

Dni wolne od pociągów • Czeski błąd • Medialny rozkład

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

www.zbs.net.pl

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

STYCZEŃ - LUTY 2012

Nr 1 (57)

**55 MILIONÓW
ZŁOTYCH**
*trafiło do firm
konsultingowych
na projekty
związane
z koleją dużych
prędkości,
której nie będzie*



**ŻNIWA
DUŻYCH
PRĘDKOŚCI**

► CYTAT NUMERU

„Na kolei lata mijają i cały czas nie ma dokumentacji projektów albo ta dokumentacja nie spełnia warunków określonych w przepisach unijnych”

Elżbieta Bienkowska,
MINISTER ROZWOJU REGIONALNEGO,
w rozmowie z „Gazetą Wyborczą”

► INDEKS

2 szynobusy serii SA135 z końcem 2011 r. zasilili flotę Kolei Mazowieckich. Szynobusy wyprodukowane przez bydgoskie zakłady PESA skierowane zostały do obsługi linii Nasielsk – Sierpc i Sierpc – Kutno. To pierwszy w historii Kolei Mazowieckich zakup fabrycznie nowego taboru do obsługi linii niezelektryfikowanych.

Kolej spowolni Euro 2012

PKP Polskie Linie Kolejowe nie spełnią żadnej z własnych prognoz odnośnie czasów podróży pociągami podczas Euro 2012

W styczniu 2010 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe – prezentując dokument „Stan przygotowań polskiej infrastruktury kolejowej do Euro 2012” – podała prognozowane czasy podróży koleją między miastami-gospodarzami piłkarskich mistrzostw, zapewniając, iż „parametry techniczne zmodernizowanych linii umożliwią w 2012 r. przejazd w podanych czasach”. Dziś – gdy wszedł w życie rozkład jazdy, który obowiązywał będzie do końca 2012 r. – wszystko już wskazuje na to, że PKP PLK nie spełnią własnych prognoz na ani jednej z tras łączących miasta, w których będą odbywać się mecze mistrzostw Euro 2012.

Jak przed dwoma laty zapowiadały PKP PLK, czas jazdy z Warszawy do Poznania w 2012 r. miał wynosić 2 godz. 19 min. Najszybszym pociągom, które nie zatrzymują się nigdzie po drodze (ExpressInterCity „Lech” i „Fredro”), do osiągnięcia planowanego czasu przejazdu brakuje 10 min. Dla pociągów kategorii TLK i InterRegio rozkładowy czas jazdy z Warszawy do Poznania wynosi od 2 godz. 54 min. do 3 godz. 31 min. (czyli do 1 godz. 12 min. ponad prognozę).

Relację z Warszawy do Wrocławia mieliśmy podczas Euro 2012 pokonywać w 4 godz. 23 min. (lub nawet w 3 godz. 58 min. za sprawą ewentualnej rewitalizacji odcinka Koniecpol – Opole). Tymczasem rozkładowy czas najszybszego połączenia Warszawy z Wrocławiem (ExpressInterCity „Fredro”) wynosi 4 godz. 57 min. Są jednak i takie pociągi jak TLK „Baczyński”, którego rozkładowy czas jazdy między stolicami Mazowsza i Dolnego Śląska to aż 6 godz. 55 min.

Prowadzona modernizacja na linii z Warszawy do Gdańska miała na mistrzostwa Euro 2012 przynieść czas przejazdu wynoszący 2 godz. 57 min. Do spełnienia tej prognozy brakuje ponad dwóch godzin! Czas jazdy najszybszego pociągu z Warszawy do Gdańska (Express „Norwid”) w rozkładzie jazdy na 2012 r. wynosi bowiem 5 godz. 2 min.

Totalną kompromitacją okazują się prognozy dotyczące linii z Krakowa do Przemysła, kluczowego ciągu łączącego Polskę z współorganizującą mistrzostwa Euro 2012 Ukrainą. Według planów PKP PLK sprzed dwóch lat, z Krakowa do Przemysła pociągi jechać miały 2 godz. 46 min. – tymczasem rozkładowy czas jazdy najszybszego na tej trasie połączenia wynosi 4 godz. 29 min. (co ciekawe, jest to czas pociągu InterRegio, który trasę Kraków – Przemysł pokonuje o 5 min. szybciej niż Express „Małopolska”).

Trasę z Poznania do Wrocławia pociągi podczas Euro 2012 miały pokonywać w 2 godz. 4 min. – tymczasem rozkładowy czas przejazdu w tej relacji wynosi od 2 godz. 22 min. do 2 godz. 47 min. Z Poznania do Gdańska, wedle prognoz PKP PLK, pociągi miały jechać 3 godz. 22 min. – jednak w rzeczywistości rozkładowy czas jazdy wynosi od 3 godz. 46 min. do 3 godz. 52 min.

Otwockie trójmiasto bez pociągów dalekobieżnych

Połączenia

Od wprowadzenia nowego rozkładu jazdy Otwock omijany jest przez wszystkie pociągi dalekobieżne.

Wszystkie pociągi TLK oraz InterRegio kursujące między Warszawą i Lublinem od wprowadzenia 11 grudnia 2011 r. nowego rozkładu jazdy zostały skierowane trasą przez Sulejówkę, posterunek odgałęźny Stojadła i Grzebowilk. Tak wytrasowane pociągi na tradycyjną linię Warszawa – Lublin włączają się dopiero w Pilawie.

To oznacza, że Otwock stracił dostęp do połączeń dalekobieżnych, które dotychczas zapewniały miastu nad Świdrem bezpośrednie połączenia nie tylko z Lublinem, ale także z Toruniem czy Bydgoszczą.

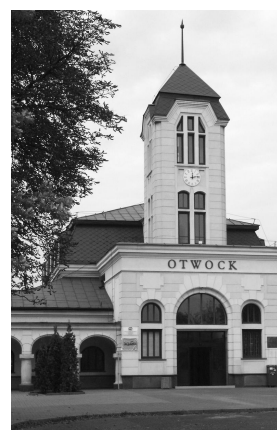
Tymczasem Otwock to jedno z największych miast między Warszawą i Lublinem – liczy 44 tys. mieszkańców (większe są tylko 48-tysięczne Puławy). Całe „otwockie trójmiasto”, czyli Otwock wraz z graniczącymi Józefowem i Karczewem, liczy aż 75 tys. mieszkańców. Skąd więc decyzja przewoźników kolejowych, by omijać ten ośrodek?

