Pociąg do pasażera

27 listopada 2015

W Polsce do 100 miast liczących powyżej 10 tys. mieszkańców nie dociera ani jeden pociąg pasażerski. Istnieje także wiele miast spoza tej listy, które, chociaż mogą pochwalić się połączeniem kolejowym, w rzeczywistości dysponują ofertą przewozową jedynie w teorii. Na przykład przez całą dobę z 69-tysięcznych Suwałk odjeżdżają wyłącznie cztery składy – o godzinach 5:05, 6:36, 9:32 i 17:49. Sytuację, w której wprawdzie funkcjonują połączenia kolejowe, ale w praktyce nie zaspokajają nawet podstawowych potrzeb mieszkańców, w niemieckich badaniach nad mobilnością określa się mianem „kolei-alibi". Kolej-alibi to taka, która niby istnieje, ale w rzeczywistości nie zwiększa realnej mobilności, nie zapewnia nawet możliwości codziennych dojazdów do i z pracy, nie jest narzędziem poprawy dostępności komunikacyjnej i nie przyczynia się do rozwoju regionalnego.

W innych krajach europejskich w ostatnich dekadach wykonano wiele pracy na rzecz odejścia od kolei-alibi. Nie zawsze praca ta sprowadzała się do wielkich inwestycji, takich jak budowa kolei dużych prędkości czy ogromnych modernizacji linii kolejowych, ciągnących się latami i pochłaniających miliardy. Podstawą działań na rzecz odnowy systemu kolejowego czy szerzej – całego transportu publicznego, było nowe myślenie o tworzeniu rozkładów jazdy, o skomunikowaniach pociągów czy o przyciąganiu podróżnych w porach, które, jak jeszcze niedawno się wydawało, nie mają żadnego potencjału.

POCIĄG JADĄCY NA RANDKĘ

W Europie standardem stało się tworzenie rozkładu jazdy pociągów w oparciu o system cykliczny, zapewniający kursowanie pociągów w regularnych odstępach – w ruchu regionalnym podstawowo co 60 minut, ewentualnie co 30 minut w przypadku linii z największym potencjałem lub w godzinach szczytu, albo

co 120 minut w godzinach wieczornych lub całodniowo na liniach biegnących przez tereny o najmniejszej gęstości zaludnienia. Jak wygląda cykliczny rozkład jazdy, można przekonać się tuż za polską granicą. Na przykład z Czeskiego Cieszyna pociągi do stacji Frýdek–Místek odjeżdżają według idealnie regularnego układu zawsze 41 minut po każdej pełnej godzinie, poczynając od 4:41, a kończąc na 22:41. Inny przykład: z leżącego na niemieckim brzegu Nysy Łużyckiej miasta Forst pociągi w kierunku Cottbus wyruszają o godz. 5:07, a później dokładnie co godzinę do 21:07 oraz o 23:07 – w tym przypadku widoczne jest wieczorne odstępstwo od 60-minutowej częstotliwości.

Taki rozkład jazdy gwarantuje po prostu regularne kursowanie pociągów. Gdy bowiem twórcy kolejowej oferty przewozowej opierają się na zasadzie cykliczności, wówczas nie pojawia się problem długich, nawet kilkugodzinnych luk między kolejnymi połączeniami. W Polsce luki takie często wypadają w porze międzyszczytowej, która – mimo zmian na rynku pracy oraz znacznego wzrostu mobilności związanej z kursami czy studiami – wciąż jest na kolei niedoceniana. Ponadto przy cykliczności rozkładu jazdy pasażerowie szybko opanowują ofertę kolei, do pełnej znajomości rozkładu wystarczy bowiem zapamiętanie, ile minut po pełnej godzinie odjeżdżają pociągi z ich stacji. Wówczas pasażer, który na co dzień jeździ do pracy pociągiem o godz. 6:41, automatycznie dysponuje wiedzą, że znajomi, którzy wieczorem wpadli z wizytą, mają pociąg powrotny o godz. 21:41, a pociąg w sam raz na sobotni wypad z rodziną odjeżdża o godz. 9:41. Cykliczny rozkład jazdy zwykle oznacza również zwiększenie efektywności funkcjonowania kolei. Intensywne i regularne kursowanie pociągów gwarantuje lepsze wykorzystanie taboru, który, zamiast dużą część doby spędzać bezczynnie na stacjach końcowych, od świtu do późnego wieczora wozi pasażerów, generując przychody ze sprzedaży biletów. Podobnie rzecz ma się z obsługą pociągów, która w czasie swojej zmiany roboczej wciąż jest w ruchu.

