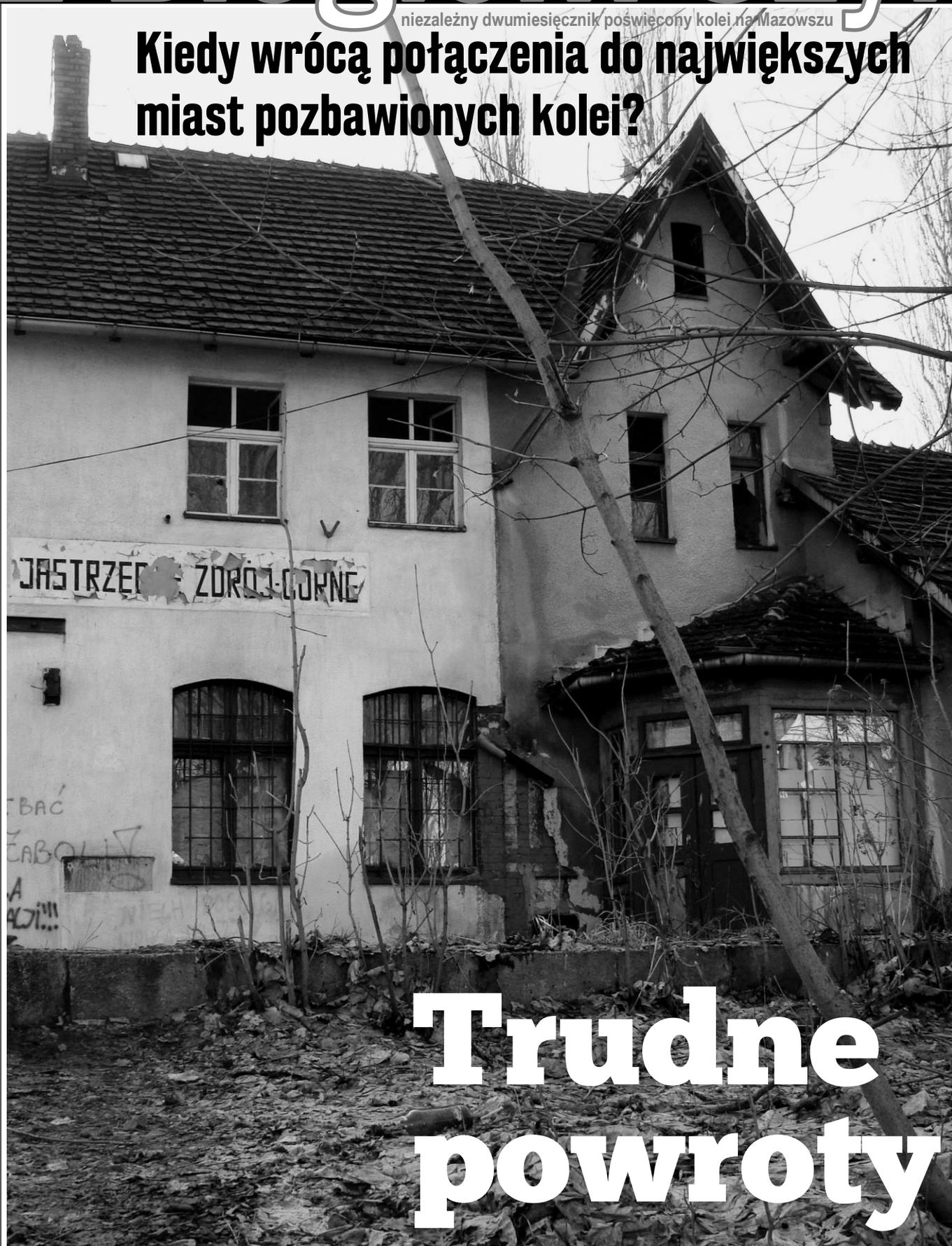


Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

**Kiedy wrócą połączenia do największych
miast pozbawionych kolei?**



**Trudne
powroty**

POLITYKA



Kolejowa propaganda Morawieckiego

Fot. PAP/S. Leszczyński

– Odtworzyliśmy 200 km linii kolejowych i są to ważne połączenia między miastami wojewódzkimi – powiedział premier Mateusz Morawiecki na zorganizowanym przez Grupę PKP Kongresie Rozwoju Kolei, który w styczniu 2019 r. odbył się na Stadionie Narodowym w Warszawie.

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” przesłał do Kancelarii Prezesa Rady Ministrów prośbę o doprecyzowanie wypowiedzi premiera i konkretne wskazanie odtworzonych linii kolejowych. Kancelaria premiera przekazała nasze pytanie do biura prasowego Ministerstwa Infrastruktury, które w odpowiedzi przekazało nam listę „Linie kolejowe, które zostały przywrócone do ruchu w latach 2016-2018”. W tym zestawieniu zostały umieszczone następujące odcinki:

- Sławno – Darłowo,
- Zagórz – Komańcza,
- Przemyśl – Medyka,
- Sitkówka-Nowiny – Busko-Zdrój,
- Białystok – Waliły,
- Biecz – Jasło,
- Łuków – Parczew,
- Śniadowo – Łapy,
- Jełowa – Murów,
- Kępno – Oleśnica.

Linie Sławno – Darłowo, Zagórz – Komańcza oraz Przemyśl – Medyka to odcinki sieci kolejowej, na których nastąpiła reaktywacja codziennych połączeń spółki Przewozy Regionalne w niewielkiej liczbie trzech-pięciu par pociągów na dobę.

Na kolejnych cięgach wskazanych na liście owszem przywrócono połączenia, jednakże kursują one nieregularnie: na linii Biecz – Jasło ruch odbywa się tylko w piątki i niedziele, a na liniach Sitkówka-Nowiny – Busko-Zdrój i Białystok – Waliły tylko w soboty i niedziele w sezonie letnim.

Odcinek Łuków – Parczew znalazł się na liście tylko dzięki temu, że został tędy poprowadzony objazd modernizowanej magistrali Warszawa – Lublin, na której jednak ruch pociągów został w tym samym czasie wstrzymany.

Linie Śniadowo – Łapy, Jełowa – Murów oraz Kępno – Oleśnica to odcinki, na których przywrócony został ruch wyłącznie pociągów towarowych.

