

Zatrzymać ten pociąg! • TGV w polu • Flirt budżetowy

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

www.zbs.net.pl

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

LISTOPAD - GRUDZIEŃ 2011

Nr 6 (56)



ŻELAZNA KURTYNA NA ŻELAZNYCH DROGACH

KRYZYS MIĘDZYKRAJOWY

► CYTAT NUMERU

„Jak jeszcze na Mazowszu działały Przewozy Regionalne, to urząd marszałkowski dofinansowywał je rocznie w wymiarze 40-46 mln zł. Dziś urząd na przewozy własną koleją musi wydawać około 200 mln zł. I to na Mazowszu, gdzie jest stosunkowo dużo podróźnych, więc i zwroty z biletów są odpowiednio wysokie”

Leszek Miętek, PREZYDENT ZWIĄZKU ZAWODOWEGO MASZYNISTÓW W POLSCE, w rozmowie z portalem „Krytyka Polityczna”

► INDEKS

4,7 km na 100 km² wynosi gęstość sieci kolejowej w województwie mazowieckim. W Polsce niższa gęstość sieci kolejowej występuje tylko na Podlasiu i Lubelszczyźnie. GUS 2010

Flirt budżetowy

Jak księgowymi zabiegami z elektrycznymi zespołami trakcyjnymi Flirt obniżono wskaźnik zadłużenia województwa mazowieckiego



Dziesięć elektrycznych zespołów trakcyjnych Flirt obsługujących połączenia Kolei Mazowieckich w relacji Warszawa – Siedlce zmieniło właściciela. Samorząd województwa mazowieckiego – do którego Flirty należały od momentu ich dostawy przez koncern Stadler w 2008 r. – sprzedał składy spółce Koleje Mazowieckie. Transakcja odbyła się bez przetargu – samorząd tłumaczył to „wystąpieniem pilnej konieczności spowodowanej wydarzeniami, których instytucja zamawiająca nie mogła przewidzieć”. Umowa sprzedaży taboru została podpisana pod koniec 2010 r., ale pieniądze od Kolei Mazowieckich zasilily budżet województwa na 2011 r. Pytanie, jaki był sens sprzedaży majątku samorządu województwa spółce, w której 100-procentowy pakiet udziałów należy do samorządu województwa? Zwłaszcza, że tabor – mimo całej transakcji – obsługuje wciąż te same połączenia.

– *Transakcja miała na celu wzmocnienie spółki, która w ten sposób stała się właścicielem taboru, a nie dzierżawcą* – tłumaczyła portalowi „Rynek Kolejowy” Marta Milewska, rzecznik prasowy Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego.

Jako że mamy do czynienia z typowym zabiegiem księgowym, wiele wskazuje na to, że priorytetem całej transakcji wcale nie było wzmocnienie spółki, lecz wzmocnienie finansów samorządu województwa mazowieckiego, które wymagają pilnych działań na rzecz ograniczenia wskaźnika zadłużenia względem poziomu dochodów.

Regionalna Izba Obrachunkowa w Warszawie w uchwale z 29 września 2011 r. ostrzegła bowiem mazowiecki samorząd, że na koniec roku może przekroczyć dopuszczalny wskaźnik zadłużenia (dług nie może przekroczyć poziomu 60% dochodów): „Gdyby przyjąć założenie, że stopień wykonania planu dochodów w drugim półroczu 2011 r. będzie przebiegał według wskaźnika wykonania planu dochodów w pierwszym półroczu 2011 r., to wykonane dochody budżetowe 2011 r. mogą wynieść ok. 2,2 mld zł. A wówczas prognozowany na koniec 2011 r. dług województwa – 1,49 mld zł w relacji do takiego wykonania dochodów stanowiłby około 68%. Oznacza to, że przekroczyliby limit” – czytamy w uchwale RIO.

Tymczasem sprzedaż Flirtów zasilila dochody województwa o 90 mln 290 tys. zł. Wartość tej transakcji stanowi 12% dochodów majątkowych samorządu oraz 3% dochodów ogólnych, jest więc zauważalnym zasileniem wojewódzkiej kasy. Gdyby nie transakcja sprzedaży samorządowych Flirtów Kolejom Mazowieckim, prognozowany wskaźnik zadłużenia województwa wynosiłby 71%.

Nazwy nie po kolei

Region

Nazwy mazowieckich stacji i przystanków kolejowych kryją w sobie różne niespodzianki. Można na przykład dojechać koleją do Grodziszcz Mazowieckiego czy Suchej Żyrardowskiej, choć... wcale nie ma takich miejscowości.

Nazwa położonego między Żyrardowem a Skierniewicami przystanku Sucha Żyrardowska nie pochodzi od miejscowości, lecz od przepływającej w pobliżu rzeczki Sucha. Przystanek Sucha Żyrardowska leży na granicy wsi Mrozy i Jesionka. Żeby jednak było jeszcze ciekawiej, przystanek o nazwie Jesionka zlokalizowany jest 2 km dalej – już na terenie wsi Franciszków. Podobnie jak w przypadku Suchej Żyrardowskiej, od rzeki pochodzi również nazwa przystanku Wkra na linii Nasielsk – Sierpc. Przystanek ten leży we wsi Józefowo na terenie gminy Joniec. Co ciekawe, rzeka Wkra wcale nie przepływa przy samym przystanku – linia przekracza rzekę 3 km dalej.

Jeden z przystanków na odcinku Mińsk Mazowiecki – Siedlce nazywa się Grodziszcz Mazowieckie, choć najbliższa miejscowość Grodziszcz leży prawie... 400 km dalej: na Dolnym Śląsku. A mazowiecki przystanek leży we wsi Grodzisk – legenda wyjaśnia, że dla miejscowego przystanku kolejowego wybrano przeinaczoną nazwę Grodziszcz Mazowieckie po to, by zapewnić odróżnienie od miasta Grodzisk Mazowiecki.

Dość częstym zjawiskiem w kolejowej onomastyce (nauka o nazwach własnych) jest to, że stacje kolejowe noszą nazwy nie od najbliższych miejscowości, lecz od większych ośrodków oddalonych o kilka kilometrów. Na Mazowszu dotyczy to na przykład stacji Nasielsk, która w rzeczywistości leży we wsi Pieścirogi Nowe, położonej 5 km od Nasielska. Podobnie stacja Garwolin, która zlokalizowana jest w Woli Rębkowskiej.