Cykliczny rozkład jazdy docelowo powinien funkcjonować w

wersji zintegrowanej, opartej na wyznaczeniu stacji węzłowych, gdzie co godzinę lub dwie zjeżdżają się pociągi z różnych kierunków, by za chwilę rozjechać się z powrotem. Takie spotkania pociągów – określane w Niemczech mianem „rendez-vous” [franc. umówione spotkanie] – umożliwiają dogodne przesiadki w różnych kierunkach. Zgranie różnych połączeń na stacjach węzłowych skraca całkowity czas podróży, pozwalając kolei lepiej konkurować z innymi środkami transportu. Niewiele bowiem daje skrócenie czasu jazdy, jeśli przesiadka oznacza konieczność długiego oczekiwania na kontynuację podróży.

Jak dobre skomunikowania wyglądają w praktyce, prześledźmy na przykładzie stacji Krnov, leżącej tuż za polską granicą – około 10 kilometrów od Głubczyc. Na stację Krnov o godz. 14:57 wjeżdża pociąg z Ołomuńca, o godz. 15:00 przyjeżdża pociąg ze stacji Jeseník, a o godz. 15:03 pojawia się pociąg z Ostrawy przez Opawę. Po kilku minutach, w czasie których pasażerowie mają możliwość przesiadki, pociągi rozjeżdżają się z powrotem – o godz. 15:07 wyrusza skład do Ostrawy przez Opawę, o godz. 15:07 odjeżdża pociąg do stacji Jeseník, a o godz. 15:09 do Ołomuńca. Do takich zaplanowanych spotkań pociągów, dogranych również pod względem bliskości peronów, dochodzi na stacji Krnov przez cały dzień. Tymczasem 10 kilometrów dalej, w polskich Głubczycach – liczących tyle co Krnov, czyli 24 tys. mieszkańców – stacja kolejowa zarasta trawą, odkąd w 2000 r. zlikwidowany został ruch pociągów do tego miasta…

Ideał zintegrowanego i cyklicznego rozkładu jazdy osiągnięty został w Szwajcarii, gdzie funkcjonuje jeden ogólnokrajowy układ kursowania transportu publicznego – nie tylko pociągów dalekobieżnych i regionalnych, ale również autobusów, promów czy kolei linowych. Zatem rozpoczynając podróż w jednym punkcie Szwajcarii, pasażer ma pewność, że jego autobus dojedzie do stacji kolejowej kilka minut przed odjazdem pociągu regionalnego, a następnie pociąg regionalny dowiezie go do większego węzła, gdzie za chwilę złapie pociąg dalekobieżny.

WIĘCEJ MNIEJSZYCH POCIĄGÓW

Wprowadzanie rozkładu cyklicznego zachodziło często równocześnie ze zmianą obsługi taborowej linii regionalnych. W Niemczech w latach 90. na wielu liniach regionalnych ciężkie składy, złożone z potężnej i energochłonnej lokomotywy ciągnącej kilka wagonów, zastępowano lekkimi autobusami szynowymi. Oszczędności wynikłe ze zmiany stosowanego taboru wykorzystano dla często wprost rewolucyjnego uatrakcyjnienia oferty przewozowej – skoro bowiem do eksploatacji wprowadzany jest tabor tańszy w obsłudze, dzięki któremu wyraźnie obniża się jednorazowy koszt uruchomienia poszczególnych połączeń, to należy to wykorzystać, zwiększając dobową liczbę kursów.

46-kilometrowa linia Schwerin – Parchim, biegnąca przez wschodnioniemiecki land Meklemburgia–Pomorze Przednie, była jedną z wielu linii na terenie Niemiec, na których w połowie lat 90. wyraźnie zwiększono liczbę kursujących pociągów. Ze Schwerina w rozkładzie jazdy z roku 1992/1993 pociągi wyruszały w, jak powiedzielibyśmy dziś, typowo polskim układzie obsługi linii lokalnych: z ponad siedmiogodzinną luką ciągnącą się od świtu aż do wczesnego popołudnia – o godz. 5:49, 13:05, 15:47, 17:38 i 20:38. Wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy z 1996/1997, gdy ciężkie pociągi zastąpiono szynobusami, wprowadzono 17 pociągów kursujących regularnie od rana do wieczora.

