

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

MAJ – CZERWIEC 2005

Nr 3 (18)



CHOTOMÓW

Kolej ciągle **TAJNA**

Plusy i minusy, czyli busy
Mogą spać spokojnie?
Znowu tragedia

**„Racją bytu wszelkiej polityki
jest służba dla człowieka”**

Jan Paweł II

**2 kwietnia, w sobotę o 21.37 zmarł
Papież Jan Paweł II**

**Po Jego śmierci czujemy się samotni, ale jesteśmy
pewni, że dzięki naukom i nieustającej opiece
Jana Pawła II, damy radę żyć dalej.**

**Żyć dalej. Nie lękając się.
Żyć dalej. Z wiarą, nadzieją i miłością.**

Z Warszawy do Rzymu koleją

Do Watykanu

Tysiące Polaków pojechało pociągami,
aby pożegnać Papieża Jana Pawła II.

Na smutną wieść o śmierci Papieża Jana Pawła II miliony Polaków od razu podjęły decyzję o wyjeździe do Rzymu na pogrzeb Ojca Świętego. W związku z tym spółka PKP Intercity zareagowała błyskawicznie i postanowiła uruchomić specjalne pociągi do Rzymu. W kilka dni udało się pokonać wszystkie trudności i bariery organizacyjne. Zorganizowano wagony, załatwiono wszystkie formalności z zarządami kolei czeskich, austriackich oraz włoskich i w ekspresowym tempie rozpoczęto sprzedaż biletów. Ceny biletów nie były wysokie (z Warszawy do Rzymu i z powrotem – miejsce siedzące: 440 zł, miejsce w kuszetce: 560 zł). Dzięki temu na podróż decydowali się ludzie młodzi, małżeństwa, emeryci. Wszyscy z różnych stron Polski. Chociaż pociągi odjeżdżały jedynie z Warszawy Wschodniej i Krakowa Głównego, to sprzedaż biletów na pociągi specjalne prowadziły kasy także w Szczecinie, Poznaniu, Gdańsku, Katowicach i we Wrocławiu. W sumie do dyspozycji pielgrzymów było ponad 5000 biletów. Sprzedano prawie wszystkie. Kolejka po bilety do Rzymu ciągnęła się przez cały hall warszawskiego Dworca Centralnego.

Cztery specjalne pociągi wyruszyły z warszawskiego Dworca Wschodniego o godz. 17.30, 17.56, 19.30 i 20.18. Oprócz tego dwa pociągi odjechały z Krakowa – o godz. 18.20 i 19.20. Przejazd do Rzymu zajął nieco ponad dobę. Po drodze nie obyło się bez niespodzianek. Kilkuosobowa grupa podróżnych wysiadła z jednego z pociągów podczas postoju w Hohenau na granicy czesko-austriackiej, w celu dokonania zakupów w sklepie. Nie zdążyli wrócić przed odjazdem pociągu. Dzięki obsłudze specjalnych pociągów, umożliwiono im odbycie dalszej podróży w kolejnym specjalnym pociągu. Podczas postoju w Udine włoscy kolejarze włączyli pasażerom specjalnych pociągów wodę, słodycze i papierowe ręczniki.

Początkowo zapowiadano, że specjalne pociągi dojadą na dworzec San Pietro, który jest położony nieopodal Watykanu. Niestety, w międzyczasie okazało się, że w wiecznym mieście jest coraz mniej miejsca. W efekcie podjęto decyzję o skierowaniu polskich pociągów na stację Roma Ostiense, która oddalona jest od Watykanu o ponad dwie godziny drogi piechotą. Niektórzy podróżni skierowali się na pobliski plac – Piazza del Topolo, na którym zainstalowane były telebimy. Inni udali się jednak dalej – w stronę Watykanu. Na pogrzeb Ojca Świętego przybyło 2,5 miliona ludzi. Chociaż polscy pielgrzymi ze specjalnych składów nie mogli dotrzeć do samej Bazyliki Świętego Piotra, to i tak byli dużo bliżej watykańskich uroczystości niż miliony Polaków, którzy musieli zostać w kraju. Dlatego nikt z pasażerów nie żałuje szybkiego podjęcia decyzji o spędzeniu kilkudziesięciu – nie ma co ukrywać – męczących godzin w drodze z Polski do Rzymu. *Przedłużająca się podróż była dla mnie formą pielgrzymki, a niewygody z nią związane rodzajem pokuty. Dzięki temu, że tak długo jechaliśmy, miałam czas zastanowić się, dlaczego to robię. Choć wyjeżdżając miałam wątpliwości, teraz mogę stwierdzić, że cieszę się, że pojechałam – mówi Julianna Skarzyńska, pasażerka jednego ze specjalnych pociągów.*

Karol Trammer

Nowa taryfa Kolei Mazowieckich

Gorzka pigułka?

Jaka taryfa? Lokalna czy globalna?

Koleje Mazowieckie od początku swojej działalności bazują na ogólnopolskiej taryfie przewozowej spółki PKP Przewozy Regionalne. Z jednej strony oznacza to, że nowy przewoźnik w ogóle nie ma do zaoferowania pasażerom nowych atrakcyjnych ofert i promocji, lecz wiernie trzyma się standardów wyznaczanych przez spółkę PKP Przewozy Regionalne. Dla przykładu PKP Przewozy Regionalne słynie z coraz droższych biletów na najkrótsze dystanse. Jeszcze do niedawna bilet na przejazd pociągiem osobowym na odległość do 5 km kosztował 2,30 zł. To dużo, ale od 4 kwietnia jest jeszcze więcej. Na początku kwietnia zdecydowano się bowiem połączyć dwie strefy taryfowe – „do 5 km” oraz „od 6 do 10 km”. Powstała jedna nowa strefa: „do 10 km” – koszt przejazdu w niej to 3,00 zł. Dla pasażerów podróżujących na odległość od 6 do 10 km cena biletu co prawda spadła. Spadła, ale nieznacznie, bo jedynie o 10 groszy (z 3,10 zł). Natomiast dla jeżdżących koleją na najkrótsze dystanse (do 5 km), np. do sklepu, urzędu czy kościoła w sąsiedniej miejscowości, cena biletu wzrosła aż o ponad 30%. Niestety może to się skończyć większą ilością podróży bezbiletowych – szansa pojawienia się konduktora w ciągu kilkunastominutowego przejazdu jest przecież niewielka... Uzależnienie od taryfy spółki PKP Przewozy Regionalne nie pozwala Kolejom Mazowieckim na odcięcie się od tego typu kontrowersyjnych pomysłów. Nie pozwala także na zaproponowanie promocji czy obniżek cen biletów niezależnie od ogólnopolskiego przewoźnika. Co wymyślą specjaliści z pionu handlowego w centrali PKP Przewozy Regionalne automatycznie dotyczy klientów Kolei Mazowieckich. Są jednak tego i dobre strony.

