

Z Biegiem Szyn

Biuletyn poświęcony kolei w aglomeracji warszawskiej

Nr 2/2004 (11)

Nieuczciwość pracowników drużyn konduktorskich

Trzeba z tym skończyć!

Łapówkarstwo konduktorów i kierowników pociągów niszczy kolej!!!

W połowie stycznia, w jednym z późnowieczornych pociągów relacji Warszawa Wileńska – Tuszcz członek redakcji biuletynu „Z Biegiem Szyn” był świadkiem zdarzenia, jak kierownik pociągu przyjął łapówkę od pasażera podróżującego bez biletu. O zdarzeniu tym od razu został poinformowany prezes Zarządu spółki PKP Przewozy Regionalne – Janusz Dettlaff. Szef spółki regionalnej potraktował doniesienie bardzo poważnie i sprawę natychmiast skierował do rozwiązania w ramach Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych, gdzie zajęli się nią pracownicy Działu Kontroli Jakości Usług, którym kieruje naczelnik Marek Chraniuk oraz Sekcji Przewozów Pasażerskich Warszawa Wileńska kierowanej przez naczelnika Zygmunta Skurzyńskiego. Nieco ponad tydzień po zdarzeniu – 27 stycznia redaktor „Z Biegiem Szyn” został zaproszony do siedziby Sekcji Przewozów Pasażerskich Warszawa Wileńska na złożenie zeznań. Następnie 30 stycznia odbyła się konfrontacja z udziałem członka redakcji „Z Biegiem Szyn” – świadka zdarzenia, kierownika pociągu oraz przedstawicieli Zakładu Przewozów Regionalnych w Warszawie (kierownictwa sekcji Warszawa Wileńska oraz pracowników dyrekcji zakładu), a także przedstawiciela związków zawodowych – Związku Zawodowego Drużyn Konduktorskich w Rzeczypospolitej Polskiej. Na konfrontacji

kierownik pociągu oraz świadek zdarzenia złożyli rozbieżne zeznania. Na trwającej prawie dwie godziny konfrontacji zadawane były bardzo szczegółowe pytania. Po zakończeniu etapu zeznań i konfrontacji, rozpoczęło się postępowanie wyjaśniające, które trwało prawie dwa tygodnie. 11 lutego o wyniku postępowania poinformował nas naczelnik Chraniuk – *analiza materiału dowodowego nie potwierdziła przyjęcia korzyści finansowych przez kierownika pociągu. Niemniej jednak w trakcie przeprowadzonego postępowania ujawniono inne nieprawidłowości w pracy podległego pracownika. Za ich popełnienie w stosunku do zainteresowanego zostaną wyciągnięte konsekwencje służbowe.* Jak widać udowodnienie winy nie jest proste, ale nie należy z tego powodu przysmykać oczu na problem nieuczciwości drużyn konduktorskich, ponieważ postępowania nie zakończone wykazaniem winy również znacznie zmniejszają poczucie bezkarności wśród nieuczciwych kolejarzy. A przecież pracownikom drużyn konduktorskich wcale nie dzieje się krzywda – 40% sumy z każdego uczciwie wypisanego biletu trafia do rąk konduktora. Natomiast każda łapówka zwiększa straty państwowego przewoźnika i uniemożliwia przeprowadzanie inwestycji. Warto wspomnieć też o tym, że łapówki powodują zawieszanie połączeń kolejowych, ponieważ duże znaczenie przy badaniach frekwencji mają wpływy z biletów.

Oczywiście należy pamiętać o tym, że większość kolejarzy jest uczciwymi ludźmi, a ci którzy przyjmują łapówki stanowią znikomą mniejszość. Znikomą, ale bardzo szkodliwą.

Karol Trammer

Czwarta władza czuwa

„Super Express”, 29 października 2003 roku:

„Pozostali załatwiają sprawę inaczej. Na wysokości pasa pokazują zwinęte dłonie. Kolejarz składa prawą dłoń w „łódkę” i przechodzi od pasażera do pasażera. Za każdym razem wpada tam złotówka lub 50 groszy.”

