



Nasz Wspólny Śląski Dom



44-218 Rybnik, ul. Barwna 27c,
tel.: 32 – 42 25 774,
e-mail: nasz.wspolny.slaski.dom@gmail.com,
[http:// www.nwsd.pl](http://www.nwsd.pl)



Rybnik, 28 czerwca 2015r.

Integracja państw Unii Europejskiej w aspekcie wybranych problemów kolejowych przewozów pasażerskich z województwa śląskiego.

Wstęp.

Szczytne, różnorodne są cele Unii Europejskiej zmierzające do integracji państw i obywateli. Przykładowo są wśród nich takie jak:

- przyczynia się do ustanowienia i rozwoju sieci transeuropejskich w infrastrukturach transportu,
- zmierza do sprzyjania wzajemnym połączeniom. Uwzględnia ona w szczególności potrzebę łączenia wysp, regionów zamkniętych i peryferyjnych z centralnymi regionami Unii,
- polepsza standardy życia mieszkańców,
- stwarza przestrzeń wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości, w tym swobody przemieszczania się.

Realizacja powyższych celów w aspekcie wybranych problemów kolejowych przewozów pasażerskich z województwa śląskiego, odnoszących się do możliwości podróżowania do sąsiednich krajów: Czech, Słowacji, Niemiec oraz Belgii przedstawia niniejsze opracowanie.

Waga problemów wynika z faktu, że województwo śląskie zamieszkuje około 4 miliony 600 tysięcy mieszkańców, w tym podregion rybnicki bezpośrednio przyległy do Czech rzędu 640 tysięcy.

Podróżowaniem z podregionu rybnickiego i gliwickiego do Czech i Słowacji poprzez Rybnik – Wodzisław Śląski – Bohumin może być potencjalnie zainteresowanych blisko 900 tysięcy mieszkańców.

Do granicy polskiej / województwa śląskiego / przylega w Czechach – Morawskośląski kraj zamieszkały przez ponad 1 milion 200 tysięcy osób, z tego powiaty przy granicy państwowej ostrawski oraz karwiński mają łącznie około 580 tysięcy mieszkańców.

I. Zaszłości minionych okresów.

Różnorodne aspekty kolejowych przewozów pasażerskich w województwie śląskim zostały syntetycznie i fachowo przedstawione między innymi w następujących opracowaniach Stowarzyszenia Nasz Wspólny Śląski Dom:

1. Komisja Europejska w związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi zmierzającymi do usunięcia przeszkód na jakie napotykają w życiu codziennym mieszkańcy Śląska – 24 sierpień 2012 rok. W odpowiedzi Komisji Europejskiej – Jean Eric Packquet, stwierdzono że "Komisja jest świadoma tej sytuacji / przez nas opisanej / i zainteresowana faktem ciągłego pogarszania się jakości połączeń kolejowych w Polsce."
2. Pasażerska komunikacja kolejowa na terenie Rybnickiego Okręgu Węglowego w aspekcie działalności Kolei Śląskich – grudzień 2012 rok oraz Uzupełnieni do wyżej wymienionego opracowania „Pasażerska komunikacja ...” - styczeń 2013 rok,
3. Konsultacje społeczne w sprawie wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015 – 4 luty 2013 rok.

Powyższe opracowania skierowano do mnóstwa adresatów mających wpływ na przyszły kształt kolejowych przewozów pasażerskich nie tylko w województwie śląskim.

Stwierdzenia i wnioski zawarte w tych opracowaniach, które znajdują się na stronie internetowej Stowarzyszenia Nasz Wspólny Śląski Dom, [www. nwsd.pl](http://www.nwsd.pl), są dalej aktualne i niezrealizowane.

Z przykrością podkreśla się fakt nikłego zainteresowania władz Unii Europejskiej jak i polskich zarówno centralnych jak i szczebla lokalnego w rozwiązywaniu problemów zmierzających do usunięcia przeszkód

hamujących podniesienie jakości życia mieszkańców Górnego Śląska w odniesieniu do pasażerskiego transportu kolejowego .

II Aktualna sytuacja pasażerskich przewozów kolejowych na Górnym Śląsku , ze szczególnym uwzględnieniem połączeń z ościennymi państwami wchodzącym w skład Unii Europejskiej.

Sytuacja ta wynikająca ze splotu negatywnych uwarunkowań stworzonych przez władze na przestrzeni dziesięcioleci generalnie nie ulega istotnej zmianie.

