

W symboliczny sposób rok 2012 kończy na polskich kolejach zapaść na Śląsku. Odwołane kilkadziesiąt pociągów, liczne awarie, spóźnienia, zamęt organizacyjny – tak wygląda dziś codzienność na torach w największej aglomeracji przemysłowej Polski.

Rok 2012 był niewątpliwie przełomowy dla polskich kolei. To przede wszystkim czas licznych eksperymentów. Jeszcze w 2011 r. zapadły decyzje, iż mistrzynie przygotowywane plany remontów przed mistrzostwami Europy w piłce nożnej trzeba zmodyfikować. Kibice jednak zamiast – jak pierwotnie zakładano – przemieszczać się między Warszawą, Gdańskiem, Poznaniem a Wrocławiem, na skutek ustaleń grup piłkarskich jeździli głównie między Poznaniem a Gdańskiem oraz między Warszawą a Wrocławiem. Wymagało to zmian w harmonogramie remontów. Właściwie na ostatnią chwilę udało się zrealizować rewitalizację niektórych tras, zamiast planowanych kompleksowych modernizacji. Polskie koleje w tym zakresie odniosły sukces. Stosunkowo niskim kosztem poprawiono czas kursowania pociągów, z czego korzyści czerpią głównie mieszkańcy Wielkopolski, Kujaw i Pomorza.

Wbrew planom Euro 2012 nie stało się dźwignią rozwoju kolei. Porównanie kwartalnych statystyk pozwala stwierdzić, że mistrzostwa powstrzymały jedynie odpływ pasażerów od kolei – nie były punktem zwrotnym, po którym udałoby się przełamać złą passę.

Co więcej, koleje nie wykorzystały tego wydarzenia do promocji tej formy lokomocji. Przykładowo w sąsiednich Niemczech, zarówno podczas piłkarskich mistrzostw świata mężczyzn w 2006 r., jak również kobiet w 2011 r., wydarzenia sportowe były tylko marketingowym pretekstem do sprzedaży promocyjnych biletów na lato. Promocja dotyczyła całego okresu letniego, a nawet miesięcy bez rozgrywek. Natomiast w Polsce, aby nabyć specjalne bilety, trzeba było wykazać się obecnością na meczach.

Śląski ekspres

W czasie gdy uwaga kolejarzy skupiona była na obsłudze kibiców, podjęta została decyzja o kolejnej rewolucji na szynach. Władze województwa śląskiego, czyli koalicja PO – PSL – RAŚ, które nie mogły porozumieć się z dominującym przewoźnikiem – Przewozami Regionalnymi – podjęły decyzję o powierzeniu obsługi (z nowym rozkładem na 2013 r.) kolei regionalnych swojej spółce – Kolejom Śląskim, dotychczas obsługującym tylko kilka połączeń. Decyzja ta przejdzie do historii europejskiego kolejnictwa. Jeszcze nikt nie przejął tak rozległej sieci kolejowej w tak

krótkim czasie. W Europie Zachodniej taki proces trwa około trzech, czterech lat. Władze wojewódzkie zaproponowały bardzo wiele rozwiązań, które w szerszej skali nie były spotykane w Polsce: cykliczny rozkład jazdy (odjazdy co godzinę lub co dwie) prawie na całej sieci województwa, interesujący bilet regionalny – jeden dzień jazdy po Śląsku w cenie 26 zł, automaty z kawą i przekąskami.

[mc4wp_form id="84"]

Już na etapie układania rozkładów jazdy nie obeszło się bez problemów. Śląski przewoźnik z zasady nie wyjeżdża poza województwo. Pasażerowie chcący tanio dojechać do miejscowości w sąsiednich województwach zostali zmuszeni do przesiadek, w skrajnych przypadkach, jak w podróży do Kielc, nawet dwa razy, w tym na autobus.

Bałagan i chaos na torach Śląska po wprowadzeniu nowego rozkładu wymusiły odwołanie 12 grudnia prezesa Kolei Śląskich Marka Woracha; następnego dnia do dymisji podał się marszałek woj. śląskiego Adam Matusiewicz z Platformy Obywatelskiej.

