

Zakaz wjazdu! Modernizacja • Wojna podjazdowa

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

www.zbs.net.pl

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

MARZEC - KWIECIEŃ 2012

Nr 2 (58)

POCIĄG OPÓŹNIONY, CZYLI 'PUNKTUALNY'



Jak się robi „punktualną” kolej

► CYTAT NUMERU

„Trudno mi, i pewnie wielu ludziom również, wyobrazić sobie maszynistę kolejowego, pilota samolotów pasażerskich, bądź dyżurnego ruchu, nastawniczego, pracownika torowego, czynnie pracujących, będących w wieku dobiegającym siedemdziesiątki”

Stanisław Kogut, SENATOR PiS, w rozmowie z „Wolną Drogą”

► INDEKS

1078 km liczy relacja pociągu TLK „Ustronie”. Biegnie ona z Krakowa do Kołobrzegu przez Kielce, Radom, Warszawę, Toruń, Bydgoszcz, Trójmiasto. To najdłuższa relacja w Polsce, jej przejechanie zajmuje 18 godz. 31 min.

Pociąg opóźniony, czyli punktualny

Przepisy spółki PKP Polskie Linie Kolejowe pozwalają uznawać opóźnione pociągi za jadące planowo

a, Tarnów, Kraków Gł	2	50 Min opóźniony /
howa Os, Koluszki	12	godz. opóźniony /
ława Gł, Działdowo	4	40 Min opóźniony /
ko Kamienna, Radom	2	2 godz. 30 Min opóźn
	3	30 Min opóźniony / d
o, Mława, Nasielsk	3	50 Min opóźniony / d

– Uzyskaliśmy poprzez racjonalizację rozkładu jazdy pociągów, mimo trudnych warunków, rekordowy jak na polskie warunki poziom punktualności pociągów. Podobno jeśli chodzi o styczeń – jest porównywalny z punktualnością Deutsche Bahn – stwierdził premier Donald Tusk. Problem w tym, że stosowane na polskiej kolei metody kontroli punktualności przekłamują rzeczywistość – pozwalają bowiem uznawać wiele opóźnionych pociągów za... punktualne.

Jak wynika z „Instrukcji Ir-14 o kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych” spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, za pociągi jadące planowo uznaje się na przykład pociągi, które z opóźnieniem wjechały z zagranicy. Ponadto według standardów obowiązujących na polskiej sieci kolejowej opóźnienie odnotowywane jest w statystykach tylko wtedy, gdy pociąg z opóźnieniem dotrze do stacji docelowej. Jeśli więc przez dużą część trasy pociąg będzie jechał niezgodnie z rozkładem, ale następnie uda mu się nadrobić opóźnienie, to zostanie uznany za w pełni punktualny.

Kluczowy jest zapis Instrukcji Ir-14 głoszący, iż „za pociągi kursujące planowo przyjmują się pociągi, które przybyły do stacji końcowych z opóźnieniem, jeżeli to opóźnienie nie przekracza norm czasowych ustalonych przez Centralę PKP PLK”. Te normy czasowe nie są publikowane w instrukcji, jednak jak dowiedział się dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”, wynoszą one 10 min. A zatem wszystkie pociągi, które nie przekroczą 10-minutowego opóźnienia, po prostu uznaje się za punktualne.

Ponadto do statystyk opóźnień nie wlicza się pociągów, których czasy przejazdu zostały wydłużone zmianami czasowymi lub poprawkami naniesionymi w trakcie okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy.

Niemniej istotnym od zapisów „Instrukcji Ir-14 o kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych” sposobem na wysokie wskaźniki punktualności są rezerwy czasowe, czyli doliczany do rozkładów jazdy czas przewidziany na ewentualne opóźnienia. Na wprowadzane przez PKP PLK przesadzone rezerwy otwarcie skarżył się już nawet prezes PKP Intercity Janusz Malinowski (wypowiedź dla „Rynku Kolejowego”): – *My akceptujemy rezerwy na poziomie trzy minuty na 100 km dla pociągu ExpressInterCity, a często są one dużo większe. Na przykład ekspres „Małopolska” ma trzy godziny rezerw.*

Oznacza to, że w 15-godzinnym czasie przejazdu pociągu „Małopolska” z Przemysła do Gdyni wliczone są aż trzy godziny na ewentualne zakłócenia w ruchu. Jeśli jednak zakłócenia nie wystąpią, pociągi muszą jechać wolniej oraz wytracać czas na stacjach pośrednich. I tak się właśnie robi „punktualną” kolej...

Pekaesy szerokim łukiem omijają nowy most na Bugu

Region

Czynnym od ponad roku mostem na Bugu koło Małkini Górnej nie kursuje transport publiczny. To jedyna przeprawa przez Bug bez regularnej komunikacji autobusowej.

Czynny od listopada 2010 r. most w ciągu drogi wojewódzkiej nr 627 łączącej Sokołów Podlaski z Ostrołką powstał w miejscu dawnej przeprawy kolejowo-drogowej, która – ze względu na pogarszający się stan techniczny – od 1998 r. była zamknięta dla pociągów, a od 2008 r. także dla samochodów. Wartą 81 mln zł inwestycję zrealizowano w ramach współfinansowanego ze środków unijnych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2007-2013.

Następną inwestycją w ciągu drogi nr 627 ma być poprowadzenie jej na liczącym 16 km odcinku od nowego mostu na Bugu do Kosowa Lackiego po śladzie zdemontowanej linii kolejowej, którą jeszcze w latach 90. kursowały pociągi relacji Siedlce – Ostrołka.

Kolejne etapy rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 627 oznaczają ostateczny kres ciągu kolejowego łączącego największe miasta wschodniej części województwa mazowieckiego: Siedlce, Sokołów Podlaski, Ostrów Mazowiecka, Ostrołka. Regres kolei jest tym bardziej dotkliwy, że istnieją problemy ze sprawnym zastąpieniem transportu szynowego przez komunikację autobusową.

Nowym mostem drogowym koło Małkini Górnej – choć jest on czynny już prawie półtora roku – żadne z działających w okolicy przedsiębiorstw PKS po dziś dzień nie skierowało swoich autobusów. Kursy PKS relacji Siedlce – Ostrołka, Lublin – Olsztyn oraz wakacyjne połączenie Biała Podlaska – Gdańsk swoje trasy mają wytyczone przez most w Nurze. Natomiast autobusy PKS relacji Ostrów Mazowiecka – Prostyń przekraczają Bug mostem w Broku. Powyższe relacje – w porównaniu z sytuacją, gdyby trasa wiodła przez nowy most – oznaczają nawet kilkunastokilometrowe nadłożenie drogi.