Zwykle znaczące dogęszczenie rozkładu jazdy przynosiło efekt w postaci często nieoczekiwanego wzrostu liczby podróżujących daną linią. Można znaleźć przykłady takich linii, jak liczący 45 km ciąg Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe w landzie Szlezwik-Holsztyn, na którym po wprowadzeniu rozkładu cyklicznego, opartego na kursowaniu pociągów co godzinę od godz. 5:00 aż do godz. 1:00, dzienna liczba pasażerów wzrosła od 2000 do 2012 roku z 900 do 3300. Tak wynika z danych promującego kolej stowarzyszenia „Allianz pro Schiene” („Sojusz dla szyn”), zrzeszającego przewoźników kolejowych, producentów urządzeń kolejowych, organizacje pasażerów,

uczelnie techniczne kształcące kadry dla kolei, kolejarskie związki zawodowe i organizacje ekologiczne.

Stowarzyszenie „Allianz pro Schiene” podaje również przykład 15-kilometrowej linii Düren – Jülich, z której w 1989 r., gdy ruch składał się z kilku na dobę połączeń obsługiwanych tradycyjnym ciężkim taborem, korzystały 392 osoby dziennie. W 2001 r., po wprowadzeniu do eksploatacji autobusów szynowych kursujących co 30 minut w szczycie i co 60 minut poza szczytem, dzienna liczba podróżnych wzrosła do 2168.

Zwiększanie liczby połączeń wraz z zastępowaniem ciężkich składów lżejszym taborem to niezbędne dostosowanie się kolei do nowych czasów. Gdy coraz więcej ludzi pracuje w wolnych zawodach czy o niestandardowych porach, a nie wszyscy jak jeden mąż jadą do pracy na godz. 6:00, gdy rośnie popularność studiów, gdy zwiększa się aktywność społeczeństwa w wolnym czasie, oferowanie kilku połączeń na dobę jest skrajnym nierozpoznaniem potrzeb pasażerów. Zmuszanie ich do kilkugodzinnego oczekiwania na najbliższy pociąg – a więc brak odpowiedzi na zmieniającą się mobilność społeczeństwa – powoduje, że podróżni, zamiast czekać, odpływają do innych środków transportu.

Krótsze składy, ale znacznie częściej kursujące – ta zasada zrobiła zawrotną karierę na lokalnych i regionalnych liniach kolejowych w Europie. Tymczasem w obsłudze połączeń regionalnych w Polsce zastępowanie ciężkich składów autobusami szynowymi rzadko wiązało się ze zwiększeniem liczby połączeń. Wprowadzano oszczędny i bardziej komfortowy tabor, nie wykorzystując jednak uzyskanych oszczędności do uatrakcyjnienia oferty przewozowej. W przypadku niejednej linii liczba połączeń po wprowadzeniu szynobusów jest mniejsza niż w czasach, gdy kursowały nią ciężkie składy.

Co więcej, zastąpienie energochłonnego taboru oszczędnymi autobusami szynowymi bez jednoczesnego rozwinięcia oferty nie spowodowało chociażby zmniejszenia poziomu dotacji samorządów

wojewódzkich do kolejowych przewozów regionalnych. Na przykład w woj. podlaskim od 2004 r. do 2012 r. – a więc w czasie, gdy na tamtejszych liniach niezelektryfikowanych ciężkie składy złożone z lokomotyw i wagonów całkowicie zastąpiono szynobusami – dotacja samorządu wzrosła ponad dwukrotnie: z 11 mln zł do 26 mln zł.

EKSPRESEM DO PRACY

Za Odrą i Nysą Łużycką kolejnym filarem przemian na kolei, obok zwiększania liczby połączeń, było postawienie na kompleksową ofertę szybkich połączeń ponadlokalnych. W 1994 r. koleje niemieckie Deutsche Bahn wprowadziły nową kategorię pociągów: Regional-Express (RE). Wprowadzenie do sieci kolejowej szybkich połączeń regionalnych pod wyraźną i dziś już bardzo mocno rozpoznawalną marką Regional-Express miało na celu skrócenie długości przejazdu na trasach regionalnych w newralgicznym czasie, gdy w zachodniej części Niemiec istniała już imponująca sieć autostrad, indywidualny transport samochodowy był w rozkwicie, zaś na terenie byłego NRD po zjednoczeniu kraju rozbudowa sieci drogowej wkraczała w decydującą fazę i samochód stawał się powszechnym dobrem.

