

Z Biegiem Szyn

Biuletyn poświęcony kolei w aglomeracji warszawskiej

Nr 4/2003 (6)

Modernizacja tunelu średnicowego

Urodzinowy prezent

W tym roku tunel średnicowy obchodzi swoje siedemdziesiąte urodziny.

W przyszłym roku ma się rozpocząć jego remont.

Linia średnicowa, która połączyła lewobrzeżną i prawobrzeżną Warszawę została oddana do użytku 2 września 1933 roku. Głównym elementem tej inwestycji był tunel średnicowy pod zwartą zabudową Śródmieścia. W tym roku, we wrześniu będziemy obchodzić siedemdziesięciolecie tunelu. Niestety, jego stan jest tragiczny. Jednak wszystko wskazuje na to, że ta sytuacja ulegnie znacznej poprawie – w 2004 roku ma się rozpocząć remont tunelu średnicowego. Pierwszy etap robót ma objąć podmiejską część tunelu, której stan jest bardzo zły: prędkość pociągów ograniczona jest do 20 km/h, co powoduje, że czas przejazdu z przystanku

Powisłe do dworca Śródmieście wynosi aż cztery minuty. Remont tunelu podmiejskiego ma się odbyć w lipcu i sierpniu przyszłego roku. Zakres prac obejmie przede wszystkim wymianę układu torowego – myśli się o zastosowaniu płyt betonowych, do których przymocowane będą szyny. Tego typu rozwiązanie jest zastosowane w warszawskim metrze. Poważnym problemem jest wilgoć, która całkowicie opanowała tunel. Jednak ten problem również ma zostać przezwyciężony: podczas modernizacji planowane jest wykonanie nowej izolacji obejmującej nie tylko strop tunelu, ale również jego ściany. Podczas przyszłorocznego remontu w tunelu mają zostać zainstalowane nowe systemy energetyczne, wentylacyjne oraz przeciwpożarowe. Po modernizacji tunelu prędkość pociągów ma zostać zwiększona do 60 km/h. W związku z remontem należy się przygotować na poważne utrudnienia w ruchu kolejowym. Ale jeżeli poważny remont, to i poważne utrudnienia. Po modernizacji części podmiejskiej tunelu średnicowego, przyjdzie kolej na prace remontowe w tunelu dla pociągów dalekobieżnych, ale na to przyjdzie nam jeszcze trochę poczekać – mają się one odbyć za dwa lata.

Karol Trammer

Kalendarium tunelu średnicowego

1933: oddanie tunelu do użytku
1936: elektryfikacja linii średnicowej
1949: zakończenie powojennej odbudowy tunelu
1961–1963: budowa nowych przystanków na linii średnicowej (Ochota, Śródmieście, Powisłe, Stadion)
1967: budowa drugiej pary torów
1975: otwarcie dworca Warszawa Centralna

„Szynobusy dla gmin”

Szynobusem dookoła Polski

14 – 26 lipca: Wspólna kampania promocyjna Polskich Linii Kolejowych i Stowarzyszenia Sympatyków Komunikacji Szynowej.

14 lipca, o godz. 8.00 na dworcu Warszawa Gdańska rozpocznie się dwutygodniowa kampania promocyjna „Szynobusy dla gmin” zorganizowana przez warszawskie Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej oraz przez jednostki organizacyjne Polskich Linii Kolejowych: Biuro Funduszy i Ochrony Środowiska oraz Biuro Organizacji i Promocji. Partnerem strategicznym są poznańskie Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego, które zapewnią obsługę trakcyjną dwuczłonowym autobusem szynowym Regio Tramp.

Kampania „Szynobusy dla gmin” polega na przejechaniu dookoła Polski autobusem szynowym z trwającymi kilkadziesiąt minut postojami na ponad siedemdziesięciu

stacjach zarówno w dużych miastach (takich jak: Gdańsk, Wrocław, Kraków), ale także w mniejszych miejscowościach (np. Lipno, Braniewo, Nysa, Lubartów). Podczas każdego postoju będą odbywać się spotkania z mieszkańcami lokalnych społeczności oraz przedstawicielami samorządu. Celem kampanii jest promocja kolei jako idealnego rozwiązania lokalnych problemów transportowych oraz informowanie samorządów o możliwościach rozwoju regionalnego transportu kolejowego.