Dzięki temu, że Koleje Mazowieckie stosują taryfę spółki PKP Przewozy Regionalne, pasażerowie w ogóle nie muszą się martwić faktem przekraczania granicy województwa mazowieckiego, a więc granicy obszaru działalności Kolei Mazowieckich. Obowiązujące w całej Polsce popularne bilety turystyczne (ważne w weekendy) czy sieciowe bilety tygodniowe honorowane są także przez drużyny konduktorskie w pociągach Kolei Mazowieckich. Uniezależnienie Kolei Mazowieckich od ogólnopolskiej taryfy może mieć skutki podobne do podziału taryf spółek PKP Przewozy Regionalne i PKP Intercity. Obydwaj przewoźnicy przestali wzajemnie honorować swoje bilety. Czy już niedługo pasażer z biletem Kolei Mazowieckich będzie mógł podróżować tylko do granic województwa mazowieckiego, a później konieczny będzie zakup kolejnego biletu ważnego w pociągach PKP Przewozy Regionalne? Czy już niedługo ogólnopolskie bilety sieciowe przestaną być honorowane w pociągach Kolei Mazowieckich i Mazowsze stanie się jedynym w szesnastu województw, w którym nie będą honorowane ogólnopolskie bilety sieciowe wydawane przez PKP Przewozy Regionalne? Istnieją takie groźby. Miejmy jednak nadzieję, że w historii polskiej kolei regionalizacja nie zapisze się podobnie jak podział PKP Przewozy Regionalne i PKP Intercity. Może tym razem będzie inaczej i Koleje Mazowieckie wraz z PKP Przewozy Regionalne opracują wzajemne zasady rozliczeń, tak by pasażer nie musiał w każdym województwie kupować nowego biletu. W innych krajach między sobą rozliczają się przewoźnicy państwowi i prywatni! U nas sytuacja jest przecież prostsza – gra na razie toczy się jedynie między spółkami jednego grupy lub spółkami dysponującymi swoimi udziałami.

Stworzenie nowej taryfy Kolei Mazowieckich jest szansą na uatrakcyjnienie ofert i cen biletów, a więc szansą na przyciągnięcie nowych klientów oraz powstrzymanie odpływu pasażerów do prywatnych przewoźników autobusowych. Istnieje jednak groźba wylania dziecka z kąpielą. Za nową atrakcyjną taryfę możemy bowiem zapłacić stworzeniem na Mazowszu obszaru, na którym nie będą honorowane bilety wydane w innych kasach niż okienka Kolei Mazowieckich. Oby zregionalizowana taryfa Kolei Mazowieckich nie okazała się kolejną już gorzką pigułką zaaplikowaną pasażerom przez chaotycznie reformującą się polską koleją.

I jeszcze jedno. Od 1 kwietnia w kasach Kolei Mazowieckich nie można już kupować biletów na pociągi spółki PKP Intercity.

Karol Trammer

Koleje Mazowieckie

Kolej ciągle tajna

Schematy struktury organizacyjnej są jawne w Policji i Wojsku Polskim. Ale nie w Kolejach Mazowieckich - taką decyzję podjęło biuro zarządu.

28 lutego (poniedziałek) będąc w biurze zarządu spółki Koleje Mazowieckie, poprosiłem o schemat struktury organizacyjnej (graficzne przedstawienie zależności obowiązujących w spółce: rada nadzorcza, zarząd, biura, wydziały, sekcje itd.). Kserokopię schematu organizacyjnego otrzymałem bez jakiegokolwiek problemu. Przez chwilę można było pomyśleć: wreszcie! Koleje Mazowieckie

wyznaczają nowe standardy – koniec z tak popularną na kolei tajnością i niejawnością. Niestety pomyśleć tak można było tylko przez moment, bo bezproblemowo było tylko do czasu... Po kilku godzinach zadzwonił do mnie pracownik biura zarządu Kolei Mazowieckich i grzecznie poprosił mnie o jak najszybszy zwrot kartki papieru ze schematem organizacyjnym. Okazało się, że Marek Dawidowicz, dyrektor biura zarządu, zdecydował, że jest to dokument tajny i nie należy go udostępniać osobom postronnym. Odpowiedziałem, że schemat oczywiście mogę zwrócić, ale z powodu nawału obowiązków nie zrobię tego natychmiast, lecz dopiero w środę, 2 marca. Nie wspomnę o tym, że miałem do dyspozycji dwa dni na skierowanie czy nawet przerysowanie schematu... W środowy poranek zjawiłem się w siedzibie Kolei Mazowieckich przy ul. Lubelskiej i oddałem w biurze zarządu kartkę papieru z zamieszczonym schematem organizacyjnym, a w sekretariacie zostawiłem oficjalne pismo do dyrektora Dawidowicza. Pismo następującej treści: „Zgodnie z tym, o co poproszono mnie w rozmowie telefonicznej z 28 lutego br., zwracam egzemplarz schematu struktury organizacyjnej spółki Koleje Mazowieckie-KM, który, jak się okazuje, nie jest dokumentem jawnym!!! Jednocześnie pragnę zwrócić Pańską uwagę na trzy sprawy, które w zaistniałej sytuacji mają duże znaczenie.

Po pierwsze: spółka Koleje Mazowieckie-KM nie jest podmiotem prywatnym, lecz podmiotem, którego większościowy pakiet udziałów znajduje się w rękach Samorządu Województwa Mazowieckiego. W związku z tym podlega ustawie o dostępie do informacji publicznej z 6 września 2001 roku. Ustawa ta głosi,

że informacje o strukturze organizacyjnej podmiotów, których większość udziałów należy do jednostek samorządu terytorialnego, powinny być jawne (artykuł 4, punkt 1, ustęp 5). Dlaczego w spółce Koleje Mazowieckie-KM jest inaczej, niż głosi to ustawa?

