

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

ISSN 1896-4079

Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

STYCZEŃ – LUTY 2007

Nr 1 (28)

Jak polemizuje pan Janiszewski
Szynobusem do ratusza
Remont bez końca

TLK AUGUSTYN KORDECKI [R]

WARSZAWA WSCH.

Warszawa Centr., Warszawa Zach.,
Grodzisk Maz., Włoszczowa Ptn., Koniecpól

CZĘSTOCHOWA

**ZASZCZUĆ!
PASAŻERÓW!**

WARSZAWA: WSPÓLNY BILET ZNÓW BEZ DOPLAT

Powrót po czterech latach

Na mocy umowy między Kolejami Mazowieckimi a Zarządem Transportu Miejskiego od 1 stycznia 2007 roku posiadacze biletów 30- i 90-dniowych zakodowanych na Warszawskiej Karcie Miejskiej (lub elektronicznej legitymacji studenckiej) mogą bez żadnych dopłat podróżować pociągami Kolei Mazowieckich w granicach administracyjnych Warszawy. Oznacza to powrót do wspólnego biletu w kształcie z lat 2002-2003, kiedy to pasażerów podróżujących pociągami z kartą miejską również nie obowiązywały dodatkowe opłaty.

Pasażerowie uprawnieni do bezpłatnych przejazdów warszawską komunikacją miejską mogą również bezpłatnie poruszać się pociągami. Ponadto posiadacze karty miejskiej nie obowiązują w pociągach – tak jak w środkach transportu miejskiego – opłaty za przewóz roweru lub zwierząt.

Możliwość odczytania kart miejskich mają komputery mobilne, w które wyposażone są drużyny konduktorskie Kolei Mazowieckich. Kasy te będą zliczały użytkowników kart miejskich podróżujących pociągami.

Jeszcze w 2007 roku obszar obowiązywania wspólnego biletu ma być rozszerzony o gminy podwarszawskie. (KT)

NOWE WŁADZE WOJEWÓDZTWA

Kolej po radomsku

Po listopadowych wyborach samorządowych w zarządzie województwa mazowieckiego nie zasiada już Jan Engelgard. Miejsce Engelgarda zajął Piotr Szprendałowicz (na zdjęciu) z Platformy Obywatelskiej i teraz to on odpowiada za sprawy infrastruktury – czyli między innymi za nadzór nad Kolejami Mazowieckimi.



34-letni Szprendałowicz pochodzi z Radomia, jest absolwentem wydziału ekonomicznego tamtejszej politechniki. W dotychczasowej karierze zawodowej zajmował się marketingiem oraz reklamą (w Radiu Rekord, Wydawnictwie Prasowym Adama Jezierskiego oraz Polskim Tytoniu), wcześniej był dziennikarzem sportowym radomskiej telewizji Dami. Szprendałowicz jest również zgłoszony jako społeczny asystent radomskiego senatora PO Andrzeja Luczyckiego.

Również z Radomia pochodzi Leszek Ruszczyk (PO), nowy przewodniczący komisji rozwoju gospodarczego, infrastruktury i przeciwdziałania bezrobociu Sejmiku Województwa Mazowieckiego, która w swojej gestii ma sprawy utrzymania i rozwoju infrastruktury w regionie. Ruszczyk na co dzień jest dyrektorem wydziału infrastruktury Urzędu Miejskiego w Radomiu. Z Radomiem związana jest również wiceprzewodnicząca komisji Bożenna Pacholczak (Polskie Stronnictwo Ludowe), która dotychczas była dyrektorem Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego w Radomiu, a wcześniej prezesem radomskiego Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. W ostatnich wyborach kandydowała na prezydenta Radomia. (KT)

NA OKŁADCE: Warszawa Centralna. Pociąg TLK „Augustyn Kordecki” relacji Warszawa Wschodnia-Częstochowa. Fot. (KT)

AUTOBUSY SZYNOWE

Stoją zamiast jeździć

Koleje Mazowieckie zakupiły od kolei niemieckich Deutsche Bahn jedenaście szynobusów. Jednak tylko pięć maszyn wyrusza na trasy. Reszta w tym czasie stoi na torach postojowych w Tuszcu. Początkowo deklarowano, że autobusy szynowe, mimo że ponad dwudziestoletnie, są w świetnym stanie i pozwolą reaktywować przewozy na nieczynnych liniach. Do ruchu przywrócono tylko linię Nasielsk-Sierpc oraz jedynie na czas ubiegłorocznych wakacji – sezonowe połączenie Warszawy z Radzyminem („Zegrzyk”). A równocześnie linia Radom-Drzewica – jedna z tras oczekujących na reaktywację – wciąż pozostaje bez pociągów regionalnych, na linii Siedlce-Czeremcha Koleje Mazowieckie nie chcą natomiast uzupełnić słabej oferty spółki PKP Przewozy Regionalne, tłumacząc się brakami taborowymi. W raporcie Centrum Zrównoważonego Transportu, poświęconym efektywności wykorzystania autobusów szynowych, Koleje Mazowieckie znalazły się na ostatnim miejscu. Co z tymi szynobusami? (KT)



➔ SZYNOBUSY KOLEI MAZOWIECKICH:

Miejsce stacjonowania – Tuszcz

VT627 (jednoczłonowe): 3 sztuki

VT628 (dwuczłonowe): 8 sztuk

➔ SZYNOBUSY WYKORZYSTYWANE:

5 sztuk: 2 szynobusy VT627 – obsługa linii Nasielsk-Sierpc

3 szynobusy VT628 – obsługa linii Tuszcz-Ostrołęka

Koleje Mazowieckie podają, że uruchamianych jest sześć obiegów dziennie – czyli tak jakby kursował pociąg „Zegrzyk”, który jeździ wyłącznie w wakacje

➔ SZYNOBUSY STOJĄCE BEZCZYNNIE:

6 sztuk: 1 szynobus VT627

5 szynobusów VT628

➔ GOSPODARKA SZYNOBUSAMI NA TLE INNYCH REGIONÓW:

Na Mazowszu każdego dnia ponad połowa szynobusów, zamiast wozić pasażerów, stoi w lokomotywni. W raporcie Centrum Zrównoważonego Transportu „Efektywność wykorzystania nowego taboru w Polsce” czytamy:

„Najgorzej w zestawieniu wypada województwo mazowieckie, na 11 autobusów szynowych wytrasowano zaledwie sześć obiegów, które wprawdzie są całkiem długie (od 300 km do ponad 500 km), ale brak zagospodarowania pozostałych pojazdów sprawia, że średnio na jeden szynobus przypada zaledwie niewiele ponad 166 km dziennego przebiegu (i cztery godziny pracy)”

➔ GDZIE MOGŁYBY KURSOWAĆ MAZOWIECKIE SZYNOBUSY:

Linie oczekujące na reaktywację: Radom-Drzewica, Sierpc-Płock-Kutno, Małkinia-Ostrów Mazowiecka-Ostrołęka, Siedlce-Sokołów Podlaski. Ponadto autobusy szynowe Kolei Mazowieckich mogłyby uzupełnić niedostateczną ofertę na linii Siedlce-Czeremcha (obecnie kursują tu zaledwie trzy pary pociągów PKP Przewozy Regionalne).

Raz w szynobusie, raz pod szynobusem

Pomimo, że średni wiek szynobusów wynosi ponad dwadzieścia lat, to są jednak w bardzo dobrym stanie, a pod względem technicznym są o wiele bardziej nowoczesne niż tabor obecnie eksploatowany.

Donata Nowakowska, rzecznik prasowy Kolei Mazowieckich (Informacja prasowa Kolei Mazowieckich, 24.08.2005)

Trzeba pamiętać, że te pojazdy mają ponad 20 lat. Dlatego tylko sześć z nich jest używanych. Pozostałych pięć stanowi rezerwę na wypadek, gdyby któryś się zepsuł lub byłyby potrzebne części zamienne.

Donata Nowakowska, rzecznik prasowy Kolei Mazowieckich („Życie Warszawy”, 12.12.2006)

Sprawnych jest osiem, a eksploatujemy sześć. Na potrzeby obecnego rozkładu jazdy to wystarcza. Dwa zostają w rezerwie, a pozostałe są w naprawie.

Andrzej Myszk, naczelnik wydziału utrzymania i napraw taboru KM („Telewizyjny Kurier Mazowiecki” TVP3, 15.12.2006)

JAK PODZIELIĆ JEDEN POCIĄG NA DWA?

Rozpinać, ale z głową

To, o czym jeszcze kilka lat temu tworzący obiegi taboru nawet nie chcieli słyszeć, zaczęło się ziszczać. Chodzi o rozpinanie składów złożonych z elektrycznych zespołów trakcyjnych – i to wcale nie w lokomotywniach, lecz tam gdzie zachodzi taka potrzeba.

Takie zjawisko ma miejsce codziennie w peronach dworca Warszawa Wileńska. O godz. 23.05 przyjeżdża tu skład złożony z dwóch jednostek trakcyjnych pociąg nr 7956 z Małkini. Następnie skład rozpinany jest na dwie oddzielne jednostki – jedna, jako pociąg nr 7773, odjeżdża do Tłuszcza o godz. 23.42. Druga odjeżdża godzinę później (o godz. 0.42) jako pociąg nr 7711 – również do Tłuszcza.



