

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

OPŁATA DWORCOWA

**HARACZ
DLA
PKP S.A.**

**Komu,
poza prezesem
KRZYSZTOFEM
MAMIŃSKIM,
potrzebna jest
spółka PKP S.A.?**



PRZEKSZTAŁCENIA

Polski pociąg do restrukturyzacji pogubił pasażerów



W 2018 r. zrealizowano w Polsce 310,3 mln podróży pociągami – choć trend wzrostowy utrzymuje się od 2014 r., to wciąż wykorzystanie kolei jest znacznie mniejsze niż w innych krajach.

W dwukrotnie ludniejszych od Polski Niemczech w 2018 r. zrealizowano 2 mld 868 mln podróży koleją, czyli aż dziewięć razy więcej niż u nas. Na wynik niemieckiej kolei pracują przede wszystkim połączenia regionalne i aglomeracyjne (w samej aglomeracji berlińskiej szybką koleją miejską S-Bahn zrealizowano 478,1 mln przejazdów). Ruch dalekobieżny realizuje w Niemczech około 5% przewozów: pociągami InterCityExpress i InterCity pasażerowie odbyli 147,9 mln podróży (dla porównania spółka PKP Intercity w 2018 r. odnotowała wynik 46,1 mln podróży).

W Czechach w 2018 r. zrealizowano 189,7 mln podróży pociągami – w kraju liczącym niespełna 30% populacji Polski, przewozy koleją przekroczyły poziom 60% polskiego wyniku. – *Całkowicie inaczej niż w Polsce, w Czechach nigdy nie doszło do masowego zamykania linii kolejowych i niemal cała istniejąca sieć jest wykorzystywana w ruchu pasażerskim. Obsługę regularnym transportem kolejowym posiadają wszystkie miasta powiatowe* – mówi dr Jakub Taczanowski z Uniwersytetu Jagiellońskiego, współautor książki „Regionalne przewozy kolejowe w Polsce, Czechach i na Słowacji”. – *W Czechach kolej wraz z autobusami regionalnymi i komunikacją miejską stanowi jeden system transportowy: już w prawie wszystkich regionach funkcjonują systemy zapewniające możliwość podróży z jednym strefowym biletem.*

Jak zwraca uwagę Taczanowski, wysoki poziom przewozów koleją w Czechach to również efekt otwarcia rynku kolejowego: – *Na najważniejszej magistrali kolejowej Praga – Ostrawa rywalizują pociągi trzech przewoźników: kolei czeskich České Dráhy oraz prywatnych spółek RegioJet i LeoExpress. Efektem dynamiczności walki o klienta jest jak zwykle spadek cen i wzrost komfortu, a to przyciąga do kolei dodatkowych pasażerów.*

Od wprowadzenia w 2011 r. konkurencji na magistrali Praga – Pardubice – Olomuniec – Ostrawa liczba połączeń zwiększyła się z 18 do 35 dziennie, a roczna liczba podróży koleją do Pragi z regionów morawsko-śląskiego, olomunieckiego i pardubickiego od 2010 r. do 2017 r. wzrosła z 1 mln 599 tys. do 4 mln 338 tys..

Dodatkowym czynnikiem zwiększającym popularność podróży koleją w Czechach było wprowadzenie od września 2018 r. ulgi 75% dla dzieci, młodzieży, studentów i seniorów. W Słowacji tym grupom już od listopada 2014 r. przysługują bezpłatne przejazdy – w efekcie nastąpił duży wzrost przewozów koleją (tylko od 2014 r. do 2015 r. roczna liczba przejazdów pociągami skoczyła z 49,3 mln do 60,6 mln). 2018 r. słowacka kolej zamknęła wynikiem 78,3 mln podróży.

Gdy w Słowacji w 2001 r. przyjęto ustawę reformującą kolej, liczba podróży pociągami wynosiła 63,5 mln. Także w Czechach obecne wyniki przewozowe (189,7 mln podróży) są lepsze niż wtedy, gdy uchwalano ustawę o reformie kolei w 2002 r. (177,2 mln podróży). W Niemczech w 1993 r., w którym Bundestag przegłosował pakiet ustaw inicjujących *Bahnreform*, roczna liczba przejazdów koleją wyniosła 1 mld 490 mln – dziś jest dwa razy większa. Natomiast w Polsce wynikom przewozowym za 2018 r. (310,3 mln podróży) daleko jest do rezultatu osiągniętego w roku uchwalenia ustawy o restrukturyzacji PKP: w 2000 r. pociągami zrealizowano 360,7 mln podróży. ●

PRYWATYZACJA

Koniec historii hurtowej prywatyzacji mazowieckich PKS-ów



● *Autobus PKS Mława na rynku w Szreńsku.*

Zarząd PKS Mława zapowiedział, że spółka będzie funkcjonować tylko do 21 czerwca 2019 r. – przewoźnik obsługujący pogranicze województw mazowieckiego i warmińsko-mazurskiego zamknie działalność wraz z ostatnim dzwonkiem w szkołach. Tak oto po dziewięciu latach kończy się historia hurtowej prywatyzacji mazowieckich PKS-ów: w 2010 r. rząd PO-PSL za 77 mln zł sprzedał przedsiębiorstwa z Ciechanowa, Mińska Mazowieckiego, Ostrołęki, Płocka, Przasnysza i Mławy firmie Mobilis należącej do izraelskiej grupy Egged. Jak wówczas przekonywał komunikat Ministerstwa Skarbu Państwa (w latach 2007-2011 kierowanego przez Aleksandra Grada), „powstaje silna grupa przewozowa, zarządzana przez inwestora branżowego, której celem jest wprowadzenie nowej jakości na rynku autobusowych przewozów pasażerskich”.

Spośród wszystkich przedsiębiorstw wykupionych przez Mobilis, PKS Mława był w najlepszej kondycji: w chwili prywatyzacji jako jedyny osiągał zysk. Jeszcze jesienią 2018 r. przedstawiciele grupy Mobilis – po zamknięciu pozostałych przejętych PKS-ów z Mazowsza – zapewniali, że likwidacji mławskiego przewoźnika nie mają w planach. Jednakże na przełomie marca i kwietnia 2019 r. poinformowali, że zapadła decyzja o rozwiązaniu spółki z Mławy: „Mimo wprowadzonych optymalizacji operacyjnych, nasz model biznesowy pozostawał długoterminowo nierentowny”.