Dwa tygodnie przed Kongresem Rozwoju Kolei premier Mateusz Morawiecki poinformował na portalu Twitter, że „podpisano umowę na I etap budowy linii kolejowej z Krakowa do Nowego Sącza i Zakopanego – najdłuższej nowej linii w Polsce od 40 lat”. W rzeczywistości pierwszy etap zadania „Budowa nowej linii kolejowej Podłże – Szczyrzyc – Tymbark / Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej Chabówka – Nowy Sącz”, którego wykonanie zlecił w styczniu 2019 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe, obejmuje tylko prace przygotowawcze, czyli przede wszystkim przygotowanie projektu. Zakończenie prac projektowych zostało wyznaczone na 2021 r. I dopiero po tym terminie możliwe będzie rozpoczęcie prac budowlanych. ●

TABOR

57 lat z EN57



- *Obsługiwany elektrycznym zespołem trakcyjnym EN57 pociąg relacji Zwardoń – Katowice na stacji Milówka.*

Minęło 57 lat od rozpoczęcia eksploatacji elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57. Pierwszy pociąg serii EN57 rozpoczął wożenie pasażerów 2 lutego 1962 r. Zakłady Pafawag wyprodukowały na potrzeby polskiej kolei w sumie 1412 składów EN57. Ostatni zespół tej serii opuścił wrocławską fabrykę w 1993 r. Składy serii EN57 opanowały praktycznie wszystkie zelektryfikowane linie kolejowe w Polsce, stając się środkiem transportu dla kolejnych pokoleń pasażerów.

Obecnie najstarszym wożącym pasażerów składem serii EN57 jest należący do Kolei Mazowieckich zespół EN57-038 z Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru w Tuszczu, który został wyprodukowany w 1963 r. Pierwszy z egzemplarzy serii – należący do spółki Przewozy Regionalne skład EN57-001 – przestał wozić pasażerów z początkiem 2010 r. W 2016 r. spółka Przewozy Regionalne cofnęła decyzję o planowanym zezłomowaniu tego nieużywanego już składu, a następnie w 2017 r. został on objęty ochroną konserwatora zabytków.

Składy EN57 wciąż przechodzą gruntowne modernizacje, w ramach których montuje się między innymi klimatyzację, nowe fotele, gniazda elektryczne przy siedzeniach, toalety działające w układzie zamknięty i monitory informacyjne. Ponadto wraz z wymianą silników oraz układu hamulcowego zwiększana jest płynność jazdy, a prędkość maksymalna podnoszona jest z 110 km/h do 120 km/h.

Zespoły EN57 eksploatowane są przez Przewozy Regionalne, Koleje Mazowieckie, Koleje Dolnośląskie, Koleje Śląskie, Koleje Wielkopolskie oraz Szybka Kolej Miejską w Trójmieście. Pociągami serii EN57 pasażerowie będą wożeni jeszcze co najmniej kilkanaście lat. ●



- *Zespoły EN57 Kolei Mazowieckich po kompleksowych przebudowach: z lewej EN57AL, z prawej EN57AKM.*

– W ciągu ostatnich kilkunastu lat połączenia autobusowe, to jest głównie PKS, zostały zredukowane o połowę: z prawie miliarda przejechanych kilometrów do niespełna pół miliarda. Przywrócimy to, przywrócimy ten miliard – zadeklarował prezes Prawa i Sprawiedliwości Jarosław Kaczyński podczas konwencji partii odbywającej się 23 lutego 2019 r.

Odpowiedzialność państwa

Celem planu PiS nie jest wskrzeszenie państwowych przedsiębiorstw PKS, które od początku lat 90. podlegały różnym przekształceniom: prywatyzacji, konsolidacji w większe podmioty, komunalizacji przez samorządy, przejęciu przez zagraniczne koncerny czy objęciu udziałów przez pracowników. Żadna z tych dróg nie gwarantowała ani przetrwania przewoźnika, ani utrzymania obsługiwanej sieci połączeń.

W połowie 2019 r. ma dobiec końca proces wygaszania działalności dawnych PKS-ów z Kętrzyna, Węgorzowa, Bielska Podlaskiego, Sędziszowa Małopolskiego, Kędzierzyna-Koźła i Prudnika należących do niemieckiego koncernu Arriva. W 2018 r. będąca częścią izraelskiej grupy Egged firma Mobilis zlikwidowała przejęte w 2010 r. przedsiębiorstwa PKS Płock, Ciechanów, Przasnysz, Ostrołęka i Mińsk Mazowiecki.

W cieniu zapowiedzi prezesa PiS o odbudowie transportu autobusowego, z początkiem marca 2019 r. swoje siatki połączeń ograniczyły zarówno należący do samorządów lokalnych PKS Grójec, jak i nadzorowany przez ministra infrastruktury PKS Gniezno. W sądzie znajduje się wniosek o upadłość gnieźnieńskiej spółki. To nie pierwszy państwowy przewoźnik, który znalazł się w tarapatkach: w 2016 r. zlikwidowano PKS Puławy, a w 2018 r. zniknął PKS Lubliniec.

Wbrew popularnej opinii, własność państwowa nie wiąże się z większą stabilnością funkcjonowania przewoźnika. Mimo to w Wielkopolsce z pewną dezorientacją mogło zostać odebrane to, że obsługujący miejscowe trasy państwowy PKS Gniezno dokonuje kolejnego już cięcia połączeń, a w dokładnie tym samym czasie nadzorujący tego przewoźnika minister infrastruktury Andrzej Adamczyk mówi dziennikarzom w Warszawie: – *Państwo musi wziąć odpowiedzialność za walkę z wykluczeniem komunikacyjnym.*

Autobus, który daleko nie zajędzie

Jaka nie byłaby struktura własnościowa przewoźnika autobusowego, to daleko nie zajędzie bez zaangażowania samorządów w transport publiczny. Niedawno zwrócił na to uwagę conern Arriva, wyjaśniając powody likwidacji sześciu oddziałów: „Przewozy realizowane są bez udziału środków publicznych, a całkowite ryzyko ich wykonywania leży po stronie przewoźnika. Spółka nie jest w stanie długotrwale finansować nierentownej działalności i ponosić dalszych strat”.

W podobnym tonie wypowiadają się również przedstawiciele PKS-ów należących do samorządów: – *Trudno oczekiwać, że PKS*



Autobus plus?

Rząd chce zmotywować samorządy do zajęcia się transportem publicznym

• *Autobus PKS Siedlce w Wodyniach*

będzie jeździł wszędzie, nie patrząc na koszty. Jak w każdej firmie, musimy dbać o sytuację finansową – mówił wiceprezes powiatowej spółki PKS z Sokołowa Podlaskiego Rafał Pieniak po cięciach kursów w 2016 r.

