

Polityczne Pendolino

9 grudnia 2024

Pociągi Pendolino pojawią się na trasie Warszawa – Poznań – Szczecin. Ale są też miasta, które połączenia ExpressInterCityPremium stracą.

Połączenie Pendolino zacznie kursować trasą Warszawa – Poznań – Szczecin w połowie grudnia 2024 r. Ogłoszono to na odbywającej się w połowie października 2024 r. konferencji prasowej spółki PKP Intercity. Specjalnie po to, aby obwieścić tę nowinę, na konferencji pojawił się Arkadiusz Marchewka, wiceminister infrastruktury odpowiedzialny za żeglugę i gospodarkę morską, a jednocześnie szczeciński poseł Koalicji Obywatelskiej.

Prezes PKP Intercity Janusz Malinowski przekonuje, że pojawienie się połączenia ExpressInterCityPremium na linii Warszawa – Poznań będzie elementem uatrakcyjnienia oferty na tej trasie po ciągnących się kilka lat utrudnieniach wywołanych poważnie opóźnioną modernizacją. „Chcemy, żeby linia do Poznania i dalej do Szczecina była naszą perłą, bo to może być najlepsza linia w kraju. Dlatego chcemy też tam skierować pociągi o najwyższym komforcie” – stwierdził Malinowski. „Pociąg będzie przesunięty z trasy północ-południe, czyli Trójmiasto – Warszawa – Kraków. Tylko trzeba zauważyć jedno: my już w tej chwili w tej relacji musieliśmy często uruchamiać pociągi w podwójnej trakcji, bo 402 miejsca w Pendolino to jest znacząco za mało. Mamy już polskie lokomotywy i wagony o prędkości 200 km/h i jesteśmy w stanie zbudować składy, które pojedą do Gdyni i będą miały pojemność 1 tys. osób. To jest dla nas bardzo racjonalny i ekonomiczny biznesowo ruch”.

Ruch ten został wykonany przez przewoźnika bardzo szybko. Datowany na 18 września 2024 r. dokument „Zarządzony roczny rozkład jazdy”, będący zwieńczeniem prac nad siatką połączeń

PKP Intercity, wcale nie zakładał skierowania od grudnia 2024 r. pociągów Pendolino na trasę Warszawa – Szczecin. Dokument wskazuje, że w ruchu ekspresowym relację miały obsługiwać trzy pociągi zestawione z lokomotyw i wagonów: „Bolesław Prus”, „Sedina” i „Chrobry”.

Pendolino po prostu pojedzie w planie pociągu ekspresowego „Chrobry”, który – jak wskazano w „Zarządzonym rocznym rozkładzie jazdy” – miał pokonywać trasę ze Szczecina do Warszawy w 4 godz. 18 min. Zapowiedziany na październikowej konferencji prasowej czas przejazdu pociągu ExpressInterCityPremium jest dokładnie taki sam. Na trasie Szczecin – Warszawa skład nie może jechać szybciej, bo nie ma na niej żadnego odcinka, na którym pociągi mogłyby przekraczać prędkość 160 km/h.

Skierowanie pociągów Pendolino do stolicy Pomorza Zachodniego zostało w styczniu 2024 r. wskazane przez posłów i senatorów z zachodniopomorskiego zespołu parlamentarnego wśród priorytetów dla tego regionu. – „Nie może być tak, że Szczecin jest jedynym dużym miastem, do którego nie dojeżdżają takie pociągi, to jest chore” – mówił przewodniczący zespołu Artur Łacki, poseł Koalicji Obywatelskiej. „Na pewno w tej kadencji musimy zrobić wszystko, żeby Pendolino dojechało przynajmniej do Szczecina, a szczytem marzeń byłoby Świnoujście”.

Zapytaliśmy Arkadiusza Marchewkę, czy jest ojcem chrzestnym decyzji o skierowaniu przez PKP Intercity pociągu Pendolino na trasę Warszawa – Szczecin. – „Nie będę używał tego stwierdzenia, ale to prawda, że jako mieszkańcy Szczecina od wielu lat zabiegaliśmy o to” – odparł wiceminister.

Pytanie tylko, czy mieszkańcy będą zadowoleni z tego, że zamiast pociągu ExpressInterCity „Chrobry” pojedzie droższy ExpressInterCityPremium. PKP Intercity nie podało jeszcze cen biletów na Pendolino relacji Szczecin – Warszawa, ale na już funkcjonujących trasach bilety do Warszawy z Trójmiasta, Krakowa i Wrocławia na pociąg ExpressInterCity kosztują 149

zł, zaś na ExpressInterCityPremium 169 zł. Dla polityków, którzy domagali się skierowania pociągów Pendolino na trasę Szczecin – Warszawa, nie ma to jednak znaczenia, bo posłom przysługują bezpłatne podróże koleją.

Pociąg Pendolino między Szczecinem a Warszawą zatrzyma się w Poznaniu, Krzyżu Wielkopolskim i Stargardzie. Gdy miasta te będą witać się z połączeniami ExpressInterCityPremium, inne miasta będą musiały je pożegnać.

Od połowy grudnia 2024 r. pociągi Pendolino przestaną stawać w Ciechanowie, Działdowie i Brzegu. Gdy dekadę temu, w grudniu 2014 r., Pendolino zadebiutowało na polskich torach, nie wyznaczono postojów w tych miastach – mimo apeli samorządowców i parlamentarzystów. Przyniosły one jednak skutek po roku od premiery Pendolino. W grudniu 2015 r. pojedyncze pociągi ExpressInterCityPremium zaczęły stawać w Ciechanowie. „To pokazuje, do jakich efektów może doprowadzić współpraca ponad podziałami politycznymi, w ramach różnych środowisk, i samorządowych, i parlamentarnych” – witał pierwsze zatrzymujące się w Ciechanowie Pendolino Jan Maria Jackowski, ówczesny senator Prawa i Sprawiedliwości z północnego Mazowsza. O uwzględnienie Ciechanowa w sieci szybkich połączeń apelował również prezydent miasta Krzysztof Kosiński z Polskiego Stronnictwa Ludowego, uchwały w tej sprawie przyjęły też rady powiatów ciechanowskiego i przasnyskiego. W grudniu 2015 r. postoje pociągów Pendolino otrzymało również Działdowo.

Dłużej na spełnienie marzeń o Pendolino czekano w Brzegu, gdzie postój pociągu ExpressInterCityPremium relacji Warszawa – Wrocław – Jelenia Góra wprowadzono w grudniu 2017 r. – „Szereg spotkań i rozmów z przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury i spółki PKP Intercity przyniosły oczekiwany rezultat. Moje wnioski popierali starostowie z Nysy i Namysłowa” – mówił siedem lat temu ówczesny starosta brzeski Maciej Stefański.

Pytamy w PKP Intercity, dlaczego teraz wycofuje postoje Pendolino w średnich miastach. – „Ujednicamy czasy przejazdów w głównych relacjach w ramach połączeń ekspresowych. Jest to związane między innymi z tym, że wprowadzamy od grudnia cykliczny rozkład jazdy” – mówi Maciej Dutkiewicz z PKP Intercity. – „Postoje w Ciechanowie, Działdowie i Brzegu zostaną wycofane także na bazie analizy ekonomicznej – potoki podróżnych z tych stacji były niskie”.

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: [„Z Biegiem Szyn” nr 6 \(133\) 2024, ZBS.net.pl](https://zbs.net.pl)