Nie wszędzie jednak mieszkańcy pogodzili się z tym, że miejscowy przystanek kolejowy nosi nazwę pochodzącą od innej miejscowości. O zmianę nazwy stacji Czachówek Południowy na linii Warszawa – Radom walczą, choć jak na razie bezskutecznie, mieszkańcy wsi Gabryelin w gminie Prażmów. Miejscowa radna Maria Tyborowska już w 2008 r. skierowała do spółki PKP Polskie Linie Kolejowe petycję z wnioskiem o zmianę nazwy: „Stacja kolejowa Czachówek Południowy w istocie od zawsze znajduje się na terenie miejscowości Gabryelin” – argumentowała radna w piśmie do PKP PLK. – „Dotychczasowa nazwa w żaden sposób nie jest związana z miejscowością w której się znajduje. Sytuacja ta wywołuje zamieszanie”.

Niektórzy, zamiast słać pisma, decydują się na nazewniczą partyzantkę. We wsi Karpiska, w której położony jest przystanek Kołbiel na trasie Otwock – Pilawa, kilkakrotnie dochodziło do nielegalnego przemalowywania tablic z nazwą przystanku: oficjalną „Kołbiel” zastępowały nieoficjalne „Karpiska”.

Zamieszanie nazewnicze dotknęło również trzy przystanki na terenie Warszawy. Na przystanku Warszawa Gołębki (taka nazwa figuruje w rozkładach jazdy i w systemie biletowym) podczas prac modernizacyjnych zamontowane zostały tablice z nazwą Gołębki. Natomiast przystanki Wesoła i Wola Grzybowska po włączeniu w 2002 r. Wesoła w granice Warszawy otrzymały nazwy Warszawa Wesoła oraz Warszawa Wola Grzybowska – do dziś jednak tablice na peronach nie zostały uzupełnione o słowo „Warszawa”.

Blokada odblokowana

Infrastruktura

Wreszcie pociągi nie muszą zatrzymywać się przed wjazdem na odcinek Warszawa Rembertów - Zielonka w celu pobrania pisemnego rozkazu uprawniającego do dalszej jazdy.

Zjawisko wymuszonych postojów miało miejsce od prawie dziesięciu lat, kiedy to rozkradzione zostały elementy samoczynnej blokady liniowej, czyli automatycznego systemu stwierdzającego, czy po danym odcinku porusza się pociąg. W efekcie pociągi zatrzymywały się pod nastawniami w Rembertowie i Zielonce w sumie już ponad 100 tys. razy! Po tym jak opisaliśmy ten problem, Zbigniew Szafranski, prezes spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, w grudniu 2009 r. w piśmie do redakcji „Z Biegiem Szyn” obiecał, że problem zostanie rozwiązany do końca 2010 r. Jednak przetarg na instalację nowej blokady liniowej został ogłoszony dopiero w marcu 2011 r. Ostatecznie Szafranskiemu udało się więc spełnić obietnicę z niemal rocznym opóźnieniem: z końcem września 2011 r. na odcinku z Rembertowa do Zielonki uruchomiona została nowa samoczynna blokada liniowa.

Końca dobiega również instalacja samoczynnej blokady liniowej na innym fragmencie warszawskiego węzła kolejowego: na odcinku Warszawa Wola – Warszawa Gdańska. Chodzi o poprawę przepustowości tego ciągu – ma nim bowiem zostać poprowadzony objazd w czasie planowanego na najbliższe lata remontu dalekobieżnej nitki warszawskiego tunelu średnicowego.

Kolejowa jazda próbna

Świat

Jednodniowe obniżki cen biletów do równowartości nawet 20 groszy to czeski pomysł na przekonanie do podróżowania kolejną osób, które dotychczas omijały ten środek transportu.

„Jeśli dotychczas zwykle nie podróżowaliście pociągiem, na przykład do szkoły czy pracy, a chcielibyście spróbować, macie okazję” – przekonują czeskie koleje, które rozwijają system promocji „ČD Promo”.

Właśnie w ramach „ČD Promo” we wrześniu i październiku České Dráhy na wybranych trasach wyznaczyły dni, w które cena przejazdu spadała do symbolicznego poziomu. Przykładowo 22 września za 1 koronę (to w przeliczeniu około 18 groszy) można było podróżować pociągami na 26-kilometrowym odcinku Kroměříž – Bystřice pod Hostýnem. Normalnie podróż na tej trasie kosztuje 40 koron (czyli około 7,10 zł). Dzień wcześniej za 10 koron (równowartość 1,80 zł) można było podróżować między Pilznem a stacją Svojsín (42 km), podczas gdy na co dzień przejechanie tego odcinka kosztuje 60 koron, a więc nieco ponad 10 zł.

We wrześniu i w październiku jednodniowe obniżki cen biletów objęły w sumie 12 odcinków, po których można było podróżować za 1 lub 10 koron, czyli kilkudziesięciokrotnie taniej niż zazwyczaj.

– Akcje promocyjne wprowadzamy z różnych powodów. Na przykład wówczas, gdy na danym ciągu pojawia się konkurencja ze strony innych środków transportu. Albo jeśli chcemy zwrócić uwagę pasażerów na wprowadzenie do ruchu zmodernizowanego taboru czy wzbogacenie rozkładu jazdy o nowe połączenia. O promocjach informujemy nie tylko poprzez plakaty i ulotki na stacjach, ale również w prasie i w radiu – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Petr Šťáhlavský, rzecznik prasowy przedsiębiorstwa České Dráhy, i dodaje, że w ramach „ČD Promo” wprowadzane są nie tylko obniżki jednodniowe, ale również trwające kilka tygodni czy miesięcy. Przykładowo na linii Havlíčkův Brod – Humpolec od 1 września na trzy miesiące obniżono ceny biletów o połowę. I, jak dowiadujemy się w centrali czeskich kolei, już w pierwszym miesiącu promocji odnotowano wzrost liczby pasażerów o około 20%.

Akcje „ČD Promo” obejmują nie tylko relacje w ruchu lokalnym i regionalnym, ale również połączenia na trasach między największymi czeskimi miastami.

Minister Grabarczyk niedoceniony w Łodzi

Polityka



Od poprzednich wyborów poparcie dla Cezarego Grabarczyka, przez minione cztery lata ministra infrastruktury w rządzie Platformy Obywatelskiej, stopniało prawie o połowę.

Poparcie dla Grabarczyka spadło, mimo że w kampanii wyborczej próbował zaprezentować siebie jako budowniczego regionu łódzkiego. Grabarczyk (na zdjęciu z posłanką Magdaleną Gąsior-Marek) w ulotce wyborczej przekonywał, że „rząd Donalda Tuska docenił Łódź” i chwalił się realizowanymi inwestycjami: „Zagwarantowałem rozpoczęcie budowy ponad 350 km dróg krajowych w województwie łódzkim. Doprowadziłem do podpisania umowy na budowę podziemnego dworca Łódź Fabryczna – największej inwestycji kolejowej w tej części Europy – za blisko 2 mld zł. Rozpocząłem drugi etap modernizacji linii kolejowej Łódź – Warszawa. Zakończyłem modernizację dworców: Łódź Widzew, Pabianice, Zgierz, Radomsko, Gałkówka, Koluszki, Rogów”.