Po drugie: spółka Koleje Mazowieckie-KM jest podmiotem utworzonym przez demokratycznie wybrane władze samorządowe. Poza tym spółka jest finansowana z publicznych pieniędzy, a więc pochodzących z kieszeni podatnika. To powinno być wystarczającym argumentem, aby nie odgradzać się od społeczeństwa barierą niejawności. Obywatele mają prawo wiedzieć, co dzieje się w spółkach utworzonych przez reprezentantów społeczeństwa i jednocześnie przez społeczeństwo finansowanych. W tej sytuacji utajnianie schematu struktury organizacyjnej wydaje się być decyzją dalece kontrowersyjną.

Po trzecie: spółka Koleje Mazowieckie-KM jest pierwszą spółką samorządowo-kolejową utworzoną w ramach regionalizacji kolei. Tym samym spółka powinna świecić przykładem dla ewentualnych



kolejnych tego typu podmiotów. Wytwarzanie atmosfery tajności i tajemniczości nie służy niczemu dobremu, a jedynie dostarcza argumentów przeciwko regionalizacji. Regionalizacja miała bowiem doprowadzić do przejrzystości działania kolejowych przewoźników regionalnych. Sprawa utajnienia schematu struktury organizacyjnej sygnalizuje coś zupełnie odwrotnego.

Zadaję więc pytanie. Na podstawie jakich przesłanek prawnych podjął Pan decyzję o utajnieniu schematu struktury organizacyjnej spółki Koleje Mazowieckie-KM? Z niecierpliwością oczekuję odpowiedzi.”

Reasumując. Naszym zdaniem dyrektor organizacyjnej, bo po prostu zabrania tego prawo, a konkretnie ustawa o dostępie do informacji publicznej. Bo nie pozwala mu na to niepisany kodeks pracownika jednostek samorządu terytorialnego (i im podległych), który określa normy zachowań wobec mieszkańców województwa (podatników, wyborców, a także pasażerów). I wreszcie, bo jest to sprzeczne z ideą regionalizacji kolei. Idea, która miała uzdrownić sytuację kolejowych przewoźników regionalnych, między innymi właśnie poprzez wprowadzenie przejrzystości w strukturach, finansach i bieżącej działalności spółek samorządowo-kolejowych.

Tyle naszych racji. A co na ten temat mówi dyrektor Marek Dawidowicz? Jak tłumaczy się ze swojej kontrowersyjnej decyzji o utajnieniu tego, co według prawa oraz standardów społeczeństwa obywatelskiego powinno być jawne? Dyrektor Dawidowicz w ogóle się nie tłumaczy. Przez prawie dwa miesiące nie otrzymaliśmy

Dobra energia Energetyki...

...czyli może być zupełnie inaczej!

PKP Energetyka na swojej stronie internetowej publikuje dokładny schemat struktury organizacyjnej. Na schemacie podane są nazwiska osób pełniących funkcje kierownicze, a także numery telefonów do wszystkich dyrektorów, biur i wydziałów. Klienci i interesanci bez barier mogą uzyskać kontakt w każdej sprawie. Dzięki temu można odczuć, że dla spółki PKP Energetyka najważniejszy jest dobry kontakt z każdym interesantem. Nikomu nie trzeba tłumaczyć, że ułatwiony kontakt z partnerami biznesowymi i społecznymi pozytywnie wpływa na wizerunek spółki. Na pewno nikomu nie trzeba tłumaczyć? Kolejom Mazowieckim chyba jednak trzeba...

Biegiem Szyn", Pańskie stanowisko na ten temat. Uważam bowiem, że będzie najrzetelniej i najuczciwiej, gdy moje obserwacje oraz zarzuty będą skonfrontowane z Pańską odpowiedzią. Jako zwolennikowi dialogu i dyskusji na temat problemów kolei, zależy mi nie tylko na wyjaśnieniu tej sprawy, ale także na przedstawieniu racji obu stron. Czekam więc na odpowiedź na pismo. Byłbym również bardzo wdzięczny za przesłanie w formie elektronicznej informacji, kiedy pismo zostanie (lub zostało) do mnie wysłane.

Nie odpowiadanie na e-maile to prawo każdego człowieka. Jednak zwlekanie z odpowiedzią na oficjalne pismo to już łamanie prawa, a konkretnie artykułu 35 kodeksu postępowania administracyjnego. Cóż, okazuje się, że w Kolejach Mazowieckich nie wszyscy zauważyli, że czasy się zmieniają. Niektórzy myślą, że kolej to ciągle państwo w państwie, które od społeczeństwa (czyli podatników i klientów) musi oddzielać się barierą tajności i milczenia.

Tekst i fot. Karol Trammer

Przejazdy kolejowe

Znowu tragedia

Autobus szkolny nie zatrzymał się przed przejazdem kolejowym i wjechał wprost pod pociąg. Cztery osoby nie żyją.

Upewnić się, czy nie zbliża się pojazd szynowy!

PRAWO O RUCHU DROGOWYM (art. 28): Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu kolejowego oraz przejeżdżając przez przejazd, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność. Przed wjechaniem na tory jest on obowiązany upewnić się, czy nie zbliża się pojazd szynowy, oraz przedsięwziąć odpowiednie środki ostrożności, zwłaszcza jeżeli wskutek mgły lub z innych powodów przejrzystość powietrza jest zmniejszona.

Samochód zbliża się do przejazdu. Kierowca nie zachowuje ostrożności i nie zatrzymuje się przed znakiem STOP – to niestety bardzo powszechny scenariusz przy skrzyżowaniach dróg z liniami kolejowymi. Zazwyczaj takie sytuacje kończą się szczęśliwie i nie dochodzi do wypadku. Niestety, co jakiś czas świat obiega tragiczna informacja, że na przejeździe kolejowym znowu zginęli ludzie, bo kierowca się nie zatrzymał, a akurat po torach pędził pociąg. Tak niestety było 15 marca.

Tego dnia, tuż przed godz. 15.00 autobus szkolny wiozący dzieci i młodzież ze szkoły w Kolbieni (powiat otwocki) do pobliskiej Siennicy, zbliżał się do nieostrzeżonego przejazdu kolejowego we Władzinie. Tam krzyżuje się lokalna droga z linią kolejową nr 13 łączącą Pilawę z Tłuszczem (jest to fragment kolejowej obwodnicy Warszawy). Niestety, kierowca autobusu nie zatrzymał się przed przejazdem i wjechał wprost pod nadjeżdżający w tym momencie

Nie zachowali szczególnej ostrożności

Z raportów Biura Eksploatacji PKP PLK S.A.

