

Z Biegiem Szyn

Biuletyn poświęcony kolei w aglomeracji warszawskiej

Nr 3/2003 (5)

Tabor

Taborowe wątpliwości

Szynobusy w Warszawie, ukrywanie taboru i jeszcze jeden problem...

Szynobusy lekiem na całe zło?

Powszechna opinia głosi, że polska kolej miałaby dużo mniej problemów, gdyby po torach jeździły autobusy szynowe. Jest w tym bardzo dużo prawdy, ale nie jest to wcale takie proste. Autobusy szynowe są bardzo potrzebne na niezelektryfikowanych bocznych liniach, takich jak choćby linia Nasielsk – Sierpc, której dalsze losy są bardzo niepewne. Wtedy szynobus rzeczywiście jest lekarstwem – pociąg nie musi być prowadzony ciężką lokomotywą spalającą ogromne ilości paliwa. Jednak propozycji wprowadzenia autobusów szynowych do Warszawskiego Węzła Kolejowego nie można określić inaczej niż propozycją bzdurną. Po pierwsze: wszystkie linie kolejowe na terenie węzła warszawskiego są zelektryfikowane, a jak wiadomo szynobusy posiadają napęd spalinowy. Po drugie: centralnym punktem układu sieci kolejowej w Warszawie jest tunel średnicowy. Po wpuszczeniu tam taboru spalinowego, koniecznością byłoby zmniejszenie częstotliwości kursowania pociągów, ponieważ szynobusy produkują spaliny, które w tunelu nie są mile widziane. Alternatywą byłaby kosztowna rozbudowa wentylacji w tunelu. Po trzecie: główną cechą autobusów szynowych jest to, że są one małe. Przykładowo: autobus Regio Tramp produkowany przez ZNTK Poznań posiada do 38 miejsc siedzących, a jedna jednostka trakcyjna serii EN57 ma ich 212. Warto pamiętać o tym, że mały który pociąg podmiejski uruchamiany w WWK składa się z jednej jednostki trakcyjnej. Zwykle pociągi złożone są z dwóch jednostek. Czyli są w nich 424 miejsca siedzące, a więc ponad jedenaście razy więcej niż w Regio Trampie. Tak więc, czy są nam tu potrzebne małe autobusy szynowe, czy może raczej nowoczesne elektryczne zespoły trakcyjne? W Polsce jeżeli mówi się o potrzebach taborowych, to głównie jest mowa o autobusach szynowych. Jak jest w Czechach, które są zawsze przedstawiane jako królestwo szynobusów? Owszem, szynobusy królują, ale na bocznych liniach, a w okolicach Pragi świetnie się sprawdzają nowoczesne, trójczłonowe, piętrowe jednostki elektryczne (patrz – str. 4). Ostatnio władze województwa mazowieckiego wystąpiły z inicjatywą, aby część dotacji na przewozy regionalne przeznaczanej na zakup szynobusów wydać na modernizację zespołów trakcyjnych EN57. Rafał Czempiński z Urzędu Marszałkowskiego poinformował nas, że na ten cel możnaby przeznaczyć prawie 6 mln złotych. Według naszych informacji za tę sumę można będzie w pełnym zakresie zmodernizować 26 jednostek EN57, spośród około 200 eksploatowanych przez warszawski zakład.

Gdzie te „ezety”?

Problemem, z którym boryka się warszawski Zakład Przewozów Regionalnych są braki taborowe. Skutkiem tego

jest konieczność wypuszczania na trasy pociągów złożonych z jednej jednostki trakcyjnej. Często prowadzi to do niemiłosiernego tłoku. Czy nie ma wyjścia z tej sytuacji? Pracownicy spółki PKP Przewozy Regionalne próbują znaleźć jakieś rozwiązania. Zaliczyć można do nich m.in. czasowe delegacje „ezetów” z innych zakładów do Warszawy albo powierzanie pracy przewozowej w węźle warszawskim odległym sekcjom utrzymania taboru trakcyjnego m.in. z Idzikowic (ZPR Łódź) lub Iławy (ZPR Olsztyn). Jest jeszcze jedno rozwiązanie tego problemu. Brakujące zespoły trakcyjne można pozyskać z innych zakładów. Czyżby miały one za dużo taboru? Tak – w niektórych Zakładach Przewozów Regionalnych prowadzi się grę, której celem jest symulowanie dużego zapotrzebowania na „ezetów”. Na obieg, podczas których liczba pasażerów jest niewielka, wypuszcza się składy złożone z dwóch albo nawet trzech jednostek. Mają miejsce zbyt długie postoje pociągów na stacjach zwrotnych. I po co to wszystko? Chodzi o pokazanie, że liczba posiadanego taboru jest wykorzystywana i potrzebna. Ważne jest to, by nikt nie zaobserwował zespołów trakcyjnych „zalegających” w lokomotywniach. Zakładom po prostu zależy na tym, aby posiadać jak największą ilość taboru – tworzy on majątek zakładowy. A to, że praktyki te przynoszą straty całej spółce i to, że w innych regionach istnieją poważne problemy związane z brakami taborowymi, schodzi na dalszy plan.

