizmu wypowiedzi prezesów. Minęły czasy takich publikacji, jak tekst p.t. „Jak śmieć” („Nowe Sygnały” nr 5 i 6/1999), w którym kolejarka z Dolnego Śląska opisała dramaty zwykłych ludzi w obliczu chaotycznie prowadzonej restrukturyzacji kolei. Nie ma już artykułów krytykujących zawieszanie przewozów na liniach regionalnych – takich jak tekst p.t. „Odciecie” („Nowe Sygnały” nr 37/2000), który poświęcony był naglej likwidacji pełnych pociągów na linii Racibórz-Raclawice Śląskie. Czytelnicy nie znajdują już tekstów o złych warunkach pracy na posterunkach ruchu – takich jak np. „Zawiało” („Nowe Sygnały” nr 50/1998). Pociągi nadal są likwidowane, warunki pracy ciągle pozostawiają wiele do życzenia, a pracownicy wciąż są zagubieni i obawiają się jutra. Jednak o tym w tygodniku kolejarza raczej już nie przeczytamy. Teraz podstawowe tematy to nagrody i certyfikaty w Grupie PKP oraz coraz lepsze wyniki finansowe zakładów i spółek.

Jeszcze niedawno tygodnik nosił tytuł „Nowe Sygnały”, który stanowił kontynuację ponad półwiecznej tradycji kolejarzkiego tygodnika. Nie chodziło tylko o tradycję – chodzi również o jedną z podstawowych wykładni szkoły marketingu – to była po prostu znana i utrwalona marka, która wśród kolejarzy praktycznie wcale nie potrzebowała reklamy. Mimo to, w 2004 roku wydawca podjął decyzję o zmianie tytułu na kilkunastoletni „Tygodnik Kolejarza – Sygnały Kolejowe – Sygnały PKP”. Żywość tej tytułowej hybrydy nie był długi. Bowiem już na początku 2005 roku pojawiła się nowa koncepcja – nowa i kompletnie zrywająca z tradycją tytułu „Sygnały”. Na początku tego roku ukazał się „Kurier PKP”. Tę zmianę tytułu zasugerował Jacek Prześluga, wówczas dyrektor biura marketingu i komunikacji społecznej w centrali PKP S.A., a obecnie prezes PKP Intercity. Nieustannie zmiany tytułów dobrze określił jeden z dziennikarzy tygodnika kolejarza. Kiedyś na jednej z konferencji pół żartem stwierdził, że wszystko to przypomina mu oficjalną nazwę nigdy nie wybudowanej elektrowni jądrowej: „Elektrownia Jądrowa Żarnowiec w budowie w likwidacji”. Określenie „w budowie w likwidacji” jak ulał pasuje do tygodnika kolejarza. Ciągłe chaotyczne zmiany tłumaczone są koniecznością budowy nowej formuły pisma, lecz tak na prawdę wszystko zmierza do stopniowej likwidacji periodyku.

Redaktorem naczelnym tygodnika kolejarza występującego pod nazwą „Kurier PKP” od początku był Rafał Zarzecki, który pracował w tygodniku kolejarza od 1998 roku – początkowo jako dziennikarz, później jako sekretarz redakcji i od listopada 2004 roku jako redaktor naczelny. Nowopowstały tytuł „Kurier PKP” brzmiał prawie identycznie do tytułu „PKP Kuriera” – istniejącego od ponad dziesięć lat wykładanego w pociągach czasopisma dla pasażerów. W związku z tym „PKP Kurier” został zlikwidowany. Mimo że mając wielu reklamodawców, przynosił zyski...