Jak się dowiedzieliśmy, władze gminy Małkinia Górna – położonej na spiętych nowym mostem dwóch brzegach Bugu – nie zwracały się do żadnego z działających na wschodnim Mazowszu przedsiębiorstw PKS z wnioskiem o uruchomienie połączeń autobusowych przez czynną od ponad roku przeprawę. Działający od listopada 2010 r. most koło Małkini Górnej jest więc nie tylko najnowszą przeprawą na Bugu, ale równocześnie jedyną bez regularnej komunikacji autobusowej.

Spokój na kolei w Małopolsce

Kolej regionalna po małopolsku: dotacje rosną, przewozy spadają, a wszystko przy pełnej aprobacie związkowców

– Dwie trzecie terenu województwa jest niedostępna kolejowo – rozkłada ręce Roman Ciepiela, marszałek województwa małopolskiego. Jest to region, w którym na przestrzeni ostatnich lat wciąż rosły dotacje do przewozów, a równocześnie znaczenie kolei malało. Pokazują to dane odpowiedzialnego za organizację kolei regionalnej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego.

W 2001 r. dofinansowanie do kolejowych przewozów regionalnych w Małopolsce wyniosło 16,9 mln zł. Dotacja za 2011 r. pochłonęła 77,6 mln zł, czyli prawie pięć razy więcej niż przed dziesięcioma laty. W latach 2001-2011 na finansowanie połączeń regionalnych samorząd województwa małopolskiego przeznaczył w sumie 427 mln zł (ponadto 124 mln zł wydano na zakupy szynobusów oraz elektrycznych zespołów trakcyjnych).

W ostatnich latach małopolska sieć połączeń kolejowych – mimo rosnących dotacji – stale się jednak kurczyła. W ciągu minionych 10 lat zlikwidowano pociągi na liniach Chabówka – Nowy Sącz, Wadowice – Trzebinia, Stróże – Jasło. Połączeń kolejowych pozbawionych zostało kilka małopolskich miast: Alwernia, Biecz, Mszana Dolna, Gorlice i Limanowa (liczący 125 tys. mieszkańców powiat limanowski jest jednym z najludniejszych polskich powiatów bez połączeń kolejowych).

Zła sytuacja występuje także na wciąż obsługiwanych liniach: ostatni pociąg regionalny do Zakopanego wyrusza z Krakowa o godz. 16.23, natomiast na trasie Kraków – Skawina – Zator – Oświęcim liczba pociągów od 2001 r. spadła z 15 do 5.

Postępujący z roku na rok regres w ofercie przewozowej spowodował, że mieszkańcy Małopolski odwrócili się od kolei. Trend ten widać w podawanych przez urząd marszałkowski danych na temat pracy przewozowej. W 2001 r. wyniosła ona 1,5 mln pasażerokilometrów (liczba kilometrów, jaką przejechali wszyscy pasażerowie). W 2011 r. pasażerowie pokonali koleją regionalną w Małopolsce w sumie 631 tys. km, czyli o ponad połowę mniej niż dziesięć lat temu.

Mimo tych zatrważających danych, działania samorządu województwa oraz małopolskiego zakładu spółki Przewozy Regionalne zyskały uznanie kolejarskich związków zawodowych. Związkowcy z ośmiu organizacji działających w małopolskich Przewozach Regionalnych pod koniec stycznia 2012 r. wystosowali list otwarty, w którym stwierdzają, że „podejmowane przez Zarząd Województwa Małopolskiego, Departament Transportu i Komunikacji oraz Kierownictwo Małopolskiego Zakładu Przewozów Regionalnych działania powodują, że nie występują zagrożenia związane z likwidacją miejsc pracy, dzięki czemu pracownicy koncentrują się na właściwym wykonywaniu swoich obowiązków oraz osiągnięciu spokojnego społecznym, co do dalszego funkcjonowania zakładu”.

Powyższy list otwarty związkowców to reakcja na krytyczne teksty niezależnego dziennikarza Krzysztofa Kusia na temat organizacji kolei regionalnej w Małopolsce, które publikowane były na portalu internetowym „Rynek Kolejowy”. – *Przyznam, że dawno nic mnie tak nie rozśmieszyło. Skojarzenia z kultowym „Misiem” i trenerem Jarząbkim są ewidentne. Takie mamy niestety czasy – część związkowców kompletnie nie rozumie istoty swojej misji i po prostu broni pracodawcy. W tej sytuacji to pasażerowie biorą sprawy w swoje ręce i broniąc pociągów, bronią miejsc pracy kolejarzy. Mam wrażenie, że w pewnym momencie autorzy listu zrozumieją swój błąd. Obawiam się jednak, że wówczas może być już za późno* – komentuje Krzysztof Kuś.

Początki walki z brudnym problemem na torach

Eksploatacja

Toalety, z których nieczystości trafiają wprost na tory, to wciąż znak charakterystyczny polskiej kolei.

Co prawda przewoźnicy sukcesywnie wyposażają swój tabor w ubikacje działające w systemie zamkniętym, z których nieczystości nie trafiają wprost na tory, lecz do zbiorników opróżnianych dopiero na stacjach postojowych. Jednak proces wymiany systemów sanitarnych w pociągach może potrwać nawet jeszcze kilkanaście lat. Zarządzająca infrastrukturą kolejową spółka PKP Polskie Linie Kolejowe wprowadza więc – na razie na niewielkich fragmentach sieci kolejowej – obostrzenia dla ruchu pociągów wyposażonych w otwarte ustępy.

Całkowitym zakazem wjazdu dla pociągów z otwartymi toaletami ma być objęta budowana linia Warszawa Służewiec – Warszawa Lotnisko Chopina.

Na pozostałych odcinkach na razie obowiązują mniej stanowcze warunki. Spółka PKP PLK nakazuje przewoźnikom, aby podczas przejazdu odcinkiem Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia (dalekobieżna nitka linii średnicowej) drużyny konduktorskie zamykały na klucz toalety wyposażone w ustępy, z których nieczystości zrzucane są wprost na tory. Podobna regulacja dotyczy węzła wrocławskiego – toalety działające w systemie otwartym powinny być zamykane podczas podstawiania się, przejazdów oraz postojów pociągów na stacji Wrocław Główny. – *W Warszawie i we Wrocławiu są świeżo wyremontowane betonowe podtorza, a niestety wielu pasażerów nie dyscyplinują napisy zabraniające korzystania z toalety podczas postoju pociągu na stacji* – tłumaczy nam sens regulacji jeden z pracowników PKP PLK.

