

Grzegorz Helbrecht, Joanna Baran
Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie

Piaseczyńska Kolej Wąskotorowa jako element sieci komunikacji podmiejskiej miasta Warszawy

Wprowadzenie

Koleje wąskotorowe posiadają rozstaw torów węższy niż ogólnie przyjęty za standardowy tj. 1435 mm. Pierwszą linię wąskotorową do użytku publicznego uruchomiono w Anglii w 1832 roku z Festinog do Tremadoc. Posiadała ona nietypowy rozstaw szyn 597 mm. W tym samym roku przewozy rozpoczęła kolej wąskotorowa z Czeskich Budziejowic do Linzu o rozstawie szyn 1106 mm. Była to pierwsza kolej pasażerska na kontynencie europejskim. Pierwsza wąskotorówka na obszarze Polski to Kolej Górnośląska, utworzona w 1872 roku [1].

Koleje wąskotorowe szybko stały się bardzo chętnie wykorzystywanym środkiem transportu na krótkich dystansach, głównie w ramach transportu wewnątrzzakładowego. Pod koniec XIX wieku intensywny rozwój przeżywał nie tylko przemysł ale również miasta do których emigrowała ludność z przeludnionych wsi. Zjawisko to determinowało silny rozwój budownictwa mieszkalnego w miastach i powodowało duże zapotrzebowanie na materiały budowlane. Rozwój miast wymagał również coraz większych dostaw żywności. Kolejki wąskotorowe stały się więc uzupełnieniem kolei konwencjonalnej i transportu drogowego [2]. Nie zawsze jednak koleje wąskotorowe pełniły jedynie funkcję uzupełniającą. W wielu regionach świata za standardowy rozstaw szyn przyjęto mniej niż 1435 mm. Są to np. niektóre kraje azjatyckie (Japonia 1067 mm, Tajlandia 1000 mm), kraje Ameryki Południowej (Brazylia 1000 mm) oraz niemal cała Afryka (m.in. Sudan i RPA 1067 mm), a w Europie regionalne koleje szwajcarskie (750 mm) [6].

Przykładem kraju, w którym koleje wąskotorowe nie ustępują wiele kolejom normalnotorowym jest Japonia. Kraj kwitnącej wiśni znany jest głównie z bardzo szybkich pociągów Shinkansen osiągających prędkości od 200 do 300 km/godz. – są to koleje normalnotorowe. Z kolei sieć kolei regionalnych w Japonii jest wąskotorowa o rozstawie szyn 1067 mm. Japońska kolej wąskotorowa jest bardzo szybka, zaawansowana technologicznie i tym samym droga w eksploatacji. Japończycy wybrali wąskie tory ze względu na trudny górzysty teren wymagający dużej elastyczności w budowie linii kolejowych [4].

Kolejnym przykładem dobrze funkcjonujących linii wąskotorowych jest kolejka w górach Harzu (HSB Harzer Schmalspurbahnen) o rozstawie szyn 1000 mm. Są to trzy linie kolejowe obsługiwane przez zabytkowe parowozy oraz wagony, a oprócz tego przez szynobusy. Linie są czynne codziennie przez cały rok. W tym przypadku kolejka pełni funkcję głównie turystyczną. Pozwala turystom zwiedzić góry hercyńskie. Różnica wysokości między najniższą, a najwyższą położoną stacją wynosi 941 m [7]. Na linii z Nordhausen do Ilfeld jeżdżą również tramwaje miejskie miasta Nordhausen. Jest to możliwe ponieważ torowisko tramwajowe również ma rozstaw 1000 mm oraz dzięki dwusystemowym tramwajom posiadającym zarówno silniki elektryczne jak i spalinowe [8]. Można więc stwierdzić, że zabytkowa linia turystyczna wplata się w regularny transport pasażerski. Również w Polsce doceniono zalety węższego rozstawu szyn i na przełomie XIX i XX wieku rozbudowywano lokalne linie, nierzadko łącząc je w całe sieci wąskotorowe np.: Warszawskie Koleje Dojazdowe, Górnośląskie Koleje Wąskotorowe.

Przed drugą Wojną Światową kolejki wąskotorowe w Polsce należały głównie do prywatnych przedsiębiorstw. W roku 1949 wszystkie linie zostały znacjonalizowane i w części przekazane Polskim Kolejom Państwowym, a w części upaństwowionym zakładom na terenie których funkcjonowały [3]. Obecnie kolejki zakładowe, o ile nie zostały zastąpione inną formą transportu wewnętrznego, zostały sprywatyzowane wraz z przedsiębiorstwami dla których świadczyły usługi. Pozostałe kolejki przestały pełnić swoje pierwotne funkcje i stają się najczęściej atrakcją turystyczną dla danego regionu. W Polsce terenami kolejowymi (w tym liniami wąskotorowymi) zarządza Wydział Nieruchomości PKP. W związku z tym coraz częściej samorządy zabiegają o przejęcie od PKP kolei wąskotorowych z danego regionu, by mogły promować okolicę i zachęcać turystów do przyjazdu. Przykładem udanych przejęć są Górnośląskie

Koleje Dojazdowe oraz Gryficka Kolej Dojazdowa, które są bardzo chętnie użytkowane przez turystów i dzięki zaangażowaniu lokalnej społeczności oraz samorządów doskonale spełniają swoje funkcje.

Celem niniejszego artykułu jest zbadanie opinii różnych grup interesu nt. włączenia Piaseczyńskiej Kolei Wąskotorowej do sieci komunikacji podmiejskiej m. st. Warszawy.