Zmiany tytułów to nie wszystko. Jeszcze częściej niż tytuły w tygodniku zmieniali się redaktorzy naczelni. System zazwyczaj był taki: redaktorem na kilka miesięcy zostawał, co róż to inny z dziennikarzy tygodnika kolejarza. Ale ostatnio i to się zmieniło. Pojawił się człowiek z zewnątrz. Nowym redaktorem naczelnym została 30-letnia Ewa Nowaczyk, do niedawna jeszcze szeregową dziennikarką poznańskiego dodatku do „Gazety Wyborczej”. Ale po kolei. Gdy Rafał Zarzecki był jeszcze naczelnym „Kuriera PKP”, Jacek Prześluga, prezes PKP Intercity, polecał mu Ewę Nowaczyk, jako zdolną dziennikarkę, która należałoby zatrudnić w zespole

redakcyjnym „Kuriera PKP”. Zarzecki jak zwykle na tego typu propozycje odpowiadał typowo – zaproponował Prześludze, by przysłał tę dziennikarkę, a wtedy najlepiej będzie można się przekonać, jak pisze i czy nadaje się do tygodnika kolejarza. Życie potoczyło się inaczej. Wkrótce po tej rozmowie Rafał Zarzecki przestał być redaktorem naczelnym „Kuriera PKP”, a jego miejsce zajęła... Ewa Nowaczyk.

Nowaczyk zaczęła kierować redakcją na przełomie kwietnia i maja. Jest to jej pierwsze zetknięcie z mediami kolejowymi. Wcześniej zdarzało jej się jedynie od czasu do czasu napisać coś o kolei w poznańskiej „Gazecie Wyborczej”, jednak przede wszystkim zajmowała się tematyką rowerową i przyrodniczą. Rafał Zarzecki nie tylko stracił stanowisko redaktora naczelnego, ale przestał być również pracownikiem Kolejowej Oficyny Wydawniczej. Od prezesa Piotra Podsiadło otrzymał wypowiedzenie, którego uzasadnieniem były „utrata zaufania” i „niewywiązywanie się z obowiązków dbania o dobro zakładu pracy oraz narażenie go na szkodę poprzez niewłaściwy kontakt z prenumeratorami oraz wywoływanie z nimi konfliktów”. Dziwne, zwłaszcza że w czasie, gdy Rafał Zarzecki szefował tygodnikowi kolejarza nakład wzrósł o 10%. Co więcej, decyzją prezesa Piotra Podsiadło Zarzecki regularnie otrzymywał premie uznaniowe. Premie nagle zamieniły się w wypowiedzenie. Z redakcji odchodzą następni ludzie z dawnego zespołu. Są wyrzucani lub sami rezygnują, nie chcąc dalej pracować w takiej atmosferze.

Pretekstem wypowiedzenia dla Zarzeckiego było nieporozumienie z Warszawską Koleją Dojazdową. Jedną z osób z WKD udzieliła informacji do tekstu przygotowywanego przez dziennikarza „Kuriera PKP”. Po pewnym czasie zreflektowała się i chciała cofnąć wcześniej wypowiedziane słowa – czyli innymi słowy nie dopuścić do publikacji tekstu poświęconego „wukadce”. Było już za późno, więc redakcja tygodnika kolejarza się na to nie zgodziła. Jednak zdecydowano się „złagodzić” ten dyskusyjny artykuł. Mimo to osoba z WKD nie była zadowolona i nazwała dziennikarza „Kuriera PKP” bezczelnym. Rafał Zarzecki wziął więc go w obronę. Naraził się tym prezesowi Kolejowej Oficyny Wydawniczej, który zarzucił mu wspomniany już wcześniej „niewłaściwy kontakt z prenumeratorami”. Warszawska Kolej Dojazdowa prenumeruje bowiem kilka egzemplarzy tygodnika kolejarza. To pokazuje, dlaczego w „Kurierze PKP” o kolei pisze się właściwie tylko dobrze. Zarządy spółek Grupy PKP są bowiem jednocześnie bohaterami tekstów, ich czytelnikami, a także prenumeratorami. W związku z tym w przypadku jakichkolwiek nieporozumień, w każdym momencie mogą zrezygnować z prenumeraty i pozbawić Kolejową Oficynę Wydawniczą części wpływów. Tym sposobem pieniądze stały się ważniejsze niż rzetelna publicystyka opisująca nie tylko sukcesy, ale również porażki, problemy czy konflikty.