Maszynista gościem u siebie?

Maszynista i zespół trakcyjny stanowili zawsze zgraną parę. Nawet w wirze restrukturyzacyjnych zmian maszynista i jego maszyna zawsze byli razem. Najpierw pod skrzydłami Dyrekcji Trakcji i Zaplecza Warsztatowego, później Dyrekcji Przewozów Towarowych CARGO, aż do października 2001 roku. Wtedy maszyniści stali się pracownikami nowopowstałej spółki PKP CARGO S.A., a elektryczne zespoły trakcyjne przejęła spółka PKP Przewozy Regionalne. Od tego czasu pociągi należące do spółki regionalnej prowadzą maszyniści zatrudnieni w CARGO. Za usługi wykonywane przez maszynistów spółka PKP Przewozy Regionalne musi wносить stosowne opłaty do PKP CARGO. W ubiegłym roku koszty usług wykonanych przez CARGO dla Przewozów Regionalnych wyniosły 527 mln zł. Z powodu tak wysokiej opłaty, w spółce regionalnej powstał pomysł, aby zatrudnić maszynistów niezależnie od CARGO. Może jest to dobra idea, ale nie wszystkim się podoba. Po prostu maszyniści wolą pracować w przynoszącej zyski spółce PKP CARGO niż w bogatej w problemy spółce regionalnej. Ale czy miejsce pracy w spółce znajdującej się na dobrej pozycji, ale wykonującej usługi dla spółki w tarapatkach, jest całkowicie pewne?

Karol Trammer

KALEJDOSKOP

Warszawskiego Węzła Kolejowego

Integracja taryfowa

**„Wspólny bilet”
był tylko****pro wizorką...**Umowa umożliwiająca
korzystanie z pociągów na
podstawie biletów okresowych
ZTM została zerwana.

Posiadacze biletów 30- i 90-dniowych ZTM od ponad roku mogli korzystać z pociągów na terenie Warszawy i okolic. Było to bardzo komfortowe rozwiązanie, choć nie zawsze pewne, ponieważ umowa za każdym razem przedłużana była tylko o kilka miesięcy. Przyczyną tego były ciągle spory o pieniądze prowadzone między władzami miasta, a spółką PKP Przewozy Regionalne. Ostatnio sytuacja między dwoma podmiotami była bardzo zła, bowiem umowę przedłużono tylko o miesiąc tzn. do końca kwietnia, a następnie ją zerwano – władze miasta nie chciały już płacić spółce PKP Przewozy Regionalne 725 tys. zł miesięcznie. Władze Warszawy wraz z Zarządem Transportu Miejskiego coraz głośniej mówią o swym nowym pomysle, czyli o tzw. bilecie aglomeracyjnym, który ma zostać wprowadzony najwcześniej we wrześniu. Dla pasażerów planowane rozwiązanie jest dużo gorsze niż dotychczasowe. Tylko bilet aglomeracyjny, który byłby droższy niż zwykły bilet długookresowy, uprawniałby do korzystania z pociągów. Po wprowadzeniu tej oferty, zwykłe 30- i 90-dniowe bilety ZTM nie obowiązywałyby w pociągach. Interesujące jest to, że Urząd Miasta na swoich stronach internetowych zamieścił informację, że dotychczasowy system umożliwiający podróżowanie koleją na podstawie długookresowych biletów ZTM był rozwiązaniem prowizorycznym. Gdy rozwiązanie nazywane „wspólnym biletem” było wprowadzane, to nikt nie mówił, że będzie to jedynie prowizorka, ale raczej początek dobrej współpracy między władzami miasta i koleją. *Wprowadzenie wspólnego biletu sieciowego to zdecydowanie za mało* – zapowiadał Lech Kaczyński w swoim programie wyborczym. Niestety, „za mało” przerodziło się w nic!!!