„Nieuczciwi kolejarze zdają się nie zauważać, że biorąc łapówki mogą w bliskiej przyszłości pozbawić roboty siebie i kolegów. A pasażerów możliwości dojazdu do pracy czy domu.”

Po tej publikacji zwolniono JEDNEGO pracownika drużyn konduktorskich.

„Fakt”, 24 lutego 2004 roku:

„Na niektórych często uczęszczanych liniach panuje przekonanie, że tylko frajerzy kupują w kasie bilet. Reszta robi tak: jak przechodzi konduktor, puszcza oko i daje w łapę.”

„Co trzeci napotkany przeze mnie konduktor zadawał się połową wartości biletu. I nigdy nie byłem jedynym jego klientem. Takich „oszczędnych” podróżnych widziałem zawsze przynajmniej 10.”

Po tej publikacji zwolniono DWÓCH pracowników drużyn konduktorskich.

Przestępcą jest ten, kto bierze...

Kodeks Karny:

Artykuł 228 § 1. Kto, w związku z pełnieniem funkcji publicznej, przyjmuje korzyść majątkową lub osobistą albo jej obietnicę lub takiej korzyści żąda podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8.

Kodeks Pracy:

Artykuł 52 § 1. Pracodawca może rozwiązać umowę o pracę bez wypowiedzenia z winy pracownika w razie:

ust. 2. popełnienia przez pracownika w czasie trwania umowy o pracę przestępstwa, które uniemożliwia dalsze zatrudnianie go na zajmowanym stanowisku, jeżeli przestępstwo jest oczywiste lub zostało stwierdzone prawomocnym wyrokiem.

...i ten, kto daje!

Kodeks Karny:

Artykuł 228 § 1. Kto udziela lub obiecuje udzielić korzyści majątkowej lub osobistej osobie pełniącej funkcję publiczną w związku z pełnieniem tej funkcji podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8.

KALEJDOSKOP

Warszawskiego Węzła Kolejowego

Z literą „F”

Mniej pociągów

Większość pociągów kursujących od 5 stycznia ulegnie likwidacji.

Po grudniowych protestach kolejarskich związków zawodowych spółka PKP Przewozy Regionalne uruchomiła 279 pociągów oznaczonych literą „F”. Kursowanie pociągów zostało zagwarantowane do 31 marca z ewentualnym przedłużeniem tego okresu w zależności od dofinansowania oraz frekwencji w pociągach. Na terenie aglomeracji uruchomiono 31 dodatkowych pociągów. Wszystkie „efki” (ich lista została zamieszczona w poprzednim numerze „Z Biegiem Szyn”) dobrze uzupełniły ofertę przewozową. Niestety, część „efek” przestanie kursować. Po 31 marca w aglomeracji warszawskiej pozostanie w ruchu jedynie 16 pociągów oznaczonych literą „F”. Oto ich lista:

- W-wa Wsch. (7.22) – Grodzisk Maz. (8.11)
- W-wa Wsch. (7.36) – Grodzisk Maz. (8.25)
- W-wa Wsch. (19.01) – Grodzisk Maz. (19.50)
- W-wa Wsch. (19.31) – Grodzisk Maz. (20.20)
- Grodzisk Maz. (5.21) – W-wa Wschodnia (6.13)
- Grodzisk Maz. (8.16) – W-wa Wsch. (9.08)
- Grodzisk Maz. (16.41) – W-wa Wsch. (17.33)
- Grodzisk Maz. (17.51) – W-wa Wsch. (18.43)
- Skierniewice (22.32) – W-wa Wsch. (23.58)
- W-wa Zach. (8.35) – Mińsk Maz. (9.37)
- Warszawa Zach. (14.30) – Mińsk Maz. (15.32)
- W-wa Zach. (15.35) – Mińsk Maz. (16.37)
- W-wa Zach. (16.30) – Mińsk Maz. (17.32)
- Mińsk Maz. (7.22) – W-wa Zach. (8.29)
- Mińsk Maz. (14.07) – W-wa Zach. (15.09)
- Nasielsk (7.10) – W-wa Wola (8.53)

Wszystkie pociągi kursują tylko w dni robocze

K. Trammer

Kolej + metro

Będą przejścia?