Choć rozpinanie składów oznacza bardziej elastyczne wykorzystanie taboru, czemu pozostaje tylko przyklasnąć, to niestety, przy opisanej operacji dochodzi do pewnego zgrzytu. Rozdzielone jednostki – choć odjeżdżają w godzinnym odstępie – po rozłączeniu stoją nadal na tym samym torze. Prowadzi to do niemałego zamieszania. Przed odjazdem pierwszego z pociągów na wyświetlaczu peronowym widnieje informacja: „Tłuszcz 23.42”, lecz podążający od holu dworcowego pasażerowie napotykać na pociąg z zamkniętymi drzwiami i wygaszonym oświetleniem – czyli jednostkę oczekującą na odjazd o godz. 00.42. Pociąg wyruszający do Tłuszcza o godz. 23.42 stoi w dalszej części peronu. Brak jednak jakiegokolwiek informacji (głosowej lub na wyświetlaczu) o tym, że jako pierwszy pociąg odjedzie jednostka, stojąca w dalszej części peronu. W efekcie zdarza się, że podróżni zbyt późno się orientują, iż o godz. 23.42 odjeżdża tylko jedna z dwóch stojących na tym samym torze jednostek. Niezorientowanym pozostaje widok czerwonych świateł końca pociągu, a następnie czekanie aż w jednostce stojącej bliżej holu zapalą się światła, otworzą się drzwi i nastąpi jej odjazd dopiero o godz. 00.42.

Dla uporządkowania tej sytuacji proponujemy następujące rozwiązanie: po przyjeździe pociągu nr 7956 z Małkini i rozpięciu jego składu na dwie części, jedną jednostkę należy przestawić na inny tor – z którego odjazd nastąpi o godz. 00.42. Natomiast jednostka wyruszająca o godz. 23.42 – aby przed zbliżającym się odjazdem nie tracono czasu na manewry – winna pozostać na torze, na który przyjechała jako część pociągu z Małkini. (KT)

STRAŻ KOLEJOWA

Niech się święci 26 czerwca

W Sejmie trwają prace nad ustawą powołującą do życia Straż Kolejową – formację, która ma zastąpić Straż Ochrony Kolei (SOK). Projekt ustawy przewiduje włączenie do zakresu działalności straży prowadzenie śledztw w przypadku drobnych przestępstw oraz możliwości prowadzenia części działań poza obszarem kolejowym (np. kontrolowania skupów złomu czy przewożenia nietrzeźwych do izby wytrzeźwień). Zmienić się mają także stopnie służbowe – w korpusie oficerów Straży Kolejowej mają być one takie same jak w Policji – od podkomisarza przez inspektorów po nadinspektora i generalnego inspektora. Niższe stopnie – strażnicy i przodownicy – mają nawiązywać do tradycji SOK.

Projekt ustawy zakłada, iż funkcjonariusze Straży Kolejowej – bez zezwolenia przełożonego – nie będą mogli pracować poza służbą. Strażnicy kolejowi będą mogli zrzeszać się w tylko jednym związku zawodowym – nie będzie miał on prawa do strajku.

Choć Straż Kolejowa jeszcze na dobre nie powstała, to już precyzyjnie planuje się datę jej święta. Artykuł 10 projektu ustawy mówi wyraźnie: „Dzień 26 czerwca ustanawia się Świętem Straży Kolejowej”. (KT)

PRZYSTANEK, KTÓREGO NIE MA

Siedlce Widmo

Pół roku temu w tekście „Przystanek, którego nie ma” („Z Biegami Szyn” nr 25, maj-czerwiec 2006) informowaliśmy, że do przystanku Siedlce Zachodnie, choć funkcjonuje on od 2004 roku, nie można kupić biletu. Przystanek nie został bowiem wprowadzony do systemu komputerowego w kasach biletowych. Okazuje się, że problem wciąż jest aktualny.



Na zakończenie remontu na dworcu Warszawa Śródmieście zamontowane zostały dwa automaty do sprzedaży biletów (jeden biletomat został przeniesiony z dworca Warszawa Wschodnia). W automatach tych można kupić bilety do wszystkich stacji i przystanków obsługiwanych przez Koleje Mazowieckie. Wszystkich oprócz... Siedlec Zachodnich. Gwoli ścisłości: na przystanku Siedlce Zachodnie zatrzymuje się 38 pociągów Kolei Mazowieckich dziennie. I żadnego przewoźnika. Kto więc, jeśli nie Koleje Mazowieckie, powinien wreszcie uświadomić sobie o istnieniu przystanku Siedlce Zachodnie...? (KT)

JAK „POPRAWIĆ” ROZKŁAD JAZDY...

Dziennikarstwo optymistyczne

Powstaje nowy gatunek dziennikarski – dziennikarstwo optymistyczne. Przekazuje ono tylko dobre informacje, a złe całkowicie przemilcza. Przedstawicielką gatunku jest Barbara Małyńska z „Kurierka PKP”. W ostatnim zeszytowanym numerze tygodnika ukazał się tekst „Nowy rozkład jazdy: więcej, szybciej, inaczej”, w którym Małyńska, analizując ofertę przewozową obowiązującą od 10 grudnia 2006 roku, stwierdza: „Na Podlasiu podwojono liczbę pociągów na linii Białystok-Czeremcha”. Równocześnie nawet nie wspomina o tym, że 10 grudnia zlikwidowano wszystkie pociągi regionalne relacji Białystok-Ełk. O ofercie PKP Przewozy Regionalne w regionie łódzkim Barbara Małyńska pisze tyle: „Pociągi, które jeździły odrębnie z Łowicza do Kutna i Skierniewic połączono, w wyniku czego powstało 6 par pociągów relacji Kutno-Skierniewice-Kutno”. Tym, że wycofano pociągi osobowe z aż trzech linii w regionie łódzkim (Łowicz-Łódź Kaliska, Kutno-Płock i Zduńska Wola-Herby Nowe), Małyńska nie chce niepokoić czytelników.

Odnosnie regionu kieleckiego dziennikarka „Kurierka PKP” pisze: „Można podróżować 6 nowymi pociągami z Kielc do Skarżyska-Kamiennej oraz ze Skarżyska-Kamiennej do Ostrowca Świętokrzyskiego”. Ale już ani słowa o tym, że właśnie zlikwidowano ostatni pociąg łączący województwo świętokrzyskie z sąsiednim Podkarpaciami. (KT)

JANÓWEK

Mały krok w dobrym kierunku

W ciągu ostatnich dwóch miesięcy nastąpiły pozytywne zmiany na przystanku Janówek (między Nowym Dworem Mazowieckim a Legionowem). Opisywane w poprzednim numerze „Z Biegami Szyn” niewłaściwe tablice z nazwą oraz uszkodzona nawierzchnia peronu i bariery zostały naprawione. Niestety, nadal nieczynne są zegary, a wiaty i ławki peronowe wciąż posiadają liczne uszkodzenia. Mamy jednak nadzieję, że w ciągu najbliższych dwóch miesięcy i te usterki zostaną usunięte. (Ksawery Zapaśnik)

Płock bez pociągów regionalnych. Z Małkini w kierunku Białegostoku oraz z Siedlec na wschód tylko po trzy pociągi dziennie. Nasielsk-Sierpc i Mława-Działdowo do odwołania!

Nowy stary rozkład

Koleje Mazowieckie przed wprowadzaniem rozkładu jazdy 2005/2006 obwieściły sukces. Okazało się jednak, że przedwcześnie. Bo już pierwszego dnia obowiązywania tej oferty wydało się, że wcale nie jest ona udana – konieczne było wprowadzenie natychmiastowych poprawek. Głównie w postaci uruchomienia nowych pociągów, których zadaniem było uzupełnienie zbyt długich przerw w rozkładzie, wówczas nazwanym cyklicznym...

Wprowadzanie aktualnego rozkładu jazdy wyglądało zupełnie inaczej. 29 listopada 2006 roku, na konferencji prasowej, na której Koleje Mazowieckie ogłaszały rozkład jazdy 2006/2007 daleko było już od hurraoptymizmu, nikt już nie obiecywał, że rozkład będzie przełomowy. Tematykę nowego rozkładu skutecznie przyćmiono innymi sprawami – choćby oceną funkcjonowania trzech automatów biletowych... Prezes Kolei Mazowieckich Halina Sekita wraz ze swoimi zastępcami – Grzegorzem Kucińskim, dyrektorem ds. przewozów i promocji, oraz Czesławem Sulimą, dyrektorem ds. technicznych i rozwoju – zamiast optymistycznie prezentować ofertę przewozową 2006/2007, walczyli z tremą. Niestety, trema ta w dużej mierze okazała się uzasadniona.

1400 metrów rozszerzenia oferty

Nowa oferta przewozowa nie wprowadza znaczących zmian na lepsze względem rozkładu jazdy obowiązującego do 9 grudnia 2006 roku. Nikt w Kolejach Mazowieckich nie ukrywa tego faktu. Prezes Sekita o nowym rozkładzie mówi jasno: – *Jest zrobiony na bazie dotychczasowego rozkładu jazdy.* Właściwie jest tylko jedno – w zasadzie symboliczne – rozszerzenie oferty. Pociągom, które w poprzednim rozkładzie kursowały w relacji Warszawa Gdańska-Legionowo, wydłużono relację o jedną stację, o 1400 metrów – do Legionowa Piaski. Dzięki temu mieszkańcy północno-wschodniej części Legionowa zyskali cztery pary pociągów do i z Warszawy. Z Legionowa Piaski do Warszawy o godz.: 6.10, 7.16, 9.13 i 15.56. Z powrotem – z Warszawy Gdańskiej do Legionowa Piaski: o godz. 5.23, 6.25, 7.25 i 14.35. Jest to krok w dobrym kierunku – wskazane jest jednak zwiększenie liczby pociągów, a także wydłużenie ich relacji przez Michałów-Reginów, Wieliszew do Nieporętu.

