

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

ISSN 1896-4079

Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

LISTOPAD – GRUDZIEŃ 2006

Nr 6 (27)

Poprawa rozkładu ściśle tajna

Push-pull po mazowiecku

Kolej na samorządy

Rogatka



uszkodzona

**BEZPIECZNY PRZEJAZD
ZALEŻY TYLKO OD CIEBIE**

DOBRE WYNIKI KOLEI MAZOWIECKICH**Lider tylko przez pół roku?**

Koleje Mazowieckie w pierwszym półroczu 2006 roku przewiozły 23 miliony pasażerów. Jest to 19-procentowy wzrost liczby przewiezionych podróżnych w porównaniu z pierwszymi sześcioma miesiącami 2005 roku. Centrum Zrównoważonego Transportu (CZT), po dokonaniu porównania rezultatów Kolei Mazowieckich z wynikami innych europejskich przewoźników pasażerskich, ogłosiło, że 19% wzrostu liczby pasażerów, to spektakularny wynik, którym jak na razie mogą pochwalić się jedynie sprywatyzowane koleje brytyjskie.

Niestety, sukces z pierwszego półrocza 2006 roku może zostać zaćmiony poważnym spadkiem przewozów w drugim półroczu tego roku. Jest bowiem niemal pewne, że w okresie lipiec-grudzień 2006, wyniki przewozowe Kolei Mazowieckich znacznie się pogorszą. I to wcale nie z bezpośredniej winy Kolei Mazowieckich, lecz za sprawą trwającego w tym czasie remontu tunelu średnicowego, z powodu którego wielu pasażerów zrezygnowało (pytanie tylko, czy tylko czasowo czy już permanentnie) z usług Kolei Mazowieckich na rzecz innych środków transportu albo innych przewoźników kolejowych – np. na odcinku Pruszków-Warszawa na rzecz Szybkiej Kolei Miejskiej.

Dlatego trzeba liczyć się z tym, że bardzo dobre wyniki z pierwszego półrocza zrównoważą się ze słabszymi wynikami z drugiego półrocza, co z kolei spowoduje, że wyniki przewozowe w ujęciu nie półrocznym, lecz już za cały 2006 rok, nie zapewnią Kolejom Mazowieckim pozycji europejskiego lidera. (KT)

JAK WALCZYĆ O WIĘCEJ POCIĄGÓW?**Telewizyjny pociąg**

26 września TVP3 wyemitowała kolejny odcinek programu interwencyjnego „Po Twojej stronie” – tym razem dotyczył warunków podróży w porannych pociągach Kolei Mazowieckich zmierzających do Warszawy. Tłok, nerwy, strach przed spóźnieniem do pracy – to codzienne problemy podróżujących koleją. Jedną ze spraw, na którą zwracali uwagę występujący w programie pasażerowie, była nieregularność kursowania pociągów. Chodziło mianowicie o układ pociągów na odcinku Mińsk Maz.-Warszawa między godz. 6.00 a 7.00, a więc w porze masowych dojazdów do pracy – weźmy rozkład odjazdów w kierunku Warszawy ze stacji Sulejówek Miłosna: 5.46, 6.03, 6.33, 6.46, 7.03. I to ta półgodzinna przerwa od 6.03 do 6.33 była solą w oku pasażerów – powodowała niemiłosierny tłok w pociągu odjeżdżającym z Sulejówek Miłosnej o 6.33, co gorsza jadącym aż z Łukowa, a więc i tak silnie obłożonym.

3 października, a więc już tydzień po emisji programu „Po Twojej stronie” na witrynie internetowej Kolei Mazowieckich pojawiła się następująca informacja: „Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom podróżnych Spółka „Koleje Mazowieckie – KM” uruchamia od dnia 4 października 2006 r. dodatkową parę pociągów na trasie Warszawa Wschodnia – Sulejówek Miłosna – Warszawa Wschodnia. Ze stacji Warszawa Wschodnia pociąg do Sulejówek Miłosna będzie odjeżdżał o godz. 5.37, a ze stacji Sulejówek Miłosna do stacji Warszawa Wschodnia o godz. 6.18”.

Tym samym potwierdziło się, że wysyłanie pism czy zbieranie petycji z prośbami do przewoźników o uruchomienie dodatkowych pociągów nie jest najskuteczniejszą metodą. Lepiej z takimi problemami od razu zwracać się do mediów... (KT)

NA OKŁADCE: Znak drogowy B-32 „Stój – rogatka uszkodzona”. Fot. (KT)**„WOJAZER”. SUKCES CZY NIEWYPAL?****Pakiet czyli gadżet**

Czy jeden z filarów polityki promocyjnej byłego prezesa spółki PKP Intercity Jacka Prześlugi – pakiet „Wojazer” – okazał się niewypałem? Wiele wskazuje na to, że tak. Choć zdania w PKP Intercity są podzielone...

500 tysięcy pakietów „Wojazer”, z których każdy składał się z czterech biletów do wykorzystania w dowolnych pociągach spółki PKP Intercity, mimo kampanii reklamowej, atrakcyjnej ceny (150 zł), niezwykle szerokiej sieci sprzedaży (kioski „Ruchu”) oraz możliwością jego wykorzystania w prawie półrocznym okresie od 1 czerwca aż do 9 grudnia 2006 roku, wcale nie spotkało się z dużym zainteresowaniem klientów. Być może wpłynął na to krótki okres dystrybucji, który początkowo miał trwać zaledwie tydzień: od 8 do 15 maja. Jednak z powodu trudności ze sprzedażą (brak bieżącej kontroli wyników sprzedaży pakietów oraz brak możliwości przesuwania pakietów między placówkami „Ruchu”), okres dystrybucji pakietów „Wojazer” wydłużono aż do końca maja. To jednak również nie wpłynęło na znaczącą poprawę sytuacji. Najlepszy na to dowód to fakt, że pakiety „Wojazer” jako upominki od PKP Intercity były wręczane wszystkim uczestnikom zlotu użytkowników internetowego IC Forum, który odbył się w Warszawie 24 czerwca. Podobna sytuacja miała miejsce na konferencji prasowej 13 września, podczas której dziennikarze otrzymali otwarty bilet na trasę z Warszawy do Krakowa – wypisany na blankiecie pakietu „Wojazer”.



W związku z tym, że pakiety „Wojazer” skończyły swoją karierę jako bezpłatne gadżety rozdawane przy różnych okazjach, spytaliśmy w spółce PKP Intercity o dane na temat sprzedaży „Wojazerów”.

Adrianna Chibowska, rzecznik prasowy spółki, nie chciała pochwalić oferty konkretnymi wynikami. – *Ze względu wymogu zachowania tajemnicy handlowej nie możemy podać dokładnej liczby sprzedanych pakietów.* Mimo to zapewniła: – *Wprowadzenie oferty promocyjnej „Wojazer” uznajemy za sukces. Zyskaliśmy wielu nowych pasażerów. „Wojazer” stał się jednym z elementów naszego letniego sukcesu, jakim było przewiezienie większej liczby pasażerów.* Kompletnie co innego o pakiecie „Wojazer” mówi Czesław Warszewicz, prezes PKP Intercity. Oto jego wypowiedź dla „Pulsu Biznesu”: – *Sprzedaliśmy tylko 35 tysięcy biletów, a więc około 10%. Wprowadzono ją bez wcześniejszych badań rynkowych, skala dystrybucji była nieadekwatna do potrzeb. To najgorsza w tym roku oferta promocyjna spółki – w przeciwieństwie do rzecznik Chibowskiej, prezes Warszewicz nie zastaniał się tajemnicą handlową i na ofercie „Wojazer” nie zostawił suchej nitki. (KT)*

LECZENIE WĄSKIEGO GARDŁA**Tłuszcz-Warszawa co 10 minut?**

9 października rozpoczął się kolejny etap prac na linii Warszawa Wileńska-Tłuszcz. Aktualnie roboty prowadzone są między Zielonką a posterunkiem Warszawa Wileńska Marki. Remont, który potrwa do końca listopada, wymusił odwołanie części pociągów kursujących w godzinach szczytu. A to spowodowało zwiększenie tłoku w pociągach.

Polskie Linie Kolejowe pocieszają jednak, że już od grudnia będzie można odczuć pozytywne efekty remontu. Dzięki podniesieniu prędkości, a co za tym idzie – zwiększeniu przepustowości (szczególnie na niewyposażonym w samoczynną blokadę liniową wąskim gardle między Zielonką a Warszawą), pociągi znowu będą mogły jeździć znacznie częściej, niż wprowadzone w grudniu zeszłego roku trzy razy na godzinę. – *Zakończenie prac pozwoli na uruchomienie pociągów z częstotliwością co 10 minut – mówi Ryszard Bandosz, rzecznik prasowy Oddziału Regionalnego PKP PLK w Warszawie, ale od razu zastrzegł: – Czy tak będzie, zależy tylko od przewoźników. (KT)*

W 65 MINUT ZA 5 LAT

Do Łodzi w trzy godziny

Modernizacja linii kolejowej łączącej Warszawę z Łodzią rozpoczęta. Prace modernizacyjne wymusiły poważne zmiany w rozkładzie. Czas jazdy pociągów znacznie się wydłużył, a część pociągów w ogóle odwołano – m.in. cztery pary pociągów Warszawa Wsch.-Łódź Fabryczna oraz pociąg pospieszny „Kmicic” łączący Warszawę z Częstochową. Zawieszono też szereg pociągów osobowych kursujących ze Skierniewic do Kuluszek oraz Łodzi Fabrycznej. W zamian za część odwołanych pociągów osobowych kursujących wprowadzono dodatkowe postoje na odcinku Skierniewice-Koluszki dla pociągów pospiesznych przejeżdżających tą trasą.