Cezary Grabarczyk startował z okręgu obejmującego Łódź oraz powiaty brzeziński i łódzki wschodni. I choć kandydował z pierwszego miejsca na liście, to w ramach swojej partii zdobył dopiero trzeci wynik – uzyskał 24582 głosy. Grabarczyka wyprzedził startujący z pozycji trzeciej minister sprawiedliwości Krzysztof Kwiatkowski (68814 głosów) oraz John Godson z piątego miejsca (29832 głosy). Grabarczyka pokonała również łódzka jedynka Prawa i Sprawiedliwości – Witold Waszczykowski, który zdobył 36854 głosy.

W tegorocznych wyborach Cezary Grabarczyk zdobył prawie dwa razy mniej głosów niż w wyborach 2007 r. – cztery lata temu głos na Grabarczyka oddało 44610 osób, zapewniając mu najlepszy wynik na łódzkiej liście PO, i to mimo startu z trzeciego miejsca.

W ostatnich wyborach nie najlepiej powiodło się nie tylko Grabarczykowi, ale także jego ludziom w innych regionach. Na przykład na Lubelszczyźnie z pierwszego miejsca na liście PO startowała Magdalena Gąsior-Marek. To posłanka znana przede wszystkim z wręczenia na sali sejmowej bukietu kwiatów Grabarczykowi, gdy na początku 2011 r. opozycji nie udało się doprowadzić do jego odwołania ze stanowiska ministra infrastruktury po zimowym chaosie na kolei.

W tegorocznych wyborach Gąsior-Marek, startując z pierwszej pozycji na liście Platformy, uzyskała 14676 głosów. Lepszy wynik osiągnęło dwoje kandydatów z dalszych miejsc na liście PO: Joanna Mucha (45568 głosów) i Włodzimierz Karpiński (16498 głosów). Lepszy wynik niż Magdalena Gąsior-Marek osiągnęło czworo kandydatów Prawa i Sprawiedliwości oraz jedynka Ruchu Palikota Zofia Popiołek, co oznacza że lubelska jedynka PO zajęła w swoim okręgu dopiero ósme miejsce pod względem liczby zdobytych głosów.

Magdalena Gąsior-Marek – podobnie jak Grabarczyk – w tegorocznych wyborach uzyskała słabszy wynik niż przed czterema laty. I to mimo awansu na liście wyborczej z ósmego na pierwsze miejsce. (fot. www.magdagasior.pl)

Kryzys międzynarodowy

Na drogach żelaznych tworzy się nowa żelazna kurtyna: granicę polsko-słowacką koleją przekracza średnio 90 osób dziennie, a granicę polsko-litewską - 27 osób

Szokujący spadek kolejowych przewozów międzynarodowych – w ciągu minionych kilku lat liczba wyjeżdżających za granicę koleją spadła niemal o połowę! W 2010 r. za polską granicę pociągiem wyjechało 509 tys. pasażerów, podczas gdy jeszcze w 2007 r. liczba wyjeżdżających koleją za granicę wyniosła 852 tys. osób. Mamy zatem do czynienia z ponad 40-procentowym spadkiem – wynika z danych Głównego Urzędu Statystycznego zawartych w corocznym publikowanym dokumencie „Transport – wyniki działalności”.

Również coraz mniej pasażerów przyjeżdża koleją z zagranicy (choć zwykle w międzynarodowym ruchu kolejowym liczba przyjazdów do Polski około dwukrotnie przekracza liczbę wyjazdów z Polski). W 2007 r. pasażerów wjeżdżających koleją do Polski było 1 mln 599 tys., ale do 2010 r. ich liczba zmniejszyła się do 1 mln 137 tys. Nastąpił więc prawie 30-procentowy regres.

Mniej granic, mniej pasażerów

Ostatnie lata to czas drastycznie zmniejszającej się liczby podróży międzynarodowych zarówno na granicach, dla których rozszerzenie strefy Schengen oznaczało uszczelnienie i powrót wiz, jak i na tych granicach, które wraz z likwidacją kontroli paszportowej faktycznie przestały istnieć.

Przykładowo po wprowadzeniu z końcem 2007 r. postanowień z Schengen łączna liczba pasażerów przekraczających granicę polsko-białoruską koleją spadła o ponad połowę. Z polsko-białoruskich kolejowych przejść granicznych w Kuźnicy Białostockiej, Czeremsze i Terespolu w 2007 r. – ostatnim roku przed rozszerzeniem Schengen – skorzystało 1 mln 25 tys. podróżnych. W 2008 r. – wraz z uszczelnieniem granicy – liczba ta spadła do 437 tys. Kolejne lata przyniosły dalszy spadek przewozów: w 2010 r. liczba podróżujących pociągami między Polską i Białorusią wyniosła już tylko 362 tys. Wciąż jednak daje to i tak stosunkowo niezły dzienny wynik niemal tysiąca przekroczeń granicy pociągami.

Dla przykładu granicę polsko-słowacką koleją przekracza bowiem średnio tylko 90 osób dziennie – w 2010 r. pociągami między Polską i Słowacją podróżowało łącznie 33 tys. osób. Choć jeszcze w 2007 r. liczba podróży koleją przez granicę polsko-słowacką wynosiła 60 tys.

Spadają także przewozy między Polską i Czechami: w 2007 r. przez granicę polsko-czeską pociągami przejechało 202 tys. osób, podczas gdy w 2010 r. już tylko 167 tys. (63 tys. z Polski do Czech i 104 tys. z Czech do Polski).

Żelazna kurtyna na żelaznej drodze

W pełni szczytowy poziom osiągnęły kolejowe przewozy transgraniczne między Polską i Litwą. Jak wynika z danych GUS, w 2010 r. na podróż koleją przez granicę polsko-litewską zdecydowało się 10 tys. osób. Z Polski na Litwę wjechało 4 tys. pasażerów, a z Litwy do Polski – 6 tys. To oznacza, że w ubiegłym granicę polsko-litewską w Trakiszkach pokonywało koleją średnio 27 osób dziennie! Średnio 11 pasażerów udawało się z Polski na Litwę, a 16 w odwrotnym kierunku. Przy tak niskich wynikach bez większego ryzyka można założyć, że są dni, gdy koleją z Polski na Litwę przejeżdża wyłącznie maszynista i drużyna konduktorska.