Urząd Miasta wreszcie postanowił zainwestować w przejścia podziemne, które połączą dworce kolejowe ze stacjami metra.

Sławomir Skrzypek, wiceprezydent Warszawy zapowiedział, że jeszcze w tym roku rozpocznie się budowa przejść podziemnych bezpośrednio łączących przystanek kolejowy Warszawa Śródmieście ze stacją metra Centrum oraz stacją Warszawa Gdańska z pobliską stacją metra. Miejmy nadzieję, że nic nie pokrzyżuje planów urzędu miasta i wreszcie powstaną te od lat oczekiwane przejścia podziemne.

K. Trammer

Kontrola prywatnych autobusów podmiejskich

Nareszcie!

Inspekcja Transportu Drogowego w końcu zajęła się prywatnymi przewoźnikami autobusowymi.

17 marca nie był łatwym dniem dla prywatnych przewoźników autobusowych obsługujących trasy wylotowe z Warszawy. Tego dnia Inspekcja Transportu Drogowego zorganizowała zmasowaną kontrolę prywatnych autobusów podmiejskich, które słyną z tragicznego stanu technicznego. Kontrola została przeprowadzona pod Salą Kongresową, gdzie znajduje się pętla autobusów kursujących w kierunku Otwocka. Najczęstsze uchybienia wykryte podczas kontroli to: brak licencji, brak zezwolenia na przewóz osób, brak gaśnic, awarie drzwi, ale zdarzały się również poważniejsze problemy np. awarie silnika, awarie hamulców czy brak świateł. Niestety, kierowcy wielu autobusów po ostrzeżeniach swoich kolegów o przeprowadzanej kontroli zawracali przed pętlą, a więc wiele niesprawnych autobusów uniknęło kontroli. Dlatego Inspekcja Transportu Drogowego prosi o zgłaszanie informacji o niesprawnych autobusach prywatnych przewoźników:

- Wojewódzka Inspekcja Transportu Drogowego w Warszawie, ul. gen. Andersa 30, 00-210 Warszawa
- tel. 831-60-82, fax 831-72-95
- e-mail: witd@mazowieckie.pl

K. Trammer

Muzeum Kolejnictwa

Na lodzie?

Zapomnieli o tradycji.

PKP sprzedało teren dawnej stacji Warszawa Główna inwestorowi, który zamierza tam wybudować centrum handlowe. Wraz z dawnym dworcem sprzedano też Muzeum Kolejnictwa, które podlega władzom województwa. Warszawiacy zawsze byli zapewniani, że w przyszłym kompleksie zagwarantowano miejsce dla muzeum. Niestety, ostatnio okazało się, że zapewnienia te były nieprawdziwe i Muzeum Kolejnictwa będzie zmuszone wynieść się ze swojej dotychczasowej siedziby. Tylko dokąd? Jedną z koncepcji są okolice Dworca Wileńskiego. Ta skandaliczna sprawa pokazała, że pieniądze stały się ważniejsze niż tradycja...