Samo przejęcie udziałów przez samorząd to zbyt mało. Skomunalizowani przewoźnicy często pozostawieni są sami sobie: powiat czy województwo obejmuje udziały, ale nadal nie chce dotować obsługi bocznych tras, nie angażuje się w planowanie siatki połączeń i nie podejmuje walki z dziką konkurencją busów (choćby przez kontrolę stosowania się do rozkładów jazdy określonych w zezwoleniu na wykonywanie przewozów). Przejęte w 2008 r. przez województwo małopolskie spółki PKS Kraków, Nowy Sącz i Wadowice – działające w regionie opanowanym przez busy – upadły już w latach 2011-2012.

1,5 mld zł, czyli 800 mln zł

Działania zapowiedziane przez prezesa PiS mają przede wszystkim zmobilizować samorządy do pełnienia roli organizatora transportu, czyli planowania sieci połączeń, zlecenia przewozów i ich dotowania.

Obowiązkami wskazanymi w uchwalonej w 2010 r. ustawie o publicznym transporcie zbiorowym przejęły się jak na razie nieliczne samorządy: starostwa w Bielsku-Białej, Drawsku Pomorskim, Kluczborku czy Nysie powierzyły wykonywanie przewozów miejscowym PKS-om, z kolei starostwo w Lipnie od podstaw stworzyło własnego przewoźnika – Powiatowy Zakład Transportu Publicznego. Z początkiem marca 2019 r. funkcję organizatora transportu zdecydował się pełnić powiat raciborski we współpracy z leżącymi w jego granicach gminami.

Tym, co ma skłonić kolejne samorządy do zajęcia się transportem autobusowym, mają być pieniądze: – *Nasz program zakłada zasilenie powiatów i gmin z budżetu państwa – powiedziała rzeczniczka rządu Joanna Kopcińska – Gminy i powiaty będą organizować przetargi na przewozy lokalne,*

w których każdy przewoźnik będzie mógł startować.

Według pierwszych zapowiedzi, rząd miał rozdzielać między samorządy 1,5 mld zł rocznie. Po kilku dniach kwota ta stopniała do 800 mln zł – Joanna Kopcińska podała, że pozwoli to na 60-80 groszy rządowej dopłaty do każdego kilometra przejechanego na zlecenie samorządów na trasach i w porach cechujących się nierentownością.

Minister Andrzej Adamczyk zapowiedział, że kwestię wsparcia dla samorządów będzie regulować nowa ustawa, która ma wejść w życie w maju 2019 r. Ma być to akt prawny funkcjonujący równolegle do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z 2010 r.

Rozmijające się ustawy

W ustawie z 2010 r. odpowiedzialność za transport autobusowy rozmyta jest między gminy, powiaty i województwa. Pozwala to nie tylko ignorować obowiązki organizacji transportu publicznego, ale też zrzucić winę za brak połączeń na inne szczeble samorządu.

Na początku marca 2019 r. – niemal równocześnie z zapowiedzią stworzenia instrumentu odtwarzania lokalnych połączeń autobusowych – rząd przedstawił projekt zmiany ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. To już dziesiąta propozycja nowelizacji tego w praktyce nie działającego aktu prawnego. Aktualny projekt wprowadza wymóg, aby transport publiczny zapewniał połączenia między miastem wojewódzkim a miastami powiatowymi. To pogorszenie względem poprzedniej wersji projektu, która minimalny standard obsługi określała na poziomie połączeń z miast powiatowych do miejscowości gminnych.

Celem programu wsparcia finansowego ma być tymczasem odtworzenie połączeń właśnie do dotkniętych wykluczeniem transportowym gmin wiejskich oraz małych miast. Wygląda więc na to, że dwie ustawy dotyczące transportu publicznego, zanim weszły w życie, już zaczynają się rozmijać.

KAROL TRAMMER

Modernizacja linii kolejowej z Warszawy do Radomia wkracza na kluczowy odcinek Warka – Radom. To wąski przełyk ciągu łączącego dwa największe miasta województwa mazowieckiego. Celem rozpoczynających się prac jest nie tylko wprowadzenie prędkości maksymalnej 160 km/h, ale także przebudowa jednotorowego odcinka Warka – Radom na ciąg dwutorowy.

Przebudowa liczącego 47 km odcinka Warka – Radom, której finał zapowiedziano na połowę 2021 r., ma zakończyć ciągnącą się latami modernizację 100-kilometrowej linii z Warszawy do Radomia.

Wiemy już, że nie zdążymy

Rozpoczęta w 2007 r. modernizacja linii Warszawa – Radom, która miała zakończyć się w 2011 r., jest jedną z najbardziej ślamazarnych inwestycji na polskiej kolei. Do 2008 r. zmodernizowano 9-kilometrowy odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie. Dalsze odcinki przez kolejne lata nie mogły doczekać się przebudowy.

– *Realnie prace mogłyby ruszyć na przełomie 2011 i 2012 r., a zakończyć się w 2014 r.* – zapewniał w listopadzie 2010 r. minister infrastruktury Cezary Grabarczyk. Jednak już w styczniu 2011 r. wiceminister Andrzej Massel poinformował o odłożeniu przedsięwzięcia na kolejne lata: – *Chcemy sobie uczciwie powiedzieć, które inwestycje faktycznie jesteśmy w stanie zrealizować do końca 2014 r. Wiemy już, że nie zdążymy z modernizacją całej linii z Warszawy do Radomia.*

Dopiero w latach 2014-2017 udało się przebudować stację Radom oraz wylotowy z aglomeracji warszawskiej odcinek Warszawa Okęcie – Czachówek Południowy, na którym do dziś jednak nie wprowadzono docelowej prędkości 160 km/h – pociągi wciąż nie mogą jeździć tędy szybciej niż 100 km/h.

W międzyczasie, na początku 2013 r., ważność straciła wydana w 2009 r. decyzja środowiskowa dla modernizacji i konieczne było ponowne przejście czasochłonnej procedury jej uzyskiwania.

W końcu w październiku 2015 r. PKP Polskie Linie Kolejowe ogłosiły przetargi na zaprojektowanie i wykonanie modernizacji odcinków Czachówek – Warka i Warka – Radom. Wówczas na konferencji prasowej minister Marii Wasiak na dworcu w Radomiu padła deklaracja, że do Warszawy pociągi pojadą po nowych torach w 2020 r. Obydwa przetargi, ze względu na odwołania startujących firm, ciągnęły się półtora roku. Umowy z wykonawcami spółka PKP PLK podpisała więc w kwietniu 2017 r. i dopiero wtedy mogły rozpocząć się prace projektowe.