Na odcinku Skierniewice – Łódź przewoźnicy są natomiast zobowiązani do sukcesywnego wprowadzania taboru wyposażonego w ustępy działające w układzie zamkniętym. Spółka PKP PLK wyznaczyła dość odległy termin przejściowy – pociągi ze starymi toaletami nie będą wpuszczane na trasę ze Skierniewic do Łodzi dopiero po 2017 r. Mimo to na działającej przy zarządcy infrastruktury radzie przewoźników przedstawiciele Przewozów Regionalnych oraz PKP Intercity zgłosili, że mogą wystąpić problemy ze zmieszczeniem się nawet w tym pięcioletnim terminie.

Spśród około 1700 wagonów znajdujących się na stanie PKP Intercity, 499 posiada toalety działające w systemie zamkniętym. W Przewozach Regionalnych na 1590 użytkowanych pojazdów szynowych (będących własnością zarówno samorządów, jak i spółki), w toalety nie brudzące torów wyposażone są 134 autobusy szynowe, osiem elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz sześć wagonów. – *W 2012 r. planujemy modernizacje i naprawy ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, w ramach których nasze pojazdy zostaną wyposażone w WC z układem zamkniętym. Obejmą one 100 elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz 47 wagonów* – powiedziała dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Katarzyna Mirowska z Przewozów Regionalnych.

Jak poinformowano nas w Kolejach Mazowieckich, spośród 254 eksploatowanych przez przewoźnika elektrycznych zespołów trakcyjnych, wagonów oraz szynobusów, toalety w systemie zamkniętym posiada 111 pojazdów. Możliwość opróżniania zbiorników z nieczystościami istnieje we wszystkich sekcjach naprawy i utrzymania taboru mazowieckiej spółki (Sochaczew, Thuszcz, Warszawa Grochów i Warszawa Ochota).

Natomiast warszawska Szybka Kolej Miejska, której pociągi kursują z Warszawy do Legionowa, Otwocka, Pruszkowa i Sulejówka, zdecydowała się – z uwagi na obsługę krótkodystansowych relacji aglomeracyjnych – na eksploatację taboru bez toalet.



• Większość taboru kolejowego wyposażona jest w toalety zanieczyszczające tory

Wojna podjazdowa

Kiedyś kolej z konkurencją autobusową walczyła rozkładami jazdy. Dziś walka sprowadza się do zaklinania rzeczywistości przez dział public relations

– *PolskiBus.com stanowi przede wszystkim konkurencję dla przewoźników drogowych* – Małgorzata Sitkowska, rzecznik prasowy PKP Intercity, do nowego drogowego konkurenta podchodzi ze spokojem. Działający na polskich drogach od czerwca 2011 r. PolskiBus jest częścią holdingu transportowego obecnego w Wielkiej Brytanii, Stanach Zjednoczonych i Kanadzie. Znaki rozpoznawcze Polskiego Busa to ekonomiczne wykorzystanie taboru (autobusy mają dużo jeździć i zarabiać, a jak najmniej stać w bazach) oraz oparty na sprzedaży internetowej system dystrybucji biletów, oferujący niskie ceny biletów – od 2 zł dla decydujących się na podróż najwcześniej. PolskiBus przyciąga również pasażerów dostępem do internetu na pokładzie autobusów oraz skórzanymi fotelami, przy których zainstalowane są gniazdka elektryczne.

Postoje w małych miastach to strata czasu

W pierwszych miesiącach działalności PolskiBus rozbudowywał swoją ofertę nawet co kilka tygodni – wprowadzając nowe relacje lub zwiększając liczbę kursów na trasach istniejących od inauguracji działalności. Sieć połączeń jak na razie sprowadza się tylko do siedmiu linii gwiazdźście rozbiegających się z Warszawy: P1 do Gdańska; P2 do Torunia, Bydgoszczy i Szczecina; P3 do Łodzi, Poznania i Berlina; P4 do Łodzi, Wrocławia i Pragi; P5 do Częstochowy, Katowic, Bratysławy i Wiednia; P6 do Kielc, Krakowa i Zakopanego oraz P7 do Lublina.

Przewoźnik skupia się na obsłudze największych miast. Liczba postojów pośrednich ograniczona jest do minimum, a jedyne ośrodki liczące mniej niż 200 tys. mieszkańców, w których zatrzymują się autobusy Polskiego Busa to – poza turystycznym Zakopanem – jedynie Piła i Ostróda. – *Nasza usługa to trasy dalekobieżne. Jeżeli ktoś chce jechać z Warszawy do Lublina, to nie chce po drodze odwiedzić kilkunastu innych miejscowości. To dla pasażera strata czasu* – nie pozostawia złudzeń dyrektor Piotr Bezulski z firmy Souter Holding, do której należy PolskiBus (wypowiedź dla portalu Money.pl).

Kluczowa dla Polskiego Busa jest trasa z Warszawy do Gdańska. Na przełomie 2011 i 2012 r. podwojona została częstotliwość i autobusy w tej relacji kursują już w dwugodzinnym cyklu.

– *Połączenie do Gdańska okazało się najlepsze w całej naszej siatce połączeń. Zdarzały się sytuacje, że na jednym kursie jechały cztery autokary* – przyznał „Gazecie



• PolskiBus celuje w te nisze rynku, w których kolej ma problemy.

Wyborczej” Piotr Bezulski.

Przewoźnik chce wykorzystać problemy związane z od lat ciągnącym się remontem linii kolejowej Warszawa – Gdańsk i przyciągnąć pasażerów znużonych zmianami kolejowych rozkładów jazdy, opóźnieniami czy objazdami dla pociągów. Tym bardziej jest więc zaskakujące lekkie pobłażanie, z jakim przedstawiciele PKP Intercity podchodzą do sukcesywnie rozwijającego swoją sieć połączeń przewoźnika PolskiBus.

Zaklinanie rzeczywistości

– *Jeśli przyjrzymy się czasom przejazdu pociągiem i autobusem, czasy będą porównywalne i często na korzyść kolei* – mówi Małgorzata Sitkowska z PKP Intercity. I dodaje: – *Podróż pociągiem jest poza tym bardziej komfortowa – nie trzeba siedzieć przez całą drogę, można się przejść po pociągu i zjeść obiad w wagonie restauracyjnym* (cytaty za portalem „Kurier Kolejowy”).

Powyższe wypowiedzi, bardziej niż rzeczową ocenę pozycji konkurencyjnej kolei na zmieniającym się rynku transportowym, stanowią próbę zaklinania rzeczywistości. Szczególnie, że z niektórymi pociągami PolskiBus wyraźnie wygrywa pod względem czasów przejazdu. Szybciej niż kolej czerwone autobusy jadą z Łodzi do Poznania, z Krakowa do Zakopanego czy z Warszawy do Kielc. Również w relacji Warszawa – Wrocław PolskiBus, z czasem jazdy wynoszącym 6 godz., wyprzedza powolniejsze pociągi (przykładowo pociąg TLK „Baczyński” wraz z marcową korektą rozkładu jazdy wydłużył swój czas przejazdu z Warszawy Centralnej do Wrocławia Głównego do aż 7 godz. 15 min).

