

Z Biegiem Szyn

Biuletyn poświęcony kolei w aglomeracji warszawskiej

Nr 5/2003 (7)

Nowy tabor dla WKD

EZT za 10 milionów

Bydgoska PESA produkuje elektryczny zespół trakcyjny dla WKD.

Ustawa o restrukturyzacji PKP zrzuciła na barki samorządów wojewódzkich obowiązek inwestowania w tabor do przewozów regionalnych. 10% funduszy z dotacji do kolejowych przewozów regionalnych ma być przeznaczane na tabor kolejowy. Początkowo Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego chciał te pieniądze przeznaczyć na modernizację elektrycznych zespołów trakcyjnych kursujących po Mazowszu. Jednak parlament nie wyraził na to zgody i zastrzegł, że pieniądze z dotacji do kolejowych przewozów regionalnych muszą być przeznaczane na zakupy nowego taboru, a nie na remonty starego. W związku z tym postanowiono zakupić nowy elektryczny zespół trakcyjny dla Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Swoje oferty złożyli: bydgoska PESA oraz ZNTK Poznań. Komisja przetargowa wybrała ofertę zakładów z Bydgoszczy i 25 czerwca 2003 roku podpisana została umowa między samorządem województwa i producentem. Nowy elektryczny zespół trakcyjny kosztował będzie 10 mln zł. Jak nas poinformował Łukasz Bambrowicz z PESY, będzie

to pojazd elektryczny, czterocłonowy, mogący pomieścić około 500 pasażerów. Nowy zespół trakcyjny dla WKD będzie miał część z obniżoną podłogą. Spytaliśmy Wiesławę Lipińską, rzeczniczkę prasową Urzędu Marszałkowskiego, dlaczego samorząd wojewódzki postanowił zainwestować akurat w tabor dla „wukadki”, a nie dla takich bocznych linii jak Nasielsk – Sierpc, Tuszcz – Ostrołęka czy Łuków – Pilawa, gdzie potoki pasażerów są małe i właśnie tam przydałby się tani w eksploatacji tabor kolejowy. *Linia WKD należy do najbardziej obciążonych tras na Mazowszu. Druga przesłanka to bardzo zły stan techniczny pociągów WKD. Na wyżej wymienionych trasach, dziennie podróżuje kilkudziesięciu pasażerów. Z transportu pociągami WKD każdego dnia korzysta kilka tysięcy podróżnych* – mówi rzeczniczka Lipińska. Zakup nowego taboru można potraktować jako nagrodę dla WKD, która jest spółką sprawną i potrafiącą pozytywnie zmieniać swój wizerunek.

Nowy tabor dla WKD: dane techniczne

Długość całkowita – 60 000 mm
Szerokość – 2 850 mm
Wysokość pudła od główki szyny – 3700 mm
Prędkość maksymalna – 90 km/h
Całkowita liczba miejsc – około 500
Liczba miejsc siedzących – 150
Liczba drzwi po jednej stronie pojazdu – 8
Rampy wjazdowe dla niepełnosprawnych – 2
Układ napędowy – silniki asynchroniczne o łącznej mocy 1200 kW

Karol Trammer

Otwock – Warszawa

Wygaszanie popytu?

Wydostanie się w popołudniowym szczycie z Otwocka w kierunku Warszawy zostało poważnie utrudnione.

Od 15 lipca pociąg 80124 dotychczas kursujący w relacji Łuków – Warszawa Zachodnia został skrócony. Obecnie kursuje tylko z Łukowa do Pilawy. Niestety, likwidacja tego połączenia oznacza drastyczne pogorszenie oferty na odcinku Otwock – Warszawa. Przed 15 lipca pociągi z Otwocka w kierunku stolicy między 16.00, a 18.30 odjeżdżały w następujących godzinach: 16.21, 16.36 (tylko w dni robocze), 17.01 i 18.01. Jak jest teraz?

Pociąg, który odjeżdżał z Otwocka o 17.01 to właśnie opisywany 80124 z Łukowa, a więc ten który na odcinku Pilawa – Warszawa Zachodnia został zlikwidowany. Od 15 lipca pasażerowie chcący w popołudniowym szczycie wyruszyć z Otwocka w stronę Warszawy muszą pojechać

pociągiem o 16.36 (w dni wolne od pracy o 16.21) lub dopiero o 18.01. Spółka PKP Przewozy Regionalne zaserwowała swoim klientom z linii otwockiej około półtoragodzinną przerwę między pociągami.