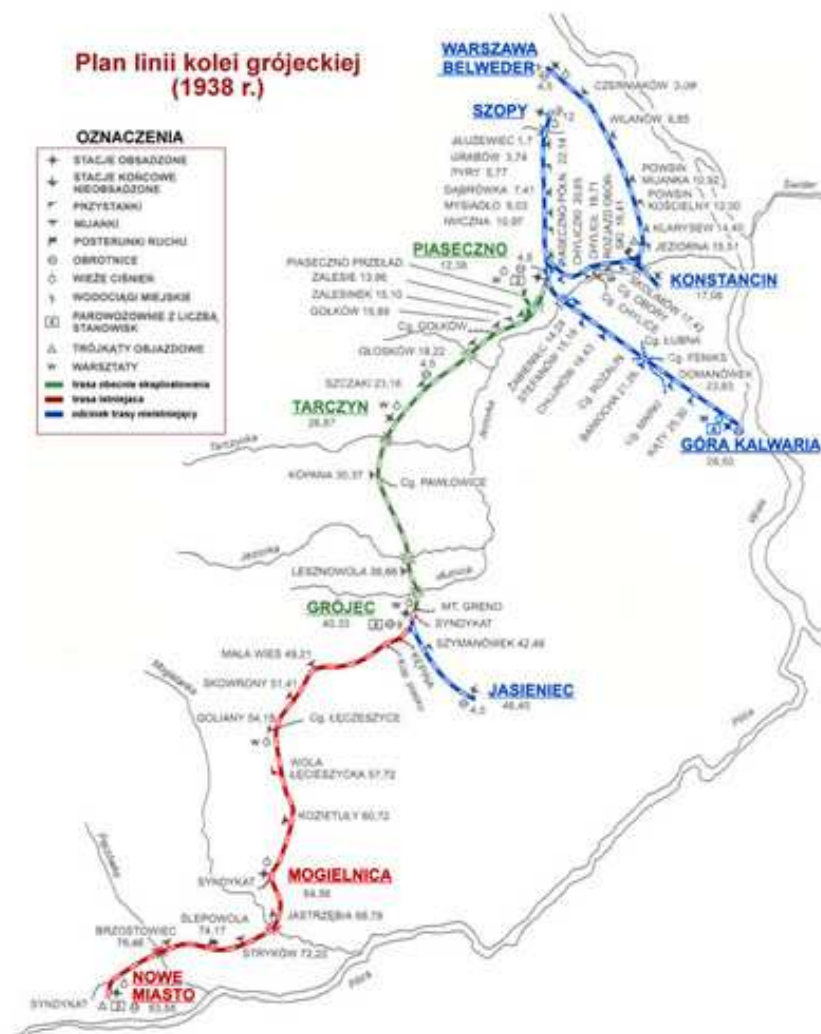
Metody badań

W ramach gromadzenia danych zastosowano następujące metody: studiów literatury, dokumentacyjną, metodę ankietową i kwestionariusza wywiadu. Badania ankietowe przeprowadzono w 2011 r. na grupie mieszkańców zamieszkujących gminy, przez które przebiega Piaseczyńska Kolej Wąskotorowa (grupie potencjalnych pasażerów). Wywiady przeprowadzono z przedstawicielami pozostałych grup interesu potencjalnie zainteresowanych włączeniem PKW do sieci komunikacji podmiejskiej Warszawy.

Historia Piaseczyńskiej Kolei Wąskotorowej

Pierwsze wzmianki o kolejach wąskotorowych w rejonach Warszawy pochodzą z 1890 roku kiedy to inżynier Henryk Huss wspólnie z Wiktorem Magnussem i Janem Kellerem rozpoczęli budowę tramwaju konnego, wąskotorowego (rozstaw szyn 800 mm) od rogatek belwederskich do Czerniakowa, by zapewnić mieszkańcom miasta dojazd m.in. na tereny wypoczynkowe. Gdy w roku 1892 Kolej Konna Wilanowska rozpoczęła regularne przewozy pasażerskie do Wilanowa, a w kolejnych latach zaczęła przynosić coraz większe zyski, kolejkami wąskotorowymi zaczęło się interesować coraz szersze grono ludzi dysponujących kapitałem [2]. Najbardziej znaczące inwestycje dotyczyły m.in. przyłączenia do sieci kolejki w 1896 roku papierni w Konstancinie Jeziornej oraz w 1897 roku cegielni w Chylicach i Oborach [2]. W tym okresie krawiec warszawskiej elity Eugeniusz Paszkowski wraz z wpływowymi współnikami m.in. z księciem Stefanem Lubomirskim i hrabią Tomaszem Zamoyskim również rozpoczął przygotowania do budowy własnej kolejki. Wstępne założenia dotyczyły budowy linii kolei wąskotorowej o rozstawie szyn 1000 mm od placu Keksholmskiego (obecnie pl. Unii Lubelskiej) Traktem Nowoaleksandryjskim (obecnie ul. Puławska) przez Piaseczno i Baniochę do Góry Kalwarii. W okolicach Baniochy planowano podłączyć bocznice do czterech okolicznych cegielni. Ponadto w Górze Kalwarii mieszkał cadyk „cudotwórca” Alter Magiet do którego ciągnęły pielgrzymki z całej Europy. Budowa kolei kosztowała 5 milionów rubli, jednak dzięki dobremu rozplanowaniu, wąskotorówka niedługo po uruchomieniu przewozów zaczęła przynosić znaczące zyski. Niemal w tym samym czasie przekuta została na wymiar 1000 mm bocznica do cegielni w Gołkowie, która została wybudowana od strony Chylic i Piaseczna przez Henryka Husa jako część Kolei Wilanowskiej. Później została odkupiona przez Pana Paszkowskiego i włączona do jego sieci. Następnym etapem było przedłużenie wspomnianej bocznicy do Grójca i dalej do Jasiołki i znajdującej się tam cukrowni „Czersk”. Linię otworzono w 1914 roku. Wybudowanie jej pozwoliło na transport do Warszawy nie tylko cukru i melasy z cukrowni oraz cegieł z okolicznych cegielni ale także płodów rolnych z żyznych okolic Tarczyna i Grójca [5].

W trakcie I Wojny Światowej wojska rosyjskie przedłużyły linię z Grójca do Mogielnicy by sprawniej zaopatrywać front. W 1915 roku w trakcie odwrotu Rosjanie wywieźli lub zniszczyli większość taboru, maszyn i infrastruktury. W 1916 roku okupacyjne władze niemieckie rozpoczęły odbudowę kolejki wąskotorowej, tym razem o statusie stałej linii z Grójca do Mogielnicy. Ostatni odcinek do Nowego Miasta n. Pilicą budowano z przerwami od 1919 do 1924 roku. W tym czasie długość linii Kolei Grójeckiej wynosiła 112 km (rys. 1). Od 1935 roku tory wąskotorówek były sukcesywnie usuwane z coraz bardziej zatłoczonych ulic Warszawy. W trakcie Powstania Warszawskiego i zaraz po nim, wycofujące się wojska niemieckie zniszczyły lub wywiozły prawie cały tabor oraz maszyny z warsztatów. Dodatkowo w wielu miejscach wysadzone zostało torowisko oraz niemal wszystkie mosty. Zaraz po zakończeniu wojny niezwłocznie przystąpiono do odbudowy kolejek i sprowadzania wywiezionych sprzętów.

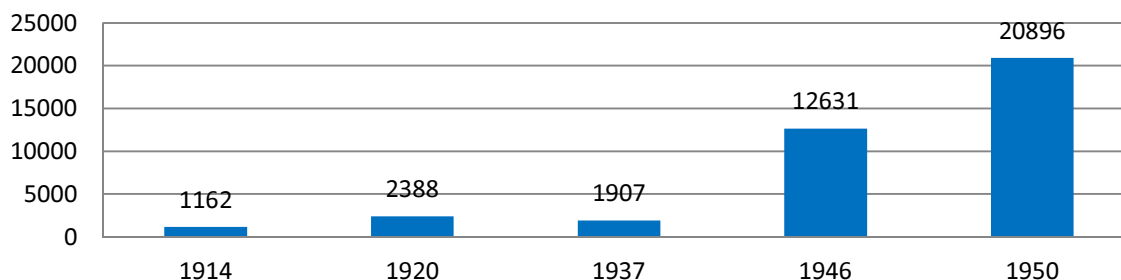


Rys. 1. Sieć Grójeckiej Kolei Dojazdowej

Źródło: www.kolejka-piaseczno.com 14.06.2012.

W roku 1949 wszystkie kolejki dojazdowe w Polsce, w tym Grójecka, zostały upaństwowione. Od końca lat pięćdziesiątych zaczął następować spadek przewozów pasażerskich i towarowych w związku z dynamicznie rozwijającym się transportem drogowym. W latach 1969-1971 zlikwidowano odcinki z Piaseczna do Wilanowa, Góry Kalwarii, Warszawy oraz z Grójca do Jasienca. W lipcu 1991 roku zamknięto przewozy pasażerskie, a w 1996 również towarowe. W 1994 roku Grójecką Kolej Dojazdową wpisano do rejestru zabytków. W 1997 roku powstało Towarzystwo Restauracji Grójeckiej Kolei Wąskotorowej, a rok później zorganizowano przejazd otwierający przewozy turystyczne. W 2000 roku TRGKW zmieniło nazwę na Piaseczyńskie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej (PTKW), a w 2012 na Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej (PGTKW). Od 2001 PKP oddało wąskotorówkę w dzierżawę powiatowi piaseczyńskiemu. Obecnie z powodu braku pieniędzy na remont i odbudowę torowiska linia działa tylko na odcinku Piaseczno-Tarczyn, gdzie w okresie letnim prowadzone są regularne przewozy turystyczne [3].