Rafał Zarzecki po usunięciu z redakcji zwrócił się do Andrzeja Wacha, prezesa PKP S.A. Skierował do niego zażalenie, w którym krok po kroku odsłania kulisy swojego odwołania i zwraca się z prośbą o interwencję. Treść odwołania otrzymali także szefowie kolejarzskich związków zawodowych, a także minister infrastruktury oraz prezes Najwyższej Izby Kontroli. Redakcja „Z Biegiem Szyn” również otrzymała kserokopię owego zażalenia – na jego podstawie powstał niniejszy tekst. Pismo do prezesa Wacha Rafał Zarzecki zakończył słowami: *zwracając się do Pana z powyższą skargą wierzę, że będzie Pan w stanie, jako kierujący Grupą PKP, skorygować arbitralne i niewłaściwe decyzje podjęte przez jednego z prezesów podległej Panu spółki. Chodzi nie tylko mój interes własny, ale także o dobro Kolejowej Oficyny Wydawniczej, w której permanentny brak stabilizacji kadrowej, nepotyzm i pomiatanie ludźmi stało się niebezpieczną i złą normą postępowania kierownictwa spółki. Informuję jednocześnie, że decyzję o odwołaniu zaskarżyłem do Sądu Pracy (...).*

Karol Trammer

Po p.o.

Po kilku miesiącach bezkrólewia spółka PKP Przewozy Regionalne ma wreszcie prezesa. Został nim Leszek Ruta.

Po odwołaniu Janusza Dettlaffa ze stanowiska prezesa PKP Przewozy Regionalne w spółce nastąpił czas Henryka Szklarskiego, który jako członek zarządu odpowiedzialny za sprawy techniczno-eksploatacyjne, pełnił także obowiązki prezesa zarządu. Czyli przez prawie pół roku był tak zwanym „p.o.”. Tak się do tej sytuacji wszyscy przyzwyczaili, że gdy trwało postępowanie konkursowe mające wyłonić nowego prezesa spółki PKP Przewozy Regionalne, to wszyscy byli pewni, że jego zwycięzcą okaże się Henryk Szklarski. Pewny był tego również i sam Szklarski...

Zmiany na górze

Jakież więc nastąpiło powszechne zdziwienie, gdy na początku maja zakończyło się trwające od marca postępowanie. Okazało się bowiem, że prezesem spółki PKP Przewozy Regionalne zostaje Leszek Ruta. Ruta z PKP związany jest od 1982 roku. Ruta to pasjonat kolei – działał w Fundacji Wieku Pary. Ostatnio pracował w



Leszek Ruta czyli miłośnik kolei prezesem.

PKP Intercity, gdzie zajmował się nowoczesnymi technologiami. Wcześniej zasiadał w zarządzie tej spółki – był członkiem zarządu odpowiedzialnym za sprawy techniki i eksploatacji. Leszek Ruta postawił sobie za cel poprawę polityki informacyjnej spółki PKP Przewozy Regionalne.

Nowym człowiekiem w zarządzie PKP Przewozy Regionalne jest także Marek Nitkowski. Zastąpił on Grzegorza Uklejewskiego na stanowisku dyrektora ds. handlowych. Zmiana ta nastąpiła na wniosek prezesa Leszka Ruty. Marek Nitkowski był już związany ze spółką PKP Przewozy Regionalne – był zastępcą dyrektora Wielkopolskiego Zakładu Przewozów Regionalnych, a następnie dyrektorem biura marketingu w centrali spółki. Ostatnio natomiast na kilka miesięcy związał się z PKP Intercity – w tej spółce również szefował marketingowi.

Zmiany w terenie

Po zmianach w zarządzie spółki PKP Przewozy Regionalne przyszła kolej na zmiany personalne w terenie. Zaczęło się od Podlaskiego Zakładu Przewozów Regionalnych, któremu przestała już szefować kontrowersyjna dyrektorka Halina Kurzyna. Wsławiła się ona podjęciem decyzji o zdjęciu zegarów dworcowych na peronach w Białymstoku. Po tym zdarzeniu złośliwi określili ją fachowcem od czarnego public relations stosowanego – i tu pojawia się problem – wobec własnej firmy... Kolejnym problemem białostockiego Zakładu Przewozów Regionalnych były ciągle spięcia na linii kolej-samorząd. Władze województwa podlaskiego od dawna wnioskowały zmianę dyrektora tamtejszego zakładu przewozów regionalnych. No i w końcu wysłuchano prośb samorządowców. Nowym dyrektorem został Robert Nowakowski, który jeszcze nie tak dawno był wicedyrektorem ds. handlowych niegdysiejszego Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych. Nowakowski pracuje w PKP od 1992 roku. Podobnie jak prezes Ruta, również jest miłośnikiem kolei – szczególnie jej historii.

