

Kolejowe przewozy turystyczne na Dolnym Śląsku

Marta Szczęch, Krzysztof Lewandowski

Na Dolnym Śląsku istnieje wiele niewykorzystanych linii kolejowych, które mogą w znaczny sposób wpłynąć na rozwój turystyki kolejowej w tym rejonie. W tym celu, oprócz modernizacji linii i taboru, należy stworzyć ofertę dostosowaną do aktualnych potrzeb społeczeństwa. Ważne, aby zbadać zdanie klientów i pozyskać ich jak najwięcej. Najlepszym narzędziem w tej sytuacji jest ankieta skierowana do jak największej grupy ludzi.



Marta Szczęch



Krzysztof Lewandowski

Ankieta taka została stworzona w formie komputerowej przez dwie studentki Politechniki Wrocławskiej: Dorotę Kuleszę i Martę Szczęch i miała postać otwartych pytań. Została umieszczona na stronie <http://edi.logistyka.pwr.wroc.pl/ankieta/index.php>, a link został rozesłany po kilku forach kolejowych m.in. www.infokolej.pl i www.eu43.fora.pl. Znalazł się również na stronie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego (<http://www.koleje.dolnyslask.pl/>). Wyniki były zbierane od 1 lutego do 15 kwietnia 2010 roku. Data ta częściowo pokryła się ze społecznymi konsultacjami dotyczącymi propozycji zmian w rozkładzie jazdy pociągów na terenie Dolnego Śląska, przeprowadzonymi przez Dział Organizacji i Promocji Transportu Urzędu Marszałkowskiego w marcu 2010 roku. Przez co ankieta znalazła się nieco na dalszym planie. Mimo to w ankiecie wzięło udział 193 osób (z czego 23 to miłośnicy lub pracownicy kolei). W badaniach wzięło udział 12 kobiet tj. 6% z ogółu a ponad 89% wypełniających ankietę to lu-

dzie do 35 roku życia. Osoby wypełniające ankietę będący powyżej 45 roku życia są w mniejszości 5%-owej. Większość osób, które wypełniły ankietą podróżuje turystycznie a ok. ¼ jeździ w relacjach codziennych bądź okazjonalnie.

Ankieta w głównej mierze miała pomóc odpowiedzieć na pytania:

- Jakie linie kolejowe na Dolnym Śląsku są najbardziej obciążone?
- Dlaczego podróżni wybierają przejazd pociągiem, co dla ludzi jest najistotniejsze w podróży?
- Gdzie, kiedy i w jakim celu ludzie z chęcią wyjeżdżają w wolnym czasie?
- Co ludzie twierdzą o przewozach kolejowych, co im się podoba, co chcieliby zmienić?
- Jakie linie kolejowe na Dolnym Śląsku według ludzi są najciekawsze?
- Czy ludzie orientują się, jaką ofertę turystyczną proponują przewoźnicy i czy z nich korzystają?
- Z jakich ofert turystycznych ludzie z chęcią by skorzystali

Jakie linie kolejowe na Dolnym Śląsku są najbardziej obciążone?

Osoby, które korzystają z relacji codziennych to zaledwie 26% ankietowanych czyli 51 osób. Jest to za mała grupa aby móc na jej podstawie wyciągnąć miarodajne wnioski.

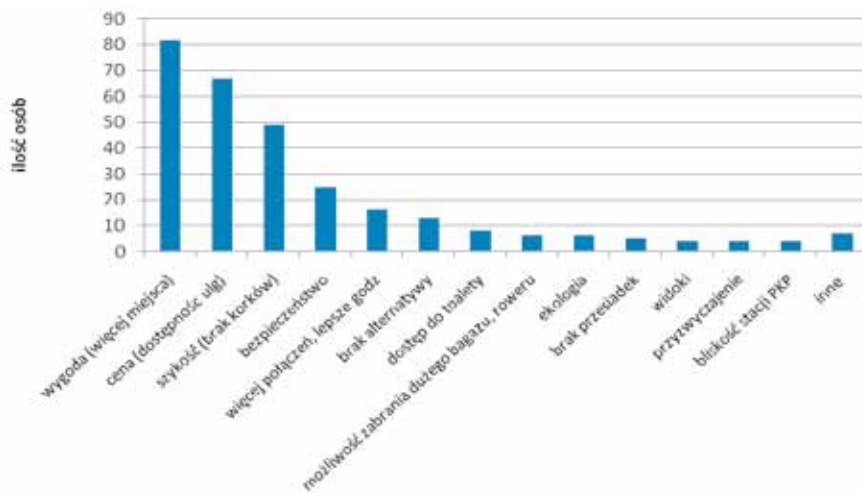
W pracy dyplomowej Doroty Kuleszy „Studium uwarunkowań techniczno-organizacyjnych uruchomienia kolejowych przewozów regionalnych i turystycznych lekkim taborem szynowym” zostały zestawione



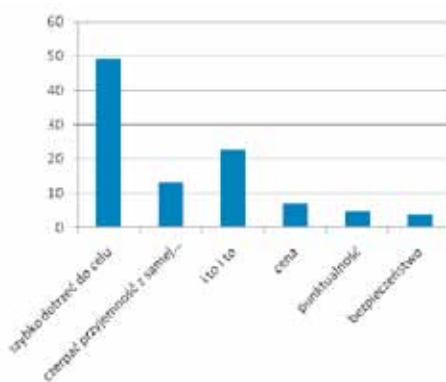
1-5 osób
6-10 osób
11-15 osób
16-20 osób
21-i więcej

żółty
pomarańczowy
różowy
czerwony
niebieski

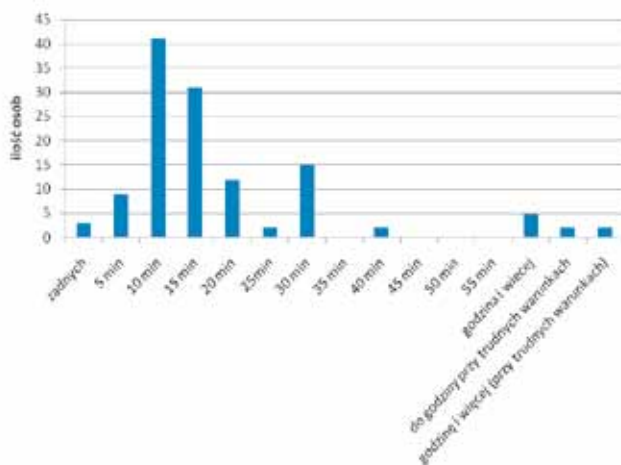
1. Rozkład pasażerów na poszczególnych trasach [1]