Czekając na modernizację

Linie Warszawa – Radom dotknęła częsta na polskiej kolei praktyka ograniczania do minimum konserwacji infrastruktury w związku z oczekiwaną modernizacją. Na odcinku Warka – Radom to oczekiwanie trwało kilkanaście lat. Przez ten czas stan techniczny linii pogarszał się, a dopuszczalną prędkość stopniowo obniżano: najpierw ze 100 km/h do 80 km/h, a potem do 60 km/h. Ponadto w miejscach szczególnie złego stanu

Jednotorowa gehenna

W 2021 r. otwarciem drugiego toru między Warką a Radomiem ma się zakończyć trwająca od 2007 r. modernizacja linii Warszawa – Radom



• Mijanka Strzyżyna: postój pociągu relacji Warszawa – Radom w oczekiwaniu aż z jednotorowego szlaku zjedzie pociąg relacji Radom – Warszawa.

torów czy rozjazdów wprowadzano punktowe ograniczenia do nawet 20 km/h.

Spowalnianie pociągów nie zapobiegło powtarzającym się usterkom infrastruktury. W ostatnich latach między Warką a Radomiem regularnie dochodziło do przerw w ruchu spowodowanych uszkodzeniami sieci trakcyjnej, wykolejeniami pociągów na wyeksploatowanych torach i rozjazdach czy awariami składów. W 2019 r., po usterkach sieci trakcyjnej w rejonie Dobieszyna, doszło już do dwóch trwających ponad dobę przerw w kursowaniu pociągów.

Problem potęguje to, że na jednotorowej linii z dużym ruchem jakakolwiek awaria powoduje całkowite wstrzymanie kursowania pociągów w obydwu kierunkach, skutkujące następnie opóźnieniami i zakłóceniami, których zniwelowanie zajmuje od kilku do nawet kilkunastu godzin.

Na 47-kilometrowym odcinku Warka – Radom dla niektórych pociągów rozkład jazdy przewidywał przepuszczanie składów jadących z naprzeciwka na aż trzech mijankach – choćby niewielkie opóźnienie jednego pociągu zwykle więc odbijało się na punktualności pozostałych pociągów na linii.

Pochodzący z Radomia wicewojewoda mazowiecki Artur Standowicz w 2017 r. dojazdy koleją do Warszawy nazwał gehenną. Rok wcześniej radomska „Gazeta Wyborcza” alarmowała, że „pracodawcy ze stolicy zwalniają ludzi z Radomia, bo już wiedzą, że ci będą regularnie spóźniali się do pracy”.

Na początku 2017 r. Koleje Mazowieckie ujawniły, że największym odplywem

pasażerów dotknięta jest właśnie linia Warszawa – Radom. Gdy bowiem jej stan pogarszał się i podróże pociągami wydłużały się, między Warszawą a Radomiem otwierano kolejne odcinki drogi ekspresowej.

14 lat modernizacji

Budowa drugiego toru między Warką a Radomiem wiąże się z likwidacją mijanek na tym odcinku – w ich miejscu powstaną przystanki osobowe. Po przebudowie jedynym punktem między Warką i Radomiem umożliwiającym wyprzedzanie wolniejszych pociągów przez szybsze składki ma być stacja Dobieszyn. Poza tym pomiędzy dzisiejszymi mijankami Bartodzieje i Lesiów ma powstać posterunek umożliwiający przejazd między torami.

W ramach modernizacji przewidziano budowę trzech nowych przystanków: Radom Stara Wola, Radom Brzustówka i Radom Gołębiew. Dzięki temu rozwiązany zostanie problem braku dostępności do kolei w północnym Radomiu: dotąd pociągi do i z Warszawy przejeżdżały pod oknami bloków na Gołębiewie i Osiedlu nad Potokiem, nie mając tam jednak postojów.

W 2021 r. – po zrealizowaniu przebudowy – podróż pociągiem z Radomia do Warszawy ma trwać około 1 godz. 15 min. Jeśli obecnie deklarowany termin zostanie dotrzymany, to od rozpoczęcia prac modernizacyjnych do ich zakończenia minie 14 lat. Dla porównania, budowa linii kolejowej z Warszawy do Radomia – zrealizowana w latach 1933-1934 – trwała 20 miesięcy.

Zagubione objazdy

Ruch na linii Radom – Warszawa wstrzymano bez zapewnienia dobrego ciągu objazdowego

Z 26 pociągów kursujących z Radomia do Warszawy zostało tylko siedem. Dwa największe miasta województwa mazowieckiego, z uwagi na rozpoczęcie modernizacji między Radomiem a Warką, łączą pociągi kursujące objazdem: sześć PKP Intercity i jeden Kolei Mazowieckich. Całą resztę pociągów zastąpiły autobusy.

Z dniem 10 marca 2019 r. całkowicie wstrzymano został ruch pociągów między Radomiem a położoną nieopodal Warki stacją Strzyżyna – pasażerowie będą na tym odcinku przewożeni autobusami. Z Radomia do Strzyżyny kursują zarówno autobusy jadące z jednym postojem po drodze w Lesiowie (z czasem jazdy wynoszącym 60-68 min.), jak i autobusy jeżdżące do wszystkich stacji i przystanków (z czasem jazdy 81-87 min.). Pociągi, zatrzymując się na wszystkich stacjach i przystankach, pokonywały odcinek Radom – Strzyżyna w 42-56 min. Na stacji Strzyżyna pasażerowie przesiadają się do pociągów wyruszających do Warszawy.

Oparcie ruchu na autobusach zastępczych jest skutkiem tego, że spółka PKP Polskie Linie Kolejowe wstrzymując ruch na długim odcinku linii Radom – Warszawa, nie zadbała o zapewnienie dogodnych objazdów.

Alternatywy trzy

Przerwanie przejeźdźności linii Radom – Warszawa wedle pierwotnych założeń miało nastąpić po przywróceniu kursowania pociągów na odcinku Dęblin – Pilawa na modernizowanej linii z Lublina do Warszawy. Dzięki temu możliwe byłoby skierowanie pociągów z Radomia objazdem przez Pionki, Dęblin, Pilawę, węzeł Mińsk Mazowiecki i wschodnim wlotem do stolicy przez stację Warszawa Rembertów.

Jednakże prace modernizacyjne na linii lubelskiej przedłużyły się i w efekcie dwie linie łączące południową część województwa mazowieckiego z Warszawą są nieprzejezdne w tym samym czasie. Według obecnych zapowiedzi spółki PKP PLK, pociągi mają wrócić na odcinek Dęblin – Pilawa w maju 2019 r. Wcale to jednak nie oznacza, że wówczas możliwe stanie się skierowanie tędy pociągów kursujących z Radomia do Warszawy. Na okres od maja do listopada 2019 r. zaplanowano bowiem przebudowę stacji Warszawa Rembertów, wiążącą się z ograniczeniem przepustowości wlotu do Warszawy ze wschodu, który już dziś charakteryzuje się dużym ruchem pociągów.