Godziny szczytu: raz 10 minut, raz co pół godziny

Kolejne rozszerzenie oferty objęło odcinek z Tuszczu do Warszawy. Prace remontowe przeprowadzone na tym odcinku przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe pozwoliły na zwiększenie częstotliwości pociągów do 10 minut. I Koleje Mazowieckie wprowadziły taką częstotliwość. Do Warszawy pociągi w porannym szczycie owszem przyjeżdżają co 10 minut, ale w sposób specyficzny – falami: od godz. 6.25 do 6.55, od 7.30 do 7.50, a następnie od 8.30 do 8.50. Między tymi falami powstały długie przerwy – np. dwudziestominutowa między godz. 7.10, a 7.30, albo jeszcze dłuższa, bo dwudziestopięciominutowa, od 8.05 do 8.30.

W popołudniowym szczycie przy odjazdach z Warszawy Wileńskiej w kierunku Tuszczu fala dziesięciominutowej częstotliwości jest jedna i przy tym bardzo krótka – od godz. 15.57 do 16.27. Ale już po godz. 17.00, gdy jeszcze w najlepsze trwają godziny szczytu, pasażerowie muszą bardzo uważać, aby nie trafić na półgodzinną przerwę między pociągami – od godz. 17.12 do 17.42.

I niestety znów mamy do czynienia z jedynie symbolicznym rozszerzeniem oferty, bo trudno mówić o wprowadzeniu dziesięciominutowej częstotliwości, gdy na jednej z najbardziej zatłoczonych tras tuż obok pociągów kursujących co dziesięć minut, pociągi w godzinach szczytu kursują co 25 czy 30 minut...

Głos pasażerów stale ignorowany

Przerwę w kursowaniu pociągów w godzinach szczytu – i to znacznie dłuższą niż przerwy na linii Warszawa Wileńska-Tuszcz –

Koleje Mazowieckie już drugi rok z rzędu serwują pasażerom z linii do Łowicza. Choć pociągi z Warszawy do Łowicza Głównego przez cały dzień odjeżdżają co około godzinę, to między godz. 15.51, a 17.31 – w porze powrotów z pracy – nie ma żadnego pociągu, który jechałby dalej niż do Sochaczewa. Problem wciąż aktualny, mimo skarg zgłaszanych przez pasażerów do Kolei Mazowieckich. Tak to jest, gdy nowy rozkład jazdy bez zastanowienia tworzy się na bazie dotychczasowego. Śmiesznie przy tym wyglądają deklaracje Kolei Mazowieckich o wsluchiowaniu się w uwagi podróżnych.

Choć to wciąż tylko pół biedy. Bowiemi druga sprawa to fatalne wytrasowanie pociągu do Łowicza Głównego, odjeżdżającego z Warszawy Zachodniej o godz. 15.51. Po drodze zatrzymuje się on na sześć minut w Błoniu i na aż szesnaście w Teresinie Niepokalanowie, aby przepuścić tam pociągi dalekobieżne. Podobna sytuacja dotyczy pociągu do Łowicza Głównego, odjeżdżającego z dworca Warszawa Śródmieście o godz. 18.41 – pociąg ten ma 15-minutowy postój w Błoniu. Cierpliwość pasażerów podróżujących z Warszawy w kierunku Łowicza wystawiana jest na ciężką próbę. A wszystko to na zmodernizowanej przed kilkanaście laty magistrali E20, na której pociągi przestają się już mieścić. Miliardy wyrzucone w błoto.

Pociągiem na wagary

Powszechne jest zjawisko niedostosowania godzin przyjazdów pociągów do potrzeb uczniów. Dla przykładu „szkolne” pociągi do Łowicza Głównego z kierunku Sochaczewa przyjeżdżają o godz. 6.47 i... 8.09. Dojeżdżając do Skierniewic z kierunku Żyrardowa mają do wyboru pociągi docierające o godz. 6.58 lub 7.58. Dwie minuty to za mało, aby zdążyć na pierwszą lekcję... Do Mławy (z kierunku Ciechanowa) można przyjechać albo o godz. 6.15 albo dopiero o 9.48. Natomiast uczniowie dojeżdżający z kierunku północnego do Ciechanowa mają do wyboru pociągi przyjeżdżające do tego dawnego miasta wojewódzkiego o godz. 6.36 lub... 9.34. Identyczne problemy miały miejsce w poprzednim rozkładzie jazdy.

Przelotowa różnorodność

Jak widać, sporo spraw zostaje po staremu. Coś jednak ulega zmianie. Mianowicie względem starego rozkładu jazdy zmienił się układ pociągów przelotowych przez Warszawę. W rozkładzie 2005/2006 – oczywiście jeszcze przed rozpoczęciem remontu tunelu średnicowego – poszczególne kierunki tworzyły sztywne pary. Pociągi z linii siedleckiej, jeżeli jechały dalej niż do Warszawy, to zawsze podążały w kierunku Skierniewic. Natomiast pociągi z Dębłina, Piławy lub Otwocka, jeśli przejeżdżały tranzytem przez Warszawę, to w dalszą drogę udawały się w kierunku Sochaczewa →



„G” – kursuje do odwołania. Czy linia Nasielsk-Sierpc znów jest w zagrożeniu? Fot. (KT)



Kutno, październik 2006. Zmierzch połączenia do Płocka. Fot. (KT)

→ i Łowicza. Ponadto pociągi z linii radomskiej oraz składy wjeżdżające na linię średnicową z kierunku Tuszcza zawsze kończyły bieg w Warszawie.

W nowowprowadzonej ofercie Koleje Mazowieckie odeszły od tych sztywnych zasad. I w efekcie, w rozkładzie jazdy 2006/2007 pociągi przelotowe kursują w takich oto różnorodnych relacjach: Dęblin-Skierniewice, Tuszczy-Grodzisk Mazowiecki, Łuków-Grodzisk Mazowiecki, Czachówek Południowy-Otwock, Łowicz Główny-Mińsk Mazowiecki czy Mińsk Mazowiecki-Czachówek Południowy.

Na razie to jednak tylko teoria... Warunkiem wyruszenia pociągów przelotowych jest bowiem oddanie do użytku podmiejskiej nitki tunelu średnicowego. Zanim to nastąpi, nie tylko nie ma co mówić o pociągach przelotowych, ale nawet o pociągach dowożących pasażerów bezpośrednio do centrum Warszawy.

Województwo nie-mazowieckie

Los mazowieckich pasażerów nie leży jednak wyłącznie w gestii Kolei Mazowieckich. Oferta na trzech liniach w znacznej części położonych na terenie województwa mazowieckiego, ale obsługiwanych przez spółkę PKP Przewozy Regionalne – Płock-Kutno, Siedlce-Czeremcha i Małkinia-Czyżew – od 10 grudnia uległa drastycznemu pogorszeniu.

Płock z prawie 130 tysiącami mieszkańców pozostał zaledwie jednym pociągiem – pociągiem „Koziołek” do Poznania, wszystkie pociągi osobowe do Kutna oraz Łodzi Kaliskiej zostały zlikwidowane. Bez jakiegokolwiek pociągu pasażerskiego pozostały następujące mazowieckie stacje: Płock Radziwie, Łąck, Rogożew i Sierakówki. Mieszkańcom Gostynina – tak jak płocczanom – pozostał wyłącznie „Koziołek”. Na odcinku Małkinia-Czyżew z dziewięciu par pociągów osobowych relacji Małkinia-Białystok zrobiły się zaledwie trzy. Podobnie na obsługującej powiaty siedlecki i łosicki linii Siedlce-Czeremcha, gdzie zamiast ubiegłorocznych pięciu par, obecnie kursują tylko trzy pary pociągów i to gorsze – w zupełnie przypadkowych godzinach. Brakuje nawet szkolnego dojazdu do Siedlec!

Choć każda z trzech linii w przeważającej części leży na terenie województwa mazowieckiego (w sumie te odcinki składają się na aż 100 km mazowieckiej sieci kolejowej), przedstawiciele Kolei Mazowieckich nie poczuwają się do odpowiedzialności za ich utrzymanie. Jednak ze względu na lokalizację tych linii w województwie mazowieckim, logiczne wydawałoby się przejęcie ich obsługi przez Koleje Mazowieckie. Ale samorządowo-kolejowy przewoźnik broni się przed tym, jak tylko może – na przykład tłumacząc się brakami taborowymi. Na przykładzie odcinka Małkinia-Czyżew można się jednak przekonać, że kwestia brakującego taboru to tylko słaba wymówka. Większość pociągów przyjeżdżających do Małkini z kierunku Warszawy, zanim skieruje się z powrotem do stolicy, beczynnie stoi 65 minut. W tym czasie część pociągów relacji Warszawa-Małkinia mogłaby więc pojechać – do Czyżewa i stamtąd z powrotem bezpośrednio do Warszawy (czas jazdy Małkinia-Czyżew w jedną stronę zajmuje 21 minut – na zmianę kierunku jazdy w Czyżewie pozostałyby więc 23 minuty). Dzięki temu nie tylko zwiększyłaby się liczba połączeń między Małkinią a Czyżewem, ale także mieszkańcy mazowieckich miejscowości (Szulborze Koty, Kietlanka, Zaręby Kościelne) zyskaliby bezpośrednie pociągi do – bądź co bądź stolicy własnego województwa – Warszawy. Czasu i taboru wystarczy. Brakuje tylko dobrych chęci po stronie Kolei Mazowieckich.