Ponadto PolskiBus zagospodarowuje nisze, w których kolej wygasza swoją ofertę – chodzi przede wszystkim o kursy w godzinach późnowieczornych. Przykładowo z Lublina do Warszawy ostatni autobus wyrusza o godz. 21.50, podczas gdy ostatni pociąg – TLK „Łokietek” – odjeżdża już o godz. 19.20. Ostatni autobus w kierunku Łodzi odjeżdża z Warszawy o godz. 23.00, a więc ponad godzinę później niż ostatni pociąg (TLK „Papkin”, ruszający z Warszawy o godz. 21.46).

Konkurencja na słowa

Jak na razie spółka PKP Intercity – czyli główny kolejowy konkurent Polskiego Busa – z postępującą ekspansją nowego przewoźnika drogowego próbuje walczyć za pomocą wypowiedzi rzeczniczek prasowej, która próbuje przekonywać, że „PolskiBus stanowi przede wszystkim konkurencję dla przewoźników drogowych”, a podczas podróży koleją „można się przejść po pociągu”.

To zupełnie inna strategia walki konkurencyjnej od tej realizowanej od połowy lat 90., gdy na polskie drogi wyjechały złote autobusy należącej do Brytyjczyków firmy Polski Express (po kilkunastu latach przewoźnik wycofał się z Polski). Wtedy odpowiedzią kolei na wejście drogowego konkurenta było wyraźne uatrakcyjnianie oferty przewozowej. Po uruchomieniu przez Polski Express linii Warszawa – Toruń – Bydgoszcz kolej zaczęła sukcesywnie zwiększać liczbę połączeń na tej trasie – z trzech pociągów na dobę (rano, po południu i w nocy) zrobiło się siedem zapewniających regularną ofertę przez cały dzień. I tak oto kolei udało się wówczas nie wypaść z konkurencyjnej gry o pasażerów podróżujących między Warszawą a Toruniem i Bydgoszczą.

Dziś natomiast kolej udaje, że nie widzi wojny podjazdowej prowadzonej przez nowego autobusowego gracza na rynku połączeń międzymiastowych.

Karol Trammer



Zakaz wjazdu! Modernizacja.

Minister Sławomir Nowak zapalił czerwone światło dla pociągów kursujących liniami, na których prowadzone są prace modernizacyjne

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe opublikowała „Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2012/2013”. Jest to kodeks regulujący warunki poruszania się pociągów po sieci kolejowej. Z zapisów przyszlórocznej wersji regulaminu wynika, że w PKP PLK zwyciężyła koncepcja drastycznego ograniczenia lub nawet całkowitego wstrzymywania ruchu pociągów na liniach objętych pracami modernizacyjnymi.

Nie męczyć pasażerów – zamknąć linię

Zbigniew Szafranski, prezes PKP PLK, od dłuższego czasu przedstawiał zalety takiego rozwiązania. Tak mówił w marcu 2011 r.: – *Kiedy linia jest zamknięta całkowicie dla ruchu, to postęp prac jest znacznie szybszy niż wtedy, kiedy jeździmy po jednym torze, a modernizujemy drugi, dlatego, że wtedy jest fazowanie robót, ograniczenia prędkości* (cytat za portalem „Rynek Kolejowy”).

Dotychczas jednak spółka PKP Polskie Linie Kolejowe całkowite zamknięcia linii na czas realizacji prac modernizacyjnych stosowała w nielicznych przypadkach – na krótkich odcinkach lub na liniach znaczenia regionalnego. Na czas modernizacji zamknięta została na przykład linia z Poznania do Wągrowca – od czerwca do grudnia 2011 r. pociągi w ogóle nie kursowały tym ciągiem.

W ostatnich miesiącach głosy, że podobne rozwiązanie należałoby stosować także na objętych modernizacjami głównych magistralach, stawały się coraz mocniejsze. Do promowania koncepcji przyłączył się jeden z ekspertów, Adrian Furgalski z Zespołu Doradców Gospodarczych TOR – w rozmowie z „Gazetą Wyborczą” stwierdził: – *Zamiast męczyć pasażerów przedłużającymi się pracami, lepiej byłoby wyznaczyć objazdy i całkowicie zamknąć modernizowane odcinki. W ten sposób prace zakończyłyby się znacznie szybciej.*

Do idei szybko dał się przekonać minister transportu Sławomir Nowak i zapowiedział, że „linia E65 na odcinku Tczew – Działdowo zostanie zamknięta dla ruchu pociągów”. Powyższa deklaracja prosto z gabinetu ministra odczytana została w centrali PKP PLK jako akceptacja dla nieśmiałej dotychczas idei całkowitego zawieszania ruchu pociągów na modernizowanych liniach magistralnych. W regulaminie przydzielania tras pociągów w rozkładzie jazdy 2012/2013 od razu więc znalazło się kilka takich przypadków.

Magistrale bez pociągów

W przyszłym roku nie będzie przejezdna linia Warszawa – Gdańsk. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zapowiedziała bowiem, że na cały okres obowiązywania rozkładu jazdy 2012/2013 – czyli od 9 grudnia 2012 r. do 14 grudnia 2013 r. – nie będzie przyjmowała wniosków o przydzielenie tras pociągów z wykorzystaniem 130-kilometrowego odcinka Działdowo – Malbork.

Przez ponad połowę przyszłego roku nieprzejezdny będzie także jeden z ciągów łączących Warszawę z Opolem oraz Wrocławiem. Od kwietnia do grudnia 2013 r. wprowadzona zostanie bowiem całkowita przerwa w ruchu na 53-kilometrowym odcinku między Lublińcem i posterunkiem odgałęźnym Bolko w węzle opolskim.

Ograniczeniami objęta zostanie również linia z Warszawy do Radomia, na której od grudnia 2012 r. wprowadzony zostanie zakaz ruchu pociągów innych niż wojewódzkie, a następnie od kwietnia 2013 r. nastąpi całkowite wstrzymanie ruchu na 28-kilometrowym odcinku Dobieszyn – Radom. Według zapowiedzi wiceministra

transportu Andrzeja Massela, linia kolejowa łącząca dwa największe miasta województwa mazowieckiego będzie nieprzejezdna w sumie przez dwa lata! – *Niewątpliwie będzie to utrudnienie dla dojeżdżających z Radomia do Warszawy. Ale jaka jest alternatywa? Kolejne ograniczenia prędkości i co za tym idzie czas przejazdu, który za rok-dwa będzie większy, niż dziś przez Dęblin* – mówi Radomir Jasiński ze stowarzyszenia Radomskie Inwestycje.