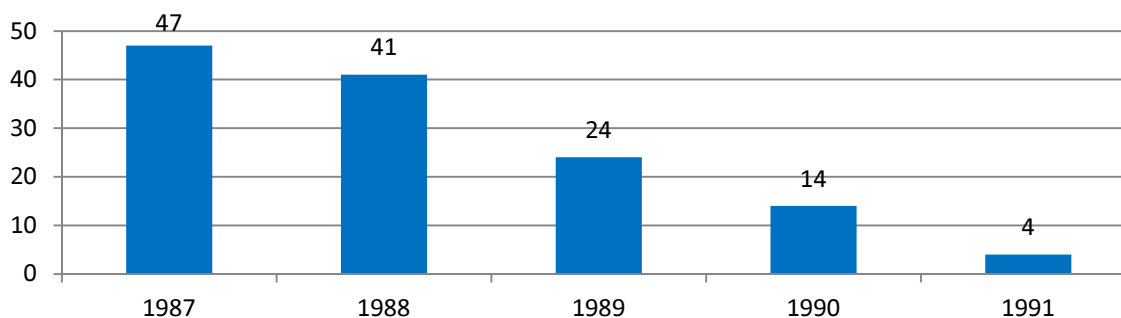
Na początku funkcjonowania Piaseczyńska Kolej Wąskotorowa oferowała dużo wygodniejszą i szybszą podróż niż inne środki transportu, dlatego była popularnym środkiem transportu pasażerskiego i towarowego. Największe wzrosty przewozów pasażerskich były notowane zaraz po pierwszej i drugiej Wojnie Światowej (rys. 2). Przyczyną takiej sytuacji były zniszczenia wojenne infrastruktury i środków transportu. Kolej miała znaczenie strategiczne dla odbudowy kraju więc jako pierwsza była przywracana do funkcjonowania. Ponadto mogły mieć na to wpływ również migracje ludności ze wsi z powrotem do miast. Najwięcej pasażerów przewieziono w roku 1950 i było to prawie 21 milionów (rys. 2).



Rys. 2. Przewozy pasażerskie PKW w latach 1914-1950 (w tys. os.)

Źródło: Pokropiński B. Kolej Grójecka WKiŁ, Warszawa 2002, s. 143.

W ostatnich latach prowadzenia rozkładowych kursów przez PKW (1987-1991) przewozy pasażerów nie przekraczały już 100 tysięcy osób rocznie i systematycznie malały (rysunek 3). Pogłębiający się kryzys w Polsce w latach osiemdziesiątych doprowadził do wstrzymania inwestycji w kolejkę. Infrastruktura i tabor nie były wymieniane, a nawet należycie remontowane. Brak pieniędzy i części zamiennych sprawił iż stan techniczny wąskotorówki pogarszał się z roku na rok. Stopniowo na kolejnych odcinkach linii ograniczana była prędkość. W ten sposób oferta przewoźnika pogarszała się, a pasażerowie przesiadali się coraz częściej do autobusów PKS oraz własnych samochodów, szczególnie po 1989 roku. W 1991 roku zamknięto przewozy pasażerskie [3].



Rys. 3. Przewozy pasażerskie PKW w latach 1987-1991 (w tys. os.)

Źródło: Pokropiński B. Kolej Grójecka WKiŁ, Warszawa 2002, s. 143.

Oczekiwania grup interesu względem modernizacji Piaseczyńskiej Kolei Wąskotorowej

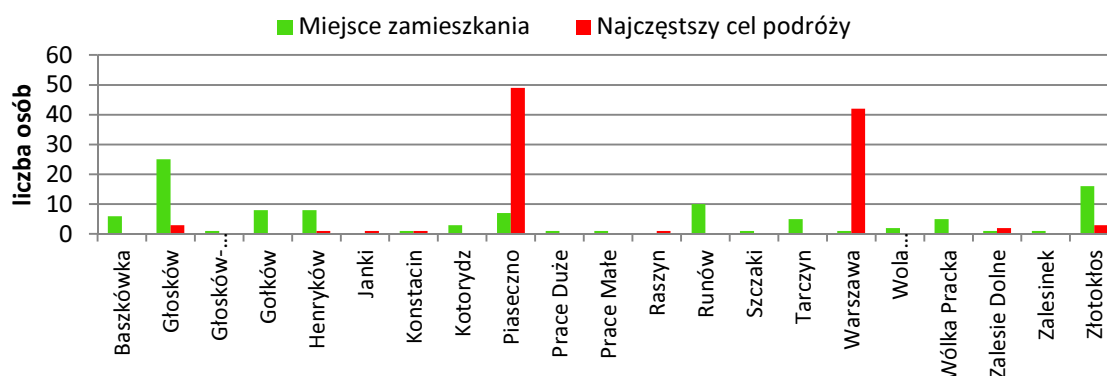
Rewitalizacją Piaseczyńskiej Kolei Wąskotorowej mogą być przede wszystkim zainteresowani potencjalni pasażerowie, właściciele, Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej oraz władze gmin przez które przebiegają tory kolejki. Potencjalnymi pasażerami są osoby, które odbywają podróże na trasie z Tarczyna do Piaseczna i Warszawy. Obecnym właścicielem kolejki jest PKP, które dzierżawi ją starostwu powiatowemu w Piasecznie. Odcinek kolejki, który jest przedmiotem badania przebiega w całości przez teren powiatu piaseczyńskiego, w tym przez gminy Tarczyn i Piaseczno. Obecnie kolejką opiekuje się Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej. Przeprowadza naprawy torowiska oraz taboru niezbędne by utrzymać ruch turystyczny oraz uruchamia pociągi turystyczne.

W celu rozpoznania czy istnieje zapotrzebowanie na dodatkowe usługi transportowe na terenie wokół PKW przeprowadzono badania ankietowe. Ankietę wykonano w okresie od 22 listopada 2011 do 15 grudnia 2011, w godzinach 7:00–9:00 na przystankach autobusowych w gminach przez które przebiega Piaseczyńska Kolej Wąskotorowa. Respondenci to w większości mieszkańcy, którzy korzystali z obecnej na tym obszarze komunikacji publicznej oraz prywatnej. W kwestionariuszu umieszczono pytania dotyczące preferencji i opinii na temat istniejącej komunikacji. W badaniach wzięło udział 103 respondentów.

Wśród badanych respondentów większość stanowiły kobiety (tj. 63,1% ankietowanych). Największą grupę pod względem zajęcia wśród ankietowanych stanowili uczniowie i pracujący, razem ponad 60% całości. Wynik ten wydaje się być oczywisty ze względu na fakt, że ankietę została przeprowadzona w godzinach porannego szczytu, co mogło mieć kluczowe znaczenie i wpływ na znaczący udział

pracujących oraz uczniów w badanej próbie. Pozostałe grupy ankietowanych to emeryci (18%), studenci (14%), a 1,9% respondentów stanowili bezrobotni i renciści.

