

Koniec InterREGIO coraz bliższy

10 kwietnia 2015

Pasażerowie stracą kolejne tanie i wygodne połączenia kolejowe. To tylko kwestia czasu.

Ważą się losy popularnych i tanich pociągów IntrREGIO uruchamianych przez spółkę Przewozy Regionalne. Samorządowa spółka stawia sprawę jasno – albo do pociągów dopłacą marszałkowie województw albo Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Jeśli nie – interREGIO nie wyjadą na tory.

Kłopoty finansowe Przewozów Regionalnych nasilają się od ponad sześciu lat, odkąd spółka została przekazana samorządom wojewódzkim. Marszałkowie nie są zainteresowani poprawą funkcjonowania swojego przewoźnika. Zaczęli tworzyć własne spółki kolejowe, realizujące przewozy w granicach poszczególnych województw. Cierpią na tym pasażerowie, korzystający z lokalnego salonu towarzysko-politycznego zasiadając w radach nadzorczych i zarządach.

Przewozy Regionalne, prócz słabych stron działalności np. niekompetentnej kadry kierowniczej i zaniedbanych pociągów, mają niekwestionowaną przewagę nad spółkami-folwarkami marszałków, takimi jak Koleje Śląskie czy Koleje Małopolskie. Przewoźnik kolejowy prowadzący działalność na obszarze całego kraju jest w stanie uruchomić pociągi łączące regiony i w ten sposób zaoferować podróżnym tańszy przejazd na podstawie jednego biletu, bez konieczności płacenia osobno za podróż pociągami różnych spółek. To właśnie idea taniego podróżowania przyświecała ówczesnemu prezesowi Przewozów Regionalnych, Jakubowi Moraczewskiemu, który stworzył markę InterREGIO w 2009 roku.

Teraz tanie pociągi mogą zniknąć z transportowej mapy polski. Wizji tej patronuje nowy prezes Przewozów Regionalnych –

Tomasz Pasikowski. – Chcemy obsługiwać jak największą liczbę połączeń, ale nie po to, by wozić powietrze – powiedział w ubiegłym tygodniu na spotkaniu z dziennikarzami portalu Rynek Kolejowy. – Przyglądamy się ich (pociągów InterREGIO przyp. red.) ekonomice. Będziemy przekonywać marszałków oraz Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, by włączali najpotrzebniejsze z tych połączeń do umów PSC (dofinansowane – przyp. red.) – wyjaśnia Pasikowski. Jak dotąd żadnego dofinansowania przewoźnik ten jednak nie uzyskał. Zdaniem Pasikowskiego bez dotacji likwidacja pociągów InterREGIO jest pewna. Swoje plany nowy prezes uzasadnia nierentownością połączeń.

Czy popularne InterREGIO zostaną okaże się w drugiej połowie roku. W czerwcu spółka zarządzająca torami – PKP Polskie Linie Kolejowe – zamyka listę pociągów uruchamianych w przyszłym roku. Jeśli do tego czasu nie zostaną złożone wnioski o uruchomienie InterREGIO, praktycznie nie ma już szans aby pasażerowie skorzystali z nich w przyszłym roku.

O znaczeniu pociągów międzyregionalnych uruchamianych przez Przewozy Regionalne świadczy skala protestów wywołanych redukcją tych połączeń w grudniu zeszłego roku. Pasażerowie pociągu InterREGIO „Matejko”, łączącego Kraków z Warszawą do dziś nie mogą pogodzić się z utratą swojego pociągu. Prezes Pasikowski był nie ugięty i nie wycofał się z likwidacji połączenia. Nie pomogły akcje na popularnym portalu społecznościowym, ani petycja krakowskiego dodatku do „Gazety Wyborczej” do władz Przewozów Regionalnych.

Jest zatem bardzo prawdopodobne, że prezes Pasikowski na gwiazdkę zlikwiduje pasażerom tanie pociągi, a jego pracownicy przyniosą swoim rodzinom w prezencie „wesołą nowinę”, że stracili pracę. Na uroczystą wieczerzę udadzą się wówczas na słynny nasyp kolejowy, po którym za młodu hasał Stefan Niesiołowski i będą tam jeść szczaw i mirabelki.

Kiedy przewoźnicy PKP odnotowali kolejne straty, niemiecka

kolej zyskała nowych pasażerów.

Neoliberalne reformy i towarzysząca im powszechna destrukcja usług służących ogółowi obywateli, takich jak transport publiczny, zaowocowała zmianami w świadomość Polaków. Dla przeciętnego Polaka, podróż koleją oznacza koszmar. Dla Niemca to szybki i wygodny sposób dojazdu do pracy, bez stania w korkach.

Niezaprzeczalnym „osiągnięciem” przemian, których symbolem stała się terapia szokowa Balcerowicza jest stały spodek liczby pasażerów kolei. W 1990 roku kolej przewiozła ponad miliard pasażerów, dziś ledwo 260 milionów rocznie. Trendu spadkowego nie zdołała zatrzymać żadna z ekip rządzących w minionym ćwierćwieczu.

Raporty o ilości przewiezionych pasażerów publikowane przez Urząd Transportu Kolejowego nie pozostawiają złudzeń. Jest gorzej i póki co nie zanoszą się na zmiany na lepsze. W lutym tego roku kolej przewiozła zaledwie 21,56 miliona pasażerów, czyli o 4,1 proc. mniej niż ubiegłym miesiącu i o 2,7 proc. mniej niż w analogicznym okresie 2014 roku.

Niemcy nie mają kompleksów w tym względzie. Podróż koleją to raczej prestiż. Nasi zachodni sąsiedzi dbają o jakość usług transportowych, nie tylko o kolej. Z pieniędzy publicznych uruchamiane są połączenia autobusowe dowożące pasażerów do węzłów przesiadkowych zlokalizowanych przy dworcach kolejowych. Przemyślana polityka transportowa – wspólny bilet na autobusy i kolej, przynoszą oczekiwane zmiany w świadomości mieszkańców. Dla przeciętnego Niemca podróż koleją to atrakcyjna alternatywa dla transportu indywidualnego. Ilość przewiezionych pasażerów koleją w Niemczech rośnie. DB skutecznie wykorzystują ten fakt w polityce kreowania swojego wizerunku. W roku ubiegłym przewiozły 2,08 miliarda pasażerów, o 14 milionów więcej niż w roku ubiegłym.

Czy polska kolej doczeka się renesansu? Jest to mało

prawdopodobne. Nie pomogły w tym ani płynące ogromnym strumieniem pieniądze z Unii Europejskiej, ani niekwestionowany postęp techniczny w budowie i eksploatacji pociągów. Pewne jest natomiast, że obecnie rządząca koleją ekipa, uczniowie Balcerowicza, przyniosą na kolei spustoszenie.

Autorstwo: FF

Źródło: Strajk.eu

Kompilacja 2 wiadomości na potrzeby „Wolnych Mediów”