

# Z Biegiem Szyn

Biuletyn poświęcony kolei w aglomeracji warszawskiej

Nr 7/2003 (9)

Ograniczenia w ruchu pociągów

## Weekendowe problemy

Od 14 grudnia w soboty i niedziele linie kolejowe na terenie

Warszawskiego Węzła Kolejowego będą pustoszały!!!

14 grudnia wchodzi w życie nowy rozkład jazdy pociągów. Będzie on obowiązywał przez prawie rok – do 11 grudnia 2004 roku. Ten roczny okres może być ciężki dla pasażerów poruszających się koleją po Warszawie i okolicach w weekendy. Chodzi o to, że w nowym rozkładzie duża część pociągów kursować będzie tylko w dni robocze (od poniedziałku do soboty lub tylko od poniedziałku do piątku). Problem, który spowoduje poważne utrudnienia w poruszaniu się koleją po aglomeracji warszawskiej, dotyka większość warszawskich linii kolejowych.

Zacznijmy od linii radomskiej. Trzeba zwrócić uwagę na to, że z w soboty i niedziele między godz. 19.17, a 21.37 z dworca Warszawa Śródmieście w kierunku Czachówka Południowego, Warki czy Radomia nie będzie wyruszał żaden pociąg. W przeciwnym kierunku też nie jest dobrze. W soboty i niedziele pociągi z linii radomskiej do Warszawy przed godz. 8.00 pociągi będą przyjeżdżały jedynie dwa pociągi osobowe: o godz. 5.12, 7.22. W niedziele pasażerowie chcący być w Warszawie przed południem będą musieli wybierać, czy chcą przyjechać do Warszawy Śródmieście na godz. 10.22, czy na 13.22. Między tymi godzinami pociągów przyjeżdżających z linii radomskiej do Warszawy nie będzie. Z podobnym problemem przyjdzie zmierzyć się podróżnym chcącym być w Warszawie w sobotnie i niedzielne wieczory. Trzeba będzie wybrać między pociągami przyjeżdżającymi do stolicy o godz. 19.33 lub dopiero o 22.12!

Co czeka pasażerów korzystających z linii otwockiej? W sobotnie i niedzielne poranki z Warszawy Śródmieście w kierunku Otwocka będzie można wyruszyć o godz. 6.17 lub 8.47. Między tymi godzinami nie pojedzie żaden pociąg. Zła sytuacja wystąpi również w weekendowe wieczory: pociągi ze Śródmieścia w kierunku Otwocka wyjeżdżać będą tylko o godz. 18.07, 19.37, 20.47 i 23.02. Ciekawe ile prywatnych autobusów firm „Arka” czy „Minibus” będzie w tym czasie jechać wzdłuż torów?

Nie za dobrze będzie także na linii mińskiej. W niedziele z Mińska Mazowieckiego do Warszawy nie pojedzie żaden pociąg między godz. 10.17, a 12.27. W soboty i niedziele wieczorem osobom udającym się ze wszystkich przystanków położonych między Mińskiem Maz. i Sulejówkiem Miłosną, a także z przystanków Wola Grzybowska i Wesoła do Warszawy pozostaną jedynie dwa pociągi: po godz. 20.00 albo po 23.30. Innych pociągów nie będzie. Poza jednym pociągiem z Siedlec do Warszawy Zachodniej, który mógłby uzupełnić tę tragiczną ofertę. Niestety, nikt o tym nie pomyślał i ten pociąg jest pociągiem przyspieszonym, który na odcinku Mińsk Maz. –

Warszawa Rembertów nigdzie poza Sulejówkiem Miłosną i Sulejówkiem się nie zatrzymuje i nie „rozbija” trzyipółgodzinnej przerwy w ruchu pociągów.

A co z trasą Warszawa – Tuszcz? Co niedzielę z Dworca Wileńskiego między godz. 12.10, a 14.35 nie będzie odjeżdżał żaden pociąg w kierunku Tuszcz. W weekendy nie będzie również żadnego pociągu z Warszawy Wileńskiej w kierunku Tuszcz między godz. 20.51, a 22.55.

Mimo że kolej powinna przygotować się na przedłużenie metra do Dworca Gdańskiego, to weekendowa oferta przewozowa na linii legionowskiej wcale do dobrych nie należy. W soboty i niedziele ze stacji Warszawa Gdańska w stronę Legionowa między godz. 10.20, a 13.20 nie wyruszy ani jeden pociąg. Podobnie będzie po południu – nie będzie pociągów między godz. 16.13, a 19.00. W niedziele z linii legionowskiej na Dworzec Gdański nie będzie przyjeżdżał żaden pociąg między godz. 13.24, a 16.49. W weekendy po godz. 18.00 na stację W-wa Gdańska przyjeżdżać będą tylko trzy pociągi z linii legionowskiej: o godz. 18.30, 21.21 i 0.27.