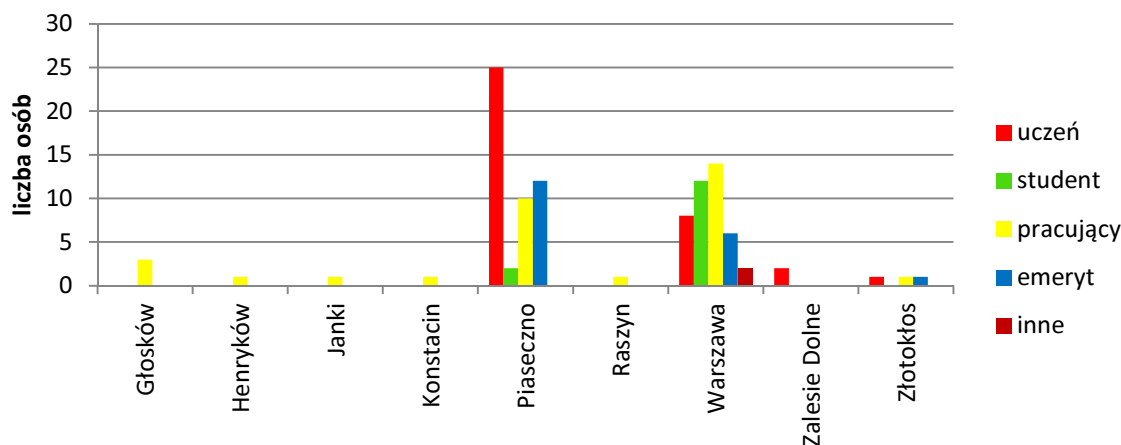
Rysunek 4 przedstawia miejsce zamieszkania osób ankietowanych oraz najczęściej wybierane cele podróży (kierunki) podróży. Wśród udzielonych odpowiedzi na obydwie pytania padło 21 różnych nazw miejscowości. Trzy najczęściej wskazywane miejscowości jako miejsce zamieszkania to: Głusków, Złotokłos oraz Runów. Dwa najczęściej wybierane kierunki podróży to: Piaseczno i Warszawa. Pozostałe miejscowości uzyskały nieznaczną liczbę wskazań oscylującą poniżej 10. Wyniki jasno pokazują kierunek głównego przepływu pasażerów. Największymi ośrodkami pracy oraz edukacji, które wpływają na badaną okolicę są Piaseczno i Warszawa. Głównymi skupiskami ludności podróżującej są Głusków oraz Złotokłos. Warto zwrócić uwagę, że przez obie miejscowości przebiega trasa PKW. Może to wskazywać na fakt, iż wokół kolejki jest dużo potencjalnych pasażerów, którzy wykazują popyt na przewozy na trasie będącej przedmiotem opracowania.



Rys. 4. Miejsce zamieszkania oraz najczęstszy kierunek podróży ankietowanych

Źródło: Badania własne.

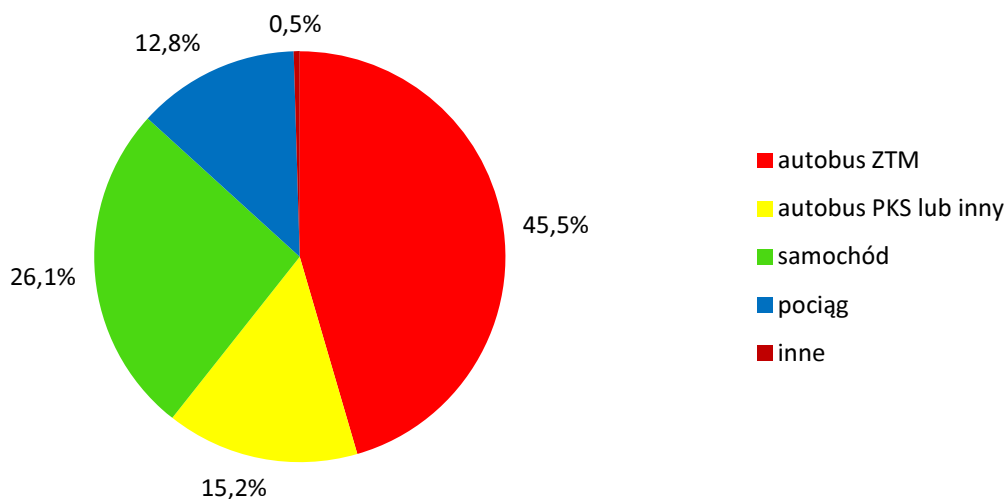
Bez względu na kierunek podróży najliczniej przemieszczającą się grupą wśród ankietowanych były osoby pracujące (rysunek 5). Najliczniejszą grupę dojeżdżającą do Piaseczna stanowili z kolei uczniowie co może być spowodowane dużą ilością szkół w tym mieście. Również dużo uczniów podróżuje do Warszawy, jednak nieco mniej niż studentów. Z kolei głównym kierunkiem podróży wśród badanych emerytów było Piaseczno.



Rys. 5. Kierunki podróży poszczególnych grup ankietowanych

Źródło: Badania własne.

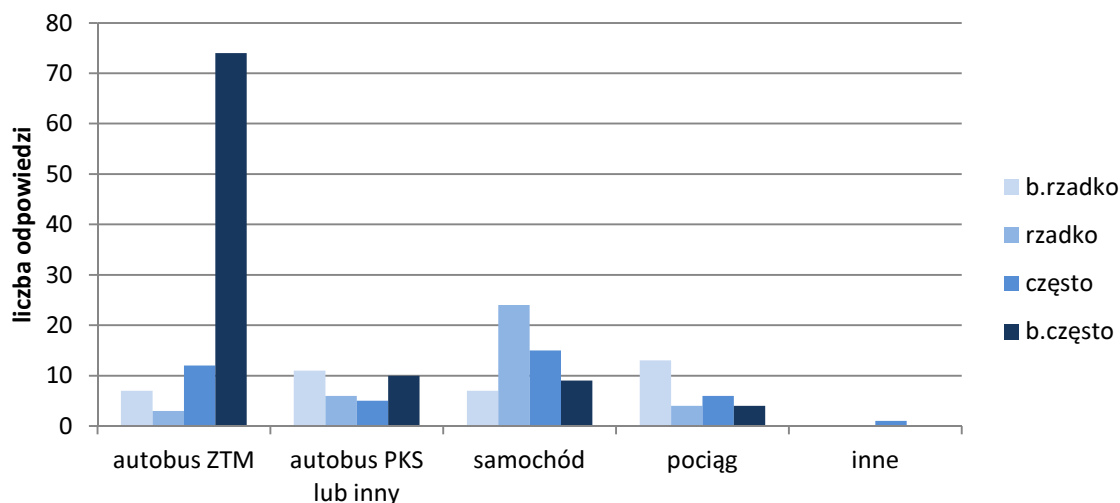
Respondenci zostali poproszeni o wskazanie środków komunikacji z jakich korzystają najczęściej. Do wyboru zostały przedstawione: autobus ZTM (w którym ważność zachowują bilety ZTM, np. Warszawska Karta Miejska), autobus PKS (lub inny nie objęty taryfą ZTM), samochód, pociąg oraz inny środek transportu do wpisania przez wypełniającego. Pozycja pociąg dotyczyła linii kolejowej nr 8 z Radomia do Warszawy i nie obejmowała kursujących po linii wąskotorówki pociągów turystycznych.



Rys. 6. Wybierane przez respondentów środki komunikacji

Źródło: badania własne.