„G”, czyli widmo likwidacji powraca

Lada dzień może okazać się, że Koleje Mazowieckie stosują niechlubne metody spółki PKP Przewozy Regionalne – czyli, mówiąc bez ogródek, likwidują połączenia. Koleje Mazowieckie zaczęły bowiem w swoich rozkładach używać złowrogiej – znanej dotychczas tylko z rozkładów ogólnopolskiego przewoźnika – litery „G”. A przypomnijmy, że „G” w rozkładzie jazdy oznacza – kursuje do odwołania. I właśnie tą adnotacją została opatrzona część pociągów Kolei Mazowieckich. „Do odwołania” kursują wszystkie pociągi łączące Mazowsze z województwem warmińsko-mazurskim, a więc dziesięć par kursujących między Mławą a Działdowem. Litera „G” pojawiła się również przy rozkładach wszystkich sześciu par pociągów na reaktywowanej w zeszłym roku linii Nasielsk-Sierpc.

W przypadku odcinka Mława-Działdowo znów dają o sobie znać problemy z eksploatacją i finansowaniem linii stycznych między dwoma województwami. To podobny problem, co w przypadku wcześniej opisanych linii Płock-Kutno, Siedlce-Czeremcha i Małkinia-Czyżew. Koleje Mazowieckie literą „G” chcą zasygnalizować, że każdy pociąg jadący do i z Działdowa wykonuje pracę przewozową poza województwem mazowieckim, a więc na „obcym” terenie. Do tej manifestacji z użyciem litery „G” wybrano odcinek od północnej granicy województwa mazowieckiego do Działdowa – to najdłuższa trasa Kolei Mazowieckich wychodząca poza macierzysty region: przejazd od granicy województwa do Działdowa zabiera prawie 17 kilometrów. W sumie na tym odcinku każdego dnia pociągi Kolei Mazowieckich pokonują aż 334 kilometry. Ale przecież pociągi nie mogą kończyć relacji na ostatniej stacji przed granicą województwa. Dlatego niepewna sytuacja na liniach stycznych – drastyczne ograniczenia oferty spółki PKP Przewozy Regionalne oraz groźby odwołania pociągów ze strony Kolei Mazowieckich – ukazują, że oferta przewozowa między sąsiednimi województwami to wciąż słaby punkt regionalizacji kolei.

W dzień co pięć godzin, w nocy co godzinę

Literą „G” oznaczono także wszystkie połączenia na linii Nasielsk-Sierpc. Jednak ta linia nie przebiega przez granicę województwa. Skąd więc także tu klauzula „kursuje do odwołania”? Czy chodzi o niezadowolającą frekwencję? Jeśli tak, to o taką, a nie inną frekwencję proszą się tu same Koleje Mazowieckie. O ile z Sierpca do Nasielska pociągi kursują w miarę regularnie od rana – co prawda bardzo wczesnego – do wieczora (w godz. 3.08, 6.06, 11.00, 14.20, 16.16, 19.16), o tyle układ pociągów w odwrotnym kierunku jest wprost fatalny – pociągi do Sierpca odjeżdżają z Nasielska o godz. 5.34, 8.46, 13.46, 17.00, 22.45 i 23.44. Jaki sens ma uruchamianie dwóch nocnych – bo docierających do Sierpca grubo po północy – pociągów w zaledwie godzinnym odstępie?! I to przy równoczesnym braku jakiegokolwiek pociągu między godz. 8.46 a 13.46, czy też po godz. 17.00 (ale wcześniej niż o godz. 22.45).

Choć od reaktywacji linii Nasielsk-Sierpc minęło już pół roku, to Koleje Mazowieckie wciąż mają problem ze stworzeniem atrakcyjnej oferty przewozowej – pociągi kursują nocą, a nie wtedy, gdy rzeczywiście są potrzebne. Koleje Mazowieckie – zamiast wreszcie zmienić tę sytuację – grożą odwołaniem pociągów. Powoli zaczyna to przypominać działania spółki PKP Przewozy Regionalne na tej samej linii sprzed nieco ponad dwóch lat – wtedy nie poprawiono tu słabego rozkładu jazdy, lecz zlikwidowano pociągi.

Karol Trammer

Kto odpowiada za rozkład jazdy?

Rada nadzorcza Kolei Mazowieckich podjęła decyzję o likwidacji wydziału marketingu, który odpowiadał za ofertę przewozową spółki. W miejsce zlikwidowanego wydziału powstały dwie nowe komórki: zespół ds. badań marketingowych i kształtowania oferty przewozowej oraz zespół ds. rozkładu jazdy pociągów.

Zespół ds. badań marketingowych i kształtowania oferty przewozowej zajmuje się badaniami rynku przewozów, marketingiem, nadzorem nad dostosowywaniem ofert do oczekiwań klientów, analizą frekwencji w pociągach. Zespołem kieruje Kazimierz Peryt, były naczelnik wydziału marketingu Kolei Mazowieckich.

Natomiast zespół ds. rozkładu jazdy pociągów odpowiada za współpracę z PKP PLK w zakresie zakupu tras, dostosowywanie rozkładu jazdy do wymagań pasażerów, współpracę z innymi przewoźnikami przy koordynacji rozkładów jazdy oraz przeprowadzanie zmian w rozkładzie jazdy. Kierownikiem zespołu jest Elżbieta Bakula.

Źródło: „Moja Kolej – miesięcznik spółki Koleje Mazowieckie-KM”, nr 11/2006

Otwarcie tunelu Wisłostrady nastąpiło z prawie rocznym opóźnieniem. Czy podobnie będzie z tunelem średnicowym?



Wjazdu do tunelu średnicowego broni tarcza „stój”. Jak długo jeszcze? Fot. (KT)

Czy ktokolwiek jeszcze pamięta, że remont stołecznego tunelu średnicowego miał zakończyć się 31 października 2006 roku? Przypomnijmy więc. Po kilku latach obietnic ze strony spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, 1 lipca 2006 roku wreszcie rozpoczęły się prace w podmiejskiej nitce tunelu. Głównymi celami inwestycji były: poprawa bezpieczeństwa tysięcy pasażerów przejeżdżających codziennie tunelem pod centrum stolicy, jak również zwiększenie prędkości pociągów z 20 km/h do 60 km/h. Według pierwotnych założeń tunel miał być gotowy pod koniec października. Niestety, na początku sierpnia po usunięciu warstwy podtorza okazało się, że na dnie tunelu leży przedwojenna płyta żelbetowa. Ta niemiła, zarówno dla projektantów, jak i wykonawców, niespodzianka wymusiła przesunięcie terminu oddania tunelu o pięć tygodni – pociągi podmiejskie miały pojechać zmodernizowanym szlakiem od 10 grudnia, czyli od daty wejścia w życie nowego rozkładu jazdy. Jeszcze 27 października w wywiadzie dla „Kuriera PKP” Agnieszka Safuta-Pawlak, członkini zarządu PKP PLK odpowiedzialna za inwestycje, podkreślała: *– Jestem w stałym kontakcie z wykonawcą, z biurem projektów. (...) Zależy mi ogromnie, aby tunel był oddany na czas – do 9 grudnia. I jest to termin nieprzekraczalny.* Niestety, również ten „nieprzekraczalny” termin nie dostał dotrzymany.

8 grudnia – zgodnie z informacją podaną na stronie internetowej www.remonttunelu.pl – wciąż nie ukończone były prace związane z ułożeniem szyn, wykonaniem zbrojenia górniego, a także wykonaniem płyty podtorowej. Zdaniem Jacka Nowaka, dyrektora oddziału regionalnego PKP PLK w Warszawie, wykonawca – konsorcjum spółek Polimex Mostostal i PRK7 – mimo tego zrezygnował z proponowanego udziału pracowników PKP Polskich Linii Kolejowych w finalizacji remontu.

Oddanie tunelu odłożono więc o kolejny tydzień – do 18 grudnia. Miał to być czas wystarczający na dokończenie prac i uzyskanie pozwoleń na wznowienie ruchu pociągów. Niestety, warszawska Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej nie wydała zgody na oddanie do użytku tunelu, stwierdzając rozbieżności między projektem a wykonanymi pracami. Strażacy zarzucili brak drzwi przeciwpożarowych pomiędzy dalekobieżną i podmiejską częścią tunelu, a także brak zautomatyzowanej instalacji megafonowej oraz urządzeń wentylacyjnych. Istotnie, zgodnie z założeniami projektowymi tunel średnicowy miał stać się „jedną z najbezpieczniejszych budowli” stolicy. Zmodernizowany system przeciwpożarowy, wentylacji i szybkiego oddymiania miał pomóc w eliminacji dymu w przypadku ewentualnego zaprószenia ognia pod ziemią. Rozdzielenie przejść między obiema nitkami tunelu

przegrodami ogniowymi miało służyć temu, aby w trakcie pożaru umożliwić ewakuację pasażerów do drugiej, wolnej od ognia i dymu części tunelu.