Piaseczno, 25.02.2001: na przejeździe z zawieszoną obsługą dochodzi do najechania pociągu osobowego na samochód osobowy prowadzony przez kierowcę, będącego pod wpływem alkoholu (1,16 promila), który nie reaguje ani na znak stop, ani na sygnały ostrzegawcze z pociągu.

Szlak Ożarów-Błonie, 21.12.2001: ciągnik siodłowy z naczepą ominął zamknięte półogotki przejazdu i najechał na pociąg jadący z prędkością 140 km/h. Skutkiem jest śmierć kierowcy i zranienie trzech pasażerów pociągu.

Szlak Wołomin-Tłuszcz, 4.03.2002: przy sprawnej sygnalizacji przejazdowej samochód osobowy wjeżdża pod pociąg. W wypadku ginie nie posiadający prawa jazdy nietrzeźwy kierowca samochodu, ranna zostaje pasażerka. Odrzucony samochód uderza przechodzącą kobietę z dzieckiem, którzy ponoszą śmierć.

Szlak Małkinia-Zaręby Kościelne, 2.12.2002: autobus przewożący dzieci wjeżdża pod pociąg. 5 osób ponosi śmierć, 6 zostaje rannych. Winnym wypadku uznano kierowcę, który prowadził rozmowę z pasażerką.

Szlak Bartodzieje-Lesiów, 14.07.2003: pod pociąg pospieszny jadący z prędkością 79 km/h wjechał samochód ciężarowy. Ranni zostają kierowca i maszynista. Straty wynoszą prawie 400 tysięcy zł, przerwa w ruchu pociągów trwa ponad dobę.

Szlak Tłuszcz-Wołomin, 29.11.2003: na przejeździe z uszkodzoną sygnalizacją przejazdową, ale ograniczoną dla pociągów prędkością, na pociąg jadący z prędkością 20 km/h wjechał samochód dostawczy.

Szlak Gąsocin-Ciechanów, 14.05.2004: nietrzeźwy (1,3 promila) kierowca motocykla ominął stojący przed zamkniętymi półogotkami inny pojazd i wjechał w bok lokomotywy pociągu ekspresowego. Motocyklista poniósł śmierć

Szlak Nasielsk-Świercze, 10.07.2004: samochód osobowy uderzył w drugi wagon przejeżdżającego pociągu. Osoby znajdujące się w samochodzie wyrzucone zostały na zewnątrz, a sam samochód doszczętnie spłonął wskutek wybuchu zbiornika paliwa. Kierowca i pasażerowie zostali ranni.

Szlak Sochaczew-Teresin Niepokalanów, 31.01.2004: wskutek zlekceważenia przepisów przez maszynistę pociągu i kierowcę giną dwie osoby. Pociąg osobowy jechał z nadmierną prędkością (obowiązywało ograniczenie w związku z uszkodzeniem sygnalizacji przejazdowej). Należytej ostrożności nie zachował także kierujący samochodem.

pociąg – InterRegion „Gałczyński” relacji Szczecin Główny-Lublin. Zginął kierowca i trzech uczniów jadących szkolnym autobusem. Dwunastu uczniów i ich opiekunka zostało rannych – pogotowie odwiozło ich do szpitali w Otwocku i Mińsku Mazowieckim.

Od razu po tym tragicznym wypadku w mediach rozgorzała dyskusja, kto jest winny wypadkom na przejazdach kolejowych. Nieostrożni kierowcy czy kolej? Wielu dziennikarzy jednoznacznie stwierdziło, że winę za wypadki na przejazdach

kolejowych ponoszą Polskie Linie Kolejowe (ta spółka Grupy PKP odpowiedzialna jest m.in. za utrzymanie i obsługę przejazdów). Liczby jednak mówią co innego. W 2004 roku na przejazdach miały miejsce 242 wypadki na przejazdach kolejowych – winę za 235 z nich ponoszą kierowcy. W efekcie tych zdarzeń zginęły 29 osób, a 107 zostało rannych. Niestety, taka jest prawda. Kierowcy często wcale nie zwalniają przed przejazdami, świadomie usiłują przejechać tuż przed nadjeżdżającym pociągiem, lub też objeżdżają opuszczone półogotki. Kolejny problem

to bagatelizowanie mniej uczęszczanych linii kolejowych – kierowcy rzadko widując pociągi na jakimś przejeździe, z czasem rezygnują z zatrzymywania się przed nim. A trzeba pamiętać, że prawo o ruchu drogowym mówi bardzo wyraźnie: znak STOP zakazuje wjechania na przejazd bez wcześniejszego zatrzymania się, natomiast przed przejazdami nie oznaczonymi znakiem STOP, a jedynie krzyżem św. Andrzejka, konieczne jest zachowanie szczególnej ostrożności.

Lokomotywy oraz zespoły trakcyjne całą dobę każdego dnia w roku mają włączone światła czołowe. Dzięki temu nadjeżdżający skład jest widoczny już z daleka. Mimo to kierowcy i tak często decydują się na przejechanie przez przejazd tuż przed zbliżającym się pociągiem.

Chociaż media wytworzyły w społeczeństwie świadomość, że to spółka PKP Polskie Linie Kolejowe jest winna wypadkom na przejazdach, to fakty są zupełnie inne. W ubiegłym roku zdarzyło się na przejazdach siedem wypadków, za które winę ponosi kolej. To nie wyjątek, tak jest co roku – średnio 97% wypadków na przejazdach jest spowodowanych przez kierowców.

Medialne oskarżenia głoszące, że winę za wypadki na przejazdach ponoszą przede wszystkim Polskie Linie Kolejowe brzmią bardzo zastanawiająco, gdy skonfrontuje się je z danymi finansowymi. Danymi, które informują, że w ubiegłym roku „peelka” przeznaczyla na budowę, utrzymanie i obsługę przejazdów kolejowych prawie 223,5 miliona złotych. Zarządcy dróg w ogóle nie finansują utrzymania przejazdów kolejowych. Jest to paradoks, ponieważ pociągi praktycznie wcale nie wpływają na stan nawierzchni drogowej na przejazdach. Natomiast już kilkadziesiąt przeładowanych ciężarówek może trwale uszkodzić przejazd kolejowy. TIR-y jeżdżą, a kolej płaci...