W szczególności połączenia z Czechami, Słowacją i Niemcami przedstawiają się w uproszczeniu następująco :

1. Czechy.

Mieszkańcy województwa śląskiego mogą korzystać jedynie z z ekspresowych i pośpiesznych pociągów przejeżdżających relacji Warszawa – Praga / Wiedeń. Ostatnia stacja przed granicą Pszczyna nie posiada kasy sprzedającej bilety na przejazd tymi pociągami. W praktyce przesiadka z pociągów relacji Rybnik- Żory – Pszczyna ze względu na kilka pociągów w ciągu doby , nieuwzględniających na dodatek tej możliwości jest wykluczona. Sprawę pogarsza fakt , że brak komunikacji autobusowej / busami zarówno z Rybnika jak i z Żor do Pszczyny. Bilet „PKP Intercity' z Pszczyny do Zebrzydowic Granica , czyli na odległość 40 kilometrów kosztuje 48 złotych !! Dla porównania bilet z Bohumina / Czechy/ do Czadca / Słowacja / , droga przejazdu 62 kilometrów kosztuje 92 koron , czyli około 15 złotych.

Brak od około dwóch lat kursowania pociągów w relacji Katowice- Rybnik – Wodzisław Śląski – Chałupki – Bohumin ze względu na skandaliczną jakość torów na odcinku Wodzisław Śląski – Chałupki jest dobitnym przykładem niewłaściwego traktowania milionów mieszkańców , potencjalnych klientów kolei.

Z Rybnika i Wodzisławia Śl. brak również komunikacji autobusowej / busami do Chałupek oraz Bohumina.

Z Katowic i Żor można dojechać busem do polskiego Cieszyna, ale dojazd taksówką po zdjęciu oznakowań świadczących o zarobkowaniu do Czeskiego Cieszyna - Dworzec Kolejowy , to wydatek co najmniej 20 złotych lub 200 koron. Od lat wnioski o uregulowanie problemu możliwości wjazdu taksówek na teren przygraniczny / np. 25 kilometrów jak dawniej ustalona była strefa tak zwanego małego ruchu granicznego / państwa ościennego nie może doczekać się z integrującej się podobno Europie pozytywnego załatwienia. A biedniejszą część społeczeństwa nie stać na ten wydatek „ pseudo taksówkowy” i w pocie czoła z bagażami pokonuje ona odległość około półtora kilometra na piechotę.

A wszystko to ma miejsce w ramach państw wchodzących w skład Unii Europejskiej mającej podstawowy cel - integrację państw Europy. Dla osób znających pasażerskie połączenia kolejowe Polski z Czechosłowacją w czasach PRL oczywisty jest wniosek , że uzyskano skandaliczny regres na tym odcinku działalności , zasadniczą dezintegrację. Wspomnieć należy również o dawniejszym połączeniu kolejowym polskiego Cieszyna z Czeskim Cieszynem.

2. Słowacja .

Z podregionu rybnickiego , a szczególności z Rybnika i okolic , pociągiem do Słowacji można dostać się najdogodniej poprzez Bohumin. Tak było przez ponad 150 lat , aby aktualnie przez około dwa lata być w praktyce pozbawionym tej możliwości. Jest co prawda możliwość skorzystania z bezpośredniego wagonu relacji Warszawa - Katowice odjazd 12.22 – Pszczyna – Bohumin – Czeski Cieszyn – Żylna , ale bez dogodnego skomunikowania w Pszczynie i wydłużonej o rzędu 60 kilometrów trasie.

Druga możliwość to to odbyć podróż koleją ze Zwardonia do Żyliny . Podróźni z kierunku Katowic mają dwa w miarę dogodne skomunikowania, to jest na pociągi odjeżdżające ze Zwardonia o godzinie 16.42 oraz 19.50 . W tym drugim przypadku przyjazd do Żyliny następuje o godzinie 21.13 , czyli przydatność ze względu na późną porę jest ograniczona .

3. Niemcy.

Podstawowy partner handlowy Polski, czasowe miejsce pobytu setek tysięcy Polaków przebywających tam w celach zarobkowych oraz kilka milionów byłych obywateli polskich lub osób posiadających podwójne obywatelstwo polskie i niemieckie. Już te twarde realia powinny być dostatecznymi przesłankami na rzecz dogodnych pasażerskich połączeń kolejowych z Niemcami , a zwłaszcza z Berlinem skąd łatwo dojechać do wszystkich landów tego kraju.

Analiza możliwości podróżowania koleją z województwa małopolskiego , śląskiego, opolskiego oraz dolnośląskiego do Berlina wykazała ubóstwo ofert i nieliczenie się z potencjalnymi klientami.