K. Trammer

POLEMIKI KONTROWERSJE DYSKUSJE

Urząd Marszałkowski wyjaśnia:

W nr. 1/2004 biuletynu „Z Biegiem Szyn” ukazała się informacja pt. **“Marszałek Kowalski chce likwidować!!!”**. Wyjaśniam, że intencją Samorządu Województwa Mazowieckiego nie jest likwidowanie kolei regionalnej, lecz wspólna z innymi podmiotami troska o jej rozwój. W ramach reformy PKP organizacją przewozów regionalnych na Mazowszu samorząd wojewódzki zajmować się będzie na bazie nowo utworzonej spółki. Dokonamy analizy rozkładu jazdy z punktu widzenia opłacalności połączeń w celu jego racjonalizacji i odpowiedniego, dostosowanego do potrzeb, przesunięcia środków finansowych. Jest to niezbędne by dokonać zakupu nowego taboru, potrzebnego do rozwoju kolei. Chcemy w ten sposób dokonać również przesunięcia środków z połączeń cieszących się małym zainteresowaniem pasażerów na utworzenie nowych połączeń na liniach wysokofrekwencyjnych, co w efekcie nie powinno skutkować ograniczeniem zatrudnienia kolejarzy. Naszymi działaniami chcemy wzmocnić kolej i dać jej szansę rozwoju w nowych warunkach ekonomicznych.

Tomasz Jaźwiński – asystent wicemarszałka województwa mazowieckiego Bogusława Kowalskiego

Redakcja odpowiada:

Dziękuję za przysłanie wyjaśnienia. Pomoże ono zrozumieć plany Urzędu Marszałkowskiego dotyczące najbliższej przyszłości regionalnego transportu kolejowego. Niestety, z wyjaśnienia wynika, że władze samorządowe za priorytet uznają wyniki finansowe, a nie konieczność zapewnienia wszystkim mieszkańcom Mazowsza pewnego, wygodnego i nowoczesnego systemu regionalnej komunikacji kolejowej spajającego cały region. Skupienie się samorządu tylko na wysokofrekwencyjnych połączeniach kolejowych spowoduje „odcięcie od świata” wielu obszarów naszego województwa oraz zmniejszenie się liczby pasażerów także na głównych liniach. Jednak ciągle wierzę, że samorząd będzie potrafił stworzyć na Mazowszu prawdziwą kolej regionalną, która będzie kursować często i szybko po całym województwie, a nie tylko po kilku głównych liniach.

Karol Trammer

Spotkanie organizacji społecznych, ekologicznych i prokolejowych

Kolej regionalna nie dla regionu?

Ruch kolejowy zawiesić jest bardzo łatwo, jednak jego przywrócenie jest bardzo trudne!!! Niestety, Zarząd Województwa Mazowieckiego o tym nie pamięta.

Spotkanie „Kolej regionalna nie dla regionu?” zostało zorganizowane przez Centrum Zrównoważonego Transportu, którego pracami kieruje Krzysztof Rytel oraz przez redakcję biuletynu „Z Biegiem Szyn”. Spotkanie było reakcją na zapowiedzi władz województwa mazowieckiego dotyczące likwidacji ruchu pasażerskiego na pięciu trasach: Nasielsk – Sierpc, Siedlce – Czeremcha, Pilawa – Łuków, Radom – Dęblin, Radom – Tomaszów Mazowiecki. Na spotkanie przybyli przedstawiciele następujących organizacji: Koalicja na rzecz Przyjaznego Transportu, Instytut Rozwoju i Promocji Kolei, Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej, Zielone Mazowsze, Zielona Lokomotywa oraz Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej. Wszystkie organizacje sprzeciwiły się likwidacji połączeń kolejowych na terenie województwa mazowieckiego. Wprawdzie zarząd województwa tłumaczy swoją decyzję tym, że pociągi jeżdżą puste – jednak tłumaczenie nie w pełni pokrywa się z faktami. Po pierwsze: w większości przypadków pociągi na zagrożonych liniach wcale nie wożą powietrza lecz całkiem pokazną liczbę pasażerów. Po drugie: w niektórych pociągach pasażerów rzeczywiście jest mało, ale dzieje się tak nie dlatego, że kolej przestała być potrzebna, ale z powodu źle skonstruowanej oferty przewozowej. Rozkład jazdy w ogóle nie jest dostosowany do potrzeb pasażerów – pociągi kursują w przypadkowych godzinach, nie oferując wygodnego dojazdu do pracy czy szkoły. Ten problem dotyczy przede wszystkim linii Nasielsk – Sierpc, gdzie oferta przewozowa jest skandalicznie niedostosowana do potrzeb mieszkańców (tę sprawę opisywaliśmy w poprzednim numerze „Z Biegiem Szyn” w artykule p.t. „Zlikwidują?”).