2. Odpowiedzi ludzi na pytanie dlaczego wybierają przewozy kolejowe



3. Odpowiedzi ludzi na pytanie, co dla nich jest najistotniejsze w podróży.



4. Odpowiedzi ludzi na pytanie jakie opóźnienia są w stanie tolerować.

wyniki omawianej ankiety z wynikami ankiety sporządzonej przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego. W tym zestawieniu ilość osób korzystających z relacji codziennych to 124. Linie z których najczęściej korzystają ankietowani w relacji codziennej to:

- Trasa 1- Linia kolejowa Wrocław Główny – Oleśnica (11 osób)

Na całej tej trasie ilość pasażerów jest w miarę stała (większość pasażerów podróżuje

na całym tym odcinku)

- Trasa 2 - Linia kolejowa Wrocław Główny - Legnica – Bolesławie - Węglińiec – Zgorzelec(Görlitz) (26 osób)

Jest to najbardziej obciążona trasa z wszystkich badanych tras. Dużo ludzi podróżuje na trasie Legnica-Wrocław (75% pasażerów wsiada w Legnicy).

- Trasa 3 - Linia kolejowa Wrocław Główny – Trzebnica (4 osoby)

Wszyscy pasażerowie wsiadają/wysiadają w

obrębie Wrocławia albo dopiero w Trzebnicy. Wg ankiety nie jest to szczególnie oblegana linia.

- Trasa 4 - Linia kolejowa Wrocław Główny - Brzeg Dolny - Wołów - Ścinawa - Głogów - (Zielona GóraP) (15 osób)

Do Wołowa utrzymuje się stały dość wysoki poziom pasażerów. Następnie gwałtownie spada w miejscowości Ścinawa.

- Trasa 5 - Linia kolejowa Wrocław Główny - Żmigród – Rawicz (14 osób)

Jest to linia o dość dużym obłożeniu (w porównaniu z innymi relacjami). Do Świniar utrzymuje się wysoki, stały poziom pasażerów, dalej przy każdym przystanku następuje spadek ilości osób, a najbardziej gwałtowny w Obornikach

- Trasa 6 - Linia kolejowa Wrocław Główny - Siechnice - Jelcz Laskowice (7 osób)

Ruch odbywa się głównie w granicach Wrocławia, część ludzi podróżuje także do Siechnic

- Trasa 7 - Linia kolejowa Wrocław Główny – Kąty Wrocławskie - Jaworzyna Śląska - Wałbrzych Główny (7 osób)

Na trasie w kierunku Wałbrzycha największy ruch jest do Kątów Wrocławskich.

- Trasa 8 – Linia kolejowa Wrocław Główny – Wrocław Wojnow – Jelcz Miłoszyce -Jelcz Laskowice (5 osób)

Ruch odbywa się równomiernie na całej linii

- Trasa 9 - Linia kolejowa Wrocław Główny - Oława - Brzeg - Opole Główne (15 osób)

75% pasażerów podróżuje na trasie Wrocław Główny – Oława, reszta jedzie do Brzegu Dolnego

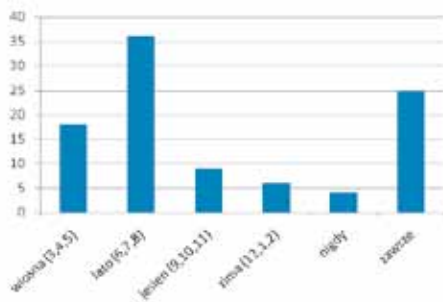
- Trasa 10 – Linia kolejowa Wrocław – Strzelin – Kłodzko – Duszniki (9 osób)

Największa wymiana pasażerów następuje na stacjach Wrocław Główny i Strzelin

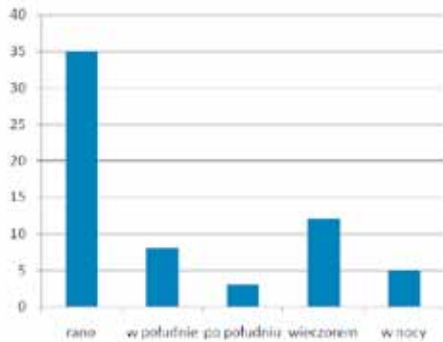
Dlaczego podróżni wybierają przejazd pociągiem, co dla ludzi jest najistotniejsze w podróży?

Ludzie w przejazdach kolejowych cenią sobie przede wszystkim wygodę, która jest związana z tym, że jest więcej miejsca i „gdy ma się dość siedzenia to można się przejść po pociągu”, „w pociągu można rozłożyć się z laptopem, notatkami do nauki, w razie potrzeby skorzystać z toalety” Istotna też jest cena, dostępność wielu ulg, oraz szybkość związana z brakiem kongestii. Innymi czynnikami, dla których podróżujący chętniej wybierają przejazd pociągiem są: bezpieczeństwo, dostęp do toalety, możliwość zabrania ze sobą dużego bagażu a w niektórych miejscowościach przewozy kolejowe są najlepszą albo jedyną opcją przejazdu. Niektórzy wybierają również pociągi, ponieważ nie wywołują objawów choroby lokomocyjnej.

Ludzie zapytani o to, co dla nich jest istotniejsze w podróży, czy wola szybko dotrzeć do celu czy czerpać przyjemność z jazdy. W zdecydowanej większości odpowiedzieli, że



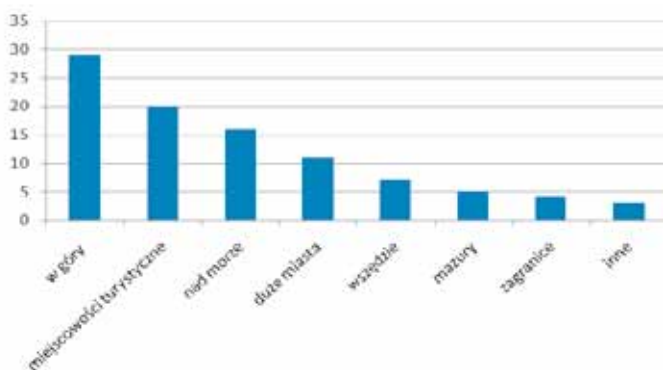
5. Odpowiedzi ludzi na pytanie kiedy lubią wyjeżdżać w celach turystycznych



6. Odpowiedzi ludzi na pytanie w jakich godzinach lubią wyjeżdżać w celach turystycznych

wolą szybko znaleźć się w miejscu docelowym. Oprócz tych dwóch czynników istotną okazuje się cena, bezpieczeństwo i punktualność.

