

Z Biegiem Szyn

Biuletyn poświęcony kolei w aglomeracji warszawskiej

Nr 6/2003 (8)

Pacjent – PKP Przewozy Regionalne:

Łatwiej zabić niż leczyć

Władze kolejowe znalazły już sposób na poprawę sytuacji finansowej spółki PKP Przewozy Regionalne. Chcą ją zlikwidować!!!

W związku z tragiczną sytuacją spółki PKP Przewozy Regionalne trwają prace nad uzdrowieniem sytuacji przedsiębiorstwa. Kilka miesięcy temu powstał pomysł przekształcenia spółki regionalnej w holding szesnastu przedsiębiorstw o zasięgu regionalnym. Chodziło o poprawę współpracy z samorządami i zmniejszenie centralizacji w PKP Przewozy Regionalne. Z powyższego pomysłu wycofano się, ale tylko po to posunąć się jeszcze dalej. Obecnie przewodniczący rady nadzorczej PKP S.A. Adam Wielądek wraz z wiceministrem infrastruktury Maciejem Leśnym forsują nowy pomysł. Chcą oni zlikwidować spółkę PKP Przewozy Regionalne, która obsługuje połączenia pospieszne i osobowe w całym kraju oraz zatrudnia ponad 20 tysięcy osób.

Po likwidacji spółki regionalnej połączenia pospieszne mają zostać przekazane spółce PKP Intercity, a połączenia lokalne samorządom wojewódzkim – być może utworzone zostaną spółki z udziałem samorządów i PKP. Co to oznacza? Jeżeli chodzi o pociągi regionalne, to w każdym województwie sytuacja będzie wyglądała inaczej. Niektóre województwa już teraz mówią o tym, że postawią na transport drogowy i zlikwidują większość pociągów. Można oczywiście liczyć na to, że w niektórych regionach sytuacja transportu szynowego poprawi się. Utworzenie kilku czy kilkunastu spółek w regionach łączyć będzie się z dalszym rozczłonkowaniem systemu przewozów pasażerskich w Polsce. Natomiast przekazanie połączeń dalekobieżnych do PKP Intercity grozić będzie likwidacją takich pociągów pospiesznych jak „Pobrzeże” do Kołobrzegu, „Starosta” do Poznania, czy „Galczyński” do Szczecina. Wyżej wymienione pociągi stanowią konkurencję dla połączeń Intercity i ekspresowych. Pociągi pospieszne kursujące po trasach pokrywających się z pociągami kwalifikowanymi są dużo tańsze, a standardem wcale nie odbiegają od pociągów ekspresowych, ponieważ spółka PKP Przewozy Regionalne traktuje swoje najlepsze pociągi pospieszne priorytetowo. Dlatego pasażerowie bardzo chętnie wybierają je również podczas swoich podróży między dużymi aglomeracjami.

Skoro trudno odnaleźć jakiegokolwiek zalety likwidacji spółki PKP Przewozy Regionalne, to dlaczego tak bardzo na tym zależy autorom reformy PKP. Niestety, władze przestały patrzeć na kolejowe przewozy pasażerskie jak na służbę publiczną. Obecnie jedyne słowa, które kojarzą się z przedsiębiorstwami kolejowymi to: zysk, strata, przychody, a coś takiego jak pasażer w ogóle przestało się już liczyć. Jednak istnieje lekarstwo na poprawę sytuacji spółki PKP Przewozy Regionalne oraz jej pasażerów. Potrzebne są większe dotacje. Według ustawy o restrukturyzacji PKP

spółka regionalna w 2004 roku powinna otrzymać 800 milionów złotych. Przekazanie takiej sumy zagwarantował także minister infrastruktury Marek Pol podczas lipcowych protestów kolejarskich. Niestety, kolejarze oraz pasażerowie zostali oszukani – w przyszłym roku na kolejowe przewozy pasażerskie ma zostać przekazane jedynie 370 milionów złotych, czyli mniej niż połowa sumy zagwarantowanej przez ustawę. W porównaniu z innymi państwami europejskimi problem z dotacjami do kolejowych przewozów regionalnych w Polsce jest ogromny. Udział dotacji w przychodach operacyjnych spółki PKP Przewozy Regionalne wynosi 5,9%. A jak jest w innych krajach? W Austrii udział dotacji w przychodach przewoźnika wynosi 45%, we Włoszech – 39%, na Węgrzech – 30,9%, a w Czechach – 20,3%. Podobnie przedstawia się sytuacja z udziałem dotacji na przewozy regionalne w Produkcie Krajowym Brutto (PKB). W Austrii jest to 0,90%, w Hiszpanii – 0,20%, na Węgrzech – 0,48 %, w Czechach – 0,38%, a w Polsce tylko 0,08%! A więc tego, co dzieje się w Polsce nie można uznać za normę. W związku z tym władze kolejowe powinny walczyć o większe pieniądze na kolejowe przewozy regionalne. Należy stworzyć silne lobby, które uświadomi władzom centralnym, samorządom oraz społeczeństwu, że kolej potrzebuje pieniędzy, które po prostu jej się należą. Jednak Adam Wielądek i Maciej Leśny zamiast próbować walczyć o koleje regionalne, proponują ich likwidację – czyli skazują na zagładę. Zagłada grozi nie tylko kolei, ale również społeczeństwu, które ma coraz większe trudności z dojazdem do pracy, szkoły, czy urzędu.

