

Data 4 maja 2010 r. może być zapamiętana jako kluczowa dla funkcjonowania kolei w Polsce – być datą likwidacji pociągów interREGIO. Sama decyzja zarządcy infrastruktury kolejowej podjęta przy milczącej akceptacji Ministerstwa Infrastruktury będzie mieć bardziej dalekosiężne skutki, niż tylko zawieszenie pociągów konkurencyjnych wobec państwowego przewoźnika – PKP Intercity. Decyzja taka oznacza świadome niszczenie pasażerskich przewozów kolejowych jako całej branży poprzez podważanie zaufania pasażerów do kolei.

Pewność rozkładów jazdy zapewnia konkurencyjność transportu publicznego

Liczne badania naukowe prowadzone w państwach Europy Zachodniej (por. Urry 2001, Banister 2005, Hass-Klau et al. 2007) dowodzą, że jednym z czynników warunkujących sukces systemów transportu publicznego jest trwałość oferty. Trwałość rozumiana jako minimalny poziom świadczonych usług, ponieważ tworzenie dodatkowych połączeń czy wzrost częstotliwości przez pasażerów, oczywiście, jest odbierane pozytywnie. Miernikiem trwałości oferty nie jest tylko rzeczywisty brak redukcji sieci połączeń czy ich częstotliwości, ale zaufanie pasażerów do oferty przewoźnika, stąd też podświadomie uważa się budowę torowiska tramwajowego, za coś gwarantującego w większym stopniu regularne kursowanie komunikacji publicznej w przyszłości, niż wytyczenie linii autobusowej na danym obszarze. Znajduje to odzwierciedlenie w zachowaniu rynku nieruchomości – budowa torowiska tramwajowego podnosi ceny przyległych mieszkań, biur i gruntów pod zabudowę. Nie można natomiast zaobserwować tego w przypadku wytyczenia linii autobusowych, nawet prowadzonych po wydzielonych z jezdni pasach, tzw. bus-pasach.

Przełożenie pewności oferty transportu publicznego na cenę nieruchomości wynika przede wszystkim z możliwości lepszego zaplanowania mobilności własnej i rodziny. Mając możliwość korzystania z regularnie kursującej komunikacji publicznej, która daje pewność, że również w najbliższej przyszłości będzie oferować podobny poziom usług, można podjąć ważne dla domowego budżetu decyzje i zrezygnować z zakupu drugiego czy trzeciego samochodu w rodzinie. Rezygnacja z kolejnego samochodu i możliwość korzystania ze sprawnie działającej komunikacji publicznej obniża koszty życia. Potencjalni najemcy tak położonych nieruchomości skłonni są więc płacić wyższe stawki za najem, które rekompensowane są nie tylko oszczędnościami pieniędzy, ale również i czasu.

[mc4wp_form id="84"]

Analogicznie jak w przypadku miejskiego transportu publicznego, sytuacja wygląda w publicznej komunikacji regionalnej. Wyższe ceny nieruchomości są tam, gdzie docierają szybkie pociągi regionalne. Wprawdzie mieszka się poza miastem, ale dzięki kolejom regionalnym dojazd nie stanowi problemu, a czasem trwa krócej niż w obrębie miasta.

Zupełnie inaczej wyglądałyby ceny nieruchomości, gdyby nie było wiadomo czy pociągi będą w ogóle jeździć, czy zostaną odwołane w ciągu paru dni, czy też nagle zmieniać się godziny odjazdów. Nikt nie może sobie pozwolić, aby na skutek takiej decyzji kolei – rozumianej jako system – nie mogąc dojechać, stracić pracę. Naturalnym rozwiązaniem jest więc zakup samochodu, nawet jeśli przez krótki czas pociągi regionalne jeżdżą często i szybko. Samochód jest wprawdzie droższy w użytkowaniu, ale zapewnia większą pewność, że dotrze się nim do pracy na czas, niezależnie od podejmowanych wręcz z dnia na dzień rozstrzygnięć na najwyższych szczeblach kolejowej hierarchii.

Rozkład jazdy na pół dekady wcześniej

Na odbywających się pod koniec kwietnia 2010 r. Niemieckich Dniach Transportu Publicznego, władze Nadrenii-Palatynatu prezentowały ukończone prace nad rozkładem jazdy, który wejdzie w życie w połowie grudnia 2014 roku. Pewne drobne kwestie wymagają jeszcze dopracowania, jednak mieszkańcy mają już informację, z jaką częstotliwością w danym kierunku będą jeździć pociągi. „Takt 2015”, jak został ten rozkład jazdy nazwany, ma obowiązywać przez następną dekadę, przy czym nie wyklucza się poszerzania oferty – wprowadzania dodatkowych pociągów czy przywracania ruchu kolejowego na nieczynnych obecnie liniach. Zgodnie z założeniami „Taktu 2015” praca przewozowa pociągów wzrośnie o około 20% w stosunku do obecnej oferty. Obecna oferta okazała się sukcesem. Dzięki zapewnieniu regularnej siatki połączeń liczba pasażerów podwoiła się od 1994 r.