Niemożliwe będzie skierowanie pociągów z Pilawy do Warszawy przez Otwock, gdyż od maja 2019 r. przewidziano zamknięcie dla pociągów kolejnego fragmentu modernizowanej linii lubelskiej: z Pilawy do



• Stacja Drzewica na ciągu objazdowym z Radomia do Warszawy.

Otwocka (między tymi stacjami pasażerowie będą przewożeni autobusami zastępczymi). Zamknięcia kolejnych odcinków linii lubelskiej uniemożliwiają zapewnienie bezpośrednich połączeń Radomia i Warszawy poprzez scalenie relacji pociągów Kolei Mazowieckich Radom – Dęblin i Dęblin – Warszawa.

Alternatywy mogłoby być skierowanie pociągów od Pilawy do Warszawy przez Górę Kalwarię, węzeł Czachówek i Piaseczno. Problemem tej trasy jest jednak obciążony ruchem towarowym 32-kilometrowy odcinek Pilawa – Czachówek Wschodni, na którym obowiązują prędkości 40-50 km/h, a dodatkowo przepustowość ogranicza jednotorowe wąskie gardło na moście przez Wisłę koło Góry Kalwarii.

Linia dwutorowa, czyli jednotorowa

W tej sytuacji wszystkie siedem pociągów bezpośrednio łączących Radom z Warszawą wytrasowano objazdem przez Przysuchę, Drzewicę, Radzice i Centralną Magistralę Kolejową.

Linia łącząca Radom z Centralną Magistralę Kolejową została w latach 2016-2018 przygotowana do pełnienia funkcji objazdu dla linii Radom – Warszawa: wykonano prace podnoszące prędkość do 120 km/h, lecz tylko na jednym z dwóch torów. Przyjęto zasadę, że pociągi pasażerskie mają kursować w dwóch kierunkach wyremontowanym torem, natomiast z toru, który nie przeszedł remontu i obowiązuje na nim prędkość maksymalna 50-60 km/h, mają korzystać składy towarowe.

Radomski poseł PiS Andrzej Kosztowniak już na początku 2018 r. w interpelacji do Ministerstwa Infrastruktury wyraził obawę, czy taka organizacja ruchu zapewni odpowiednią przepustowość na linii łączącej Radom z Centralną Magistralą Kolejową. Wiceminister Andrzej Bittel uspokajał, że „analizy wskazują, iż po wzmoczeniu ruchu w trakcie objazdów linii kolejowej Radom – Warszawa parametry uzyskane w wyniku prowadzonych prac będą wystarczające”.

Objazd przez problemy

Problemem ciągu objazdowego jest niewielka liczba stacji, na których możliwe jest mijanie się pociągów kursujących jednym torem. Mści się przede wszystkim brak decyzji o odtworzeniu stacji Wieniawa,

którą w 1998 r. zdegradowano do roli przystanku osobowego. Skutek jest taki, że na ciągu objazdowym istnieje 24-kilometrowy szlak Wolanów – Przysucha, na którym nie mogą minąć się pociągi. Ponadto linia nie jest wyposażona w samoczynną blokadę liniową, dzięki której torem między kolejnymi stacjami mógłby w tym samym kierunku poruszać się więcej niż jeden pociąg. Bez blokady samoczynnej pociąg może ruszyć z Wolanowa dopiero wtedy, gdy poprzedni skład osiągnie leżącą 24 km dalej Przysuchę. Ponadto w węźle radomskim, na liczącym 6 km odcinku Radom – Radom Krychnowice, jako że jest on jednotorowy, nie ma możliwości stosowania segregacji ruchu pociągów towarowych i pasażerskich.

Dodatkowym problemem jest to, że na linii łączącej Radom z Centralną Magistralę Kolejową – choć poprowadzono nią objazd z Radomia do Warszawy – spółka PKP PLK zaplanowała na najbliższe miesiące prace remontowe: wymianę sieci trakcyjnej między Drzewicą a Radzicami oraz naprawę szyn na odcinku Przysucha – Drzewica.

Z powyższych powodów wytyczenie objazdów nawet dla dość niewielkiej liczby pociągów wymusiło ograniczenia w lokalnej ofercie Kolei Mazowieckich na trasie Radom – Przysucha – Drzewica. Zlikwidowano późnoporanne połączenia między Radomiem a Przysuchą, a czasy przejazdu pociągów miejscowych wydłużyły się nawet o kilkanaście minut.

Kolejnym problemem objazdu z Radomia do Warszawy jest to, że na stacji Idzikowice przy wjeździe na Centralną Magistralę Kolejową konieczny jest manewr zmiany kierunku jazdy. Tymczasem od jesieni 2018 r. prowadzona jest przebudowa stacji Idzikowice. Prace te – które mają potrwać do połowy 2020 r. – skutkują zmniejszeniem liczby czynnych torów i ograniczeniem przepustowości stacji. „W związku z tym wykonywanie manewrów może być utrudnione” – przyznał wiceminister Bittel. To nie wszystko: w związku z przebudową stacji Idzikowice spółka PKP PLK zaplanowała zamknięcie od 17 lipca do 23 sierpnia 2019 r. ruchu na łącznicy Radzice – Idzikowice, którą na Centralną Magistralę Kolejową wjeżdżają pociągi z Radomia do Warszawy. Wówczas objazd łączący oba te miasta stanie się nieprzejezdny.

KAROL TRAMMER

W siedmiu polskich miastach, które licząc więcej niż 50 tys. mieszkańców, pozbawione są komunikacji kolejowej, mieszka prawie pół miliona ludzi. – *Są bardzo duże miasta, jak Jastrzębie-Zdrój czy Lubin, które nie mają połączeń* – mówił jesienią 2018 r., przed wyborami samorządowymi, premier Mateusz Morawiecki. – *Chcemy w kolejnych latach odtwarzać różnego rodzaju połączenia kolejowe.*

Wszyscy na to czekają

Już wkrótce pociągi mają wrócić do 73-tysięcznego Lubina, który, jest drugim pod względem liczby ludności polskim miastem pozbawionym połączeń kolejowych. Ostatni pociąg pasażerski odjechał z Lubina w 2010 r. Przed likwidacją połączeń oferta przewozowa kompletnie nie przystawała do potrzeb tak dużego miasta: cztery na dobę pociągi pokonywały 23-kilometrowy odcinek z Lubina do Legnicy w 50-54 min., a ostatni pociąg odjeżdżał z Lubina o godz. 15.46.