Uczestnicy spotkania po burzliwej, około trzygodzinnej dyskusji doszli do wniosku, że istnieje realna alternatywa dla likwidacji połączeń kolejowych na Mazowszu. Rozkład jazdy pociągów musi być dostosowany do potrzeb mieszkańców regionu – należy zagwarantować dojazd do szkoły, do pracy oraz do urzędów, a także należy zatroszczyć się o wygodne skomunikowania na stacjach węzłowych. Należy także zakupić kilka szynobusów, które przede wszystkim mogłyby obsługiwać trasy niez elektryfikowane: Nasielsk – Sierpc oraz Siedlce – Czeremcha, ale także niektóre trasy z elektryfikowane. Warto zauważyć, że kolejne polskie województwa zakupują autobusy szynowe, które niejednokrotnie ratują linie kolejowe przed zagładą, niestety Zarząd Województwa Mazowieckiego wolał podjąć decyzję o zakupie nowego elektrycznego zespołu trakcyjnego przeznaczonego do obsługi Warszawskiej Kolei Dojazdowej, który będzie jedynie kosztownym gadżetem. Wartość tego pojazdu jest równa wartości kilku szynobusów, które mogłyby rozwiązać problem regionalnych połączeń na Mazowszu przynosząc bardzo duże oszczędności zapewniając przy tym utrzymanie sieci kolejowej w dzisiejszym kształcie.

Karol Trammer

Koalicja na rzecz Przyjaznego Transportu Można coś osiągnąć

Koalicja na rzecz Przyjaznego Transportu działa dopiero od początku tego roku. Jednak działa bardzo aktywnie, a przede wszystkim skutecznie.

Koalicja na rzecz Przyjaznego Transportu powstała na początku bieżącego roku. Jest to inicjatywa grupy osób, które nie są zadowolone z sytuacji i kierunku, w którym zmierza komunikacja publiczna w aglomeracji warszawskiej. Koordynatorami koalicji są: Agata Zaklika, radna Rady Miejskiej w Legionowie oraz Michał Dąbrowski, członek kilku warszawskich organizacji pozarządowych. Pierwszą głośną akcją Koalicji na rzecz Przyjaznego Transportu była skierowana przeciw planowanej przez Zarząd Transportu Miejskiego podwyżce cen biletów okresowych. Można powiedzieć, że się udało. *Efektom naszej akcji było to, że ZTM odstąpił na jakiś czas od planowanych podwyżek* – mówi Michał Dąbrowski.

Kolejna sprawa, o którą postanowili walczyć członkowie koalicji to przywrócenie wspólnego biletu PKP i ZTM. Jego ponowne wprowadzenie jest bardzo oczekiwane przez mieszkańców całej aglomeracji warszawskiej lecz ciągle wstrzymywane przez władze Warszawy. *Zachęceniem powodzeniem pierwszej akcji, a jednocześnie ponieważ problem wspólnego biletu wielokrotnie w międzyczasie był podejmowany, postanowiliśmy zająć się w tej chwili tą sprawą* – wyjaśnia Agata Zaklika. W ramach walki o wspólny bilet Koalicja na rzecz Przyjaznego Transportu zorganizowała niecodzienną konferencję prasową – odbyła się ona pod siedzibą Zarządu Transportu Miejskiego przy ul. Senatorskiej. Konferencja odbiła się całkiem głośnym echem w stołecznych mediach.