Niestety, poważnie ucierpi również oferta przewozowa na linii średnicowej. W weekendy będą zdarzały się tu bardzo długie przerwy między pociągami – osiągające nawet 50 minut. I jak kolej ma pełnić ważną funkcję w przewozach wewnątrzmięjskich?

Trzeba przyznać, że tak tragicznie jak na wyżej opisanych liniach weekendowa oferta przewozowa nie będzie wyglądała ani na linii sochaczewskiej, ani na linii skierniewickiej.

Chciałoby się poznać przyczyny, z powodu których sobotnio-niedzielny rozkład jazdy na podwarszawskich liniach kolejowych tak bardzo się pogorszył. Pierwsza odpowiedź, to skandalicznie niskie dotacje na kolejowe przewozy regionalne. Jest sprawą oczywistą, że tak niskie dofinansowanie wymusza przeprowadzanie ograniczeń w rozkładzie jazdy. Tu wina leży po stronie rządu. Jest jednak jeszcze coś, co trzeba wyraźnie podkreślić. Mając do dyspozycji nawet tak skromne środki finansowe, można było ułożyć lepszy rozkład jazdy. Często bowiem zdarzają się przypadki, że pociągi jadą bezpośrednio po sobie, a potem następuje dwugodzinna przerwa w ruchu. Niedopracowany rozkład to akurat wina spółki PKP Przewozy Regionalne, a także Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, który w zasadzie nie koordynuje działań spółki regionalnej w zakresie rozkładu jazdy.

Weekendy są nie tylko okresem zakupów, spotkań, imprez kulturalnych, odwiedzin, wycieczek, ale także pracy i nauki. Szkoda, że kolej wraz z samorządem o tym zapomniały.

Karol Trammer

**KALEJDOSKOP**

Warszawskiego Węzła Kolejowego

Współpraca miasta i kolei

## Ma być bezpieczniej

Władze Warszawy wspólnie z PKP  
zadbają o poprawę bezpieczeństwa  
na terenach kolejowych.

5 listopada w Ratuszu podpisane zostało porozumienie między prezydentem Warszawy – Lechem Kaczyńskim, prezesem PKP S.A. – Maciejem Męclewskim oraz Komendantem Stołecznym Policji – Ryszardem Siewierskim dotyczące współpracy na rzecz poprawy bezpieczeństwa na warszawskich terenach kolejowych. Zawarte porozumienie przewiduje: powołanie wspólnych patroli Policji, Straży Miejskiej oraz Straży Ochrony Kolei, objęcie monitoringiem kolejnych przystanków kolejowych (Stadion, Powiśle, Ochota), a także rozwiązanie problemu bezdomnych koczujących na dworcach kolejowych – powstanie nowa noclegownia dla bezdomnych przy ul. Przyce.

K. Trammer

Remonty i objazdy

## Przez Radzymin

Na cztery grudniowe dni pociągi  
pasażerskie powróciły na linie  
Legionowo – Tłuszcz...

Od 1 do 4 grudnia 2003 roku między Wołominem i Tłuszczem w godzinach 8.40 – 14.30 prowadzone były roboty torowe. W związku z tym ruch między powyższymi stacjami odbywał się tylko po jednym torze. Na czas trwania robót odwołano dziesięć pociągów osobowych, trzynaście pociągów osobowych doznawało opóźnień, a trzy pociągi pospieszne („Niemen” z Bydgoszczy Głównej do Białegostoku, „Konopnicka” z Suwałk do Warszawy Zachodniej oraz „Branicki” z Warszawy Zachodniej do Białegostoku) były kierowane trasą okrężną przez Warszawę Pragę, Legionowo i Radzymin. Dzięki temu przez te cztery dni linia nr 10 Legionowo – Tłuszcz znowu gościła składy pasażerskie. Regularny ruch pociągów pasażerskich jest tu zawieszony od czerwca 2000 roku.

K. Trammer

Wystawa fotograficzna

## Zdjęcia na „wileniaku”

Dworzec kolejowy to dobre  
miejsce dla promocji kultury i  
inicjatyw obywatelskich.

