

Więc tnijmy, tnijmy, tnijmy

17 stycznia 2025

Patrząc na całokształt likwidacji ruchu kolejowego w Polsce od lat 1080. odnosi się wrażenie, że momentami jest to robione losowo. Na kogo padnie likwidacja zakładu, na kogo padnie prywatny interes włodarza, na kogo padnie brak konieczności zdobycia poparcia partii liberalnych wśród mieszkańców – na tego stacji już nie pojawi się pociąg.

Tym razem maszyna losująca kolejne fale destrukcji polskiej kolei trafiła na Maków Podhalański w powiecie suskim. Małopolskie miasteczko i tak miało szczęście. Na razie tną tylko połączenia dalekobieżne, które w Makowie zatrzymywały się, zanim ruszyły pokonać trasę łączącą Zakopane z północą kraju i stolicą. Niezadowoleni są mieszkańcy i radni gminy. W miejscu, w którym według politologów powinna stać lewica, stoi poseł Prawa i Sprawiedliwości, Filip Kaczyński z interpelacją w tej sprawie, a także grający rolę popularnej w politycznym slangu „dziewczyny z sąsiedztwa” (czy też chłopaka, nie bądzmy tacy ortodoksyjni) działacze i działaczka Młodzieży Wszechpolskiej. Protest przeciwko niezatrzymywaniu się pociągów dalekobieżnych w Makowie organizowała ostatnio suska struktura Młodzieży Wszechpolskiej. To nie bajka, to rzeczywistość uśmiechniętej Polski, w której mniejsze miejscowości są marginalizowane przy wymownym milczeniu obrońców środowiska i lewicy.

Nie tak dawno temu, pięćdziesiąt kilometrów od Krakowa, w znanym z bajkowego wręcz mikroklimatu Makowie Podhalańskim wyremontowano dworzec. Remont kosztował samorząd ponad milion złotych. Budynek jest estetyczny, świeżo odmalowany, cieszy oko. Obok dworca powstał ogromny parking. Parking zdolny pomieścić samochody nie tylko makowian, lecz również mieszkańców okolicznych gmin. Kosztował gminę półtora miliona złotych. A potem PKP Intercity S.A. podjęło o decyzję o wstrzymaniu od 15 grudnia 2024 w tym miejscu postojów pociągów

dalekobieżnych.

Nie zatrzymają się już takie połączenia:

IC-IC 3560 rel. Zakopane – Gdynia Gł.; „Witkacy” (6:53 z Zakopanego).

IC-IC 5361 rel. Gdynia Gł. – Zakopane; „Witkacy” (21:33 w Zakopanem).

IC-TLK 38108 rel. Zakopane – Kołobrzeg; „Lubomirski” (8:30 z Zakopanego).

IC-IC 3852 rel. Zakopane – Szczecin Gł.; „Sukiennice” (8:40 z Zakopanego).

IC-IC 38106 rel. Zakopane – Szczecin Gł.; „Osterwa” (11:04 z Zakopanego).

IC-TLK 35104 rel. Zakopane – Gdynia Gł.; „Małopolska” (13:22 z Zakopanego).

IC-IC 37150 rel. Zakopane – Poznań Gł.; „Halny” (14:32 z Zakopanego).

IC-IC 31100 rel. Zakopane – Warszawa Wschodnia; „Malinowski” (17:36 z Zakopanego).

IC-IC 38192 rel. Zakopane – Szczecin Gł.; „Podhalanin” (18:23 z Zakopanego).

IC-IC 38196 rel. Zakopane – Świnoujście; „Podhalanin” (18:38 z Zakopanego).

IC-TLK 35170 rel. Zakopane – Gdynia Gł.; „Karpaty” (21:47 z Zakopanego).

IC-TLK 53171 rel. Gdynia Gł. – Zakopane; „Karpaty” (6:39 w Zakopanem).

IC-IC 83193 rel. Szczecin Gł. – Zakopane; „Podhalanin” (9:47 w

Zakopanem).

IC-IC 13101 rel. Warszawa Wschodnia – Zakopane; „Malinowski” (11:31 w Zakopanem).

IC-IC 73151 rel. Poznań Gł. – Zakopane; „Halny” (14:18 w Zakopanem).

IC-TLK 53105 rel. Gdynia Gł. – Zakopane; „Małopolska” (14:50 w Zakopanem).

IC-IC 83107 rel. Szczecin Gł. – Zakopane; „Osterwa” (17:20 w Zakopanem).

IC-TLK 83109 rel. Szczecin Gł./Kołobrzeg – Zakopane; „Lubomirski” (19:18 w Zakopanem).