Beata Czemerajda ze spółki PKP Intercity przyznaje, że pasażerowie korzystali ze stacji Otwock: – *Przewozy pociągami TLK do i z Otwocka realizowane były zarówno w relacjach regionalnych, jak i międzywojewódzkich. Poczym wyjaśnia: – Decyzja trasowania pociągów przez Stojadła wynikała z ograniczonej przepustowości linii kolejowej przez Otwock.*

Mowa o jednotorowym odcinku Otwock – Pilawa na ciągu z Warszawy do Lublina. Ten 26-kilometrowy odcinek jednotorowy to jedno z najbardziej dolegliwych wąskich gardeł na polskiej sieci kolejowej. Dodatkowo przepustowość tego odcinka pogorszone w latach 90., kiedy to stację Pogorzelska Warszawska przekształcono w przystanek osobowy, co zmniejszyło liczbę punktów umożliwiających przepuszczanie się pociągów (obecnie między Otwockiem a Pilawą działają dwie stacje, na których istnieje możliwość przepuszczania się pociągów: Celestynów i Zabieźki).

Przerzucanie pociągów z trasy przez Otwock na trasę przez Stojadła odbywało się stopniowo. Jeszcze w 2002 r. na 10 pociągów pospiesznych łączących Warszawę z Lublinem, osiem kursowało przez Otwock. Przed 10 laty z Otwocka można było bez przesiadki dojechać do Lublina, Chełma, Zamościa, Torunia, Bydgoszczy, Gorzowa Wielkopolskiego czy Trójmiasta. Natomiast w rozkładzie jazdy 2010/2011 większość pociągów kursowała już przez Stojadła.

Wraz z wycofaniem ostatnich pociągów dalekobieżnych z odcinka przez Otwock, odległości taryfowe dopasowano do dłuższej o 11 km trasy przez Stojadła. Wskutek czego relacja Warszawa Centralna – Lublin wydłużyła się więc ze 175 km do 186 km, przeskakując tym samym do wyższego zakresu taryfowego: cena biletu normalnego na pociąg TLK z Lublina do Warszawy od 11 grudnia 2011 r. wzrosła z 38,50 zł do 41 zł.



• Dworzec kolejowy w Otwocku

Ministerstwo głupich kroków

Polityka

W ciągu ostatnich dziesięciu lat ministerstwo zajmujące się transportem pięciokrotnie zmieniało swoją nazwę. Od listopada 2011 r. resort nosi rekordowo długą - liczącą 52 litery - nazwę: **Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.**

Ministerstwo o najdłuższej nazwie utworzono w miejsce Ministerstwa Infrastruktury, z którego podczas listopadowej reorganizacji rządu wyłączono departamenty koordynujące sprawy poczty i telekomunikacji (przekazano je do nowego Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji).

Koszty przechrzczenia Ministerstwa Infrastruktury w Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wyniosły ok. 13 tys. zł – dowiedzieliśmy się od Mikołaja Karpińskiego, dyrektora biura informacji i promocji w resorcie.

Częste zmiany nazw do domena resortu odpowiedzialnego za sprawy transportu. Od 1989 r. funkcjonowało Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, które pod taką nazwą działało do 2001 r., kiedy to powstała koncepcja super-resortu (ministerstwa skupiającego szeroki wachlarz kompetencji od transportu przez łączność, mieszkalnictwo, planowanie przestrzenne, budownictwo aż po sprawy morza). Wówczas po raz pierwszy pojawiła się nazwa Ministerstwo Infrastruktury.

W 2005 r. super-resort stał się Ministerstwem Transportu i Budownictwa, znacząco nie zmieniając zakresu swoich kompetencji. Ale już w 2006 r. duży resort infrastrukturalny podzielony został na trzy mniejsze: Ministerstwo Transportu, Ministerstwo Budownictwa oraz Ministerstwo Gospodarki Morskiej. Zmiana rządu w 2007 r. oznaczała powrót do dużego Ministerstwa Infrastruktury, które pod taką nazwą przetrwało cztery lata – aż do ostatnio wprowadzonej 52-literowej nazwy resortu.

Słoneczny konflikt o logo

Region

Koleje Mazowieckie zarzuciły podsiedleckiej gminie Kotuń popełnienie plagiatu. Oparty na motywie słońca znak gminy rzekomo bowiem przypomina logo przewoźnika.

„Słoneczny” konflikt ciągnie się od lipca 2011 r., kiedy to władze Kotunia rozstrzygnęły konkurs na logo gminy (autorką zwycięskiej pracy jest Magdalena Żelezik). Wkrótce po ogłoszeniu werdyktu, do urzędu gminy nadeszło pismo, w którym Koleje Mazowieckie zarzuciły samorządowi, że nowy znak graficzny gminy jest zbyt do podobny do logo przewoźnika.



Koleje Mazowieckie zaapelowały, by gmina Kotuń przestała używać swojego nowego logo. Samorząd na to jednak nie przystał. Zwrócił się natomiast o neutralną opinię w sprawie kontrowersyjnego znaku graficznego: – *Wójt wystąpił do Związku Polskich Artystów Plastyków z prośbą o wskazanie plastyka, który mógłby przedstawić opinię na temat możliwości naruszenia przez nas praw Kolei Mazowieckich* – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Elżbieta Chojecka z Urzędu Gminy Kotuń. – *Otrzymaliśmy odpowiedź od ZPAP, w której – po wstępnej konsultacji z obsługujących ich radcą prawnym – stwierdzono, że posługiwanie się przez gminę Kotuń logiem najprawdopodobniej nie naruszy praw autorskich Kolei Mazowieckich. Na tym sprawie zakończyliśmy.*

Jednak w Kolejach Mazowieckich nikt sprawy nie uważa za zakończoną. – *Rozmowy z gminą Kotuń są prowadzone przez wydział promocji, który merytorycznie jest odpowiedzialny za system identyfikacji wizualnej spółki Koleje Mazowieckie* – poinformowała nas w grudniu 2011 r. Donata Nowakowska, rzecznik prasowy przewoźnika, nie chcąc jednak ujawnić szczegółów na temat etapu rozmów.

Motyw słońca bardzo często pojawia się w znakach graficznych polskich samorządów. Na Mazowszu słoneczne logo posiadają Pokrzywnica w powiecie pułtuskim, Wieliszew w powiecie legionowskim oraz lokalna grupa działania „Między Wisłą a Kampinosem” skupiająca gminy powiatu warszawskiego zachodniego.

Dni wolne od pociągów

Plaga rozkładów jazdy PKS-u przenosi się na kolej: na kolejnych liniach pociągi przestają kursować w dni wolne od pracy



• Ostatni pociąg przemierza linię z Elku do Olecka w piątkowe popołudnie. Następne połączenie dopiero w poniedziałek rano.