Jednymi z najbardziej poszkodowanych stali się pasażerowie pociągu pospiesznego „Wrocławianin” relacji Zgorzelec-Warszawa Wsch., który „otrzymał” 22-minutowy postój w Kuluszkach, 16-minutowy postój w Rogowie, a ponadto postoje na wszystkich przystankach między Koluszkami a Skierniewicami. W efekcie czas jazdy „Wrocławianina” na odcinku z Łodzi do Warszawy wydłużył się aż o 69 minut – do ponad 3 godzin.

Remont na linii Warszawa-Łódź wymusił również zmiany rozkładu na liniach bocznych – ze Skierniewic do Łowicza oraz z Kuluszek w kierunku Piotrkowa Trybunalskiego i Tomaszowa Maz. Zmiany spotkały się z dużym niezadowolaniem podróżnych, którzy mogą pocieszać się plakatami informującymi o tym, że w przyszłości przejazd między Warszawą a Łodzią – dzięki osiągnięciu przez pociągi prędkości 140-160 km/h – skróci się do 65 minut. Gwoli ścisłości: nastąpi to w 2012 roku. (Piotr Gałązka)

WAŚKOTOROWE MUZEUM W SOCHACZEWIE

Przedszkole do muzeum

30 listopada 1984 roku o godz. 15.35 ze stacji Sochaczew Wąskotorowy odjechał ostatni planowy pociąg Sochaczewskiej Kolei Dojazdowej. Następnego dnia cały majątek wąskotorówki (obejmujący linię, tabor oraz budynki) przekazano z ówczesnego zarządu kolei dojazdowych Centralnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych do Muzeum Kolejnictwa – w efekcie w Sochaczewie rozpoczęto przygotowania do powstania oddziału muzeum poświęconego historii kolei wąskotorowych. A sochaczewska kolejka, jak mało która nadawała się na przekształcenie w kolejkę muzealną. Wszystko dzięki temu, że ta wąskotorówka przez długie lata była przeznaczona do likwidacji i w związku z tym nie wprowadzano tu takich nowości, jak trakcja spalinowa – do ostatnich lat ruch prowadzony był parowozami. Dzięki temu z normalnej eksploatacji można było płynnie przejść na ruch muzealny. Jednak oficjalnie tutejszy oddział Muzeum Kolejnictwa powstał po dopiero dwóch latach – 6 września 1986 roku.

W tym roku – 10 września – obchodzono jubileusz dwudziestolecia sochaczewskiego oddziału muzeum, któremu od samego początku szefuje Czesław Gwara – wcześniej był on naczelnikiem Sochaczewskiej Kolei Dojazdowej. Z okazji urodzin muzeum, uruchomiony został specjalny pociąg dla pracowników i współpracowników zasłużonych podczas organizacji, a następnie dwudziestu lat funkcjonowania muzealnej kolei wąskotorowej.

W czasie uroczystości, do jednego z sochaczewskich eksponatów – wagonu dawnej kolei konnej, kursującej z Mrozów do Rudki, dołączył model konia. Prezent dla muzealnej kolejkę przygotował również sochaczewski urząd miasta – graniczące z terenem stacji wąskotorówki budynek i teren dawnego przedszkola przekazano Muzeum Kolei Wąskotorowej. (KT)

JAK ZARABIAJĄ PKP PLK...

Maszyny wynajmę

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe chwali się tym, że na okres od kwietnia do grudnia 2007 roku wynajmie pociąg do wymiany nawierzchni torowej Matis P95 firmie Schwebbau. Pociąg przez ten czas będzie wymieniać szyny i podkłady na terytorium Niemiec. Czyżby polska sieć kolejowa była już w tak świetnym stanie, że maszynom torowym trzeba szukać zatrudnienia za zachodnią granicą? (KT)

REAKCJA KOLEI MAZOWIECKICH

Już czy dopiero...

W poprzednim numerze „Z Biegiem Szyn” w tekście „Remont w praniu” pisaliśmy: „Zaskakująca jest także treść tabel z rozkładem jazdy dostępnych na witrynie internetowej Kolei Mazowieckich (www.mazowieckie.com.pl), które w ogóle nie uwzględniają tego, że trwa kilkumiesięczny remont tunelu średnicowego. Ufający zamieszczonym tam informacjom dowiedzą się między innymi tego, że ruch przez stołeczne przystanki Ochota, Śródmieście, Powiśle i Stadion odbywa się bez jakichkolwiek zmian...”

Wkrótce po publikacji tekstu „Remont w praniu”, na stronie Kolei Mazowieckich pojawiły się tabele uwzględniające zmiany rozkładu spowodowane remontem tunelu. Tabele te ukazały się już dwa tygodnie po publikacji „Z Biegiem Szyn”. Ale dopiero dwa i pół miesiąca po rozpoczęciu remontu tunelu... (KT)

POD ZIEMIĄ PRACUJĄ

Nie zdążą do 10 grudnia?

Prace remontowe w podmiejskiej nitce tunelu średnicowego trwają, choć przypomnijmy, że początkowo zakładano, że zakończą się już z końcem października. Jednak niespodziewane odkrycie płyty na dnie tunelu wymusiło konieczność zmian w harmonogramie prac. Wykonawcy mają nadzieję, że zdążą do 10 grudnia – dzięki temu, wchodzący tego dnia w życie rozkład jazdy 2006/2007 mógłby funkcjonować już bez zakłóceń. Ale odnośnie terminu zakończenia remontu – nikt obietnic nie składa.

Wykonano już prace związane z uzupełnieniem płyty odkrytej po rozpoczęciu remontu. Zabezpieczono ściany tunelu, przebudowano kanał odwodnieniowy, przewody kanalizacyjne oraz studnie rewizyjne w rejonie wjazdu na dworzec Śródmieście. Zdemontowana została również stara instalacja sterowania ruchem. Obecnie trwa montaż nowych instalacji elektroenergetycznych i teletechnicznych. Rozpoczęto także prace związane z wylewaniem betonu pod płytę nośną podtorową.

Wykorzystując prowadzoną modernizację tunelu, Oddział PKP S.A. Dworzec Kolejowy zdecydował się na częściowy remont dworca Warszawa Śródmieście. Obecnie wykonywane są najpilniejsze prace poprawiające wizerunek dworca w części podziemnej – czyszczenie oraz malowanie ścian, schodów i sufitów, remont oświetlenia, odnowienie toalet oraz w części naziemnej – czyszczenie i malowanie pawilonów, remont dachów oraz instalacja drzwi automatycznych. Remont dworca ma zakończyć się jeszcze w listopadzie. Gruntowna modernizacja wybudowanego w 1963 roku dworca ma zostać przeprowadzona dopiero podczas planowanej przez warszawski urząd miasta kompleksowej inwestycji budowlanej obejmującej pasaż między ul. Marszałkowską a Emilii Plater. (Piotr Gałązka)

początek z biegiem szyn

Centrum zamiast Śródmieścia

W związku z mającą wkrótce zakończyć się modernizacją warszawskiego Dworca Śródmieście apeluję o zmianę jego nazwy na Dworzec Centrum, po to by uniknąć pomyłek wśród pasażerów i przystosować go już teraz do obsługi szybkiej kolei miejskiej, jako stacji przesiadkowej do metra. Sąsiadująca stacja metra nosi właśnie nazwę „Centrum”. Jeśli system metra i szybkiej kolei miejskiej ma stanowić spójną całość, dwie różne nazwy dla jednej stacji przesiadkowej są nie do pomyślenia.

Adam Fularz

Kolej na samorządy

Korwin-Mikke chce kolei odebrać jej tereny. Prześluga doradza Borowskiemu. Były prezes PKP Przewozy Regionalne startuje w powiecie legionowskim. Wybory samorządowe już 12 listopada.

– *Dopóki ja jestem marszałkiem, pociągi na linii Płock-Kutno nie zostaną zlikwidowane* – z całą mocą zapewnił na początku września w rozmowie z dwumiesięcznikiem „Z Biegiem Szyn” marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik.

Mógł dużo, zrobił niewiele

Niestety, ta jakże zdecydowana deklaracja Struzika paradoksalnie kryje za sobą wciąż niepewny los pociągów kursujących między Płockiem, Gostyninem a Kutnem. Struzik zamierza bowiem zakończyć swoją już pięcioletnią karierę marszałka województwa mazowieckiego – w nadchodzących wyborach samorządowych, które odbędą się już 12 listopada, kandyduje on bowiem na prezydenta Płocka.

Za największe bolączki Płocka Struzik uważa: duże bezrobocie, utrudniony dostęp do opieki medycznej, brak nowych inwestorów oraz zakorkowane ulice. O kolei ani słowa. A przecież to, że 127 tysięcy mieszkańców Płocka ma do dyspozycji jedynie pięć pociągów dziennie, również stanowi bardzo poważny problem. Prawda jest jednak taka, że Struzikowi łatwiej było wpłynąć na poprawę oferty przewozowej dla Płocka, jako marszałkowi województwa – to w końcu samorządy wojewódzkie są odpowiedzialne za organizowanie kolejowych przewozów regionalnych na swoim terenie.