Stan zawałowy śląskich kolei został spowodowany głównie niedostosowaniem rozkładów jazdy do używanego taboru i licznymi awariami zamawianych w ekspresowym tempie pociągów. W przetargu na pojazdy spalinowe pozyskano znacznie mniej niż zakładane 36 sztuk. Śląscy pasażerowie w efekcie zobaczyli całą gamę taboru, w tym czeskie wagony ciągnięte niemieckimi lokomotywami. Nadzieje na poprawę warunków podróżowania zostały zniweczone. Zamiast obiecywanej nowej jakości mamy udręczonych pasażerów, którzy już nie wierzą, że kolej może funkcjonować sprawnie, terminowo i bezpiecznie.

Menedżerowie czy likwidatorzy?

Sprawujący nadzór właścicielski nad spółką PKP SA minister transportu Sławomir Nowak podjął bezprecedensową decyzję wiosną 2012 r. o wymianie kadry zarządzającej na szeroką skalę, powołując na stanowiska osoby spoza branży kolejowej. Pracę nowego zarządu trudno jeszcze ocenić. W mediach jednak pojawiły się dwie niepokojące informacje.

Pierwszą z nich był pomysł likwidacji 4 tys. km tras kolejowych, co stanowi 1/5 całej sieci. Sieć kolejowa w Polsce od czasu przemian ustrojowych już się skurczyła o 6 tys. kilometrów. Wówczas argumentowano to optymalizacją kosztów, jednak nikt do tej pory nigdy tak dużych planów likwidacji sieci nie przedstawił. Co więcej, wcześniej było to zazwyczaj zawieszenie ruchu, a następnie zamknięcie szlaku,

teraz – jak wynika z ujawnionego przez media projektu – chodzi o fizyczną likwidację tras kolejowych. W przyszłości przywrócenie na tych trasach ruchu będzie więc praktycznie niemożliwe – wiązać się będzie z budową trasy od nowa.

Drugą rzeczą, która wywołała liczne kontrowersje, było przeznaczenie przez PKP sumy 8 mln zł – mniej więcej tyle, ile kosztuje tańszy szynobus – na badania marketingowe wśród pasażerów. Wprawdzie dobrze, gdy kolej interesuje się opinią podróżnych, jednak zdziwienie budzi koszt badań oraz fakt odkrywania rzeczy oczywistych, np. brudu w pociągach i na dworcach.

Polaryzacja kontra dyfuzja

Pomysł masowej likwidacji linii kolejowych uświadomił nam, że pytanie o kształt kolei to zdecydowanie więcej niż kwestia zarządzania przedsiębiorstwem. To odpowiedź na pytanie o wizję kraju w najbliższych latach. Polska w oficjalnych dokumentach przyjęła polaryzacyjno-dyfuzyjny model rozwoju, który polega na tym, iż środki inwestycyjne koncentruje się w największych miastach, a rozwój tych ośrodków ma przekładać się na poprawę sytuacji pozostałej części kraju.

Rzeczywiście sytuacja gospodarcza w dużych miastach wygląda lepiej niż w „Polsce powiatowej”. Dyfuzja tych korzyści na pozostałe obszary nie idzie już tak sprawnie. Brak transferu korzyści rozwojowych wynika m.in. z komunikacyjnego odcięcia prowincji od największych miast.

Debatę o polskich kolejach zdominowały wielkie projekty, które w żaden sposób nie przyczyniają się do poprawy sytuacji prowincji. Co więcej, czasem pogłębiają jej trudne położenie. Priorytetem stał się program kolei dużych prędkości i zakup pociągów pendolino. Koleje dużych prędkości, wg pierwotnych założeń, miałyby jeździć od 2020 r. z prędkością do 350 km/h, na nowej trasie między Warszawą a Poznaniem i Wrocławiem przez Łódź (tzw. Y). Rząd jednak nagle „zawiesił” ten projekt na bliżej nieokreślony czas.

Tymczasem pociągi pendolino mają się poruszać od 2014 r. z prędkością do 250 km/h na zmodernizowanej trasie łączącej Trójmiasto, Warszawę, Katowice i Kraków.