Po boomie lat 90., gdy po upadku PRL-u otwierane były nowe kolejowe przejścia graniczne, obecnie są one głównie zamykane. W ostatnich latach pociągi pasażerskie przestały kursować między innymi przez przejścia Gubin – Guben na granicy niemieckiej, Mieroszów – Meziměstí i Cieszyn – Český Těšín na pograniczu polsko-czeskim, czy Hrebenne – Rawa Ruska oraz Krościenko – Starżawa na granicy z Ukrainą. Na 541-kilometrowej granicy polsko-słowackiej z trzech do niedawna czynnych przejść kolejowych (Zwardoń – Skalité, Muszyna – Plaveč i Łupków – Medzilaborce) w



• Granicę polsko-niemiecką pociągami przekracza czterokrotnie mniej pasażerów niż samolotami. Niszczący most kolejowy nad Nysą Łużycką w Gubinku (fot. Tomasz Rostworowski)

ruchu pasażerskim funkcjonuje już tylko jedno – w Zwardoniu. Kursują przez nie dwie pary połączeń na dobę, reszta pociągów – zarówno od strony polskiej, jak i słowackiej – kończy bieg kilkaset metrów przed linią granicy.

Stacja Głuchołazy na Opolszczyźnie – z której kursują czeskie pociągi w kierunku miast Krnov i Jeseník – jest odcięta od polskiej sieci połączeń kolejowych: ruch pociągów na biegnącym z głębi Polski odcinku Nysa – Głuchołazy został bowiem zlikwidowany.

Nowoczesne autobusy szynowe międzynarodowego projektu transportowego Trilex – kursujące co godzinę między czeskim Libercem a niemieckim Zittau – po drodze przejeżdżają przez terytorium Polski, ale... nie zatrzymują się.

Koleją na piechotę

Problemem przewozów transgranicznych – obok nieatrakcyjnych międzynarodowych taryf biletowych – jest to, że poszczególne systemy kolejowe nie „spotykają” się ze sobą. Oferty przewozowe po obu stronach granicy zwykle diametralnie się różnią. Widać to między innymi w leżącym na dwóch brzegach Olzy polsko-czeskim Cieszynie. Ze stacji w polskiej części miasta odjeżdża siedem pociągów dziennie, natomiast ze stacji Český Těšín – ponad 80. Dodatkowo – jako że mostem łączącym dworce w polskiej i czeskiej części miasta pociągi przestały kursować – przesiadka oznacza półgodzinny spacer między stacjami.

Położone na dwóch brzegach Nysy Łużyckiej polsko-niemieckie miasto Zgorzelec/Görlitz: z dworca po niemieckiej stronie codziennie odjeżdża 77 pociągów w głąb Niemiec, a na stację Zgorzelec dociera z głębi Polski jedynie 11 połączeń. Z tego mostem między stacjami Zgorzelec i Görlitz kursują tylko trzy pociągi dziennie. Z granicznej stacji Forst odjeżdża 19 pociągów w głąb Niemiec – z Polski docierają zaledwie trzy.

Na granicy polsko-niemieckiej wyniki przewozowe i tak są stosunkowo dobre: choć od 2007 do 2010 r. liczba wyjeżdżających koleją do Niemiec delikatnie się zmniejszyła (ze 199 tys. do 194 tys.), to już w przypadku wjazdów do Polski wyraźnie wzrosła: z 307 tys. do 490 tys. W 2010 r. granicę polsko-niemiecką koleją przekroczyło w sumie 684 tys. pasażerów (czyli przeciętnie 1874 podróży kolejowych dziennie). Mimo to kolej dawno już zostaje w tyle za ruchem lotniczym – w 2010 r. granicę na Odrze i Nysie Łużyckiej samolotami pokonały 2 mln 832 tys. osób, czyli średnio 7759 pasażerów na dobę – ponad czterokrotnie więcej niż koleją.

Karol Trammer

Gra w zielone

PSL trafnie wskazuje problemy polskiej kolei, ale ich nie rozwiązuje - choć posiada wpływowe kadry od sejmu przez rząd, samorządy aż po spółki kolejowe

Wicepremier, minister gospodarki Waldemar Pawlak do pracy w Warszawie dojeżdża z Żyrardowa pociągiem – nierzadko w tłoku na korytarzu. I choć polityk Polskiego Stronnictwa Ludowego, będąc posłem, zwolniony jest z kupowania biletów, to trafnie diagnozuje jeden z problemów pasażerów polskiej kolei: – *Wprowadzono wiele spółek przewozowych, co doprowadziło do takiego bałaganu, że pasażer jest dzisiaj zmuszony kupować kilka biletów. W zależności od tego, jaki pociąg pojedzie, musi mieć odpowiedni bilet. Tymczasem to nie powinno być przedmiotem uwagi pasażera. To jest problem spółek przewozowych, które powinny się rozliczać między sobą* – mówił Waldemar Pawlak z trybuny sejmowej.

Istotnie, dezintegracja taryfowa – pogłębiająca się wraz z powstawaniem kolejnych spółek kolejowych – nie tylko wprowadza bałagan na liniach obsługiwanych przez kilku przewoźników. Jednocześnie zwiększa koszty podróżowania: przesiadka między pociągami różnych spółek (np. z dalekobieżnego Expressu do lokalnego Regio) oznacza konieczność zakupu nowego biletu, a więc ponownego zapłacenia za początkowe, najdroższe kilometry. Ostatecznie więc brak wprowadzenia na początku reform regulacji wymuszających na spółkach kolejowych stosowanie wspólnych taryf był jednym z czynników obniżających konkurencyjność kolei na rynku transportowym.

„Taryfowa” diagnoza wicepremiera Waldemara Pawlaka jest tyleż trafna, co obrazująca nieskuteczność jego formacji politycznej – od czterech już lat współrządzącej Polską – w porządkowaniu sytuacji na kolei. Ludowcy od lat obsadzają bowiem swoimi kadrami kluczowe stanowiska związane z koleją. A mimo to sygnalizowanego przez Pawlaka problemu z postępującą dezintegracją taryfową nie potrafili rozwiązać.

Zielona koniczynka w klapie marynarki

W zarządzie największego pasażerskiego przewoźnika kolejowego – spółki Przewozy Regionalne – zasiada Danuta Bodzek, działaczka PSL, w 2010 r. kandydatka tej partii na prezydenta Warszawy, a w 2007 r. na posła z okręgu siedlecko-ostrołęckiego.