Struzik, zamiast wpłynąć na jakościowy skok rozkładu jazdy dla Płocka, wkraczał dopiero w podbramkowych sytuacjach, a więc wtedy, gdy poważnie rozważano likwidację przewozów pasażerskich między Płockiem a Kutnem. Interwencje Adama Struzika ograniczały się jednak wyłącznie do wykonania kilku telefonów do szefów Grupy PKP i skłonienia ich do wycofania się z decyzji o likwidacji przewozów. Niedopasowany do potrzeb płocczan rozkład jazdy pozostawał niezmienny. Struzik jako marszałek województwa mógł zrobić dużo więcej. Robił jednak niewiele. Jako prezydent miasta będzie mógł jeszcze mniej...

Kolejarze do rad

Przed wrzuceniem głosu do urny, warto zastanowić się nad tym, co kandydaci dotychczas zrobili, aby rozkłady jazdy służyły lokalnym społecznościom. Namawia do tego Mirosław Szymański. – *Czy współpracowali z przewoźnikami w ułożeniu sensownego, dopasowanego do potrzeb mieszkańców rozkładu jazdy, czy też dali sobie narzucić wariant bardziej dopasowany do potrzeb przewoźnika? Czy reagowali na skargi i uwagi dotyczące nieprawidłowości w rozkładach jazdy?* – wylicza Szymański, który jest kolejarzem i kandydatem do samorządu. Pracuje w centrali PKP CARGO, a zarazem kandyduje do rady gminy Grodzisk Mazowiecki z listy Ligi Polskich Rodzin.

Kolejny człowiek kolei, który kandyduje w wyborach samorządowych to Leszek Ruta. Były prezes spółki PKP Przewozy Regionalne startuje z listy Platformy Obywatelskiej do samorządu powiatu legionowskiego. – *Chcę wykorzystać swoje doświadczenia zawodowe, głównie dla reaktywacji kolei nad Zalew Zegrzyński, jak również dla wspólnego biletu aglomeracyjnego oraz realizacji systemu Park and Ride* – mówi Ruta.

Koleją po Warszawie

Ale w obliczu zbliżających się wyborów nie tylko kolejarze mówią o kolei. Wśród kandydatów na prezydenta Warszawy

rozwój kolei w aglomeracji stołecznej stał się jednym z podstawowych punktów każdego programu wyborczego.

Kazimierz Marcinkiewicz, jako pełniący funkcję prezydenta Warszawy, a jednocześnie kandydat Prawa i Sprawiedliwości na prezydenta stolicy, zapowiedział, że od grudnia obecna trasa Szybkiej Kolei Miejskiej z Pruszkowa do Warszawy Rembertowa zostanie wydłużona aż do Sulejówka Miłosnej, dzięki czemu Wesoła, jako kolejna stołeczna dzielnica, uzyska dostęp do pociągów SKM. Aby jednak na wydłużonej trasie utrzymać częstotliwość – dwóch pociągów na godzinę – konieczne będzie zmniejszenie rezerwy taboru z dwóch do zaledwie jednego skład. Marcinkiewicz zapowiada w swoim programie dalsze rozszerzanie zasięgu miejskiej kolei – na początek w kierunku Grodziska Mazowieckiego, Otwocka oraz lotniska Okęcie. – *Dokonyamy zakupu około 20 nowych jednostek* – zapowiada były premier.

Hanna Gronkiewicz-Waltz, która na prezydenta Warszawy kandyduje z ramienia Platformy Obywatelskiej, w swoim programie zapowiada stworzenie na terenie aglomeracji warszawskiej skoordynowanej oferty przewozowej Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich – na bazie wspólnego biletu i wspólnego taboru. – *W ciągu jednej kadencji możliwe jest stworzenie systemu sprawnej komunikacji szynowej, „naziemnego metra” opartego na wykorzystaniu istniejących linii kolejowych* – głosi w swoim programie Gronkiewicz-Waltz.

Więcej pasażerów czy mniej nieruchomości

Marek Borowski, kandydat komitetu „Lewica i Demokracji”, obiecuje wprowadzenie wspólnego biletu, partnerstwo miasta w modernizacji stołecznych dworców kolejowych, zakupy taboru i akcje promujące kolej. Efektem tych działań ma być zwiększenie udziału Szybkiej Kolei Miejskiej, Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej w przewozach pasażerskich na terenie stolicy. Ale związki Borowskiego z drogami żelaznymi nie ograniczają się wyłącznie do kolejowych elementów jego programu wyborczego. Medialnym doradcą Borowskiego jest bowiem Jacek Prześluga, do niedawna szef PKP Intercity, a wcześniej rzecznik prasowy PKP S.A.

Wcale jednak nie wszyscy kandydaci na prezydenta stolicy widzą w kolei czynnik rozwoju miasta. Janusz Korwin-Mikke widzi w kolei, której tereny zajmują prawie 20% powierzchni Warszawy, przede wszystkim jedną z głównych przeszkód na drodze do lepszej przyszłości miasta. – *Cena gruntów w Warszawie jest średnio 3-10 razy niższa, gdy obok znajdują się jakieś urządzenia kolejowe – niekoniecznie nawet tory – gdyż wiadomo, że jest to siedlisko meneli, przestępców i najrozmaitszych żuli* – mówi bez ogródek Korwin-Mikke. I szybko wskazuje receptę na poprawę sytuacji. – *Odebranie kolei tych terenów oznacza ogromny i skokowy rozwój miasta. Nie tylko z uwagi na wzrost wartości gruntów – ale i dlatego, że te tereny są ogromnymi zawalidrogami. Przy czym znakomita większość tych terenów jest nieużywana i nie jest kolejom do niczego potrzebna.*

Karol Trammer



Płock zasługuje na więcej... pociągów. Fot. (KT)

Jak ruszyć bez lokomotywy? Kto znajdzie odpowiedź na to pytanie? A kto za to pytanie odpowie?

5 września w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego marszałek województwa Adam Struzik i członek zarządu województwa Jan Engelgard uroczystie podpisali umowę z Ivanem Pilipem, wiceprezesem Europejskiego Banku Inwestycyjnego, który udzielił mazowieckiemu samorządowi kredytu w wysokości 50 milionów euro na zakup jedenastu trzywagonowych piętrowych składów push-pull.

Najpierw wyjaśnijmy: system push-pull (z angielskiego: pchać-ciągnąć) polega na tym, że pierwszy wagon w składzie wyposażony

PUSH-PULL po mazowiecku

jest w kabinę sterowniczą, z której maszynista może prowadzić pociąg, zdalnie sterując lokomotywą znajdującą się na końcu składu. Oczywiście system push-pull umożliwia również konwencjonalne prowadzenie pociągu – wtedy lokomotywa znajduje się na czele pociągu, a wagon z kabiną sterowniczą na końcu. Dzięki temu przy zmianie kierunku jazdy pociągu nie pojawia się konieczność tzw. oblatywania składu przez lokomotywę – wystarczy jedynie, aby maszynista przeszedł na drugi koniec składu: z lokomotywy do kabiny w wagonie sterowniczym (lub odwrotnie). Dzięki temu można skrócić czas postoju na stacjach zwrotnych oraz stacjach pośrednich, na których występuje konieczność zmiany kierunku jazdy.

Jakoś to będzie

Powyższe zalety posiada również tabor aktualnie eksploatowany przez Koleje Mazowieckie, czyli elektryczne zespoły trakcyjne oraz autobusy szynowe, które same są jednostkami trakcyjnymi, a więc także nie wymagają żadnych bardziej skomplikowanych operacji przy zmianie kierunku jazdy – tu również w zupełności wystarcza przejście maszynisty na drugi koniec składu.

W przeciwieństwie do zespołów trakcyjnych czy szynobusów skład wagonów push-pull nie stanowi jednostki trakcyjnej. W związku z czym do jego ciągnięcia albo pchania konieczna jest lokomotywa. I to nie byle jaka, lecz przystosowana do zdalnego sterowania z kabiny sterowniczej zlokalizowanej w wagonie. Jednak przetarg na składy push-pull obejmuje jedynie wagony. Z zakupu lokomotyw na razie zrezygnowano. A to z prostej przyczyny: 50 milionów euro starcza albo na osiem trzywagonowych składów wraz z lokomotywami albo jedenastu trzywagonowych składów, ale już bez lokomotyw. Wygrało spojrzenie krótkowzroczne i zdecydowano się kupić trzy składy więcej. I w związku z tym pojawia się kardynalne pytanie: co pociągnie oraz popchnie wagony push-pull.

W Kolejach Mazowieckich na razie zwycięża się koncepcja „jakoś to będzie”. Luźno myśli się co prawda o leasingu nowoczesnych lokomotyw, ale jednak dużo poważniej rozważa się, aby do obsługi składów push-pull początkowo po prostu wynająć lokomotywy EU07 od PKP CARGO. Jednak lokomotywy te nie są przystosowane do obsługi składów push-pull – nie istnieje bowiem możliwość zdalnego sterowania elektrowozów EU07. Oznacza to, że mogą one jedynie ciągnąć te pociągi, lecz pchać już nie. Czyli, gdyby do obsługi składów push-pull wykorzystane zostałyby lokomotywy EU07, to główny atut tych wagonów – czyli możliwość nie tylko ciągnięcia, ale i pchania ich przez lokomotywę – w ogóle nie zostałyby wykorzystane.