Po przeanalizowaniu tych dwóch pytań widać wyraźnie, że dla ludzi liczy się przede wszystkim prędkość jazdy, a kolej tylko w części im to zapewnia. Tylko na niektórych odcinkach prędkość jest na tyle duża, że ludzie odpowiadali, że to właśnie doceniają w tych przewozach. Wielu z nich zauważyło, że dużą zaletą kolei jest to, że pociąg nie „stoi w korkach”, zatem wystarczy poprawić istniejącą już infrastrukturę żeby kolej mogła stać się bardziej konkurencyjna dla przewozów drogowych. W kolei w głównej mierze ludzie doceniają wygodę, ale nie to dla nich jest ważniejsze przy wyborze środka lokomocji. Warto mimo to dbać o nią, bo póki, co to ona i niska cena w głównej mierze zapewniają kolei klientów.



7. Odpowiedzi ludzi na pytanie gdzie lubią wyjeżdżać w celach turystycznych

Jakie opóźnienia ludzie są w stanie tolerować?

Istotne znaczenie dla podróżnych ma także punktualność, dlatego warto też o to zadbać. W pytaniu tym zbadano, jakie opóźnienia ludzie są w stanie tolerować. Opóźnienia takie wahają się w granicach 10-15 minut. Kilka osób zaznaczyło, że w dużej mierze zależy to o warunków pogodowych, przy bardzo złych warunkach są w stanie zrozumieć nawet godzinne opóźnienie: „Przy długiej zimie i utrzymujących się niekorzystnych warunkach oczekuję tylko wywieszania na dworcach komunikatów ze skorygowanymi czasami przejazdów.” Znaleźli się też tacy, co absolutnie żadnego opóźnienia nie tolerują: „Nie jestem w stanie tolerować opóźnienia; mało tego - uważam, iż większość opóźnień pociągów bierze się z niechlujstwa pracowników kolei”

Kiedy, gdzie i w jakim celu ludzie z chęcią wyjeżdżają w wolnym czasie?

Największą popularnością, jeśli chodzi o wyjazdy turystyczne cieszą się miesiące letnie (czerwiec, lipiec, sierpień) i wiosenne (głównie maj). Zdecydowanie mniej osób decyduje się na wyjazdy pod koniec jesieni i zimą. Jeśli chodzi o porę dnia to ludzie najchętniej wyjeżdżają rano. Wielu preferuje wyjazdy weekendowe i wtedy najlepszą porą wyjazdu jest piątek wieczór. I powrót niedziela po południu.

Przy układaniu turystycznych rozkładów jazdy ważne jest również, aby pociągi odjeżdżające z większych miast do miejscowości turystyczne były skomunikowane z pociągami przyjeżdżającymi z różnych miejsc w Polsce. Zapewni to wtedy sprawny transport turystów z całej Polski do miejscowości turystycznych.

W kolejnym pytaniu zbadano, jakie miejsca turyści chętnie odwiedzają. W większości ludzie odpowiadali, że chętnie jeżdżą w góry do takich miejscowości jak Szklarska Poręba, Jelenia Góra, Lubawka, Kamienna Góra, Karpacz i miejscowości Kotliny Kłodzkiej. Na

drugim miejscu znalazły się miejscowości turystyczne, większość z nich to miejscowości górskie wymienione wcześniej, oprócz nich pojawił się Kraków, Otmuchów, Leszno i Krotoszyn. Często też ludzie wymieniali miejscowości nadmorskie i duże miasta.

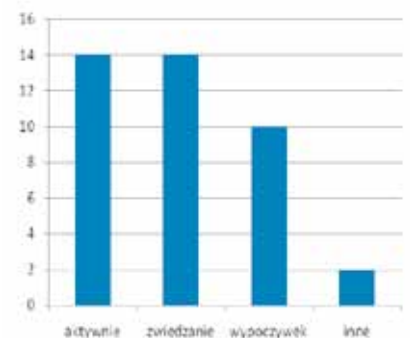
Ludzie spędzają swój wolny czas najczęściej aktywnie. Lubią zwiedzać nowe miejsca, wędrować po górach, jeździć rowerem też często po górskim terenie. Dlatego ważne, aby zapewnić im możliwość przewozu roweru, czy też innego większego sprzętu. Dobrym rozwiązaniem jest tu dodatkowy wagon przeznaczony do tego celu.

Co ludzie twierdzą o przewozach kolejowych, co im się podoba, co chcieliby zmienić?

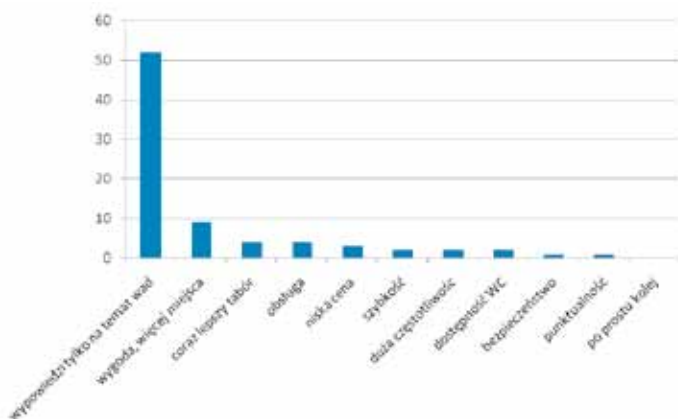
Niestety w tych pytaniach ludzie wypowiadali się głównie na temat wad PKP. Pojawiły się tylko pojedyncze wypowiedzi na temat zalet. Głównie to większa przestrzeń niż w autobusach i wysoka, jakość taboru i obsługi w Kolejach Dolnośląskich.

W przypadku wad i sugestii na temat tego, co trzeba poprawić wypowiedzi było dużo. Najwięcej niepokoju wśród podróżnych budzi stan taboru i infrastruktury. Jeśli chodzi o tabor to pojawiło się dużo komentarzy na temat niewygodnych plastikowych siedzeń: „Cenię sobie komfort podróży, dlatego chciałbym, by wycofano z części pociągów regionalnych plastikowe siedzenia.” Pociągi też często z powodu swojego wieku cechują się dużą awaryjnością, dlatego najlepiej było by wymienić tabor na nowszy albo bardziej zadbać o stan już istniejącego. W przypadku infrastruktury to przede wszystkim chodzi o zwiększenie prędkości jazdy, tu pojawiły się komentarze na temat linii z Wrocławia przez Wałbrzych do Jeleniej Góry, gdzie średnia prędkość jazdy wynosi na niektórych odcinkach 30 km/h.