Połączenia przyspieszone, rozpoczynając funkcjonowanie pod marką Regional-Express, zmieniły w połowie lat 90. filozofię obsługi niemieckich linii regionalnych, która wcześniej, jak do dzisiaj ma to miejsce w Polsce, opierała się na pociągach zatrzymujących się na wszystkich napotkanych stacjach i przystankach, co uniemożliwiało kolei zaoferowanie długości podróży konkurencyjnej wobec samochodów mknących po sieci bezpłatnych autostrad, coraz głębiej penetrującej republikę federalną. Założeniem połączeń Regional-Express było zapewnienie pasażerom bezpośredniego dojazdu z miast na peryferiach danego regionu do samego centrum metropolii – z liczbą postojów ograniczoną tylko do większych miejscowości. Nie mniej ważne było założenie, że pociągi Regional-Express mają stanowić rozwinięcie istniejącej oferty przewozowej, a więc nie mogą wyprzeć dotychczas kursujących, często

zatrzymujących się pociągów lokalnych, skutkowałoby to bowiem ograniczeniem dostępu do kolei dla pasażerów z mniejszych przystanków. Pociągi Regional-Express miały ponadto zaspokajać zróżnicowane potrzeby mobilności, a więc zgodnie z rozkładem cyklicznym kursować regularnie od rana do wieczora – co 1–2 godziny. Ważną zasadą funkcjonowania Regional-Express jest obowiązywanie w nich taryfy typowej dla połączeń regionalnych – bez żadnych dopłat.

Z czasem zmodyfikowano podejście do trasowania połączeń Regional-Express i zaczęto coraz częściej sięgać po rozwiązanie hybrydowe. Na wybranym odcinku pociąg RE zatrzymuje się na wszystkich napotkanych stacjach i przystankach (obejmując na tym odcinku także funkcję pociągu lokalnego), by następnie kolejną część swojej trasy pokonać z minimalną liczbą postojów. Dzięki temu mieszkańcy wielu wsi oraz małych miasteczek, rozsianych również po peryferiach niemieckich landów, uzyskali szybkie i bezpośrednie połączenia z centrami największych metropolii.

Jako pierwsze z dziesiątek połączeń Regional-Express, kursujących dziś na terenie całych Niemiec, uruchomiona została przed 20 laty linia RE na 253-kilometrowej trasie Magdeburg – Brandenburg nad Hawelą – Poczdam – Berlin – Frankfurt nad Odrą – Eisenhüttenstadt. Połączenie zapewniło mieszkańcom brandenburskich miast i miasteczek możliwość bezpośredniego dojazdu do dworców Zoologischer Garten, Friedrichstrasse czy Alexanderplatz, położonych w samym centrum Berlina. Według danych podawanych przez „Allianz pro Schiene” w 1994 r. z pociągów linii RE1 korzystało dziennie 8,7 tys. pasażerów. Do 2013 r. dobowa liczba podróżujących pociągami RE kursującymi między Magdeburgiem a Eisenhüttenstadt wzrosła do 49 tys.

Wynoszący prawie 500% wzrost przewozów w przypadku linii RE1 pokazuje, że pasażerowie chętnie przesiadają się do pociągów. Pod warunkiem, że kolej zapewni atrakcyjną, ale także stabilną ofertę, pozbawioną ciągłych komunikatów o „skróceniu relacji”,

„zawieszeniu pociągu” czy „ograniczeniu terminów kursowania”. Ewentualny brak stabilności, który w przypadku linii RE1 miał jednak miejsce, może wyrażać się co najwyżej w uruchomieniu dodatkowych pociągów dogęszczających częstotliwość w godzinach szczytu (z 60 do 30 minut) czy w wydłużeniu kursowania na godziny późnowieczorne, a nawet nocne.

KOLEJ, KTÓRA NIE ZASYPIA

Późnowieczorne i nocne połączenia na kolejach regionalnych mają istotne znaczenie między innymi z uwagi na tworzenie poczucia mobilności. Takie połączenia dają bowiem pasażerom sygnał, że kolej to środek transportu zapewniający dużą elastyczność – odpowiadający nie tylko na podstawową potrzebę codziennych dojazdów do pracy i szkoły, ale także dający możliwość podróżowania w celach kulturalno-społecznych: na spotkania ze znajomymi, koncerty czy seanse kinowe. Z jednej strony ma to znaczenie w walce kolei z konkurencją samochodu, z którego można skorzystać o dowolnej porze. Z drugiej buduje system transportowy zapewniający mieszkańcom obszarów wiejskich dostęp do spotkań, wydarzeń kulturalnych, wykładów i innych aktywności odbywających się w mniej lub bardziej oddalonych miastach.