Stacja kolejowa w Nysie (woj. opolskie) 25 grudnia całkowicie opustoszała. Tego dnia w Nysie nie pojawił się żaden z 40 pociągów obsługujących to liczące 46 tys. mieszkańców miasto, trzeci pod względem liczby ludności ośrodek województwa opolskiego. A wszystko w pełni zgodnie z rozkładem. Organizujący przewozy kolejowe samorząd województwa opolskiego zdecydował bowiem, że w pierwszy dzień świąt Bożego Narodzenia na niezelektryfikowanych liniach w regionie nie będą kursowały żadne pociągi. W efekcie 25 grudnia ruch całkowicie zamarł na czterech trasach: Opole – Nysa, Opole – Kluczbork, Kędzierzyn-Koźle – Nysa oraz Nysa – Brzeg. Cała sytuacja powtórzy się już za kilka miesięcy – pociągi nie wyruszą na niezelektryfikowane trasy Opolszczyzny również w przypadającą na 8 kwietnia niedzielę wielkanocną.

Podobnie jak na Opolszczyźnie, 25 grudnia i 8 kwietnia to dni bez pociągów pasażerskich na dolnośląskiej linii Jelenia Góra – Lwówek Śląski.

Wyłącznie w dni robocze pociągi kursują na dwóch liniach w województwie warmińsko-mazurskim: Elbląg – Braniewo oraz Elk – Olecko. Z Olecka ostatni pociąg odjeżdża więc w piątek o godz. 17.16 – na następne połączenie trzeba czekać do poniedziałku do godz. 6.55. Na kolejnej linii w województwie warmińsko-mazurskim Olsztyn – Braniewo ruch pociągów w weekendy został ograniczony do minimum – na pięć par pociągów, tylko jedna kursuje przez cały tydzień. W efekcie w soboty z Braniewa odjeżdża zaledwie jeden pociąg: o godz. 5.22.

Problem szczątkowej oferty w dni wolne od pracy od kilku już lat nasila się w komunikacji autobusowej. Przykładowo z dworca PKS w Łosicach spośród 146 kursów przewidzianych w rozkładzie, 93 nie wyruszają na trasę w weekendy. Do wielu miejscowości w soboty, niedziele, a nawet przez całe wakacje, autobusy PKS w ogóle nie docierają. Na 140 odjazdów z dworca PKS w Sierpcu, 86 nie jest realizowanych w weekendy.

– *Brak połączeń poza dniami roboczymi prowadzi do wykluczania mieszkańców „Polski powiatowej” z dostępu do kultury, edukacji pozaszkolnej oraz rynku pracy. To pogłębia polaryzację na bogate miasta i biedną prowincję* – mówi Michał Beim, ekspert ds. transportu miejskiego i regionalnego z Instytutu Sobieskiego. – *Pracodawcy coraz częściej stawiają wysrubowane wymagania odnośnie elastyczności godzin pracy, w tym również w weekendy. Oferta transportu publicznego powinna ten trend uwzględnić.*

Żniwa dużych prędkości

Rząd zamroził projekt polskiej kolei dużych prędkości w Polsce. Najpierw jednak do firm konsultingowych trafiło kilkadziesiąt milionów złotych na studia, analizy oraz działania mające pozyskać przychylną społeczność dla szybkiej kolei

Zamrożenie przygotowań do budowy kolei dużych prędkości z Warszawy przez Łódź do Wrocławia i Poznania (linia „igrek”) było jedną z pierwszych decyzji Sławomira Nowaka, nowego ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej.

– Słynny projekt linii „igrek” będzie kosztowny, może kosztować według różnych ocen od 20 do 28 mld zł. Jeżeli mamy problem z 28-letnimi wagonami, jeżeli mamy problem z odpowiednim czasem przejazdu z Warszawy do Gdańska, to to jest naszym priorytetem. Do projektu kolei dużych prędkości wrócimy, gdy Polskę będzie na nią stać – wyjaśnił Sławomir Nowak, który podczas jesiennej rekonstrukcji rządu zastąpił ministra Cezarego Grabarczyka.

Schizofrenia high-speed

Zmiany w radzie ministrów wywołały w rządowych koncepcjach dotyczących inwestycji na kolei obrót o 180 stopni. W poprzedniej kadencji rządu Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego wydawało się, że parcie do uruchomienia polskiego TGV stanowią kolejową rację stanu.

W exposé rozpoczynającym kadencję 2007-2011 premier Donald Tusk zadeklarował: „Mój rząd w trybie pilnym zakończy prace nad studium kolei dużych prędkości, aby jeszcze w tej kadencji z fazy studium wejść w fazę realizacji”, a następnie w grudniu 2008 r. podpisał się pod uchwałą rady ministrów w sprawie programu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości. W uzasadnieniu do uchwały czytamy: „Zadania programu powinny być tak zaplanowane i wykonywane, aby najdalej w 2011 r. rozpoczęła się realizacja projektu na pierwszym odcinku linii dużych prędkości”.

Rok 2011 – wbrew obietnicy Tuska – nie oznaczał wejścia w fazę realizacji projektu szybkiej kolei. Wręcz przeciwnie: koniec 2011 r. – rozpoczynający drugą kadencję rządu PO-PSL – przyniósł deklarację o zamrożeniu projektu budowy polskiego TGV.

Odwrot od idei kolei dużych prędkości zaskoczył nawet polityków koalicji rządzącej. Zbigniew Rynasiewicz, poseł PO, przewodniczący sejmowej komisji infrastruktury, w styczniu 2008 r. w rozmowie z „Kurierem PKP”, mówił: – Część posłów, zwłaszcza z PiS-u, miało wątpliwości, czy jest to dobre rozwiązanie, by już teraz budować ‘polskie TGV’, skoro tyle ważnych magistral kolejowych nie jest dostosowanych nawet do prędkości 160 km/h. Uważam jednak, że nad liniami dużych prędkości trzeba pracować już dziś. W listopadzie 2009 r. podczas debaty na temat szybkiej kolei Rynasiewicz potwierdził swój pogląd: – Odwrotu już nie ma. Koleje dużych prędkości muszą powstać (cytat za „Polską Gazetą Transportową”). Teraz ten sam poseł Rynasiewicz głosi: – Czas na wielkie wizjonerskie projekty przyjdzie po roku 2030. Musimy się skupić na modernizacji istniejącej sieci. To ona wymaga ratunku (wypowiedź dla portalu „Rynek Infrastruktury” z grudnia 2011 r.).

Z kolei wiceminister transportu Andrzej Massel, który – jeszcze jako dyrektor Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa – mówił, że „szybka kolej to cywilizacyjna konieczność”, dodając, iż „zaniechanie budowy kolei dużych prędkości to marginalizacja pozycji Polski na komunikacyjnej mapie Europy i osłabienie szans na szybki skok cywilizacyjny kraju” (wypowiedzi dla tygodnika „Angora” z sierpnia 2008 r.) dziś stwierdza, iż „przy obecnej sytuacji na rynkach finansowych trudno wyobrazić sobie decyzję o podjęciu budowy kolei dużych prędkości” (wypowiedź dla portalu „Rynek Kolejowy” z grudnia 2011 r.).

