



Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2019, 22(4), 119-120

RECENZJA: K. TRAMMER – OSTRE CIĘCIE, WYDAWNICTWO KRYTYKI POLITYCZNEJ, WARSZAWA, 2019; 270 SS.

Review: K. Trammer – Ostre cięcie, Wydawnictwo Krytyki Politycznej, Warszawa, 2019; 270 pp.

Ariel Ciechański

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. St. Leszczyckiego PAN, Twarda 51/55, 00-818 Warszawa

e-mail: ariel@twarda.pan.pl

W drugiej połowie 2019 r. ukazała się książka Karola Trammera zatytułowana *Ostre cięcie*. Absolwent Wydziału Geografii i Studiów Regionalnych UW do tej pory był bardziej znany jako główny autor i wydawca periodyku *Z biegiem szyn*. Sięgając po lekturę recenzowanej pozycji piszący te słowa spodziewał się opracowania w tonie bardziej publicystycznym, niż naukowym. Tymczasem *Ostre cięcie* to bardzo interesująca książka, mogąca stanowić źródło informacji również dla badaczy polskiej kolei. Oczywiście można się zastanawiać, czy na łamach *Prac Komisji Geografii Komunikacji PTG* powinno się pisać o dziele o charakterze popularnym. Biorąc jednak pod uwagę, że wszystkie informacje zawarte w pracy opatrzone są licznymi przypisami źródłowymi, stawia ją to na równi z publikacjami naukowymi.

Rozdział pierwszy autor książki opatrzył wymownym tytułem *Bal na Titanicu. Lata 80. Źródła problemów*. K. Trammer kreśli w nim sytuację przedsiębiorstwa PKP w latach 1980. Zwraca uwagę na skalę prowadzonych wówczas modernizacji infrastruktury i na procesy „dogęszczania” przystanków przy okazji tych prac. Wspomina też o paradygmacie elektryfikacji wszystkich ważniejszych linii kolejowych w Polsce i będącej skutkiem tego polaryzacji sieci kolejowej,

w której pozycja linii niezelektryfikowanych była znacznie gorsza. Ważnym elementem rozdziału jest analiza marginalizacji kolei lokalnych oraz braku na nich ekonomicznego taboru o mniejszej pojemności, co kontrastowało z niewątpliwym sukcesem lekkich wagonów motorowych stosowanych na kolejach czeskosłowackich już w okresie międzywojennym. Autor podkreśla fakt, że w zasadzie nic nie zrobiono by wprowadzić podobny tabor do eksploatacji na PKP. Celnie zauważa, iż procesy masowej likwidacji połączeń pasażerskich to nie tylko domena okresu transformacji gospodarczo-ustrojowej, ale również ostatniej dekady PRL.

Rozdział drugi posiada również chwytliwy, a zarazem jakże trafny tytuł *Równia pochyła. Lata 90. Jak Polska traciła kolej*. K. Trammer słusznie zaczyna tu swój wywód od upadku przemysłu. Formuluje też zasadne spostrzeżenie, że praktycznie do połowy lat 90. trwały na kolei procesy inwestycyjne wdrożone jeszcze przed 1989 r. Stąd też do 1994 r. zelektryfikowano jeszcze prawie 400 km linii kolejowych. Największą wartość rozdziału stanowi jednak część poświęcona procesom wygaszania popytu na przewozy kolejowe. Autor pokazuje tu na konkretnych przykładach, jak przedsiębiorstwo PKP celowo psuło

ofertę przewozową przez planowanie odjazdów pociągów w niedopasowanych do potrzeb pasażerów porach, bądź zrywając skomunikowania na stacjach węzłowych. Twórca książki słusznie zauważa, że likwidacja połączeń lokalnych odbijała się także negatywnie na frekwencji w pociągach na pozostałych odcinkach. Warto w tym miejscu podkreślić rzetelne przedstawienie problemu Lubuskiej Kolei Regionalnej. Zwraca on także uwagę na problemy wynikające z wygaszania popytu na rozproszone przewozy przesyłek towarowych koleją. Cennym elementem rozdziału są wykresy obrazujące gwałtowne i nadmierne ograniczenie koniecznych remontów infrastruktury torowej. K. Trammer wskazuje, że likwidacja połączeń pasażerskich często była wykonywana bez racjonalnych przesłanek, a zamykanie torów i posterunków ruchu z podobnych przyczyn prowadziło do znacznego pogorszenia przepustowości linii kolejowych. Wiele miejsca poświęca też masowym likwidacjom linii kolejowych w pierwszej dekadzie XXI w.