Najczęściej wybierane przez respondentów środki transportu przedstawiono na rysunku 6. Zdecydowaną przewagę uzyskał autobus ZTM (45% wskazań). Tym samym można wnioskować, iż jest to preferowany na badanym obszarze środek transportu. Drugą pozycję zajmuje samochód (26,1% wskazań), co pokazuje, że respondenci chętnie sięgają po indywidualny transport i tym samym mogą się w istotny sposób przyczyniać do zwiększania kongestii transportowej na trasie nr 876 i 722 w kierunku Piaseczna. Trzecia najczęściej wskazywana pozycja to autobus PKS, głównie wskazywana przez mieszkańców Tarczyna, gdzie jest to dla nich obok samochodu jedyny środek komunikacji. Można zatem przypuszczać, że uruchomienie kolejki wąskotorowej jako elementu sieci komunikacji podmiejskiej Warszawy byłoby dla nich ważną alternatywą prowadzącą innym korytarzem komunikacyjnym niż przeciążona droga nr 7. Niespełna 12,8% pasażerów wybrało pociąg. Są to głównie osoby, które dojeżdżają do Warszawy. Pozostałe 0,5% wskazywało na motocykl.



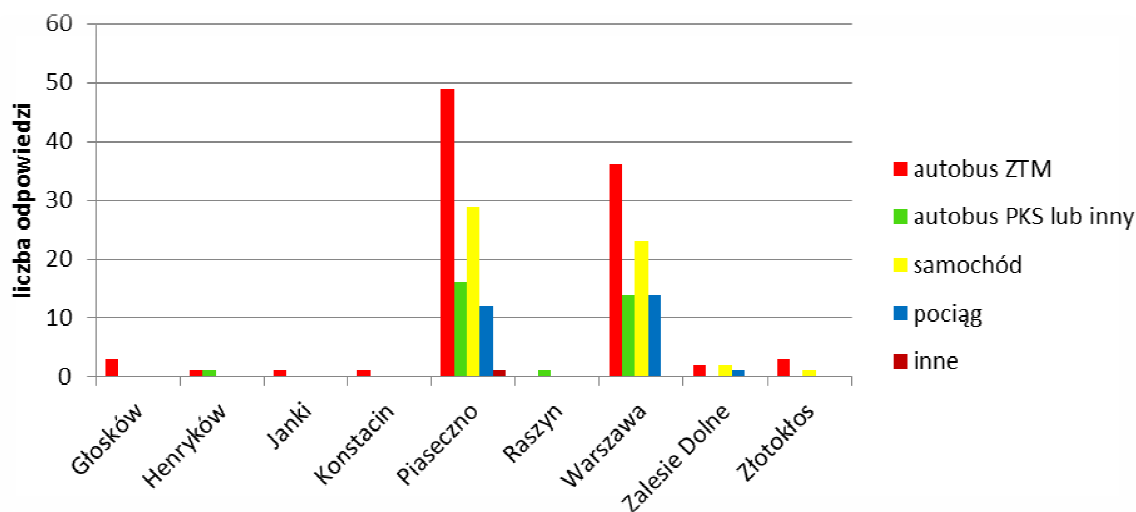
Rys. 7. Częstotliwość korzystania przez respondentów z wybranych środków komunikacji

Źródło: Badania własne.

Na rysunku 7 można zaobserwować z jaką częstotliwością ankietowani korzystają z wybranych środków komunikacji. Środkiem komunikacji, który jest najchętniej wybierany i z którego ankietowani najczęściej korzystają są autobusy objęte taryfą ZTM. Z autobusów PKS, które nie są objęte zasięgiem warszawskich biletów miejskich korzystają jedynie mieszkańcy Tarczyna. Mimo, iż samochód nie jest wybierany najczęściej, jest wciąż główną alternatywą dla autobusów ZTM. Nieco ponad dziesięć wskazań na pociąg, jako bardzo rzadko używany, wynikać może z faktu, iż autobus linii 727 dojeżdża bezpośrednio do stacji

metra Wilanowska i tylko czasami pasażerowie wybierają pociąg, prawdopodobnie jako pewiejszy i szybszy sposób na dostanie się do samego centrum Warszawy. Jedno wskazanie dotyczyło korzystania z motocykla.

Docelowe kierunki podróży i wybierane środki komunikacji zestawiono na rysunku 8. Wyraźnie widać, że na wszystkich trasach przeważają autobusy ZTM. Decyduje zapewne wygoda korzystania ze wspólnego biletu aglomeracyjnego oraz niższe koszty niż w przypadku samochodów. Niemniej jednak to właśnie samochód jest główną alternatywą dla autobusów. Inne autobusy, jako mniej konkurencyjne są używane głównie przez mieszkańców Tarczyna, którzy prócz samochodów nie mają innej możliwości przemieszczania się do Warszawy.

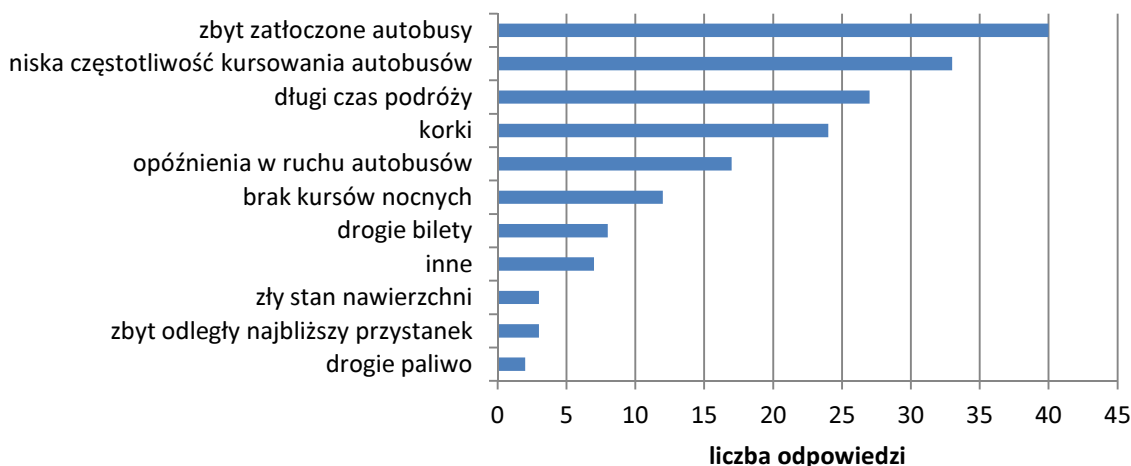


Rys. 8. Wybór środka komunikacji w podróży do poszczególnych miejscowości

Źródło: Badania własne.