Informacja o „Takcie 2015” pozwala pasażerom już dziś planować własne zachowania komunikacyjne w następnych latach. Już dziś posiadają wiedzę, na podstawie której mogą rozstrzygać czy warto wymieniać samochód za kilka lat, czy też można będzie go po prostu sprzedać i przesiąść się na pociąg, korzystając z poprawionej i rozbudowanej oferty.

Długoterminowe planowanie to nie tylko korzyść dla pasażerów, ale również dla przewoźników kolejowych oraz zarządców transportu wykonujących w imieniu kraju związkowego jego własne zadanie, polegające na organizacji przewozów

regionalnych. Organizatorzy transportu mogą już dziś rozpisywać przetargi na obsługę poszczególnych linii, a potencjalni przewoźnicy przygotowywać się do startu w tych przetargach, a w przypadku wygranej – zamawiać odpowiedni tabor i szykować się do obsługi pasażera.

4 maja 2010 – koniec interREGIO?

Sytuacja panująca w organizacji regionalnych przewozów kolejowych w Niemczech jest diametralnie inna niż w Polsce. Niemniej koniecznym jest przypominanie, jak ważna jest stabilność oferty dla rozwoju całego systemu kolei, nie tylko regionalnych.

Polscy pasażerowie nie mogą nawet liczyć na to, że przygotowany rozkład jazdy będzie ważny przez cały rok. Poza połową grudnia, gdy następują największe zmiany oferty, na pasażerów czekają niespodzianki zazwyczaj jeszcze trzy razy do roku – w marcu, czerwcu i we wrześniu. Właściwie tylko w ostatnich dwóch latach zmiany nie oznaczały tylko i wyłącznie likwidacji pociągów. Sukcesywnie Przewozy Regionalne starały się rozszerzać swoją ofertę o połączenie interREGIO. Ofertę, która była komplementarna do oferty pociągów osobowych lub osobowych przyspieszonych, i która zapewniała bardzo ciekawe czasy przejazdów, zarówno w regionach, jak i w połączeniach międzyregionalnych.

Pociągi interREGIO cieszą się więc w codziennych dojazdach dużą popularnością – pełniąc rolę wypełnianą w Niemczech przez ekspresy regionalne (Regional Express). O znaczeniu pociągów interREGIO w codziennych dojazdach świadczą nie tylko liczni pasażerowie na trasach takich jak Poznań-Gniezno, ale również integracja ich w system taryfowy warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego. Pociągi interREGIO wypełniają jednak również inne ważne społecznie zadanie – stanowią konkurencję wobec bardzo drogiego pociągów Intercity, ekspresów (obecnie ExpressIntercity) czy też Tanich Linii Kolejowych (dawniej również pociągów pospiesznych), należących do spółki PKP Intercity. Co więcej, pociągi interREGIO stanowią przede wszystkim konkurencję dla coraz silniejszych w połączeniach dalekobieżnych, przewoźników autobusowych PKS, a także w pewnym stopniu dla prywatnych samochodów.

Od samego początku pociągi interREGIO stanowią sól w oku spółek z grupy PKP SA, do której należy PKP Intercity. Na zmonopolizowanym rynku połączeń pojawiła się konkurencja. Co więcej, pociągi interREGIO stanowią również wielki problem dla resortu infrastruktury, reprezentowanego przez wiceministra odpowiedzialnego za kolej – prof. Juliusza Engelhardta, który zamiast dążyć do rozwoju całej tej gałęzi

transportu, wykazywał dotychczas ponadprzeciętną troskę o jedną ze spółek – PKP Intercity. Prasa, nie tylko branżowa, opisywała rozliczne naciski na spółkę Przewozy Regionalne, aby tylko ta oferta zniknęła z rynku, a PKP Intercity nadal mogłyby cieszyć się monopolem.