W ponad siedemdziesięcioletniej historii tunelu nigdy nie wybuchł w nim poważniejszy pożar. Zdarzały się jednak zaprószenia ognia przez bezdomnych. W marcu 2003 roku w jeden z niedzielnych poranków zapaliły się śmieci i kartony zbierane przez kłoszardów. Obyło się bez ofiar, ale ewakuowano wszystkich pasażerów z dworca Warszawa Śródmieście, a ruch pociągów wstrzymano na około godzinę – do czasu oddymienia peronów za pomocą specjalnego wentylatora. W sierpniu 2005 roku na wysokości domu handlowego Smyk, zapalił się kabel elektryczny. Pożar, którego przyczyną był prawdopodobnie niedopałek wyrzucony z pociągu, ugasił pracownik kolei.

Kierownictwo PKP PLK tłumaczy, że system wentylacyjny i tak nie spełniałby swojej roli do czasu wyremontowania części dalekobieżnej tunelu, a przegrody ogniowe nie będą do tego czasu używane. Twierdzą też, że poziom bezpieczeństwa przeciwpożarowego w tunelu średnicowym – mimo niezrealizowania części projektu – jest znacznie wyższy, niż przed remontem. Podkłady drewniane zastąpiono betonowymi, zastosowano niepalną izolację kabli, w niesprawnym dotąd wodociągu zainstalowano zawory pozwalające na użycie w przypadku pożaru. – *Mam nadzieję, że straż pożarna wkrótce zgodzi się z naszymi argumentami* – powiedziała dziennikarzom „Gazety Wyborczej” Agnieszka Safuta-Pawlak z zarządu PKP PLK. Argumenty te jednak nie przekonały nie tylko strażaków, ale i inspektora nadzoru budowlanego, który nie wydał pozwolenia na użytkowanie tunelu. Kolejarze z PKP PLK chcą dalej przekonywać strażaków oraz urzędników nadzoru, że mimo braków bezpieczeństwo – w stosunku do stanu sprzed remontu – uległo znacznej poprawie. Równocześnie obiecują, że łączność awaryjna ma być gotowa na koniec stycznia, natomiast drzwi przeciwogniowe do końca pierwszego kwartału.

Jak widać, historia lubi się powtarzać. Podobne zawirowania pamiętamy z otwarcia tunelu Wisłostrady wzdłuż Wisły. Nastąpiło ono z prawie rocznym opóźnieniem, ponieważ strażacy uznali, że zainstalowane zabezpieczenia są niewystarczające.

Co stanie się, jeśli jednak straż pożarna i nadzór budowlany nie ugną się pod prośbami kolejarzy? Czy pasażerowie aż do wiosny będą zmuszeni do męczących i czasochłonnych przesiadek na dworcach Wschodnim i Zachodnim?

Fala krytyki zdenerwowanych pasażerów odbija się przede wszystkim na przewoźniku, czyli Kolejach Mazowieckich. Wprowadzony 10 grudnia 2006 roku nowy rozkład jazdy nie może być w pełni realizowany. Do czasu wznowienia ruchu w tunelu średnicowym zachowany został dotychczasowy schemat ruchu pociągów przez Warszawę. Z jedną różnicą: trasa pociągów wahałowych dotychczas łączących Warszawę Zachodnią z przystankiem Warszawa Ochota została wydłużona do Warszawy Śródmieścia. Było to możliwe dzięki oddaniu do użytku śródmiejskiego dworca. Pasażerowie jednak narzekają na kursowanie wahałki. Według informacji na stronie Kolei Mazowieckich kursuje ono co 15 minut, w rzeczywistości między kolejnymi pociągami zdarzają się przerwy nawet 25-minutowe.

Niestety Koleje Mazowieckie znów nie zadbały o należyłą informację dla pasażerów zdezorientowanych przeciągającym się remontem. Na stacjach i przystankach aglomeracji warszawskiej brak informacji o skróconych relacjach pociągów, a witryna internetowa przewoźnika podaje rozkład bez uwzględnienia zmian. Może Koleje Mazowieckie uwierzyły w rychłe oddanie tunelu do użytku 18 grudnia i uznały, że nie warto uaktualniać rozkładu na tydzień?

Irytacja pasażerów, zmęczonych koniecznością trwających już od pół roku przesiadek, jest coraz większa, Koleje Mazowieckie rozkładają beznadnie ręce, nie mogąc wiele poradzić na przedłużający się remont, a spółka PKP Polskie Linie Kolejowe próbuje przekonać strażaków, że w tunelu jest już całkiem bezpiecznie... Jak zakończy się coraz dłuższa historia remontu warszawskiego tunelu? Na to pytanie chyba nikt nie zna odpowiedzi.

Piotr Gałązka

Po Włoszczowie czas na Opoczno!

Zaszczyć pasażerów!

„Od początku gdy powstał ten peron tylko nabijają się z Włoszczowy. Mam przerąbane na studiach, bo jestem jedyną włoszczowianką na roku” – skarży się na forum internetowym „Gazety Wyborczej” studentka z Włoszczowy. Rzeczywiście, przekaz – żeby nie powiedzieć: jazgot – medialny, który towarzyszył otwarciu peronu na stacji Włoszczowa Północ na Centralnej Magistrali Kolejowej był jednoznaczny. Prasa, rozgłośnie radiowe oraz telewizja krytykowały lub często wręcz wyśmiewały powstanie nowego peronu. Peronu dzięki, któremu kolej ma ogromną szansę stać się liderem w przewozie mieszkańców dotychczas źle skomunikowanego rejonu trójkąta województw świętokrzyskiego, łódzkiego oraz śląskiego do stolicy.

Koleją najszybciej!

Jeszcze nie dawno podróż z Włoszczowy do Warszawy zabierała nawet ponad cztery godziny. Czy to pociągiem – z przesiadką w Kielcach lub Częstochowie, czy autobusem PKS, czy samochodem – po wąskich drogach lokalnych, a dalej po drogach krajowych, korkujących się długo przed wjazdem do stolicy. Zachodniej części województwa świętokrzyskiego brakowało szybkiego i pewnego połączenia z Warszawą. Był to pewien paradoks, gdyż przez Włoszczową od 30 lat przebiega Centralna Magistrala Kolejowa, po której z prędkością 160 km/h kursują pociągi łączące Kraków oraz Górny Śląsk z Warszawą. Podczas budowy magistrali powstała nawet stacja Włoszczowa Północ, która jednak była wykorzystywana wyłącznie dla celów technicznych – pociągi pasażerskie nie miały możliwości zabrania podróży, gdyż brak tu było peronów. W końcu ta paradoksalna sytuacja uległa zmianie.

Po wieloletnich staraniach lokalnych samorządowców wspomaganych przez miejscowych posłów, wreszcie udało się namówić kolej, aby postawiła na potencjał drzemiący w niewykorzystywanych dla pociągów pasażerskich stacjach na Centralnej Magistrali Kolejowej. 16 października 2006 roku dokonano otwarcia dla pociągów pasażerskich stacji Włoszczowa Północ. Dzięki budowie jednego peronu i organizacji postoju dla dwóch pociągów spółki PKP Intercity (ekspres „Ernest Malinowski” i nowouruchomionego TLK „Augustyn Kordecki”) dojazd z Włoszczowy do Warszawy skrócił się z kilku godzin do zaledwie około półtorej godziny. „Ernest Malinowski” 185-kilometrową trasę z Włoszczowy Północ do Warszawy Centralnej pokonuje w 1 godzinę i 27 minut, „Kordeckiemu” zabiera to 1 godzinę i 43 minuty. Dzięki takiemu czasowi jazdy kolej stworzyła ofertę, z którą trudno konkurować jakimkolwiek innemu środkowi transportu.

Jak polemizuje pan Janiszewski

– No więc panie Karolu, jednak będę do pana mówił panie Karolu, a nie per Furgalski czy Janiszewski, jak pan to napisał. No muszę powiedzieć, że to wszystko świadczy o jakimś takim braku kindersztuby. A podejrzewałem, że pan raczej z dobrej rodziny pochodzi. I naprawdę jest pan w tej chwili tylko chamelem. Rozmawiałem w tej chwili z szefem [fragment niezrozumiały] – on ma takie samo zdanie jak ja. No trzeba się na czymś, wie pan, znać, trzeba jakieś studia skończyć, [fragment niezrozumiały]. Do widzenia panu. I raczej niech pan do mnie nie dzwoni – takie nagranie na poczcie głosowej Karola Trammera zostawił Aleksander Janiszewski, inżynier, były dyrektor generalny PKP. Jest to reakcja na tekst „Kolej tylko dla bogatych?” („Z Biegiem Szyn” nr 26, wrzesień-październik 2006), w którym polemizowaliśmy z opinią Janiszewskiego. Twierdził on bowiem w wypowiedziach prasowych, że za granicą stacje na liniach dużych prędkości buduje się w miastach od 200 tysięcy mieszkańców. My natomiast pokazaliśmy przykłady stacji na liniach dużych prędkości w znacznie mniejszych miejscowościach – we Francji (Le Creusot, Mâcon-Loché, Haute Picardie) oraz w Niemczech (Limburg Süd, Montabaur).