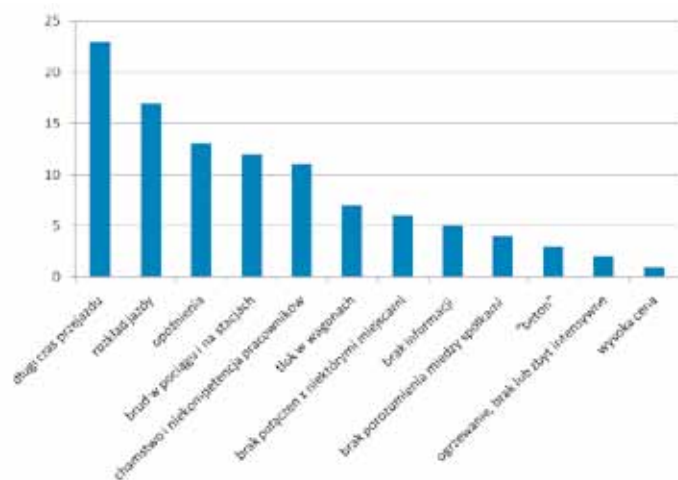
Wiele negatywnych komentarzy dotyczyło również rozkładu jazdy, podróżnym przeszkadza brak skomunikowania pociągów na stacjach węzłowych oraz „brak bezpośrednich połączeń dalekobieżnych małych miast z większymi jak np. Kłodzko/Gdynia, Kłodz-



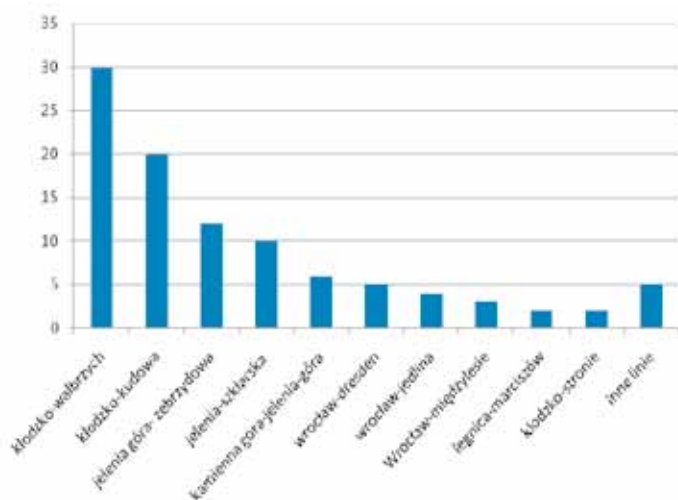
8. Odpowiedzi ludzi na pytanie jak lubią spędzać swój wolny czas



9. Odpowiedzi ludzi na pytanie co cenią w przewozach kolejowych



10. Odpowiedzi ludzi na pytanie co im przeszkadza w przewozach kolejowych



11. Odpowiedzi ludzi na pytanie jakie według nich są najciekawsze linie kolejowe na Dolnym Śląsku

ko/Warszawa". Kolejne wady to opóźnienia, które często są spowodowane awaryjnością składów, brud na stacjach i w wagonach, niemiła obsługa, tłok i kilka innych. Warto tu też zwrócić uwagę na wypowiedzi dotyczące braku porozumienia między spółkami, które powoduje bałagan biletowy. „Dla pasażera nie jest istotny podział na spółki, należy ujedynolnić ofertę, wprowadzić możliwość przejazdów kombinowanych pociągami różnych

przewoźników na jednym bilecie”

Jakie linie kolejowe na Dolnym Śląsku według ludzi są najciekawsze?

Najwięcej ludzi wskazało linie kolejowe, po których obecnie kursują pociągi, lub takie, które jeszcze kilka miesięcy temu były czynne. Prawdopodobnie niektóre linie są ludziami nieznanymi. Dobrym przykładem może

tu być linia z Jeleniej Góry przez Kamienną Górę do Marciszowa z odgałęzieniem do Karpacza. Pojawili się opinie, że Karpacz jest ciekawy turystycznie, ale tylko jedna osoba wspomniała o tej linii. Na wykresach poniżej są zestawione linie kolejowe wskazywane przez podróżnych, jako ciekawe, z tym, że niekiedy ludzie podawali same miejscowości i zostało to zaliczone, jako konkretna linia przechodząca przez daną miejscowość. Z wyjątkiem, kiedy w odpowiedziach pojawiały się stacje węzłowe takie jak Wrocław, Jelenia Góra czy też Kłodzko.

Czy ludzie orientują się, jaką ofertę turystyczną proponują przewoźnicy i czy z nich korzystają?

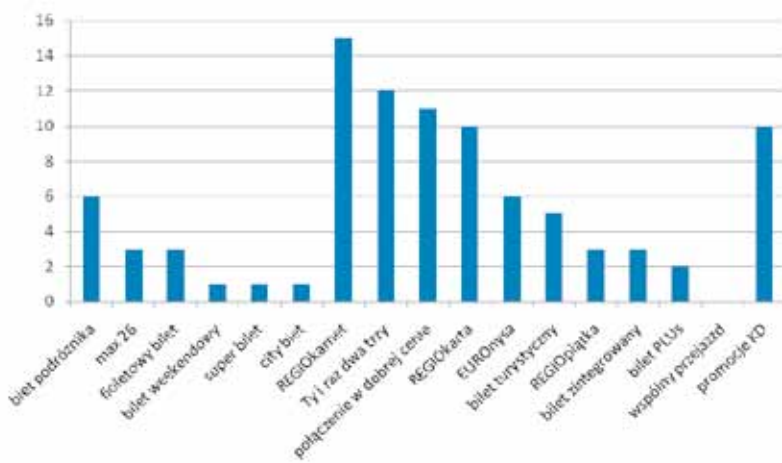
Większość ludzi jest zorientowana w ofercie promocyjnej przewoźników na Dolnym Śląsku, jednak nie wszyscy z niej korzystają. Ok. 72% ludzi, którzy wypełnili ankiety korzysta zazwyczaj z normalnego biletu jednorazowego. Niektórzy ludzie nie korzystają z promocji ponieważ twierdzą że „oferta jest zagmatwana”. Inni jechali kiedyś pociągiem jednak nie zainteresowali się ofertą i kupili normalny bilet. Ludzie biorący udział w ankiecie w głównej mierze korzystają z oferty Przewoźników Regionalnych Sp. z o.o. i Kolei Dolnośląskich S.A, rzadziej z PKP IC S.A. Podróżni głównie korzystają z ofert dzięki którym mają tańsze bilety w przejazdach codziennych. Oferty typowo weekendowe cieszą się powodzeniem raczej wśród miłośników kolei.