Respondentów zapytano również o zadowolenie, bądź jego brak, z istniejącej sieci komunikacji podmiejskiej. Zdecydowana większość ankietowanych wyraziła swoją dezaprobatę dla istniejących rozwiązań komunikacyjnych na badanym terenie (65% wskazań). Z drugiej strony 35% uważa, że nie potrzeba żadnych zmian w istniejącym układzie komunikacyjnym. Odsetek osób zadowolonych może wynikać z wprowadzonych zmian w układzie komunikacyjnym w rejonie Głuskowa oraz Złotokłosu. Od 04.05.2010r. kursuje tam linia L2. Linia 727 jeździ na tej trasie od 01.02.1991r. [9]. Przedtem ruch pasażerski obsługiwały autobusy PKS poruszające się w ciągu dróg nr 876 i 722. Wtedy średnia odległość do przebycia przez każdego z ankietowanych od miejsca zamieszkania do najbliższego przystanku autobusowego była dłuższa niż przy obecnym układzie. Ciąg dróg, którymi poruszały się autobusy PKS przebiega dolnym krańcem badanego obszaru, a więc mieszkańcy mieli do niego nierównomierny dostęp. Duży odsetek niezadowolonych respondentów może świadczyć o chęci poparcia zmian w funkcjonującym systemie komunikacyjnym. Może to również przekładać się na większe zainteresowanie projektem rewitalizacji Piaseczyńskiej Kolejki Wąskotorowej oraz potencjalnie pozytywnym przyjęciem nowego alternatywnego rozwiązania komunikacyjnego. Dobre przyjęcie społeczne projektu jest bardzo ważne dla jego późniejszej realizacji i funkcjonowania.

Ankietowanych mieli również doprecyzować jakie czynniki są główną przyczyną niezadowolenia z możliwości oraz warunków dojazdu do miejsca docelowego. Pasażerowie mogli wybrać 3 najważniejsze ich zdaniem przyczyny – ich odpowiedzi można przeanalizować na rysunku 9. Pasażerowie najczęściej narzekali na duży tłok w autobusach (22,7% wskazań), niską częstotliwość kursowania autobusów (18,8% wskazań) oraz długi czas podróży (15,3% wskazań). W grupie powodów dyskomfortu podróżujących znalazły się również korki, opóźnienia w ruchu autobusów oraz brak nocnych kursów. Duży tłok w autobusach dotyczy przede wszystkim godzin porannego szczytu, a w szczególności linii L2. Średnia dzienna częstotliwość kursowania tego autobusu to 75 minut, gdzie minimalny odstęp pomiędzy autobusami wynosi 60 minut, a maksymalny 90 minut [10]. Kursy na tej linii obsługiwane są pojazdami klasy midi, czyli dysponującymi od 40 do 50 miejscami siedzącymi [11] w układzie właściwym dla autobusów dalekobieżnych, a więc z małą ilością przestrzeni wydzielonej dla pasażerów stojących.

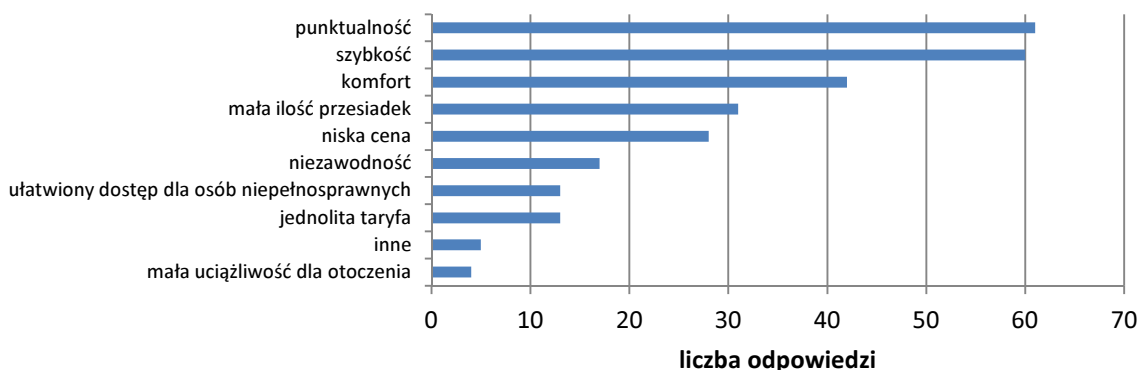


Rys. 9. Powody niezadowolenia respondentów z obecnego układu komunikacyjnego

Źródło: Badania własne.

Autobus linii 727 kursuje średnio co 30 minut, przy czym w szczycie ta częstotliwość nie jest większa. Autobusy PKS z Tarczyna odjeżdżają co 30 minut tylko w godzinach porannych dojazdów do pracy i szkoły. Odstępy pół godzinne pomiędzy kursami są dobrą częstotliwością, jednak 75 minut to zdecydowanie za długo biorąc pod uwagę przepełnione autobusy linii L2. Jak wpływa ten fakt na opinię mieszkańców można zobaczyć na rysunku 9. Długi czas podróży powiązany jest bezpośrednio z korkami, które występują zarówno na drodze nr 7 jak i drogach nr 876 i 722. Odpowiedzi pod pozycją inne to: 4 wskazania na zbyt dużą ilość przesiadek, 2 wskazania na zły stan techniczny pojazdów komunikacji autobusowej oraz jedna odpowiedź zwracająca uwagę na źle skonstruowany rozkład jazdy.

Ankietowani mieli również wskazać 3 najważniejsze dla nich cechy przemieszczania się środkami komunikacji. Rysunek 10 obrazuje te preferencje. Wśród najczęściej wskazywanych znalazły się punktualność (22,3%) i szybkość (21,9%). Dużo wskazań uzyskały również komfort, mała ilość przesiadek i niska cena. Odpowiedzi udzielone na pytanie o inne cechy to: 3 propozycje zwiększenia częstotliwości kursowania autobusów, 1 życzenie aby wpuszczano pasażerów do autobusu stojącego na pętli i oczekującego na odjazd oraz 1 wskazanie na bliski przystanek. Wskazania na punktualność i szybkość są silnie związane z pozycjami z poprzedniego pytania takimi jak: korki, długi czas podróży oraz opóźnienia w ruchu autobusów.

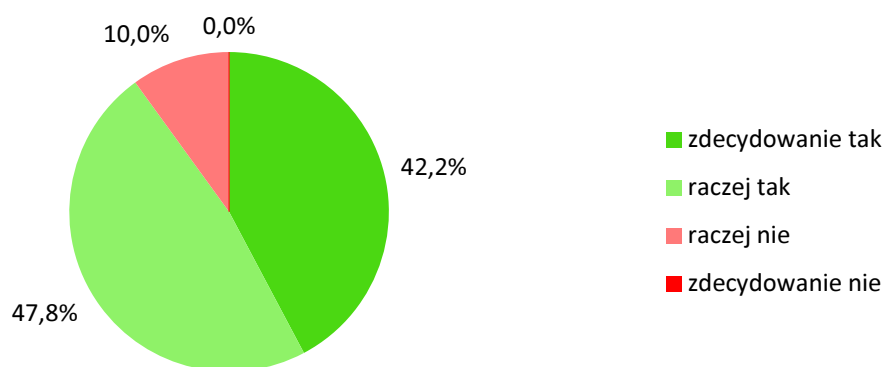


Rys. 10. Najważniejsze cechy komunikacji zbiorowej i indywidualnej według respondentów

Źródło: Badania własne.