Lepszy peron zarośnięty trawą niż nowy

Niezwykle zaskakujące jest, że to wcale nie likwidacje pociągów, zrujnowane stacje czy odcinanie od świata lokalnych społeczności spotyka się z największą krytyką mediów. Największym skandalem okazuje się budowa peronu, dzięki któremu kolej zdobywa zupełnie nowych klientów, skuszonych możliwością bardzo szybkiego dojazdu do pracy czy na studia. Otwieranie się przez kolej na nowych klientów, okazuje się dla mediów większym skandalem niż permanentne ich trwanie przez ostatnich kilkanaście lat. Przypomnijmy, że w 1990 roku PKP przewiozły 790 milionów pasażerów, a w 2004 roku było ich zaledwie 218 milionów. To właśnie efekt masowych likwidacji pociągów i zabijania dechami setek stacji kolejowych w całej Polsce. Gdy więc kolej, budując nowe perony, znowu zbliża się do klientów, należałoby się cieszyć z symbolicznej zmiany trendu i zachęcać kolej do dalszej ofensywy.

Za mało was!

„Dziesięciotysięczne miasteczko w Kieleckiem” – tyle o Włoszczowie miała do powiedzenia w dniu otwarcia nowego peronu „Gazeta Wyborcza”. Media informując o otwarciu peronu, nieustannie przypominały liczbę mieszkańców Włoszczowy – zdaniem mediów 10 tysięcy to zbyt mało, aby miejscowość była godna zatrzymania pociągu ekspresowego.

Ale jakoś żaden z żurnalistów dotychczas nie zwrócił uwagi na zatrzymujący się w Prabutach (9 tysięcy mieszkańców) ekspres „Klimczok” łączący Trójmiasto, Warszawę, Katowice i Bielsko-Białą. Nikt również nie robi sensacji z zatrzymującego się w Nowym Tomyślu (16 tysięcy mieszkańców) i Opalenicy (9 tysięcy mieszkańców) ekspresu „Lubuszanie” relacji Zielona Góra-Warszawa. A czy postój w 21-tysięcznym Świebodzinie jakże prestiżowego pociągu EuroCity „Berlin-Warszawa-Express” to nie skandal godny napiętnowania przez czwartą władzę...?

A po co przy tym wspominać, że te pociągi ekspresowe, które oferują bezpośredni dojazd z małych odczynów do największych aglomeracji, zyskują stałą popularność – nie tylko w samych miejscowościach ze stacją, ale także w ich szerokiej okolicy, skąd pasażerowie do pociągu dowożeni są samochodami przez swoje rodziny i znajomych. Ze identyczne zjawisko będzie miało miejsce we Włoszczowie, media wykluczyły długo przed otwarciem peronu.

Kolej tylko dla wybranych?

Skandal robiono również z samego faktu, że z powodu otwarcia peronu na stacji Włoszczowa Północ pociągi łączące Warszawę z Krakowem zatrzymają się po drodze. „Trzeba przygotować się, że podróż z Krakowa do Warszawy potrwa kilkanaście minut dłużej. Kolejarze mówią, że połączenia mają służyć mieszkańcom, dlatego prawdopodobnie nie będą protestować przed kolejnymi przystankami na CMK. A o swoje zaczęły upominać się Grodzisk Mazowiecki i Opoczno” – ostrzegło swoich słuchaczy radio RMF. I choć postój we Włoszczowie dotyczy tylko jednego z czterech pociągów PKP Intercity łączących stolicę z Krakowem, to RMF informację podaje tak, aby równie dobrze mogła odnosić się do wszystkich pociągów.

Przecież na innej magistrali – magistrali E20 – między Warszawą a Poznaniem kursują różne pociągi: nie zatrzymujące się nigdzie po drodze (np. IC „Lech” lub „Fredro”), albo tak jak TLK „Zielonogórzanie” – mające postój w Sochaczewie, Łowiczu, Kutnie, Kole, Koninie i Wrześni, nie mówiąc już o również kursujących po magistrali E20 pociągach osobowych. Kto chce, może podróżując ze stolicy do Poznania, wybrać komfort braku stacji pośrednich. A kto inny ma w ogóle możliwość pojechania pociągiem – dzięki temu, że oprócz pociągów kwalifikowanych, po linii tej kursują pociągi pospieszne i regionalne, które zatrzymują się również w mniejszych miejscowościach niż Warszawa i Poznań.

Dlaczego na Centralnej Magistrali Kolejowej ma być inaczej? Dlaczego ta mająca ponad 200 kilometrów długości linia nadal ma pozostać niedostępna dla mieszkańców mijanych miejscowości? Takich jak Opoczno (22 tysiące mieszkańców), z którego czas jazdy Centralną Magistralą Kolejową do Warszawy Centralnej (122 km) wyniósłby 64 minuty – podczas gdy PKS z Opoczna do stolicy jedzie trzy godziny. Pytanie tylko, czy w obawie przed powtórką medialnego jazgotu, kolej nie zrezygnuje z planów budowy peronu na Centralnej Magistrali Kolejowej w Opocznie? Wtedy kolei pozostałoby jedynie bierne przyglądanie się, jak potencjalni klienci korzystają z usług wlekącej się drogowej konkurencji.

Karol Trammer

Tak kolejowej kampanii wyborczej w stolicy jeszcze nie było

Szynobusem do ratusza

Wspólny bilet, czyli kielbasa wyborcza?

31 października 2006 roku Kazimierz Marcinkiewicz, jako pełniący funkcję prezydenta Warszawy i zarazem kandydat na to stanowisko, na specjalnie zwołanej konferencji prasowej ogłosił pozytywne zmiany dla posiadaczy kart miejskich stołecznego Zarządu Transportu Miejskiego. Po pierwsze, z początkiem listopada z 10 zł do 5 zł zmniejszyła się cena miesięcznej dopłaty uprawniającej do podróżowania pociągami Kolei Mazowieckich na terenie Warszawy. Po drugie, obszar obowiązywania tej oferty został rozszerzony na wszystkie linie kolejowe w granicach administracyjnych Warszawy (do tras w kierunku Ursusa, Gołębek, Jeziorek oraz Falenicy, doszły odcinki do Choszczówki i Woli



6 listopada 2006: premiera Szybkiej Kolei Miejskiej w Wesolej. I poniekąd także w Sulejówku...

Grzybowskiej).

I wreszcie po trzecie, Kazimierz Marcinkiewicz, wspólnie z prezes Kolei Mazowieckich Haliną Sekitą i ówczesnym dyrektorem Zarządu Transportu Miejskiego Robertem Czaplą, obiecał, że od 1 stycznia 2007 roku – dopłaty do karty miejskiej zostaną zniesione i w efekcie posiadacze kart miejskich ZTM będą mogli podróżować pociągami Kolei Mazowieckich po Warszawie bez dodatkowych opłat oraz formalności, a więc na takich samych zasadach, jak w latach 2002-2003 (obietnicę tę udało się spełnić, ale jej skuteczna realizacja siłą rzeczy zasilila konto nowych władz z prezydent Hanną Gronkiewicz-Waltz na czele). Marcinkiewicz zdradził również, że prowadzone są rozmowy z podwarszawskimi samorządami, aby karty miejskie ZTM obowiązywały także poza granicami Warszawy.

Stuchający tych rewelacji dziennikarze nie mogli wyjść ze zdziwienia, że o coraz mniej realnym powrocie wspólnego biletu – w kształcie bez jakichkolwiek opłat i formalności ponoszonych przez pasażerów – znów mówi się całkiem konkretnie. Trudno było oprzeć się wrażeniu, że rozszerzeniem obszaru obowiązywania kart miejskich o kolejne dwie trasy kolejowe, zmniejszeniem o połowę opłaty za korzystanie z karty miejskiej w pociągach Kolei Mazowieckich, a także zapowiedziami dalszego rozwoju oferty – wszystko to zaledwie dwa tygodnie przed pierwszą turą wyborów samorządowych – Kazimierz Marcinkiewicz chciał kupić głosy warszawiaków. – *Funkcję prezydenta Warszawy pełnię od stu dni i dlatego wszystko, co robię, robię w okresie przedwyborczym* – bronił się kandydat na prezydenta stolicy. I wcale jego kolejowa działalność w okresie przedwyborczym nie skończyła się jedynie na tematyce wspólnego biletu.

Burmistrz pod pociągiem...