Pod pojęciem „optymalizacji operacyjnych” kryją się nieustanne cięcia sieci połączeń PKS Mława obejmującej powiaty mławski, żuromiński i działowski: w 2014 r. spółka wykonywała dziennie ponad 1 tys. kursów, w 2018 r. około 600, a obecnie już tylko niespełna 300, przy czym ani jeden kurs nie jest realizowany w niedziele. W 2018 r. przewoźnik wycofał się z rejonu Żuromina, a z początkiem 2019 r. z Lidzbarka Welskiego i okolic.

Po prywatyzacji mławski PKS zaczął też rezygnować z obsługi relacji dalekobieżnych. Obsługa takich tras jak Warszawa – Krynica Morska, Warszawa – Łeba, Warszawa – Kołobrzeg, Warszawa – Karpacz, Łódź – Giżycko, Zakopane – Hel czy Kraków – Krynica Morska przez lata była sposobem przewoźnika na wypracowywanie dodatkowych przychodów, umożliwiających pokrywanie strat generowanych na trasach lokalnych. ●

POŁĄCZENIA

Popyt wieczorową porą

Od końca 2018 r. kursuje pociąg InterCity „Łokietek”, wyruszający z Krakowa o godz. 22.00 i do Warszawy docierający na godz. 0.40. – *Nasze obserwacje i otrzymywane wnioski wskazywały, że istnieje zainteresowanie możliwe późnym odjazdem* – mówi Agnieszka Serbeńska z PKP Intercity. Postanowiliśmy sprawdzić, jak przyjęło się późnowieczorne połączenie, i okazuje się, że pociąg „Łokietek” zyskuje popularność wśród pasażerów. We wtorek 9 kwietnia pociągiem z Krakowa wyruszyło 103 pasażerów, z kolei w środę majówki, w nocy z 2 na 3 maja, „Łokietkiem” do Warszawy dotarły 203 osoby. – *Po dokonaniu analizy liczby pasażerów w dłuższym okresie kursowania, zostanie podjęta decyzja o tym, czy pociąg „Łokietek” zostanie utrzymany* – mówi Serbeńska. ●

REGION

Mazowieckie nie chce mostów od rządu

Z końcem marca 2019 r. upłynął termin składania wniosków do programu „Mosty dla regionów”, rządowego instrumentu wsparcia samorządów w budowie przepraw drogowych. Gminy, powiaty i województwa mogą liczyć na sfinansowanie przez rząd 80% kosztów – najpierw przygotowania inwestycji (z budżetu państwa), a następnie prac budowlanych (z rządowego funduszu dróg samorządowych). Na program mostowy rząd planuje przeznaczyć 2,3 mld zł.

Do Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju samorządy przesyłały 75 wniosków, opiewających w sumie na ponad 4 mld zł. Siedem wniosków dotyczy terenu województwa mazowieckiego – samorządy lokalne zaproponowały uzupełnienie sieci dróg powiatowych i gminnych między innymi o most na Bugu między gminą Jabłonna Lacka a leżącą na podlaskim brzegu gminą Perlejewo (wniosek powiatu siemiatyckiego), o przeprawę na Narwi między gminami Rzekuń i Lelis (wniosek powiatu ostrołęckiego) czy o most między gminami Kozienice i Maciejowice na najdłuższym pozbawionym mostów, 83-kilometrowym odcinku Wisły od Dębina do Góry Kalwarii (wniosek powiatu garwolińskiego). Część wniosków dotyczy mniejszych inwestycji: na przykład gmina Kotuń zgłosiła projekt budowy mostu przez rzekę Kostrzyń na styku z gminą Mrozy.

Ani jeden wniosek nie został złożony przez samorząd województwa mazowieckiego, mimo że w regionie istnieje aż sześć miejsc, w których ciągłość dróg wojewódzkich jest przerwana brakiem mostów przez Wisłę. Co więcej, dwa takie przypadki znalazły się na liście 20 potencjalnych lokalizacji rekomendowanych przez Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju. Chodzi o brakujące mosty na drogach wojewódzkich 565 (między gminami Czerwińsk nad Wisłą i Leoncin) i 721 (między Konstancinem-Jeziorną a Otwockiem). – *Ze względów środowiskowych nie wydają się one możliwe do realizacji. Ponadto argumentem przemawiającym na niekorzyść były istniejące przeprawy w odległości nie większej niż 20 km – tłumaczy Marta Milewska, zastępca dyrektora kancelarii marszałka województwa mazowieckiego Adama Struzika.*

Oceny złożonych wniosków i wyboru inwestycji do realizacji dokona komisja Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju, Ministerstwa Infrastruktury oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. – *Pierwszych decyzji możemy spodziewać się w połowie roku – zapowiada minister inwestycji i rozwoju Jerzy Kwieciński.* ●



● *Prom między gminami Kozienice i Maciejowice na najdłuższym na całej Wiśle odcinku pozbawionych mostów.*



Do połowy 2020 r. ma powstać przystanek kolejowy Warszawa Targówek. – *To pozytywna zmiana dla mieszkańców Warszawy, szczególnie w rozwijającej się dzielnicy Praga – mówi Karol Jakubowski ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Nowy przystanek poprawi dostępność do kolei w prawobrzeżnej Warszawie: powstanie on na granicy dzielnic Praga i Targówek, w połowie 6-kilometrowego odcinka Warszawa Wschodnia – Warszawa Praga, pozbawionego przystanków pośrednich.*

Lokalizację przystanku Warszawa Targówek spółka PKP PLK uzgodniła z władzami Warszawy. – *W ramach rozmów stronie miejskiej zależało przede wszystkim, aby priorytetowo potraktować powiązanie z metrem – mówi Tomasz Kunert z Zarządu Transportu Miejskiego. Zarówno na etapie prac koncepcyjnych, jak i projektowych przedstawiciele ratusza wnioskowali, aby przystanek Warszawa Targówek powstał jak najbliżej przecięcia linii kolejowej z drugą linią metra.*

Skoncentrowanie się na umiejscowieniu przystanku kolejowego nad linią metra wiąże się z oddaleniem go z jednej strony od Ronda Żaba, ważnego węzła komunikacji autobusowej i tramwajowej, nad którym przebiega linia kolejowa, a z drugiej strony od punktu, w którym odcinek Warszawa Wschodnia – Warszawa Praga krzyżuje się z linią Thuszcz – Wołomin – Zielonka – Warszawa Wileńska, co uniemożliwi realizację wizji stworzenia tu dwupoziomowego dworca kolejowego à la stacja węzłowa Ostkreuz w Berlinie.