Po raz kolejny pogorszona została oferta na linii z Otwocka do Warszawy. Wraz z wprowadzeniem obowiązującego rozkładu w porannym szczycie pociągi między Otwockiem i Warszawą zaczęły kursować bardzo nierównomiernie (patrz „Z Biegiem Szyn” nr 1/2003), a teraz w popołudniowym szczycie powstała półtoragodzinną luka w kursowaniu pociągów. Czyżby spółka regionalna poważnie zabrała się za wygaszanie popytu na linii otwockiej?

Karol Trammer

KALEJDOSKOP

Warszawskiego Węzła Kolejowego

Awaria na „średnicy”

Szczytowe problemy

8 lipca: popołudniowy szczyt na linii średnicowej: opóźnienia, odwołania, objazdy.

8 lipca około godz. 16.00 z powodu przepalenia się bezpieczników nieczynna była samoczynna blokada liniowa (SBL) na torach podmiejskich między stacjami: Warszawa Wschodnia i Warszawa Zachodnia. Z tego powodu konieczne było wprowadzenie telefonicznego zapowiadania pociągów, które daje dużo mniejszą przepustowość niż SBL. W związku z tym pociągi doznawały opóźnień, kilka zostało odwołanych, inne były kierowane torami dalekobieżnymi. Powyższe zakłócenia w ruchu były szczególnie dotkliwe, ponieważ miały miejsce w czasie masowych powrotów z pracy.

K. Trammer

PKP Przewozy Regionalne

Tylko zmiany, czy aż zmiany?

Spółka regionalna informuje: „Zmiany w przewozie przesyłek bagażowych i ekspresowych”.
Na czym zmiany te polegają?

2 lipca na stronie internetowej spółki PKP Przewozy Regionalne w dziale „Aktualności” pojawiła się informacja p.t. „Zmiany w przewozie przesyłek bagażowych i ekspresowych”. Aby dowiedzieć się szczegółów na ten temat należało kliknąć na powyższy tytuł i wtedy naszym oczom ukazywała się króciutka informacja, na czym dokładnie zmiany w przewozie przesyłek polegają: *PKP Przewozy Regionalne spółka z o.o. informuje, że z dniem 1 lipca br. zaprzestaje realizacji usług dotyczących przewozu przesyłek bagażowych i ekspresowych.* Ciekawe, czy twórcy internetowej witryny spółki PKP Przewozy Regionalne myśleli, że dzięki zastosowaniu małego „triku” nikt nie zauważy kolejnego już zubożenia oferty spółki?

K. Trammer

Co dalej z „wukadką”?

Boją się prywatyzacji

PKP chce sprywatyzować Warszawską Kolej Dojazdową. Samorządy opowiadają się za jej komunalizacją.

PKP chce sprywatyzować Warszawską Kolej Dojazdową – jedną z tych swoich spółek-córek, które znajdują się w lepszej kondycji. Nie podoba się to lokalnym samorządom. Obawiając się prywatyzacji, władze województwa mazowieckiego oraz samorządy Grodziska Mazowieckiego, Pruszkowa, Milanówka, Podkowy Leśnej, Brwinowa, Michałowic i Warszawy, zawiązały inicjatywę, której celem jest doprowadzenie do komunalizacji (tzn. przejścia przez samorządy) WKD. Samorządowcy uważają, że najważniejsze dla prywatnego właściciela „wukadki” będą zyski, a nie reagowanie na potrzeby społeczeństwa. *Transport publiczny to nie jest tylko biznes – podkreśla Bogusław Kowalski, wicemarszałek województwa. Jednak Maria Wasiak, dyrektor biura prywatyzacji Centrali PKP S.A. na łamach „Gazety Wyborczej” uspokajała samorządowców – gdyby przewoźnik jednak nie wywiązał się z umowy, gminy mogłyby ją rozwiązać i w przetargu wybrać nowego operatora.* Gdyby rzeczywistość zaistniała potrzeba zmiany przewoźnika, to nasuwa się pytanie, skąd ten nowy operator wzięłby tabor, jeżeli w wyniku prywatyzacji cały majątek spółki przejąłby prywatny właściciel WKD.

K. Trammer

Bezpieczeństwo i porządek

Więcej patroli

Monitoring dworców przyłączony do systemu ogólnomiejskiego.