Przy okazji skandalu z dotacjami widać, komu zależy na przyszłości kolei. Związki zawodowe zapowiedziały walkę o obiecaną dotację dla kolei. Związkowcy myślą o zorganizowaniu strajku generalnego. Jak wiadomo dla pracowników najważniejsze jest pewne miejsce pracy, ale żeby mieć tą pewność, kolejarze chcą pracować w stabilnym przedsiębiorstwie kolejowym. A na tym żeby spółka PKP Przewozy Regionalne była stabilnym przedsiębiorstwem zależy wszystkim. Ale czy przewodniczącemu Wielądkowi i wiceministrowi Leśnemu? Chyba nie, bo jak zlikwidowana spółka może być zarazem spółką stabilną.

Ciekawe, co zrobi Adam Wielądek, jeżeli dojdzie do strajku kolejarzy, którzy m. in. będą się domagać większych dotacji dla spółki PKP Przewozy Regionalne. Prawdopodobnie znowu ich skrytykuje. Mimo, że strajkujący bardzo starają się wszelkimi możliwymi sposobami walczyć o wyleczenie pacjenta, jakim jest spółka PKP Przewozy Regionalne, a przewodniczący Wielądek chciałby go po prostu zabić...

Karol Trammer

KALEJDOSKOP

Warszawskiego Węzła Kolejowego

Warszawska Kolej Dojazdowa

Parkuj i jedź

WKD organizuje przy swojej trasie ofertę „Park&Ride”.

15 września Warszawska Kolej Dojazdowa przy przystanku Pruszków WKD otworzyła parking strzeżony w znanym od dawna w Europie Zachodniej systemie „Park&Ride” (Parkuj i jedź). Podstawowym założeniem tego systemu jest zmniejszenie liczby samochodów wjeżdżających do centrum Warszawy oraz zwiększenie frekwencji w pociągach. Kierowca dojeżdża do przystanku WKD samochodem, zostawia go na parkingu i do Warszawy jedzie „wukadką”. Dzięki temu kierowcy nie muszą już stać w korkach ani płacić drogiej opłaty za parkowanie w centrum stolicy. Opłata za parkowanie przy przystanku w Pruszkowie wynosi 10 zł za miesiąc lub 25 zł za kwartał i jest doliczana do ceny biletu miesięcznego. Planowane jest otwarcie kolejnych parkingów „Park&Ride” na trasie „wukadki”.

K. Trammer

Dworce

Poszukiwany dzierżawca

Co dalej z Dworcem Śródmieście?

Zakład Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie ma pomysł na uporanie się z nieładem panującym na dworcu Warszawa Śródmieście. Obecnie podziemny dworzec przypomina bazar, ale to może się w przyszłości zmienić. Według projektu pracowników pionu nieruchomości handel zniknie z peronów, a powierzchnie handlowe zajmą miejsce holi kasowych. Kasy natomiast zostaną przeniesione do dwóch pawilonów wejściowych znajdujących się na powierzchni ziemi. Zakład Gospodarowania Nieruchomościami najchętniej wynająłby całą powierzchnię handlową Śródmieścia jednemu dzierżawcy, który zorganizowałby tu centrum handlowe. Dochód z dzierżawy ma zostać przeznaczony na poprawę stanu czystości i porządku na dworcu.

K. Trammer

Dni Transportu Publicznego

Kilka atrakcji

Promocja komunikacji kolejowej.