55 mln zł na szybką kolej, której nie będzie

Decyzja o zaniechaniu przygotowań do rozpoczęcia budowy kolei dużych prędkości jest tym bardziej zaskakująca, że cała poprzednia kadencja rządu upłynęła nie tylko na wmawianiu opinii publicznej, że szybka kolej to „cywilizacyjna konieczność”, „od której nie ma



• W sytuacji fatalnego stanu istniejącej sieci kolejowej 55 mln zł wydano na kolej dużych prędkości, której nie będzie

odwrotu”, ale także na pompowaniu milionów złotych w prace przygotowawcze związane z koncepcją polskiego TGV.

W Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko znalazł się wart 291 mln zł projekt „Przygotowanie budowy linii dużych prędkości”, z którego pieniądze szybko zaczęto rozdzielać między firmy konsultingowe. Dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na kolej dużych prędkości, której nie będzie, wydano już prawie 55 mln zł.

Najwięcej – bo aż 48,9 mln zł – trafiło do konsorcjum spółki Inżynieria IDOM Internacional i Biura Projektów Komunikacyjnych w Poznaniu, które podjęło się opracowania studium wykonalności linii Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław. Kolejne 3,5 mln zł pochłonęło studium wykonalności tunelu dla kolei dużych prędkości pod centrum Łodzi, którego opracowanie powierzone spółce Sener. 1,2 mln zł otrzymało konsorcjum EGIS z partnerami Ernst & Young i DHV Polska na stworzenie „Analizy uwarunkowań społecznych rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce w perspektywie roku 2050”. 609 tys. zł otrzymały spółki Martis oraz Martis Consulting na opracowanie kompleksowej strategii komunikacji i promocji projektu przygotowania budowy linii dużych prędkości. Zlecenie to, jak można było przeczytać w oficjalnej informacji spółki PKP PLK, „pozwoli pozyskać przychylną społeczność i akceptację projektu, jakim jest budowa linii dużych prędkości w Polsce”.

Krótką historią polskiego TGV

Kolejne miliony pochłonęło stworzenie w strukturach spółki PKP Polskie Linie Kolejowe specjalnej jednostki zajmującej się koncepcją polskiego TGV: Centrum Kolei Dużych Prędkości. Jak wynika z szacunków „Dziennika Gazety Prawnej” koszty funkcjonowania centrum – zatrudniającego 42 osoby – w 2011 r. wyniosły 5 mln zł (w tym 3,6 mln zł na wynagrodzenia).

Pochłaniające miliony złotych Centrum Kolei Dużych Prędkości – mimo wciąż zwiększającej się liczby pracowników (jeszcze w lipcu 2010 r. w jednostce zatrudnione były 24 osoby) – samo nie wykonywało bardziej znaczących analiz czy projektów, lecz zlecało je zewnętrznym firmom konsultingowym.

I to właśnie firmom konsultingowym krótka historia polskiego TGV najbardziej się opłaciła. Czas od exposé premiera Donalda Tuska w 2007 r. („Mój rząd w trybie pilnym zakończy prace nad studium kolei dużych prędkości”) do deklaracji ministra Sławomira Nowaka z grudnia 2011 r. („Do projektu kolei dużych prędkości wrócimy, gdy Polskę będzie na nią stać”) był dla branży konsultingowej okresem prawdziwych żniw.

Karol Trammer

Dworzec Polski: zapraszamy do reklamy

Spółka Dworzec Polski nie zdołała wnieść nowej jakości w zarządzanie dworcami. Ma się więc przekształcić w firmę oferującą powierzchnie reklamowe na kolei

W ostatnich dniach 2011 r. zakończył się drugi kolejowy epizod kariery Jacka Prześlugi, który w latach 2005-2006 kierował spółką PKP Intercity, a przez ostatnie dwa lata – od grudnia 2009 r. – był członkiem zarządu PKP S.A. ds. rewitalizacji dworców kolejowych. Jednak rewitalizacja to nie wszystko. Prześluga zapowiadała bowiem prawdziwą rewolucję w zarządzaniu dworcami kolejowymi.

Rewitalizacja czy rewolucja?

Początkiem rewolucji miało być utworzenie nowego podmiotu – spółki Dworzec Polski, która w jednych rękach miała skupić zarządzanie różnymi elementami infrastruktury dworcowej wciąż podlegającym wielu spółkom kolejowym (od budynków i peronów, przez informacje, zegary, zapowiedzi megafonowe, aż po systemy sprzedaży biletów).

O ile w kwestii rewitalizacji Prześluga może pochwalić się osiągnięciami, o tyle zarządzania siecią dworców kolejowych nie udało mu się rewolucjonizować.

Kompleksowe remonty kilkudziesięciu dworców w różnych częściach Polski – między innymi Elbląg, Kutno, Przemyśl Główny, Radom, Tarnów, Wrocław Pracze – to przede wszystkim efekt wylobbowania przez Grupę PKP pieniędzy w budżecie państwa. Dość szybko okazało się, że pomysł na Dworzec Polski również w dużej mierze sprowadza się do „łatwych” pieniędzy, czyli obowiązkowych opłat wnoszonych przez przewoźników kolejowych za każde zatrzymanie przy każdym polskim dworcu.

Wśród pierwotnie planowanych przez Jacka Prześlugę przychodów spółki Dworzec Polski – obok opłaty dworcowej – znaleźć miały się również pieniądze uzyskiwane z najmu powierzchni handlowo-usługowych na dworcach. Założenie to od początku „skrzypiało”: trudno pogodzić koncepcję przekształcenia dworców w atrakcyjne centra handlowo-komunikacyjne z koncepcją opłaty dworcowej, *de facto* stanowiącej karę dla przewoźników za dowożenie klientów do tych dworcowych galerii handlowych. W przypadku mniejszych dworców przewoźnicy – w obliczu konieczności wnoszenia opłat za każde zatrzymanie – z postojów w wielu wsiach i miasteczkach mogliby w ogóle zrezygnować.

Ostatecznie, z uwagi na opór przewoźników kolejowych, opłaty dworcowej – która według planów spółki Dworzec Polski miała obowiązywać od 11 grudnia 2011 r. – jednak nie udało się wprowadzić. To spowodowało, że cała koncepcja nowego systemu zarządzania dworcami zawisa w próżni.