Z jakich ofert ludzie z chęcią by skorzystali?

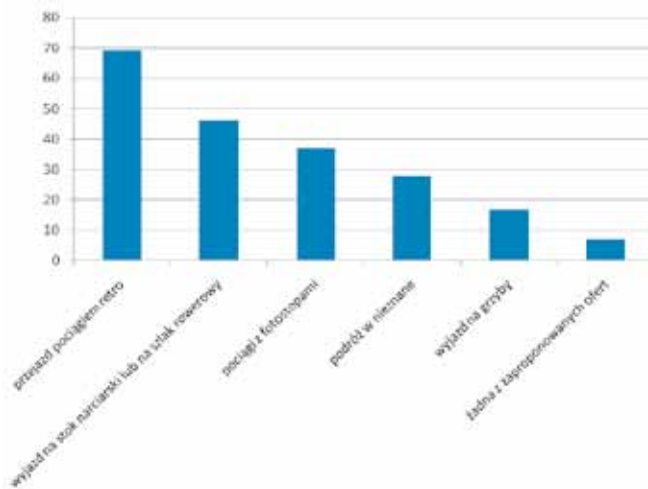
Na zakończenie ankiety zaproponowano kilka ofert turystycznych i zbadano które z nich mogłyby się cieszyć zainteresowaniem wśród pasażerów. Przedstawione oferty to :

- pociągi z fotostopami (krótkie przystanki przy najpiękniejszych obiektach(widokach) umożliwiające zrobienie zdjęć)
- przejazd pociągiem zimą pod stok narciarski a wiosną na szlaki rowerowe z zapewnionym dodatkowym, strzeżonym wagonem na sprzęt
- przejazd pociągiem wcześniej rano do lasu na grzyby
- przejazd zabytkowym taborem po najciekawszych liniach kolejowych
- podróż w nieznaną(zorganizowana wycieczka w której od początku niewiadomo gdzie się jedzie, ale wiadomo że ma się zapewniony powrót)

Największym zainteresowaniem cieszą się tzw. pociągi retro. Obecnie takie przejazdy są już organizowane przez kluby miłośników kolei i rzeczywiście cieszą się one popularnością. Drugą z najchętniej wybieranych opcji był przejazd pociągiem na stok narciarski lub latem w okolice szlaków rowerowych. Ta



12. Odpowiedzi ludzi na pytanie z jakich ofert przewoźników na Dolnym Śląsku korzystają



13. Odpowiedzi ludzi na pytanie z jakich ofert z chęcią by skorzystali

opcja cieszy się popularnością wśród wszystkich którzy preferują aktywny wypoczynek. W tym przypadku pociąg odgrywa bardziej rolę środka komunikacji a nie produktu turystycznego samego w sobie. Warto więc wybrać atrakcyjne turystycznie miejsca. Wiadąc, że już wyjazd do lasu na grzyby wzbudził dużo mniejsze zainteresowanie. Warto więc potraktować kolej zarówno jako środek lokomocji do miejsc atrakcyjnych turystycznie (stoki narciarskie, szlaki rowerowe) jak i produkt turystyczny (pociągi retro z fotostopami)

Podsumowanie ankiety

Podsumowując wyniki ankiety można dojść do kilku wniosków, które dały by kolei szansę na przejście dużej liczby turystów, mianowicie:

- należy zmodernizować infrastrukturę kolejową, na tyle aby zapewnić konkurencyjną do samochodu prędkość jazdy i ograniczyć opóźnienia pociągów. Warto też poprawić wygląd dworców kolejowych
- warto zadbać o tabor, gdyż na dzień dzisiejszy ludzie w kolei cenią sobie wygodę związaną z większą ilością miejsca niż w

autobusie, warto też zadbać o toalety gdyż też okazują się dużym plusem dla kolei

- rano w miesiącach takich jak maj, czerwiec, lipiec i sierpień należy zwiększyć liczbę kursów w okolice górskie. Jeśli pociąg nie ma możliwości dojechania bezpośrednio pod szlaki górskie piesze czy też rowerowe należy skomunikować go z innym środkiem transportu aby zapewnić turysta łatwy dostęp do takich miejsc. Tak samo zimą warto zapewnić dodatkowe kursy pod stoki narciarskie oczywiście z dodatkowym strzeżonym wagonem na sprzęt
- należałoby rozkład jazdy ułożyć tak aby skomunikować pociągi dalekobieżne z regionalnymi, warto też zadbać o cykliczność i atrakcyjną ofertę biletową, najlepiej taką która obejmowała by wszystkie spółki

Oferta turystyczna

Tworząc ofertę turystyczną zainspirowały mnie lata 30 XX wieku w Stanach Zjednoczonych. Zauważyłam duże podobieństwo do obecnej sytuacji w Polsce. Kolej wtedy przechodziła kryzys, zamykano linie, spadała liczba pasażerów, aby ratować sytuację zaczęto czynne linie kolejowe wykorzystywać

w celach turystycznych. Dzisiaj na naszym rynku kolejowym również nie dzieje się dobrze. Kolej aby nie stracić resztek pasażerów musi podjąć jakieś działania. Analizując wyniki ankiety widzimy że pomoc w tym może stworzenie oferty turystycznej opartej na połączeniu usług kolejowych z aktywnym wypoczynkiem (narty, rower).

W USA na początku wieku stworzono takie połączenia. Jednym z przykładów były pociągi dowożące ludzi na stoki narciarskie tzw. „snow train”. Pierwszy taki pociąg uruchomiła firma Boston&Maine 11 stycznia 1931 roku, przewiózł on wtedy 197 narciarzy z Bostonu do Warner. W roku 1933 pod szyldem Boston&Maine jeździło już 28 podobnych pociągów. Większość z nich kursowała między Bostonem a górami White Mountains. Pociąg ten składał się z wagonów przedziałowych, wagonu restauracyjnego oraz wagonu ze sprzętem narciarskim, który można było wypożyczyć lub kupić. Istniała możliwość wykupienia jednodniowej wycieczki albo weekendowej. Ci co wykupili wycieczkę jednodniową mieli zapewniony transport na stok narciarski busami w cenie 25 centów (do 2 mil) albo 50 centów (od 2 do 8 mil). W przypadku wycieczki weekendowej można było zamówić rezerwację hotelu a rano w sobotę organizowano dojazd na stok narciarski albo do innych ciekawych turystycznie punktów. W razie potrzeby organizowano również przewodnika. Przejazdy „snow train” okazały się dużym sukcesem i również inne firmy wykorzystywały ten pomysł, np. Maine Central, New Haven & Hartford, New York Central, Delaware & Hudson, Delaware, Lackawanna & Western, Baltimore & Ohio, Reading Company, Pennsylvania oraz Erie.