IC-IC 8353 rel. Szczecin Gł. – Zakopane; „Sukiennice” (z przesiadką w Krakowie o 16:33; o 19:18 w Zakopanem pociągiem „Lubomirski”).

Przejazd tą trasą z Zakopanego do Makowa Podhalańskiego trwał między godziną a półtorej godziny.

Maków Podhalański liczy ponad pięć tysięcy mieszkańców. Położone obok Zawoja i Jordanów także. Mając na uwadze, że to nie są jedyne miejscowości w rejonie, zapytajmy: ilu osobom cięcia połączeń kolejowych utrudnią życie?

Ilu? Wielu.

Mówimy o cięciach połączeń dalekobieżnych, tj. pociągach docierających na Pomorze, Pomorze Zachodnie, do Wielkopolski i Warszawy. Możemy pomyśleć, że nie ma co kłaść się Rejtanem dla grupki sezonowych wczasowiczów (choć polski pasażer przesiadek nie lubi i się nimi zniechęca) i liczonych na palcach ludzi „mających coś do załatwienia w stolicy” (choć w Polsce wiele rzeczy trzeba załatwiać w wielkich miastach). Ale możemy też odwrócić tę perspektywę. Już przed drugą wojną światową Maków był uważany za potencjalnie turystyczne

miejsce. Gdy doliczymy do niego Zawoję i babiogórskie okolice, Orawę itp., to otrzymamy wręcz świetny plan na aktywne wakacje. Ale żeby turystyka była możliwa, to infrastruktura też być musi. Musi i kropka, bo nikt nie będzie do nieodkrytej perełki jechał z walizkami i dziećmi za pomocą kilku przesiadek.

A skoro już o przesiadkach mowa: nikt na dworcu Kraków Główny nie poczeka na pasażera z Makowa, który pojechał do królewskiego miasta za pomocą usług prywatnego przewoźnika samochodowego. Nie zgłosi się tego tak, jak pasażerowie opóźnionego pociągu zgłaszają konduktorowi chęć przesiadki. Nie bez znaczenia jest kwestia ceny, bo w przypadku studentów panuje u prywatnych przewoźników wolnoamerykanka i ulga 2 złote z dwudziestu paru dla studenta zamiast PKP-owskiego 51%. A poza tym drogi krajowe, pomimo obowiązku odśnieżania, są drogami, na których zdarzają się korki.

Na wzmiankę zasługuje możliwa równia pochyła. Cięcia jednych połączeń, zgodnie ze starą liberalną praktyką sztucznego wygaszania popytu, zwiastują kolejne cięcia. Teraz tniemy połączenia dalekobieżne, jutro możemy ciąć połączenia Kolei Małopolskich, a potem może przyjdzie pora na połączenia chociażby do i z siedziby powiatu, Suchej Beskidzkiej, bo i o tym ptaszki ćwierkają.

Kto jest przeciwko? Mieszkańcy. Wyszli na peron, wzięli kartony z podpisem „wsiaść do pociągu dalekobieżnego” i wyrazili swoje niezadowolenie. Oburza ich fakt, że pociągi przez Maków przejeżdżają, mijają się w nim, ale pasażerów nie zabierają. Niezadowoleni są też radni, którzy czują, że ich praca na rzecz remontu dworca poszła na marne. Którzy czują, że Maków Podhalański jest marginalizowany, a ich własne zaangażowanie – niedocenione.

Jak wspomniałam, interpelację w tej sprawie złożył poseł PiS, a swój protest organizowała Młodzież Wszechpolska. Widzą oni w cięciach połączeń utrudnienia dla zwykłych ludzi, nie tylko

podróżujących gdzieś daleko, bo połączenia dalekobieżne to także dogodny dojazd do Krakowa. Wytykają PO hipokryzję, bo wprowadzanie Strefy Czystego Transportu w stolicy województwa połączone z histerią wokół samochodów, a zarazem cięciem połączeń kolejowych – prowadzą donikąd. Czy ekologia polega na zabieraniu ludziom transportu zbiorowego? Wszechpolacy postawili karton z napisem „Koalicja antyrozwojowa” pod biurem poselskim Doroty Niedzieli w Suchoj Beskidzkiej. A potem rozdawali mieszkańcom powiatu suskiego krzyżówki o wykluczeniu komunikacyjnym.

I pełna zgoda. Koalicja Obywatelska jest koalicją antyrozwojową. Bo jak rozwój to tylko holistyczny. Rozwój, który nie będzie się ograniczał do pięciu największych miast. W przeciwnym wypadku dążymy do kanibalizacji polskich miast. Która notabene i tak już ma miejsce.

Autorstwo: Hanna Szymerska

Źródło: NowyObywatel.pl