Przed ekranami, na których można obserwować sytuację na dworcach: Centralnym i Śródmieście nie siedzą już sokiści ani policjanci z komisariatu kolejowego. Monitoring dworcowy został podłączony do systemu miejskiego i obecnie sprawuje nad nim pieczę Miejski Zakład Obsługi Monitoringu. Funkcjonariusze Policji i SOK, którzy przestali obserwować sytuację na dworcach przez kamery, zasilą dworcowe patrole.

K. Trammer

RegioPlus

Więcej plusów

Z Legionowa na Dworzec Gdański w mniej niż pół godziny? Tak! Pociągiem RegioPlus.

Wraz z początkiem września znacznie poprawi się oferta przewozowa na linii legionowskiej w godzinach szczytu. W dni robocze zostanie uruchomione dziewięć pociągów RegioPlus w relacji W-wa Gdańska – Legionowo – W-wa Gdańska. Z Legionowa w kierunku Dworca Gdańskiego cztery składy RegioPlus wyruszać będą między 6.20, a 8.15 oraz dwa między 16.30, a 17.20. Ze stacji Warszawa Gdańska do Legionowa jeden pociąg RegioPlus będzie odjeżdżał rano, a w godzinach popołudniowych cztery (od 15.50 do 18.03). Czas przejazdu między Legionowem i Dworcem Gdańskim będzie konkurencyjny z innymi środkami transportu – wyniesie od 24 do 29 minut. Składy RegioPlus po drodze zatrzymywać będą się tylko na przystanku Warszawa ZOO. Ponadto uruchomiona zostanie jedna para pociągów RegioPlus łącząca stolicę z Ciechanowem. Do Ciechanowa zostanie przedłużona trasa RegioPlus z Sochaczewa (odjazd z Warszawy Centralnej o godz. 7.52). RegioPlus z Ciechanowa do Warszawy Zachodniej wyruszy o 9.45.

Uruchomienie pociągów RegioPlus między Legionowem i Warszawą to wynik nawiązanej współpracy władz Legionowa i Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych. Samorząd Legionowa podjął się budowy parkingu przy stacji Legionowo oraz uruchomienia lokalnej komunikacji dowożącej mieszkańców do pociągów RegioPlus. Współpraca samorządu z PKP Przewozy Regionalne jest bardzo pozytywnym zjawiskiem i miejmy nadzieję, że kolejne podwarszawskie samorządy podążą śladem Legionowa!

K. Trammer

Utrzymanie taboru

Czystsze składy

Bez brudu i bez graffiti...

Zakład Przewozów Regionalnych w Warszawie podpisał umowę z firmami sprzątającymi, które zajmą się utrzymaniem porządku w pociągach. Sytuacja czystości ma ulec znacznej poprawie – zniknąć ma nawet graffiti z burt zespołów trakcyjnych.

K. Trammer

Organizacja transportu kolejowego w regionie

Czy regionalizacja jest tylko teorią?

Ustawa o transporcie kolejowym mówi, że organizowanie i dotowanie regionalnych przewozów pasażerskich należy do zadań samorządu województwa. Czy tak właśnie dzieje się na Mazowszu?

Ustawa o transporcie kolejowym wyraźnie mówi o tym, że organizowanie kolejowych przewozów regionalnych to obowiązek samorządów wojewódzkich. Niektóre samorządy wcielają ten przepis w życie. Rozkład pociągów na Pomorzu obowiązujący w 2002 roku był dziełem Andrzeja Massela, który pełnił funkcję pełnomocnika Zarządu województwa pomorskiego ds. kolejowych przewozów regionalnych. Rozkład ten charakteryzował się wieloma rozwiązaniami usprawniającymi transport kolejowy. Na linii Kościerzyna – Chojnice liczba par pociągów zwiększyła się z dwóch do pięciu, wprowadzono wygodne połączenia prawie wszystkich miast powiatowych regionu z Trójmiastem, uruchomiono pociąg dla rowerzystów łączący Gdynię z Półwyspem Helskim. To wszystko powodowało, że podróżowanie koleją stawało się coraz bardziej atrakcyjne i wygodne.