Członkiem PSL jest również wpływowy w świecie kolejowym prof. Janusz Dyduch, pierwszy prezes Urzędu Transportu Kolejowego w latach 2003-2006, a obecnie przewodniczący działającej przez urządzenie rady techniczno-ekonomicznej. W ostatnich wyborach Dyduch kandydował z list PSL na posła w Warszawie.

Polskie Stronnictwo Ludowe jest partią władzy na poziomie regionów – ludowcy uczestniczą w koalicjach rządzących w 15 z 16 samorządów województw (wszystkimi poza województwem opolskim, gdzie koalicjantem Platformy Obywatelskiej jest Mniejszość Niemiecka). W zarządach części województw to członkowie stronnictwa są odpowiedzialni za sprawy związane z koleją. Między innymi na Podlasiu, gdzie nadzór nad departamentem infrastruktury sprawuje działacz PSL Walenty Korycki, czy w województwie wielkopolskim, którego wicemarszałkiem jest Wojciech Jankowiak, członek stronnictwa zaangażowany w powstanie działającej od czerwca 2011 r. spółki Koleje Wielkopolskie. W Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego szefem odpowiadającego za kolej departamentu nieruchomości i infrastruktury jest noszący zieloną koniczynkę w klapie marynarki Janusz Ulatowski.



• - Wprowadzono wiele spółek przewozowych, co doprowadziło do takiego bałaganu, że pasażer jest dzisiaj zmuszony kupować kilka biletów - mówi wicepremier Waldemar Pawlak, szef Polskiego Stronnictwa Ludowego.

Wreszcie nie zapominajmy, że przez trzy lata – od początku 2008 r. do końca 2010 r. – na poziomie rządowym wiceministrem infrastruktury odpowiedzialnym za kolej był członek PSL prof. Juliusz Engelhardt. Na ministerialnym stanowisku Engelhardt przede wszystkim jednak troszczył się o zachowanie dominującej pozycji Grupy PKP na rynku kolejowym, a nie o inicjowanie udogodnień dla pasażerów, takich jak choćby postulowane przez Waldemara Pawlaka stworzenie mechanizmu zintegrowanych taryf różnych przewoźników i wzajemnych rozliczeń między nimi.

Juliusz, bardzo cię przepraszam

Juliusz Engelhardt został odwołany po chaosie z grudnia 2011 r., gdy kolej przegrała z dwoma kataklizmami: atakiem zimy i wejściem w życie nowego rozkładu jazdy. Kilka miesięcy po odwołaniu Engelhardta Waldemar Pawlak wyznał z trybuny sejmowej, że dymisja ta była błędem: – *Jako PSL gorzko doświadczyliśmy konieczności przyjęcia odpowiedzialności za sytuację na kolei w 2010 r. Jak państwo pamiętają, został odwołany pan profesor Juliusz Engelhardt, który odpowiadał za sprawy dotyczące kolei. W naszym przekonaniu w tamtym momencie było to uzasadnione, bo bardziej stał po stronie struktur kolejowych niż po stronie pasażerów, a dla nas człowiek jest najważniejszy* – Pawlak na mównicy sejmowej posypał głowę popiołem, by szybko jednak dodać: – *Z dzisiejszej perspektywy mogę powiedzieć jedno i chcę się przyznać do pomyłki w tej sprawie, chcę przeprosić Juliusza Engelhardta: Juliusz, bardzo cię przepraszam, bo okazuje się, że nie tylko decyzje personalne są kluczem do rozwiązania problemu.*

Polskie Stronnictwo Ludowe do perfekcji opanowało grę w zielone, czyli bycia opozycyjnym koalicjantem. Domeną partii opozycyjnych jest bowiem wskazywanie problemów, a możliwość ich rozwiązywania to atut ugrupowań koalicyjnych. Na przykładzie dezintegracji taryfowej widać, że stronnictwo wskazuje konkretny problem, ale nie dąży do jego rozwiązania – mimo, iż posiada wpływowe kadry od sejmu przez rząd, urzędy centralne i samorządy aż po spółki kolejowe.

Karol Trammer

TGV w polu

Kolejne gminy sprzeciwiają się wytyczeniu przez swój teren szybkiej kolei

– Proponowana rozbudowa istniejącej sieci kolejowej spowoduje konieczność przebudowania węzłów kolejowych, co będzie najdroższe i wywoła najwięcej konfliktów społecznych. Tymczasem linię kolei dużych prędkości buduje się głównie w polu, co jest tańsze – stwierdził Andrzej Massel, wiceminister infrastruktury ds. kolei.

Również w zrealizowanej przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe filmowej wizualizacji promującej projekt linii „igrek” (Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań) padają słowa, iż tory szybkiej kolei biegną „głównie przez pola i obszary zalesione”.

Tymczasem z terenów, które w przyszłości miałyby zostać przecięte korytarzem polskiego TGV, docierają kolejne sygnały, że planowany przebieg linii wytyczony został przez domy, gospodarstwa, centra wielu wsi, fabryki, elektrownie wiatrowe czy ważne węzły drogowe. W efekcie w regionach położonych na planowanej trasie szybkiej kolei zaczynają tlić się kolejne ogniska sprzeciwu wobec tej gigantycznej inwestycji.

50 sekund dla Wojnowic

Duże emocje kolej dużych prędkości wywołuje na Dolnym Śląsku. Na planowanym dojeździe kolei dużych prędkości do Wrocławia, linię wytyczono tak, by ominąć obszary Natura 2000 (Grądy Odrzańskie, Grądy w Dolinie Odry i Lasy Grzędzińskie). W efekcie tory szybkiej kolei przeciąć mają liczącą około 600 mieszkańców wieś Wojnowice w gminie Czernica.

– Zanim wybudowaliśmy tu domy, dokładnie sprawdzaliśmy plany zagospodarowania. Tory były tam zaznaczone w zupełnie innym miejscu. Okazuje się jednak, że tak wytyczony korytarz przecinałby teren „Natura 2000”, żeby więc chronić zwierzątka, zdecydowano zrynować wieś – powiedziała Katarzyna Moroz, radna gminy Czernica, w rozmowie z „Gazetą Wyborczą”.

100 domów znaleźć ma się w bezpośrednim pobliżu torów kolei dużych prędkości, część budynków przeznaczona zostanie do wyburzenia. Dodatkowo pas linii kolejowej odciąłby wieś od pobliskiego lasu. Zahamowanie rozwoju wsi, zmniejszenie wartości domów i gruntów, wzrost intensywności wibracji i poziomu hałasu,



• Gmina Baranów pod Grodziskiem Mazowieckim zostanie poszatkowana na trzy części. Centralna część gminy od południa zostanie odcięta autostradą, a od północy korytarzem szybkiej kolei.

całkowita degradacja życia społecznego – taka jest w Wojnowicach wizja powstania kolei dużych prędkości.