20 i 21 września odbyły się Dni Transportu Publicznego organizowane przez SSKS i Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej. Drugi dzień imprezy poświęcony był komunikacji kolejowej. Na mieszkańców Warszawy i okolic czekało kilka atrakcji: można było odbyć podróż zabytkowym wagonem silnikowym EN80-16s Warszawskiej Kolei Dojazdowej, zwiedzić teren lokomotywni WKD w Grodzisku Mazowieckim, a także przejechać się po Warszawskim Węźle Kolejowym pociągiem specjalnym uruchomionym przez PKP Przewozy Regionalne. Ciekawym pomysłem było wprowadzenie jednodniowej ulgi 50% na bilety WKD. Żeby z niej skorzystać, przed zakupem biletu należało podać hasło „Dni Transportu Publicznego”.

K. Trammer

130 lat „kolejówki”

Kto wie...?

Od 1873 roku do dziś. Co dalej?

10 i 11 października odbyły się obchody z okazji 130-lecia warszawskiej „kolejówki”. Szkoła powstała w 1873 roku, by kształcić kadry Drogi Żelaznej Warszawsko – Wiedeńskiej. Szkoła od początku działalności mieściła się przy ul. Chmielnej 88. Jednak tamtejsza siedziba okazała się zbyt mała i w 1953 roku technikum przeniesiono do nowobudowanego kompleksu na Ochocie. Warszawskie Technikum Kolejowe zawsze uważane było za szkołę świetnie przygotowującą do kolejarskiej służby. Obecnie Zespół Szkół im. inż. Stanisława Wysockiego, jak brzmi obecna nazwa szkoły, mniej jest już związany z koleją. Ze względu na niepewne perspektywy zawodowe czekające na kolei przestano kształcić tu specjalistów z zakresu kolejnictwa, a postawiono na bardziej ogólne specjalności. Na szczęście nie zapomina się o bogatej tradycji szkoły, której absolwentami są m. in. znane postacie, które swoje życie związały nie zawsze z koleją, ale czasem z kulturą, sztuką czy polityką. Miejmy nadzieję, że kolej wróci jeszcze do łask i technikum znów kształcić będzie kolejarzy. Kto wie...?

K. Trammer

Prywatyzacja kolei

Tajemnicza prywatyzacja

Czy Centrala PKP S.A. obawia się prywatyzacji PKP CARGO S.A.?

W ostatnich dniach lipca odbyła się w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego konferencja prasowa poświęcona planom prywatyzacji Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Podczas dyskusji o prywatyzacji kolei w Polsce zabrałem głos i skrytykowałem to, że PKP chce sprzedawać swoje najlepsze spółki, które przynoszą zyski – jako przykład tego zjawiska podałem planowaną prywatyzację PKP CARGO S.A. Wtedy niespodziewanie ujawnili swoją obecność Janusz Krynicki z Biura Prywatyzacji PKP S.A. oraz Czesław Głogowski, rzecznik prasowy Zarządu PKP S.A. Obaj przedstawiciele Centrali PKP ostro zareagowali na moje słowa. Podkreślali, że prywatyzacja spółki towarowej jest tak odległą sprawą, że właściwie nie można jeszcze poruszać tego tematu. Widać było, że Januszowi Krynickiemu i Czesławowi Głogowskiemu zależało na jak najszybszym skończeniu tej rozmowy, mimo że prywatyzacja PKP CARGO zawsze była wpisana w plany prywatyzacyjne. 17 października - niecałe trzy miesiące po zdarzeniu w urzędzie marszałkowskim Biuro Prywatyzacji PKP S.A. opublikowało komunikat o poszukiwaniu doradcy, który zajmie się przygotowaniem i przeprowadzeniem prywatyzacji PKP CARGO S.A. Zastanawiające jest, dlaczego pracownik Biura Prywatyzacji oraz rzecznik prasowy Zarządu PKP S.A. w ogóle nie wiedzieli o planowanym przystąpieniu do prywatyzacji „towarówki”. Trudno uwierzyć w to, że pod koniec lipca o prywatyzacji spółki właściwie jeszcze nie myślano, a już w połowie października podjęto decyzję o przystąpieniu do procesu sprzedaży PKP CARGO. Czy tak strategiczna decyzja, jaką jest przystąpienie do prywatyzacji najefektywniejszej pod względem finansowym spółki całego holdingu PKP, może być podejmowana przez nieco ponad dwa miesiące? A jeżeli przedstawiciele Centrali wiedzieli już w lipcu o planach prywatyzacyjnych to, czemu w ogóle nie chcieli o nich wspominać?

K. Trammer

RegioPlus

Same plusy?

Jak nowa oferta spółki PKP Przewozy Regionalne sprawdza się w aglomeracji warszawskiej?