Podobna sytuacja ma miejsce na Opolszczyźnie, gdzie urząd marszałkowski koordynowanie transportu regionalnego powierzył Instytutowi Rozwoju i Promocji Kolei. W województwie opolskim rozpoczęto wprowadzanie cyklicznego rozkładu jazdy pociągów, postanowiono tu także znacznie polepszyć system informacji dla podróżnych – wprowadzono numerację poszczególnych linii, opracowane zostały schematy sieci oraz nowe tablice kierunkowe, ponadto wydane zostały bezpłatne ulotki z rozkładem jazdy. Od września planowane jest przywrócenie kursowania pociągów na linii Nysa – Brzeg, na której ruch pasażerski zawieszony został przed trzema laty. Na starania samorządu województwa opolskiego oraz Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei zwróciła swoją uwagę Najwyższa Izba Kontroli. *Pożądane rozwiązania w tej sferze przyjęto w województwie opolskim. Miejscowy urząd marszałkowski przyjął, że koordynowanie rozkładów jazdy musi łączyć funkcjonowanie wszystkich przewoźników transportu zbiorowego, opierać się na badaniu potrzeb, ocenie kosztów i współtworzyć strategię komunikacji publicznej w regionie. Fakt zlecenia tego zadania specjalistycznej firmie wskazuje jednak, że urząd ten nie był przygotowany organizacyjnie i kadrowo do samodzielnego jego wykonania. W pozostałych urzędach działania w tej sferze polegały głównie na planowaniu, uzgadnianiu i koordynowaniu przebiegu linii, a także ich zmianach - na wnioski przewoźników – głosi raport NIK.*

Czyby w województwie mazowieckim sytuacja nie wyglądała właśnie tak jak opisana w ostatnim zdaniu przytoczonego fragmentu raportu? Czy w naszym województwie nie jest przypadkiem tak, że to przewoźnik kolejowy tworzy rozkład jazdy pociągów, który samorząd potem milcząco zatwierdza? W strukturach Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego istnieje Biuro Transportu, do którego obowiązków, jak samo informuje, należy wnioskowanie, opiniowanie, konsultowanie

proponowaniu zmian w rozkładach jazdy. Słowa: wnioskowanie, opiniowanie i konsultowanie niestety nie równają się organizacji transportu regionalnego. A ustawa o transporcie kolejowym jasno mówi, że to samorząd wojewódzki ma organizować transport regionalny, czyli tworzyć ofertę, integrować poszczególne środki transportu, reagować na potrzeby społeczeństwa.

Jak widać w naszym województwie jest inaczej. Tu rozkład jazdy tworzy przewoźnik (Mazowiecki Zakład Przewozów Regionalnych). A jeżeli rozkład jest tworzony przez przewoźnika to automatycznie zamiast zwracania uwagi głównie na potrzeby społeczeństwa, zaczyna zwracać się uwagę przede wszystkim na sprawy techniczne i eksploatacyjne (w szczególności na obiegi taboru). Wtedy to pasażer musi się dostosować do przewoźnika, a nie przewoźnik do pasażera. Jeżeli rozkład jest układany przez pryzmat warunków eksploatacyjnych, a nie potrzeb pasażerów, to nie można się dziwić takim przypadkom jak: kursowanie próżnych pociągów służbowych w szczycie przewozowym, około półtoragodzinne przerwy w kursowaniu pociągów między 50-tysięcznym Legionowem i Warszawą czy skandalicznie niedostosowana do potrzeb pasażerów oferta na linii Nasielsk – Sierpc (tylko trzy pary pociągów, pierwszy pociąg z kierunku Nasielska dociera do Sierpca dopiero na godz. 11.15, natomiast ostatni skład z Sierpca do Nasielska wyrusza już o godz. 15.50!!!).

Problemy pasażerów dobrze obrazuje ostatnia akcja „Tygodnika Siedleckiego”, którego czytelnicy skarżą się na niedostosowanie do swoich potrzeb rozkład jazdy pociągów na trasie Warszawa – Siedlce. Ponieważ jedyną reakcją na skargi dotyczące rozkładu jazdy przesyłane przez mieszkańców do Zakładu Przewozów Regionalnych, były takie oto odpowiedzi: *Mazowiecki Zakład Przewozów Regionalnych w Warszawie uprzejmie informuje, że obecnie wdrożona oferta rozkładu jazdy jest ofertą optymalną, uwzględniającą lokalne potrzeby przewozowe okolicznych mieszkańców*, to redakcja lokalnej gazety postanowiła, wspólnie z czytelnikami dojeżdżającymi do stolicy koleją, ułożyć optymalny rozkład jazdy i przedstawić go spółce PKP Przewozy Regionalne.