Innym przykładem oferty turystycznej proponowanej przez przedsiębiorstwa kolejowe były wycieczki które łączyły w sobie podróż pociągiem i rowerem tzw. „cycle train”. Pierwszy taki pociąg uruchomiła w 1936 roku firma New Haven&Hartford. Był to skład złożony z siedmiu wagonów: czterech przedziałowych, dwóch bagażowych i jednego restauracyjnego. Był on doczepiany do pociągów kursujących regularnie. Pierwszy przejazd odbył się na trasie z Nowego Yorku do Canaan (116 mil) w niedzielę 26 kwietnia i przewieziono wtedy 222 pasażerów. Chętnych było zdecydowanie więcej, jednak ilość miejsc była ograniczona ze względu na ograniczoną ilość rowerów. Wycieczka takim pociągiem kosztowała \$2 plus \$1,5 za wypożyczenie roweru. Dodatkowo turyści mogli zamówić w wagonie restauracyjnym śniadanie, gorący obiad oraz lunch.

Cała podróż została dokładnie zaplanowana, np. aby nie tracić czasu po przyjeździe na miejsce konduktor w trakcie przejazdu zbierał opłaty za wypożyczenie roweru. Rozdawano również wszystkim mapy z przebiegiem trasy rowerowej, która wcześniej została dokładnie zaplanowana, wybierano drogi

w pobliżu obszarów wiejskich i wzgórz. Za rowerzystami jechał samochód który miał za zadanie pilnować aby wszyscy bezpiecznie dotarli na pociąg powrotny. Rowerzyści mieli do pokonania 12,5 mili w jedną stronę. Trasa ta była łagodna z przeznaczeniem dla amatorów, których było wśród pasażerów tego pociągu najwięcej. Bardziej ambitni rowerzyści mogli pokonać trasę dwa razy w obie strony.

Całe przedsięwzięcie okazało się sukcesem. Według pasażerów już sama podróż pociągiem była przyjemna. Ludzie byli mili i można było w pociągu zawrzeć ciekawe znajomości.

Wycieczki kolejowe w tamtym okresie były intensywnie reklamowane. Reklamy umieszczano na plakatach, ulotkach, broszurach, wieszano je na witrynach sklepowych, na budynkach, na pojazdach ulicznych, reklamowano kolej przez radio i prasę a nawet w książkach telefonicznych.

Dużym uznaniem cieszyły się reklamy w gazetach. Np. firma New Haven&Hartford reklamując „cycle train” wykorzystywała sprawozdania z poprzednich wycieczek. Podczas wycieczki turystą towarzyszyli, reporter oraz kamerzysta i praktycznie we wszystkich gazetach w Nowym Yorku w dzień poprzedzający następną wycieczkę, ukazywała się kolumna z reportażem z poprzedniej wycieczki.

Reklamując wycieczki takie jak „snow train” czy też „cycle train” często współpracowano ze sklepami ze sprzętem sportowym. Sklepy te często w ramach swojej reklamy promowały również przewozy kolejowe. Było to dla nich korzystne, ponieważ ludzie wykupując takie wycieczki często potrzebowali także sprzętu.

Na początku XX wieku kolej na Dolnym Śląsku też przeżywa kryzys i broniła się reklamą. Przykładem może tu być plakat reklamowy z 1925 roku przedstawiony na rysunku poniżej. Przedstawia on ofertę przejazdów turystycznych, weekendowych w dzisiejszym Województwie Dolnośląskim. Plakat zachęca do podróży z Wrocławia w weekend (od 12 w sobotę) z ulgą 33%. Ukazywał się w prasie i zapraszał do odwiedzin regionów turystycznych z przyznaniem wolnego przejazdu. Na plakacie widać miejscowości takie jak: Zagórze Śląskie, Lubiąż, Karkonosze, Sobótka, Masyw Śnieżnika, Srebrna Góra i Trzebnica.

Kolej reklamując swoje usługi nie walczyła o odebranie klientów innym przewoźnikom, reklama skupiała się na przedstawieniu zalet podróży koleją. Reklamowano zorganizowane wycieczki a także regularne połączenia. Firmy kolejowe chwaliły się luksusem w pociągach, wagonami restauracyjnymi, klimatyzacją, wygodnymi rozkładanymi siedzeniami, specjalnymi wagonami dla matek z dziećmi, a także niską ceną.

Propozycja 1 „Pociągiem na narty”

Pierwszym pomysłem jest organizacja wycieczek w sezonie zimowym od 3 grudnia 2011 roku do 26 lutego 2012 roku, o nazwie „pociągiem na narty”. Wycieczki te miałyby być organizowane w każdy weekend i obejmowałyby przejazd w sobotę rano pociągiem z Wrocławia do Szklarskiej Poręby Górnej, przejazd busem pod Szrenicę, oraz dwie możliwości powrotu, w sobotę wieczorem oraz w niedzielę wieczorem. W razie potrzeby również możliwość rezerwacji noclegu w pensjonacie Trans (55 zł za os.) znajdującym się 100 metrów od wyciągu krzeselkowego na Szrenicę. W pensjonacie znajduje się również wypożyczalnia nart i snowboardów.

Turyści odjechali by pociągiem REGIO z Wrocławia o 7:50, kursującym do Jeleniej Góry, jednak w ramach wycieczki „pociągiem na narty” miałyby wydłużoną trasę do stacji Szklarska Poręba Górna, gdzie dotarłby na godzinę 11:30. Skrajny przedział jadącego składu służyłby jako przedział bagażowy a konkretnie na sprzęt narciarski (przedział ten byłby stale pilnowany przez pracownika kolei i pozostawienie sprzętu byłoby bezpłatne). Ze stacji Szklarska Poręba Górna o godzinie 11:40 wyjeżdżałby bus, który dowoziłby narciarzy do oddalonego o 3,2 km pensjonatu „Trans”. Na miejscu turyści, którzy zdecydowali się na pobyt weekendowy zameldowaliby się w pokojach, a reszta wyruszyłaby na stok.