6 listopada – na tydzień przed pierwszą turą wyborów – część kursów Szybkiej Kolei Miejskiej została wydłużona z Rembertowa o dwie stacje: Wesola i Wola Grzybowska. Dzięki temu do linii SKM dostęp zyskała kolejna stołeczna dzielnica – Wesola. Ale jako, że zarówno Wesola, jak i Wola Grzybowska to tylko przystanki, to nie istnieje tam możliwość zmiany kierunku pociągu. W związku z tym wszystkie wydłużone kursy dojeżdżały dalej niż do Woli Grzybowskiej (ostatniego przystanku na terenie Warszawy). Najbliższą stacją, gdzie można zmienić kierunek pociągu, jest Sulejówek Miłosna. Od 6 listopada mieszkańcy Sulejówka oczekują

na pociągi Kolei Mazowieckich zadowalali się widokiem przejeżdżających składów Szybkiej Kolei Miejskiej. Jednak tylko widokiem... Bowiem władze Sulejówka zawnazę nie porozumiały się z Zarządem Transportu Miejskiego i w związku z tym pociągi SKM nie zabierały pasażerów z Sulejówka, lecz przejeżdżały przez tę miejscowość jako pociągi służbowe. W gorącym przedwyborczym okresie burmistrz Sulejówka Waldemar Chachulski groził, że położy się na torach, jeśli pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej nie będą obsługiwać pasażerów ze stacji Sulejówek i Sulejówek Miłosna. 8 listopada – dwa dni po wydłużeniu trasy SKM – burmistrz Sulejówka przesłał do władz Warszawy pismo, w którym prosi o „wydanie dyspozycji obsługiwanie mieszkańców Sulejówka przez Szybką Kolej Miejską” i jednocześnie zobowiązał się do przedstawienia na najbliższym posiedzeniu rady miejskiej Sulejówka uchwał zapewniających finansowanie obsługi Sulejówka przez SKM.

W odpowiedzi ówczesny szef Zarządu Transportu Miejskiego Robert Czapla tłumaczył burmistrzowi Sulejówka, że wydanie dyspozycji obsługiwanie mieszkańców Sulejówka jest możliwe dopiero po podpisaniu porozumienia w sprawie powierzenia miastu stołecznemu Warszawie zadań lokalnego transportu zbiorowego w zakresie przejazdów na liniach kolejowych łączących Sulejówek z Warszawą. A jego podpisanie jest możliwe dopiero po zapewnieniu finansowania, a nie w efekcie luźnego zobowiązania w tej sprawie. Czapla w piśmie do burmistrza Chachulskiego wyjaśniał: „Z prawnego punktu widzenia, zobowiązanie to możemy traktować jedynie jako zobowiązanie warunkowe, gdyż kadencja Pana Burmistrza upływa z dniem upływu kadencji Rady Miasta Sulejówek, a reelekcja Pana Burmistrza jest warunkiem przyszłym niepewnym. Poza tym samo przedłożenie projektów uchwał nie skutkuje ich przyjęciem przez Radę”. Burmistrz Sulejówka Waldemar Chachulski został wybrany na następną kadencję – w związku z tym miał jednak okazję 14 grudnia 2006 roku przedstawić na radzie miasta Sulejówka propozycję finansowania kursów Szybkiej Kolei Miejskiej. Radni wyrazili na to zgodę i w efekcie od 18 grudnia pasażerowie nie są już wypraszani z pociągów SKM na przystanku Wola Grzybowska, lecz mogą jechać dalej – do Sulejówka i Sulejówka Miłosnej.

Szlaban na remont

Czas przedwyborczy zbiegł się nie tylko ze zmianami w zasadach obowiązywania wspólnego biletu oraz wydłużeniem trasy Szybkiej Kolei Miejskiej do Wesolej, ale także wpłynął na zmianę harmonogramu napraw infrastruktury kolejowej...

W środę 8 listopada, a więc cztery dni przed pierwszą turą wyborów, miał się rozpocząć remont przejazdu kolejowego na skrzyżowaniu linii kolejowej z Warszawy Wileńskiej do Zielonki z ulicą Łodygową łączącą Żabki z Targówkiem. Na pół dnia przed planowanym rozpoczęciem prac – gdy wszystko już było dopięte na ostatni guzik: zmienione rozkłady jazdy dla autobusów ZTM czy tablice informujące o objeździe – okazało się, że remont przejazdu →



Remont przejazdu między Warszawą a Żabkami miał się rozpocząć 8 listopada – czyli tuż przed wyborami. Czy kolej i władze Warszawy rozumiały się bez słów? Fot. (KT)(3)

➔ jednak nie rozpocznie się 8 listopada. Rozpoczęcie robót przesunięto na 13 listopada – czyli na pierwszy dzień po pierwszej turze wyborów. Przedstawiciele spółki PKP Polskie Linie Kolejowe tłumaczyli, że powodem zmiany terminu rozpoczęcia remontu był problem z dostarczeniem betonu w Święto Niepodległości oraz w następującą po 11 listopada niedzielę.

Czy jednak problemy z dostawą betonu to tylko wymówka? Zwłaszcza, że o tym, iż Święto Niepodległości obchodzone jest akurat 11 listopada, wiadomo było dużo wcześniej niż na pół dnia przed pierwotnym terminem rozpoczęcia prac.

Najprawdopodobniej w całym tym zamieszaniu chodziło o to, aby tuż przed wyborami nie wywołać chaosu komunikacyjnego związanego z zamknięciem najkrótszego połączenia Targówka i Bródna z Rembertowem, Wawrem oraz Pragą Południe, które biegnie właśnie przez ten leżący na granicy Warszawy i Żabek przejazd kolejowy.

Gronkiewicz-Waltz kontratakuje

Tak czy inaczej, tematyka kolejowa była stałą i istotną częścią przedwyborczych działań Kazimierza Marcinkiewicza. Hanna Gronkiewicz-Waltz nie mogła zostać w tyle. Dlatego 21 listopada – tuż przed drugą turą wyborów – jej sztab wyborczy wynajął autobus szynowy od Kolei Mazowieckich i przewiózł nim dziennikarzy z dworca Warszawa Zachodnia do stacji Warszawa Okęcie, a stamtąd bocznica w pobliżu lotniska Okęcie. Podczas konferencji prasowej w szynobusie kandydatka na prezydenta stolicy mniej skupiała się na prezentowaniu konkretów ze swojego programu wyborczego, a bardziej na ostrej krytyce rządów Prawa i Sprawiedliwości w Warszawie. – *To przerażające, jak wiele obiecała ekipa Kaczyńskiego, Kochalskiego i Marcinkiewicza, a jak niewiele zrealizowała. Warszawiaci nadal stoją w korkach, projekt wspólnego biletu komunikacji miejskiej i kolejowej został ograniczony i nie sprawdza się, a PiS nie potrafi przeprowadzić przetargu na Most Północny* – grzmiała Hanna Gronkiewicz-Waltz. Podczas przejazdu na lotnisko kandydatce na prezydenta towarzyszyli jej eksperci komunikacyjni – Aleksander Janiszewski, dyrektor generalny PKP w latach 1990-1996, oraz Leszek Ruta, były prezes PKP Przewozy Regionalne.

Zarząd Transportu... Aglomeracyjnego

Kazimierzowi Marcinkiewiczowi – mimo, że w czasie kampanii wyborczej był urzędującym wódcą stolicy, co pozwoliło mu na podejmowanie popularnych decyzji, takich właśnie jak wydłużenie trasy Szybkiej Kolei Miejskiej – nie udało się uzyskać większości głosów. Oficjalne wyniki drugiej tury wyborów przedstawiają się następująco: Hanna Gronkiewicz-Waltz zdobyła 53,18% głosów, a Kazimierz Marcinkiewicz – 46,82%.

Po wygranej Hanny Gronkiewicz-Waltz do stołecznych władz trafił jeden z jej doradców z okresu kampanii wyborczej, a równocześnie członek Platformy Obywatelskiej – Leszek Ruta, kolejarz z prawie 25-letnim stażem. Były prezes zarządu spółki PKP Przewozy Regionalne, a wcześniej członek zarządu PKP Intercity i naczelnik dworca Warszawa Centralna, został dyrektorem Zarządu Transportu Miejskiego. Ruta od swoich pierwszych dni w zarządzie dużo mówi o kolei. Deklaruje działania mające na celu lepsze wykorzystanie infrastruktury kolejowej do obsługi komunikacyjnej Warszawy – między innymi poprzez budowę nowych przystanków (np. Ursus Niedźwiadek lub przy centrum handlowym Arkadia) oraz tworzenie węzłów przesiadkowych przy stacjach kolejowych. Leszek Ruta zapowiedział też, że pod jego kierownictwem ZTM otworzy się na szerszą niż dotychczas współpracę z podwarszawskimi gminami, której efektem ma być powstanie Związku Komunikacyjnego Aglomeracji Warszawskiej. Pytanie, czy wszystkie zamierzenia uda się zrealizować i czy dzięki nim kolej stanie się kręgosłupem transportu w stołecznej aglomeracji. Przynajmniej w takim stopniu, w jakim była kręgosłupem kampanii wyborczej...



Hanna Gronkiewicz-Waltz po dotarciu szynobusem na lotnisko Okęcie. Następna stacja: ratusz.

Warszawskie przesiadki

Integracja nie tylko taryfowa

Jeszcze nieco ponad rok temu budynek dworca kolejowego Warszawa Zachodnia w ogóle nie był obsługiwany przez komunikację miejską. Dopiero w grudniu 2005 roku uruchomiona została linia 197, która połączyła Bielany, Żoliborz i Wolę z pętlą przy ul. Tunelowej, zlokalizowaną tuż przy budynku dworca Warszawa Zachodnia, a nie na drugim końcu kilkusetmetrowego przejścia podziemnego – gdzie zatrzymuje się reszta linii autobusowych. Za uruchomieniem linii 197 poszły kolejne ruchy warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego, które zbliżyły do siebie kolej i komunikację autobusową.