Mieszkańcy Wojnowic w porozumieniu z władzami gminy Czernica prowadzą walkę o odsunięcie linii możliwie jak najdalej od ich wsi. Propozycja zapewniająca ominięcie Wojnowic – według wyliczeń miejscowych aktywistów – wydłużyłaby czas przejazdu polskiego TGV z Warszawy do Wrocławia o 50 sekund. Mieszkańcy zjednoczyli się więc pod hasłem „50 sekund dla Wojnowic”.

– Nie jesteśmy przeciwnikami kolei dużych prędkości, ale nie chcemy, by przecinała naszą wieś – stwierdził Kamil Antas, sołtys Wojnowic. Społeczność tej dolnośląskiej wsi prezentuje typową postawę „NIMBY” („Not in my back yard” – „Nie w moim ogródku”), polegającą na deklarowaniu poparcia dla danej inwestycji, ale pod warunkiem, że powstanie ona gdzie indziej.

Zagłada naszej wsi

Filozofia „NIMBY” kierują się również samorządowcy z innych regionów. – Gdzieś ta kolej musi przejść, aczkolwiek nie chcemy, żeby to było na terenie naszej gminy – stwierdził na antenie lokalnego Naszego Radia Artur Ławniczak, burmistrz Szadku w powiecie zduńskowolskim.

Polskie TGV niemile widziane jest również w sąsiednim powiecie sieradzkim. Piotr Świdzki, burmistrz gminy Błaszki, w swoim stanowisku na temat kolei dużych prędkości napisał: „Realizacja inwestycji w proponowanym kształcie spowoduje znaczną ingerencję w lokalną infrastrukturę komunikacyjną, konieczność wyburzenia znacznej części budynków, a także podział powierzchni gminy, a czasami samych gospodarstw rolnych. Gmina Błaszki w przeważającej części ma charakter rolniczy. Planowana trasa kolei dużych prędkości przebiega przez obszary o bardzo dobrej bonitacji gleb, gdzie bardzo dobrze rozwinęło się rolnictwo i warzywnictwo stanowiące główne źródło utrzymania mieszkańców”.

Dramatyczny apel wystosowali mieszkańcy leżącej pod Błazkami wsi Maciszewice, gdzie trasę szybkiej kolei ▶

Szybka kolej? Nie tak szybko!

Linie kolei dużych prędkości dla mijanych obszarów stanowią katastrofę z ekologicznego, socjoekonomicznego i ludzkiego punktu widzenia – głosi „Karta z Hendaye”, deklaracja podpisana w styczniu 2010 r. przez europejskie stowarzyszenia sprzeciwiające się budowie szybkich kolei. Pod kartą podpisali się przedstawiciele 110 organizacji społecznych z Francji, Włoch i Hiszpanii.

Sygnatariusze karty podkreślają, że budowa kolei dużych prędkości odbywa się ze szkodą nie tylko dla jakości życia na obszarach tranzytowych, ale również ze szkodą dla utrzymania i rozwoju istniejących sieci kolejowych. „Karta z Hendaye” stwierdza ponadto, że promowanie kolei dużych prędkości zwykle opiera się na niedoszacowanych kosztach oraz fałszywych hipotezach dotyczących opłacalności przewozów. Sygnatariusze alarmują również, że podczas projektowania oraz wytyczania linii dużych prędkości brakuje przejrzystości, a argumenty i propozycje obywateli zwykle są lekceważone.

Deklarację podpisano w Hendaye na południowym zachodzie Francji. Przez to liczące 14 tys. mieszkańców miasteczko w przyszłości przebiec ma linia dużych prędkości Sud Europe Atlantique, która wzdłuż wybrzeża Oceanu Atlantyckiego połączy ma Francję z Hiszpanią. •

► wytyczono przez domy i grunty orne. „Wyrażamy stanowczy sprzeciw, aby nasza wieś uległa totalnej zagładzie i zniknęła z powierzchni gminy Błaszki i województwa łódzkiego. Według naszej oceny szybka kolej nie przyniesie gminie Błaszki żadnych korzyści, a jedynie pogorszy warunki oraz perspektywy życia dla przyszłych pokoleń” – piszą mieszkańcy Maciszewic.

Do protestów społeczności gminy Błaszki przyłączyły się władze sąsiedniej gminy Wróblew, na terenie której tory linii „igrek” przebiec miałyby przez centra ośmiu wsi. „Nie widzimy możliwości realizacji linii kolei dużych prędkości przez gminy Błaszki i Wróblew” – napisały władze obydwu gmin we wspólnym oświadczeniu.

TGV na oślep

Na terenie gminy Błaszki trasę kolei dużych prędkości wytyczono nie tylko przez gospodarstwa, lecz także przez tereny sześciu planowanych farm wiatraków energetycznych – okazało się to wkrótce po zatwierdzeniu 30-letnich planów biznesowych oraz otrzymaniu przez firmy zajmujące się energetyką wiatrową pozwoleń na budowę. Jak informują władze gminy Błaszki, odszkodowania mogą sięgnąć kilkudziesięciu milionów złotych za jedną farmę.

Podobnych przypadków jest więcej. Przykładowo na odcinku wylotowym z aglomeracji warszawskiej planowany korytarz przeznaczony pod budowę kolei dużych prędkości wytyczono między innymi przez hale produkcyjne fabryki Rex-Glass w Duchnicach koło Ożarowa Mazowieckiego oraz przez niedawno zbudowany wiadukt drogowy, który po doprowadzeniu do Warszawy autostrady A2 ma zapewnić jej połączenie z drogą ekspresową S8.

Powyższe przypadki pokazują, że szacowane na 20 mld zł koszty budowy szybkiej kolei z Warszawy przez Łódź do Poznania i Wrocławia ostatecznie mogą znacząco wzrosnąć – właśnie z powodu wytyczania przebiegu linii na oślep, co niesie za sobą konieczność wypłacania milionowych odszkodowań.

Kilkadziesiąt milionów pochłonęły już same prace studialne nad wytyczeniem kontrowersyjnego przebiegu polskiej szybkiej kolei. Hiszpańska firma IDOM za stworzenie studium wykonalności dla budowy linii dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław otrzyma od spółki PKP Polskie Linie Kolejowe 48 mln 951 tys. zł – w ramach tej kwoty zaplanowanie przebiegu linii wyceniono na 31 mln 359 tys. zł.