A co teraz z Haliną Kurzyną? Dyrektorka Kurzyna przeszła do pracy w centrali PKP Przewozy Regionalne...

Karol Trammer, fot. www.pkp.szczecin.pl

Przepraszam, czy tu biją?

Z bezpieczeństwem w mazowieckich pociągach ciągle nie jest dobrze.

W majowy weekend czterech dwudziestolatków z Piastowa wybrało się do Warszawy na odbywające się tam juwenalia. Po skończonej imprezie wsiedli do pociągu powrotnego. Zostali tam napadnięci przez siedmiu wyrostków, którzy ich pobili i okradli. Na koniec przestępcy nie pozwolili chłopcom wysiąść podczas postoju w Piastowie, lecz kazali wyskakiwać im ze składu w biegu – po ruszeniu pociągu z przystanku. Ostatniemu z wracających zagroździł jednak drogę i kazali mu jechać aż do Żyrardowa. Tam po opuszczeniu pociągu swoją ofiarę zaciągnęli do bankomatu i kazali wypłacić sobie pieniądze. Dopiero wtedy ostatni z napadniętych został uwolniony. *Napadnięci chłopcy zgłosili się na policję dopiero po kilku dniach od napadu tłumacząc to tym, że się bali.* W dniu zgłoszenia i następnego dnia policjanci z Komisarzatu Kolejowego i Komendy z Żyrardowa dzięki drobiazgowemu dochodzeniu ustalili personalia sprawców bandyckiego napadu, po czym trzech z nich zatrzymali – informuje Tomasz Oleszczuk z Komendy Stołecznej Policji. Warto dodać, że niektórzy z zatrzymanych bandytów nie mają jeszcze osiemnastu lat. W opisanej sprawie jedno jest zastanawiające. Gdzie był kierownik pociągu, w którym doszło do bandyckiego napadu? Czemu nie zareagował i nie wezwał policji? Czyżby cały odcinek od Warszawy do Żyrardowa kierownik przesiedział w przedziale służbowym?

Inne zdarzenie miało miejsce na linii siedleckiej. W połowie marca w pociągu relacji Mińsk Mazowiecki-Łowicz Główny podczas postoju na stacji Warszawa Rembertów młody mężczyzna wyrwał jednej z pasażerek telefon komórkowy. Okradziona zaczęła gonić złodzieja. Wybiegając z pociągu na peron, przewróciła się i doznała urazu głowy.

Jak widać, stan bezpieczeństwa w pociągach na Mazowszu nadal pozostawia wiele do życzenia, a słynne pytanie „przepraszam, czy tu biją?” niestety wciąż nie traci na aktualności. Co zatem robić, by podróże koleją wreszcie przestały się łączyć z ryzykiem kradzieży lub nawet ryzykiem doznania uszczerbku na zdrowiu.

Warszawska Kolej Dojazdowa postawiła na monitoring i współpracę z agencją ochroniarską. To przynosi efekty. Dzięki chłodnemu oku kamer zamontowanych w pociągach w nocy z 11 na 12 kwietnia udało się wykryć sprawców dewastacji taboru i kradzieży. Maszynista ostatniego pociągu z Grodziska Mazowieckiego do stolicy dzięki systemowi monitoringu zauważył, że jeden z pasażerów wybija szyby. Po chwili w tym samym składzie został napadnięty podróżny. Złodzieje zostali sfilmowani. Byli tego zupełnie nieświadomi – spoglądali wprost w kamery. Nagranie z systemu monitoringu bardzo ułatwiło pracę policji. Sprawcy zarówno dewastacji, jak i napadu zostali zatrzymani. Kamery zainstalowane na razie są w kilku pociągach, jednak Warszawska Kolej Dojazdowa chce rozszerzyć system. Monitoring przynosi bowiem efekty – od czasu jego wprowadzenia ilość dewastacji spadła o 90%.