5 maja 2003 roku po raz pierwszy na szlak wyruszyły pociągi kategorii RegioPlus. Na Mazowszu uruchomiono połączenia: Sochaczew – Warszawa Wschodnia – Sochaczew oraz Skierniewice – Warszawa Wschodnia – Skierniewice. Charakterystyczne dla pociągów RegioPlus są: postoje tylko na najważniejszych stacjach i dzięki temu krótszy czas przejazdu niż zwykłym pociągiem osobowym (np. ze Skierniewic do Warszawy 65 minut zamiast 78 minut), taryfa jak w pociągu osobowym, obsługa jednostkami trakcyjnymi EN57 o podwyższonym standardzie oraz dostosowanie oferty do szczytów przewozowych. Powyższe zalety spowodowały, że pociągi RegioPlus łączące Skierniewice i Sochaczew z Warszawą szybko stały się bardzo popularne. Dlatego spółka PKP Przewozy Regionalne postanowiła od września znacznie rozszerzyć ofertę RegioPlus na inne trasy wyjazdowe z Warszawy.

W połączenie kategorii RegioPlus przekształcono pociąg przyspieszony łączący Lublin z Warszawą, trasa RegioPlusa relacji Sochaczew – Warszawa Wschodnia została przedłużona aż do Ciechanowa, a także we współpracy z władzami samorządowymi Legionowa utworzono jedenaście pociągów RegioPlus kursujących między Legionowem i Warszawą Gdańską.

RegioPlus do Ciechanowa wyrusza z Warszawy Centralnej o godz. 7.52 i dociera do stacji docelowej o 9.38, po siedmiominutowym postoju w Ciechanowie udaje się w drogę powrotną – na stację Warszawa Centralna przyjeżdża o godz. 11.33. Uruchomienie pociągu kategorii RegioPlus łączącego Ciechanów ze stolicą województwa mazowieckiego w tych właśnie godzinach jest nieco zastanawiające. Bowiem w dni robocze nie występuje zbyt duże zapotrzebowanie na poranne wyjazdy z Warszawy w kierunku Ciechanowa, a przyjazd z Ciechanowa do Warszawy po godz. 11.00 może okazać się już zbyt późny, by załatwić sprawy w urzędzie, czy nawet pójść do pracy na nieco późniejszą godzinę.

Uruchomienie połączeń RegioPlus między Legionowem i Dworcem Gdańskim można nazwać większym przedsięwzięciem, ponieważ jest to efekt współpracy

nawiązanej między Mazowieckim Zakładem Przewozów Regionalnych i Urzędu Miasta w Legionowie. Spółka PKP Przewozy Regionalne uruchomiła sześć pociągów RegioPlus z Legionowa do Warszawy Gdańskiej i pięć pociągów w relacji powrotnej. RegioPlusy kursujące między Legionowem i Warszawą Gdańską zatrzymują się po drodze tylko na przystanku Warszawa ZOO, dzięki czemu ich czas przejazdu wynosi od 24 do 29 minut. Władze Legionowa, by zachęcić mieszkańców do korzystania z nowych pociągów

wybudowały tuż obok dworca parking, na którym można zostawić samochód, by w dalszą podróż do stolicy udać się koleją, ponadto uruchomiona została komunikacja autobusowa dowożąca na pociągi RegioPlus mieszkańców Osiedla Młodych, III Parceli i okolic Legionowa Przystanku. Koszt przejazdu takim autobusem wynosi 1 zł. Do obsługi nowych połączeń RegioPlus na trasie Warszawa Gdańska – Legionowo zabrakło już zespołów trakcyjnych EN57 o podwyższonym standardzie i pasażerowie muszą się zadowolić zwykłymi jednostkami EN57, ale na szczęście tuż po naprawie rewizyjnej. Niestety, ceny biletów kolejowych nie są konkurencyjne względem prywatnej komunikacji autobusowej: bilet strefowy (uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów w ciągu czterech godzin) kosztuje 5,70 zł, a bilet według kilometrażu 4,60 zł. Natomiast przejazd autobusem prywatnym z warszawskiego Ronda Dmowskiego do Legionowa kosztuje 3,50 zł. Jednak pociągi RegioPlus w dobie dużych korków mają niezaprzeczną zaletę – czas przejazdu jest krótszy niż jakimkolwiek innym dostępnym środkiem transportu. Niektórzy uważają, że to w zupełności wystarczy, by nowa oferta spółki regionalnej stała się popularna wśród mieszkańców Legionowa. Niestety, nie do końca tak jest – pasażerów jest mniej niż się spodziewano. Wszyscy jednak są zgodni, że na naprawę wielu pasażerów można liczyć dopiero po uruchomieniu metra do Dworca Gdańskiego i wtedy też oferta RegioPlus na linii legionowskiej powinna zostać znacznie rozszerzona.