Przysunięcie przystanku Warszawa Targówek jak najbliżej metra stało się priorytetem, mimo że stacje podziemnej kolejki na budowanym odcinku Dworzec Wileński – Trocka (planowanym do uruchomienia jesienią 2019 r.) nie znajdują się bezpośrednio przy linii kolejowej: stacja Targówek Mieszkaniowy leży w prostej linii około 600 metrów od torów, a stacja Szwedzka około 300 metrów. Przyszłą stację metra Szwedzka i przyszły przystanek Warszawa Targówek dodatkowo dzieli teren zajezdni autobusowej, przez co przedsiadka wiązać będzie się z koniecznością pokonania około 600 metrów. – *Warunkiem atrakcyjności przesiadki kolej-metro jest stworzenie nowego ciągu pieszego, stąd też takie zadanie jest przewidziane do realizacji przez Zarząd Dróg Miejskich – informuje Kunert.*

Baza Miejskich Zakładów Autobusowych w najbliższych latach ma jednak zostać przeniesiona na Białołękę. Zapowiedział to w 2018 r. Rafał Trzaskowski, jeszcze jako kandydat na prezydenta Warszawy. Na miejscu zajezdni, a więc tuż przy przyszłym przystanku Warszawa Targówek, planowane jest wybudowanie dużego osiedla domów komunalnych. – *Główne walory tego przystanku w zakresie obsługi otoczenia związane są właśnie z perspektywami znaczącej transformacji przestrzennej tego rejonu – mówi Kunert.*

Jaka będzie oferta przewozowa na przystanku Warszawa Targówek? Na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Praga kursują pociągi linii S3 Szybkiej Kolei Miejskiej łączące Warszawę z Legionowem i Wieliszewem oraz pociągi Kolei Mazowieckich relacji Warszawa Lotnisko Chopina – Modlin. Jak informuje ZTM, na nowym przystanku będą zatrzymywać składy SKM, które jednak kursują tylko raz na godzinę. Z kolei postoje pociągów Kolei Mazowieckich jeszcze nie są pewne: – *W sprawie postojów pociągów na przystanku Warszawa Targówek nie zapadły jeszcze ostateczne decyzje – mówi Jolanta Maliszewska z mazowieckiego przewoźnika.*

Koszt budowy przystanku Warszawa Targówek – dwóch peronów z wiatami, ławkami, oświetleniem oraz przejścia podziemnego – to około 5 mln zł. ●

Kolej minus, autobus minus

Jak minister infrastruktury Andrzej Adamczyk udaje, że uzdrawia polski transport publiczny

Ogłoszony w październiku 2018 r. przez premiera Mateusza Morawieckiego i ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka program Kolej Plus tak naprawdę wciąż nie istnieje. Jedynym miejscem, gdzie program został opublikowany – a raczej jego krótki opis – jest strona internetowa Ministerstwa Infrastruktury. Tymczasem programy wieloletnie ustanawia się w drodze uchwały rady ministrów lub ustawy przyjmowanej przez sejm.

Program, którego wciąż nie ma

Na warszawskim Kongresie Rozwoju Kolei zorganizowanym przez Grupę PKP w styczniu 2019 r. – gdy od rzekomego ogłoszenia programu Kolej Plus minęły już trzy miesiące – minister Andrzej Adamczyk zapewnił, że trwają prace nad stosownymi przepisami: – *Przygotowywany jest projekt ustawy o programie Kolej Plus, który niebawem trafi do konsultacji społecznych.*

W kwietniu 2019 r. dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” zapytał w Ministerstwie Infrastruktury, kiedy zapowiadany projekt ustawy ujrzy światło dzienne. – *Obecnie trwają prace nad programem Kolej Plus. Przyjęcie i wdrożenie tego programu musi być poprzedzone uzgodnieniem z zainteresowanymi resortami i podmiotami – odpowiedział rzecznik resortu Szymon Huptyś. – Wprowadzenie programu związane jest z koniecznością przeprowadzenia niezbędnych zmian w prawie.*

Program Kolej Plus miał być instrumentem zapewniającym rządowe dofinansowanie dla samorządów zainteresowanych reaktywacją zamkniętych linii kolejowych.

Absolutna zmiana

Nim rząd uporał się z programem przywracania połączeń kolejowych, wziął się za kolejny temat. Prezes Prawa i Sprawiedliwości Jarosław Kaczyński podczas konwencji odbywającej się 23 lutego 2019 r. zapowiedział bowiem odbudowę komunikacji autobusowej: – *W ciągu ostatnich kilkunastu lat połączenia autobusowe, to jest głównie PKS, zostały zredukowane o połowę: z prawie miliarda przejechanych kilometrów do niespełna pół miliarda. Przywrócimy ten miliard.*

Już w pierwszych dniach marca 2019 r. minister Andrzej Adamczyk przedstawił plan działań, zakładający ekspresowe tempo prac nad nowymi przepisami: w marcu ogłoszenie projektu ustawy i przeprowadzenie konsultacji, w kwietniu zatwierdzenie projektu przez radę ministrów, przekazanie go do sejmu i przyjęcie przez posłów, a w maju podpis prezydenta i wejście przepisów w życie. – *Przygotowujemy projekt absolutnej zmiany. Jestem przekonany, że damy radę – mówił 5 marca 2019 r. Adamczyk podczas konferencji prasowej w*

kancelarii premiera. Tego samego dnia szef rządu Mateusz Morawiecki zapewnił na antenie radiowej Jedynki, że także on traktuje sprawę priorytetowo: – *Ten problem chcemy zaadresować bardzo szybko.*

Ekspres ugrzązł

Rzeczywiście, już 11 marca 2019 r. zaprezentowany został projekt ustawy o funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zakładający przekazywanie samorządom dofinansowania z budżetu państwa na realizację przewozów autobusowych.

Kilka dni przed upublicznieniem projektu ustawy niespodziewanie do dymisji podał się wiceminister Marek Chodkiewicz, który w resorcie infrastruktury odpowiadał za opracowanie tego aktu prawnego. Wywołane przez to zamieszanie oraz ekspresowe tempo tworzenia projektu odbiło się na jego jakości: na przykład w pierwszych zapisach określających kryteria podziału pieniędzy między samorządy pomyłono pracę eksploatacyjną (suma kilometrów przejeżdżanych przez autobusy) z pracą przewozową (suma kilometrów pokonywanych przez pasażerów).