Od 19 listopada do 14 grudnia na Dworcu Wileńskim prezentowane są fotografie wykonane przez młodych mieszkańców Pragi Północ oraz wychowanków domu dziecka w Janinie pod Kielcami. Zdjęcia zostały wystawione na drugim peronie „wileniaka”. Wystawa jest częścią akcji „Inne spojrzenia”, której celem jest resocjalizacja trudnej młodzieży. Warto podkreślić również inne znaczenie tej wystawy. Pokazała ona, że dworce kolejowe nie muszą być jedynie miejscami, z których odjeżdżają pociągi, lecz mogą pełnić również ważną funkcję dla promocji kultury oraz inicjatyw obywatelskich.

K. Trammer

Inwestycje drogowe

## Mniej przejazdów

Jeden wiadukt zamiast dwóch  
przejazdów.

Na początku grudnia przy ul. Kraśnickiej otwarty został nowy wiadukt drogowy nad linią kolejową łączącą Warszawę Wileńską i Zielonkę. Nowy wiadukt, który połączył ul. Radzywińską (Targówek) z ul. Księcia Ziemowita (Targówek Przemysłowy), ma 141,5 m długości i 10,6 m szerokości. Oprócz wiaduktu zbudowano także ulice dojazdowe. Dzięki tej inwestycji można było zlikwidować dwa przejazdy kolejowe – w ciągu ul. Naczelnikowskiej oraz ul. Bukowińskiej.

K. Trammer

Dworzec Śródmieście

## Znowu ogień

Zagrożenie pożarowe  
na Dworcu Śródmieście!

3 grudnia około godz. 15.30 bezdomni podpalili śmieci w tunelu przy Dworcu Śródmieście. Z tego powodu nastąpiła przerwa w ruchu pociągów. Był to już kolejny pożar w okolicach dworca wywołany przez bezdomnych.

K. Trammer

RegioPlus

## Coraz więcej plusów

Kolejne rozszerzenie oferty.

Spółka PKP Przewozy Regionalne rozszerzyła ofertę RegioPlus na terenie okolic Warszawy. Pociąg RegioPlus z Lublina będzie od poniedziałku do soboty kursował aż do Sochaczewa, a nie jak dotychczas tylko do Warszawy Zachodniej. Po kilkunastominutowym postoju w Sochaczewie pociąg będzie wracał do Warszawy Wschodniej. Natomiast trasa pociągu RegioPlus kursującego od poniedziałku do piątku w relacji Skierniewice – Warszawa Wschodnia – Skierniewice została przedłużona do Łowicza Głównego. Na pociąg osobowy kategorii RegioPlus został przekształcony pociąg pospieszny relacji Skarżysko Kamienna – Warszawa Wschodnia. RegioPlus łączący Skarżysko z Warszawą będzie kursował tylko w dni robocze.

NOWE POŁĄCZENIA REGIOPLUS:

- Lublin – W-wa Śródmieście (odj. 7.12) – Sochaczew (przyj. 8.09)
- Sochaczew (odj. 8.23) – W-wa Wschodnia (przyj. 9.30)
- Łowicz Gł. (odj. 5.46) – W-wa Wsch. (przyj. 7.29)
- W-wa Wsch. (odj. 16.31) – Łowicz Gł. (przyj. 18.05)
- Skarżysko Kamienna (5.04) – W-wa Wschodnia (7.54)
- W-wa Wschodnia (15.46) – Skarżysko Kamienna (18.28)

K. Trammer

Warszawska Kolej Dojazdowa

## Drobna zmiana?

Korekta rozkładu jazdy WKD.

Od 14 grudnia rozkład jazdy Warszawskiej Kolei Dojazdowej nieznacznie uległ zmianie. Pociąg do Grodziska Mazowieckiego Radońska, który dotychczas odjeżdżał z Śródmieścia WKD o godz. 22.20, został przesunięty na godz. 22.35. Jak informuje WKD zmiana ta została wprowadzona na wniosek pasażerów. To dobrze, że zarząd „wukadki” reaguje na prośby pasażerów, jednak ta zmiana rozkładu wprowadza drobny mankament. Dotychczas wiadomo było, że wieczorne pociągi WKD odjeżdżają z Warszawy 20 minut po pełnej godzinie. Teraz rozkład jazdy wieczornych „wukadek” nie będzie już tak łatwy do zapamiętania.