Począwszy od wprowadzenia rozkładu jazdy 2012/2013 duże utrudnienia czekają pasażerów również między Warszawą i Tuszczem. Po pierwsze, na ciąg ten nie będą wpuszczane składy dalekobieżne – to oznacza, że pociągi TLK oraz InterRegio łączące Warszawę z Białymstokiem będą kierowane objazdem przez Legionowo. Po drugie, od marca do grudnia 2013 r. zakaz obejmie również pociągi Kolei Mazowieckich wjeżdżające na linię tuszciańską z linii średnicowej. A zatem przez większą część przyszłego roku odcinkiem Warszawa – Tuszcz będą kursować wyłącznie pociągi z Warszawy Wileńskiej do Tuszcz lub Małkini.

W rozkładzie jazdy 2012/2013 ograniczenia mają zostać także wprowadzone na modernizowanej magistrali z Krakowa do Przemyśla. Na liczącym 141 km odcinku od posterunku odgałęźnego Rudzice w węzle krakowskim aż do stacji Rzeszów Główny dopuszczony będzie jedynie ruch pociągów, których relacje ograniczają się do trasy Kraków – Przemyśl. To oznacza, że w przyszłym rozkładzie na modernizowany odcinek nie będą mogły wjeżdżać takie obecnie kursujące pociągi jak express „Małopolska” z Przemyśla do Trójmiasta czy TLK „Kossak” z Przemyśla do Szczecina. I tak oto magistrala Przemyśl – Rzeszów – Tarnów – Kraków sprowadzona zostanie do roli linii dojazdowej do węzła krakowskiego – tu pasażerowie udający się do innych regionów będą przez co najmniej rok zmuszeni do przesiadek.

Kilkaset kilometrów objazdu

– *Zamykanie linii na czas modernizacji miałyby sens, gdyby chodziło o przeprowadzenie intensywnych prac w dwa miesiące. Jeśli natomiast nawet ponad 100 km linii zamykane jest na rok albo jeszcze dłużej, to znaczy, że w PKP PLK nie istnieje planowanie ani koordynacja robót* – ocenia Stanisław Biega z Centrum Zrównoważonego Transportu. – *Zamknięcie linii to pozbawienie przewoźników przychodów ze sprzedaży biletów. A potem, gdy prace modernizacyjne wreszcie przyniosą efekty, przewoźnicy zostaną obciążeni najwyższymi stawkami za dostęp do torów. Może to doprowadzić do sytuacji, że przynajmniej na niektóre zmodernizowane linie pociągi regionalne już nigdy nie wrócą.*

Wstrzymywanie kursowania pociągów modernizowanymi liniami już poważnie daje się we znaki w ruchu towarowym. Prezes PKP Cargo Wojciech Balczun alarmował, że dla pociągów towarowych „modernizacja linii kolejowej może wymuszać nawet kilkusetkilometrowy objazd”.

Zamknięcia linii wywołane dużymi modernizacjami to nie wszystko. W przyszlórocznym regulaminie przydzielania tras PKP PLK zagwarantowały sobie również prawo do wprowadzania przerw technologicznych związanych z utrzymaniem linii. Przerwy te będą oznaczać ograniczanie lub zupełne wstrzymywanie przejezdności wybranymi liniami na 4-6 godzin nocami oraz w weekendy.

Karol Trammer

Szynobusowa rewolucja, której nie było

Wprowadzenie do ruchu autobusów szynowych nie przyniosło ani rozwoju oferty przewozowej, ani oszczędności

Ostatnich kilkanaście lat to na polskiej sieci kolejowej czas ekspansji autobusów szynowych. Z linii niezelektryfikowanych właściwie zniknął już niegdyś powszechny widok ciężkich lokomotyw spalinowych ciągnących dwa, trzy wagony pasażerskie.

Klimatyzacja, pojazdy niskopodłogowe, brak hałasu, zapowiadanie przystanków – szynobusy z pewnością wprowadziły na linie regionalne nową jakość podróżowania. Jednak nowy lekki tabor raczej nie przyniósł przełomu w ofercie przewozowej oraz ekonomice kolei regionalnej. A z autobusami szynowymi wiązano naprawdę duże nadzieje – w 1998 r. „Świat Kolei” pisał: „Jednym ze sposobów poprawy wyników ekonomicznych przedsiębiorstwa i rentowności samego ruchu pasażerskiego może być wymiana taboru na taki, który cechują znacznie niższe koszty eksploatacyjne. W obsłudze linii o znaczeniu lokalnym oznacza to konieczność szerokiego stosowania autobusów szynowych”. W 1999 r. czasopismo „Technika Transportu Szynowego” określiło wprowadzenie autobusów szynowych jako „możliwość radykalnego obniżenia kosztów własnych prowadzenia ruchu pasażerskiego”.

Więcej mniejszych pociągów

Doświadczenia innych krajów rzeczywiście pokazywały, że dzięki wprowadzaniu do eksploatacji autobusów szynowych, można zaoszczędzić pieniądze, które dotychczas były spalane wraz z olejem napędowym w ciężkich paliwozernych lokomotywach. W Niemczech następnym uzyskiwanych oszczędności było sfinansowanie większej liczby połączeń, co finalnie doprowadziło do zwiększenia atrakcyjności oferty kolei i przyciągnięcia nowych pasażerów.

W Niemczech zastępowanie ciężkich składów złożonych z lokomotywy i wagonów przez lekkie autobusy szynowe obniżało jednostkowe koszty uruchamiania pociągów. Oszczędności te owocowały zwiększaniem liczby połączeń. Niemiecka ekspansja szynobusów szła więc w parze z wprowadzaniem na liniach lokalnych cyklicznego rozkładu jazdy (regularne kursowanie pociągów równo co 30, 60 czy 120 min.).

Przykładowo na 46-kilometrowej linii Schwerin – Parchim w landzie Meklemburgia-Pomorze Przednie, którą w pierwszej połowie lat 90. kursowało pięć par pociągów (ze Schwerina w rozkładzie jazdy 1992/1993 pociągi wyruszały o godz. 5.49, 13.05, 15.47, 17.38 i 20.38). Wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 1996/1997, w ramach którego ciężkie pociągi zastąpione zostały szynobusami, wprowadzono 17 par pociągów kursujących co godzinę.

W Niemczech, wraz z wprowadzaniem do eksploatacji autobusów szynowych, na liniach lokalnych pojawiały się późnowieczorne

połączenia, dzięki czemu przed mieszkańcami wsi i małych miast otwierały się nowe możliwości mobilności.