3 kwietnia 2019 r. minister Andrzej Adamczyk przekazał projekt ustawy do stałego komitetu rady ministrów. Już następnego dnia projekt był omawiany na posiedzeniu komitetu – wówczas pojawiły się jednak uwagi przedstawicieli Ministerstwa Finansów, Rządowego Centrum Legislacji i Centrum Analiz Strategicznych. W związku z tym Ministerstwo Infrastruktury musiało przygotować kolejną wersję – zmodyfikowany projekt trafił do komitetu stałego rady ministrów 8 kwietnia 2019 r. I na tygodnie ugrzązł w kancelarii premiera.

Fake news z kancelarii sejmu

3 kwietnia 2019 r. marszałek sejmu Marek Kuchciński rozsyłając posłom zawiadomienie o zwolnieniu obrad sejmu, informował, że w ramach kwietniowego posiedzenia przewidywane są prace nad ustawą o funduszu rozwoju przewozów autobusowych.

Rada ministrów nie zdołała jednak przekazać projektu ustawy do sejmu na posiedzenie rozpoczynające się 11 kwietnia 2019 r. W tym momencie punkt dotyczący prac nad ustawą o funduszu rozwoju przewozów autobusowych zniknął więc z porządku obrad. Mimo to strona internetowa sejmu, jak gdyby nigdy nic, najpierw 11 kwietnia 2019 r. informowała, że „w planach też między innymi prace nad przywróceniem połączeń autobusowych dla mieszkańców Polski lokalnej”, a następnie 24 kwietnia 2019 r. donosiła, iż „posłowie będą kontynuować prace nad przywróceniem połączeń autobusowych dla mieszkańców Polski lokalnej”.

Obydwie informacje stanowiły *fake news* kancelarii sejmu: albowiem aż do 26 kwietnia 2019 r. – czyli do ostatniego dnia kwietniowego posiedzenia sejmu – projekt ustawy nie tylko nie dotarł do parlamentu, ale nawet nie został przyjęty przez radę ministrów. Udało się to zrobić dopiero 7 maja 2019 r.

1,5 miliarda, czyli 300 milionów

Wraz z wydłużającymi się pracami rządu nad ustawą o funduszu rozwoju przewozów autobusowych zmniejszała się kwota planowanego wsparcia dla samorządów.

W projekcie ustawy w wersji z 3 kwietnia 2019 r. zapisano, że począwszy od 2019 r. rządowe dofinansowanie do połączeń autobusowych wyniesie 800 mln zł łącznie. W kolejnej wersji z 8 kwietnia 2019 r. pojawił się nowy zapis mówiący, że w bieżącym roku między do podziału między samorządy będzie 400 mln zł. W wersji przesłanej do sejmu 7 maja 2019 r. znalazła się kwota wynosząca już tylko 300 mln zł (kwota w wysokości 800 mln zł ma być rozdzielana między samorządy dopiero w kolejnych latach).

Według pierwszych zapowiedzi, samorządy miały otrzymywać z budżetu państwa 1,5 mld zł. W ciągu nieco ponad miesiąca planowana na ten rok rządowa dotacja na połączenia autobusowe zmniejszyła się więc pięciokrotnie. Wytłumaczenie przedstawicieli rządu jest rozbijającą logicznie: skoro prace nad ustawą przedłużają się, to szanse na wydanie 800 mln zł do końca 2019 r. malały z każdym dniem przedłużających się prac nad ustawą.

Ustawa o funduszu rozwoju przewozów autobusowych – jeśli wejdzie w życie w kształcie zaproponowanym przez rząd – raczej nie przyniesie renesansu połączeń autobusowych na terenach wiejskich i w mniejszych miastach.

Z funduszu mają być dotowane tylko te linie, które obecnie nie funkcjonują. Oznacza to, że nie będzie możliwości dofinansowania celem rozszerzenia istniejącej oferty przewoźników autobusowych o dodatkowe kursy (np. późnym popołudniem, wieczorem lub w weekendy). To oznacza też, że nie będzie możliwości dofinansowania nierentownych linii, które działają, ale zagrożone są likwidacją. Umowy na dofinansowanie mają być przyznawane na zaledwie roczne okresy – grozi to brakiem stabilności oferty. Na wnikliwą analizę rządowego projektu ustawy w sejmie i poprawienie powyższych zapisów przez posłów raczej nie ma co liczyć. Priorytetem jest bowiem szybkie uchwalenie ustawy, tak żeby można było tym pochwalić się jeszcze przed odbywającymi się 26 maja 2019 r. wyborami do europarlamentu.

KAROL TRAMMER

Wilanów i Wawer – w tych dwóch warszawskich dzielnicach w celu dotarcia do miejsc pracy i nauki najczęściej wybiera się samochód. Mieszkańcy pozostałych 16 dzielnic Warszawy, chcąc dojechać do pracy lub szkoły, poruszają się głównie transportem publicznym. Takie są wyniki badań, które na przełomie 2018 i 2019 r. przeprowadzono na zlecenie biura architektury i planowania przestrzennego Urzędu m.st. Warszawy. W ankiecie wzięło udział 16 tys. warszawiaków.

Dzielnica wzdłuż kolei

Dla mieszkańców Wilanowa i Wawra samochód jest podstawowym środkiem lokomocji także wtedy, gdy chcą dotrzeć na zakupy, do urzędu, na wydarzenia kulturalne i rozrywkowe czy na spotkanie ze znajomymi.

O ile jednak Wilanów jest jedyną warszawską dzielnicą pozbawioną transportu szynowego, o tyle Wawer przecięty jest linią kolejową zbudowaną już w 1877 r., a tworzące tę dzielnicę osiedla – Falenica, Miedzeszyn, Radość, Międzyzlesie, Anin i Wawer – rozwijały się wokół stacji i przystanków kolejowych. Przebiegająca przez Wawer linia kolejowa Otwock – Warszawa jest, obok rozległych terenów leśnych, jednym z najważniejszych atutów przyciągających nowych mieszkańców do tej dzielnicy. Od 1995 r. do 2018 r. ludność Wawra zwiększyła się z 57 tys. do 76 tys.