K. Trammer



**Pociąg metra dojeżdża do Dworca Gdańskiego. Za chwilę pasażerowie opuszczają wagony metra i skierują się na stację kolejową, żeby udać się w dalszą drogę koleją. Co ich czeka?**

W najbliższych dniach trasa metra zostanie przedłużona do Dworca Gdańskiego. Oznacza to, że wreszcie pasażerowie korzystający ze stacji kolejowej Warszawa Gdańska uzyskają szybkie i pewne połączenie z centrum miasta. Jak kolej przygotowała się na dotarcie metra do Dworca Gdańskiego?

Metro znacznie ułatwi przejazdy między centrum miasta, a Dworcem Gdańskim. Jednak do pełni szczęścia pasażerom będzie jeszcze czegoś brakowało. Chodzi o przejście podziemne, które miało połączyć stację metra bezpośrednio z peronami kolejowymi. Z budowy przejścia nie zrezygnowano, ale realizację tej inwestycji odłożono na lepsze czasy. Niestety, na razie nikt nie wie, kiedy one nastąpią. Podziemny tunel miał powstać także między dworcem kolejowym Warszawa Śródmieście, a stacją metra Centrum. Pasażerowie czekają na to już 5 lat, ile lat trzeba będzie czekać w przypadku przejścia podziemnego przy Dworcu Gdańskim na razie nie wiadomo. Trzeba jednak podkreślić, że obowiązek budowy powyższych przejść podziemnych nie powinien spoczywać jedynie na barkach PKP S.A. Powinny być to wspólne inwestycje władz miasta oraz kolei.

Dużym problemem jest zły stan torów na trasie z Warszawy do Legionowa. Szczególnie zła sytuacja występuje na odcinku pomiędzy stacjami Warszawa Gdańska i Warszawa Praga – pociągi nie przekraczają tam prędkości 40 km/h. Aby w przejazdach między Legionowem, a centrum Warszawy połączenie „kolej + metro” odgrywało naprawdę ważną rolę, konieczne jest przeprowadzenie remontu infrastruktury kolejowej.

Doprowadzenie metra do Dworca Gdańskiego może wzbudzić większe zainteresowanie przejazdami koleją na linii legionowskiej. Warto tę szansę wykorzystać. Jak? Trzeba ułożyć dostosowany do potrzeb pasażerów rozkład jazdy gwarantujący częste połączenia. Zmianę rozkładu można by z łatwością przeprowadzić, ponieważ przedłużenie linii metra właściwie zbiegło się z wejściem w życie nowego kolejowego rozkładu jazdy. Jeszcze w czasie obowiązywania rozkładu jazdy 2002/2003 – od 1 września 2003 roku uruchomiono jedenaście pociągów RegioPlus kursujących w godzinach szczytu między Legionowem, a Warszawa Gdańską. O tej inicjatywie Zakład Przewozów Regionalnych oraz władz Legionowa można powiedzieć, że była to pierwsza reakcja na zbliżające się przedłużenie metra. Jednak co przynosi nowy rozkład? W dni robocze sytuacja przedstawia się następująco: w porze wzmożonych dojazdów do Warszawy (między godzinami 5.29 i 9.20) pociągi z Legionowa przyjeżdżać będą na stację Warszawa Gdańska średnio co 21 minut. W porze powrotów z miasta (między godzinami 13.20, a 19.00) pociągi z Warszawy Gdańskiej w stronę Legionowa odjeżdżać będą średnio co 30 minut. Niestety, większość pociągów na linii legionowskiej kursować będzie tylko w dni robocze. W związku z tym korzystający z połączenia „kolej + metro” w weekend muszą się przygotować na nawet ponad dwugodzinne przerwy między pociągami. I to jest poważny problem!

Karol Trammer, fot. [www.metro.waw.pl](http://www.metro.waw.pl)

## Perspektywy dla węzła warszawskiego

# Myślą o przyszłości

**Co zrobić, by więcej pasażerów korzystało z kolei podróżując po Warszawie? Na to pytanie spróbował odpowiedzieć Zakład Przewozów Regionalnych.**

W listopadzie Mazowiecki Zakład Przewozów Regionalnych zaprezentował swoją wizję działań, które należałoby przeprowadzić, aby zwiększyć udział kolei w przewozach na terenie Warszawy oraz jej najbliższych okolic.

Konieczne jest usunięcie ograniczeń prędkości, a co za tym idzie – skrócenie czasów przejazdu. Zdaniem zakładu prędkość pociągów należy zwiększyć przede wszystkim na linii średnicowej, linii obwodowej, a także na odcinkach: Warszawa Wschodnia – Warszawa Praga, Warszawa Wschodnia – Otwock oraz Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki.