Co dla poprawy bezpieczeństwa zamierzają zrobić Koleje Mazowieckie? Spytaliśmy o to Grzegorza Kucińskiego, członka zarządu spółki, dyrektora ds. przewozów i promocji. *W jednostkach, które przechodzą remont kapitalny, jest instalowany monitoring. Ponadto zrobiliśmy spis pociągów – tych wieczornych dowożących młodzież na dyskoteki i tych, które wymagają wzmocnienia obsługi ze względu na duże zjawisko przejazdów bezbiletowych. Wysyłamy tam dodatkowe kiluosobowe grupy konduktorów. Oprócz tego współpracujemy z władzami lokalnymi i uzgadniamy z nimi wysyłanie patroli straży miejskiej oraz policji na dworce. Zastanawiamy się także nad skorzystaniem z usług firmy ochroniarskiej. To jednak trochę kosztuje i myślę, że sprawa rozstrzygnie się w ciągu kilku miesięcy – mówi dyrektor Kuciński. Na koniec jeszcze dodaje – w porównaniu z liczbą podróżnych i osób przewijających się przez dworce, przestępstwa stanowią niewielki margines.*

Karol Trammer

IC czy KKA?

PKP Intercity zaprasza do autobusów, a pasażer schodzi na dalszy plan...

Jeszcze do niedawna Kolejowa Komunikacja Autobusowa (KKA) była stosowanym przez kolej kontrowersyjnym rozwiązaniem dotyczącym wyłącznie linii lokalnych. Autobusy przewoziły pasażerów ze zlikwidowanych połączeń kolejowych – zazwyczaj dłużej, bardziej na około (rzadko kiedy szosa biegnie równoległe do linii kolejowej) i mniej wygodnie (gorsze warunki przewozu rowerów i większego bagażu) niż pociągami. W połowie czerwca nastąpił przełom. Do korzystania z autobusów zastępczych swoich pasażerów namawia spółka PKP Intercity, która uruchomiła kolejową komunikację autobusową na trasie zlikwidowanego pociągu z Warszawy do Wilna... Tego po prostu jeszcze nie było!

Z jednej strony to miło, że PKP Intercity nie zostawiło na lodzie swoich klientów z relacji Warszawa-Wilno. Jednak z drugiej strony zaproponowano pasażerom, zamiast podróży we śnie w wagonach sypialnych, podróz w autokarze na siedząco praktycznie bez możliwości rozprostowania kości po drodze. *Jeśli Prześługa będzie zawieszal – dajmy na to – "Kiepurę", pewnie podstawi samolot IC. To tani efekciarz, niby rozkręca akcje promocyjne, ale odpuszcza sobie część przewozów. Ta historia z autokarem do Wilna jest tego przykładem. Jak będzie mniej chętnych, wtedy może wynajmie busa – tak jeden z kolejarzy komentuje ostatnie poczynania prezesa PKP Intercity związane z zastąpieniem pociągu do Wilna przez autobusy.*

To wcale nie wszystko! Kolejnym przykładem odpuszczania sobie części przewozów jest sytuacja związana z ekspresem „Ernest Malinowski”. Zgodnie z rozkładem poza sezonem od poniedziałku do piątku pociąg kursował w relacji Warszawa Wschodnia-Kraków Gł. W weekendy natomiast z Warszawy do Krynicy. Na czas sezonu letniego miało to ulec zmianie – przewidziano, że „Ernest Malinowski” będzie dojeżdżał do Krynicy każdego dnia – od poniedziałku do niedzieli. Jednak w ostatniej chwili ukazała się poprawka, która utrzymała pozasezonowe terminy kursowania pociągu – w tygodniu do Krakowa, a do królowej polskich uzdrowisk jedynie w weekendy. Jaki z tego morał? Ano taki: w Krakowie przesiadka z „Malinowskiego” na PKS. W tym bowiem przypadku PKP Intercity nie zapewniło połączenia autobusowego – czyli mówiąc po kolejowemu – Kolejowej Komunikacji Autobusowej...