To wcale nie wszystko. Zanim elektrowozy EU07 pociągną wagony push-pull, konieczne będzie uzyskanie zgody zarządzającej taborom trakcyjnym spółki PKP CARGO, a przede wszystkim związkowców z tej spółki, na udostępnienie lokomotyw Kolejom Mazowieckim. A to może nie być takie łatwe. Organizacje

związkowe działające w PKP CARGO są bowiem przeciwne parcelowaniu taboru tej spółki pomiędzy inne podmioty – przede wszystkim te spoza Grupy PKP. A Koleje Mazowieckie – jako spółka powstała w wyniku regionalizacji kolei, a więc taka, której większościowy pakiet udziałów należy do samorządu wojewódzkiego – niewątpliwie do spółek spod znaku PKP nie należy.

Rekuperacja, czyli wszystko jasne

Choć tabor trakcyjny, którymi obsługiwane powinny zostać wagony push-pull, pozostaje niewiadomą, to kilka spraw – nie wiedzieć czemu – jest już zupełnie jasnych. Podczas wrześniowej uroczystości podpisania umowy między mazowieckim samorządem a Europejskim Bankiem Inwestycyjnym Halina Sekita, prezes Kolei Mazowieckich, zachwalała, że nowe pociągi będą charakteryzowały się wysoką energooszczędnością: – *Obniżenie kosztów związane jest głównie z*

energią trakcyjną, gdzie zachodzi zjawisko rekuperacji, czyli odzyskiwania prądu zużytego do wprowadzenia pociągu w ruch oraz przy hamowaniu.

Ciekawe skąd to wszystko już teraz wiadomo – nie tylko przed ogłoszeniem przetargu, ale także przed rozwiązaniem

problemu obsługi trakcyjnej składów push-pull? Przecież energię elektryczną zużywają nie wagony, lecz prowadzący je elektrowóz. I w związku z tym jeżeli – zgodnie z poważnie rozważanym planem Kolei Mazowieckich – na czele nowych pociągów pojawiłyby się lokomotywy EU07, to o żadnej rekuperacji nie będzie mowy.

Kwiątek do kożucha

Cały tabor obecnie eksploatowany przez Koleje Mazowieckie to elektryczne zespoły trakcyjne oraz autobusy szynowe, do których prowadzenia nie są potrzebne lokomotywy. Do jednostek trakcyjnych oraz szynobusów dostosowane jest również zaplecze warsztatowe Kolei Mazowieckich. Efektem decyzji o zakupie wagonów push-pull będzie konieczność nie tylko pozyskania lokomotyw, ale również stworzenia dla nich zaplecza. Niezwykle zastanawiające jest, czym kierował się mazowiecki urząd marszałkowski wraz z Kolejami Mazowieckimi, decydując się na zakup wagonów push-pull. Przecież o wiele lepszym zakupem byłyby nowoczesne elektryczne zespoły trakcyjne – trzywagonowe, piętrowe, osiągające prędkość 160 km/h. Miałyby one identyczną charakterystykę jak skład wagonów push-pull – rzecz jasna łącznie z możliwością szybkiej zmiany kierunku jazdy, co w zespołach trakcyjnych jest cechą zupełnie naturalną! Co jednak najważniejsze, decyzja o zakupie elektrycznych zespołów trakcyjnych nie pociągnęłaby za sobą konieczności rozwiązywania problemu pozyskania lokomotyw, a następnie problemu ich stacjonowania i utrzymania, z czym Koleje Mazowieckie nie tylko nie mają jakiegokolwiek doświadczenia, ale na co również w ogóle nie są przygotowane. Skąd więc pomysł akurat na system push-pull?

Wszystko albo nic

Istnieje prawdopodobieństwo, że decyzja o ogłoszeniu przetargu na składy push-pull, zamiast na piętrowe elektryczne zespoły trakcyjne – co z technicznego czy organizacyjnego punktu widzenia było by znacznie bardziej logiczne, została podjęta z zaskakującym innym powodem. Mianowicie potentatem w produkcji taboru push-pull jest koncern Bombardier. Ten sam, który brał udział w trwającym od 2004 roku przetargu na dostawę elektrycznych zespołów trakcyjnych. Po wielu etapach i zawirowaniach związanych z tym postępowaniem przetargowym ostatecznie na placu boju zostali dwaj producenci: Bombardier i Stadler. Między dwoma oferentami trwała zażarta walka – gdy szala zwycięstwa przechylała się w stronę Stadlera, natychmiastowo reagował Bombardier, gdy natomiast coś zaczynało wskazywać, że wygra Bombardier, odwołania składał Stadler. Z końcem czerwca 2006 roku zupełnie niespodziewanie bitwa między dwoma producentami skończyła się i zwycięzcą ostatecznie został Stadler, a Bombardier został z niczym. No właśnie, czy aby na pewno z niczym? A może z zapewnieniem, że już wkrótce zostanie ogłoszony przetarg na tabor, w którego produkcji Bombardier jest potentatem?

Z jednej strony PKP Polskie Linie Kolejowe organizują kampanię promującą wśród kierowców ostrożność na przejazdach, a z drugiej same łamią przepisy dotyczące bezpieczeństwa na przejazdach!

Bezpieczny przejazd zależy tylko od Ciebie

Patrząc na stan bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, gwarantowanego nam przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. można dojść do wniosku że kampania „Bezpieczny przejazd zależy tylko od Ciebie” jest przede wszystkim ukrytą przestrogą dla kierowców przed stale obniżającym się poziomem bezpieczeństwa, wynikającym z działań PKP PLK S.A.

W Polsce dokumentem nadrzędnym nad przepisami wewnętrznymi regulującym prawo w zakresie wymagań bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych jest „Rozporządzenie Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie”. Wśród dokumentów podrzędnych (wewnętrznych), dotyczących urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) na przejazdach można wyróżnić: „Wytyczne techniczne budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym WTB E-10” oraz „Instrukcję E-4 o budowie, przeglądach i konserwacji urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych”.

Zgodnie z Rozporządzeniem MTiGM przejazdy i przejścia zalicza się do następujących kategorii:

- A – przejazdy użytku publicznego z rogatkami lub przejazdy użytku publicznego bez rogatki, na których ruch na drodze kierowany jest sygnałami nadawanymi przez pracowników kolejowych,
- B – przejazdy użytku publicznego z samoczynną sygnalizacją świetlną i z półrogatkami,
- C – przejazdy użytku publicznego z samoczynną sygnalizacją świetlną lub uruchamianą przez pracowników kolei,
- D – przejazdy użytku publicznego bez rogatki i półrogatki i bez samoczynnej sygnalizacji świetlnej,
- E – przejścia użytku publicznego,
- F – przejazdy i przejścia użytku niepublicznego.

Kategoria A

Przejazdy kategorii A z rogatkami można podzielić na dwa sposoby. Pierwszy – ze względu na lokalizację obsługi przejazdu: obsługiwany na miejscu (gdzie odległość od miejsca obsługi do osi drogi jest mniejsza lub równa 60 m), lub z odległości (w przeciwnym przypadku). Drugi – ze względu na rodzaj posterunku obsługującego przejazd: roгатki mogą być obsługiwane przez personel posterunku nastawczego (nastawni dysponującej, wykonawczej, posterunku zwrotniczego), albo przez dróżnika przejazdowego (strażnicę przejazdową), albo przez drużynę pociągową lub manewrową.

Pomijając stosowane na kolei rozwiązania organizacyjne, przedstawimy pojawiające się od kilku lat nowe zagrożenia na przejazdach związane z niewłaściwie realizowanym przez PKP PLK S.A. programem ograniczania etatów na posterunkach ruchu. A są to:

- obsługa rogatki na szlaku z odległości przez dyżurnego ruchu (lub nastawniczego) najbliższego posterunku,
- obsługa rogatki z odległości przez dróżnika przejazdowego,
- stosowanie tarcz ostrzegawczych przejazdowych przed przejazdami kategorii A,
- obsługa rogatki przez drużynę pociągową lub manewrową,
- niewłaściwa kategoria przejazdu lub brak obsady – przy wymaganej kategorii A.