Dworzec Polski, czyli stojak na reklamy

W tej sytuacji spółka Dworzec Polski – zanim na dobre rozpoczęła zarządzanie siecią dworców – postanowiła ograniczyć profil swojej działalności. W grudniu 2011 r. Jacek Prześluga, oświadczył w rozmowie z portalem „Rynek Kolejowy”, że odchodzi z funkcji



• Fragment wielkoformatowej reklamy opinającej cały budynek dworca Warszawa Centralna

prezesa i zostawia Dworzec Polski specem od reklamy. – *Nie mam sobie nic do zarzucenia jeśli chodzi o porządkowanie dworców. W sytuacji gigantycznego niedoboru pieniędzy tyle można zrobić, na ile pozwala nam stan finansów. Chciałbym, aby spółką Dworzec Polski zajmowali się specjaliści od reklamy. – I sprecyzował: – Chcemy, żeby spółka Dworzec Polski stworzyła sieć zunifikowanych, nowoczesnych nośników reklamowych na dworcach kolejowych. Sieć da nam znaczące miejsce na rynku reklamy.*

Wejście na rynek reklamy spółka Dworzec Polski zaczęła od mocnego uderzenia. Na początku przedświątecznej gorączki zakupów – i okresu żniw na rynku reklamy – warszawski Dworzec Centralny przekształcił się w wielki stojak reklamowy sieci odzieżowej H&M. Wielkoformatowa reklama, zaślaniająca efekty dobiegającej końca renowacji dworca, od razu wywołała duże emocje. Od protestów zaroilo się na portalach społecznościowych oraz w środowiskach zajmujących się jakością i estetyką przestrzeni miejskiej.

Ma pan brudny dworzec

Na fali sprawy dworca zorganizowana została debata „Czy Warszawa będzie miastem wielkiego formatu?” na temat reklamy w mieście. Biorący udział w dyskusji Jacek Prześluga wyjaśniał: – *To, co zrobiliśmy, jest efektem przymusu ekonomicznego, w świetle prawa efektem dozwolonym. Bo w innym przypadku naraziłbym się na gniew opinii publicznej z innego powodu: ma pan strasznie brudny dworzec, panie Jacku.*

Podczas debaty Prześluga ujawnił, że wysokie przychody z reklamy na dworcach nadal w wielu przypadkach nie zostają na kolei. Zerwanie z pośrednikami to argument Prześlugi na rzecz przekształcenia spółki Dworzec Polski w firmę reklamową: – *Transferowaliśmy i na wielu dworcach transferujemy nadal ogromne pieniądze do domów mediowców. To wygląda tak, że my wynajmujemy domowi mediowemu przestrzeń publiczną na dworcu za 80 zł, a on sprzedaje ją w postaci citylightu za 800-1000 zł. Albo sprzedajemy za 850 zł siatkę wielkoformatową mówiąc, że zrobiliśmy gigantyczny biznes, a wartość tej siatki na rynku sięga 55 tys. zł i za takie pieniądze jest sprzedawana przez pośrednika.*

Pytanie, co będzie dalej ze zmieniającymi się pomysłami Jacka Prześlugi na dworce kolejowe. Gdy Prześluga odchodził ze stanowiska prezesa spółki Dworzec Polski, zapowiadał, że nadal pełni będzie funkcję członka zarządu PKP S.A. ds. rewitalizacji dworców kolejowych. Wydawało się, że z tego stanowiska zamierza patronować reklamowej aktywności spółki Dworzec Polski. Niespodziewanie jednak w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej zapadła decyzja o zdymisjonowaniu Prześlugi również z zarządu PKP S.A.

Karol Trammer

Medialny rozkład

Media - zajęte informowaniem, że nowy rozkład wszedł życie „zgodnie z planem” i ruch pociągów odbywa się „bez zakłóceń” - zapomniaty dodać, iż zmiana rozkładu oznaczała całkowitą likwidację pociągów regionalnych na 257 km linii kolejowych

Wieczór 11 grudnia 2011 r., dzień wejścia w życie nowego rozkładu jazdy pociągów. Prowadząca główne wydanie „Wiadomości” TVP Małgorzata Wyszyńska stwierdza: – *Może trudno w to uwierzyć, ale tym razem zmiana rozkładu jazdy kolei nie sprawiła praktycznie żadnych problemów.*

Słowa dziennikarki szybko potwierdzili przypadkowi pasażerowie. „Bez problemu”, „żadnych problemów i żadnych zastrzeżeń” – przede wszystkim takie wypowiedzi na temat nowego rozkładu jazdy przebiły się w sondzie „Wiadomości” przeprowadzonej na dworcu Poznań Główny.

Pozytywny obraz zmiany rozkładu jazdy zaprezentowały nie tylko media publiczne. „Chaosu na kolei nie było” i „pasażerowie bez problemów odnaleźli się w nowej kolejowej rzeczywistości” – donosiło Radio Zet, a „Rzeczpospolita” pisała, że przy zmianie rozkładu „nie było chaosu i paniki”, a „sytuację monitorował specjalny zespół powołany przez ministra transportu”.

Bez zakłóceń

To, że przekaz medialny na temat ostatniej zmiany rozkładu jazdy pociągów był wyjątkowo pozytywny, potwierdza Instytut Monitorowania Mediów, który zbadał 494 materiały zawierające frazę „nowy rozkład PKP”, jakie ukazały się w ciągu pierwszych 36 godz. obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2011/2012. Jak wynika z badania instytutu, media – opisując zmianę rozkładu – zasadniczo używały stwierdzeń „bez utrudnień”, „zgodnie z planem” oraz „bez problemów”. Najczęściej – bo aż 176 razy – w analizowanych materiałach medialnych padła fraza „bez zakłóceń”.

Co istotne, stwierdzenia „bez zakłóceń” – które bardzo szybko opanowało media – jako pierwszy użył Sławomir Nowak, minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej. Nowak – umieszczając w niedzielny poranek na swoim profilu w portalu społecznościowym Twitter wpis „Pierwsze 6 godz. nowego rozkładu jazdy bez zakłóceń” – nadał ton przekazom medialnym.

Jak czytamy w raporcie Instytutu Monitorowania Mediów, „minister Nowak był tego dnia gwiazdą PKP – pojawił się w 40% przekazów na temat zmiany rozkładu jazdy, z czego w 70% przypadków zacytowano jego wypowiedzi właśnie z Twittera”.

Nie odnotowano istotnych utrudnień

Równoległe z dużą skutecznością zadziały służby prasowe Grupy PKP, które przez cały pierwszy dzień obowiązywania nowego rozkładu jazdy regularnie rozesłały do mediów e-maile informujące o sytuacji na sieci kolejowej.

Z otrzymywanych co 2-3 godz. e-maili dziennikarze „obsługujący” zmianę rozkładu jazdy dowiadawali się, że „dyspozytura Główna Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym nie odnotowała istotnych utrudnień”, „nad sprawnym wprowadzeniem rozkładu jazdy czuwa Zespół Monitorujący Grupy PKP”, a „95% wszystkich pociągów kursujących dzisiaj w Polsce dojechało do celu zgodnie z planem”.