Niejednoznaczna sytuacja ministra

Wszystko dzieje się w sytuacji, gdy bardzo istotny z punktu widzenia mniejszych miejscowości projekt zakupu taboru do obsługi połączeń międzywojewódzkich znacząco się opóźnia. Pociągi te miały służyć kibicom udającym się na Euro 2012, jednak dotychczas nie został rozpisany żaden przetarg na dostawę taboru.

Pierwotnie pociągi miała kupować spółka Przewozy Regionalne, która należy do

samorządów wszystkich 16 województw. Obecnie odpowiadają za to konsorcja województw (tzw. grupy zakupowe). Projekt od samego początku postrzegany był jako zagrożenie pozycji spółki PKP Intercity, należącej do Skarbu Państwa, nad którą nadzór właścicielski sprawuje minister transportu, a nie jak w przypadku większości państwowych spółek minister skarbu.

Wydaje się, że właśnie dziwna sytuacja formalna ministra transportu, jaka panuje w Polsce od wielu lat, jest powodem kłopotów z rozwojem kolei. Minister z jednej strony odpowiada za organizację rynku kolejowego, czyli powinien wspierać rozwój całej branży i wszystkich przedsiębiorców działających na tym rynku, z drugiej jednak strony sprawuje nadzór właścicielski nad spółkami z grupy PKP SA. W rzeczywistości łatwiej jest rozliczać go z wyników finansowych kontrolowanych spółek niż z satysfakcji pasażerów, dla których konkurencja jest korzystna. Jako że „koszula bliższa ciału”, tracą na tym nie tylko pasażerowie czy spedytorzy, ale cała branża.

W cieniu autostrad

Wraz z rozwojem sieci autostrad kolej zyskuje konkurentów w postaci indywidualnej motoryzacji oraz prywatnych przewoźników autobusowych. Przez pierwszy rok działania PolskiBus.com przewiózł ponad milion pasażerów, obsługując trasy, które były dotychczas domeną kolei. Równocześnie na rynek wchodzi kolejni przewoźnicy: Simple Express, sprywatyzowane PKS-y. Klientów biznesowych próbuje pozyskać EuroLOT, oferując trasy połączenia największych polskich miast z pominięciem Warszawy... Warunki działania kolei są coraz trudniejsze.

Funkcjonowanie nie ułatwia też sposób pozyskiwania funduszy europejskich. W momencie gdy Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wykorzystwała prawie wszystkie środki unijne przewidziane w budżecie UE na lata 2007-2013, inwestycje kolejowe są na poziomie kilkunastu procent. Praktycznie co chwilę media informują o zmianach planów. Jedne powstają w wielkich bólach z licznymi opóźnieniami, inne inwestycje odkładane są na kolejną perspektywę budżetową UE na lata 2014-2020. Cały proces decyzyjny jest w dodatku nieprzejrzysty dla opinii publicznej. Nie wiadomo, na jakim etapie są procedury inwestycyjne, skąd biorą się opóźnienia i czy wcześniejsze obietnice mają pokrycie w rzeczywistości. Warto przy okazji nadmienić, że dużo lepiej, choć nie bez problemów, z działaniami rewitalizacyjnymi radzą sobie samorządy wojewódzkie.

Szkodliwa niepewność

Niepewność inwestycji to ogromny problem dla osób dojeżdżających koleją do pracy czy szkół. Pojawia się pytanie, czy zmienić pracę, pożegnać się z koleją i wybrać samochód. Podczas gdy w Niemczech czy Szwajcarii rozkłady jazdy znane są na dekadę, półtorej naprzód, w Polsce pasażerowie nie mogą być pewni kolejnego miesiąca.

Brak stabilnych planów uniemożliwia też konkurencję na torach w regionach i w połączeniach międzymiastowych. Żaden z prywatnych przedsiębiorców nie zaryzykuje własnych pieniędzy w sytuacji, gdy nie może być pewnym tego, czy pod względem czasu przejazdu nie przegra konkurencji z autobusami lub... rowerami, gdyż są w kraju takie odcinki, gdzie nie da się jechać szybciej niż 30 km/h.

Źródło: Nasz Dziennik. [Czytaj dalej...](#)