Dyżurny ruchu lub nastawniczki może zamykać roгатki w swoim okręgu nastawczym. Rogatki te osłonięte są semaforami i najczęściej traktowane jako miejsce niebezpieczne w projektowaniu przebiegów. Rogatki mogą być obsługiwane na miejscu lub z odległości, przy

czym w przypadku braku widoczności przejazdu stosuje się urządzenia telewizji użytkowej (tvu). W takich przypadkach sygnał zezwalający na semaforze można podać dopiero wówczas gdy roгатki zostaną zamknięte lub w przypadku ich awarii – przejazd zostanie osłonięty przez pracownika obsługującego osobiście lub za pomocą znaku drogowego B-32 „Stój – roгатka uszkodzona” przy jednoczesnym ograniczeniu prędkości pociągów do 20 km/h i podawaniu przez nie sygnału „bacność”. Zatem bezpieczeństwo jest zachowane. Lecz od niedawna zaczęto likwidować posterunki dróżników przejazdowych na szlakach i stosować nastawianie rogatki przez dyżurnych ruchu (nastawniczych) z najbliższych posterunków, wykorzystując telewizję użytkową. W przypadku niektórych przejazdów położonych pomiędzy tarczą ostrzegawczą a semaforem wjazdowym stosowano przeniesienie semafora wjazdowego przed przejazd, co zagwarantowało bezpieczeństwo w przypadku awarii rogatki (np. Czarna Woda na linii Tczew-Kostrzyn, Serock na linii Nowa Wieś Wielka-Gdynia Port). W wielu przypadkach nie zachowano jednak bezpieczeństwa, co dotyczy przejazdów usytuowanych przed semaforem wjazdowym, patrząc od strony szlaku (np. Czyżew na linii Zielonka-Kuźnica Białostocka, Elk Towarowa na linii Białystok-Bartoszyce, Czerniewice na linii Kutno-Piła), jak również w odległości kilku kilometrów (np. roгатki na przystanku osobowym Wisłoczanka nastawiane przez dyżurnego ruchu mijanki Babica na linii Rzeszów-Jasło). W jednym i drugim przypadku, podczas awarii nie jest możliwe osłonięcie przejazdu zgodnie z Rozporządzeniem MTiGM. Oczywiście jest, iż ewentualne ostrzeżenie maszynisty pojazdu trakcyjnego przez radiotelefon nie gwarantuje bezpieczeństwa, gdyż łączność radiowa jest zależna od warunków terenowych, pogodowych i nie jest możliwe nawiązanie jej w każdej chwili czasu. W tego typu przejazdach kolejną kwestią jest brak stosowania urządzeń zasilania rezerwowego, niezbędnych w przypadku zaniku napięcia (np. przejazd na szlaku Augustów-Las Suwalski tuż przed semaforem wjazdowym stacji Augustów od strony Lasu Suwalskiego). Należy jeszcze wspomnieć o przejazdach znajdujących się co prawda w stacji (a więc osłoniętych semaforami), ale znajdujących się w odległości do 1000 m od miejsca ich obsługi, gdzie dyżurny ruchu, zamiast w telewizję użytkową, wyposażony jest w... służbową lornetkę, przydatną szczególnie podczas złej widzialności (noc, mgła itp.). Przykład: przejazd oddalony o 810 m od miejsca obsługi na posterunku odgałęźnym Zblewo (km 39,752 linii Tczew-Kostrzyn) – tu już miało miejsce zamknięcie samochodu w przejeździe. W tych przypadkach bezpieczeństwa brak.

W przypadku rogatki zamykanych przez dróżnika przejazdowego bezpieczeństwo jest uzależnione nie tylko od zamknięcia przez niego rogatki, lecz także od poinformowania go przez dyżurnego ruchu o odjeździe pociągu. Tutaj zatem niezawodność jest iloczynem prawdopodobieństwa tego, że dyżurny powiadomi dróżnika i zamknięcia rogatki przez samego dróżnika. Można stosować urządzenia dodatkowe (np. urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej (ssp), sygnalizację zbliżania pociągu itp.), lecz wymagają one nakładów finansowych. Nasuwa się więc wniosek konieczności wprowadzenia awaryjnego ostrzeżenia dróżnika w przypadku niepowiadomienia go o odjeździe pociągu, w oparciu o istniejącą infrastrukturę. Jednak wniosek ten nie nasunął się decydentom PKP PLK S.A. W zamian za to PKP PLK S.A. dały krok wstecz i rozpoczęły wprowadzanie obsługi rogatki na kilku przejazdach przez jednego dróżnika: jednej rogatki na miejscu i ➔

➔ od jednej do kilku z odległości (np. km 284,291 na linii Poznań Wschód-Skandawa – w obrębie zamkniętej stacji Unieszewo). Przy takim rozwiązaniu w przypadku awarii urządzeń rogatkowych i sygnalizacji nie ma możliwości strzeżenia przejazdu zgodnie z Rozporządzeniem MTiGM. Zagrożenie tutaj jest jeszcze większe niż we wcześniej opisanej sytuacji, dotyczącej zamykania rogatk na szlaku przez dyżurnego ruchu, gdyż,



Czy kampania Polskich Linii Kolejowych to ukryta przestroga dla kierowców przed obniżającym się – w wyniku działań PKP PLK – poziomem bezpieczeństwa na przejazdach? Fot. (KT)

zgodnie z Instrukcją Ir-5 (dawniej R-12) dróżnik przejazdowy nie jest stanowiskiem, które może być wyposażone w radiotelefon. Zatem łączność dróżnika z maszynistą odbywa się poprzez pośrednika – dyżurnego ruchu. Porównując około dwuminutowy czas od zamknięcia rogatk do przejazdu pociągu, z czasem łącznym powiadomienia dyżurnego przez dróżnika, powiadomienia maszynisty przez dyżurnego (oczywiście licząc się z zanikiem zasięgu) oraz hamowania pociągu – nie można mówić o bezpieczeństwie, ani o zgodności tego proceduru z prawem. Należy tutaj podać przykład dróżnika – „stachanowca” (posterunek 218 na linii Łódź Kaliska-Tuplice, szlak Poniec-Kąkolewo), który od około trzech lat prócz swojej rogatki na miejscu zamyka także trzy inne z odległości (przy pomocy telewizji użytkowej), przy całkowitym braku widoczności pociągów nadjeżdżających z kierunku Ponieca.

Przed niektórymi przejazdami kategorii A obsługiwany przez dróżnika przejazdowego zastosowano tarcze ostrzegawcze przejazdowe. Przykładem takiego rozwiązania są oferowane przez radomski Kombud S.A. urządzenia RHR-A. Dla przypomnienia: tarcze Top wprowadzono dla ostrzegania maszynisty, czy urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej (a nie dróżnik) działają prawidłowo. Gdy tarcze podczas zbliżania się pociągu pozostają ciemne lub wskazują sygnał Osp1 (dwa światła pomarańczowe), oznacza to, że urządzenia przejazdowe są niesprawne i wówczas maszynista musi zmniejszyć prędkość przez przejazd do 20 km/h (i jechać ostrożnie). Gdy zaś wskazują sygnał Osp2 (dwa światła białe) – urządzenia na przejeździe działają prawidłowo; sygnał zezwala na jazdę przez przejazd z największą dozwoloną prędkością. Niech rozważany przejazd będzie przejazdem z ssp na linii dwutorowej, przy czym zbliżają się do niego dwa pociągi z przeciwnych kierunków (parzysty od 0,5 do 1 minute później niż nieparzysty). W przypadku urządzeń ssp, gdy dla kierunku parzystego wystąpi usterka, na wszystkich oświetlonych tarczach podany będzie sygnał Osp1. Oczywiście, w pewnej szczególnej sytuacji rogatki dla pociągu parzystego mogą być zamknięte przypadkowo przez pociąg nieparzysty. Natomiast weźmy teraz przypadek strażnicy przejazdowej z takimi tarczami i identyczną sytuację ruchową jak wyżej. Napięcie jest i urządzenia działają prawidłowo. Przyjmijmy, że dróżnik nie został powiadomiony przez dyżurnego ruchu o pociągu parzystym. Teraz maszynista pociągu parzystego zobaczy sygnał Osp2, a rogatki... otwarte! Jak widać, tarcze te w powyższym przypadku nie spełniają swojej funkcji.

W przypadku likwidacji posterunku ruchu lub strażnicy przejazdowej, przy braku zgody właściwych organów (zarządcy drogi i komendanta wojewódzkiego Policji) na zmianę kategorii przejazdu z A na inną PKP PLK S.A. wymusza na przewoźnikach strzeżenie przejazdów przez drużynę pociągową lub manewrową. W skrócie polega to na zatrzymaniu pociągu przed przejazdem (wskaźnik W4), wyjściu kierownika pociągu (ustawiacza, maszynisty itp.) i zamknięciu rogatk, następnie przejechanie przez przejazd, otwarcie rogatk, dojeżdżenie i wejście do pociągu. W takiej sytuacji istnieje zagrożenie bezpieczeństwa w przypadku nieprawidłowo wykonanego hamowania (wskaźnik W4 – miejsce zatrzymania czoła pociągu – bezpośrednio przed przejazdem), także nie przestrzegany jest przepis Rozporządzenia MTiGM o zamknięciu rogatk na 2 minuty przed nadejściem pojazdu szynowego. W takich rozwiązaniach od 1991 przodowała Zachodnia DOKP, a kontynuatorem jest Oddział Regionalny PKP PLK S.A. w Poznaniu. I o ile do niedawna takie rozwiązanie stosowano na liniach z niedużym

ruchem towarowym (od 0,5 do 1 pary pociągów na dobę), to od ponad roku wprowadzono je na dwóch przejazdach na linii Jarocin-Kąkolewo (w okręgu zamkniętej stacji Borek Wlkp.), gdzie kursuje 3,5 pary pociągów pasażerskich (prowadzonych nowoczesnymi autobusami szynowymi) i 1 para pociągów towarowych. Gwarantuje to nie lada atrakcję pasażerom pociągów osobowych, a także kondycję dla pracowników drużyn manewrowych pociągów zdawczych, którzy muszą pokonać po otwarciu rogatk całą długość składu pociągu. Pozostaje pytanie, czy ci

wszyscy pracownicy, włącznie z maszynistami w przypadku pociągów bez drużyny konduktorskiej, mają wydane przez Policję uprawnienia do kierowania ruchem drogowym. Co ciekawe, PKP PLK S.A. nie stosują bonifikaty w opłacie za dostęp do infrastruktury z uwagi na powyższe utrudnienia.