Wróćmy jednak na tory. Od 13 czerwca ujawniono, dotychczas tajny, służbowy podszył skład na pociąg TLK relacji Siedlce-Warszawa. Dzięki temu pasażerowie mają do dyspozycji kolejne połączenie ze stolicy do Siedlec – odjazd z Warszawy Wschodniej o godz. 5.20, przyjazd do Siedlec o 6.15. Mówiąc szczerze, taki pociąg dużo bardziej pasażerom przydałby się po południu, na przykład dwanaście godzin później – tak by mieszkańcy Siedlec mogli wrócić do domu po załatwieniu sprawunków w stolicy. Ale to na razie nie wykonalne, jest co najmniej kilka problemów natury eksploatacyjnej – brakuje lokomotyw EP09 mogących osiągnąć prędkość 160 km/h, poza tym zapewnienie bezpiecznego nocnego postoju wagonów w Siedlcach jest praktycznie niemożliwe, no i na koniec pojawia się niemały problem związany z czasem pracy i dowozem drużyn konduktorskich. Cóż, w obliczu tak poważnych problemów, pasażerowie i ich potrzeby schodzą na dalszy plan...

Karol Trammer

Rzecznik nasz pan

W strukturze PKP S.A. działa Rzecznik Praw Klienta. Czy rzeczywiście działa?

Jedną z pierwszych decyzji Andrzeja Wacha jaką podjął na stanowisku prezesa zarządu PKP S.A. było stworzenie stanowiska Rzecznika Praw Klienta wraz z zespołem. Na stanowisko to został powołany Józef Dąbrowski – pochodząca z Krakowa bardzo znana postać na kolei i nie tylko na kolei. Był działaczem „Solidarności”, następnie dyrektorem okręgowym kolei państwowych w Krakowie, potem jako poseł Akcji Wyborczej Solidarność, przewodniczył Sejmowej Komisji Transportu i Łączności. Po politycznej przygodzie wrócił na kolej. Przez pewien czas był członkiem zarządu PKP Intercity. Jednocześnie pełni funkcję przewodniczącego Katolickiego Stowarzyszenia Kolejarzy Polskich.

Według osób krytycznie nastawionych do zmian w centrali PKP S.A. stworzenie stanowiska rzecznika praw klienta spowodowane było tylko i wyłącznie chęcią zapewnienia Józefowi Dąbrowskiemu przyjemnego i zaciśnego stanowiska. Tu pojawia się ważne pytanie. Czy w ogóle można określić stanowisko rzecznika praw klienta jako przyjemne i zaciśne?! Przecież klienci kolei w Polsce nie mają zbyt wielu powodów do zadowolenia. Wręcz przeciwnie – w obecnej sytuacji rzecznik praw klienta powinien mieć pełne ręce roboty. A wydaje się, że jednak nie ma.

Po pierwsze, problemem jest wyznaczenie kręgu klientów PKP S.A. Jak wiadomo podstawową grupą klientów polskiej kolei są zlecający przewozy towarowe oraz podróżujący pociągami pasażerskimi. Formalnie jednak ani jedni ani drudzy nie są klientami PKP S.A. – przewozy towarowe są bowiem prowadzone przez PKP CARGO S.A. i Linię Hutniczą Szerokotorową, a przewozy pasażerskie przez takie spółki jak PKP Intercity i PKP Przewozy Regionalne, czy mniejsze: PKP Szybka Kolej Miejska oraz PKP Warszawska Kolej Dojazdowa. Tak więc wszelkie reklamacje, skargi i wnioski kierowane od klientów rozpatrywane są bezpośrednio przez



powyższe spółki. Na przykład skargi na pracę konduktorów w pociągach osobowych i pociągach pociągów Regionalne. W PKP CARGO istnieje natomiast zatrudniające aż 103 pracowników biuro ekspedycji, reklamacji i retaksacji należności przewozowych. Jak widać w spółkach Grupy PKP istnieją już jednostki i pracownicy, zajmujący się odwołaniami klientów.