Karol Trammer

Pociągi RegioPlus na Mazowszu:

Od poniedziałku do piątku, oprócz świąt:

Skierniewice (6.48) – Warszawa Wschodnia (8.08)
Warszawa Wschodnia (16.28) – Skierniewice (17.32)
Sochaczew (6.53) – Ciechanów (9.38)
Ciechanów (9.45) – Warszawa Zachodnia (11.45)
Warszawa Wschodnia (16.32) – Sochaczew (17.30)
Legionowo (6.20) – Warszawa Gdańska (6.47)
Legionowo (6.38) – Warszawa Gdańska (7.07)
Legionowo (7.00) – Warszawa Gdańska (7.24)
Legionowo (8.15) – Warszawa Gdańska (8.41)
Legionowo (16.33) – Warszawa Gdańska (16.57)
Legionowo (17.20) – Warszawa Gdańska (17.44)
Warszawa Gdańska (7.37) – Legionowo (8.04)
Warszawa Gdańska (15.50) – Legionowo (16.17)
Warszawa Gdańska (16.15) – Legionowo (16.42)
Warszawa Gdańska (17.05) – Legionowo (17.32)
Warszawa Gdańska (18.03) – Legionowo (18.30)
<u>Codziennie:</u>
Lublin (4.05) – Warszawa Zachodnia (7.24)
Warszawa Zachodnia (13.50) – Lublin (17.13)

Prezentacja nowoczesnego taboru

To był „push-pull”

W październiku odwiedził Polskę promocyjny pociąg piętrowy koncernu Bombardier.

Promocyjny pociąg złożony był z nowoczesnych wagonów piętrowych działających w systemie „push-pull”. Dzięki temu systemowi przy zmianie kierunku jazdy nie trzeba zmieniać lokalizacji lokomotywy. Wagon piętrowy wyposażony jest w kabinę sterowniczą, z której maszynista prowadzi pociąg zdalnie sterując lokomotywę znajdującą się na końcu składu. Pociąg może być również prowadzony konwencjonalnie tzn. lokomotywa znajduje się na czele składu, a będąca z tyłu

kabina sterownicza nie pełni wtedy żadnej funkcji. Dzięki systemowi „push-pull” można znacznie skrócić czas postoju na stacjach zwrotnych lub tam, gdzie konieczna jest zmiana kierunku jazdy. Wagony piętrowe w systemie „push-pull” obsługują już ruch regionalny w Niemczech, Danii, Luksemburgu i Izraelu. Międzynarodowy koncern Bombardier chciałby, aby były one eksploatowane również w Polsce. Zaprezentowane wagony mogą poruszać się z prędkością 160 km/h, wyposażone są w klimatyzację oraz nowoczesne systemy informacji dla pasażerów. Oprócz Warszawy nowoczesny pociąg odwiedził m. in. Poznań, Kraków, Katowice, Wrocław oraz odbywające się w Gdańsku targi TRAKO.

Karol Trammer

Otwock – Warszawa

Naprawione błędy

Już dwa razy na łamach „Z Biegiem Szyn”

poruszaliśmy temat dotyczący problemów z rozkładem jazdy na linii otwockiej. Od września jest już lepiej!

Na łamach „Z Biegiem Szyn” już dwukrotnie sygnalizowaliśmy o niedopracowanej ofercie przewozowej na linii otwockiej. Pierwszy problem dotyczył porannego szczytu przewozowego. Od grudnia zeszłego roku w porze dojazdów do szkoły i pracy pasażerowie mieli do czynienia z dwoma 25-minutowymi przerwami między pociągami. Drugi problem wyniknął 15 lipca. Po zawieszeniu kursowania pociągu 80124 między Pilawą, a Warszawą Zachodnią pasażerowie musieli pogodzić się z około półtoragodzinną przerwą między pociągami kursującymi z Otwocka w kierunku Warszawy w godzinach popołudniowych.