Po reaktywacji podróz z Lubina do Legnicy ma trwać 21 min. Pociągi Kolei Dolnośląskich mają na tej trasie jeździć między godz. 5.00 a 23.00. Ogółem z Lubina do Legnicy będzie kursować 12 połączeń na dobę – w szczycie porannym i popołudniowym pociągi będą odjeżdżać nawet raz na godzinę. Większość pociągów z Lubina nie skończy biegu w Legnicy, lecz zapewni możliwość dotarcia bez przesiadki aż do Wrocławia.

– *Wiem od mieszkańców i samorządowców, że wszyscy na to bardzo czekają* – powiedział wojewoda dolnośląski Paweł Hreniak, gdy w lipcu 2017 r. PKP Polskie Linie Kolejowe zleciły remont przecinającej Zagłębie Miedziowe linii Legnica – Lubin – Rudna Gwizdanów. Celem prac jest wprowadzenie dla pociągów osobowych prędkości 120 km/h oraz poprawa przepustowości dla pogodzenia potrzeb ruchu pasażerskiego i towarowego. Niestety, remont – którego przeprowadzenie jest warunkiem zapewnienia mieszkańcom Lubina atrakcyjnej oferty przewozowej – przedłużył się. Przez to termin reaktywacji połączeń, pierwotnie zaplanowanej na grudzień 2018 r., przesunięto na czerwiec 2019 r.

Również w grudniu 2018 r. miała nastąpić reaktywacja kursowania pociągów na łączącej Dolny Śląsk z Wielkopolską trasie Wrocław – Milicz – Krotoszyn. Jednakże z powodu opóźnień w realizacji remontu termin przywrócenia połączeń był już dwukrotnie przesuwany: najpierw na 11 lutego 2019 r., następnie na 25 marca 2019 r. Gdy w końcu to nastąpi, powiat milicki zyska przecinający go przez środek kręgosłup kolejowy z pięcioma stacjami i przystankami.

Bielawskie przyspieszenie

Jeszcze w 2019 r. połączenia kolejowe ma odzyskać Bielawa – z tego położonego u stóp Gór Sowich miasta ostatni pociąg odjechał już w 1977 r. Prawie 40 lat później, wiosną 2014 r., powstała społeczna akcja „Kolej dla Bielawy”: petycja – pod którą zebrano ponad 3 tys. podpisów poparcia dla powrotu pociągów do miasta – trafiła do samorządu

Trudne powroty

Rząd obiecał przywrócenie połączeń do dużych miast pozbawionych kolei. Tymczasem część z nich ma poczekać na pociągi jeszcze wiele lat



• Z Jastrzębia-Zdroju – największego polskiego miasta pozbawionego kolei – ostatni pociąg odjechał w 2001 r. Wkrótce potem zdemontowano tory. Przystanek Jastrzębie-Zdrój Górne.

województwa dolnośląskiego oraz Kolei Dolnośląskich.

– *30-tysięczne miasto, jakim jest Bielawa, nigdy nie powinno zostać pozbawione połączenia kolejowego. Mimo to pomysłu jego przywrócenia wiele osób na początku nie brało poważnie pod uwagę. Niemniej władze samorządowe patrzyły pozytywnie na ideę reaktywacji linii kolejowych* – mówi Patryk Hałaczekiewicz, inicjator akcji „Kolej dla Bielawy”. – *Bielawa ma szansę dostać mocny impuls rozwojowy: mieszkańcy dostaną bezpieczne i szybkie połączenie z dużymi miastami regionu, z drugiej strony może ożywić się turystyka. Jedyną szansę w mojej opinii na przywrócenie takich połączeń są samorządy. PKP nie jest zainteresowane takimi połączeniami.*

Póki zarośnięte tory z Dzierżoniowa do Bielawy należały do PKP, sprawa rzeczywiście stała w miejscu. Problem w tym, że jednocześnie PKP długo były głuche na podejmowane przez samorząd województwa dolnośląskiego próby przejścia nieczynnej linii.

Zmiana podejścia PKP do przekazywania nieczynnych linii samorządowi stała się jedną z kwestii, którą po wyborach samorządowych Bezparyjni Samorządowcy postawili jako warunek zawarcia w sejmiku dolnośląskim koalicji z Prawem i Sprawiedliwością. Umowa koalicyjna została podpisana w listopadzie 2018 r. i już w połowie grudnia 2018 r. PKP oddały linię Dzierżoniów – Bielawa samorządowi. – *Pracujemy nad dokumentacją niezbędną do przejścia kolejnych linii* – oznajmił wówczas marszałek województwa dolnośląskiego Cezary Przybylski z Bezparyjnych Samorządowców.

W styczniu 2019 r. nowy zarządca linii z Dzierżoniowa do Bielawy – Dolnośląska Służba Dróg i Kolei – ogłosił przetarg na jej rewitalizację, która obejmie wymianę toru z wprowadzeniem prędkości 80 km/h oraz budowę dwóch przystanków w Bielawie. Jak zapowiada DSDiK, prace przywracające przejezdność ciągu Dzierżoniów – Bielawa potrwają do sierpnia 2019 r. i wkrótce potem możliwe będzie przedłużenie do Bielawy relacji dziewięciu pociągów Kolei Dolnośląskich z Wrocławia i Legnicy, które obecnie kończą bieg w Dzierżoniowie.

Duże miasto, mało połączeń

Za około dwa lata pociągi mają wrócić do 60-tysięcznego Mielca, największego na Podkarpaciu miasta bez połączeń kolejowych. Ostatni pociąg pasażerski opuścił Mielec w 2009 r. Od tego czasu na trasie Dębica – Mielec – Tarnobrzeg kursują tylko składy towarowe, a stan techniczny linii pogarsza się: dopuszczalna prędkość wynosi obecnie zaledwie 20-40 km/h.

Samorząd województwa podkarpackiego modernizację linii do Mielca zaliczył do priorytetów Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. W ślad za tym w październiku 2018 r. spółka PKP PLK zleciła projekt i wykonanie modernizacji liczącego 32 km odcinka z Dębicy do Mielca oraz przygotowanie projektu przebudowy dalszego 17-kilometrowego odcinka do stacji Padew, gdzie odgałęzia się tor do terminalu przeładunkowego w Woli Baranowskiej na Lini Hutniczej Szerokotorowej. Koszt całego przedsięwzięcia to 187,7 mln zł.

Zakres prac na odcinku Mielec – Dębica obejmuje wymianę toru, remont mostów i przepustów oraz budowę nowych peronów ►

► na dziewięciu stacjach i przystankach. Prace mają potrwać do końca 2020 r. W ich efekcie pociągi pasażerskie z Mielca do Dębicy na magistrali Kraków – Rzeszów będą docierały w około 30 min.