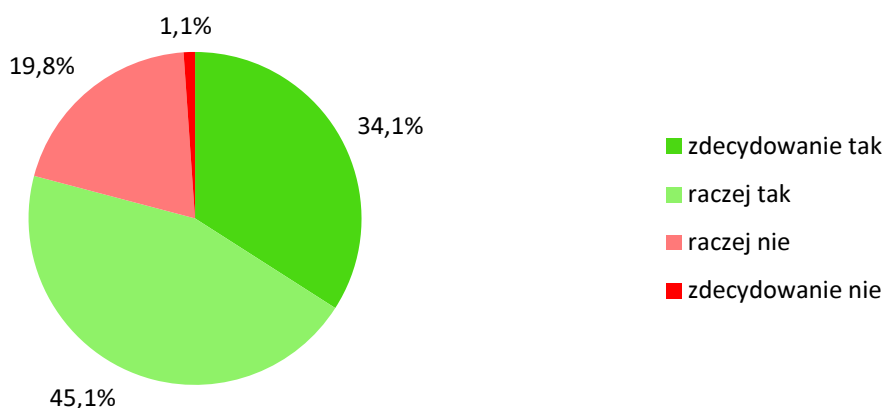
Ankietowani zostali również poproszeni o ustosunkowanie się do projektu uruchomienia Piaseczyńskiej Kolei Wąskotorowej jako środka codziennej komunikacji zbiorowej. 90% ankietowanych uważa, że jest możliwe aby kolejka sprawdziła się jako taki środek, a niemal połowa z pośród nich jest o tym zdecydowanie przekonana (rysunek 11). Z kolei tylko 10% respondentów w to wątpi. Okazuje się,

że nawet nie znając szczegółów ewentualnej modernizacji, pytane osoby są nastawione do takiego rozwiązania pozytywnie. Wszystko wskazuje na to, iż szukają alternatywnego środka transportu.



Rys. 11. Czy uważa Pani/Pan, że Piaseczyńska Kolej Wąskotorowa po modernizacji mogłaby stać się uzupełniającym środkiem transportu sieci podmiejskiej miasta Warszawy?

Źródło: Badania własne.

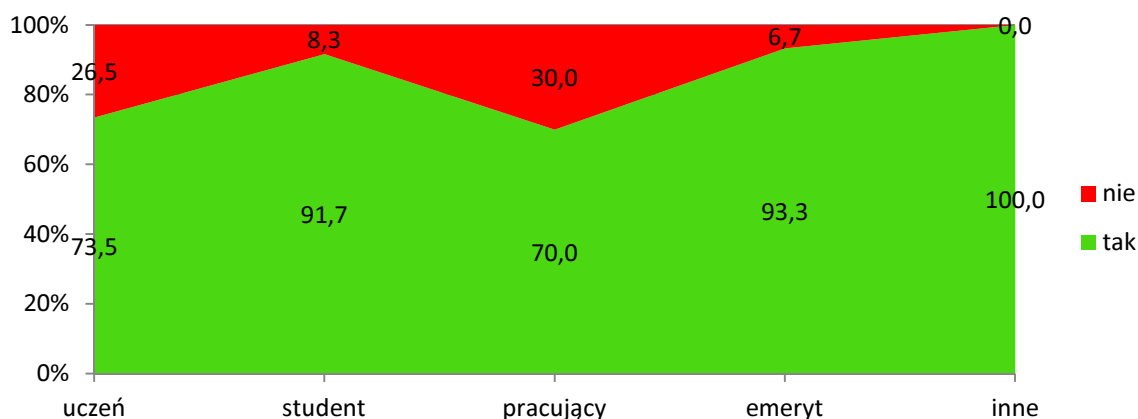


Rys. 12. Czy po modernizacji byłaby/byłby Pani/Pan skłonny korzystać z Piaseczyńskiej Kolei Wąskotorowej jako środka codziennej komunikacji?

Źródło: Badania własne.

Respondenci mieli również wyrazić opinię na temat czy korzystaliby z PKW zamiast autobusu bądź samochodu. Niemal 80% ankieterowanych uważa, że chciałoby wykorzystywać PKW w ramach codziennych przejazdów. Całkowicie o tym przekonanych jest 34%. Około 20% raczej nie jeździłoby kolejką, a 1% respondentów zdecydowanie nie korzystałoby z kolejki. W przypadku udzielenia odpowiedzi negatywnej, zadano pytanie uzupełniające dotyczące przyczyn niechęci do korzystania z PKW. Wśród uzasadnień takiej odpowiedzi znalazło się po 5 wskazań na zbyt odległy najbliższy przystanek oraz niezgodną z oczekiwaniami trasę przejazdu. Oprócz tego pojedyncze osoby uznały, że taka kolejka nie sprawdzi się jako transport alternatywny dla autobusu i samochodu, gdyż brakuje bezpośredniego połączenia z miejscem ich pracy oraz że autobus jest wygodniejszy.

Ciekawa jest wynikająca z przeprowadzonej ankiety zależność pomiędzy deklarowaną chęcią korzystania z przewozów PKW, a przynależnością do zdefiniowanych grup. Po uproszczeniu odpowiedzi na krótkie „tak” i „nie” oznaczające chęć bądź jej brak na korzystanie z usług transportowych PKW widać na rysunku 13 znaczną rozbieżność. Najliczniejsze i najczęściej korzystające z komunikacji grupy osób czyli uczniowie i pracujący wyrażają się bardziej sceptycznie o możliwości korzystania z kolejki niż studenci i emeryci. Jest to ważna informacja, gdyż przy ewentualnym tworzeniu projektu organizacji przewozów trzeba się skupić na uczniach i osobach czynnych zawodowo, jako głównych potencjalnych pasażerach a jednocześnie tych, którzy nie są jeszcze przekonani do skorzystania z proponowanego rozwiązania.



Rys. 13. Chęć korzystania z przewozów PKW w zależności od grupy

Źródło: badania własne.

W kolejnym etapie badań zgromadzono opinie pozostałych grup interesu nt. modernizacji PKW. Władze lokalne, dla których projekt przywrócenia kolejki do ruchu mógłby mieć bardzo duże znaczenie to przede wszystkim urzędy gmin Piaseczno oraz Tarczyn. Gmina Piaseczno przywiązuje dużą wagę do kwestii rewitalizacji kolejki. Powodem tego jest fakt, że na jej terenie znajduje się część linii w najlepszym stanie technicznym, działające warsztaty remontowe oraz funkcjonuje Piaseczyńskie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej, które ze względu na posiadany personel oraz uprawnienia może prowadzić przewozy kolejką. Aby nakreślić kierunek rozwoju PKW gmina przygotowała raport pt.: „Zagospodarowanie Majątku Piaseczyńskiej Kolei Wąskotorowej (dawnej Grójeckiej Kolei Wąskotorowej”, w którym przedstawia koncepcję rewitalizacji kolejki. Kładzie w nim duży nacisk na zbudowanie marki kolejki jako produktu turystyki industrialnej. Zwraca uwagę na istotny czynnik promocji kolejki. W celu wymiany doświadczeń i dobrego przygotowania się do tego przedsięwzięcia gmina nawiązała kontakt między innymi z Fundacją Polskich Kolei Wąskotorowych, Sawanage Railway Project oraz Heritage Railway Association.

Gmina we wspomnianym wyżej raporcie bierze pod uwagę trzy koncepcje rewitalizacji wąskotorówki. Nadanie kolejce po pierwsze funkcji turystyczno-promocyjnej, po drugie funkcji usług kultury oraz po trzecie funkcji transportowej. Funkcja turystyczno-promocyjna zakłada, iż PKW stanie się atrakcją turystyczną regionu o charakterze sieciowym, a więc zintegrowaną z pobliskimi zabytkami oraz innymi elementami dziedzictwa kulturalnego bądź w przyszłości z centrami rozrywki. Funkcja usług kultury ma polegać na adaptacji obiektów infrastruktury kolejowej położonych wzdłuż linii, takich jak budynki stacji lub inne gospodarcze, na cele rozwoju kultury lokalnej. Kolejka miałaby być czynnikiem integrującym mieszkańców okolicznych miejscowości. Funkcja transportowa umiejscawia kolejkę jako element sieci komunikacyjnej Piaseczna. Sieć ta skupiona jest przede wszystkim na sprawnym połączeniu z Warszawą oraz dowożeniu mieszkańców z okolic do węzłów przesiadkowych. PKW miałaby pełnić rolę środka komunikacji dowożącego do węzła przesiadkowego PKP Piaseczno. Raport jedynie wspomina o takiej funkcji i takim sposobie zagospodarowania kolejki, jednak nie przedstawia żadnej szerszej koncepcji na ten temat.