Należy podkreślić, że problemy techniczne i eksploatacyjne zawsze występują i nie istnieje inna możliwość jak ich uwzględnianie, ale nie mogą one zajmować priorytetowej pozycji przy układaniu rozkładów jazdy. Na przykładzie województw pomorskiego i opolskiego widać, że tam gdzie samorząd przejął się obowiązkiem organizowania kolejowego transportu regionalnego, sytuacja transportowa zauważalnie się poprawia. A jeśli poprawia się sytuacja transportowa, to poprawiają się warunki życia społeczeństwa, a to właśnie powinno być dla samorządów najważniejsze.

Karol Trammer

POLEMIKA

W 24 numerze tygodnika „Wprost” ukazał się artykuł p. t. „Polskie kłamstwa”, w którym znany ekonomista Robert Gwiazdowski zaprezentował opinię, że **Polski nie stać na „nieustanne dotowanie przewozów pasażerskich”**. W związku z tym przesyłałem do redakcji „Wprost” polemikę następującej treści:

W artykule „Polskie kłamstwa” (*Wprost* nr 24) Robert Gwiazdowski skrytykował dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich. Dotacje, które polski rząd przeznacza na transport kolejowy wynoszą 0,08% przyrostu krajowego brutto (PKB) Polski. Warto te sumę porównać z dotacjami przeznaczanymi na kolej w innych krajach. Austria – 0,90% PKB, Francja – 0,21% PKB, Węgry – 0,48% PKB, Czechy – 0,38% PKB. Oznacza to, że jesteśmy daleko w tyle nie tylko za takimi potęgami jak Francja, ale nawet za naszymi bliskimi sąsiadami. Dotacje dla kolei to normalna sytuacja praktycznie na całym świecie, jednak Robert Gwiazdowski uważa, że Polska nie powinna wspomagać transportu kolejowego, który jest przyjazny dla środowiska i dla biedniejszych Polaków. Nie wszystkich bowiem stać na zakup samochodu, którym za kilka lat będzie można pomknąć prywatną autostradą wybudowaną za państwowe pieniądze. Ale o tej patologii Robert Gwiazdowski już nie wspomina...

Karol Trammer, Warszawa

Powyższa polemika na łamach „Wprost” dotychczas nie została opublikowana.

Metro w tunelu średnicowym

Pomyłka

Jeszcze raz o pomyśle uruchomienia „kolei typu metro” między dworcami Wschodnim i Zachodnim.

Trudno zgodzić się z uzasadnieniami destrukcji węzła kolejowego w Warszawie. Jej istotą jest przecież wykrojenie istotnego fragmentu węzła w celu zainstalowania tam „kolei typu metro” niekompatybilnej z pozostałymi fragmentami węzła. Rzeczywiście kolej ma w Warszawie niezwykle niewykorzystany potencjał i jest rzeczą naprawdę karygodną, że kolei miejskiej i wykorzystania miejskiego kolei podmiejskiej nadal nie ma. Trwała prowizorka, jaką się tu proponuje nie jest jednak lekarstwem na ten stan rzeczy.

Istotą warszawskiego węzła kolejowego są obecnie: linia średnicowa i obwodowa (z dwoma odgałęzieniami), tworzące razem obwodnicę. Istnienie tunelu bynajmniej nie oznacza, że automatycznie nadaje się on dla metra w skrajni kolejowej. Nie jest też prawdą, że modernizacja i dobudowywanie przystanków jest konieczne dla zwiększenia udziału kolei w ruchu miejskim. Warunkami takimi jest: zwiększenie częstotliwości pociągów oraz powstanie nowych linii wyłącznie miejskich, powiązanych systemowo z innymi środkami komunikacji miejskiej, w tym z I linią metra.

Nie trudno zauważyć, że potoki pasażerskie na liniach obwodowych od razu by się zwiększyły, gdyby zostały doprowadzone do stanu używalności przez rewitalizację torów, dobudowanie przystanków i powstanie nowych relacji. Częstotliwość uzyskana na średnicy (na odcinku Warszawa Wschodnia - Warszawa Zachodnia) może być taka, jak przewidziana dla „kolei typu metro”. Linie autobusowe nie powinny bocznikować linii kolejowych na całej długości, lecz mogą być doskonałym ich uzupełnieniem. Stanowczo należy unikać w projektowaniu systemów eksploatacyjnych rozwiązań cząstkowych, nie uwzględniających właściwych granic systemu.