Zakład proponuje również budowę nowych przystanków osobowych. Na linii średnicowej: W-wa Niemcewiczka, W-wa Centralna Dworzec Podmiejski, W-wa Bracka, W-wa Targowa, na trasie do Otwocka: W-wa Wiatraczna, na trasie do Mińska Mazowieckiego: W-wa Chełmżyńska oraz W-wa Biezuńska (dodatkowy przystanek między Warszawą Wileńską, a Żabkami). Powyższy spis przystanków jest nieco zastanawiający – dziwi fakt umieszczenia na liście podziemnych przystanków jak Warszawa Centralna Dworzec Podmiejski oraz Warszawa Bracka, których budowa byłaby bardzo kosztowna i skomplikowana, podczas gdy w ogóle nie wspomniano o bardzo potrzebnym i łatwym do zbudowania przystanku przy osiedlu Ursus Niedźwiadek. Tutaj bowiem wystarczy wybudować jeden peron wyspowy, zesować jeden tor podmiejski oraz zbudować kładkę nad torami dalekobieżnymi, aby mieszkańcy osiedla Niedźwiadek mogli w kilkanaście minut dojeżdżać do centrum Warszawy.

Wskazywana jest także konieczność budowy przejść podziemnych między stacją metra Centrum i dworcem Warszawa Śródmieście oraz między stacją Warszawa Gdańska i pobliską stacją metra. Zakład Przewozów Regionalnych popiera również koncepcję połączenia kolejowego między centrum miasta i lotniskiem na Okęciu.

Spółka PKP Przewozy Regionalne chciałaby, żeby przewoźnicy publiczni działający na terenie miasta zaczęli ze sobą współpracować. Chodzi o takie sprawy jak: stworzenie uzupełniającej się (zamiast pokrywającej się) oferty przewozowej, wprowadzenie zintegrowanych taryf, budowa węzłów przesiadkowych oraz utworzenie globalnej informacji o usługach wszystkich przewoźników.

Poza tym Mazowiecki Zakład Przewozów Regionalnych myśli o rozszerzeniu sieci sprzedaży biletów, a także o rozwoju systemu „Park & Ride” (parkuj i jedź). System „Park & Ride” polega na budowie parkingów w pobliżu stacji kolejowych na przedmieściach. Dzięki temu rozwiązaniu można dojeżdżać własnym samochodem z domu na stację kolejową i dalszą drogę pokonywać koleją. Pozwala to na ominięcie korków tworzących się na trasach dojazdowych do centrum miasta.

Mimo że w opisanej wizji potrzebnych działań Zakład Przewozów Regionalnych nie uniknął zastanawiających propozycji oraz drobnych niejasności, to należy pozytywnie odnieść się do przyszłościowych planów zakładu opierających się na integracji kolei z innymi środkami transportu oraz poprawie warunków podróżowania koleją. Poza tym miło byłoby wiedzieć ile czasu minie od słów do czynów...

Karol Trammer

## Media o kolei

**Wiedzą lepiej**

**Kolejowi związkowcy dzięki planowanemu strajkowi spowodowali nie tylko zmuszenie rządu do rozmów, ale także zwrócenie uwagi mediów na problemy kolei.**

**Tylko czy media przedstawiły te problemy rzetelnie?**

13 listopada o godz. 00.01 miał rozpocząć się na kolei strajk generalny. Ostatecznie strajk się nie odbył, ale osiągnięte zostały pewne efekty. I wcale nie chodzi tu o rozmowy z rządem. Chodzi o zainteresowanie mediów problemami kolei. Tyle artykułów i audycji o kolei w tak krótkim okresie dawno się nie ukazało. Niestety, nie zawsze dziennikarze mogli się pochwalić głęboką znajomością problemów ani też rzetelnym przedstawieniem faktów.