Warto dodać, że pociągi kursujące późnym wieczorem to sygnał dla pasażerów, że mogą liczyć na kolej również w przypadku najróżniejszych zdarzeń wpływających na zmianę typowego planu dnia – nagłej konieczności pozostania dłużej w pracy czy okazji romantycznego spaceru z sympatią po lekcjach w liceum. W Polsce na wielu liniach regionalnych mamy do czynienia z sytuacją, gdy ostatnie połączenia kolejowe w najlepszym razie realizowane są już przed godz. 18:00. Tymczasem w innych krajach standardem stało się to, że pociągi regionalne wyruszają w trasy nawet jeszcze po północy.

Przykładowo codziennie z Pragi około godz. 0:20 gwieździście rozjeżdżają się pociągi regionalne w ośmiu kierunkach – do stacji docelowych Kralupy nad Vltavou, Všetaty, Poděbrady,

Kolín, Benešov u Prahy, Dobřiš, Beroun, Kladno-Ostrovec. Podkreślmy, że zadaniem tych pociągów nie jest obsługa ruchu jedynie w ramach aglomeracji praskiej, bo te późne połączenia docierają do miast położonych nawet około 60 km od stolicy.

Dodajmy, że pociągi gwieździście rozjeżdżają się również z Brna – w tym przypadku następuje to jednak tylko w weekendowe noce. Około godz. 0:30 wyruszają pociągi regionalne do następujących stacji docelowych: Boskovice, Hustopeče u Brna, Rapotice, Tišnov, Nesovice. To stacje położone w promieniu mniej więcej 35 km od Brna. Jednak połączenia regionalne realizowane są po północy również na innych liniach kolejowych, m.in. takich jak Pardubice – Hradec Králové, Pardubice – Chrudim, Pardubice – Ústí nad Orlicí – Česká Třebová, Liberec – Jablonec nad Nisou – Tanvald, Nymburk – Kolín czy Ústí nad Labem – Teplice v Čechách – Most – Chomutov.

Na znaczącej większości pozostałych ciągów czeskiej sieci kolejowej standardem jest regularne kursowanie pociągów regionalnych do godz. 22:00–23:00. Na przykład z Czeskiego Cieszyna, liczącego 26 tys. mieszkańców, ostatnie pociągi regionalne we wszystkich czterech kierunkach odjeżdżają grubo po godz. 22:00 – o godz. 22:37 do stacji Bohumin, o godz. 22:41 do stacji Frýdek-Místek, o godz. 22:45 do stacji Ostrava-Svinov oraz o godz. 23:21 do stacji Návsí. Dla porównania: z dworca w liczącym 36 tys. mieszkańców Cieszynie po polskiej stronie Olzy ostatni pociąg odjeżdża o godz. 19:17.

W Niemczech nocne połączenia kolejowe coraz częściej oferowane są pasażerom również poza największymi aglomeracjami. Na przykład z liczącego 177 tys. mieszkańców Saarbrücken w noce z piątku na sobotę oraz z soboty na niedzielę pociągi regionalne rozjeżdżają się w trasy znacznie po północy – o godz. 00:45 wyrusza pociąg do Pirmasens, o godz. 00:48 do Neunkirchen, o godz. 1:20 do Merzig, o godz. 1:20 do Homburga i o godz. 1:22 do Sankt Wendel. To miejscowości leżące w promieniu 25–60 km

od Saarbrücken.

Porównajmy to z 175-tysięcznym Olsztynem. Ostatni z tego miasta pociąg w kierunku Kętrzyna odjeżdża o godz. 20:25, w kierunku Szczytna o godz. 20:40, w kierunku Działdowa o godz. 20:37, w kierunku Iławy o godz. 20:39, w kierunku Elbląga o godz. 20:42, a w kierunku Braniewa o godz. 20:29. Oznacza to, że polska kolej odcina się nie tylko od osób chcących w stolicy województwa warmińsko-mazurskiego spędzić wolny wieczór, ale nawet od rzeszy pracowników supermarketów czynnych choćby do godz. 21:00 (tylko sklepów sieci Biedronka czynnych do tej godziny jest na terenie Olsztyna 17). Nie sposób nie wspomnieć o bardziej drastycznych przykładach, takich jak Białystok, z którego ostatni na dobę pociąg w kierunku Ełku odjeżdża o godz. 17:12, a w kierunku Bielska Podlaskiego o… godz. 15:52.