Okazja do położenia kresu atrakcyjnej ofercie międzywojewódzkiej spółki Przewozy Regionalne nastąpiła wiosną 2010 r., kiedy okazało się, że większość przewoźników kolejowych zalega spółce PKP Polskie Linie Kolejowe z opłatą za dostęp do torów. Spółka zarządzająca torami, nie mogąc odzyskać pieniędzy od przewoźników, zażądała ograniczenia ich pracy przewozowej. Ultimatum postawiono w pierwszej kolejności Przewozom Regionalnym, wyznaczając 4 maja 2010 r. jako termin zawieszenia kursowania ok. 13%, w większości interREGIO. Podobne żądania, również dotyczące ok. 13% połączeń, postawiono również spółce z holdingu – PKP Intercity. Należy jednak pamiętać, że dla państwowego przewoźnika będzie to okazja, aby mieć uzasadnienie dla likwidacji najmniej rentownych połączeń, planowanych od dawna do likwidacji, jednakże w obliczu protestów społecznych – odkładanych na lepszą okazję.

Wygaszanie ruchu kolejowego

Nie dziwi sytuacja, że PKP Polskie Linie Kolejowe chcą odzyskać należne pieniądze od użytkowników infrastruktury. Podejmowane działania są jednak niezrozumiałe w długofalowej perspektywie. W działaniach tych nie chodzi przecież o zapewnienie skutecznych mechanizmów egzekucji należności, ale o ograniczanie ruchu kolejowego odbywającego się na torach. Działalność gospodarcza, polegająca na udostępnianiu infrastruktury kolejowej, jest obciążona wysokim udziałem kosztów stałych, zwłaszcza, że dużo lżejsze od pociągów towarowych, pociągi pasażerskie zużywają torowiska w niewielkim stopniu. Nie można więc spodziewać się, że ograniczając ruch kolejowy, w równym stopniu ograniczane będą koszty utrzymania infrastruktury. Także likwidacja stosunkowo rentownych pociągów interREGIO nie przyczyni się do poprawy płynności finansowej Przewozów Regionalnych, a przez to do bieżącego regulowania należności.

W świetle ultimatum postawionego przewoźnikom kolejowym przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe, pojawia się pytanie o cel działalności tej spółki. Pomijając już społeczną rolę, jaką pełni infrastruktura kolejowa, naturalnym dążeniem każdego podmiotu gospodarczego jest maksymalizacja zysków, zwłaszcza poprzez wzrost sprzedawanych przez siebie usług. Patrząc na dotychczasową działalność Polskich Kolei Państwowych można postawić pytanie, czy nie jest to świadome niszczenie tej

branży transportu? Pragnąc pokryć rosnący udział kosztów, spowodowany dużym udziałem kosztów stałych i zmniejszającym się popytem, spółka będzie musiała prędzej czy później podjąć cenę dostępu do torów, dalej ograniczając – tym razem pośrednio – pracę przewozową spółek kolejowych.

Już dziś stan taboru kolejowego, czystość dworców czy maksymalne prędkości osiągane na wielu liniach, nawet tych sztandarowych dla kolei, wystarczająco zniechęca do korzystania z tego środka lokomocji i wyboru samochodu osobowego w codziennych, służbowych i wakacyjnych podróżach. Obecny chaos wokół kolei i dalsze ograniczanie oferty, odstrasza kolejnych pasażerów.

Deutsche Bahn (Koleje Niemieckie) też dokonały eksperymentu polegającego na stopniowym niszczeniu siatki połączeń pociągów Interregio, zakończonym ostateczną likwidacją. Pociągi Interregio były wówczas jedynymi przynoszącymi dochód. Przemianowano je w większości na dużo droższe pociągi Intercity, niektóre przekształcono na ekspresy regionalne. W efekcie zmalała liczba pasażerów kolei ogółem. Wielu z dotychczasowych pasażerów wybrało samochód, natomiast pociągi Intercity nie stały się rentowne w wyniku likwidacji Interregio (por. Bodach 2005). Nawet dla silnych kolei niemieckich była to bolesna lekcja. W Polsce natomiast może przyczynić się do dalszej utraty pasażerów i zaprzepaszczenia wysiłków ostatnich lat.

Bibliografia

Banister, D. (2005): *Unsustainable Transport: City Transport in the 21st Century*. Routledge, Londyn. ISBN: 978-0-415-35790-6

Bodach K.-D. (2005): *InterRegio. Die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems*. EK-Verlag, Freiburg, ISBN 3-88255-149-6

Hass-Klau, C., Crampton, G., Ferlic, A. (2007): *The Effect of Public Transport Investment on Car Ownership*. Environmental and Transport Planning, Brighton, ISBN 978-0-9548554-0-6

Urry J. (2001): *Inhabiting the car*. Referat wygłoszony na konferencji "The future of the car", Barcelona.