K. Trammer

PKP Przewozy Regionalne

Teraz RegioPlusMiędzy Sochaczewem i Warszawa
oraz Skierniewicami i Warszawą
uruchomiono pociągi RegioPlus.

Spółka PKP Przewozy Regionalne wprowadziła od 5 maja nową kategorię pociągu – RegioPlus. Są to pociągi przyspieszone obsługiwane taborem o podwyższonym standardzie. W okolicach Warszawy uruchomiono następujące pociągi RegioPlus: Sochaczew (odj. 6.53) – W-wa Wsch. (przyj. 7.59), Skierniewice (odj. 6.48) – W-wa Wsch. (przyj. 8.08), W-wa Wsch. (odj. 16.32) – Sochaczew (przyj. 17.30) oraz W-wa Wsch. (odj. 16.28) – Skierniewice (przyj. 17.32). Nowe pociągi kursują od poniedziałku do piątku oprócz świąt. W pociągach RegioPlus obowiązują bilety jak na pociągi osobowe. Pociągi RegioPlus linią średnicową kursują po torach dalekobieżnych

K. Trammer

Polskie Linie Kolejowe

**Zmiana w
zarządzie**Jacek Stirmer w Zarządzie PLK.

21 marca br. Jacek Stirmer zastąpił Bogdana Grzegorzewskiego na stanowisku członka Zarządu Polskich Linii Kolejowych S.A. Jackowi Stirmerowi, któremu zostały powierzone sprawy techniki i rozwoju, podlegają Biura: Dróg Kolejowych, Automatyki i Telekomunikacji, Inwestycji oraz Energetyki, a także krakowski Zakład Maszyn Torowych. Jacek Stirmer pełnił w swojej karierze wiele ważnych funkcji. Był m.in. zastępcą dyrektora Zachodniej DOKP, zastępcą dyrektora infrastruktury kolejowej oraz szefem poznańskiego Zakładu Robót Komunikacyjnych DOM sp. z o.o. Odwołanie Bogdana Grzegorzewskiego z funkcji członka Zarządu PLK nie spodobało się związkowcom z Federacji Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP. *Zwalnia się fachowców nie myśląc, jakie skutki wynikają z tych decyzji* – wyrażono obawy na łamach związkowego biuletynu „Przełęcznik”.

K. Trammer, fot. M. Kaczmarczyk

Zawieszenia pociągów

Po spotkaniachTermin zawieszenia ponad 1000
pociągów regionalnych znów
został przesunięty.

Na spotkaniach przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Grupy PKP S.A., samorządów i związków zawodowych ustalono, że 30 kwietnia nie dojdzie do zawieszenia ponad 1000 pociągów regionalnych. Termin ten został przesunięty na 1 lipca. Jednak już teraz wiadomo, że zlikwidowanych zostanie dużo mniej pociągów niż na początku zakładała spółka PKP Przewozy Regionalne. Dużą w tym zasługą kolejowych związków zawodowych, które posiadały mocny argument w postaci możliwości podjęcia strajku.

K. Trammer

Warszawa Rakowiec

**Martwicie
się sami**Na czas remontu wiaduktu
zlikwidowano możliwość
wygodnej przesiadki z
pociągu do tramwaju.

Przystanek Warszawa Rakowiec jest ważnym punktem przesiadkowym komunikacji szynowej. Można tu przesiąść się z pociągów kursujących w relacji Warszawa – Radom do tramwajów 7, 9, 15, 25 łączących Okęcie z Ochotą i Śródmieściem. Z tego skomunikowania zawsze korzystało wiele osób. Niestety, na czas remontu wiaduktu Alei Krakowskiej nad torami kolejowymi zlikwidowano przystanek tramwajowy „PKP Rakowiec”. Zwykle w takich sytuacjach buduje się przystanki zastępcze, lokalizowane tuż za terenem budowy. Jednak nie tym razem! Pasażerom pozostało korzystanie z przystanków „Lechicka” oraz „Korotyńskiego”. Aby do nich dojść, należy pokonać długą i nieprzyjemną (szczególnie po zmroku) drogę wzdłuż ruchliwej arterii. A więc, sposób na rozwiązanie problemu przesiadek pozostawiono tylko i wyłącznie pasażerom. Dlaczego ciągle stołeczną integrację między koleją, a komunikacją miejską wystawia się na ciężką próbę?

K. Trammer

Z „peelki” do ministerstwa

Kolejarz ministrem?