Pierwszego dnia obowiązywania nowego rozkładu jazdy uruchomiono 3113 pociągów pasażerskich. 95-procentowa punktualność oznacza więc, że 156 pociągów dotarło do stacji docelowych z opóźnieniem. Tymczasem z komunikatów rosyłanych przez służby prasowe Grupy PKP można było dowiedzieć się o zaledwie czterech zakłóceniach w ruchu. Nawiasem mówiąc, w wydawanym przez spółki Grupy PKP tygodniku „Kurier Kolejowy” w tekście „Nowy rozkład jazdy zgodnie z planem” napisano o „pojedynczych incydentach”.

Jednym z pojedynczych incydentów było 70-minutowe opóźnienie pociągu EuroNight „Jan Kiepusa” z Amsterdamu. W komunikacie

natychmiast jednak zapewniono, że „w Poznaniu pociąg zmniejszył opóźnienie do 40 minut” i dodano jeszcze, iż „opóźnienie to nie ma związku z wprowadzeniem nowego rozkładu jazdy, ani działaniem kolei na terenie Polski”.

Zgodnie z planem

Poranny wpis ministra Sławomira Nowaka w portalu Twitter oraz komunikaty służb prasowych Grupy PKP naprowadziły dziennikarzy na patrzeć na zmianę rozkładu jazdy poprzez pryzmat opóźnień i innych zakłóceń w ruchu pociągów. W efekcie media – zajęte relacjonowaniem, że nowy rozkład wszedł życie „zgodnie z planem” i ruch pociągów odbywa się „bez zakłóceń” – co najwyżej przelizgiwały się po temacie zmian w ofercie przewozowej: zmieniającej się sieci połączeń i zmieniających się czasach przejazdu.

Nie sposób więc było dowiedzieć się z mediów, że na wielu trasach wciąż wydłużają się czasy podróżowania koleją. Przykładowo wraz z wejściem w życie nowego rozkładu czas przejazdu z Przemysła do Szczecina wydłużył się o ponad dwie godziny (z 14 godz. 23 min. do 16 godz. 27 min.)!

Trudno było w mediach znaleźć informację, że wraz z wejściem nowego rozkładu jazdy do długiej listy kurortów pozbawionych połączenia kolejowego (m.in. Busko-Zdrój, Duszniki-Zdrój, Karpacz, Kudowa-Zdrój, Łądek-Zdrój, Mikołajki, Mrągowo, Polanica-Zdrój, Połczyn-Zdrój, Świeradów-Zdrój) dołączyły kolejne dwa miasta: Ciecchocinek i Darłowo.

Ostatnia zmiana rozkładu jazdy oznaczała likwidację pociągów regionalnych na 257 km linii kolejowych. To dokładnie jedna czwarta poziomu największej w historii polskiej kolei fali zawieszonych z kwietnia 2000 r., kiedy pociągi wycofano z 1028 km linii kolejowych.

W grudniu 2011 r., wraz z wejściem nowego rozkładu jazdy, pociągi regionalne zniknęły z następujących odcinków: Sławno – Darłowo, Ciecchocinek – Aleksandrów Kujawski, Inowrocław – Babiak, Jarocin – Kąkolewo, Leszno – Głogów, Tarnowskie Góry – Zawadzkie i Lwówek Śląski – Zebrydowa. Ponadto zlikwidowany został ruch na kolejowym przejściu granicznym Czeremcha – Wysokolitovsk na granicy polsko-białoruskiej. Telewizja, radio i prasa wszystko to jednak przemilczały.

Spokojne przejście

Z okazji wejścia w życie nowego rozkładu jazdy media zaserwowały opinii publicznej dzień dobrych wiadomości. Dziennikarze – czerpiąc z komunikatów prasowych Grupy PKP i wpisów ministra w internecie – skupiali się na tym, że kolej kursuje zgodnie z rozkładem jazdy, jednocześnie nie wspominając, że na wielu trasach pociągi jeżdżą coraz wolniej albo.. wcale. Niespodziewanie jednym głosem przemówiły różne media: telewizja publiczna („Zmiana rozkładu jazdy kolei nie sprawiła praktycznie żadnych problemów”), często krytyczny wobec rządu dziennik „Rzeczpospolita” („Zmiana rozkładu PKP bez chaosu i opóźnień”), jak i wydawany przez spółki Grupy PKP „Kurier Kolejowy” („Nowy rozkład jazdy zgodnie z planem”).

Tą optymistyczną jednomyślnością mediów docenił minister Sławomir Nowak, przekazując dziennikarzom słowa uznania: „Dziękuję mediom za pomoc w informowaniu ludzi o zmianach w rozkładzie jazdy. Spokojne przejście przez zmianę to norma, a nie nadzwyczajna sytuacja” – napisał minister transportu na portalu Twitter, gdy pierwszy dzień obowiązywania nowego rozkładu jazdy dobiegał końca.

Karol Trammer

Czeski błąd

Fala likwidacji połączeń kolejowych nawiedza kolejne czeskie regiony

W latach 70. i 80. – gdy na polskiej kolei trwało szaleństwo elektryfikacji – czeskosłowacka kolej inwestowała w małe autobusy szynowe, by zapewnić ekonomiczną obsługę linii lokalnych. Inwestycja ta procentuje do dziś. Obecnie po czeskiej sieci kolejowej jeździ 715 autobusów szynowych, a większość z nich to pojazdy serii 810, zakupione jeszcze w ramach wielkiej dostawy zrealizowanej w latach 1973-1982. Kolej w Czechach stanowi podstawę transportu publicznego – pociągi docierają do wszystkich czeskich powiatów, zapewniając sprawną komunikację nie tylko między dużymi miastami, ale również na obszarach wiejskich.

Wygląda jednak na to, że czeska kolej wjeżdża w kryzys – likwidacje pociągów stopniowo obejmują kolejne odcinki. W ostatnich latach przerzedzona została sieć połączeń w regionie usteckim na północnym-zachodzie kraju. Jednocześnie w innych rejonach Czech wycofano pociągi z kilku typowych „lokalek”, czyli ślepo zakończonych odnóg zapewniających dojazd z małych miejscowości do ważniejszych linii. Zamknięte w minionych latach „lokalki” to między innymi Pohोfelice – Vranovice, Hevlín – Hrušovany nad Jevišovkou czy Otovice Zastávka – Broumov. Nowy rozkład jazdy, który wszedł w życie w grudniu 2011 r., przyniósł kolejne likwidacje – tym razem głównie w regionie pardubickim.