Oferta kolejowa próbuje nadążyć za wzrostem liczby mieszkańców. Na początku lat 90. z Wawra do centrum Warszawy kursowało 60 pociągów dziennie, dziś jest ich 76. Jednocześnie jednak pogorszyła się regularność kursowania. Na przełomie lat 80. i 90. pociągi w szczycie kursowały – jak na kolej aglomeracyjną przystało – równo co 10 min. Natomiast dziś na przykład między godz. 7.00 a 8.00 z przystanku Warszawa Międzyzlesie składy Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich odjeżdżają o godz. 7.13, 7.29, 7.36, 7.47, 7.53.

Tory są osią kształtowania układu komunikacji publicznej w Wawrze. Z części osiedli autobusem można dotrzeć tylko do najbliższych stacji kolejowych. W tej sytuacji Zarząd Transportu Miejskiego dąży do tego, aby rozkłady jazdy autobusów dopasowywać do godzin kursowania pociągów. Tomasz Kunert z ZTM zwraca jednak uwagę, że w obliczu braku cykliczności kolejowego rozkładu jazdy bywają z tym problemy. I dodaje: – *Dużym utrudnieniem są też częste zmiany rozkładów jazdy na linii kolejowej.*

Dowożenie pasażerów do pociągów jest zadaniem między innymi linii autobusowej 213: wijąc się po całej dzielnicy, łączy ona z koleją oddalone od niej osiedla Błota, Aleksandrów czy Zbójną Górę – pojawia się przy czterech stacjach: Falenica, Radość, Międzyzlesie i Anin. – *Jednoczesne skoordynowanie rozkładów jazdy we wszystkich tych miejscach jest niemożliwe – stwierdza Kunert.*

Zamknięta pętla

Ostatnia dekada była na terenie dzielnicy Wawer okresem rozszerzania sieci transportu publicznego: autobusy dotarły na osiedla,

Radość w samochodzie

Dla mieszkańców warszawskiej dzielnicy Wawer – choć przecina ją linia kolejowa – głównym środkiem transportu są samochody



• Linia kolejowa to oś sieci transportu publicznego w warszawskiej dzielnicy Wawer.

które były oddalone od najbliższego przystanku nawet około 2 km.

Standardowa częstotliwość kursowania linii autobusowych na terenie Wawra to pół godziny. Zdaniem Rafała Czerwonki, prezesa stowarzyszenia Razem dla Wawra, to zbyt rzadko: – *Mamy do czynienia z zamkniętą pętlą, z której trudno wyjść – mieszkańcy nie korzystają z oferty komunikacji publicznej, bo jest ona kiepska, a oferta nie jest ulepszana, bo mieszkańcy z niej nie korzystają.*

We wrześniu 2017 r. ZTM przedstawił projekt zmian w układzie komunikacyjnym Wawra, mający na celu zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów. – *To jest nasza „mapa drogowa” organizacji transportu publicznego w dzielnicy. Sukcesywnie, w miarę dostępności taboru i środków, w przyszłości chcemy ten projekt wprowadzać – mówi Tomasz Kunert.*

Pełne wdrożenie planu wiąże się z koniecznością nie tylko zaangażowania do obsługi dzielnicy nawet kilkudziesięciu sztuk dodatkowych autobusów, ale także przystosowania kolejnych ulic do ruchu autobusów czy budowy pętli autobusowych przy stacjach Warszawa Goławek oraz Warszawa Falenica (w Falenicy trasa autobusów linii 146 obecnie urywa się 700 metrów przed stacją kolejową).

Uzależnieni od samochodów

– *Opieranie transportu zbiorowego w Wawrze tylko na linii kolejowej powoduje ogromne problemy w przypadku zakłóceń w ruchu pociągów – podkreśla Rafał Czerwonka. – Konieczność przesiadek utrudnia podróżowanie i wydłuża jego czas.*

W niektórych miejscach odległość z peronu kolejowego do przystanków autobusowych wynosi 300–400 metrów. To,

w połączeniu z rzadkimi kursami autobusów i nie zawsze dobrymi skomunikowaniami, skłania dużą część mieszkańców Wawra do korzystania z samochodów. Autem wcale jednak nie trzeba jechać do samego centrum. Problem jednak w tym, że parkingi „parkuj i jedź” jak dotąd powstały tylko w dwóch miejscach i to tylko w północnej części dzielnicy: przy przystanku kolejowym Warszawa Anin znajduje się parking na 86 samochodów i 100 rowerów, a przy stacji Warszawa Wawer na 153 auta i 144 rowery.

Rowerem można z dużego obszaru dzielnicy dojechać w kilka-kilkanaście minut do najbliższego przystanku kolejowego. – *W kwestii infrastruktury rowerowej Wawer ma ogromne zaległości: brak jest szkieletu dróg dla rowerów obejmującego główne ciągi – mówi przedstawiciel ruchu Razem dla Wawra, który po wyborach samorządowych w 2018 r. przystąpił do koalicji rządzącej dzielnicą.*

Uzależnienie społeczności Wawra od aut wynika z tego, że władze Warszawy na południowym wschodzie miasta nadały priorytet inwestycjom drogowym – takim jak budowa liczącego sześć pasów Mostu Siekierkowskiego, rozbudowa Wału Miedzeszyńskiego do dwujezdniowej arterii czy stworzenie bezkolizyjnego węzła na stanowiącej bramę do Wawra skrzyżowaniu Trasy Siekierkowskiej z ul. Ostrobramską, Płowiecką i Marsa. To wszystko pobudzało ruch samochodowy.

Obecnie w Wawrze trwa budowa południowej obwodnicy Warszawy: droga ekspresowa z nowym mostem przez Wisłę łączący Wawer z Wilanowem – drugą stołeczną dzielnicą, w której samochód jest najpopularniejszym środkiem transportu.

KAROL TRAMMER

Haracz dla PKP S.A.

Nie wozi pasażerów, nie transportuje towarów,
nie remontuje linii kolejowych.

Komu, poza prezesem Krzysztofem Mamińskim,
potrzebna jest spółka PKP S.A.?



– To ogromne wydarzenie w historii spółki. W 2019 r. w bilansie nie będzie już pozycji „pokrycie straty z lat ubiegłych” – stwierdził prezes PKP S.A. Krzysztof Mamiński, informując, że spółka zakończyła spłacanie zobowiązań z ubiegłych lat. Oddłużenie kolei zajęło spółce PKP S.A. aż prawie dwie dekady.