Oparcie ruchu na szynobusach kursujących co godzinę od rana do późnego wieczora – zastępujących ciężkie pociągi kursujące tylko kilka razy dziennie – pozwoliło kolei przyciągnąć nowych pasażerów. Na przykład na 15-kilometrowym odcinku Düren – Jülich w Nadrenii Północnej-Westfalii liczba pasażerów zwiększyła się ponad pięciokrotnie. W 1989 r. – kiedy ruch ograniczał się do kilku połączeń dziennie obsługiwanych tradycyjnym taborem – z linii korzystało średnio 392 pasażerów na dobę, co trasę kwalifikowało do zamknięcia. Zmiana obsługi taborowej, wraz z jednoczesnym zwiększeniem liczby połączeń, zaowocowała systematycznym wzrostem liczby pasażerów. W 2001 r. – po kilku latach prowadzenia ruchu kursującymi co 30-60 min. autobusami szynowymi – średnia dobowo liczba pasażerów osiągnęła 2168 (dane stowarzyszenia „Allianz pro Schiene”).

Szynobusy na marne

Tymczasem w Polsce wprowadzenie autobusów szynowych ani nie zmniejszyło poziomu dofinansowania przewozów regionalnych, ani nie wpłynęło na rozwój oferty przewozowej – ekspansję sieci połączeń czy zwiększenie częstotliwości pociągów.

Od 2004 r. do 2010 r. – choć był to czas intensywnego wprowadzania do ruchu oszczędnej floty szynobusów – dofinansowanie samorządów województw do pociągów spółki Przewozy Regionalne wzrosło z 420,3 mln zł do 809,7 mln zł (wzrost ten jest tym bardziej znaczący, że w międzyczasie działalność rozpoczęli inni przewoźnicy, jak Koleje Mazowieckie, Arriva czy Koleje Dolnośląskie, którzy na dużej części sieci kolejowej zastąpili spółkę Przewozy Regionalne).

Przykładowo w województwie podlaskim – choć na liniach niezelektryfikowanych ciężkie składki złożone z lokomotyw i wagonów w całości zastąpione zostały szynobusami – od 2004 r. do 2010 r. dotacja samorządu wzrosła prawie dwukrotnie: z 11 mln zł do 21 mln zł.

Samorządy województw za autobusy szynowe *de facto* zapłaciły dwa razy. Najpierw je kupując (ogromna większość szynobusów stanowi własność samorządów – przewoźnicy je tylko użytkują), a następnie pokrywając stale zwiększające się dotacje do działalności przewoźników (mimo iż przecież wsparto ich znacznie bardziej oszczędnym taborem).

Błędne koła szynobusów

Wprowadzanie do eksploatacji floty autobusów szynowych oraz z roku na rok zwiększające się dotacje wcale nie przełożyły się na przełom w ofercie polskiej kolei regionalnej.

Wciąż typowym poziomem obsługi niezelektryfikowanych linii w polskich regionach jest zaledwie kilka połączeń na dobę – o europejskich standardach regularnego ruchu kolejowego (pociągi co 30, 60, 120 minut) polscy pasażerowie mogą jedynie pomarzyć.

Wprowadzanie do eksploatacji szynobusów, przy jednoczesnym pozostawieniu nieatrakcyjnej oferty przewozowej z czasów siemiejnej kolei, nie zatrzymało błędnego koła likwidacji połączeń. W ostatnich latach zlikwidowano połączenia na takich obsługiwanych szynobusami liniach jak Sławno – Darłowo, Piła – Wałcz, Wągrowiec – Rogoźno Wielkopolskie czy Leszno – Jarocin.

Niektóre szumne projekty związane z nowym oszczędnym taborem spełzły na niczym. Realizowany w województwie lubuskim projekt „Zakup autobusów szynowych w celu wyrównania podaży alternatywnych środków transportu”, zakładający, iż „środki zaoszczędzone wskutek rezygnacji z droższego taboru na rzecz autobusów szynowych zostaną przeznaczone na poszerzenie oferty”, polegał między innymi na reaktywacji połączeń kolejowych na Żagań – Szprotawa – Niegosławice. Jednakże zaledwie trzy pary pociągów na dobę nie były w stanie zainteresować pasażerów. Po czterech latach ruch zlikwidowano.

Oszczędności z wprowadzenia szynobusów – skoro ani nie zmniejszyły dotacji, ani nie zostały spożytkowane na widoczny rozwój oferty przewozowej – gdzie musiały się rozpląnąć.

Karol Trammer



• Polskiej kolei nie uzdrowiły nawet autobusy szynowe

Coraz dalej do szkoły

Tysiące dzieci w podróży do i ze szkoły spędza po kilkadziesiąt minut dziennie

Z mapy Polski co roku znika kilkaset szkół. Tylko w ubiegłym roku szkolnym 2010/2011 zamknięto w sumie 582 szkoły podstawowe, gimnazja oraz placówki ponadgimnazjalne. W roku szkolnym 2009/2010 w całej Polsce zlikwidowano 541 szkół, w 2008/2009 – 602, w 2007/2008 – 608, a w 2006/2007 – 653.

Jak poinformowała „Rzeczpospolita”, w 2012 r. prawdopodobnie padnie rekord likwidacji szkół – zniknąć może około 800 placówek. Związek Nauczycielstwa Polskiego szacuje natomiast, że w tym roku likwidacji uleg może nawet tysiąc szkół.

Oświatowe kombinaty

Jedną z gmin, w której podjęto uchwały o likwidacji szkół, jest Miastków Kościelny w powiecie garwolińskim. Z końcem roku szkolnego zamknięte zostaną szkoły podstawowe w Brzegach i Oziemkówe, a uczniowie z tych wsi od września będą dowożeni do Zgórza, gdzie – według zapewnień władz gminy – szkoła jest lepiej wyposażona. Miastkowscy samorządowcy nie ukrywają, że chodzi również o oszczędności – władze przewidują, że dzięki likwidacji dwóch szkół uda się zmniejszyć gminne wydatki o 1,4 mln zł rocznie.

Eksperti oświatowi przekonują jednak, że duża i lepiej wyposażona szkoła w większej miejscowości wcale nie gwarantuje lepszej edukacji niż małe placówki szkolne na wsi: „Niemała rodzinna atmosfera w nich panująca, mała liczebność klas pozwalająca na indywidualizację nauczania i wsparcie każdego ucznia, bliski kontakt z każdą rodziną pozwalają na osiąganie dobrych rezultatów” – zwróciła uwagę Elżbieta Tołwińska-Królikowska, wiceprezes Federacji Inicjatyw Oświatowych (FIO), w opracowaniu na temat małych szkół na wsi.