Problem w tym, że samorząd województwa podkarpackiego planuje obsługę Mielca niewielką liczbą pociągów. – *Jesteśmy gotowi uruchomić połączenia najwcześniej po zakończeniu pełnej rewitalizacji linii* – mówi Tomasz Leyko, rzecznik prasowy Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego. – *Po wykonaniu wszystkich prac rozważymy uruchomienie w relacji Mielec – Dębica trzech-czterech pociągów w dobie.*

Taka oferta – mimo niezłego czasu jazdy i świetnego położenia stacji w centralnym punkcie miasta – raczej nie przekonana zbyt wielu mieszkańców Mielca do kolei.

– *Ta linia jest ważna nie tylko dla ruchu pasażerskiego, ale też z punktu widzenia gospodarczego, łączy bowiem dwie strefy ekonomiczne, a także daje połączenie z siecią szerokotorową* – przekonuje podkarpacki marszałek Władysław Ortyl z PiS.

Biała plama

Samorząd województwa podlaskiego – planując uruchomienie połączeń pasażerskich między Białymstokiem a Łomżą – uznał rewitalizację 78-kilometrowego ciągu z Łap przez Śniadowo do Łomży za jedno z priorytetowych zadań Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. I wkrótce potem PKP PLK zapowiedziały, że prace na ciągu do Łomży będzie można zrealizować w latach 2019-2020.

Gdy już wydawało się, że Łomża – którą ostatni pociąg pasażerski opuścił w 1993 r. – wkrótce wróci na mapę połączeń kolejowych, spółka PKP PLK jesienią 2018 r. zaskoczyła samorząd województwa sugestią, aby – z uwagi na rosnące koszty inwestycji kolejowych – fundusze zarezerwowane na rewitalizację ciągu z Łap do Łomży przesunąć na sfinansowanie prac na liniach szerokotorowych obsługujących terminale przeładunkowe koło Sokółki i Siemianówki. W tej sytuacji inwestycja mająca na celu przywrócenie połączeń do Łomży została ograniczona jedynie do zaprojektowania rewitalizacji znajdującego się w najgorszym stanie odcinka Śniadowo – Łomża, zaś same prace remontowe mogłyby się rozpocząć w kolejnej unijnej perspektywie finansowej, czyli dopiero po 2021 r.

„Apeluję o jak najszybsze podjęcie prac związanych z rewitalizacją kolei do Łomży” – napisał prezydent Łomży Mariusz Chrzanowski w liście otwartym do rządu, spółki PKP PLK, samorządu województwa i parlamentarzystów. – „Istniejące od ćwierć wieku zaniedbania doprowadziły do braku inwestorów i degradacji gospodarczej regionu łomżyńskiego, który jest białą plamą na mapie kolejowej województwa, Polski i Europy”.

Potencjalne propozycje

W województwie łódzkim największym miastem, do którego nie da się dotrzeć koleją,



jest 58-tysięczny Belchatów. Miasto zniknęło z mapy połączeń kolejowych w 2000 r., kiedy zlikwidowano ruch pociągów pasażerskich na trasie Piotrków Trybunalski – Belchatów Miasto. Samorząd województwa łódzkiego na razie jedynie bardzo luźno rozważa przywrócenie połączeń do Belchatowa, uzależniając to od wybudowania całkowicie nowego odcinka sieci kolejowej, który miałby stanowić wydłużenie istniejącej linii Piotrków Trybunalski – Belchatów dalej na zachód w kierunku Wielunia.

– *Linia kolejowa Piotrków Trybunalski – Belchatów jest linią jednotorową, niezelektryfikowaną, a jej stan techniczny nie pozwala na prowadzenie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. W związku z tym nie została ona objęta siecią komunikacyjną określoną w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030”* – informuje Małgorzata Kamińska z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego, pozostawiając jednak cień nadziei na reaktywację połączeń w przyszłości: – *Linia Piotrków Trybunalski – Belchatów, wraz z koncepcją jej wydłużenia w kierunku Magistrali Węglowej i Wielunia, znalazła się wśród potencjalnych propozycji linii kolejowych rozważanych do objęcia pracami w przyszłej perspektywie finansowej Unii Europejskiej na lata 2021-2027. Możliwość uruchomienia połączeń Piotrków Trybunalski – Belchatów – Wieluń plan transportowy przewiduje w przypadku modernizacji i rozbudowy tego ciągu.*

Znikają pociągi, znikają mieszkańcy

W grudniu 2018 r. połączenia kolejowe po 19 latach wróciły do Knuruwa na Śląsku. Jednak oferta dla 39 tys. mieszkańców tego miasta jest jak na razie symboliczna. Pociągi pojawiają się tu jedynie w soboty i niedziele: Przez Knurów skierowano bowiem tylko weekendowe połączenie relacji Gliwice – Wisła. – *Na obecną chwilę obserwujemy jak kształtuje się zainteresowanie połączeniami weekendowymi. Niewykluczone jest oczywiście rozszerzenie częstotliwości kursów w przyszłości* – mówi Magdalena Iwańska, rzecznik prasowy Kolei Śląskich.

Największym pozbawionym połączeń kolejowych miastem nie tylko w województwie śląskim, ale i w całej Polsce jest Jastrzębie-Zdrój. Jeszcze w latach 90.

zbiegały się tu trzy linie kolejowe, na których w granicach miasta funkcjonowało siedem stacji i przystanków.

W 1990 r. z Jastrzębia-Zdroju wyruszały 32 pociągi dziennie, które zapewniały bezpośrednie połączenia nie tylko z Cieszyнем, Wodzisławiem Śląskim i Żorami, ale również z Bielskiem-Białą, Gliwicami, Katowicami, Rybnikiem, Raciborzem, Ustroniem czy Wisłą. Ostatnia dekada XX wieku była okresem stopniowego przerzedzania rozkładu jazdy. W końcu w 1997 r. zlikwidowano ostatnie kursy na liniach w kierunku Wodzisławia Śląskiego oraz Cieszyzny, zaś w 2001 r. – wraz z likwidacją połączeń na trasie w kierunku Żor – z Jastrzębia-Zdroju odjechał ostatni pociąg. Po paru miesiącach zdemontowano sieć trakcyjną, a po kilku latach rozebrano tory.

Wraz z połączeniami kolejowymi Jastrzębie-Zdrój traciło mieszkańców: w 1995 r. w mieście mieszkało 103 tys. osób., dziś jest niespełna 90 tys. W 2001 r., gdy miasto opuszczał ostatni pociąg, Jastrzębie-Zdrój liczyło 98 tys. mieszkańców.