Z przesiadką szybciej niż przyspieszonym

Z początkiem września 2006 roku uruchomiona została linia autobusowa 196, która połączyła leżący po północnej stronie linii kolejowej Warszawa-Siedlce Stary Rembertów z położonymi na południe od torów Nowym Rembertowem, osiedlem Wesoła-Zielona oraz Marysinem Wawerskim. Przede wszystkim jednak linia 196 umożliwiła dojazd z tych osiedli do stacji kolejowej Warszawa Rembertów, gdzie zapewniono 5-minutowe skomunikowania z pociągami Szybkiej Kolei Miejskiej. W efekcie spod bramy rembertowskiej Akademii Obrony Narodowej do centrum Warszawy szybciej jedzie się linią 196, a następnie pociągiem SKM niż bezpośrednim autobusem przyspieszonej linii 515.

Autobus czeka na pociąg

Dwa miesiące po wyruszeniu na trasę autobusów 196 powstała kolejna linia, której rozkład jazdy jest skoordynowany z godzinami kursowania Szybkiej Kolei Miejskiej. Autobusy linii 198 łączą stacje



Warszawa Wesoła: 198 do Starej Miłosnej czeka na pasażerów pociągu SKM nadjeżdżającego z centrum Warszawy. Fot. (KT)

kolejową Warszawa Wesoła z osiedlem Stara Miłosna. Co więcej, w przypadku opóźnienia pociągu SKM jadącego z Warszawy, autobusy linii 198 oczekują na jego przyjazd.

Miesiącami bez przystanku

Nie obyło się jednak bez wpadek. W grudniu 2005 roku linia 177 zaczęła kursować okólną drogą z Ursusa na Odolany przez Opacz. Mimo to nie zaplanowano dla niej zatrzymania przy miejscowym przystanku Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Wynikało to z faktu, że Opacz leży w gminie Michałowice i aby warszawskie autobusy miejskie zatrzymywały się na jej terenie, konieczne było podpisanie porozumienia w tej sprawie między gminą a stołecznym samorządem. Brak też było koniecznej infrastruktury przystankowej. Formalności udało się dopełnić po dziesięciu miesiącach – przystanek WKD Opacz na trasie linii 177 został uruchomiony dopiero w październiku 2006 roku. Dzięki temu dzielnica Ursus oraz pętla tramwajowa-autobusowa na Okęciu zyskały szybkie połączenie z linią WKD.

Działdowo by night

Między Nasielskiem a Działdowem pociągi - zamiast rano wozić uczniów do szkół - kursują w środku nocy

W tekście „Termin goni termin” („Z Biegiem Szyn” nr 24, marzec-kwiecień 2006) opisaliśmy problemy z uzyskaniem jednoznacznej informacji o terminach kursowania pociągu nr 15437 relacji Warszawa Wola-Działdowo. Pociąg ten jest interesujący także z innego powodu. Stanowi bowiem wyraźny przykład, w jaki sposób wydawane są pieniądze podatników przeznaczone na dofinansowanie przewozów regionalnych w województwie mazowieckim – kolejny już raz pociągi uruchamiane są nie wtedy, gdy są potrzebne.

Pierwotna relacja pociągu nr 15437, wprowadzona 11 grudnia 2005 roku, wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2005/2006, to Warszawa Wola-Nasielsk. Pociąg ten wyruszał ze stacji początkowej o godz. 22.56, by przybyć do Nasielska o godz. 0.40. Relacja taka była całkowicie uzasadniona, gdyż zadaniem tego pociągu jest umożliwienie mieszkańcom podwarszawskich miejscowości późnowieczornych powrotów do domu. Zmiany przyniosła już jedna z pierwszych poprawek rozkładu jazdy 2005/2006 – w okresie do 22 kwietnia oraz od 4 września 2006 roku stacją końcową stało się Działdowo, dokąd pociąg przybywał o godz. 2.06.

W aktualnie obowiązującym rozkładzie 2006/2007 pociąg nr 15437 do Działdowa dociera codziennie, z tą zmianą, że w drogę wyrusza o 18 minut wcześniej, czyli o godz. 22.38. Wraz ze zmianą relacji pociągu nr 15437 zaistniała też konieczność wydłużenia relacji pociągu powrotnego (zamiast w relacji Nasielsk-Warszawa Wola kursował on jako pociąg Działdowo-Warszawa Wola, a w rozkładzie 2006/2007 jako Działdowo-Warszawa Gdańska). Do 9 grudnia 2006 roku pociąg ten udawał się z Działdowa w drogę do Warszawy o godz. 2.33, zaś obecnie rozpoczyna swój bieg 12 minut później – o godz. 2.45 (w okresie 29 kwietnia-1 września o godz. 2.27). Co więcej, następny pociąg Kolei Mazowieckich w kierunku Warszawy odjeżdża z Działdowa już o godz. 3.08, czyli po zaledwie 23 minutach – podczas gdy w ciągu dnia między pociągami z Działdowa do Warszawy są nawet trzygodzinne przerwy (np. od godz. 15.45 do 18.42)!

Już wstępna analiza rozkładu jazdy daje podstawy do przypuszczeń, iż pociągi kursujące w środku nocy na odcinku Nasielsk-Działdowo nie mogą cieszyć się wysoką frekwencją. I rzeczywiście. Instytut Rozwoju i Promocji Kolei (IRiPK) przeprowadził badania frekwencji, które tylko potwierdzają, że pasażerowie korzystają z powyższych pociągów prawie wyłącznie pomiędzy Warszawą a Nasielskiem. W nocy z 8 na 9 grudnia 2006 roku frekwencja w pociągu nr 15437 przedstawiała się następująco: między Warszawą a Legionowem pociągiem podróżowało 85 osób. Po wymianie pasażerów w Legionowie – gdzie wysiadły 22 osoby, a wsiadło 15 osób – w pociągu było 78 pasażerów. Potem pociąg zaczął się wyludniać: frekwencja za Chotomowem – 57 osób, za Nowym Dworem Maz. – 52 osoby, za Pomiechówkiem – 31 osób, za Nasielskiem – 23 osoby, za Świerczami – 20 osób, za Ciechanowem – 11 osób, za Mławą – 2 osoby. Dzięki pojedynczym pasażerom dosiadającym się w Iłowie i Narzymiu w Działdowie z pociągu nr 15437 wysiadły 4 osoby. Na całej trasie z pociągu skorzystało 120



Warszawa Wola, godzina 22.38. Odjazd pociągu do Działdowa. Przed nim ponad trzy godziny jazdy. Fot. (KT)

osób, z czego na odcinku Nasielsk-Działdowo – 26 osób. Bardzo podobnie kształtowała się frekwencja w trakcie badania wykonanego w nocy z 22 na 23 września 2006 roku.

W drodze powrotnej, w pociągu do Warszawy wyruszającym z Działdowa o godz. 2.33 – 9 grudnia nad ranem – frekwencja była jeszcze słabsza. Na całym 88-kilometrowym odcinku z Działdowa do Nasielska do pociągu wsiadło zaledwie 11 osób (z czego jedna wysiadła). Pociąg zaczął się zapelniać od Nasielska – tu wsiadło 25 osób i w sumie – razem z jadącymi wcześniej – w pociągu było 35 osób. Od Modlina było już 60 pasażerów, od Nowego Dworu Mazowieckiego – 75 pasażerów, a od Legionowa do Warszawy – 78 pasażerów.

Istotne jest to, że obydwa nocne pociągi zatrzymują się na wszystkich stacjach i przystankach osobowych, chociaż na odcinku Nasielsk-Działdowo jakiegokolwiek wymiany pasażerów zdarzają się wyłącznie w większych miejscowościach. W dniach badań przeprowadzonych przez IRiPK na takich przystankach, jak Jackowo Dworskie, Gołotczyzna, Czeruchy, Krośnice Mazowieckie, Konopki, czy Wyszyny do obydwu nocnych pociągów Kolei Mazowieckich nikt nie wsiadł, ani nikt z nich nie wysiadł.

Żeby tego było mało, nowy rozkład jazdy przyniósł kolejne zaskoczenie. W rozkładzie jazdy 2005/2006 obydwa nocne pociągi zestawione były z jednej jednostki trakcyjnej EN57, natomiast od 10 grudnia 2006 roku, zarówno pociąg do Działdowa odjeżdżający z Warszawy Woli o godz. 22.38, jak i pociąg powrotny wyruszający z Działdowa o godz. 2.45, obsługiwane są składem złożonym z dwóch jednostek trakcyjnych EN57.

Kto i z jakich powodów podjął decyzję o nagłym – bo w czasie obowiązywania rozkładu jazdy 2005/2006 – wprowadzeniu pary nocnych pociągów osobowych na trasę z Nasielska do Działdowa? Kto ma wpływ na to, że pociągi te nadal kursują mimo bardzo niskiej frekwencji? Pytania te są o tyle istotne, że równocześnie na odcinku Nasielsk-Działdowo występują poważne problemy z codziennym dojazdem koleją do szkół – w Mławie, Działdowie, a nawet w Ciechanowie.

Ksawery Zapaśnik, współpraca: Przemysław Brona

Z Biegiem Szyn Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

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

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Tomasz Gajewski, Piotr Gałązka, Ksawery Zapaśnik.

Nakład: 170 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

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 otrzymania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 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 wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.