Gmina i miasto Tarczyn nie przedstawia żadnego konkretnego stanowiska w sprawie, rewitalizacji PKW. Wyraża jedynie zgodę na przejęcie kolejki na współwłasność oraz rewitalizację w zakresie transportu oraz ochrony zabytku. Na terenie Gminy Tarczyn znajdują się tylko dwie stacje kolejki, dodatkowo zlokalizowane w słabo zaludnionym terenie. Może to być powodem braku zainteresowania uruchomieniem regularnych przewozów na tej linii.

Obecnym właścicielem PKW jest spółka PKP SA. Docelowo PKP zamierza przekazać wszystkie kolejki wąskotorowe samorządom, na których terenie się znajdują. Niestety z przyczyn po części formalno-prawnych, a po części małego zainteresowania stron, proces ten zachodzi bardzo powoli. Skutkuje to rozkradaniem oraz dewastowaniem mienia, a także dziką zabudową terenów przynależnych do wąskotorówek. W związku z zajętym stanowiskiem, PKP nie wykazuje chęci uczestniczenia w projekcie modernizacji PKW, jako że planuje zbyć całkowicie swoje prawa do PKW na rzecz Starostwa Piaseczyńskiego.

Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej od 1998 roku aktywnie zabiega o utrzymanie ruchu na PKW, przynajmniej w formie wycieczek organizowanych cyklicznie. Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej dba o zabytkowy charakter kolejki i przeprowadza remonty zabytkowego taboru oraz bieżące naprawy mające na celu utrzymanie torowiska w stanie zapewniającym przejezdność. Są to prace na jakie pozwalają skromne fundusze i zaangażowanie wolontariuszy. Towarzystwo popiera pomysł przywrócenia regularnej obsługi pasażerskiej kolejką. Podkreśla jednak, by zachować charakter kolejki i pamiętać, że jest ona wpisana do mazowieckiego rejestru zabytków. Podobnie jak gmina Piaseczno chce zachowania funkcji turystyczno-promocyjnej, która pozwoli przyciągnąć do regionu więcej zwiedzających oraz wypoczywających.

Od 17.06.1994 roku decyzją Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków wyjaśnioną postanowieniem MWKZ nr 1218/2001 z dnia 27.06.2001 kolejka została włączona do rejestru zabytków, zatem ważne jest przedłożenie planów ewentualnej inwestycji wraz ze szczegółowymi projektami do oceny konserwatora zabytków. Konserwator oceni wtedy stopień ingerencji w zabytkowy charakter kolejki i wykaże ewentualne działania lub zalecenia do spełnienia przy modernizacji linii. Po wstępnym przedstawieniu pomysłu rewitalizacji PKW przedstawiciel Urzędu Ochrony Zabytków w Warszawie pozytywnie ocenił założenia inwestycji. Konserwator zwraca uwagę, że uruchomienie i zmodernizowanie linii przyniesie wiele korzyści kolejce. Zabytek techniki przestanie być statyczny a jednocześnie jego najważniejsze cechy, a więc wąski tor, układ torowy oraz budynki nie zostaną w znaczny sposób zmienione. Inwestycja w podobnym kształcie ma zdaniem konserwatora duże szanse realizacji jeżeli właściciel zdecydowałby się na nią.

Podsumowanie

W niniejszym artykule podjęto próbę rozpoznania czy istnieje potrzeba modernizacji Piaseczyńskiej Kolejki Wąskotorowej i możliwość włączenia jej w układ istniejącej komunikacji miasta Warszawy. W tym celu w pierwszym etapie badań rozpoznano kto może być zainteresowany modernizacją PKW, a następnie przebadano poszczególne grupy interesu.

Z przeprowadzonych badań wynika, że istnieje zainteresowanie modernizacją kolejki zarówno po stronie pasażerów jak i władz lokalnych. 65% ankietowanych wyraziło niezadowolenie z istniejącego układu komunikacyjnego i niemal 80% respondentów wyraziło chęć korzystania ze zmodernizowanej PKW. Przy czym ponad 90% ankietowanych jako cel podróży wybiera najczęściej Piaseczno i Warszawę, a położenie kolejki pozwoliłoby potencjalnym pasażerom osiągnąć te cele w możliwie optymalny sposób. Przychylnie wypowiedział się w tej kwestii również przedstawiciel wojewódzkiego konserwatora zabytków.

Bazując na zagranicznych przykładach modernizacja PKW z technicznego punktu widzenia jest możliwa. Aby inwestycja taka mogła zakończyć się sukcesem wymaga ona dokładnego rozpoznania kosztowego. Zalecane jest zatem zbadanie ewentualnych potoków pasażerskich wśród większej ilości mieszkańców badanej okolicy. W tym celu należy wykonać studium wykonalności, które pomoże odpowiedzieć dokładnie na pytanie: Czy to się opłaca? Warto również rozważyć partnerstwo publiczno-prywatne, które może odciążyć finansowo samorządy, przy samej realizacji przedsięwzięcia.

Streszczenie

W ramach przeprowadzonych badań zebrano opinie różnych grup interesu w zakresie modernizacji i włączenia Piaseczyńskiej Kolei Wąskotorowej (PKW) do sieci komunikacji podmiejskiej miasta Warszawy. Badania przeprowadzono wśród potencjalnych pasażerów, władz lokalnych, właściciela PKW, Piaseczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowej oraz konserwatora zabytków.

Piaseczyńska Narrow Gauge Railway as part of the communication network of the Warsaw suburb of communication networks

Abstract

This paper presents opinions of stakeholders on the modernization and integration Piaseczyńska Narrow Gauge Railway to public suburban city of Warsaw. The study was conducted among potential passengers, the owner of Piaseczyńska Narrow Gauge Railway, Piaseczyńsko-Grójeckie Narrow Gauge Railway Society and restorer.

Literatura

- [1]. Pokropiński B., *Koleje Wąskotorowe PKP*, WKiŁ, Warszawa 1980, s. 9 i 15.
- [2]. Pokropiński B., *Kolej Wilanowska*, WKiŁ, Warszawa 2001, s. 7-8.
- [3]. Pokropiński B., *Kolej Grójecka*, WKiŁ, Warszawa 2002, s. 64.
- [4]. Saito A., *Why Did Japan Choose the 3'6" Narrow Gauge?*, Japan Railway & Transport Review No. 31, June 2002, s. 33-38.
- [5]. Surgiewicz S., *Warszawskie Ciuchcie*, Wydawnictwo MON, Warszawa 1972, s. 17.
- [6]. Wielka Encyklopedia PWN tom 14, Wydawnictwo Naukowe PWN SA, 2008, s. 119.
- [7]. www.hsb-wr.de 04.09.2011.
- [8]. www.stadtwerke-nordhausen.de 04.09.2011.
- [9]. www.trasbus.com 13.03.2012.
- [10]. www.ztm.pl 13.03.2012.
- [11]. www.autosan.pl 13.03.2012.