Idea grupowania uczniów w większych dobrze wyposażonych szkołach prowadzi do tworzenia oświatowych kombinatów. W Rząszniku w powiecie wyszkowskim w zespole szkół obejmującym zerówkę, szkołę podstawową i gimnazjum uczy się prawie 500 uczniów. W Jednorozcu koło Przasnysza do kompleksu, w ramach którego działa szkoła podstawowa oraz gimnazjum, uczęszcza około 800 uczniów. Do zespołu szkół w Drobinie w powiecie płońskim uczniowie dowożeni są z dziewięciu miejscowości.

Wyprawa do szkoły

Według ustawy o systemie oświaty, droga ucznia do szkoły nie powinna być dłuższa niż 3 km (w przypadku uczniów klas I-IV szkoły podstawowej) lub 4 km (w przypadku uczniów klas V i VI podstawówek oraz gimnazjalistów). Jeżeli do szkoły jest dalej, wówczas gmina ma obowiązek zapewnić bezpłatny dowóz lub zwracać koszty przejazdów transportem publicznym.

Zapewnienie sprawnej komunikacji szkolnej często dla gmin okazuje się sporym problemem – tysiące dzieci w podróży do i ze szkoły spędza kilkadziesiąt minut dziennie. „Pomimo, że w większości przypadków odległość wsi do większej szkoły nie jest bardzo duża (kilka kilometrów), to droga dojazdu autobusu jest dużo dłuższa z powodu konieczności objechania wielu wsi – czas dojazdu to nawet godzina” – czytamy w publikacji Elżbiety Tołwińskiej-Królikowskiej z Federacji Inicjatyw Oświatowych.

Organizacji dowozu dzieci do szkół przyjrzała się również Najwyższa Izba Kontroli. W 2009 r. podczas kontroli w gminach wiejskich Warmii i Mazur wykryto przypadki transportu szkolnego zorganizowanego tak, że uczniowie najmłodszych klas szkoły podstawowej przebywali poza domem ponad osiem godzin, choć zajęcia lekcyjne trwały cztery godziny. Niektórzy uczniowie klas nauczania początkowego oczekiwali na odwiezienie do domów ponad trzy godziny po zakończeniu lekcji. Z drugiej strony – jak



• Z lewej: Ponurzyca w gminie Celestynów - zamknięta szkoła podstawowa. Budynek w 1931 r. zbudowali mieszkańcy wsi. Z prawej: Na dowóz do odległych szkół skazywane są coraz młodsze dzieci (zdjęcie pochodzi z raportu NIK).

informuje FIO – zdarza się, że uczniowie z odleglejszych wsi nie mogą uczestniczyć w zajęciach pozalekcyjnych, bo odbywają się one już po odjeździe ostatniego autobusu szkolnego do ich miejscowości.

Elżbieta Tołwińska-Królikowska dodaje, że problemem jest nie tylko dowóz dzieci do szkół, ale także zapewnienie łączności ze szkołą rodzicom: „Rodziny wymagające największego wsparcia na ogół nie mają samochodów, w związku z tym ich możliwości uczestniczenia w szkolnych zebraniach rodziców są minimalne – komunikacja publiczna nie zapewnia połączeń pozwalających na dotarcie po południu na zebranie i wieczorny powrót do domu. Kontakty z nauczycielami rodzin uczniów najbardziej potrzebujących wsparcia stają się sporadyczne”.

Coraz droższe oszczędności

Ucieczka oświaty z małych miejscowości niesie ze sobą skutki nie tylko bezpośrednio związane z edukacją. Jak czytamy w opracowaniu Federacji Inicjatyw Oświatowych, „w wielu wsiach szkoła jest ostatnim publicznym budynkiem we wsi – w niej odbywa się nie tylko edukacja dzieci, ale i wydarzenia kulturalne, sportowe, rozrywkowe. Budynek szkolny jest miejscem schronienia podczas klęsk żywiołowych, lokalem wyborczym podczas wyborów, miejscem spotkań z władzami”. Opuszczone przez oświatę budynki zwykle również przestają pełnić te dodatkowe funkcje publiczne – często bowiem dawne obiekty szkolne są sprzedawane lub niszczone.

W doprowadzonych do ruiny budynkach trudno będzie w przyszłości reaktywować szkoły. Eksperti tymczasem ostrzegają, że już za dwa lata wiek szkolny osiągną dzieci z wyżu demograficznego. – Koszty odtworzenia placówki po kilku latach mogą być wyższe niż korzyści z jej obecnego zamknięcia – powiedziała „Rzeczpospolitej” Agnieszka Chłoń-Domińczak z Instytutu Badań Edukacyjnych.

Nasilającym się skutkiem ubocznym zastępowania małych szkół przez duże molochy – z setkami uczniów zwożonych z różnych miejscowości – jest rosnąca przestępczość w szkołach. W 2010 r. policja odnotowała 26 197 przestępstw popełnionych na terenie szkół podstawowych i gimnazjów (między innymi 6221 rozbojów, 2778 kradzieży, 1307 bójek i pobić, 520 przestępstw narkotykowych, 20 gwałtów). Liczba szkolnych przestępstw rośnie z roku na rok. Tylko od 2009 r. – kiedy to w podstawówkach i gimnazjach odnotowano 21 040 przestępstw – nastąpił ich wzrost o jedną czwartą. Dla porównania w 2005 r. stwierdzono 17 724 przestępstw dokonanych w szkołach podstawowych i gimnazjach.

Jak widać, oszczędności na sieci szkół już zaczynają nas drogo kosztować.

Karol Trammer

Schody niczyje, pasażerowie niczyi



Od końca sierpnia 2008 r. schody łączące ul. Towarową z peronem przystanku kolejowego Warszawa Ochota są nieczynne – oznacza to, że od prawie czterech lat zamknięte jest jedno z trzech wejść na peron, będące kluczowym ciągiem przy przesiadkach z pociągów Kolei Mazowieckich oraz Szybkiej Kolei Miejskiej do tramwajów i autobusów w kierunku Woli. Ciąg jest kluczowy również ze względu na konieczność rozładowywania tworzącego się na peronie tłoku po przyjazdach pociągów w godzinach szczytu. Wyjaśnienia sprawy nieczynnych od kilku już lat schodów podjęło się stowarzyszenie „Zielone Mazowsze”. Sprawa ciągnie się już dłuższy czas.