Tekst i fot. Karol Trammer



Kolej czy nieuważni kierowcy? Kto jest winny wypadkom na przejazdach?

WIĘCEJ INTEGRACJI TRANSPORTU PUBLICZNEGO!

Śnieg dawno już stopniał

Warszawa Wschodnia: wygodniejsze przesiadki z pociągu do autobusu.



Który odjedzie pierwszy? Z pętli Dworzec Wschodni (Kijowska) wyrusza 11 linii autobusowych. Jednak każda z innego przystanku.

Kto przyjedzie pociągiem na warszawski Dworzec Wschodni i chce dalej po Warszawie poruszać się komunikacją miejską, ten ma problem. Każda z linii autobusowych rozpoczynających bieg na pętli Dworzec Wschodni (Kijowska) wyrusza z innego przystanku. Przez to pasażerowie muszą biegać od przystanku do przystanku i sprawdzać, który z autobusów odjedzie jako pierwszy. Często w międzyczasie, któryś z autobusów odjeżdża, zostawiając na lodzie grupkę pasażerów. Istnieje jednak możliwość zmiany tej niekomfortowej sytuacji. Zwróciliśmy się do warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego (ZTM) z wnioskiem wybudowania nowego zbiorczego przystanku, na którym zatrzymywałyby się wszystkie linie autobusowe (już wspólnie) tuż po wyruszeniu z pętli Dworzec Wschodni (Kijowska). Oto treść pisma, które w połowie lutego przesłaliśmy do Zarządu Transportu Miejskiego:

Redakcja „Z Biegiem Szyn” na podstawie obserwacji i konsultacji z pasażerami zwraca się do Zarządu Transportu Miejskiego z propozycją budowy nowego przystanku autobusowego w zespole **Dworzec Wschodni (Kijowska)**. Konkretnie chodzi o zlokalizowanie nowego przystanku na północnej jezdni ul. Kijowskiej, naprzeciwko budynku dworca Warszawa Wschodnia. Na przystanku tym powinny zatrzymywać się wszystkie autobusy rozpoczynające bieg z krańca Dworzec Wschodni (Kijowska). Dzięki temu pasażerowie uzyskaliby

możliwość oczekiwania na autobusy wszystkich linii w jednym miejscu, zamiast konieczności biegania pomiędzy poszczególnymi przystankami końcowymi i nerwowego sprawdzania, który z autobusów odjedzie jako pierwszy. To rozwiązanie znacznie ułatwi przesiadki z pociągów do autobusów. Przesiadki tak potrzebne w czasach integracji transportu publicznego.

Pozwalamy sobie zwrócić się z powyższą prośbą, ponieważ lokalizacja zbiorczych przystanków dla wszystkich linii ruszających z krańca to idea, którą Zarząd Transportu Miejskiego już stosował. Dla przykładu zbiorczy przystanek tramwajowy Okęcie, na którym zatrzymują się tramwaje ruszające z tamtejszej pętli, przyjął się wśród pasażerów i cieszy się ogromną popularnością.

W połowie marca nadeszła pozytywnie nastrojająca odpowiedź od Bogusława Borzyna, koordynatora działalności przewozowej w warszawskim Zarządzie Transportu Miejskiego:

(...) uprzejmie informujemy, że przychyliając się do Państwa prośby, podejmujemy niezbędne działania w celu uruchomienia przystanku zbiorczego na ul. Kijowskiej po wyjeździe z pętli Dw. Wschodni (Kijowska). Uruchomienie w/w przystanku musi być jednak poprzedzone wykonaniem odpowiedniego projektu organizacji ruchu i zatwierdzeniem go przez Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy, jak również wykonaniem przez Zarządcę drogi niezbędnych napraw nawierzchni zatoki i chodnika.

Zakres robót niezbędnych do wykonania będzie możliwy do określenia po ustąpieniu okresu zimowego, a tym samym warstwy zalegającego śniegu.

Nadeszła wiosna. Śnieg dawno już stopniał. Z niecierpliwością zatem czekamy na zbiorczy przystanek autobusowy przy Dworcu Wschodnim. Jednak najbardziej niecierpliwą się setki pasażerów, codziennie przesiadających się tu z pociągów do autobusów.

WIĘCEJ INTEGRACJI TRANSPORTU PUBLICZNEGO!

Szanowni Czytelnicy! Czekamy na Wasze sygnały. Informujcie o rozwiązaniach, które mogą pozytywnie wpłynąć na większą integrację pomiędzy poszczególnymi środkami transportu publicznego na Mazowszu. Wspólnie zajmijmy się sprawami, których urzędnicy nie dostrzegają, bądź nie chcą dostrzegać...
e-mail: z.biegiem.szyn@interia.pl tel. (0)691-500-248

Tekst i fot. Karol Trammer

Oddział Dworce Kolejowe

A co z resztą?

PKP jest zainteresowane jedynie piętnastoma mazowieckimi dworcami.

1 maja rozpoczyna działalność nowa jednostka organizacyjna w strukturach PKP S.A. Chodzi o Oddział Dworce Kolejowe, który wynajmując powierzchnie handlowe, ma doprowadzić do tego, że dworce przestaną być miejscami brudnymi i niebezpiecznymi. Jest jednak pewien szkopuł. Taka świetlana przyszłość czeka tylko 73 polskie dworce kolejowe. Jeśli chodzi o Mazowsze, to tu pod opiekę Oddziału Dworce Kolejowe ma przejść tylko 15 dworców – siedem warszawskich (Centralny, Wschodni, Śródmieście, Gdański, Wileński, Zachodni, Stadion, Powiśle i Ochota) oraz osiem spoza stolicy (Grodzisk Maz., Mińsk Maz., Tuszcz, Radom, Otwock i Siedlce). Oddział Dworce Kolejowe ma zrobić wszystko, aby budynki dworcowe na tych stacjach stały się miejscami przyjemnymi, czystymi i bezpiecznymi.

Trudno jednak nie zadać pytania, dlaczego świetlana przyszłość ma dotyczyć tylko piętnastu mazowieckich dworców. Jeśli PKP S.A. rzeczywiście chciałoby być dobrym gospodarzem, to opracowałoby program obejmujący wszystkie polskie dworce, a nie jedynie 73. Miło się wybiera rodzynki z ciasta, ale co z budynkami dworcowymi w małych miasteczkach? Czy one nigdy już nie będą stanowiły najważniejszego punktu miejscowości? Czy rozbiórka albo zabicie ich dachami to jedyny scenariusz?