Na miejscu pasażerowie dostaliby karnet popołudniowy uprawniający do korzystania z wyciągów w godzinach od 12 do 16 (koszt takiego karnetu dla dorosłych to 56 zł, natomiast dla młodzieży 47 zł). Turyści, którzy wykupiliby wycieczkę weekendową mogliby za dopłatą 55 zł zarezerwować pokój ze śniadaniem w pensjonacie Trans w cenie 55 zł. Rezerwacja ta nie byłaby konieczna, w pobliżu znajduje się jeszcze kilka innych miejsc noclegowych. W pobliżu pensjonatu znajduje się kilka restauracji oraz wypożyczalnia nart i snowboardów. Dobrym rozwiązaniem byłoby również umożliwienie pasażerom pociągu pozostawienie swojego sprzętu w pensjonacie w czasie w którym nie korzystają (wyjście na obiad, zwiedzanie). Kolej powinna wyjść z inicjatywą współpracy z kilkoma firmami usługowymi w Szklarskiej Porębie, dzięki czemu skorzystali by wszyscy. Firmy te w zamian za dostarczenie większej liczby klientów mogłyby zaproponować ulgi dla pasażerów kolei, np. w zamian z 10% zniżką na obiad w Restauracji „Szrenica”, kolej w swojej reklamie zachęcałaby do skorzystania z usług tejże restauracji.

Istniały by dwie opcje powrotu ze stacji Szklarska Poręba Górna w sobotę o 19:00 (skład jeżdzący regularnie z Jeleniej góry o godzinie 19:17) oraz w niedzielę o 16:55 (skład jeżdzący regularnie z Jeleniej góry o godzinie 17:15). Oba składy zamiast z Jeleniej Góry wyruszałyby ze Szklarskiej Poręby gór-



14. Zdjęcie z *Railway Age* przedstawiające turystów wysiadających ze „snow train” [2]



15. Zdjęcie z *Railway Age* przedstawiające turystów przed „cycle train” [3]

nej oraz posiadałyby przedział przeznaczony na sprzęt.

Cena takiej wycieczki dla osoby dorosłej wynosiłaby 109 zł (56 zł za karnet na narty, 48 zł za przejazd pociągiem w obie strony i 5 zł za przejazd busem), natomiast dla studentów cena wynosiłaby 83 zł (47 zł za karnet na narty, 31 zł za przejazd pociągiem w obie strony i 5 zł za przejazd busem)

Atrakcyjna oferta jest już reklamą samą w sobie, należy potencjalnym klientom przedstawić jedynie szczegóły oferty. Przede wszystkim należy przedstawić taki opis na stronie internetowej i stworzyć spot reklamowy emitowany w regionalnej telewizji oraz na tejże stronie internetowej. Dodatkowo można stworzyć plakat reklamowy i umieścić go na billboardach w okolicach dworców autobusowych i wyższych uczelni oraz w bezpłatnych gazetach typu „metro” czy też „echo miasta”.

Propozycja 2 „Pociągiem na rower”

Drugim pomysłem jest organizacja wycieczek, o nazwie „pociągiem na rower”. Wycieczki te organizowane byłyby co weekend, z tym że co jakiś czas proponowano by nowe miejsca. Jedyne co by się nie zmieniało to cena, która musi być atrakcyjna, bilet w obie strony dla rowerzystów wynosiłby 20 zł, natomiast cena dla studentów to 10 zł. Przed każdym wyjazdem na stronie internetowej PKP pojawiałaby się informacja z zaproponowanym miejscem podróży i z propozycją trasy oraz możliwości powrotu. Można przedstawić za każdym razem dwie opcje trasy, dla zaawansowanych rowerzystów i dla amatorów. Koszt uruchomienia

SCHEDULE
Through Train Will Be Operated From Reading Terminal to Bear Mountain on Sunday, January 26th, 1925. Ar. Bear Mountain 9:15 P.M.

RETURNING
Ar. Reading Terminal 6:30 P.M. Make same stops as on going trip.
Tickets on Sale in Advance
No Baggage Checked

Hurrah! the first SNOW TRAIN
in years leaves on SUNDAY, January 26th, for Bear Mountain

Sketched! Zipper Ski Jacket 5.98
100% wool, water-repellent jacket in gray, colorful plaids. Also button styles. Sizes 12 to 20. Others from \$38 to 10.95.

Ski Trousers
All-wool, waterproof ski trousers in navy, brown, wine. Sizes 12 to 20. \$2.99 to \$8.

You'll need these, too!
Ski (pine or maple)98c to 5.49
Ski bindings2.00 and 2.98
Ski polespair 2.08
Ski Boots\$5
Sweaters (brushed wool or zephyr)2.99
Ski Caps with tassels80c
Sweater, Cap and Glove Sets5.98
Divided Skirts (for skating)4.99
Ski Clothing—Third Floor—Chestnut
Shoes—Street—Chestnut
Ski—Sporting Goods—Second—Chestnut
Complete Ski Equipment for Men too, at Gimbel's Usual Low Prices

16. Reklama wycieczek zimowych przy okazji reklamy sklepu narciarskiego[2]

takiej wycieczki obejmowałby jedynie reklamę, ponieważ bazowano by tylko na istniejących połączeniach. Dobrym pomysłem jest zaproponowanie pasażerom możliwości wynajęcia roweru. Każdy kto chciałby skorzystać z takiej opcji musiałby najpóźniej dzień przed wyjazdem zgłosić taką chęć. Kolej natomiast mogłaby rozpocząć współpracę z wypożyczalnią rowerów „W Sercu Miasta” (cena wypożyczenia na jeden dzień wynosi 35 zł) i na dzień wycieczki dostarczyć określoną liczbę rowerów.

Przede wszystkim należałoby na stronie internetowej przedstawić opis tras i aktualizować stronę co tydzień. Dodatkowo można stworzyć spot reklamowy emitowany w regionalnej telewizji oraz plakat reklamowy i umieścić go na billboardach w okolicach dworców autobusowych i wyższych uczelni oraz w bezpłatnych gazetach typu „metro” czy też „echo miasta”.

Przykładowe trasy rowerowe

Odjazd w sobotę z Wrocławia o 7:54 pociągiem REGIO, kursującym do Międzyzlesia. Skrajny przedział jadącego składu służyłby jako przedział na rowery, gdzie pozostawienie swojego roweru byłoby bezpłatne.