Wiadomo, iż w przypadku, gdy droga kołowa przecina więcej niż dwa tory główne, wymagana jest kategoria przejazdu A. Tor główny jest to tor, po którym mogą się odbywać zorganizowane jazdy pociągowe. Na dwutorowym szlaku Rzeszów-Strażów (linia Kraków-Medyka) jest przejazd niestrzeżony przez trzy tory główne, gdzie torem trzecim jest tor Strażów-EC Załęże. Także na stacji Jankowa Żagańska (linia Miłkowice-Jasień) w okręgu zlikwidowanej nastawni Jz1 istnieje przejazd niestrzeżony przez trzy tory główne.

Warto wspomnieć także o fakcie rozpisania i rozstrzygnięcia przetargu na przebudowę urządzeń sterowania ruchem kolejowym w związku ze zmianą kategorii przejazdu, mimo braku zgody Policji na tę zmianę. Miało to miejsce na terenie Oddziału Regionalnego PKP PLK S.A. w Gdańsku, na przejeździe na szlaku Lipusz-Kościerzyna (linia Chojnice-Kościerzyna) w sierpniu 2003 roku. Do przebudowy wówczas nie doszło, a ostatecznie rozpisując nowy przetarg, kategorię obniżono dopiero wiosną 2006.

Ważną kwestią jest także nagminna, błędna interpretacja znaku drogowego B-32 „Stój – rogatka uszkodzona”. Mianowicie w Rozporządzeniu MTiGM jest napisane, że na przejeździe kategorii A nawet w przypadku braku dróżnika przejazdowego należy stosować wyżej wymieniony znak. Przypominam wszystkim, ustawodawcom też, iż znak ten należy do grupy znaków zakazu, zobowiązuje kierowcę do zatrzymania pojazdu i zabrania dalszej jazdy, chyba że uprawniony pracownik nada sygnał zezwalający na wznowienie ruchu. Zatem w powyższym przypadku ruch na drodze będzie wstrzymany przez cały czas ustawienia tego znaku.

Kategoria B i C

Są to przejazdy najczęściej zabezpieczone samoczynną sygnalizacją przejazdową (ssp) z półrogatkami (kategoria B) lub bez (kategoria C). W takich przypadkach stosowane są urządzenia zdalnej kontroli sygnalizacji (powtarzacz), które budowane są na najbliższym posterunku z ciągłą obsadą. Powtarzacz informuje personel ruchowy o stanie oraz o pracy urządzeń ssp. W przypadku usterkowej pracy ssp (np. załączenia się ssp pomimo braku pociągu) umożliwia wyłączenie sygnalizacji, jak i otwarcie półrogatek. W powtarzacz są dwa liczniki: pierwszy, który zlicza każde obsłużenie przycisku wyłączającego ssp (przy pracy usterkowej) przez personel ruchowy i drugi – zliczający każdą usterkę ssp. Jeśli chodzi o brak bezpieczeństwa, mamy tutaj do czynienia z:

- brakiem ciągłej obsady na posterunkach, na których zabudowane są powtarzacz ssp,
- chronicznym brakiem części zamiennych do urządzeń ssp.

Zgodnie z Instrukcją E-4, powtarzacz ssp muszą być zabudowane na posterunkach czynnych całodobowo. Także zgodnie z Wytycznymi WTB E-10, dotyczącymi nowobudowanych urządzeń srk, powtarzacz ssp powinny być budowane na posterunkach czynnych całodobowo. Jednak obecnie duża liczba posterunków posiadających powtarzacz urządzeń ssp jest czynna okresowo. Oczywiście w godzinach zamknięcia tych posterunków ruch pociągów zasadniczo jest wstrzymany. Bardzo często dochodzi jednak do załączenia się ssp (włączenia światła czerwonych na drodze lub zamknięcia półrogatek) mimo braku pociągu. W takiej sytuacji ruch przez przejazd na drodze kołowej jest całkowicie ➔

→ wstrzymany. Znając szacunek Polaków do prawa, można sobie wyobrazić dantejskie sceny omijania półtrogatek przez sznury samochodów. W takiej sytuacji najczęściej dochodzi do interwencji Policji, zawiadomionej przez kierowców. Polega ona przeważnie na indagowaniu pracowników kolejowych zamieszkałych w pobliżu przejazdu, w ich prywatnych mieszkaniach, a następnie na poinformowaniu naczelnika sekcji eksploatacji PKP PLK S.A. Ten z kolei zarządza wysłanie drezyny awaryjnej z będącymi na dyżurze monterami urządzeń srk. Ci z kolei nie mają prawa utworzyć szafy z urządzeniami na przejeździe bez żądania i następnie otrzymania zgody dyżurnego ruchu posterunku, posiadającego powtarzacz tych urządzeń ssp, odpisanej w E-1758 (książka kontroli urządzeń srk). Należy także zwrócić uwagę na to, że dyżurny ruchu przychodzący rano na dyżur, tak naprawdę nie wie, co się działo z ssp podczas przerwy. Tutaj oczywiście obowiązuje dowodne sprawdzenie stanu licznika usterek na powtarzacz. Jednak w urządzeniach starszych typu COB-58 i COB-63 stosowany powtarzacz ERP-3 posiada w pewnym sensie niekontrolowane zasilanie lokalne, co powoduje, że gdy wystąpi usterka podczas braku zasilania lokalnego, odnośny licznik jej nie zaliczy¹. Gdy w czasie przerwy w pracy posterunku, na którym jest powtarzacz, będzie miała miejsce usterka nie wymagająca obsługi przycisku, a układ wróci do stanu zasadniczego przed otwarciem posterunku, dyżurny ruchu nie będzie poinformowany o zdarzeniu. Wówczas rozpocznie on prowadzenie ruchu pociągów przez przejazd z rozkładową prędkością, a powinien wprowadzić ograniczenie prędkości do 20 km/h (a w przypadku prawidłowego działania dla dwóch kolejnych pociągów po wystąpieniu usterki – odwołać je). Problem braku ciągłej obsługi mógłby być rozwiązany przez możliwość wyłączania urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej w okresie przerwy w pracy posterunku. Jednak większość z ponad 1800 urządzeń ssp to urządzenia SPA-1 i SPA-2 oraz wspomniane wcześniej COB-58 i COB-63, w których możliwości takiej nie ma. Należy więc bezwzględnie wprowadzić całodobową obsadę posterunków z powtarzaczami ssp. Większość posterunków zamykanych okresowo posiada powtarzacze ssp, m.in. na odcinkach Tczew-Piła, Toruń Wsch.-Malbork, Krotoszyn-Głogów. Jednym z ciekawszych przykładów jest nastawnia dysponująca stacją Czersk, gdzie w godzinach nocnych dyżurny ruchu pełni dyżur na nastawni wykonawczej, a na dysponującej pozostawia bez kontroli ponad 10 powtarzaczy (w tym jeden urządzeń ssp kategorii B z powtarzaczem ERP-3). Drugim, niedalekim od poprzedniego, jest zaś pobudowana niedawno (podczas likwidacji stacji Gutowiec, na przełomie 2004 i 2005 roku) ssp w km 73,406 linii Tczew-Kostrzyn z powtarzaczem na pozostawionym, czynnym okresowo posterunku odgałęźnym Gutowiec. Tu umyślnie złamano § 62 ust. 5 Wytycznych WTB E-10, mimo licznych pism w tej sprawie.

Sytuacja braku części dotyczy zarówno urządzeń starych jak i nowobudowanych na gwarancji. W obu przypadkach stosowana zasada just in time, będąca naczelną zasadą dzisiejszej tzw. logistyki. Oznacza to rozpoczęcie procesu dostarczania części dopiero po wystąpieniu uszkodzenia urządzeń. W przypadku urządzeń COB, SPA-1 i SPA-2 najczęściej naprawy polegają na „dorabianiu” lub naprawianiu już wiele razy naprawianych części na działce monterskiej, we własnym zakresie. W przypadku urządzeń objętych gwarancją czas dostarczenia to czasami 2-3 tygodnie, przez które wszystkie pociągi muszą zwalniać na przejeździe do 20 km/h. Tu pytanie do „logistyków”, czy aby zasada just in time zawsze się opłaca.