Na skierowane do spółki PKP Polskie Linie Kolejowe pismo stowarzyszenia w lutym 2010 r. nadeszła odpowiedź od Krzysztofa Karpety, zastępcy dyrektora Zakładu Linii Kolejowych ds. technicznych, z której można było dowiedzieć się, że „wyżej wymieniony obiekt nie figuruje w ewidencji środków trwałych PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. i nie jest własnością przedsiębiorstwa PKP. Na przystanku osobowym Warszawa Ochota istnieją dla zapewnienia ruchu pieszych dwa niezależne dojścia do peronu z ulicy Miedzianej i z kładki od strony pawilonu kasy biletowej”.

Z dalszej korespondencji wymienianej w tej sprawie wynika, że do nieczynnych schodów nie tylko nie poczuwa się spółka PKP Polskie Linie Kolejowe, ale również inne instytucje: Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, Urząd Dzielnicy Wola m.st. Warszawy oraz Oddział Gospodarowania Nieruchomościami PKP S.A. w Warszawie. „Zainteresowane strony ustaliły, że nie są właścicielami schodów” – poinformował w kolejnym piśmie wicedyrektor Krzysztof Karpeta, dodając, że istniejące od kilkudziesięciu lat schody (a zamknięte od prawie czterech), docelowo należy zlikwidować: „Argumentem przemawiającym za likwidacją schodów jest fakt, że nie spełniają one warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie odnośnie najmniejszej szerokości użytkowej wzdłuż całego peronu od wewnętrznej krawędzi pasa bezpieczeństwa do zewnętrznych krawędzi budowli znajdujących się na peronie to jest w sumie szerokości minimum 3 metry”.

Maciej Sulmicki z Zielonego Mazowsza tak komentuje sprawę: „Do wybudowanych 40 lat temu (sic!) schodów nie poczuwa się ani zarządca obiektów kolejowych, ani zarządca dróg. Co w takim razie należy zrobić ze schodami wykorzystywanymi przez pasażerów na ruchliwym przystanku w centrum miasta? Odpowiedź jest oczywista, prawda? Zamknąć, a docelowo zlikwidować. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie przywołuje przy tym jako argument za likwidacją schodów przepis na temat odstępu między schodami a skrajnią peronu. Tyle że, zgodnie z nim, zlikwidowane powinny zostać obecnie funkcjonujące schody [znajdujące się w środkowej części peronu – przyp. red.]. Trudno zaś znaleźć przyczynę, dla której przepis ten miałby mieć zastosowanie na końcu peronu, gdzie nikt obok schodów nie chodzi, bo nie ma za nimi żadnego celu ani źródła podróży”.

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM • wybór: Olga Kapela i Marcin Rudziński

„Depesza zamieszczona w Morning Leader podaje: że trzy młode dziewczęta należące do najwyższych sfer nowo-yorskich panny: Elżbieta Van Buen, Ludwika Van Buen i Józefina Reynolds powzioly myśl szczególną, osobistego prowadzenia nadzwyczajnego pociągu kolei żelaznej. Wszedłszy na lokomotywę, spełniały same czynności palacza i mechanika, swoimi bielutkimi rączkami same wyczuwały węgiel do kotła, smarowały części maszyny i manewrowały sygnałami. Wyjechały z Arkansas i zatrzymały się w Oklahoma, czyli przebyły trzysta mil ang. to jest 480 km. Pociąg szedł z szybkością 96 km. Na godzinę. Wziąłwszy na uwagę, że na drodze tej zdarzają się najczęstsze wypadki, że jest bardzo nie szczególnie zbudowana i zalicza się do najniebezpieczniejszych w Ameryce. Trzeba przyznać, że trzy młode dziewice nowo-yorskie dowiodły wielkiej odwagi. Jest to nowy przyczynek do tak długiej listy fantazyi miliarderek i będzie może początkiem nowego zwycięstwa feminizmu yankesek.”

Bluszcz*, (z ogłoszenia nr 37 r. 1900)

* Bluszcz – ilustrowany tygodnik kobiecy, wydawany w Warszawie w latach 1865-1939.

FULARZ • pozdrowienia z wolnego rynku



Scentralizowane imperium

Reformy polskich kolei toczą się już trzecią dekadę. Tymczasem żelazne imperium dookoła nas wciąż się kurczy. Jeszcze dwie dekady temu Lubuską Koleją Regionalną dało się dojechać z Zielonej Góry bezpośrednio do Karpacza. Dziś tory do Karpacza są nieprzejezdne. Zaś bezpośredni szybki pociąg z Zielonej Góry do Jeleniej Góry kursuje jedynie w soboty i niedziele.

Z dworca w Zielonej Górze odjeżdża mniej więcej jeden, dwa pociągi na godzinę, co oznacza częstotliwość kursowania co 3-4 godziny na większości linii. Do Żar kursują cztery pociągi na dobę, do Głogowa osiem, do Poznania siedem, do Rzepina siedem. Od lat 90. sieć skurczyła się – obecny jej zakres stanowi około połowę dawnej sieci połączeń w regionie lubuskim. Likwidacje spowodowały spadek potoków na dawnych głównych liniach, w efekcie zostały one zredukowane do roli linii bocznych. Regionalne węzły kolejowe takie jak Żagań dziś są ledwie stacjami przelotowymi. Po początkowych próbach rewitalizacji skasowano połączenia na takich bocznych liniach jak Żagań – Niegosławice. Do miast satelickich wokół Zielonej Góry autobusy podmiejskie kursują co 15-20 minut. Kolej odeszła w niebyt, jest wykorzystywana głównie w podróży dalekobieżnych, jej rola w regionie jest niewielka, można ją szacować na kilka, kilkanaście procent udziału w wolumenie przewozów.

Te propozycje są wręcz odwrotne ledwie kilkadziesiąt kilometrów dalej, w kraju związkowym Brandenburgia. Przyczyną tych różnic są głównie wady systemowe ustroju politycznego Polski – jego nadmierna centralizacja. Pod względem centralizacji mediów Polsce palmy pierwszeństwa ustępują jedynie Węgry, jak donoszą krytycy. Ta centralizacja jest nad wyraz widoczna także w strukturze rynku operatorów kolejowych. O ile w Niemczech czy w Czechach sporą część rynku obsługują firmy zarządzane lokalnie, nawet jeśli są częściami większych koncernów, to w Polsce sytuacja jest odwrotna. Nikogo nie przekonały przykład kolei UBB, która odbudowała tory kolejowe do polskiego Świnoujścia. To przykład sensownej reformy części przewoźnika ogólnokrajowego, wydzielonej do autonomicznej sieci, ongiś wydawało się, że beznadziejnej.

Adam Fularz

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

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

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Adam Fularz (felieton), Tomasz Gajewski.

Nakład: 160 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

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

Internet: www.zbs.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Parowozik – stacja metra Świętokrzyska, lok. 1000i. **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 1,90 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Np. 4 numery = 4 znaczki. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.