Nie trudno zauważyć, że nie jest właściwe kierowanie całego potoku pasażerskiego na średnicę kolejową, gdyż nie powinna ona być przeciążana ponad miarę i to w warunkach niedostatecznego obciążenia linii przebiegającej przez Dworzec Gdański, który stanie się punktem przesiadkowym między koleją i metrem. Układ ten pozwoli na likwidację linii autobusowych przebiegających przez całe miasto (415, 515, 520, 521), bo przecież podróż koleją i metrem będzie znacznie krótsza. Trzeba też dokonać natychmiastowych modernizacji węzłów przesiadkowych, aby przybliżyć do siebie przystanki autobusowe i kolejowe, a także podnieść poziom ich estetyki, wandaloodporności itp. Obecny zestaw przystanków na linii średnicowej jest dobry i na pewno będzie użytkowany przez pasażerów w większym stopniu z chwilą zorganizowania dobrej kolejowej komunikacji miejskiej (bez wyłączenia ruchu podmiejskiego).

Propozycja skrócenia relacji podmiejskich do dworców Wschodniego i Zachodniego obraża główną zasadę komunikacji podmiejskiej: docieranie do centrów miast możliwie bez przesiadek. Warto pamiętać, że obszar urbanizacji w Warszawie jest wielokrotnie większy niż przed wojną i stale się powiększa, przy wzroście jej intensywności. Uruchomienie kolei miejskiej będzie czynnikiem kształtującym – w dobrym kierunku – proces urbanizacji wzdłuż linii kolejowych, kształtując inny obraz miasta.

Wielokrotnie występowałem jako specjalista eksploatacji systemów, przeciwko budowie II i III linii metra przed uruchomieniem kolei miejskiej w Warszawie. Grozi to deformacją zarówno obciążenia systemu kolejowego, jak i metra zamiast utworzenia wspólnego systemu transportowego.

Brak istnienia kolei miejskiej w Warszawie i próby jej zastępowania przyspieszonymi liniami autobusowymi jest zjawiskiem ze wszech miar kuriozalnym. Tylko temu należy zawdzięczać propozycje rozwiązań połowicznych, którym należy się przeciwstawiać z całą mocą, aby tworzony system transportowy nabierał jakości i nie pociągał za sobą dodatkowych kosztów.

Koszty te powstają, gdy nie wykorzystuje się istniejącej infrastruktury (mało użytkowana kolej) jednocześnie tworząc nową (drogie metro). Przy tym dla budowy metra można poświęcić dużo czasu i pieniędzy, a dla kolei przypadkowo ich nie starcza. Trudno przecież ustalić dlaczego, gdyż każda ze stron twierdzi, że to akurat druga jest uparta i nic nie rozumie. Sztuka negocjacji jest naprawdę sztuką i to szczególnie wtedy, gdy obie strony są na siebie skazane. Warto jednak pamiętać, że nie chodzi tu o rozliczenie bieżącego miesiąca, a o tworzenie sprawnego systemu. Tym bardziej, że sytuacja kolei jest bardzo trudna.

Dysproporcja chociażby długości trasy proponowanego metra w tunelu średnicowym w stosunku do połowy I linii metra jest aż nadto widoczna. Warszawa dawno już wyrosła z linii komunikacyjnych tej długości. Powiązanie dworców Wileńskiego i Wschodniego za pomocą metra jest obecnie niekonieczne, gdyż pierwszeństwo ma tu wybudowanie przystanków na skrzyżowaniu linii wołomińskiej i obwodowej na Targówku. Umożliwi to powiązanie obu linii, co da powiązanie z licznymi dzielnicami Warszawy. Dalszy rozwój metra w Warszawie powinien nastąpić po uruchomieniu sieci kolei miejskiej w Warszawie i zaistnieniu nowych warunków podróżowania. Zakupienie przez władze miejskie pociągów o parametrach miejskich jest możliwe, podobnie jak zakup czasu przejazdu po torach Polskich Linii Kolejowych bez projektu przerabiania kolei na metro.

Rafał Wodzicki

Polskie Naukowo-Techniczne Towarzystwo Eksploatacyjne

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 (górny 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 otrzymywania „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 przysyłać biuletyn oraz o napisanie, od którego numeru mamy rozpocząć prenumeratę.