Naprawiamy błąd

– *Nasi poprzednicy zlikwidowali linie do Jastrzębia-Zdroju. To miasto jest ewenementem w Europie. Teraz naprawiamy ten błąd* – powiedział jesienią 2018 r. minister infrastruktury Andrzej Adamczyk. Jego zastępca Andrzej Bittel, odpowiadający w resorcie infrastruktury za kolej, stwierdził w sejmie, że inicjatywa w kwestii powrotu kolei do Jastrzębia-Zdroju powinna należeć przede wszystkim do samorządu województwa śląskiego, w którego gestii znajduje się regionalny transport pasażerski

Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego ustami rzecznika prasowego Witolda Trólki informuje, że nie zapadła jeszcze decyzja, który z ciągów do Jastrzębia-Zdroju powinien zostać odtworzony: – *Odpowiedź na to pytanie może przynieść studium wykonalności, które będzie określało pożądane warianty przyszłej trasy. O wyborze powinno zdecydować kryterium czasu dojazdu. Za przygotowanie dokumentu odpowiedzialna będzie spółka PKP PLK – jego szacunkowy koszt wynosi około 3,2 mln zł. Potrzebne będzie jednak finansowe zaangażowanie jednostek samorządu terytorialnego. W sprawie udziału w kosztach przygotowania tego dokumentu urząd marszałkowski wystąpił do władz Jastrzębia-Zdroju.*

Przed wyborami samorządowymi szef PiS Jarosław Kaczyński przekonywał, że oddane w regionach głosy na jego partię zagwarantują synergię działań rządu i samorządów: – *Czy chcemy samorządów, które będą wojowały z rządem? Czy chcemy takich, które będą współpracować ku wspólnemu dobru, by podnosić jakość życia?*

Kwestia przywrócenia kolei do dużych miast będzie najlepszym sprawdzianem tej współpracy. Tak się bowiem składa, że wszystkie miasta liczące powyżej 50 tys. mieszkańców, które pozbawione są połączeń kolejowych, leżą w województwach, którymi w rozpoczętej kadencji rządzi PiS.

KAROL TRAMMER

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Gdyby próbować zgadnąć

Wędrując można spotkać między innymi dwa rodzaje budowli z drewna. Te należące od pierwszego typu stoją nieużyteczne, martwe, niekiedy nie wiadomo co z nimi zrobić. Te drugie są nadal intensywnie użytkowane. Gdyby próbować zgadnąć, o jakie to budynki chodzi, myślałby zgadujący, iż w tych nieużytkowanych nie odbywało się nic praktycznego, koniecznego ludziom, by żyć. Tymczasem jest odwrotnie. Budynki porzucone to młyny wodne, przerabiające zboże w mąkę, aby był chleb. Te drugie, tak niegdyś jak i dziś tętniące życiem, to kościoły.



Na Wysoczyźnie Rawskiej

OD BAŁTYKU PO TATRY

„Kolberg”

Olsztyn Główny - Kraków Główny

Pociąg InterCity „Kolberg” swoją nazwą upamiętnia Oskara Kolberga, żyjącego w latach 1814–1890 etnografa i kompozytora, ale przez pewien czas również pracownika dyrekcji Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Oskar Kolberg przemierzał Mazowsze, a potem też inne regiony, zbierając materiały o folklorze muzycznym. Efektem tej pracy było wydanie w 1857 r. dzieła „Pieśni ludu polskiego”, które stało się pierwszym tomem 33-tomowej serii „Lud. Jego zwyczaje, sposób życia, mowa, podania, przysłowia, obrzędy, gusła, zabawy, pieśni, muzyka i tańce”. Kolberg najpierw zajmując się tylko muzyką, w końcu zafascynował się całą kulturą ludową. Trasa pociągu „Kolberg” biegnie z Olsztyna przez Ciechanów, Warszawę, Radom i Kielce do Krakowa. Do liceum Oskar Kolberg uczęszczał w Warszawie, następnie wyruszał stąd w teren. W końcu jego działalność badawczą zdecydowało się finansować Krakowskie Towarzystwo Nauk – Oskar Kolberg stał się jego członkiem i w związku z tym przeprowadził się pod Kraków. Trasa „Kolberga” biegnie także przez stację Przysucha, którą pociąg przejeżdża bez zatrzymania. A w Przysusze Oskar Kolberg przyszedł na świat, w czasie gdy jego ojciec – prof. Juliusz Kolberg – przez siedem lat był zarządcą tamtejszych zakładów hutniczych.

POD DOBRĄ PRASĄ

„W pociągach również zdarzają się niedogodności, choćby ze względu na remonty torowisk, ale są one przecież czasowe”

Źródło: miesięcznik „Mazowsze. Serce Polski”

Wydawca: Urząd Marszałkowski
Województwa Mazowieckiego

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Teraz nadchodzi właśnie towarowy z niezliczoną ilością wagonów. Wlecze się jak olbrzymi wąż, a turkot kół najdokładniej słychać. Kłęby pary wznoszą się w powietrze i, zda się, marzną w zimnej atmosferze. Kaśka ze ściśnionym sercem patrzy na przelatujący pociąg! Miły Boże! Gdy szedł towarowy, Jan zwykle wychodził na dziedziniec i szybko liczył ilość wagonów. Bywało ich nieraz do pięćdziesięciu ba! czasem i więcej. Kaśka nie mogła wtedy wyjść z podziwu, jak jedna maszyna może tyle wagonów uciągnąć naraz, ale Jan zapewniał ją, że to rzecz nienadzwyczajna. Ba! On by sam to potrafił, gdyby zechciał. To szyny „bestie” wszystko, według niego, robią; szyny to ci same koła pchają, a zdrowy chłop uciągnie tak jak maszyna, a czasem i więcej. Kaśka dziwiła się bardzo tak wielkiej sile Jana i zapewniła, że ona by nigdy się nie odważyła na podobną próbę nawet z pomocą szyn”

Gabriela Zapolska*, „Kaśka Kariatyda”

*1857-1921, właścicielka Maria Gabriela Janowska.
Aktorka, pisarka i publicystka

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

Ukazuje się od 2002 roku

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

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

Nakład: 160 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Redakcja zastrzega sobie prawo do zmian redakcyjnych. Artykuły publikowane w „Z Biegiem Szyn” mogą być cytowane oraz przedrukowywane – pod warunkiem podania źródła i przesłania jednego egzemplarza z przedrukowanym tekstem na adres redakcji.

Internet: www.zbs.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Loko-Model, ul. Wilcza 25. **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 3,00 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przesyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.