Kampania została objęta patronatem przez Ministra Środowiska, Czesława Śleziaka.

Karol Trammer

14 lipca: szynobus w aglomeracji warszawskiej

Gdzie?	Kiedy?
Warszawa Gdańska	godz. 8.00 – 8.43
Legionowo	godz. 9.13 – 9.53

KALEJDOSKOP

Warszawskiego Węzła Kolejowego

Bezpieczeństwo

Pociągi pod ochroną

Od maja RENOMA zajmuje się nie tylko kontrolą biletów.

Mazowiecki Zakład Przewozów Regionalnych powierzył Zakładowi Wielobranżowemu RENOMA (znanym dotychczas z kontrolowania biletów) ochronę mienia kolejowego i dbanie o bezpieczeństwo pasażerów na trasach wylotowych z Warszawy. Na razie trwa okres próbny i umowa z RENOMĄ obowiązuje jedynie do sierpnia. Pociągi patrolowane są przez umundurowanych ochroniarzy wyposażonych w pałki, kajdanki oraz telefony komórkowe. Pracownicy RENOMY ściśle współpracują z funkcjonariuszami Policji i Straży Ochrony Kolei. Jeżeli poprawi się stan porządku i bezpieczeństwa w pociągach, to współpraca z firmą ochroniarską zostanie rozszerzona.

K. Trammer

Wypadek w Pruszkowie

Wykolejenie „Małopolski”

Pociąg ekspresowy z Gdyni do Przemyśla pedził przez Pruszków. Nagle doszło do wykolejenia.

26 maja, około godz. 14.30 dwa ostatnie wagony pociągu ekspresowego „Małopolska” jadącego z Gdyni Głównej do Przemyśla Głównego wypadły z szyn podczas przejazdu przez rozjazd na stacji Pruszków. Jedna z pasażerek doznała urazu kręgosłupa, poza tym żaden pasażer nie odniósł poważniejszych obrażeń. Wypadek spowodował utrudnienia w ruchu kolejowym na terenie Warszawy i okolic. Po wypadku pociągi dalekobieżne były kierowane torami podmiejskimi, co było przyczyną odwołania dziesięciu pociągów z Warszawy w kierunku Grodziska Mazowieckiego. Pasażerów, którzy zmuszeni byli opuścić „Małopolskę” zabrał następny express – „Matejko”, którego trasę wyjątkowo przedłużono z Krakowa do Przemyśla.

K. Trammer

Wandalizm

Młodzi bandyci

27 maja chuligani obrzucili kamieniami pociąg z Pilawy do Radomia.

Gdy pociąg regionalny relacji Pilawa – Radom około 17.00 mijał Piaseczno, w jego kierunku poleciały kamienie. Ranne zostały dwie pasażerki, wybitych zostało kilka szyb. Kierownik pociągu natychmiast zaalarmował policję, która na miejsce zdarzenia dotarła w ekspresowym tempie i złapała sprawców, którzy nie zdążyli jeszcze uciec z miejsca zdarzenia. Okazali się nimi trzej 15-letni chłopcy, o których dalszym losie zdecyduje sąd dla nieletnich.

K. Trammer

Na wąskim torze

Bez ofiar

17 maja wykoleił się pociąg Grójeckiej Kolei Dojazdowej.

17 maja, przed południem pociąg wąskotorowy wyruszył z Piaseczna w kierunku Grójca. Po przejechaniu około kilometra doszło do wykolejenia składu. Zdarzenie miało miejsce przy skrzyżowaniu ulic Stołecznej i Pomorskiej. Na szczęście w wypadku nikt nie ucierpiał, a straty są niewielkie. Podejrzewa się, że przyczyną wykolejenia były pobliskie prace budowlane.

K. Trammer

Warszawska Kolej Dojazdowa

Poznaj historię

W Grodzisku Mazowieckim funkcjonuje Izba Tradycji WKD.