Kategoria D

Przejazdy kategorii D to przejazdy bez urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Bezpieczeństwo zależy od przestrzegania przepisów przez kierowcę pojazdu drogowego, a także od zapewnienia przez PKP PLK S.A. właściwej widoczności. Wymagane jest oznakowanie od strony drogi kołowej odpowiednimi znakami, a od strony drogi kolejowej wskaźnikiem W6a (dać sygnał „Baczność”) oraz wskaźnikami stałego ograniczenia prędkości, gdy zostało ono wprowadzone. W obrębie przejazdu wytycza się trójkąty widoczności i w zależności od wskazanych w Rozporządzeniu MTiGM wielkości ustala się prędkość maksymalną pociągów przez przejazd – oddzielnie dla kierunku nieparzystego i parzystego. Na obszarze będącym sumą powierzchni ograniczonych bokami trójkątów widoczności, nie należy dopuścić do zarośnięcia

roślinnością utrudniającą lub uniemożliwiającą widoczność. Tu warto wspomnieć, że PKP PLK S.A. zawsze mówi o „koszeniu trójkątów widoczności”. Prace te można przyrównać do działań Syzyfa. Z punktu widzenia eksploatacji koszenie należy uznać za pomysł nieracjonalny, nieekonomiczny i zagrażający bezpieczeństwu. Na powierzchni tej bezwzględnie powinny być dokonywane opryski środkiem chemicznym Roundup o stężeniu dwukrotnie większym niż zalecane na perz. Tutaj pochwała dla Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku za należyte utrzymanie nie tylko trójkątów widoczności, ale większości nawierzchni na swoim terenie. Spotyka się także przejazdy, na których brak trójkątów widoczności, co powoduje, że kierowca w celu obserwacji, czy do przejazdu nie zbliża się pociąg, zmuszony jest wjechać w skrajnię taboru. Przykład: przejazd na zlikwidowanej w 1995 roku stacji Włostowo (na linii Łódź Kaliska-Tuplice), kierunek pociągu nieparzysty, kierunek drogi z północy na południe. Do 1995 roku istniał tu przejazd kategorii A, rogatki zamykał dyżurny ruchu, obecnie jest to przejazd kategorii D z rażącym zagrożeniem bezpieczeństwa.

Dojścia do peronów z przekroczeniem toru

Na liniach dwutorowych, na małych stacjach, gdy miejsce przeznaczone dla wsiadania i wysiadania podróżnych znajdowało się w obrębie posterunku ruchu, dawniej stosowano dwa perony jednokrawędziowe: jeden przydworcowy i drugi z jedną krawędzią czynną i z dojściem bocznym z przekroczeniem toru (szerokość ok. 1 m.) pomiędzy torem 1 i 2. W przypadku wjazdu lub postoju pociągu pasażerskiego na torze przy peronie położonym na międzytorzu, niemożliwe jest jednoczesne przyjmowanie jakiegokolwiek pociągu po torze przecinającym dojście². Zapis zobowiązujący do takiego postępowania zawsze istnieje w Regulaminie Technicznym Stacji (RTS) i jest rygorystycznie przestrzegany przez personel ruchowy. Jednak PKP PLK S.A. wdrażając program ograniczania etatów zamykały tego typu stacje jednocześnie rezygnując z zachowania bezpieczeństwa podróżnych. Czasami improwizowano rozwiązanie prowizoryczne w postaci zapisu w RTS-ach sąsiednich stacji (pozostawianych dla czynności techniczno-ruchowych) o konieczności regulowania ruchu tak, aby nie dopuścić do wyżej opisanego spotkania pociągów. Przykładami zamkniętych stacji, gdzie zorganizowano przystanki osobowe, na których występuje opisanie zagrożenie podróżnych są: Stobno, Santok, Dąbroszyn (linia Tczew-Kostrzyn), Pawłowice (linia Łódź Kaliska-Tuplice).

Podobne zagrożenia bezpieczeństwa występują na liniach dwutorowych gdy dojście od peronu do dworca znajduje się tuż za stojącym pociągiem, gdzie pierwszym przekraczanym torem jest tor, na którym stoi pociąg. W takich przypadkach również istniały zapisy w RTS dotyczące braku możliwości jednoczesnych przyjęć. Przykład: zamknięta stacja Unieszewo na linii Poznań Wschód-Skandawa, a także Stare Bielice na linii Tczew-Kostrzyn. Należy nadmienić, że na byłych nastawniach obecnie znajdują się strażnice przejazdowe. Pozostawiając tam posterunki odgałęźne można byłoby zapewnić choćby częściowe bezpieczeństwo.

Kolejny przypadek – peron wyspowy z dojściem bocznym z przekroczeniem jednego z torów głównych zasadniczych – ma miejsce na stacji Czersk. Do niedawna przejście było strzeżone, a rogatki zamykał dyżurny peronowy. Po likwidacji posterunku dyżurnego peronowego strzeżenie zniesiono, a przejście zabezpieczono „labiryntami”. Labirynt dla podróżnego, udającego się z dworca na peron 3, usytuowany jest przed przejściem przez tor 6, a zatem podróżny zanim wejdzie w skrajnię toru 2 musi pokonać dwa tory (4 i 6). Ponadto ów pieszy znajdując się w labiryncie ma ograniczoną widoczność pociągu parzystego do ok. 200 m na skutek istnienia ogrodzenia betonowego (wraz z bramą) i pochylenia (spadek w kier. nieparzystym). Pociąg może wjeżdżać z prędkością 100 km/h, czas przejazdu pociągu przez ten odcinek drogi to około 15 sekund, natomiast czas przejścia osoby starszej od minięcia miejsca w labiryncie, z którego widoczny jest wjazd pociągu, do wejścia w skrajnię toru 2 to około 22 sekundy (wykonano doświadczenie), a zatem w żadnym wypadku nie jest zapewnione bezpieczeństwo! I wkrótce po zmianie sposobu zabezpieczenia tego przejścia, zginęła jedna osoba.

Andrzej Jezierski

¹ - na stronie internetowej www.automatyka.ndl.pl zamieszczono schemat obwodu powtarzacza ERP-3 wraz z opisem i powyższym spostrzeżeniem

² - T. Basiewicz, L. Rudziński, M. Jacyna; Linie kolejowe, OWPW Warszawa 1994

Poprawa rozkładu ściśle tajna

Z początkiem października Koleje Mazowieckie dokonały kilku zmian w rozkładzie jazdy dla odcinka Nasielsk-Sierpc. Rozkład odjazdów z Nasielska w kierunku Sierpca obecnie przedstawia się następująco: 5.27, 8.42, 13.43, 16.54, 21.43, 23.25 (przed 1 października było tak: 3.43, 5.27, 13.33, 16.54, 23.05). Aktualne odjazdy z Sierpca w kierunku Nasielska: 3.08, 6.06, 10.58, 14.17, 16.12, 19.14 (wcześniej było tak: 3.08, 6.06, 14.17, 16.12, 19.25). Ograniczono liczbę niepotrzebnych pociągów nocnych, w miejsce których uruchomiono pociągi w czasie zbyt długich przerw między połączeniami w ciągu dnia. Dodatkowo wreszcie dopasowano rozkład jazdy do pociągów kursujących na trasie Warszawa-Działdowo, zapewniając dzięki temu wygodne skomunikowania. W efekcie sytuacja uległa znaczącej poprawie.

Mimo to ciągnąca się już do lipca wymiana zdań na temat rozkładu między Nasielskiem i Sierpcem trwa nadal. Zapoczątkował ją nasz tekst „Reaktywacja na wyciągu” („Z Biegiem Szyn” nr 25), na który Koleje Mazowieckie zareagowały polemiką. Opublikowaliśmy ją w poprzednim numerze wraz z naszym komentarzem oraz propozycją rozkładu jazdy dla odcinka Nasielsk-Sierpc, do której przygotowania zostaliśmy zaproszeni przez rzecznik prasową Kolei Mazowieckich Donatę Nowakowską („Wymówki kontra rozwiązania” – „Z Biegiem Szyn” nr 26). Publikacja z poprzedniego numeru również nie pozostała bez echa ze strony Kolei Mazowieckich. Oto reakcja rzecznik Nowakowskiej na naszą propozycję rozkładu jazdy:

Koleje Mazowieckie:

Bardzo dziękuję za przyjęcie zaproszenia do współpracy przy konstruowaniu nowego rozkładu jazdy na trasie Nasielsk-Sierpc. Zgadzam się z Panem, że kolej lokalna powinna kursować jak najczęściej z uwzględnieniem potrzeb pasażerów korzystających z tej formy transportu. Robimy wszystko, aby dostosować swoją ofertę do oczekiwań pasażerów, uwzględniając jednak wszystkie czynniki, mające wpływ na funkcjonowanie transportu kolejowego.

Dlatego też w odpowiedzi na Pańską propozycję rozkładu jazdy dla linii Nasielsk-Sierpc informuję, że:

- 1. W proponowanym rozkładzie jazdy brakuje pociągu z Sierpca umożliwiającego dojazd do Nasielska na pociąg przyjeżdżający do Warszawy na godzinę 7.30-8.00.*
- 2. Czas oczekiwania w Nasielsku na pociąg z Warszawy w wysokości 30-37 minut jest zbyt długi.*
- 3. Czas na przesiadkę w Nasielsku do pociągu do Warszawy – wynoszący 3 minuty – wymusza konieczność szybkiej przesiadki (co przy potrzebie przejścia z peronu na peron spowoduje bieganie podróżnych) lub notoryczne opóźnianie pociągów wyjeżdżających z Nasielska.*
- 4. Rozkład nie uwzględnia możliwości przejazdu pociągów służbowych na odcinku Nasielsk-Legionowo-Łuszcze.*
- 5. Obieg nr 2 rozpoczyna się i kończy w Sierpcu, co powoduje konieczność podsyłania pociągu służbowego na trasie Łuszcze-Sierpc lub prowadzenie podwójnego zestawienia ostatniego pociągu na odcinku Nasielsk-Sierpc, a to z kolei wymusza uruchomienie drugiego obiegu służbowego w relacji Łuszcze-Nasielsk.*
- 6. Wśród propozycji godzin odjazdu znalazły się także dwie zupełnie nie trafione – pociąg z Nasielska o godz. 11.17 i z Sierpca o godz. 11.58. To pociągi, które nie będą miały frekwencji z powodu niedogodnych godzin odjazdów. Jedyną szansą na zwiększenie liczby pasażerów korzystających z takich połączeń byłyby przejazdy w celach turystycznych lub rekreacyjnych w weekendy i w sezonie letnim.*

Rzecznik prasowy
Donata Nowakowska

„Z Biegiem Szyn”:

Czytając stanowisko Kolei Mazowieckich odnosi się wrażenie, że rzecznik Donata Nowakowska zapoznała się jedynie z tabelką prezentującą rozkład dla odcinka Nasielsk-Sierpc oraz skomunikowania w Nasielsku w kierunku Warszawy i Ciechanowa. Całostronicowy opis proponowanej przez „Z Biegiem Szyn” oferty przewozowej pozostał przez rzecznik Nowakowską nietknięty. Mimo to przejdźmy do poszczególnych punktów z odpowiedzi Kolei Mazowieckich.