Żurnaliści uparcie twierdzili, że strajkujący kolejarze właściwie nie mają nic wspólnego z koleją oraz pasażerami. Czytając liczne artykuły nierzadko można było odnieść wrażenie, że kolejarzom zależy jedynie na rozwiązaniu swoich mało ważnych problemów. Jednak w rzeczywistości było zupełnie inaczej. Kolejarze walczyli o swoje miejsca pracy, ale przy okazji zwracali uwagę na problemy Grupy PKP oraz pasażerów, których życie wcale nie jest łatwe. Można nawet stwierdzić, że problemy typowo pracownicze (takie jak problemy z Zakładowymi Układami Zbiorowymi Pracy) zeszły na drugi plan. Kolejarze swoim strajkiem wskazali takie punkty zapalne jak konsekwentna likwidacja ruchu pasażerskiego na kolejnych liniach, drastycznie niskie dopłaty do kolejowych przewozów regionalnych, czy brak konkretnych i jasno określonych planów restrukturyzacji kolei. Te problemy dotyczą całego społeczeństwa – coraz więcej polskich miejscowości nie ma dostępu do transportu kolejowego, co dla mieszkańców wielu wsi, miasteczek, a także całkiem sporych miast (np. Łomża – 65 tysięcy mieszkańców, Jastrzębie Zdrój – 102 tysiące mieszkańców) oznacza poważne trudności z dotarciem do metropolii, w których można się kształcić lub łatwiej znaleźć pracę. W prasie można było niejednokrotnie przeczytać o dramacie pasażerów, którzy przez czas trwania strajku nie będą mieli możliwości dojazdu do pracy lub szkoły. Szkoda, że media nie otaczają taką samą troską mieszkańców miejscowości, do których pociągi przestały dojeżdżać raz na zawsze. Po likwidacji ruchu problemy z dotarciem do pracy i szkoły występują już nie tylko przez kilka strajkowych dni, ale całymi latami. Tym problemom społeczeństwa winna jest polityka transportowa polskiego rządu, która głównie opiera się na znikomych dotacjach do przewozów regionalnych.

Bardzo poważnym problemem jest również brak programu restrukturyzacji kolei. Podczas przedstrajkowej gorączki, która przetoczyła się przez media, często na łamach prasy stwierdzano, że konieczna jest dalsza restrukturyzacja kolei. Na miejscu dziennikarzy zastanowiłbym się nad używaniem przymiotnika „dalsza”. Dotychczasowe działania restrukturyzacyjne przypominają błędzenie we mgle. Zamiast dalekosiężnego programu, który osiągałoby się małymi krokami, mamy do czynienia z krótkowzrocznymi rozwiązaniami, które ciągle ulegają zmianom. Miały już miejsce przypadki powracania do rozwiązań, z których wcześniej zrezygnowano.

Szkoda, że dziennikarze przy okazji strajku nie zwrócili uwagi swoich czytelników, widzów oraz słuchaczy na bardzo poważne problemy, z którymi od lat boryka się polska kolej. Zamiast tego woleli oni donieść o tym, jak ogromne straty przyniesie strajk trwający najwyżej kilka dni.

Karol Trammer

## Konferencja: Renesans kolei kluczem zrównoważonego rozwoju

# Piąty krok

**Infrastruktura kolejowa dla transportu miejskiego.**

W poprzednim numerze opisaliśmy referat poświęcony kolei regionalnej i aglomeracyjnej, który został wygłoszony przez Andrzeja Massela na konferencji „Renesans kolei kluczem zrównoważonego rozwoju”. Postanowiliśmy wrócić do opinii przedstawionych na wrześniowej konferencji.

Podczas konferencji wypracowano dokument zatytułowany „7 kroków ku zrównoważonemu transportowi w Polsce”. Warto przyjrzeć się treści piątego punktu tego opracowania, który w szczególności dotyczy problemów nękających aglomerację warszawską: *Wiele dużych miast w Polsce jest bogato wyposażonych w infrastrukturę kolejową, ale niestety zbyt mało jest jej wykorzystanie w codziennych dojazdach regionalnych do tych miast. Miasta te w większości mają poważne problemy z przejezdnością przez nie samochodem, cierpią na zatłoczenie w godzinach szczytu, co przynosi wymierne straty ekonomiczne, społeczne i ekologiczne. Dlatego też niezbędnym jest podjęcie inicjatywy tworzenia okrągłych stołów transportowych, gdzie w wyniku dyskusji między grupami interesów wypracowywano by konkretne rozwiązania służące rozwojowi zrównoważonego transportu miejskiego. W takich rozwiązaniach kolej regionalna mogłaby pełnić kapitalną rolę w odciążeniu zatłoczonych miast. Państwo winno wspierać rozwiązania służące transportowi publicznemu.*

Karol Trammer

## Z Biegiem Szyn

**Biuletyn poświęcony kolei w aglomeracji warszawskiej**

**Redaktor naczelny i wydawca:** Karol Trammer

- ➔ Karol Trammer  
Ul. Raszewska 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 nominalnej wartości 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.

**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