Przykładowo z Katowic do Berlina planowane dwa najkrótsze okresy jazdy to 7 godzin 45 minut z trzema przesiadkami oraz 7 godzin 51 minut z dwoma przesiadkami . Przeciętny okres jazdy to ponad 9 godzin z przesiadkami od jednej do pięciu. Od śledzenia nazw przewoźników można dojść do wniosku , że lepiej zrezygnować z podróży bo wystąpią kłopoty z ważnością biletu . Dla każdego przewoźnika odrębny bilet ? Jeszcze dłuższy czas jazdy jest z Bytomia , centralnego miasta Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. W odniesieniu do Bytomia pamiętać należy , że przed drugą wojną światowa – 80 lat temu podróż z tego miasta do Berlina trwała 4 godziny 25 minut !

4. Belgia – Bruksela .

Dojazd do Brukseli / Midi/ stolicy Unii Europejskiej , w której znajdują się siedziby wielu jej instytucji oraz NATO odalonej o około 1200 kilometrów od Katowic, trwa koleją najkrócej 15 godzin 46 minut oraz 16 godzin 15 minut przy konieczności wykonania 4 przesiadek. Zazwyczaj czas jazdy przekracza 17 godzin. Z Rybnika czas jazdy do Brukseli należy zwiększyć co najmniej o godzinę .

Dla porównania odległość blisko 300 kilometrów z Katowic do Warszawy pociągi pokonują najkrócej w 2 godziny 34 minut , a zazwyczaj o około 10 minut dłużej.

Oznacza to , że przy prędkości podróżowania jak do Warszawy do Brukseli oddalonej cztery razy dalej , czas jazdy powinien wynieść 9 godzin 36 minut / 2,36 godz. x 4/, czyli 6 godzin 10 minut krócej niż dotychczas!

Pomimo wieloletniej obecności Polski w Unii Europejskiej nie nastąpił proces poprawy podróżowania koleją z ważnego regionu - województwa śląskiego do jej Centrum jakim jest Belgia / Bruksela/ , a także Niemcy /Berlin/ .

III Perspektywy zmian.

Autorom znany jest „ Projekt rozkładu jazdy 2015/2016 dla Województwa Śląskiego . Wersja 2.0 z dnia 4 marca 2015 r „ według bip. slaskie.pl/dokumenty / 2015/03/05 ... , na podstawie którego dokonano analizy przyszłej sytuacji.

Dotyczy on w głównej mierze Kolei Śląskich będących w gestii władz wojewódzkich. Poniżej przedstawiono informacje obrazujące przyszłe możliwości podróżowania koleją do południowych sąsiadów Czech i Słowacji.

**Przyjazdy i odjazdy pociągów ze stacji czeskiej Bohumin
w aspekcie pasażerskich połączeń kolejowych Katowic i podregionu rybnickiego
z Pragą / pośrednio Austrią i Niemcami /
oraz słowackiej stacji węzłowej Żyliną jedną z najważniejszych w Słowacji**

Przyjazdy do Bohumina

z kierunku Katowice – Rybnik – Wodzisław Śl. **8,08 10,15 11,08 16,08 17,32 18,27 20,13 21,08**

Odjazdy z Bohumina bezpośrednio do stacji

Żyliną **8,05 10,05 12,05 14,05 16,05 18,05 21,44**

Praga **8,04 10,04 10,52 12,35 14,04 14,52 16,04 16,52 18,04 18,52 20,35**

Zdumiewa brak fachowości lub wysoce prawdopodobna zła wola decydentów, aby pociągi z kierunku Katowic – Rybnika przyjeżdżały do Bohumina, kilka minut po odjeździe pociągów w podstawowych kierunkach to jest do Żyliny oraz Pragi.

Miasto Bohumin nie będzie zasadniczym, końcowym celem jazdy. Stacja Bohumin była i pozostanie stacją przesiadkową dla wielu podróżnych z Polski. Liczba zadowolonych podróżnych będzie ściśle powiązana z możliwością dogodnych przesiadek.