Tadeusz Augustowski, dotychczasowy prezes Polskich Linii Kolejowych S.A., najprawdopodobniej zostanie wiceministrem infrastruktury.

Gdy ze stanowiska podsekretarza stanu odpowiedzialnego w Ministerstwie Infrastruktury za sprawy transportu odwołany został Mieczysław Muszyński, zaczęły się poszukiwania jego następcy. Na początku stanowisko podsekretarza stanu miało zostać powierzone profesorowi Wiesławowi Starowiczowi, ale z powodu złego stanu zdrowia ostatecznie zrezygnował on z pełnienia tej funkcji. Wśród kolejnych kandydatów na stanowisko wiceministra wymieniano m.in. profesora Włodzimierza Rydzikowskiego z Uniwersytetu Gdańskiego, profesora Janusza Dyducha z Politechniki Warszawskiej, Bogdana Waligórskiego z Zarządu PKP S.A. oraz profesora Janusza Engelhardta z Uniwersytetu Szczecińskiego.

W końcu pojawiły się informacje, że na stanowisko podsekretarza stanu ds. transportu powołany zostanie Tadeusz Augustowski. Można o nim powiedzieć, że jest kolejarzem z krwi i kości. Po ukończeniu w 1970 roku lubelskiego Technikum Kolejowego zaczął pracować na kolei jako torowca. Potem był m.in. kontrolerem, kierownikiem działu robót nawierzchniowych. W 1988 roku został naczelnikiem Zarządu Drogowego Wschodniej DOKP. W latach 1990 – 1995 pełnił funkcję zastępcy dyrektora Wschodniej DOKP, by następnie awansować na dyrektora naczelnego lubelskiej dyrekcji okręgowej. W 1998 najpierw zajmował stanowisko dyrektora Centralnej DOKP, a potem dyrektora nowoutworzonego sektora infrastruktury kolejowej. W latach 1999 – 2001 był zastępcą dyrektora pionu telekomunikacji, a następnie teleinformatyki kolejowej. Od 11 lutego 2002 roku jest prezesem Zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Pełniąc tę funkcję zasłynął z zacieśniania współpracy z samorządami i organizacjami pozarządowymi oraz z przeprowadzenia głębokich zmian organizacyjnych w spółce.

Komentują organizacje prokolejowe:

Stanisław Biega, Instytut Rozwoju i Promocji Kolei: *Przed nowym wiceministrem stoi wiele wyzwań, ale jako prezes PLK Tadeusz Augustowski pokazał, że potrafi kierować firmą w trudnej sytuacji. To pozwoliło z sympatią i nadzieją patrzeć na politykę realizowaną w ostatnich miesiącach przez Polskie Linie Kolejowe. Prezes Augustowski jest fachowcem od infrastruktury, a ministerstwu brakowało spojrzenia fachowca. To dobra wiadomość, że człowiek, który tak dobrze zna potrzeby kolei, jej niedoinwestowanie i metody zaradzenia złej sytuacji, będzie piastował to stanowisko. Nie ukrywajmy, że Tadeusz Augustowski stanie przed wyzwaniem w obliczu trudnej sytuacji finansów publicznych. Trzymam kciuki za nowego ministra.*

Jacek Poniewierski, Stowarzyszenie Sympatyków

Komunikacji Szynowej: *Tadeusz Augustowski jako prezes PLK pokazał nowe oblicze szefa spółki kolejowej - dotychczas znani konserwatywni biurokraci ustąpili miejsca energicznemu menadżerowi, który dzięki dobremu zarządzaniu i sprawnemu publicity pokazał nową jakość prowadzenia przedsiębiorstwa infrastrukturalnego. Augustowski jako pierwszy z prezesów spółek holdingu PKP S.A. rozpoczął owocną współpracę z organizacjami pozarządowymi, co zdecydowanie skłania mnie do oceny jego osoby jako menadżera z dużymi zdolnościami w zakresie PR. Wierzę, że jeśli Augustowski będzie miał szanse na nieskrępowaną politycznymi układami realizację swojego programu, to z pewnością zrobi wiele dobrego dla polskiej kolei.*

Karol Trammer

Warszawska Kolej Dojazdowa

Normalna sytuacja?

12 kwietnia dworzec Śródmieście WKD opanowała euforia graffiti. To już druga tego typu akcja. Dlaczego promocją graffiti zajmuje się przewoźnik kolejowy?!