Co zostanie oprócz długów?

Uporanie się z historycznym zadłużeniem kolei to jedno z kluczowych zadań, jakie postawiono przed spółką akcyjną PKP wraz z rozpoczęciem przez nią z dniem 1 stycznia 2001 r. działalności w nowej formie organizacyjnej.

Przekształcenie PKP z przedsiębiorstwa państwowego w spółkę skarbu państwa było realizacją zapisów ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji Polskich Kolei Państwowych przyjętej we wrześniu 2000 r. Ustawa ta nakazała spółce PKP S.A. utworzenie spółek-córek (spółki zarządzającej liniami kolejowymi i spółek przewozowych), podział między nie pracowników i majątku niezbędnego do działalności, a także spłatę dawnych zobowiązań przedsiębiorstwa państwowego PKP.

Sposobem na uporanie się z nawarstwionymi przez lata długami miała być przede wszystkim sprzedaż przez PKP S.A. nieruchomości niepotrzebnych do prowadzenia działalności przez takie spółki-córki jak PKP Polskie Linie Kolejowe, PKP Intercity czy PKP Cargo.

Krzysztof Celiński, w latach 1999-2000 ostatni prezes przedsiębiorstwa państwowego PKP, a następnie w latach 2001-2002 pierwszy prezes spółki akcyjnej PKP, w styczniu 2001 r. w rozmowie z tygodnikiem kolejarza „Nowe Sygnały” został zapytany: „Co zostanie w pana gestii – oprócz długów – po zakończeniu procesu restrukturyzacji?”. – *Pozostaną wszystkie te nieruchomości, które nie zostaną wniesione do utworzonych przez nas spółek. Będą to najczęściej nieruchomości zbędne, kolei niepotrzebne i trudne do zagospodarowania, ale pozostawimy też szereg obiektów, które mają*

dużą wartość, a jednocześnie nie muszą być przekazane. Ten właśnie majątek może służyć spłacie historycznych zobowiązań PKP – odpowiadał Celiński.

Pożądana likwidacja

Jako że w gestii PKP S.A. nie znalazła się działalność związana ani z przewozami, ani z zarządzaniem czynnymi liniami kolejowymi, lecz działalność polegająca na przeprowadzeniu procesu restrukturyzacji kolei oraz jej oddłużenia, w ustawie z 2000 r. przygotowano dla PKP S.A. scenariusz w postaci likwidacji tego podmiotu.

W listopadzie 2000 r. – dwa miesiące po uchwaleniu przez sejm ustawy o restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP i dwa miesiące przed utworzeniem w jego miejsce spółki akcyjnej – na łamach tygodnika kolejarza „Nowe Sygnały” ukazał się tekst pod tytułem „Co się stanie z PKP?”. Jego autor Piotr Świątecki, ekspert w sprawach transportu z Kancelarii Senatu, pisał, że „po jakimś czasie może się okazać, że PKP S.A. nie jest już potrzebne. Ta spółka-matka zostałaby w takim przypadku zlikwidowana”.

W kwietniu 2012 r. podczas odbywających się w Sosnowcu targów Silesia TSL Expo Andrzej Massel, wiceminister transportu w rządzie PO-PSL, oznajmił, że zbliża się moment, w którym spółka PKP S.A. przestanie być potrzebna: – *Likwidacja spółki PKP S.A. nie jest wykluczona. Powiem więcej, byłoby to pożądaną. Na pewno PKP S.A. w takiej formie, do jakiej przyzwyczailiśmy się, niedługo nie będzie potrzebna. Jeżeli osiągniemy sukces w prywatyzacji czy sprzedaży atrakcyjnych nieruchomości kolejowych, może się okazać, że pewne zobowiązania będzie można spłacić dużo, dużo szybciej.*

Wieczna restrukturyzacja

Największą przeszkodą w likwidacji spółki PKP S.A. jest to, że dla każdego z ośmiu dotychczasowych prezesów wkrótce po powołaniu na stanowisko szybko nadrzędnym celem stawała się obrona spółki PKP S.A. poprzez wynajdywanie sensu

istnienia tego podmiotu. Najprostszym na to sposobem było jak najwolniejsze wypełnianie zadań nałożonych na PKP S.A. przez ustawę o restrukturyzacji Polskich Kolei Państwowych. Niezrealizowanie tych zadań pozwalało przekonywać kolejne rządy, że nadal konieczne jest funkcjonowanie spółki zajmującej się reorganizowaniem kolei i jej oddłużaniem.

Latami ciągnęły się procedury likwidacji dyrekcji, na które Polskie Koleje Państwowe dzieliły się przed powołaniem spółek. Na przykład Dyrekcja Kolejowych Przewozów Towarowych – która w związku z powołaniem spółki PKP Cargo zakończyła działalność w 2001 r. – formalnie została zlikwidowana dopiero w 2008 r.

W 2015 r. Najwyższa Izba Kontroli opublikowała raport, w którym – 14 lat po rozpoczęciu działalności przez PKP S.A. – informowała, że nadal „nie wszystkie spółki zostały wyposażone przez PKP S.A. w mienie niezbędne do prowadzenia działalności”.

Dziś PKP S.A. to dzieląca się na 21 biur centrala oraz sześć regionalnych Oddziałów Gospodarowania Nieruchomościami z siedzibami w Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Poznaniu, Wrocławiu oraz Warszawie. W centrali pracuje ponad 700 osób, a w oddziałach ponad 1300 osób.

Rozrost biurokracji w centrali PKP S.A. nastąpił w po objęciu stanowiska prezesa spółki przez Jakuba Karnowskiego, wieloletniego współpracownika prof. Leszka Balcerowicza: w 2012 r. w miejsce wcześniej działających 13 biur utworzono 21 departamentów. Po odejściu Karnowskiego w 2015 r. choć powrócono do podziału na biura, to wcale jednak nie zmniejszono liczby jednostek organizacyjnych.

Obecny prezes PKP S.A. Krzysztof Mamiński – powołany na to stanowisko przez rząd Prawa i Sprawiedliwości w marcu 2017 r. – był w czasie prezesury Karnowskiego pełnomocnikiem zarządu PKP S.A. ds. dialogu społecznego. Dodajmy, że w latach 1998-2002 – czyli w okresie przekształcania Polskich Kolei Państwowych z przedsiębiorstwa państwowego w spółkę ►

► akcyjną – Krzysztof Mamiński był członkiem zarządu PKP ds. pracowniczych i restrukturyzacji.