Izba Tradycji Warszawskiej Kolei Dojazdowej, która znajduje się tuż przy stacji Grodzisk Mazowiecki Radońska, została otwarta z okazji 75-lecia „wukadki”. W izbie tradycji zebrane są dokumenty, akcesoria i pamiątki związane z historią kolejki. Najważniejszym eksponatem jest z pewnością brytyjski wagon silnikowy EN80 z 1927 roku. Izbę tradycji można zwiedzać w środy od 9.00 do 13.30 oraz w niedziele od 11.30 do 14.30. W przypadku grup zorganizowanych istnieje możliwość innego terminu (do uzgodnienia). Normalny bilet wstępu kosztuje 3,00 zł, a ulgowy 1,50zł.

K. Trammer

Bomba na Dworcu Gdańskim

Fałszywy alarm

Ewakuacja, poszukiwania...

22 maja, wczesnym popołudniem anonimowy rozmówca przekazał informację o podłożonej bombie na dworcu Warszawa Gdańska. Od razu z budynku ewakuowano pracowników i pasażerów, a następnie przystąpiono do poszukiwań ładunku wybuchowego. Na szczęście bomby nie znaleziono – był to fałszywy alarm.

K. Trammer

Dworzec w Legionowie

Poszukiwania inwestora

Czy legionowski dworzec czeka metamorfoza?

Budynek dworcowy w Legionowie to nic innego jak prowizoryczne baraki. Jest szansa, że ta sytuacja się zmieni i pasażerowie obsługiwani będą w dużo lepszych warunkach niż obecnie. Zakład Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie rozpoczął poszukiwania inwestora, który wybuduje budynek handlowo-usługowy wraz z pomieszczeniami dworcowymi. Jeżeli ziszcą się plany pionu nieruchomości, to Legionowo zyska nowy dworzec, który stanie się lokalnym centrum usługowym.

K. Trammer

Likwidacja połączeń

„Solidarność” protestuje

Spółce PKP Przewozy Regionalne kolejny raz nie udało się odwołać setek pociągów w całym kraju.

Już kolejny raz spółka PKP Przewozy Regionalne próbowała zlikwidować ogromną liczbę pociągów. Tym razem drastyczne zubożenie oferty (uparcie nazywane przez zarząd spółki regionalnej programem naprawczym) miało zostać wprowadzone 1 lipca. Jednak po sprzeciwie NSZZ „Solidarność”, zorganizowane zostaną rozmowy w sprawie zawiesznień. Związkowcy mówią, że walczą nie tylko o swoje miejsca pracy, ale także o godne warunki życia społeczeństwa.

K. Trammer

Nowy system taryfowy w Warszawskim Węźle Kolejowym

Pasażer może wybrać

Po zerwaniu przez władze Warszawy umowy nazywanej „wspólnym biletem”, spółka PKP Przewozy Regionalne wprowadziła 10 maja 2003 roku nowy system taryfowy na terenie Warszawskiego Węzła Kolejowego. Ponieważ nowa oferta nie okazała się konkurencyjna ani dla oferty ZTM, ani dla oferty autobusowych przewoźników prywatnych, z pomysłu częściowo się wycofano.

Nowy system obowiązujący od 10 maja opiera się na trzech strefach taryfowych utworzonych na terenie Warszawskiego Węzła Kolejowego. Założeniem nowej oferty miało być znaczne uatrakcyjnienie poruszania się po aglomeracji warszawskiej koleją. Niestety, nie we wszystkich przypadkach ceny stały się bardziej atrakcyjne. Czasem sytuacja przedstawia się zupełnie odwrotnie. Dotyczy to m.in. pasażerów dojeżdżających do stolicy z Zielonki, Sulejówka, Piaseczna, Pruszkowa czy Legionowa. Przed 10 maja za bilet jednorazowy z wyżej wymienionych miejscowości do Warszawy płacono 3,60 zł. Po wprowadzeniu nowego systemu miejscowości te znalazły się w drugiej strefie i za bilet strefowy do Warszawy kosztuje aż 5,70 zł!!! W jeszcze gorszej sytuacji są m.in. dojeżdżający z Brwinowa do Ursusa. Przed 10 maja płacono za bilet jednorazowy 3,50 zł, a po reformie 6,80 zł! Pasażerowie, którzy padli ofiarą tych ogromnych podwyżek, nie przebiegali w słowach, by opisać nowy system taryfowy. *Mimo mojego bardzo pozytywnego stosunku do kolei, nie wiem już, co mam robić. Jeżdżenie koleją zupełnie przestało się opłacać* – martwi się Olga Kapela, która codziennie dojeżdża z Zielonki do Warszawy.