Ad. 1. Owszem, takiego pociągu w naszej propozycji brak. Wyraźnie pisaliśmy dlaczego – czas jazdy autobusu z Sierpca do Warszawy i z Płońska do Warszawy jest dwukrotnie krótszy niż czas jazdy koleją. Dlatego należy skupić się na segmencie przewozów miejscowych, w którym kolej ma szansę być konkurencyjna. Przypomnijmy, iż chodzi o lokalne dojazdy do Sierpca, Zawidza, Raciąża, Baboszewa, Płońska oraz do stacji Nasielsk. Pociąg wyruszający z Sierpca około godz. 3.00 nad ranem w żadnym stopniu nie spełnia lokalnych potrzeb przewozowych.

Ad. 2. Tak, trzeba przyznać, że są to zbyt długie czasy na skomunikowanie. Mimo to, w porównaniu z ofertą utrzymywaną przez Koleje Mazowieckie od 1 czerwca do końca września, czasy

skomunikowań zawarte w naszej propozycji często stanowiły poprawę sytuacji. Przykładowo: pasażerom przejeżdżającym do Nasielska z kierunku Warszawy na pociąg odjeżdżający z Nasielska do Sierpca o godz. 13.33, Koleje Mazowieckie kazały czekać w Nasielsku aż 53 minuty!

Ad. 3. Czy w Kolejach Mazowieckich słyszano o znanych w całej Europie przesiadkach „drzwi w drzwi”? Pociągi komunikowane są w ramach jednego peronu, co pozwala do minimum skrócić czas przejścia z jednego pociągu do drugiego i dzięki temu znacznie ograniczyć czas

skomunikowania. Należy podkreślić, że w Nasielsku istnieje techniczna możliwość stosowania takich skomunikowań.

Ad. 4 i 5. Wystarczyło przeczytać opis do naszej propozycji rozkładu, aby otrzymać wszystkie niezbędne informacje na temat organizacji podsyłania pociągów służbowych między Łuszczem a Nasielskiem oraz Sierpcem.

Ad. 6. Pociągi międzyszczytowe w ostatnich latach zyskują coraz większą popularność wśród pasażerów – i to nie tylko w weekendy oraz wakacje. Mówienie o takich pociągach, że nie będą one miały frekwencji, dowodzi zatem o braku jakichkolwiek badań potoków podróżnych w pociągach Kolei Mazowieckich. Punkt 6. odpowiedzi rzecznik Donaty Nowakowskiej staje się jeszcze bardziej niejasny w obliczu uruchomienia z początkiem października na odcinku Nasielsk-Sierpc dwóch pociągów... międzyszczytowych (o godz. 8.42 z Nasielska do Sierpca i o godz. 10.58 z Sierpca do Nasielska).

Pozostaje jeszcze pytanie, dlaczego rzecznik Donata Nowakowska w piśmie do redakcji „Z Biegiem Szyn” w ogóle nie wspomniała o poprawie oferty przewozowej na odcinku Nasielsk-Sierpc. Co więcej, dlaczego o poprawie oferty nie poinformowano pasażerów – nie pojawiły się ogłoszenia na stacjach, nie pojawił się materiał na ten temat wśród aktualności na stronie internetowej Kolei Mazowieckich. Wprowadzone z początkiem października zmiany obejmują uruchomienie dodatkowych połączeń w czasie kilkugodzinnych przerw w kursowaniu pociągów – z Nasielska: od godz. 5.27 do 13.33 i od 16.54 do 23.05 oraz z Sierpca: od 6.06 do 14.17. Ponieważ o konieczności wprowadzenia pociągów w czasie tych właśnie luk pisaliśmy już od lipca, nie pozostaje nam nic innego, niż podziękować za uwzględnienie naszych sugestii.

Karol Trammer

Nasielsk-Sierpc: Koleje Mazowieckie wreszcie poprawiły rozkład jazdy. Jakoś się tym jednak nie chwala. Fot. (KT)



Janek czy Janowe...?

Janówek. Czyli jak wygląda przystanek kilka lat po remoncie

Większość stacji i przystanków w okolicach Warszawy to od lat nieremontowane obiekty, których stan oraz wygląd zewnętrzny jest bardzo zły. Nie tworzą one dobrego wizerunku kolei, ale wręcz przeciwnie – zniechęcają potencjalnych pasażerów do skorzystania z jej usług.

Nie inaczej jest też na linii kolejowej Warszawa-Gdańsk. Z małym jednak wyjątkiem. W końcu lat dziewięćdziesiątych praktycznie od nowa wybudowano przystanek Janówek. Perony wykonano z kostki brukowej, krawędzie z czerwonych płyt. Na każdym z peronów umieszczono po dwie wiaty dla oczekujących pasażerów, po dwa zegary oraz po dwie tablice z nazwą. Dodatkowo rozstawiono ławki na całej długości peronów oraz zabezpieczono barierkami zewnętrzne krawędzie. Wszystko czyste i schludne. Jednakże tak ten przystanek wyglądał przed kilkoma laty. Dziś jest znacznie gorzej.

Z roku na rok Janówek zaczyna coraz bardziej przypominać większość przystanków w okolicach

Warszawy. Pomimo, iż zostały zainstalowane cztery dwustronne zegary, dziś pasażer musi liczyć wyłącznie na siebie. Żaden z zegarów nie jest sprawny – każdy zatrzymał się na innej godzinie. Wiaty peronowe na szczęście dotrwały do dnia dzisiejszego, jednakże nie zapewniają już ochrony przed deszczem. Większość rynien została wyrwana, przez co woda spada wprost na ławki dla pasażerów. Ławki rozstawione w pozostałych miejscach na peronach straszą zniszczonymi belkami, które powodują, że siedzenie na nich stało się niewygodne i niebezpieczne. Tablice z nazwą Janówek również są w niewłaściwym stanie – część liter została z nich zerwana, przez co pasażer wprowadzany jest w błąd, dowiadując się, iż mijany przystanek nazywa się Janek lub Janowe. Na peronie, z którego korzystają pasażerowie udający się w kierunku Warszawy uszkodzone zostały nawet fragmenty ogrodzenia oraz nawierzchnia peronu.

Czy tak powinien wyglądać przystanek Janówek kilka lat po remoncie? Czy z uszkodzeniami należy się pogodzić i jedynie czekać na następne akty wandalizmu? Koleje Mazowieckie, których pociągi są jedynymi korzystającymi z krawędzi peronowych tego przystanku, powinny jak najszybciej zacząć wymagać od



Informacja w Janówku kuleje. Przekształcone przez lokalnych dowcipniśców tablice oraz zepsute zegary wprowadzają podróżnych w błąd.

zarządzającej infrastrukturą spółki

PKP Polskie Linie Kolejowe, aby podjęła ona działania w celu przywrócenia pierwotnego stanu infrastruktury przystanku Janówek. Obecny stan przystanku pokazuje, jak niegospodarny jest zarządca infrastruktury kolejowej, który w ciągu zaledwie kilku lat dopuścił do tak znacznej dekapitalizacji majątku. Stan przystanku w Janówku ukazuje również, że przewoźnicy nie interesują się jakością produktu, który kupują i za który – akurat w przypadku Kolei Mazowieckich – sumiennie płacą.

sumiennie płacą.

Ksawery Zapaśnik

Ze zwyczajowego zejścia z peronu do wydeptanej przez pasażerów ścieżki, zrobiło się osuwisko z betonu i metalu.
Fot. Ksawery Zapaśnik(3)



Pułapka na pasażera – deszczówka z urwanych rynien spływa wprost na ławkę w wiacie peronowej.



Z Biegiem Szyn Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

KONTAKT: Karol Trammer, ul. Raszyńska 15/15, 02-026 Warszawa, e-mail: z.biegiem.szyn@interia.pl, telefon: (0)691-500-248

Nakład: 170 egzemplarzy. ISSN 1896-4079. Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Tomasz Gajewski, Piotr Gałązka.

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.

Internet: www.zbs.kolej.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Parowozik – stacja metra Świętokrzyska, lok. 1000i, **Tu przeczytasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej PLK S.A., ul. Targowa 74, **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominalnie 1,50 zł (Priorytet: 2,20 zł) w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Np. 4 numery = 4 znaczki. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysłać biuletyn oraz o napisanie, od którego numeru mamy rozpocząć prenumeratę.