W rozdziale trzecim, zatytułowanym *Kolej w reformach. XXI wiek. Nieustanna restrukturyzacja*, autor zwraca uwagę na anachroniczną strukturę grupy PKP oraz ciągłe procesy restrukturyzacyjne dotyczące narodowego przewoźnika kolejowego w ostatnich latach. Interesująco obrazuje on złożoną sytuację spółki PKP Przewozy Regionalne po zmianie organu odpowiedzialnego za organizację i finansowanie kolejowych przewozów w ruchu regionalnym. Opisuje też negatywne skutki przejęcia przez część samorządów odpowiedzialności za organizację przewozów kolejowych i idące za tym wstrzymanie ruchu regionalnego na niektórych (szczegółowo omówionych w tekście) odcinkach przecinających granice województw. Ponadto wiele miejsca poświęcone zostało powstawaniu kolei samorządowych i niejako z tym związanym zakupom lekkich pojazdów szynowych do obsługi połączeń lokalnych. K. Trammer zauważa problem trwającego blisko 20 lat znacznego ograniczenia oferty przewozowej w aglomeracjach miejskich, szczególnie zaś jej masowego pogorszenia się w GOP – regionie o najgęstszej w kraju sieci kolejowej, tworzącym jedną z największych aglomeracji miejskich w Polsce. Nie pomija też pozbawienia kolei pasażerskiej wielu ośrodków powiatowych, w tym ok. 90-tysięcznego Jastrzębia-Zdroju.

Część czwarta opracowania nosi tytuł *Odbijanie się od dna. Dokąd zmierza polska kolej?* Autor zaznacza, że PKP Polskie Linie Kolejowe w momencie akcesji do UE nie były przygotowane do absorpcji środków unijnych. Cenna jest jego obserwacja, że wiele modernizacji prowadzonych w początku XXI w. wiązało się z likwidacją części zbędnej wówczas infrastruktury, co prowadziło do ograniczenia prze-

puścowości linii kolejowych. Zwraca też uwagę na negatywny wpływ na pasażerów pewnego chaosu, jaki pojawia się w trakcie modernizacji infrastruktury liniowej. Sporo miejsca poświęca tu także, mniej istotnym z punktu widzenia nauk geograficznych, problemom pogorszenia się bezpieczeństwa ruchu kolejowego. W rozdziale tym czytelnik znajdzie również kompendium wiedzy dotyczącej zmian w sposobie zarządzania państwową koleją, będących skutkiem wprowadzenia do spółek grupy PKP menadżerów z sektora bankowego. Dobrze, że K. Trammer wspomina o dokumencie jednej z firm konsultingowych zalecającym znaczne skrócenie sieci kolejowej, w tym likwidację jedynych połączeń do dużych i strategicznych zakładów przemysłowych. Pewne zastrzeżenia budzi tu tylko czasami nie do końca obiektywne spojrzenie na sytuację spółki Przewozy Regionalne, po uruchomieniu konkurencyjnych wobec oferty PKP Intercity pociągów Inter Regio. Celnie natomiast stwierdza, że pomimo obietnic rządzących, wciąż w Polsce ma miejsce likwidacja kolejnych odcinków linii kolejowych. Nadal nie wyciągnięto wniosków z dotychczasowych błędów i w trakcie modernizacji wciąż planuje się likwidację posterunków ruchu, torów i peronów.

Ostatni, piąty z kolei rozdział ma charakter aplikacyjny i został zatytułowany *Kolej dla ludzi. Rekomendacje: jakiej kolei potrzebuje Polska?* Nietrudno się zgodzić z takimi postulatami jak zwiększenie liczby pociągów czy likwidacja nieciągłości w połączeniach regionalnych na stykach województw. Należy się też zgodzić z wnioskiem, by modernizacje sieci kolejowej odbywały się bardziej racjonalnie i by w trakcie ich planowania pamiętać kto będzie końcowym odbiorcą tych działań. Słusznym wydaje się także postulat powstrzymania likwidacji linii kolejowych. Trudno natomiast uznać za taki wniosek zaprzestania dotowania pociągów pospiesznych na liniach magistralnych – wobec braku systemu dynamicznej sprzedaży biletów PKP Intercity, skończyłoby się to znacznym utrudnieniem dostępu do pociągów dalekobieżnych dla osób o niższych dochodach.

Opracowanie K. Trammera, choć nie ma charakteru ściśle naukowego, to jednak może do roli takiego aspirować. Stanowi przede wszystkim uporządkowane kompendium wiedzy o procesach kształtujących polską sieć kolejową w ostatnich blisko 40 latach. W sposób przejrzysty dostarcza interesującej faktografii i stanowi ważny zbiór źródeł przydatnych również geografom. Osobom mniej zorientowanym w specyfice polskiej kolei daje natomiast podstawową wiedzę, która pomoże im zrozumieć i wyjaśnić analizowane procesy. Książkę tę więc bez wątpliwa rekomenduję wszystkim geografom transportu.