Na nowym systemie skorzystali natomiast poruszający się pociągami podmiejskimi na dużych odległościach np. z Mińska Maz. do Brwinowa, z Celestynowa do Warszawy Zachodniej czy z Błonia do Sulejówka. Bilet jednorazowy w tych relacjach dotychczas kosztował 7,40 zł, a od 10 maja jego cena wynosi 6,80 zł. Jednak o największym sukcesie mogą mówić podróżujący z Tuszczu do Czachówka Południowego. Dawniej płacono za bilet aż 11,40 zł, a teraz tylko 6,80 zł.

Bilet jednorazowy na przejazd w I strefie ważny jest 2 godzin, na przejazd w I i II strefie – 4 godziny, a w I, II i III – 6 godzin. W tym czasie na terenie danej strefy można podróżować koleją dowolną ilość razy. Dozwolone są przerwy w podróży, przesiadki oraz zmiany kierunku jazdy.

Nowy system taryfowy objął również bilety okresowe. Dzięki temu na poszczególne strefy będzie można również wykupywać bilety miesięczne oraz kwartalne. Jednak ci pasażerowie, którzy nie będą planowali poruszania się po całej strefie, a jedynie między konkretnymi stacjami nie będą zmuszani do zakupu okresowych biletów strefowych. Będą oni mogli kupić tak jak dawniej bilet okresowy odcinkowy wg taryfy zależnej od liczby kilometrów. Przykładowo: ktoś, kto codziennie dojeżdża z Józefowa do Warszawy Wschodniej nie będzie musiał kupić biletu okresowego na dwie strefy, ale wystarczy mu zakup biletu okresowego w relacji Józefów – Warszawa Wschodnia.

Przy wprowadzaniu stref specjaliści ze spółki PKP Przewozy Regionalne początkowo zakwalifikowali przystanek Wola Grzybowska do drugiej strefy, mimo że znajduje się on w granicach Warszawy. Po interwencji władz dzielnicy Wesoła spółka PKP Przewozy Regionalne naprawiła swój błąd i I strefa kończy się w Woli Grzybowskiej.

Z początkiem czerwca władze spółki PKP Przewozy Regionalne pod wpływem negatywnych opinii pasażerów oraz prasy podjęły decyzję o wprowadzeniu na terenie węzła

warszawskiego zwykłej taryfy zależnej od kilometrów. Nie zostały wycofane bilety strefowe, ale obowiązują one równolegle z biletami kilometrowymi (już od 10 maja taka zasada dotyczyła biletów okresowych). I to jest najlepsze rozwiązanie! Pasażer zawsze będzie mógł wybrać, czy bardziej opłaca mu się zakupić bilet strefowy, czy kilometrowy. Co prawda nieco komplikuje to ofertę taryfową, ale dzięki tej decyzji przejazdy w niektórych relacjach stały się dużo tańsze. Przykładowo: zaistniała możliwość zakupu biletu z Warszawy Powiśla do Warszawy Ochoty już za 2,30 zł (bilet kilometrowy) zamiast za 3,60 zł (bilet strefowy).