Gdy Warszawska Kolej Dojazdowa stała się spółką, jej zarząd za priorytet przyjął dbałość o porządek. Na początku działalności prezes Halina Sekita na łamach „Nowych Sygnałów” składała deklaracje, że na „wukadce” musi być czysto i schludnie. Zaczęto zwracać uwagę, aby graffiti nie szpeciło mienia spółki. Tabor zyskał nowe barwy. Wiaty, szafy z urządzeniami elektrycznymi, słupki i płotki przestały wreszcie być brudne i szare. Słynna, zawsze pobazgrana ściana na dworcu Warszawa Śródmieście WKD zaczęła być śnieżnobiała. Wreszcie na WKD można było dostrzec obecność gospodarza i to dobrego gospodarza. „Wukadka” stała się wzorem do naśladowania.

Niestety, po pewnym czasie prezes Sekita postanowiła przywrócić bazgroły na „wukadkę”. W ubiegłym roku odświeżoną, białą ścianę na dworcu WKD Śródmieście zakryły ogromne plansze, na których widnieje... graffiti. Miała to być kilkutygodniowa akcja promująca m.in. spółkę WKD. Jednak osiągnięty efekt był odwrotny. Powrót bohomasów na dworzec WKD stał się promocją tylko dla graffiti. A zamiast popularyzowania WKD, miało miejsce odstraszenie od niej. Wielu pasażerów odbiera graffiti na stacji Śródmieście WKD jako przejaw wandalizmu i utraty kontroli zarządu spółki nad majątkiem. Nie każdy przecież wie, że to graffiti jest legalne. Należy pamiętać, że graffiti legalne tak samo szpeci krajobraz jak graffiti nielegalne.

Naturalną reakcją na obawy słusznie zaniepokojonych pasażerów, byłoby zaprzestanie wpuszczania „artystów” na teren dworca WKD Śródmieście i powrót do niedawnych czasów, kiedy długa, czysta ściana nie była zakrywana przez plansze z graffiti. Niestety, dzieje się inaczej – 12 kwietnia po raz drugi zaproszono grafficiarzy i poproszono ich, by znów oszpecili teren dworca.

Zarząd spółki WKD, który niedawno pokazał, że potrafi skutecznie walczyć z graffiti, nagle pozwala na malowanie sprayem na śródmiejskim dworcu „wukadki”. Czy ta sytuacja jest całkowicie normalna?

Karol Trammer

PKP CARGO S.A.

Człowiek z zewnątrz

Jak zostać dyrektorem zakładu po trzech miesiącach pracy w PKP? Spytajcie Mariana Druźby, dyrektora Zakładu Przewozów Towarowych w Warszawie.

1 marca 2003 roku dyrektorem Zakładu Przewozów Towarowych w Warszawie został Marian Druźba, który pracuje na kolei od... 1 grudnia 2002 roku. Przez trzy miesiące poprzedzające powołanie na stanowisko dyrektora Druźba był pracownikiem Centrali PKP S.A. Przedtem pracował na wysokich stanowiskach w przedsiębiorstwach mechanicznych (URSUS, Waryński) oraz budowlanych. Sytuacja powoływania na dyrektorskie stanowisko kogoś, kto w Grupie PKP S.A. pracuje od trzech miesięcy, jest zastanawiająca. Da się wytłumaczyć zatrudnianie na kolei specjalistów od finansów i marketingu bez kolejowego stażu. Jednak, gdy się zostaje dyrektorem zakładu przewozów towarowych, warto mieć doświadczenie w takich dziedzinach jak spedycja czy organizacja przewozów...

Karol Trammer

Czym się jeździ w Czechach

A kiedy u nas?

Po liniach kolejowych w okolicach stolicy Czech kursują nowoczesne, elektryczne zespoły trakcyjne serii 471. Ciekawe, kiedy podobnym taborom będziemy poruszali się po naszej aglomeracji?

W Warszawie i okolicach pracę przewożową w ruchu aglomeracyjnym i regionalnym wykonują jednostki EN57. Ich konstrukcja pochodzi z 1961 roku. Jest to tabor przestarzały, ciężki i energochłonny. Ze względu na dużą awaryjność zespołów trakcyjnych EN57 sytuacja taboru obsługującego Warszawski Węzeł Kolejowy nie wygląda najlepiej. Na razie nie widać perspektyw znacznej poprawy. Doraźnym ratunkiem mogą być gruntowne modernizacje przeprowadzane przez ZNTK Mińsk Mazowiecki, ale na razie nic więcej – zakupów nowych zespołów trakcyjnych nikt nie planuje. Niestety, ze swoimi problemami jesteśmy osamotnieni. W innych krajach przy planowaniu zakupów nowego taboru zwraca się szczególną uwagę na pojazdy trakcyjne obsługujące ruch w dużych aglomeracjach, ponieważ są one najbardziej podatne na wyeksploatowanie z powodu dużych potoków pasażerów oraz intensywnej pracy trakcyjnej charakteryzującej się ciągłymi hamowaniami i rozruchami. Oto przykład na to, że o nowoczesnym taborze do obsługi dużych aglomeracji myślą nie tylko tak bogate państwa jak Niemcy, czy Francja, ale także nasi południowi sąsiedzi – Czesi.