Wraz z rozpoczęciem nowego roku szkolnego Mazowiecki Zakład Przewozów Regionalnych naprawił powyższe błędy. Od 1 września na trasie Warszawa – Otwock – Warszawa zostało uruchomionych sześć nowych pociągów. Z przystanku Warszawa Śródmieście do Otwocka nowe składy wyruszają o godz. 15.57 i 17.02, a z Otwocka do Warszawy nowouruchomione pociągi odjeżdżają o godz. 7.01, 7.31, 17.31 i 18.21. Składy odjeżdżające z Otwocka o godz. 7.01 i 7.31 uzupełniły ofertę w szczyt porannym i dzięki temu nie występują już opisywane przez nas 25-minutowe przerwy między pociągami, natomiast kurs o godz. 17.31 „rozbił” popołudniową przerwę trwającą około półtorej godziny.

Karol Trammer

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 poziomem)
- 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.

Konferencja: Renesans kolei kluczem zrównoważonego rozwoju

Kiedy renesans?

Ocena funkcjonowania kolei aglomeracyjnej w Warszawskim Węźle Kolejowym nie jest najlepsza.

11 i 12 września odbyła się w Warszawie międzynarodowa konferencja „Renesans kolei kluczem zrównoważonego rozwoju”. W ramach konferencji wygłoszony został referat zatytułowany „Kolej regionalna i aglomeracyjna” autorstwa Andrzeja Massela z Centrum Naukowo - Technicznego Kolejnictwa i Tomasza Parteki z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego. Jednym z elementów referatu była ocena istniejących warunków funkcjonowania kolei w aglomeracji warszawskiej.

Autorzy referatu wskazują przyczyny marginalizacji roli kolei w miastach – jest ich kilka. *W Warszawie rzuca się w oczy brak przystanków, które umożliwiłyby obsługę Śródmieścia (rejon ulicy Brackiej lub Kruczej) oraz centralnej części Pragi (rejon przecięcia ulicy Targowej).* Pokonanie powyższego problemu pochłonęłoby ogromne środki oraz wymagałoby szerokiego zakresu robót, a więc na razie nie ma co liczyć na poprawę tej sytuacji. Jednak pokonanie kolejnych problemów, o których sygnalizują Andrzej Massel i Tomasz Parteka, wymaga jedynie przezwyciężenia barier administracyjnych lub organizacyjnych. *Nawet na stosunkowo dobrze obsługiwanym odcinku Warszawa – Grodzisk Mazowiecki zdarzają się w godzinach szczytów 20-minutowe przerwy pomiędzy pociągami. Takie przerwy zdarzają się nawet (...) pomiędzy stacjami Warszawa Wschodnia i Warszawa Zachodnia. Jeszcze gorsza sytuacja występuje na linii Warszawa – Otwock, na której poza szczytem pociągi kursują rzadziej, niż co godzinę.* Problemem związanym z częstotliwością jest również brak cykliczności kursowania pociągów. Specjaliści podkreślają, że jest to krok wstecz względem sytuacji sprzed kilkunastu lat, kiedy w Warszawskim Węźle Kolejowym pociągi podmiejskie kursowały w stałych odstępach czasowych. Kolejną sprawą to integracja fizyczna poszczególnych środków transportu. *Jako przykład negatywny może posłużyć brak właściwego powiązania stacji kolejowej Warszawa Śródmieście ze stacją metra Centrum. Brak tunelu łączącego te stacje bardzo utrudnia przesiadki.* Oprócz integracji fizycznej bardzo ważna jest integracja taryfowa, która w Warszawie niestety przestała istnieć.

W referacie zamieszczona została tabelka, w której porównano systemy kolei aglomeracyjnych w Warszawie, Trójmieście oraz Górnośląskim Okręgu Przemysłowym. Zastosowano tam trzy oceny: +, +/- oraz -. Warszawa nie otrzymała w ani jednej z czterech kategorii oceny najlepszej. Za dostępność, częstotliwość oraz integrację fizyczną stolica otrzymała +/-, a za integrację taryfową -.

Jako pierwszy etap do zwiększenia udziału kolei w transporcie regionalnym proponowane jest zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów. *Dla linii w aglomeracji warszawskiej (...) można zaproponować częstotliwość szczytową na poziomie 10 minut, a poza szczytem na poziomie 20 minut (a najrzadziej co 30 minut).* Massel i Parteka zwracają także uwagę na oszczędności wynikające z kierowania na trasy zespołów trakcyjnych złożonych z jednej zamiast dwóch jednostek.

Pozostaje pytanie: kiedy warszawska kolej aglomeracyjna doczeka się swojego renesansu?

Karol Trammer

www.biletypkp.waw.pl

Zamów bilet przez internet!!!

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