Optymalizacja po pardubicku

Jan Tichý, pełnomocnik hetmana regionu pardubickiego ds. obsługi komunikacyjnej, wygaszanie ruchu kolejowego tłumaczy optymalizacją systemu transportowego: – *Na głównych trasach, na których z pociągów korzystają tysiące mieszkańców dziennie, chcemy wzmocnić ofertę. Natomiast w relacjach, w których podróżuje niewielu pasażerów, wprowadzamy autobusy zapewniające lepszą dostępność do miejscowości, a przy tym tańsze.*

Solą w oku władz regionu pardubickiego jest przede wszystkim wysokość dotacji do przewozów pasażerskich – szczególnie, że zmniejszono subwencje z budżetu centralnego przekazywane do regionów. Region pardubicki do każdego kilometra przejechanego przez pociąg dopłaca średnio 92 korony (w przeliczeniu 16,30 zł), podczas gdy kilometr jazdy autobusu to 18 koron dotacji (3,20 zł).

– *Nowy rozkład jazdy dzieli obywateli regionu: na obywateli pierwszej kategorii – mieszkańców większych miast, którym oferuje się efektywną komunikację publiczną, czyli przede wszystkim kolej, oraz obywateli drugiej kategorii – mieszkańców wsi, pozbawianych „zbyt dla nich luksusowych” pociągów, by zastąpić je tańszą komunikacją autobusową* – Petr Tejkl z czeskiego Klubu Przyjaciół Kolei Lokalnych nie kryje emocji.

Przedstawiciele inicjatywy „Proti hejtmanum” („Przeciw hetmanom”), krytykującej cięcia pociągów w regionach, zwracają ponadto uwagę, iż systemu kolejowego nie da w pełni zastąpić się autobusami. Pociągi oferują bowiem znacznie wyższy standard usług (przewozów rowerów i dużego bagażu, toalety). Co więcej, w części miejscowości obsługiwanych przez kolej infrastruktura drogowa nie jest przygotowana do ruchu autobusów (drogi zbyt wąskie na bezpieczne mijanie się z większymi pojazdami, za mała nośność mostów, brak miejsc umożliwiających zawracanie autobusów czy brak dróg biegnących równoległe do linii kolejowych).

Węzeł kolejowy, który zniknął

Podczas ostatniej fali likwidacji połączeń kolejowych dużą część pociągów wycięto na trasach przekraczających granice regionów.



• Czy w Czechach nadchodzi koniec wszędobylskich autobusów szynowych, zapewniających sprawny transport publiczny mieszkańcom małych miast i wsi? Wagon silnikowy serii 810 jako pociąg relacji Frýdlant v Čechách - Jindřichovice pod Smrkem.

Spśród czterech linii łączących regiony pardubicki i ołomuniecki ruch zlikwidowano na aż trzech: Dolní Lipka – Hanušovice, Moravský Karlov – Štítý i Dzbel – Chornice.

Chornice to trzykierunkowy węzeł kolejowy, położony przy granicy trzech regionów: pardubickiego, południowomorawskiego i ołomunieckiego. Wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2012 na liniach dobiegających do chornického węzła skrócono obsługiwane odcinki w taki sposób, że do Chornic z dnia na dzień przestały docierać pociągi ze wszystkich trzech kierunków

Likwidacje w Czechach wyszły poza krótkie ślepo zakończone linie i dotyczą już tras ponadlokalnych oraz międzyregionalnych, mających istotne znaczenie dla spójności systemu kolejowego. Przewozy ograniczane są również na odcinkach, które objęte były programami modernizacyjnymi. Na linii Žďárec u Skutče – Pustá Kamenice ruch został ograniczony wyłącznie do weekendów, choć – jak poinformowała czeska telewizja publiczna – w 2010 r. w kompleksową modernizację tego ciągu Správa Železniční Dopravní Cesty, czeski zarządca infrastruktury kolejowej, zainwestował 231 mln koron (czyli ponad 40 mln zł).

Niezrozumiałe redukcje

Wprowadzenie nowego rozkładu jazdy to nie tylko cięcia połączeń w regionach, ale również ograniczenia w ruchu pospiesznym, który dotychczas charakteryzował się regularnym kursowaniem (cykl godzinny na głównych ciągach i dwugodzinny na liniach bocznych) oraz obsługą relacji nie tylko między Pragą a stolicami regionów, ale również między mniejszymi ośrodkami.

Tymczasem wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2012 zlikwidowano pociągi pospieszne na trasie Pardubice – Jihlava. Przerzedzony został również rozkład pociągów na trasie z Pragi przez Písek do Czechich Budziejowic. Redukcje objęły również pojedyncze składy pospieszne z Pragi do Chebu oraz Tanvaldu. Ograniczenia w sieci połączeń dalekobieżnych miały być znacznie większe, jednak z wielu planowanych cięć ostatecznie się wycofano.

– *Czechy, spośród krajów Europy Środkowej, mają najdoskonalszy system kolei dalekobieżnej. Ministerstwo Komunikacji Republiki Czeskiej w ciągu ostatnich lat włożyło wiele pracy w jego rozwój. Dlatego redukcje sieci połączeń są po prostu niezrozumiałe* – uważa Miroslav Vyka, szef czeskiego Związku Pasażerów Komunikacji Publicznej.



• Chornice: węzeł bez pociągów.

● POCZTA „Z BIEGIEM SZYN”

Z zaciekawieniem przeczytałem w ostatnim numerze „Z Biegiem Szyn” odpowiedź Kolei Mazowieckich dotyczącą wysokich cen biletów, jednak jej treść wprowała mnie w coś pomiędzy osłupieniem a zadumą... Większość jej treści to cytowanie przepisów prawnych, które mówią o tym, że Koleje Mazowieckie przewożą pasażerów odpłatnie, że ustalają ceny i mają prawo do ich podnoszenia. Przecież każdy o tym wie! Odpowiedź Pani Łukasik w bardzo jaskrawy obnaża przyczyny kryzysu kolei w Polsce. Po pierwsze – przewozy pasażerskie mają przede wszystkim funkcję społecznie użyteczną i na całym świecie są deficytowe. Argumenty o tym, że przewoźnik musi na nich zarobić pokazują tylko, jakie jest podejście do tej sprawy ze strony Kolei Mazowieckich (analogicznie bywa z innymi przewoźnikami). Po drugie – skoro Koleje Mazowieckie chcą zarabiać to dlaczego ignorują głosy pasażerów? Ostatnio bardzo głośny stał się temat popołudniowego pociągu do Radomia – pasażerowie na miesiąc pozbawieni dogodnego dojazdu do domu przesiadają się na inne środki transportu, a ponadto tracą zaufanie do kolei i trudno będzie ich zachęcić, by zaczęli z niej korzystać ponownie.