Może jednak nie jest aż tak źle... PKP S.A. myśli o przekazaniu dworców spoza listy samorządom lokalnym. A gminom coraz bardziej zależy na stanie dworców kolejowych leżącym na ich terenie – wiadomo przecież, że stan stacji kolejowej znacząco wpływa na wizerunek miasta. Samorządy coraz bardziej denerwowały się, że prawie nic nie mogą zrobić z ruderami pozostawionymi przez kolej.

Jak widać, istnieje szansa na poprawę stanu polskich dworców kolejowych. Tych najważniejszych za sprawą powstającego właśnie Oddziału Dworce Kolejowe, a tych mniejszych za sprawą wójtów i burmistrzów. Nie ma się jednak, co oszukiwać. Nie wszystkie budynki dworcowe czeka lepsza przyszłość. Wiele mniejszych dworców nadal będzie niszczyć, a część zostanie niestety rozebrana. Nie wszystkie gminy zechcą bowiem wziąć sprawy w swoje ręce.

Karol Trammer

Zmiany w rozkładzie jazdy PKP Przewozy Regionalne

Plusy i minusy, czyli busy

Zgodnie z oczekiwaniami pasażerów, czyli... zapraszamy do konkurencji.

Niestety, w spółce PKP Przewozy Regionalne nie potrafią ułożyć rozkładu, który bez zmian obowiązywałby przez cały rok. Dlatego dla mało kogo zaskoczeniem były zmiany do rozkładu jazdy wprowadzone 4 kwietnia. Wbrew pozorom korekta wprowadzona przez spółkę PKP Przewozy Regionalne ma duże znaczenie dla województwa mazowieckiego. A to dlatego, że mimo przejęcia ruchu regionalnego na Mazowszu przez Koleje Mazowieckie, połączenia pospieszne łączące nasz region z sąsiednimi województwami wciąż pozostają w gestii spółki PKP Przewozy Regionalne.

Oto jakie niespodzianki przygotowała spółka PKP Przewozy Regionalne dla mieszkańców Mazowsza. Zaczniemy od dobrej wiadomości. Pociąg, który dotychczas kursował w relacji Kutno (odj. 5.23)-Warszawa Wsch. (przyj. 7.22), od 4 kwietnia rozpoczyna bieg już w Koninie (odj. 4.23). To samo dotyczy połączenia powrotnego. Dotychczas kursujący pociąg z Warszawy Wschodniej (odj. 16.23) do Kutna (przyj. 18.18), dociera aż do Konina (przyj. 19.12). W Koninie istnieje możliwość przesiadki na pociąg relacji Ponętów-Poznań Główny (odjazd z Konina o godz. 19.43).

Niestety, to wszystko z pozytywnych nowości. Reszta zmian to już nic innego niż pogorszenie oferty. Pociąg „Mazowsze” dotychczas łączący Warszawę z Płockiem został podzielony na dwie relacje: Warszawa Wsch.-Kutno oraz Kutno-Płock. Analogiczna sytuacja ma miejsce w relacji Płock-Warszawa. Tym samym Płock oraz

północno-zachodnie Mazowsze straciły jedyne bezpośrednie połączenie kolejowe ze stolicą województwa.

Mniej pociągów łączących Lubelszczyznę z Mazowszem. Zlikwidowano pociąg pospieszny „Bystrzyca” z Warszawy Zachodniej (odj. 18.05) do Lublina (przyj. 20.26). Łukasz Kurpiewski, rzecznik prasowy spółki PKP Przewozy Regionalne tak tłumaczył likwidację „Bystrzycy” – *zmiana ta jednak nie powinna być uciążliwa dla podróżnych, ponieważ w zbliżonym czasie, z Warszawy do Lublina odjeżdżają dwa pociągi, w godzinach: 16.55, 19.05.* Czyli zamiast pociągów co około godzinę, zrobiła się ponad dwugodzinna przerwa między połączeniami. I to jeszcze w porze wzmoczonych powrotów ze stolicy w kierunku Lublina. I niby ta zmiana nie powinna być uciążliwa?! Może jedynie dzięki coraz większej liczbie busów kursujących między Lublinem i Warszawą. Tylko dlaczego spółka PKP Przewozy Regionalne rynek tak bardzo chce oddać drogowej konkurencji? W odwrotnym kierunku doszło natomiast do skrócenia relacji pociągu „Lublinianin” – dotychczas kursował z Lublina (odj. 4.05) do Warszawy Zach. (przyj. 8.20) – do typowo lokalnej relacji Lublin-Dęblin.

Ostatnia zmiana dotyczy pociągu pospiesznego „Branicki”. W relacji z Warszawy Zachodniej (odj. 9.10) do Białegostoku (przyj. 11.55) pociąg ten nie będzie kursował w niedziele. Natomiast w odwrotnym kierunku „Branicki”, Białystok (odj. 16.25)-Warszawa Zachodnia (przyj. 18.59), nie pojawi się na torach w soboty.

Korekta jest niewielka. Sporządzona została zgodnie z oczekiwaniami pasażerów i możliwościami finansowymi spółki – wyjaśnił rzecznik Kurpiewski. Słowo komentarza. Jeśli w grę wchodzi likwidacja pociągów, to o korekcie rozkładu jazdy nie można powiedzieć, że jest ona niewielka. Jeżeli bowiem pasażera spotyka likwidacja pociągu, z którego regularnie korzystał, to dla niego taka korekta jest wręcz ogromna. No chyba, że ktoś porusza się busami. Dla kogoś takiego korekta kolejowego rozkładu nie ma jakiegokolwiek znaczenia. Niestety, przez konsekwentne pogarszanie kolejowej oferty przewozowej, takich ludzi jest coraz więcej.

Karol Trammer

Radom – Pionki – Dęblin

Mogą spać spokojnie?

Czy władze Mazowsza nadal chcą zlikwidować pociągi na linii Radom-Dęblin?