ODCINANIE PASAŻERÓW

W innych krajach europejskich jednym z filarów walki o podróżnych było wydłużenie godzin kursowania kolei regionalnej. Choć w późnowieczornych pociągach – poza zupełnie wyjątkowymi okazjami jak koncerty czy festiwale – nie będzie dużego tłoku, to stanowią one dla pasażerów sygnał, że na kolei mogą polegać o różnych porach i w różnych sytuacjach. Jedna z obowiązujących za granicą zasad tworzenia oferty przewozowej mówi, że nie należy likwidować ostatniego połączenia, nawet jeśli jego wyniki przewozowe i ekonomiczne nie są zadowalające. Gdy bowiem z rozkładu jazdy zostanie wycięte ostatnie w dobie połączenie, to spadnie liczba pasażerów we wcześniejszym pociągu, dotychczas kursującym daną linią jako przedostatni.

Brak uwzględnienia tej zasady boleśnie widoczny jest właśnie w przypadku linii biegnącej z Białegostoku do Bielska Podlaskiego i dalej do Czeremchy. W 1990 r. ostatni pociąg w tym kierunku wyruszał z Białegostoku o godz. 22:56, w 1996 r. o godz. 20:15, w 2001 r. o godz. 19:50, w 2007 r. o godz.

19:17, a w 2010 r. o godzinie 16:13. Obecnie ostatni pociąg odjeżdża, jak wspomnieliśmy, o godz. 15:52 – dodajmy, że jest to jeden z zaledwie dwóch na dobę pociągów wyruszających z Białegostoku w tamtym kierunku.

Po likwidacji wieczornego pociągu odczuwalnie zmniejsza się liczba pasażerów korzystających nawet z pociągów szczytowych – pasażer, po utracie przydatnego mu wieczornego połączenia, szybko rozejrzy się za inną możliwością transportu, rezygnując z kolei w ogóle. Analogiczna sytuacja ma miejsce w przypadku likwidacji połączenia na bocznej linii, co zwykle wpływa na pogorszenie wyników na linii głównej.

Mimo to nierzadko można się spotkać z opiniami, że zmniejszająca się liczba połączeń kolejowych w Polsce to jedynie odpowiedź na ogólny, rzekomo nawet światowy, trend spadku znaczenia kolei. Gdy jednak spojrzymy na statystyki przewozowe, to przekonamy się, że tego typu opinie stanowią co najwyżej próbę wyjaśnienia nieudolności osób odpowiadających za transport kolejowy w Polsce.

Jeszcze w 2000 roku kolej w Polsce przewiozła 361 milionów pasażerów – dla porównania rok 2014 zamknięto liczbą podróżujących pociągami wynoszącą tylko 269 milionów (dane Urzędu Transportu Kolejowego). A w tym samym czasie w Niemczech nastąpił wzrost z 1 miliarda 713 milionów do 2 miliardów 23 milionów (dane międzynarodowego związku kolei UIC). Dodajmy, że dziś, gdy polska kolej w wyniku kolejnych ograniczeń w ofercie boryka się z dramatycznie niskimi wynikami przewozowymi, koncern Deutsche Bahn właśnie poinformował, że rok 2014 był w historii tego przedsiębiorstwa rekordowy pod względem liczby przewiezionych pasażerów. Dodajmy, że czeskie Ministerstwo Komunikacji poinformowało, że rok 2014 był już piątym z rzędu rokiem konsekwentnie zwiększającej się liczby podróżujących koleją w tym kraju.

Poprawa wyników przewozowych, a co za tym idzie polepszenie wyników ekonomicznych, jest możliwa jedynie w efekcie

zwiększania regularności kursowania pociągów, uruchamiania dodatkowych połączeń, rozszerzania – czy w dzisiejszych realiach bardziej przywracania – zasięgu o dodatkowe trasy i miejscowości. Kolej jest bowiem organizmem, w którym kluczowe znaczenie ma efekt skali – tylko wielość połączeń, intensywny ruch i takie też wykorzystanie zakupionego taboru mogą wyprowadzić polską kolej z dołka. Ograniczanie oferty tylko pogłębia problemy i znów stawia pasażerów w obliczu następnych ograniczeń. Pamiętajmy o tym, gdy prędzej czy później usłyszymy kolejnego już „reformatora”, który jako panaceum wskaże „optymalizację sieci kolejowej” czy „racjonalizację sieci połączeń”, pod czym zawsze kryje się likwidowanie następnych linii.

Autorstwo: Karol Trammer
Źródło: ZBS.net.pl