Koleje czeskie (České Dráhy) od 2000 roku zastępują wyeksploatowany tabor obsługujący ruch w okolicach Pragi nowoczesnymi jednostkami serii 471 produkowanymi przez zakłady ČKD Vagonka z Ostrawy. Są to trójczłonowe, piętrowe, elektryczne zespoły trakcyjne przystosowane do pracy na trasach podmiejskich. Są one eksploatowane na trasie Praha Masarykovo Nádraží – Pardubice. „Piętrusy” serii 471 mogą poruszać się z maksymalną prędkością 140 km/h. Liczba miejsc dla pasażerów wynosi 643 (w tym 310 miejsc siedzących). Kiedy zachodzi konieczność przewiezienia większej liczby pasażerów, to jednostki mogą być eksploatowane w trakcji wielokrotnej (do czterech jednostek tj. 12 wagonów). W jednostkach zastosowano nowoczesne rozwiązania, takie jak klimatyzacja, dzięki którym codzienne podróże koleją przestają być męczące. Ponadto tabor ten jest przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych. Inwalidzi mają zapewnioną bezpieczną i wygodną podróż dzięki specjalnie przystosowanym wejściom, toaletom oraz miejscom na wózki. Poza udogodnieniami dla podróżnych, zastosowano szereg nowoczesnych rozwiązań ułatwiających eksploatację i utrzymanie taboru. Należy do nich system bieżącej diagnostyki technicznej, który pozwala lokalizować usterki, a drobniejsze nawet natychmiast usuwać. Niektóre podzespoły automatycznie dostosowują się do obciążenia wagonów. Ergonomiczne wyposażenie kabiny zapewnia komfortowe warunki pracy maszynistów.

Tego typu tabor rzeczywiście przydałby się w Warszawskim Węźle Kolejowym. Jednak pewnym problemem jest brak środków finansowych. Ale czy bardziej chodzi o pieniądze, czy bardziej o wolę polityczną?

Karol Trammer, fot. ČKD Vagonka



Nowa oferta: Bilet Turystyczny

Całkiem serio

Od 1 kwietnia: w każdy weekend, koleją po całej Polsce za jedyne 50 złotych. To wcale nie primaaprilisowy żart!

W ubiegłym roku, 1 kwietnia spółka PKP Przewozy Regionalne wraz z władzami Warszawy wprowadziły ofertę, dzięki której posiadacze 30- i 90-dniowych biletów ZTM mogą poruszać się pociągami po Warszawskim Węźle Kolejowym. Wiele osób potraktowało to jako primaaprilisowy żart. W tym roku PKP Przewozy Regionalne wprowadziły w „prima aprilis” kolejną ofertę korzystną dla pasażerów. Podobnie jak ubiegłoroczną umowę z miastem możemy ją traktować całkiem serio. Ta nowa oferta to Bilet Turystyczny. Bilet uprawnia do nieograniczonej liczby przejazdów na terenie całej Polski pociągami osobowymi i pospiesznymi spółki PKP Przewozy Regionalne. Bilet ten jest ważny w soboty i niedziele, a także inne kolejno następujące po sobie dni wolne od pracy. Jego ważność rozpoczyna się o godz. 7.00 pierwszego dnia wolnego od pracy, a kończy o godz. 19.00 ostatniego dnia wolnego od pracy. Bilet Turystyczny kosztuje 50 złotych. Podróżując z takim biletem należy pamiętać, że nie obowiązuje on w wagonach sypialnych i kuszetkach, a w pociągach pospiesznych z rezerwacją miejsc należy dokupić miejscówkę. Oferty podobne do Biletu Turystycznego od dawna sprawdzają się na terenie Niemiec.

Ciekawe, dlaczego spółka PKP Przewozy Regionalne swoje taryfowe przeboje wprowadza zawsze w prima aprilis?

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 przesyłać 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