Niekonieczne dworce

Do 2001 r. w gestii niepodzielonych Polskich Kolei Państwowych znajdowały się linie kolejowe, dworce i tabor. Od wydzielenia spółek jedyną częścią działalności spółki PKP S.A. bezpośrednio związaną z koleją jest zarządzanie dworcami kolejowymi. Spółka wciąż zmienia organizację zarządzania dworcami.

W ramach spółki akcyjnej PKP, która rozpoczęła działalność z początkiem XXI wieku, administrowanie wszystkimi dworcami – zarówno czynnymi, jak i nieczynnymi – powierzono Oddziałowi Nieruchomości, który następnie przez pączkowanie przekształcił się w szereg regionalnych Oddziałów Gospodarowania Nieruchomościami.

W 2005 r. w strukturze spółki PKP S.A. powstała nowa jednostka: Oddział Dworce Kolejowe przejął odpowiedzialność za największe budynki dworcowe – początkowo 72, a następnie 83 (za resztę dworców nadal odpowiadały Oddziały Gospodarowania Nieruchomościami). W 2010 r. powstała spółka Dworzec Polski. Ten należący do PKP S.A. podmiot miał stać się zarządcą wszystkich dworców kolejowych w kraju. Zanim to jednak nastąpiło, już w 2012 r. zapadła decyzja o rozwiązaniu spółki. Prezes spółki Dworzec Polski Jacek Prześluga zdążył jednak w międzyczasie wymyślić opłatę dworcową – miała ona być naliczana przewoźnikom za wszystkie postoje pociągów na stacjach, na których znajdują się budynki dworcowe. Opłata nie została wprowadzona, a odpowiedzialność za wszystkie dworce znów znalazła się w gestii sześciu Oddziałów Gospodarowania Nieruchomościami.

Podjęta w 2001 r. decyzja o pozostawieniu dworców w spółce PKP S.A. wynikała z uznania ich za część zasobu nieruchomości, którego wyprzedaż pozwoli na pozyskanie funduszy na spłatę zaległych zobowiązań Polskich Kolei Państwowych i uporanie się z zadłużeniem. Umożliwiono też przekazywanie dworców gminom w zamian za anulowanie zaległości podatkowych.

Tylko w latach 2013-2016 samorządom przekazano 200 dworców. Do gmin należą budynki dworcowe między innymi na stacjach Cieszyn, Giżycko, Goleniów, Kartuzy, Kwidzyn, Międzybórz Sycowski, Swarzędz, Toruń Główny, Wisła Uzdrowisko czy Wodzisław Śląski. Jak widać, nie ma konieczności, by dworcami zarządzała spółka PKP S.A. A skoro tak, to w ogóle nie jest konieczne istnienie w systemie kolejowym takiej spółki jak PKP S.A.

W Czechach na przykład w ogóle nie ma odpowiednika PKP S.A., czyli spółki, która nie zajmuje się działalnością czysto kolejową, lecz jest jedynie „czapą” nad innymi podmiotami. Podczas restrukturyzacji czeskiej kolei przedsiębiorstwo państwowe České Dráhy zostało przekształcone w spółkę akcyjną, w której gestii znalazło się prowadzenie przewozów pasażerskich



• *Celem każdego z ośmiu dotychczasowych prezesów PKP S.A. wkrótce po powołaniu na stanowisko stawało się wynajdywanie sensu istnienia tego podmiotu. Krzysztof Mamiński pełni funkcję szefa PKP S.A. od marca 2017 r.*

(dalekobieżnych, regionalnych i aglomeracyjnych) oraz realizowanie przewozów towarowych (poprzez podległą spółkę ČD Cargo). Jednocześnie utworzono podmiot Správa Železniční Dopravní Cesty, będący państwową agencją zarządzającą infrastrukturą kolejową. W gestii SŽDC znajdują się nie tylko linie kolejowe, ale także leżące przy nich dworce. I to właśnie SŽDC odpowiada za udostępnianie całej infrastruktury kolejowej – tak liniowej, jak i dworcowej – spółce České Dráhy oraz innym przewoźnikom.

Holding Mamińskiego

Paradoksem działalności PKP S.A. jest to, że z im większym zaangażowaniem spółka ta realizuje swoje zadania, tym bardziej zatracza się sens jej istnienia.

Sukces w postaci spłacenia po 18 latach dawnych zobowiązań Polskich Kolei Państwowych *de facto* oznacza koniec istotnego obszaru działalności pionu finansowego PKP S.A.

Przekazanie w 2008 r. samorządom wojewódzkim największego przewoźnika pasażerskiego, czyli spółki PKP Przewozy Regionalne. Sprzedaż w 2013 r. dwóch trzecich akcji PKP Cargo na Giełdzie Papierów Wartościowych. W 2015 r. prywatyzacja, skądinąd bardzo kontrowersyjna, spółki PKP Energetyka, oraz sprzedaż spółki TK Telekom firmie Netia. To wszystko spowodowało, że mocno straciła na znaczeniu rola PKP S.A. jako spółki-matki. Prezes PKP S.A. Krzysztof Mamiński – nie ukrywający swoich pragnień o byciu szefem wielkiej kolei – jest tego świadomy i w marcu 2017 r. swoje urzędowanie w fotelu prezesa PKP S.A. rozpoczął od słów: – *Nie widzę potrzeby prywatyzowania podmiotów, które wchodzą w skład grupy PKP.*

I bez znaczenia jest, że raczej nie ma konieczności, by do PKP S.A. nadal należały takie podmioty jak Drukarnia Kolejowa w Krakowie czy zarządzająca ośrodkami wczasowymi spółka CS Natura Tour. Celem Krzysztofa Mamińskiego – zresztą tak jak

poprzednich prezesów PKP S.A. – jest udowodnienie, że kierowana przez niego spółka jest niezbędna w systemie kolejowym. Stąd od początku urzędowania podejmowane są przez Mamińskiego próby przekształcenia PKP S.A. w spółkę PKP Holding, która miałaby koordynować współpracę spółek kolejowych: – *Możemy wspólnie zarządzać personelem, finansami, możemy wspólnie przeprowadzać szkolenia, robić zakupy. Ponadto możemy mieć wspólną politykę informacyjną, czy skoordynowaną obsługę prawną* – Mamiński, kreśląc w marcu 2018 r. swoje wizje, zapowiadał, że PKP Holding rozpocznie działalność najpóźniej w 2019 r. – *Zawierane będą indywidualne dwustronne umowy definiujące zasady współpracy.*

Opłata na utrzymanie PKP S.A.