Kolejny problem to całkowita izolacja zespołu rzecznika praw klienta od... klientów. Trudno znaleźć bowiem jakiegokolwiek klienta (czy to korzystającego z przewozów towarowych czy z pasażerskich), który słyszałby o istnieniu w strukturach PKP S.A. rzecznika praw klienta. Co więcej, rzecznik ani jego zespół nie robią nic, by się to zmieniło. Na nasze pytanie dotyczące działalności zespołu w ogóle nie otrzymaliśmy

odpowiedzi. I to mimo to, iż pytanie zostało skierowane również bezpośrednio na skrzynkę e-mailową Józefa Dąbrowskiego.

Twórcy zespołu rzecznika zadbali, aby rzecznik nie musiał zbyt daleko dojeżdżać do pracy. Chociaż siedziba zespołu rzecznika praw klienta znajduje się w Warszawie (przy ul. Szczęśliwickiej), to sam gabinet rzecznika i równocześnie szefa zespołu – czyli Józefa Dąbrowskiego – znajduje się w Krakowie. W tym miejscu przypomnijmy, iż Józef Dąbrowski pochodzi właśnie z Krakowa. Ciekawe dlaczego nie zdecydowano się ulokować całego zespołu w Krakowie, lecz jedynie umieścić szefa prawie 300 kilometrów od swoich pracowników?

Jak na razie rzeczywiście wychodzi na to, iż mamy do czynienia z kolejnym stanowiskiem, które zostało utworzone bardziej z myślą o klasie dyrektorowskiej niż o klientach. Szkoda tylko, że tym razem ta tendencja dotknęła stanowisko pod nazwą rzecznik praw klienta...

Tekst i fot. Karol Trammer

Lato pełne ofert

Kolej budzi się z ofertowego letargu.

Tego jeszcze nie było. Kolej nigdy nie obsypała swoich klientów tyłoma ofertami i promocjami. Jacek Prześluga, prezes PKP Intercity, stwierdził nawet, że kolej budzi się z letargu. Zobaczmy więc...

Koleje Mazowieckie: dziękujemy i prosimy o więcej

Od 1 czerwca Koleje Mazowieckie rowery przewożą za darmo. Każdy podróżny może przewieźć bezpłatnie jeden rower. Oferta będzie obowiązywać do końca września. Podobną ofertę stosuje Szybka Kolej Miejska w Trójmieście. Oferowanie bezpłatnego przewozu rowerów to strzał w dziesiątkę – nie od dziś bowiem wiadomo, że kolej i rower stanowią dobre, uzupełniające się połączenie. Jednak nie tylko w lecie. Mazowieccy rowerzyści mają nadzieję, że sezonowa oferta wkrótce przeistoczy się w standard i bezpłatnie będzie można wozić rower podczas innych pór roku. *Nareszcie kolej przypomniała sobie o rowerzystach. Byłoby bardzo miło, gdyby jednak kolej pamiętała o nas także na wiosnę oraz jesienią i wtedy także oferowała darmowy przewóz rowerów. Ale tak czy inaczej, Kolejom Mazowieckim należy się piątka z plusem* – mówi rowerzysta, który z dworca Warszawa Śródmieście wyruszał pociągiem do Zalesia Górnego, a stamtąd przez tężnię w Konstancinie do Kabat i metrem z powrotem do centrum Warszawy. Bowiem warszawska komunikacja miejska również przewozi rowery za darmo. I to przez cały rok!

PKP Intercity: odlotowe wakacje i koniec spekulacji

Atrakcyjną ofertę dla młodzieży przygotowało PKP Intercity. Chodzi o bilet młodzieżowy „Latawiec”, który jest przeznaczony dla osób do 24. roku życia posiadających legitymację szkolną lub studencką. Bilet ten kosztuje 150 złotych, jest ważny dwa miesiące (przez cały lipiec i sierpień) i uprawnia do nieograniczonej liczby przejazdów pociągami Tanich Linii Kolejowych, ekspresami i składami kategorii Intercity. Przy każdym przejeździe konieczne jest jednak wykupienie miejscówki – w cenie od 3 złotych (w pociągach TLK) do 18 złotych (w najbardziej obłożonych pociągach Intercity). Podstawowym założeniem oferty „Latawiec” jest przekonanie młodych ludzi, że spółka PKP Intercity oferuje nie tylko drogie bilety niedostępne dla studenckiej kieszeni.