Ostatnie zdarzenia z oferta taryfową PKP Przewozy Regionalne w aglomeracji warszawskiej przypominają sytuację związaną z nowym systemem taryf kolejowych obowiązującym na terenie Niemiec, który wprowadzono w grudniu 2002 roku. Ten rewolucyjny system miał poprzez wprowadzenie zniżek przy przedsprzedaży biletów, przejazdach grupowych oraz podróżach długodystansowych spowodować większe zainteresowanie ofertą Kolei Niemieckich (Deutsche Bahn). Niestety, stało się zupełnie odwrotnie. Nowy system okazał się bardzo skomplikowany zarówno dla pasażerów jak i kolejarzy. W związku z tym na niemieckiej kolei zapanował chaos, który stał się przyczyną spadku liczby podróżnych.

SYSTEM BILETÓW STREFOWYCH W WWK:**Strefy biletowe**

Strefa	Obszar strefy jest ograniczony stacjami:
I	W-wa Choszczówka, Ząbki, Wola Grzybowska, W-wa Falenica, W-wa Jeziorki, W-wa Ursus, W-wa Gołębki
II	Ożarów Maz., Pruszków, Piaseczno, Śródborów, Halinów, Wołomin Słoneczna, Legionowo Przystanek
III	Błonie, Grodzisk Maz., Czachówek Południowy., Celestynów, Mińsk Maz., Tuszcz, Nowy Dwór Maz.

Ceny biletów jednorazowych

Strefa	Cena biletu
I	N: 3,60 33%: 2,41 37%: 2,27 49%: 1,84 50%: 1,80 78%: 0,79 95%: 0,18
II	N: 5,70 33%: 3,82 37%: 3,59 49%: 2,91 50%: 2,85 78%: 1,25 95%: 0,28
III	N: 6,80 33%: 4,56 37%: 4,28 49%: 3,47 50%: 3,40 78%: 1,50 95%: 0,34

Ceny biletów miesięcznych

Strefa	Cena biletu
I	N: 80,00 37%: 50,40 49%: 40,80 50%: 40,00 78%: 17,60
II	N: 114,00 37%: 71,82 49%: 58,14 50%: 57,00 78%: 25,08
III	N: 136,00 37%: 85,68 49%: 69,36 50%: 68,00 78%: 29,92

Ceny biletów kwartalnych

Strefa	Cena biletu
I	N: 180,00 50%: 90,00
II	N: 250,00 50%: 125,00
III	N: 300,00 50%: 150,00

Polemika

„Dane PKP są nieprawdziwe”

Stanisław Biega: w artykule p.t. „Taborowe wątpliwości” z poprzedniego numeru biuletynu „Z Biegiem Szyn” zamieszczone zostało kilka nieprawdziwych informacji.

„6 mln zł starcza na modernizację sześciu EN57 (modernizacja to rząd od 1-1,2 mln zł). Zgodnie z ustawą samorząd nie może finansować modernizacji, oznacza to, że 6 mln zł przypadnie ze względu na niezgodne z zapisami ustawy przeznaczenia środków na zakup taboru (2 x autobus szynowy).

Autobusy szynowe są znacznie tańsze w eksploatacji od EN57 - minimum 50%. Oznacza to, że na także wielu liniach zelektryfikowanych Mazowsza bardziej opłaca się prowadzić ruch szynobusem niż obskurnymi EN57. Dotyczy to m.in. linii Ostrołęka – Tłuszcz, Łuków – Pilawa, Płock – Kutno, gdzie potoki nie uzasadniają prowadzenia ruchu jednostką EN57

EN57 nie ma 212 miejsc siedzących. Tak podaje PKP, ale wystarczy się przejść składem i policzyć... jest mniej. Proponuję edukacyjną lekcję, która pokazuje, że nawet na takim poziomie dane PKP są nieprawdziwe.”

Stanisław Biega
Instytut Rozwoju i Promocji Kolei

Z Biegiem Szyn

Biuletyn poświęcony kolei w aglomeracji warszawskiej

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer

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

>Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych.
>Redakcja zastrzega sobie prawo do zmian redakcyjnych.
>Artykuły publikowane w „Z Biegiem Szyn” mogą być cytowane oraz przedrukowywane pod warunkiem podania źródła i przesłania jednego egzemplarza z przedrukowanym tekstem na adres redakcji.