12 marca 2005 roku ukazał się w „Naszym Dzienniku” artykuł, w którym można było przeczytać, iż istnieje poważne zagrożenie likwidacją ruchu pociągów na linii Radom-Dęblin. Autor tego tekstu opierał się na informacjach zawartych w raporcie „Regionalne linie kolejowe w województwie mazowieckim zagrożone zawieszeniem” opublikowanym przez Centrum Zrównoważonego Transportu (CZT). Jest jeden problem – raport został wydany ponad rok temu, w kwietniu zeszłego roku. Według Krzysztofa Rytla, dyrektora CZT ma to diametralne znaczenie. *Od czasu przygotowania tego raportu wiele się zmieniło i obecnie nie są nam znane jakiegokolwiek konkretne plany zawieszenia ruchu na którejkolwiek z linii kolejowych Mazowsza. Wprost przeciwnie ostatnio coraz częściej mówi się o przywróceniu ruchu na liniach wcześniej zamkniętych* – dyrektor Rytel wydaje się być zupełnie spokojny o los mazowieckich linii kolejowych.

Niestety, nie wszyscy podzielają spokój Krzysztofa Rytla. W zeszłorocznym raporcie CZT do linii zagrożonych zawieszeniem zaliczono pięć linii: Nasielsk-Sierpc, Siedlce-Czeremcha, Piława-Luków, Radom-Przysucha i Radom-Dęblin. Prawda jest taka, że na trzech z wyżej wymienionych linii pociągi już nie kursują. Natomiast na jednej (Siedlce-Czeremcha) ruch nie został zlikwidowany jedynie dzięki twardej postawie władz województwa podlaskiego. Tak więc pozostaje tylko jeszcze jedna linia – właśnie Radom-Dęblin. Dlatego mieszkańcy i samorządowcy Ziemi Radomskiej bardzo poważnie potraktowali informację o ewentualnym zawieszeniu kursowania pociągów. Tysiące ludzi dojeżdżających do pracy w Radomiu zostałyby bowiem pozbawionych środka transportu. Radomianie straciliby możliwość dojazdu do Garbatki – popularnej miejscowości

wypoczynkowej. Ponadto koniec ruchu na linii Radom-Dęblin oznaczałby zmianę stacji kolejowej w Radomiu z węzłowej w jedyne przelotową na trasie Warszawa-Kielce-Kraków. W końcu pociągi w kierunku Tomaszowa Mazowieckiego od grudnia 2004 roku już nie jeżdżą...

Radomscy działacze pozarządowi rozumują burzę medialną wokół linii Radom-Dęblin jako próbę sił. *Lepiej dmuchać na zimne, bo takie sprawy są często balonem próbnym, który ma sprawdzić, na ile można jakąś sprawę przepchnąć* – mówi Sebastian Pawłowski z radomskiego Bractwa Rowerowego. Poczyn od razu dodaje, że pociągi kursujące między Radomiem i Dęblinem wcale nie są puste – *W sobotę, 12 marca jechałem do Jedlni Letnisko pociągiem o 13.54 i zajęte były wszystkie miejsca siedzące, a bardzo dużo ludzi musiało stać. Gdy wracałem o 19.20 frekwencja była również wysoka.*

Pojawienie się linii Radom-Dęblin w spisie zagrożonych linii, opracowanym ponad rok temu przez CZT, wcale nie wzięło się z nieba. *Cięcia po kolei* – w tak zatytułowanym wywiadzie dla „Życia Warszawy” z 3 lutego 2004 roku Bogusław Kowalski, wicemarszałek województwa mazowieckiego, sam zaliczył trasę z Radomia do Dębina jako niepotrzebną i typowaną do likwidacji. Chyba warto o tym pamiętać.

Krzysztof Rytel z CZT przypomina jednak, że kolej na Mazowszu ma się coraz lepiej – *marszałek Kowalski poinformował o lepszych niż planowano wynikach spółki Koleje Mazowieckie po pierwszym miesiącu jej funkcjonowania.* Dyrektor Rytel śpi spokojnie. Czy również pasażerowie z linii Radom-Dęblin mogą spać spokojnie?

Karol Trammer

Modernizacja linii E65 Warszawa-Gdynia

Cztery przystanki

Pamiętajmy o stolecznej Szybkiej Kolei Miejskiej. Potem może być za późno.

20 kwietnia 2005 roku odbyła się w Centrum Zrównoważonego Transportu konferencja prasowa społecznego rzecznika niezmotoryzowanych pod tytułem: „Modernizacja linii kolejowej Warszawa-Gdynia nie dla Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie?”

Właśnie dobiegają końca konsultacje społeczne modernizacji linii kolejowej E-65, w której inwestorem jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe. Linia ma być całkowicie przebudowana na odcinku od Warszawy Wschodniej do Gdyni Chyloni. Krzysztof Rytel, społeczny rzecznik niezmotoryzowanych, na konferencji prasowej zdecydowanie poparł tę inwestycję, gdyż jest to jedna z linii w korytarzach europejskich wymagająca modernizacji w pierwszej kolejności. Co więcej, plany zakładają wyższy standard niż w przypadku innych linii – na większości trasy prędkość 200 km/h i wynikający z tego zakaz skrzyżowań w jednym poziomie, co skutkuje budową ponad 100 nowych wiaduktów w miejscu likwidowanych przejazdów. Tymczasem zakładany koszt modernizacji jednego kilometra linii wcale nie jest wyższy niż przy innych projektach.

Jednocześnie społeczny rzecznik niezmotoryzowanych poinformował, że składa wniosek w konsultacjach społecznych o utworzenie czterech nowych przystanków w Warszawie na linii E65. Ocenia się, że dla potrzeb SKM na początek potrzebne jest około dziesięć nowych przystanków w Warszawie. Modernizacja linii E65 stwarza możliwość szybkiego utworzenia czterech z nich: Bródno, Św. Wincentego, Targówek i Radzywińska. Będą one dużo bardziej dostępne dla mieszkańców osiedli Targówek i Bródno, niż istniejące przystanki Warszawa Toruńska, czy Warszawa Praga. Najbardziej jest to widoczne w przypadku przystanku Bródno, który byłby zlokalizowany na wysokości ul. Bartniczej, niecałe... 100 m od Domu Kultury Świt, gdyż linia kolejowa podchodzi w tym miejscu pod samo osiedle.