Pod wodzą Krzysztofa Mamińskiego spółka PKP S.A. wróciła do pomysłu wprowadzenia opłaty dworcowej, którą próbowano wprowadzić prawie 10 lat temu.

Spółka PKP S.A. przesłała do Urzędu Transportu Kolejowego projekt cennika opłaty dworcowej i oczekuje na jego zatwierdzenie. Przewoźnicy pasażerscy mieliby płacić spółce PKP S.A. za każdy postój na stacji z budynkiem dworcowym. Stawki wahają się od 1,15 zł za postój na lokalnym przystanku do 82,42 zł za postój na stacji Warszawa Centralna. Według PKP S.A., wpływy z opłaty mają być przeznaczane na utrzymanie dworców, czego spółka nie jest w stanie sfinansować z wynajmu lokali handlowych na stacjach.

Skutkiem wprowadzenia dworcowego haraczu może być rezygnacja przewoźników kolejowych z zatrzymań na części stacji i przystanków, przez co dworce staną się jeszcze mniej atrakcyjne dla najemców. Dla Krzysztofa Mamińskiego nie ma to jednak większego znaczenia. Kluczowe jest zapewnienie pieniędzy na utrzymanie zatrudniającej ponad 700 osób centrali PKP S.A., kierowanej przez prezesa i czterech członków zarządu.

KAROL TRAMMER

WYGIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Węglowe stacje benzynowe

Samochody mają stacje benzynowe, aby pobierać napędzające je paliwo. Podobne miejsca miały także parowozy – tam w kilka minut otrzymywały kilkutonowy zapas węgla. Tego rodzaju „węglową stację benzynową” – i to *made in USA*, zza oceanu przybyła we fragmentach – można zobaczyć choćby w Warszawie. Idzie się to ścieżką, to bezdrożem, z Woli przez Odolany na Ochotę, mijając gęstwy krzaków, tory i tory, tory, pagóry gruzu, tory i kupy ziemi, bezkresne przyzmy tłuczni, by w końcu ujrzeć w zdegradowanym krajobrazie wieżę do nawęglania parowozów.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Drwęca”

Olsztyn Główny – Poznań Główny

W drodze z Olsztyna do Poznania pociąg „Drwęca”, osiągając Ostródę, przejeżdża mostem przez Drwęcę, będącą na tym odcinku dość jeszcze małą rzeką. Za chwilę skład na minutę przystaje na stacji Ostróda, leżącej nad brzegiem Jeziora Drwęckiego. Po gwizdku konduktora skład rusza i zaczyna jechać wzdłuż tego rozłożystego jeziora, przez które ze wschodu na zachód przepływa Drwęca. Kilka kilometrów dalej – w Samborowie – pociąg „Drwęca” raz jeszcze przekracza Drwęcę, która w tym punkcie jest już nieco większą rzeką. Potem bieg Drwęcy i trasa „Drwęcy” oddalają się od siebie: pociąg jedzie przez Iławę, Jabłonowo Pomorskie, Wąbrzeźno i Kowalewo Pomorskie, zaś rzeka płynie przez Nowe Miasto Lubawskie, Brodnicę i Golub-Dobrzyń. „Drwęca” z Drwęcą zbliżają się do siebie w Toruniu, gdzie na przedmieściu rzeka uchodzi do Wisły, a pociąg zatrzymuje się na kilka chwil, by następnie wyruszyć w dalszą drogę przez Inowrocław i Gniezno do Poznania. Drwęca od źródeł w okolicach wsi Drwęck koło Olsztynka do ujścia w Toruniu ma 207 kilometrów długości. Przez ponad 100 lat – od 1807 do 1920 r. – Drwęca na znaczącym odcinku była rzeką graniczną. Na przykład Golub-Dobrzyń, przez środek którego przepływa Drwęca, to były dwa oddzielne miasta w dwóch różnych krajach: Gollub w Prusach oraz leżący na terenie imperium rosyjskiego Dobrzyń nad Drwęcą.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Osobowością roku 2019» jest... Marszałek Adam Struzik. Wśród tegorocznych laureatów znalazły się także dwie samorządowe instytucje kultury – Warszawska Opera Kameralna oraz Muzeum Romantyzmu w Opinogórze. Plebiscyt nagradza wybitne osoby ze świata biznesu, sportu, nauki, kultury i mediów. Kapituła doceniła dotychczasowe dokonania marszałka, zarówno na arenie polskiej, jak i międzynarodowej”

Źródło: miesięcznik „Mazowsze. Serce Polski”

Wydawca: Urząd Marszałkowski
Województwa Mazowieckiego

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Macie dwie możliwości. Jeden pociąg jedzie za godzinę, a drugi za sześć. Nie jest to najdogodniejszy grafik. Chciałbym, żeby nasi pasażerowie lepiej trafiali z chwilą przybycia, ale mamy pewne ograniczenia w działaniu. – Najbliższy – powiedziała Cora, wstając. Nie było wątpliwości. – Rzecz w tym, że one nie jadą w to samo miejsce – Odrzekł Lumbly – Jeden jedzie w jedną stronę, a drugi... – Dokąd? – spytała. – Daleko stąd, tylko tyle mogę wam powiedzieć. Chyba rozumiecie trudności w komunikowaniu wszystkich zmian tras. Pociągi osobowe, ekspresy, jedne stacje są zamykane, do innych miejsc docierają tunel. Kłopot w tym, że jeden cel podróży może wam pasować bardziej niż drugi. Stale są odkrywane jakieś stacje, jakieś połączenia są zawieszane. Nikt nigdy nie wie, co go czeka, dopóki nie zajedzie na miejsce”.

Colson Whitehead*, „Kolej podziemna”

* (ur. 1969 r.), amerykański pisarz

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

Ukazuje się od 2002 roku

KONTAKT: Karol Trammer, ul. Raszyńska 15/15, 02-026 Warszawa, e-mail: z.biegiem.szyn@interia.pl, telefon: 691500248

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Tomasz Gajewski.

Nakład: 160 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. 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.

Internet: www.zbs.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Loko-Model, ul. Wilcza 25. **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 4,40 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przesyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.