Sonntagsausflüge ab BRESLAU

Sonntagsrückfahrkarten 33 1/3% Fahrpreisermäßigung
Gültig ab Sonnabend Mittag 12 Uhr
Reichsbahndirektion Breslau.

Destinations: Riesengebirge, Zobten, Glatzgebirge, Silberberg, Trebnitz, Kynau, Teubus.

17. Plakat turystycznych przejazdów kolejowych na Dolnym Śląsku z 1925 roku [4]

Pociągiem Na Narty
www.pkp.pl/pociagiem-na-narty.html

wycieczka jednodniowa
- przejazd pociągiem w obie strony
- osobny przedział na bagaż
- transport busem na stok narciarski i spowrotem
- wypożyczalnia sprzętu narciarskiego

wycieczka weekendowa
- przejazd pociągiem
- przedział na bagaż
- transport busem
- zakwaterowanie na życzenie
- wypożyczalnia sprzętu

18. Plakat przedstawiający reklamę wycieczki „Pociągiem Na Narty”

Pociągiem na rower za 20 zł (10 zł studenci) w obie strony

Co weekend nowe trasy sprawdź na www.pkp.pl/rower.html

18. Plakat przedstawiający reklamę wycieczki „Pociągiem Na Narty”



20. Trasa rowerowa z Kamięca Ząbkowickiego do Bystrzycy Kłodzkiej



21. Trasa rowerowa ze Strzelina przez wzgórza Strzelińskie do Białego Kościoła

Trasa trudna:

Trasa rozpoczynałaby się w Bystrzycy Kłodzkiej na stacji PKP (pociąg dojeżdża tam na godzinę 10:05) i kierowałaby się na południowy-wschód w kierunku Międzygórze, gdzie by zawracała i następnie przez Wilkanów i Marianówkę kierowałaby się w stronę Stronia Śląskiego. Następnie do Łądko Zdrój i Złoty Stok, stamtąd do Kamięca Ząbkowickiego, gdzie na stacji PKP trasa dobiegłaby końca. Trasa ma długość 80 km i prowadzi przez kilka ostrych podjazdów, przejechanie tej trasy wliczając przystanki na jedzenie i odpoczynek zajmuje ok. 8-9 godz. Z Kamięca Ząbkowickiego istnieją trzy możliwości powrotu, o 18:04, o 19:00 albo dla tych co chcą po drodze dużo zwiedzać o 19:56.

Trasa łatwa:

Trasa rozpoczynałaby się na stacji PKP w Strzelinie (pociąg dojeżdża tam na godzinę 8:26) i prowadziłaby przez wsie Gościęcice, Krzywinę (odcinek polnej drogi), Bożnowice i objeżdżając wzgórza Strzelińskie dookoła

ła prowadziłaby do Henrykowa. Dalej trasa prowadziłaby po głównej trasie w stronę Strzelina, i po 2 km skręcałaby w stronę Witosławice, następnie przez wieś Dobroszów gdzie skręcałaby w lewo na północ i po dwóch km jazdy w dół docierałaby do wsi Biały Kościół, tu znajduje się kąpielisko gdzie można odpocząć, a następnie udać się na pociąg powrotny.

Trasa ma długość 47 km i przejechanie tej trasy przez początkującego rowerzystę trwa około 6 godz. Z Białego Kościoła istnieją kilka możliwości powrotu, o 14:36, o 16:45 albo dla tych co chcą spędzić trochę czasu na kąpielisku o 17:29 albo o 18:41.

Podsumowanie

Kolej może być atrakcyjnym i konkurencyjnym środkiem transportu jednak potrzeba do tego oprócz modernizacji infrastruktury i taboru również atrakcyjnej oferty i reklamy. Społeczeństwo jak pokazuje sporządzona ankieta nie ma zaufania do Polskich Kolei

jednak widzimy również że ludzie dostrzegają plusy podróży pociągami. Warto to wykorzystać i stworzyć ciekawą ofertę turystyczną. Przedstawione przykłady odnoszą się do czynnych obecnie linii, jednak w najbliższej przyszłości planowane są modernizacje, które dadzą dużo większe możliwości przy planowaniu oferty turystycznej.

Na Dolnym Śląsku istnieje wiele linii kolejowych o niewykorzystanym potencjale. Wiele tras jest poprowadzonych po terenach górskich, co w znacznym stopniu zwiększa ich atrakcyjność. Zamiast likwidować coraz to nowsze linie, należało by się zastanowić czy nie lepiej wykorzystać ich w celach turystycznych. Można by było stworzyć wiele ciekawych ofert dla turystów i dzięki temu w pewnym stopniu poprawić wizerunek polskiej kolei. Obecnie można zaobserwować starania Samorządu Województwa Dolnośląskiego mające na celu rewitalizację niektórych połączeń, jednak dotyczą one głównie przewozów regularnych albo towarowych. Obecnie ciągle turystyka kolejowa w Polsce kuleje, jedynie kluby miłośników kolei organizują przejazdy turystyczne. W znacznym stopniu kuleje również reklama.

Przykłady z historii pokazują nam, że stworzenie ciekawej oferty turystycznej jest możliwe. Okazuje się również że jest to sprawdzony sposób na uratowanie kolei z kryzysu. Również reklama odgrywa tu znaczącą rolę.

Przedstawione propozycje bazują na tamtych czasach. Wykorzystano również czynne obecnie linie i kursujące pociągi, dzięki czemu koszt organizacji tych wycieczek jest niewielki. W przygotowaniu oferty użyto nazw istniejących na rynku firm usługowych, oraz skorzystano z rzeczywistej oferty. Zapropnowano także możliwości współpracy z tymi firmami, jednak nie można zagwarantować że do takiej współpracy by doszło. ◀

Materiały źródłowe:

- [1] Dorota Kulesza: Studium uwarunkowań techniczno-organizacyjnych uruchomienia kolejowych przewozów regionalnych i turystycznych lekkim taborem szynowym, Wrocław 2010 r. Politechnika Wroclawska.
- [2] Railroad Founds „Gold” In Last Winter’s Snow-Hills, Railway Age, 9 maj 1936 r.
- [3] “Bike to Nature” at \$2 a Head, Railway Age, 2 maj 1936 r.
- [4] Die Propaganda der Reichsbahn, Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnerwartungen, 24 grudzień 1925 r.
- [5] Marta Szczęch: Kolejowe przewozy turystyczne, Wrocław 2011r, Politechnika Wroclawska.