TU OTRZYMASZ BIULETYN:

- Kiosk na dworcu Warszawa Powiśle (górnym poziom)
- Księgarnia PELTA przy ul. Świętokrzyskiej 16

TU PRZECZYTASZ BIULETYN:

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

JAK OTRZYMYWAĆ BIULETYN DROGĄ POCZTOWĄ

Warunkiem otrzymania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 1,30 zł (Priorytet: 1,90 zł) w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Np. 4 numery = 4 znaczki. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przesyłać biuletyn oraz o napisanie, od którego numeru mamy rozpocząć prenumeratę.

www.bilettypkp.waw.pl

Zamów bilet przez internet!!!

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

Polska Izba Producentów
Urządzeń i Usług na Rzecz Kolei

Kto pod kim dołki kopie...

Polska Izba Producentów Urządzeń i Usług na Rzecz Kolei, która zrzesza firmy utrzymujące się z współpracy z koleją korzysta z usług głównego konkurenta transportu kolejowego...

W związku z odbywającymi się w czerwcu w Ostrawie targami „Czech Raildays 2003” Polska Izba Producentów Urządzeń i Usług na Rzecz Kolei zorganizowała wyjazd przedsiębiorców na tę imprezę. Celem wyjazdu miało być nawiązanie nowych kontaktów handlowych. Ponieważ izba ma swoją siedzibę w Bydgoszczy, to wyruszone właśnie z tego miasta. Żeby pokonać trasę z Bydgoszczy do Ostrawy skorzystano z usług transportu samochodowego, a konkretnie autokaru. I w tym miejscu nasuwają się interesujące pytania. Po pierwsze: dlaczego członkowie izby zrzeszającej firmy utrzymujące się ze współpracy z koleją nie korzystają z usług kolei, ale jej głównego konkurenta jakim jest transport samochodowy? Po drugie: dlaczego zdecydowano się na podróż autokarem, która trwała od godz. 5.00 do 18.00, zamiast skorzystać z wygodnego (z jedną przesiadką) połączenia kolejowego trwającego jedynie od 6.25 do 14.11?

Czyżby firmy stowarzyszone w izbie sprzedawały polskiej kolei urządzenia i usługi tak złej jakości, że ich przedstawiciele boją się korzystać z usług transportu kolejowego...?

Warto przestrzec członków Izby Producentów Urządzeń i Usług na Rzecz Kolei, że ich autokarowa podróż do Ostrawy, to nic innego jak kopanie dołka pod polską koleją. Niestety, członkowie izby wkrótce mogą w ten dołek wpaść, ponieważ żyją oni z współpracy handlowej z koleją...

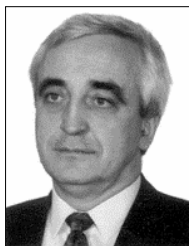
Karol Trammer

Ministerstwo Infrastruktury

Jest podsekretarz

Podsekretarzem stanu ds. transportu kolejowego w Ministerstwie Infrastruktury został Maciej Leśny.

Po odwołaniu Mieczysława Muszyńskiego ze stanowiska podsekretarza stanu ds. transportu kolejowego kolej musiała czekać pięć miesięcy na swojego podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Stanowisko wiceministra infrastruktury proponowano wielu osobom związanym z koleją. Wśród kandydatów wymieniano naukowców zajmujących się transportem oraz osoby od lat zajmujące się transportem kolejowym. Niestety, żaden ze specjalistów od kolei ostatecznie nie zgodził się pełnić w Ministerstwie Infrastruktury funkcji podsekretarza stanu ds. transportu kolejowego. W związku z tym na stanowisko to powołano człowieka nie związanego z koleją. Jest nim Maciej Leśny, który z wykształcenia jest ekonomistą. Jeszcze niedawno Leśny pełnił funkcję wiceministra gospodarki. Jak widać, lewica wysokie stanowiska związane z koleją postanowiła powierzać osobom bez kolejowego doświadczenia (*vide* Maciej Męclewski, prezes Zarządu PKP S.A.).



Karol Trammer, fot. MI