Żeby nie było za wesoło, jest jednak i zła wiadomość dla klientów PKP Intercity. Od 1 czerwca „Bilety Weekendowe” (uprawniające do nieograniczonej liczby podróży pociągami ekspresowymi, Intercity, Eurocity oraz TLK od piątku od godz. 18.00 do niedzieli do godz. 24.00) stały się imienne. Stało się tak, ponieważ zarząd spółki PKP Intercity nie mógł żyć ze świadomością, że pasażerowie przekazują sobie wykorzystane, lecz nadal ważne bilety. Ciekawe czy ucinając ten „spekulacyjny proceder”, spółka PKP Intercity wpłynęła na zwiększenie swoich przychodów czy też osłabiła zainteresowanie biletami weekendowymi?

PKP Przewozy Regionalne: chcieli dobrze...

Spółka PKP Przewozy Regionalne proponuje natomiast „Bilet Wakacyjny”, dzięki któremu podróże pociągami pospiesznymi we wtorki, środy i czwartki będą tańsze o 18% od taryfy normalnej. Warunkiem skorzystania z tej oferty jest przejazd na odległość większa niż 260 km oraz jednoczesny zakup biletu na przejazd tam i z powrotem tą samą drogą. Wygląda na to, że spółka PKP Przewozy Regionalne też coś chciała zaproponować na wakacje, ale równocześnie obawiała się zbytniego rozpieszczenia swoich klientów i skończyło się na tej chaotycznej i mało atrakcyjnej ofercie.

Druga sprawa to bilety na przewóz rowerów w pociągach spółki PKP Przewozy Regionalne. Ceny biletów na rower zostały zryczałtowane do 4,50 zł. To szczególnie dobra wiadomość dla podróżujących na dalekie odległości, jednak dla podróżujących w relacjach jedynie do 30 kilometrów oznacza to podwyżkę aż o 50% (z 3 złotych)! Podstawą atrakcyjnej oferty powinno być zadowolenie wszystkich klientów korzystających z danej usługi, a nie zadowolenie jednej części, a odstraszenie drugiej. A obniżek naprawdę nie trzeba się aż tak obawiać – zwykle wpływają na zwiększenie się popytu. Cóż, zmiana prezesa spółki PKP Przewozy Regionalne na razie nie zmieniła stereotypów panujących w spółce...

Karol Trammer

Co z tą Wisłą?

W mazowieckich pociągach pojawiły się plansze ze schematem linii kolejowych.



Pracownica Kolei Mazowieckich nakleja schemat w jednym z pociągów.

Kilka lat temu

pasażerowie poruszający się koleją po Mazowszu mieli niemały problem z orientacją. Szyby były stale zamalowywane przez grafficiarzy, a w elektrycznych zespołach trakcyjnych nie było schematów sieci kolejowej. Wiedzieli dokąd jadą, tylko ci którzy na pamięć znali trasę i kolejność stacji. Pasażerowie spoza Mazowsza oraz podróżni okazjonalni musieli liczyć na pomoc współpasażerów bądź na bieganie co róz do okna i wypatrywanie tablicy z nazwą stacji (o ile oczywiście takowa była). Teraz jest jednak już znacznie lepiej. Graffiti szybko znika z taboru, a schematy się pojawiły.

Koleje Mazowieckie opracowały schemat sieci linii obsługiwanych przez spółkę. Plansze pojawiły się w pociągach oraz przy kasach biletowych. Schemat charakteryzuje się jasnością i czytelnością.

Jest jedna nieścisłość – Wisłę zamieszczono bez odniesienia do układu linii kolejowych. Z tego powodu Dęblin „stał się” miastem lewobrzeżnym, podczas gdy w rzeczywistości leży na prawym brzegu królowej polskich rzek, a linia Warszawa-Dęblin rzekomo przekracza Wisłę – takie zjawisko, rzecz jasna, nie występuje.

I jeszcze jeden problem – plansze ze schematem dość często są zrywane lub zamazywane. Ale adresem tej uwagi jest już nie kto inny niż społeczność pasażerska, a szczególnie jej niesforna część...

Tekst i fot. Karol Trammer

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

JAK OTRZYMYWAĆ BIULETYN DROGA POCZTOWA

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.