Kolejną kwestią jaką ujawniła ta odpowiedź jest przekonanie że zwiększenie dochodów = podniesienie cen. Niestety ten pogląd, będący totalną pomyłką, jest bardzo rozpowszechniony na polskiej kolei. Już podstawy wiedzy ekonomicznej pozwalają zauważyć, że często bywa dokładnie odwrotnie – podniesienie cen sprawia, że część pasażerów rezygnuje z oferowanych usług i dochód rośnie znacznie wolniej niż cena, a czasem wręcz spada. Podobnie czasem wystarczy nieco obniżyć cenę, a wzrost liczby pasażerów kompensuje „stratę” wynikającą z niższej ceny biletu, a często wręcz zwiększa zysk. Niemal podrećnikowym

przykładem jest akcja przeprowadzona przez Przewozy Regionalne w 2007 roku w Szczecinie. Obniżenie cen z 6-7 zł do 5 zł dało zwiększenie liczby przewiezionych pasażerów o 66%. Sukces ten stał się zaczynkiem do wprowadzanych na coraz większej liczbie tras ofercie „Połączenie w Dobrej Cenie”. Czy KM nie mogłyby iść tym śladem? Podobnie wielokrotnie pojawiał się wątek słuchania głosu pasażerów dotyczącego gdzie i kiedy chcieliby jeździć czy też skomunikować chociażby na trasie Sierpc – Nasielsk – Warszawa. Może warto zmienić strategię i spróbować strategii by „pociągi były dla pasażerów” a nie „pasażerowie dla KM”?

Niestety działania innych przewoźników są bardzo podobne do obrazu Kolei Mazowieckich, który wylania się z tego listu. Wystarczy popatrzeć na Express „Małopolska”, który prowadził w piątki i niedzielę grupę wagonów do Nowego Sącza z frekwencją sięgającą 70-80%. Najpierw wyjazd został przesunięty z 16.30 na 15.30 (co wygasilo frekwencję, bo dużo osób nie dało rady tak wczesnie wychodzić z pracy), a przy kolejnej korekcie łącznik do Nowego Sącza został zlikwidowany.

Podobnie Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych wygasił popyt w relacji Gorlice – Kraków najpierw przez niekonkurencyjne ceny, potem zlikwidowanie bezpośrednich połączeń, później coraz gorsze skomunikowania. Została wprowadzona Kolejowa Komunikacja Autobusowa. Od wiosny 2011 pojawiła się inicjatywa mieszkańców by ten stan zmienić (przez fanpage na facebooku – 150 osób, które popierają pomysł). Najpierw przeszkodził w niej przedłużający się remont linii Stróże – Tarnów, później zostały rozkomunikowane przesiadki z pociągu na KKA, a z nowym rozkładem województwo w związku z małą rentownością wycofało się z finansowania połączenia. Obrazu sytuacji dopełnia to, że busy na tej trasie jeżdżą pełne.

Marcin Kreis

FULARZ ● pozdrowienia z wolnego rynku



Druga Brazylia

Od paru lat podróżuję do Brazylii, i oglądam przemiany tej wschodzącej potęgi. Rozwojowi gospodarstwu w brazylijskim stylu zbędne są koleje czy transport szynowy. Transport dalekobieźny obsługują autobusy czy samoloty, nawet cenowo konkurencyjne z autobusami na większych dystansach. Dzięki czemu nawet najbiedniejsi czasem wzbijają się w powietrze. Kolej dalekobieźna czy regionalna nie istnieje całkowicie. Wokół kilku miast funkcjonują systemy pociągów podmiejskich. W centrum Rio de Janeiro straszy gigantyczny gmach opuszczonego dworca kolei dalekobieźnej, inny dworzec dalekobieźny, Central do Brasil, służy dziś tylko pociągom podmiejskim, przeznaczonym, sądząc z ich jakości, dla mniej zamożnych. W kilkunastomilionowej aglomeracji Rio de Janeiro transport szynowy istnieje głównie w formie półtoraj linii metra. Snuje się co prawda mgliste i pozbawione konkretów projekty odbudowy kolei. 201-milionowy kraj obywateli praktycznie bez transportu szynowego. Ostatni system tramwajowy w Rio już nie funkcjonuje po tym jak po serii drobnych incydentów wskazujących na braki w należytym utrzymaniu archaicznego taboru pojazd wykościł się na stromym odcinku zabijając pięć osób. Prasa donosiła, iż od dziesięciu lat nie kupowano części zamiennych do pojazdów. Brazylijczycy zdają się mieć tendencję do porzucania problemów.

W Polsce kolej też odchodzi w przeszłość. wokół Zielonej Góry, z której pochodzę, transport zbiorowy do największych miast regionu w ciągu dwóch dekad przeszedł z transportu szynowego na transport autobusowy. Kolej nie kursuje co 15 czy 30 min., jak autobusy podmiejskie, lecz co kilka godzin, i jest powolniejsza. O ile system kolei regionalnej rozwinął się mocno w sąsiedniej Brandenburgii, po polskiej stronie ocalała szczątkowa oferta jedynie na głównych liniach. Są regiony niemal zupełnie pozbawione kolei – na przykład województwo lubelskie. Sieć kolejowa często istnieje, ale jej stan nie pozwala na wprowadzenie nowoczesnej oferty szybkich cyklicznych połączeń regionalnych, dzięki którym niemiecka Brandenburgia doprowadziła do renesansu kolei. Kolej w Polsce zanika i pomijana jest w polityce transportowej, choć jej władcy próbują przekonywać nas, że jest inaczej.

Adam Fularz

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

„Tłumy zwiedzających Wystawę Światową w Paryżu w 1900 roku mogły dojechać do Pawilonu Rosyjskiego wytworną repliką pociągu kursującego po trasie na wpół ukończonej Kolei Transsyberyjskiej. Każdy przedział slipingu miał łazienkę w marmurze z porcelanową wanną. Salony urządzone w stylu Ludwika XVI albo empire sąsiadowały z palarniami na modłę chińska lub mauretańska. (...) Luksusowe wagony kipiały przepychem i przez czternaście lat od wybudowania pierwszej linii w 1891 roku turkotały po torach aż do Oceanu Spokojnego. (...) Między te słynne pociągi, wiozące beczenny ładunek kupców, dyplomatów i awanturników, wpuszczano na tory inne – ważniejsze – które przejeżdżały niemal bez echa. Sznury wagonów bydłowych, ciągnionych przez prymitywne, opalane drewnem lokomotywy (...). W nich zaś horda migrujących chłopów – upchanych na trzech poziomach półek bądź stłoczonych w wagonach oznaczonych tabliczką >40 osób lub 8 koni<.”

Colin Thubron*, „Po Syberii”

* ur. 1939, pisarz angielski, przewodniczący Królewskiego Towarzystwa Literackiego.

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.