Przyjazdy do Bohumina bezpośrednio ze stacji :

Żyliną 3,12 6,05 **7,52 9,52 11,52 13,52 15,52 17,52 19,52**

Praga 2,02 8,04 9,06 10,00 **11,56 13,56 15,56 17,56 18,53 20,00 20,53**

Odjazd z Bohumina w kierunku Wodzisław Śląski - Rybnik – Katowice

5,14 5,47 6,47 8,47 **11,47 12,40 16,39 19,47**

Brak troski o podróżnych wystąpił również poprzez niezagwarantowanie przyzwoitego czasu na przesiadki umożliwiające odbycie podróży z Bohumina / Czech i Słowacji / do Polski w kierunku Wodzisław Śląski – Rybnik – Mikołów - Katowice. Dotyczy to zwłaszcza odjazdów o godzinie 11.47 oraz 19.47 tuż przed przyjazdami pociągów z Żyliny i Pragi. Sytuacja ta jest dobitnym przykładem braku chęci służenia pasażerom oraz szkodenia własnej firmie jaką są Koleje Śląskie.

Podejście do klienta kolei w Czechach i Słowacji, jakże odmienne od polskich przewoźników w aspekcie dostosowania częstotliwości kursowania pociągów w zależności od potrzeb, zapewnienia komfortu jazdy, stosunkowo niskich cen biletów, stosowanych ulg itp. ma swój cel zasadniczy - optymalizować zrównoważony transport pasażerski.

Wiadomo, że kolejowe rozkłady jazdy zarówno w Czechach jak i Słowacji na przestrzeni lat są względnie stabilne i spełniają oczekiwania podróżnych w stopniu wyższym niż w Polsce.

To pozwala wnioskować, że to strona polska musi dostosować się do ich rozkładów jazdy.

Przyjazdy i odjazdy ze stacji Zwardoń z kierunków Katowice – Pszczyna oraz Żyliną.

Przyszły alternatywny dojazd / przyjazd / do Słowacji poprzez stację graniczną Zwardoń, a nie Bohumin w zasadzie nie ulegnie zmianie i w praktyce opierał się będzie na trzech względnie dobrych połączeniach połączeniach zarówno tam jak i z powrotem w godzinach popołudniowych /2/ oraz wieczorem /1/. Biorąc pod uwagę, że trasa ta potencjalnie obsługuje podróżnych z dużych miast - Katowic, Sosnowca, Chorzowa, Bytomia, Tychów, Pszczyny, Bielska Białej; przy dobrej reklamie i wprowadzeniu dodatkowego dobrego połączenia z Żyliną w godzinach południowych może być ona trwale zyskowna.

IV. Wnioski i stwierdzenia końcowe.

Aktualna jest zdecydowana większość wniosków zawartych w opracowaniach wymienionych w punkcie I niniejszego opracowania, a w szczególności :

1/ nadzieje , że Koleje Śląskie w gestii władz wojewódzkich wyeliminują niezwłocznie kilkudziesięcioletnie złe gospodarowanie Polskich Kolei Państwowych na większości odcinków działalności były i są generalnie nie do spełnienia.

2/ dzięki środkom finansowym i być może presji władz Unii Europejskiej , aktualnie prowadzone intensywne prace wielu specjalistycznych ekip, zwłaszcza na odcinku modernizowanego szlaku kolejowego Wodzisław Śląski – Chałupki napawają umiarkowanym optymizmem. Realne jest przywrócenie po latach przerwy , w grudniu 2015 r. ruchu na trasie Rybnik – Wodzisław Śl. - Chałupki – Bohumin; co oznaczać będzie powrót do sytuacji z czasów Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej / PRL/ ,określanej potocznie rządami „komuny”.

3/ obecny projekt Rozkładu Jazdy Kolei Śląskich , jaki ma obowiązywać od grudnia 2015 r. zawiera ustalenia w zakresie możliwości przesiadek w Bohuminie gorsze niż w czasach PRL i musi w tym zakresie być zmieniony.

Pozytywnym aspektem projektu Rozkładu jest wydłużenie bezpośredniego przebiegu pociągów do Katowic.

Powoduje to przyjęcie nadziei na realizację w przyszłości połączenia kolejowego Ostrawa Lotnisko – Katowice , Pyrzowice Lotnisko.

4/ trzeba mieć świadomość , że pozyskiwanie nowych pasażerów w liczącej się skali ze względu na negatywne zaszczości minionych lat będzie trudne , aczkolwiek wysoko realne w dłuższym kilkuletnim horyzoncie czasowym.

5/ międzynarodowe , nadmierne uciążliwości w zakresie pasażerskiej komunikacji kolejowej mieszkańców województwa śląskiego w warunkach wieloletniej przynależności Polski, Czech, Słowacji i Niemiec są naganne i dziwne.

6/ W dobie głoszenia haseł integracji europejskiej , zaprzeczeniem logicznego myślenia jest fakt braku zgody na wzajemne taksówkowe usługi przewozowe w strefie przygranicznej , to jest na odległość 25 kilometrów, dawniej uregulowanej przepisami o tak zwanym ruchu granicznym lub chociażby do miejscowości bezpośrednio przygranicznej. Dotyczy to również przewozów doraźnych ładunków małogabarytowych i o niskim tonażu.