Koalicja na rzecz Przyjaznego Transportu nie ogranicza się jedynie do problemów związanych z ofertą taryfową ZTM. Działaczom koalicji zależy na wszechstronnym rozwoju komunikacji publicznej i rowerowej na terenie całej aglomeracji warszawskiej. Dzięki działaniom koalicji pasażerowie nie pozostają sami ze swoimi problemami. Powstała aktywna organizacja, która o problemach mówi głośno i stanowczo, a co więcej walczy o ich jak najszybsze rozwiązywanie. Koordynatorzy są zadowoleni z dotychczasowych osiągnięć koalicji. *Okazało się, że aktywizując do działania różne grupy mieszkańców Warszawy i aglomeracji warszawskiej, różne organizacje i instytucje można coś osiągnąć, można dać do zrozumienia, że mieszkańcy, pasażerowie też mają swoje zdanie i można to zdanie wyrazić i przedstawić władzom* – mówi Agata Zaklika.

Główne cele Koalicji na rzecz Przyjaznego Transportu:

1. Stworzenie wspólnego biletu ZTM-PKP,
2. Koordynacja rozkładów komunikacji miejskiej i PKP,
3. Zwiększenie ilości wydzielonych pasów dla autobusów,
4. Wprowadzenie warszawskiej Szybkiej Kolei Miejskiej,
5. Stworzenie systemu „Parkuj i jedź!”,
6. Reaktywowanie Warszawskiego Okrągłego Stołu Transportowego,
7. Wspieranie rozwoju sieci ścieżek rowerowych,
8. Poprawa bezpieczeństwa komunikacji kolejowej.

Kontakt z koordynatorami koalicji:

tel./fax: (022) 784-33-99

Agata Zaklika: tel. (0)606-385-366, agatazaklika@poczta.onet.pl

Michał Dąbrowski: tel. (0)692-343-003, michal@smart.org.pl

Karol Trammer

Szybka Kolej Miejska

Warszawa nadal stoi w miejscu

Radni z Sojuszu Lewicy Demokratycznej i Platformy Obywatelskiej odrzucili projekt powołania przez władze miejskie spółki Szybka Kolej Miejska. Dlaczego?!

Na początku lutego władze miejskie postanowiły utworzyć spółkę Szybka Kolej Miejska, której celem działania miało być jak najszybsze uruchomienie systemu SKM w aglomeracji warszawskiej – początkowo na trasie Grodzisk Mazowiecki – Warszawa – Otwock. Jak zakładał projekt sporządzony przez urzędników z ratusza spółka Szybka Kolej Miejska miała być powiązana z innymi, już istniejącymi, spółkami miejskimi: Tramwajami Warszawskimi oraz Metrem Warszawskim. Powyższy projekt czekał jedynie na akceptację Rady Warszawy. Jednak 16 lutego podczas sesji rady radni niespodziewanie projekt odrzucili – za przyjęciem uchwały zagłosowało 21 radnych, a przeciwko 28. Przeciw utworzeniu przez miasto spółki Szybka Kolej Miejska opowiedzieli się radni z Sojuszu Lewicy Demokratycznej oraz z Platformy Obywatelskiej. Dlaczego przedstawiciele tych dwóch ugrupowań byli przeciwni podjęciu uchwały, od której zależało utworzenie oczekiwanego systemu kolei miejskiej w Warszawie. Radni z SLD i PO tłumaczyli, że nie chcieli wyrazić poparcia dla projektu utworzenia SKM, ponieważ ich zdaniem był on niedopracowany – przede wszystkim zwracali uwagę na brak zapewnienia udziału PKP w spółce SKM.