Poszatkokwane gminy

Przebieg szybkiej kolei został zaplanowany w ten sposób, że część gmin faktycznie może zniknąć pod inwestycjami infrastrukturalnymi. Jedną z takich gmin jest Baranów koło Grodziska Mazowieckiego. Baranowska rady gminy uchwaliła już stanowisko przeciwko budowie kolei dużych prędkości. Miejscowe władze uważają bowiem, że ciąg szybkiej kolei spowoduje trzęsienie ziemi w gminnym układzie komunikacyjnym i urbanistycznym. Przez gminę Baranów, oprócz planowanej kolei dużych prędkości, wytyczono bowiem autostradę A2 (która obecnie znajduje się w budowie). Oznacza to, że obszar gminy zostanie poszatkokwany na trzy części. Centralna część gminy od południa zostanie odcięta autostradą, a od północy korytarzem szybkiej kolei – gminna wieś Baranów znajdzie się w kleszczach między dwoma ciągami, z których każdy będzie miał znaczenie wyłącznie tranzytowe. Na terenie gminy Baranów nie planuje się bowiem powstania ani zjazdu z autostrady, ani tym bardziej stacji pośredniej dla szybkich pociągów.

Podobne problemy mogą dotknąć podłódzkie gminy Dmosin i Stryków – obydwie te samorządy, przez teren których wytyczono alternatywne warianty przebiegu szybkiej kolei, negatywnie zaopiniowały koncepcję. Władze gminy Dmosin obawiają się, że ta część gminy, która znajdzie się w pasie pomiędzy autostradą a linią szybkiej kolei przekształci się w spaloną ziemię, której – ze względu na ograniczoną dostępność, hałas i zanieczyszczenia – nie sposób będzie zagospodarować.

Gminie Stryków grozi poszatkokwanie przestrzeni na co najmniej pięć części – na terenie tej gminy będą krzyżować się autostrady A1 i A2, a dodatkowo miałby ją przeciąć korytarz kolei dużych prędkości.

Włochy: Zatrzymać ten pociąg!

We Włoszech sprzeciw społeczny wobec budowy kolei dużych prędkości TAV jest tak duży, że wystąpiły problemy z przystąpieniem do realizacji prac na linii łączącej Turyn z francuskim Lyonem. Wzdłuż liczącego około 100 km planowanego włoskiego odcinka szybkiej kolei działa ponad 30 organizacji skupionych w ruchu „No TAV”, który planowane połączenie kolejowe uważa za zagrożenie dla alpejskiej przyrody, zdrowia mieszkańców oraz jakości życia w okolicznych miejscowościach. Dodatkowo aktywiści „No TAV” uważają, że istniejące połączenie kolejowe Turynu z Lyonem w zupełności zaspokaja potrzeby podróżnych.

Ruch „No TAV” od kilku lat organizuje manifestacje przeciwko przecięciu regionu Piemont linią kolei dużych prędkości. Największa z demonstracji odbyła się 3 lipca 2011 r. w miejscowości Chiomonte. Zdaniem organizatorów, w lipcowym proteście uczestniczyło 50 tys. osób. Demonstracja zakończyła się wielogodzinnymi starciami policji z mieszkańcami gmin, które znalazły się na planowanej trasie kolei TAV. Policja użyła gazu łzawiącego, armatek wodnych i gumowych kul. Ranni zostali funkcjonariusze oraz przeciwnicy budowy szybkiej kolei. ●



● Manifestacja przeciwko budowie kolei dużych prędkości łączącej Francję z Włochami. (Fot. „No TAV” Avigliana)

Sprzeciw wobec wytyczenia torów polskiego TGV przez swój teren – oprócz Dmosina i Strykowa – zgłosiły również pobliskie gminy Brzeziny oraz Rogów. Tak oto na północny wschód od Łodzi uformował się zwarty pas samorządów przeciwnych szybkiej kolei – a to oznacza, że nie ma możliwości wytyczenia społecznie akceptowanego wjazdu kolei dużych prędkości do Łodzi z kierunku Warszawy.

„Współczesne oczekiwania społeczeństwa”

Sposobem na tłące się ogniska sprzeciwu wobec przebiegu szybkiej kolei staje się prezentowanie broniących się przed perspektywą wyburzeń i przesiedleń jako przeszkodę dla realizacji kluczowego polskiego projektu kolejowego. Taktykę tę obrazuje odpowiedź, jakiej Konrad Gawłowski, zastępca dyrektora Centrum Kolei Dużych Prędkości PKP PLK, w lipcu 2011 r. udzielił na pismo władz gminy Błaszki sprzeciwiających się przebiegowi szybkiej kolei przez tamtejsze miejscowości: „Bardzo prosimy, abyście Państwo wzięli pod uwagę fakt, że budowa linii kolei dużych prędkości stanowi kluczowy element restrukturyzacji polskiej infrastruktury kolejowej w kierunku jej unowocześnienia i włączenia w europejski obszar kolejowy, którego standardy i jakość powinny umożliwić sprostanie współczesnym oczekiwaniom społeczeństwa, a także gospodarki kraju”.

Również przedstawiciele firmy realizującej studium wykonalności szybkiej kolei nie pozostawiają złudzeń – na obszarach tranzytowych priorytetem jest efektywność szybkiej kolei, a nie troska o jakość życia we wsiach oraz małych miastach: – *Tam gdzie oddalamy się od dużych miast staramy się maksymalnie zwiększyć parametry funkcjonalne* – powiedział Enrique Rico z IDOM. – *Są pewne zasady gry, które powinniśmy brać pod uwagę, budując kolej dużych prędkości. Alternatywy, obejścia spowodują, że linia przestanie spełniać parametry kolei dużych prędkości.*

Karol Trammer

● POCZTA „Z BIEGIEM SZYN”

W tekście „Wpuszczeni w ViaToll” nie zwrócono uwagi na jeden problem – otóż „najdroższa autostrada w Europie”, czyli Autostrada Wielkopolska, jest powodem jeszcze jednego skandalu. Po podniesieniu cen znacząco spadł ruch ciężarówek (słyszałem nawet o odcinkach gdzie spadek wynosił 70%) i dochody koncesjonariusza. W tym momencie zgodnie z umową rekonesyjną spadek wpływów z opłat rekompensuje Budżet Państwa!!! Czyli nie dość, że pieniądze z opłat nie trafiają na kolej to jeszcze przy skandalicznej polityce koncesjonariusza państwo zabiera pieniądze z kolei (skądś musi je wziąć) i przeznaczają na dopłaty do płatnych dróg. System płatnych dróg mija się w tym momencie z celem - miały stanowić dochód dla państwa i umożliwić ich rozbudowę, a generują tylko dodatkowe koszty – dopłaty państwa do opłat użytkowników.