Obecne uregulowania prawne wymagające kosztownych międzynarodowych koncesji przewozowych . Jaskrawo niezyciowe przepisy najlepiej widać w odniesieni do miasta Cieszyn, rozdzielonego przez granicę państwową. Konsternacja i złość zainteresowanych obywateli jest w pełni zrozumiała.

7/ alternatywny dojazd do Słowacji z podregionu rybnickiego poprzez Pszczynę to nie tylko czas jednej godziny na pokonanie około 35 kilometrów , ale i długi nie możliwy do akceptacji czas oczekiwania na przesiadkę.

8/ totalne zdumienie wywołuje fakt , że pomimo wieloletniego pobytu Polski w Unii Europejskiej przeciętny czas dojazdu z Bytomia / Katowic/ do Berlina jest ponad dwukrotnie dłuższy niż 80 lat temu !

9/ z Katowic najkrótszy czas przejazdu koleją do Brukseli , stolicy Unii Europejskiej oraz siedziby NATO wynosi 15 godzin 46 minut . W czasie podróży należy wykonać 4 przesiadki. Najczęstszy czas trwania podróży wynosi 17 – 18 godzin.

10/ na modernizację linii kolejowej Warszawa – Gdynia , Polska przeznaczyła wraz z pieniędzmi pochodzącymi z Unii Europejskiej 6 miliardów 369 milionów złotych .

Pierwotnie planowany zakup 20 składów zespołów Pendolino również współfinansowany przez Unię Europejską miał pochłonąć 2 miliardy 700 milionów złotych. Pendolino generalnie jeździ na trasach Gdynia- Warszawa oraz Warszawa – Kraków/ Katowice czyli przez środek Polski w kierunku północ – południe.

Podsumowując problem integracji państw : Czech, Niemiec, Polski , Słowacji oraz Belgii w aspekcie pasażerskich połączeń kolejowych z województwem śląskim , w tym z gęsto zaludnionym podregionem rybnickim , nasuwają się następujące wnioski w odniesieniu do Unii Europejskiej , która :

1. nie przyczynia się do ustanowienia i rozwoju sieci transeuropejskich w infrastrukturach transportu kolejowego w sposób adekwatny do przyznanych Polsce pieniędzy na ten cel,
2. nie zmierzała do sprzyjania wzajemnym połączeniom państw, czego dowodem jest istniejący stan rzeczy,
3. nie uwzględniła ona w szczególności potrzeby łączenia regionów Śląska z centralnymi regionami Unii, w tym poprzez Pragę , Berlin i Brukselę.
4. dopiero pod koniec roku 2015 dzięki przywróceniu ruchu na trasie Rybnik – Chałupki - Bohumin, w stopniu ograniczonym polepszy się standard podróżowania mieszkańców ,
5. nie stworzyła swobody przemieszczania się , utrwalając poczucie wyłączenia społecznego i dyskryminacji części społeczeństwa śląskiego , którego niska zamożność, starczy wiek , niepełnosprawność oraz inne przyczyny skazują na podróżowanie koleją.

W świetle wielu mankamentów Unii Europejskiej wykazanych chociażby w niniejszym mini opracowaniu , nie dziwi wzrost anty unijnych nastrojów, których istota tkwi w niesatysfakcjonującej realizacji celów statutowych tej organizacji w stosunku do jej ogromnych wydatków finansowych.

Odnosi się wrażenie , że wydatki ze środków unijnych dotyczą często celów propagandowych elit rządzących , a nie powszechnych oczekiwań społecznych.

Przeorientowanie się władz Unii Europejskiej na działalność bezpośrednio służącą ogółowi społeczeństwa oraz wzrostowi konkurencyjności gospodarki europejskiej jest nakazem chwili.

W odniesieniu do Śląska pierwszoplanowym zadaniem jest rozwój technologii gwarantujących bardziej ekologiczne wykorzystanie węgla .

Nie dokonanie powyższego doprowadzi do eskalacji ruchów anty unijnych i wzrostu niezadowolenia społeczeństw w państwach wchodzących w skład Unii Europejskiej.

Stowarzyszenie

Nasz Wspólny Śląski Dom

Prezes

/-/ Paweł Helis

Stowarzyszenie

Sprawiedliwość i Prawda

Prezes

/-/ Alojzy Motyka

Rybnik, dnia 23 czerwca 2015 r.