Utworzenie nowych przystanków nie powinno znacząco podnieść kosztu inwestycji, bo na większości z nich nie zachodzi konieczność budowy nowych przejść podziemnych, a jedynie peronów. Rzecznik uważa, że jeśli teraz nie zostaną wprowadzone do planów modernizacji E-65, to potem będzie się to wiązało z niepotrzebnymi kosztami dodatkowymi. *Może się potem okazać, że budowa dodatkowego przystanku będzie wymagała przesunięcia torów, które wybudowano dwa lata wcześniej, albo wymiany sterowania na kilku kilometrach, bo na końcu peronu musi być semafor* – argumentuje Rytel. Ponadto rzecznik uważa, że należy wybudować dodatkowy tor odstawczy dla pociągów SKM w rejonie przystanków Warszawa Żerań lub Warszawa Pludy, tak by zapewnić wyższą częstotliwość pociągów dla mieszkańców Tarchomina. Dodatkowo zwraca uwagę, że konieczne jest odseparowanie ruchu dalekobieżnego od lokalnego. Można to zrealizować, przeprowadzając ruch pasażerski (ale tylko dalekobieżny) zgodnie ze studium przez stację towarową Warszawa Praga, natomiast planowane w studium do likwidacji obecne tory pasażerskie, pozostawić dla ruchu lokalnego.

Rytel uważa, że teraz konieczny jest ruch ze strony władz Warszawy. Liczy na to, że uda się nawiązać współpracę pomiędzy PLK i władzami miasta, w celu wspólnej realizacji infrastruktury SKM. *Słyszałem, że władze Warszawy byłyby skłonne dofinansować część infrastruktury dla SKM. Są doświadczenia z innych modernizacji, gdzie dochodziło do wspólnej realizacji inwestycji. Tak było np. w Swarzędzu, gdzie wybudowano wiadukt, którego wcześniej w planach nie było. Jeśli pierwsza linia SKM ma zostać w tym roku uruchomiona i system SKM ma się sukcesywnie rozwijać, to władze Warszawy już teraz powinny zainteresować się modernizacją E-65 i budową na niej nowych przystanków dla potrzeb SKM, zwłaszcza, że inwestycja ma się zakończyć dopiero w 2010r. Ważne jest przede wszystkim nawiązanie współpracy z PLK w tej sprawie* – uważa Krzysztof Rytel.

Wojciech Szymalski

Autor jest koordynatorem projektu Centrum Zrównoważonego Transportu

PKP Intercity: Warszawa – Wilno

Założone ręce

Marketing w wykonaniu PKP Intercity.

Jesteśmy w Unii Europejskiej. Znikają granice, zbliżają się do siebie ludzie, miasta i regiony. Kolej jednak wydaje się nie być z tym na bieżąco. Od 29 maja znika pociąg nocny „Balti” relacji Warszawa Zachodnia-Vilnius. *Decyzja podyktowana jest trwałym deficytem połączenia i niewielką ilością pasażerów. Nie zwiększyły jej nawet atrakcyjne promocje cenowe – zniżka ponad 50% w stosunku do taryfy międzynarodowej* – tłumaczy się spółka PKP Intercity, która jeszcze do końca maja uruchamia pociąg z Warszawy do Wilna. Kropla, która przelała czarę jest konieczność przeprowadzenia (a przede wszystkim poniesienia kosztów) naprawy okresowej wagonów obsługujących połączenie między stolicami Polski i Litwy. Koszty naprawy owszem nie są małe, ponieważ „Balti” obsługiwany jest przez nietypowe wagony wyposażone w system SUW-2000, który pozwala na szybką i automatyczną zmianę rozstawu kół z polskiej (1435 mm) na litewską (1524 mm) szerokość toru. Dzięki systemowi SUW-2000 udało się uniknąć czasochłonnych procesów wymuszonych zmianą szerokości toru. Niestety, nawet to nie pomogło w zwiększeniu frekwencji pociągu z Warszawy do Wilna.

Nie pomogła nowoczesna technika. Niektórzy mieli więc nadzieję, że pomoże nowoczesny marketing. W końcu Jacek Prześluga, prezes PKP Intercity, zawsze przedstawia się jako fachowiec od marketingu. A marketing to nic innego niż sztuka przetrwania na rynku. A tu nagle fachowiec od marketingu bez walki, bez jakichkolwiek starań wycofuje się z rynku i oddaje pole swoim konkurentom – przewoźnikom autobusowym i lotniczym. Cóż z tego, że funkcjonowała atrakcyjna zniżka na bilety z Warszawy do Wilna, skoro mało kto o niej słyszał. Co więcej, mało kto słyszał nawet o kursowaniu bezpośredniego połączenia do litewskiej stolicy. W dzisiejszych czasach trudno cokolwiek sprzedać bez reklamy – również bilet kolejowy. Zamiast zorganizować kampanie reklamową (taką jak np. przy promowaniu Super Biletów czy pociągu EuroNight Jan Kiepura) i uszczknąć coś z tego rynku opanowanego przez przewoźników autobusowych, spec od marketingu – jakim przedstawia się prezes PKP Intercity – z założonymi rękami czekał na pasażerów, którzy przyjdą na dworzec i kupią bilet do Wilna. Może to też marketing? Tyle, że w wykonaniu spółki PKP Intercity...

Karol Trammer

Z Biegiem Szyn

Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer

NAKLAD: 100 egzemplarzy

- ✉ Karol Trammer
Ul. Raszyńska 15 m 15
02-026 Warszawa
z dopiskiem: „Z Biegiem Szyn”
- ✉ Poczta elektroniczna: z.biegiem.szyn@interia.pl
- ☎ tel. (0)691-500-248

>Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych.

>Redakcja zastrzega sobie prawo do zmian redakcyjnych.

>Artykuły publikowane w „Z Biegiem Szyn” mogą być cytowane oraz przedrukowywane pod warunkiem podania źródła i przesłania jednego egzemplarza z przedrukowanym tekstem na adres redakcji.

TU OTRZYMASZ BIULETYN:

Warszawa:

-Sklep PAROWOZIK, Stacja metra Świętokrzyska, lok. 1000i

TU PRZECZYTASZ BIULETYN:

-Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej PLK S.A.,
ul. Targowej 74, Warszawa

-W internecie: www.kolej.net.pl/biuletyn.html

JAK OTRZYMYWAĆ BIULETYN DROGĄ POCZTOWĄ

Warunkiem otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale **1,35 zł** (Priorytet: **2,00 zł**) w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Np. 4 numery = 4 znaczki. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysyłać biuletyn oraz o napisanie, od którego numeru mamy rozpocząć prenumeratę.