Powszechna opinia na temat przyczyn odrzucenia projektu jest zupełnie inna. Zdaniem stołecznych mediów oraz pozostałych ugrupowań zasiadających w Radzie Warszawy radni z SLD i PO odrzucili projekt, żeby zemścić się na prezydencie Lechu Kaczyńskim za krytykowanie poprzedniego układu rządzącego stolicą złożonego właśnie z SLD i PO. Drugim powodem braku poparcia SLD i PO dla miejskiego projektu utworzenia SKM według obiegowej opinii miała być chęć ukarania Kaczyńskiego za skuteczne dążenia do odwołania Wojciecha Kozaka (PO) ze stanowiska przewodniczącego Rady Warszawy.

Trzeba podkreślić, że nawet jeśli miejski projekt utworzenia Szybkiej Kolei Miejskiej miał pewne wady lub był miejscami nie dopracowany, to przynajmniej stanowił mały, ale jakże ważny krok w trudnej i czasochłonnej drodze, której celem jest utworzenie systemu SKM w aglomeracji warszawskiej. Przez nie do końca jasną decyzję radnych z SLD i PO nawet ten mały krok nie został pokonany i nadal wszyscy stoimy na początku drogi do tak oczekiwanego uruchomienia warszawskiej kolei miejskiej. I w tym miejscu nie ma różnicy, czy radnymi z SLD i z PO kierowały przesłanki polityczne czy merytoryczne – jakiegokolwiek one nie były, z pewnością nie pomogły w utworzeniu Szybkiej Kolei Miejskiej.

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

Regionalizacja

Uda się?

Członkowie Zarządu Województwa Mazowieckiego i przedstawiciele Grupy PKP podpisali list intencyjny o utworzeniu na Mazowszu kolejowej spółki regionalnej.

List intencyjny podpisano 15 marca w siedzibie Urzędzie Marszałkowskiego. Sygnatariuszami listu są: prezes Maciej Męclewski i Bogdan Waligórski z Zarządu PKP, prezes Janusz Dettlaff i Grzegorz Uklejewski z Zarządu PKP Przewozy Regionalne oraz marszałek Adam Struzik i wicemarszałek Bogusław Kowalski z Zarządu Województwa Mazowieckiego. List intencyjny zakłada utworzenie spółki, której zadaniem będzie wykonywanie kolejowych przewozów regionalnych od 12 grudnia 2004 roku. W spółce, która ma zostać utworzona na bazie Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych, większościowym udziałowcem ma być Województwo Mazowieckie. *Podpisujemy ten list intencyjny, ale rezerwujemy sobie prawo do ocen, do dialogu – zastrzegł tuż przed złożeniem podpisu marszałek Adam Struzik. Bowiem wiele spraw jest jeszcze niejasnych. Na przykład nie wiadomo, jaką sumą pieniędzy na przewozy regionalne będzie dysponowało województwo mazowieckie. Poza tym konieczne jest również niezwłoczne przygotowanie wykazu majątku, wykazu pociągów pod względem ich rentowności oraz wykazu pracowników. Wszyscy zatrudnieni w Mazowieckim Zakładzie Przewozów Regionalnych zostaną automatycznie przeniesieni do samorządowo-kolejowej spółki kolejowej. Siedziba nowej spółki ma być zlokalizowana przy ul. Lubelskiej 1, gdzie obecnie mieści się dyrekcja Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych. Istota operacji polega na tym, aby nadzór właścicielski był w rękach samorządu, bo oceniamy, że samorząd skuteczniej potrafi ocenić zarówno potrzeby w zakresie przewozów regionalnych, jak i skuteczniej potrafi wdrożyć niezbędne zmiany – powiedział wicemarszałek Kowalski. Optymistą mieni się też prezes Męclewski – jest dobra współpraca i jest wola, żeby powstało coś naprawdę wzorowego i wzorcowego. Uda się?*

Karol Trammer

Z Biegiem Szyn

Biuletyn poświęcony kolei w aglomeracji warszawskiej

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer
NAKLAD: 100 egzemplarzy

- ➔ 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 PRZECZYTAJ 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 **1,35 zł** (Priorytet: **2,00 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.