Marcin Kreis

List do Kolei Mazowieckich (do wiadomości „Z Biegiem Szyn”):

28 września 2011 r. jechałem pociągiem z Radomia do Skarżyska-Kamiennej. W jedną stronę skorzystałem z usług Kolei Mazowieckich w drugą z PKP Intercity. Za bilet Kolei Mazowieckich zapłaciłem 10,60 zł, za PKP InterCity 10 zł. Jak to możliwe, że przejazd pociągiem osobowym jest droższy od przejazdu pociągiem pospiesznym? Proszę o szczegółowe wyjaśnienie.

Sebastian Pawłowski

Odpowiedź Kolei Mazowieckich:

Spółka „Koleje Mazowieckie-KM” sp. z o.o. wykonuje kolejowe przewozy pasażerskie w aglomeracji warszawskiej oraz na obszarze województwa mazowieckiego zgodnie z obowiązującym prawem. Wiodącym aktem prawnym regulującym m.in. odpłatny przewóz osób i rzeczy, jest ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 nr 50, poz. 601 z późn. zm.), do której realizacji KM jest zobowiązana.

Zgodnie z art. 4 ww. ustawy, przewoźnik, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr 5, poz. 13), może wydawać własne regulaminy określające warunki obsługi podróżnych, odprawy oraz przewozu osób i rzeczy.

Z upoważnienia tego aktu prawnego Spółka „Koleje Mazowieckie-KM” wydała Taryfę przewozową „Kolei Mazowieckich-KM” (TP-KM), zawierającą postanowienia taryfowe o przewozie osób, rzeczy i zwierząt w pociągach uruchamianych przez „Koleje Mazowieckie-KM” sp. z o.o., zaś zgodnie z art. 11 ustawy Prawo przewozowe ustalony cennik i opłaty taryfowe stosowane przez KM zawarte zostały w Załączniku do Taryfy przewozowej. Łącznie z TP-KM ma zastosowanie Regulamin odprawy oraz przewozu osób, rzeczy i zwierząt przez „Koleje Mazowieckie-KM” (RP-KM). Przepisy te dostępne są do wglądu m.in. w punktach odprawy, na stronie internetowej www.mazowieckie.com.pl.

„Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. działa na podstawie Kodeksu Spółek Handlowych i zobowiązana jest do płacenia podatków i pokrywania kosztów z własnych przychodów, a źródłem przychodów są opłaty za przejazd. W konsekwencji wpływa to w sposób decydujący na stosowane przez KM opłaty.

Katarzyna Łukasik

FULARZ ● pozdrowienia z wolnego rynku



Kolej i kultura

Pisanie o kolei pasażerskiej w Polsce wydaje się być głosem wołającego na puszczy. Przyczyną to także różnice kulturowe.

O ile Europa Zachodnia ma rozwiniętą kulturę korzystania z tego środka transportu, w Polsce ta kultura stopniowo zanikała. Dziś brak jest wiarygodnych danych na temat udziału kolei w liczbie podróży. Na jakieś 800 podróży rocznie statystycznego Polaka, przy mobilności rządu 2,2 podróży dziennie, udział kolei w liczbie podróży oscyluje w granicach 1%. Według pasażerokilometrów, przy średniej długości statystycznej podróży ok. 11 km (dane brytyjskiego DfT, podobne dane przedstawiają badania dla Poznania z 2000 r.) udział kolei w torcie przewozowym wynosi około 5%. Są to pobieżne szacunki oparte o dane z różnych okresów. Eurostat tą wartość za 2008 r. podawał jako 6,2%. Jest to dwukrotnie mniejszy udział niż w Austrii czy na Węgrzech.

W Japonii statystycznie na mieszkańca wypadła 170 podróży kolejną rocznie, z czego na sieć kolei JR przypada 71 podróży rocznie. W Szwajcarii na mieszkańca przypada rocznie 43,7 podróży kolejną, w Holandii 39,6, w Austrii 27,6, w Niemczech 26. W Polsce według danych za 2005 r. wypadło 6,6 podróży rocznie. „Today's Railways” podało w 2005 r. dane na temat produktywności zatrudnionych na kolejach w roku 2003/04: Na jednego zatrudnionego na kolejach JR (Japonia) przypadało 59846 podróży, w Europie prym wiodły: RENFE – 11552, SBB – 7900, DB – 5128. Polskie koleje były pod względem wydajności egzotyką: na jednego zatrudnionego przypadało 1464 podróży.

Liczba podróży kolejną to pochodna gęstości kursowania pociągów. Według danych za 2005 r. w blisko trzykrotnie mniejszych Czechach wykonuje się 114,5 mln pociągokilometrów rocznie, a w Polsce około 130 mln.

W zetknięciu z aspektami gospodarczymi, czynniki kulturowe są może nawet i ważniejsze. Dworzec Warszawa Centralna, do którego ruch pieszych doprowadzono pod ziemią, a wokół dworca króluje przestrzeń dla samochodów, to urbanistyka sprzed pół wieku. Nie znajdziemy już takich obiektów w bardziej cywilizowanej Europie. Wartości, które ta urbanistyka reprezentowała, po prostu się zmieniły. Czy zmienią się w Polsce?

Adam Fularz

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

„Niedostatecznie rozwinięta sieć kolejowa była w Królestwie w latach 60. i później jednym z najbardziej dokuczliwych problemów gospodarczych. (...) Ponieważ (Łódź) pozbawiona była zupełnie kontaktu ze światem, władze miejskie już w roku 1858 wystąpiły do gubernatora warszawskiego z propozycją połączenia Łodzi przez Zgierz i Krośnice z Koleją Warszawsko-Bydgoską. Podania takie powtarzano kilka razy, jednak stale spotykały się one z rozmaicie uzasadnioną odmową. (...) Wobec tego inicjatorzy zrezygnowali z dalej sięgających planów i wystąpili z prośbą o koncesję na budowę. (...) Tempo budowy było szybkie, a koszt wykonania w przeliczeniu na wiorstę znacznie niższy w porównaniu z budowanymi w tym samym czasie liniami Kolei Warszawsko-Bydgoskiej i Terespolskiej. (...) Według zgodnej opinii historyków gospodarczych XIX stulecia, Łódź zawdzięczała tej kolei bardzo szybko postępujący rozwój miasta i jego przemysłu, tak że wkrótce stała się drugim co do wielkości ośrodkiem przemysłowym Królestwa.”

Feliks Jabłkowski*, „Roman Ekonomiczny”

* żył w latach 1899-1984. Jeden z naczelników dyrektorów Domu Towarowego Jabłkowskich.

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: 180 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 otrzymać 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.