

Polskie Państwowe

(Wy)Kolejenie

2 marca 2023

Z początkiem roku media rządowe ogłosiły kolejowy triumf, informując społeczeństwo o przewozowym sukcesie PKP Intercity, które przewiozło w ubiegłym roku blisko 59 milionów pasażerów.

Następnie w odstępie dwóch tygodni poinformowały pasażerów od drastycznych podwyżek, mimo że bilety na przejazdy Pendolino i tak były już drogie. I tu pojawiają się dwa pytania: czy wspomniany wyżej rekord powstał dzięki szerokiemu gestowi naszego państwa oferującego darmowe przejazdy po Polsce Ukraińcom przez kilka miesięcy i czy ta podwyżka, to przynajmniej częściowa próba wyrównania strat finansowych związanych właśnie z tymi bezpłatnymi wycieczkami naszych sąsiadów?

PKP Intercity ogłosiło znaczące rozszerzenie swojej strategii rozwoju i inwestycji z perspektywą do końca bieżącej dekady. Z 19 do 27 mld zł zwiększyły się środki, jakie spółka zainwestuje w rozwój kolei. W tym okresie flota PKP Intercity zostanie w dużym stopniu wymieniona, wszystkie pojazdy przewoźnika będą nowe lub znacznie zmodernizowane. Efektem realizacji tych planów ma być uruchomienie w 2030 roku około dwukrotnie większej liczby połączeń oraz zaoferowanie pasażerom wysokiego i jednolitego standardu podróży. Normą staną się podróże z prędkością 160-250 km/h. Nowe pojazdy będą dostosowane również do potrzeb osób niepełnosprawnych czy rodzin z dziećmi.

Kolejowa proza życia

Tyle o ambitnych planach, które są i tak tylko niemrawą próbą dopędzenia reszty świata. Skupmy się jednak na tym, jak wygląda kolejowa proza życia z perspektywy podróżnego. Autor

niniejszego artykułu w ubiegłym roku wielokrotnie podróżował polskimi pociągami. Odbyszał podróże we wszystkich porach roku, wszystkimi klasami pociągów, jakie oferują polskie koleje, a więc najdroższymi w stawce pociągami Pendolino, pociągami Intercity i najtańszymi TLK. Pełni obrazu dopełniają przejazdy kolejami regionalnymi województwa mazowieckiego, łódzkiego i lubelskiego. Podróże odbywały się na trasach z Warszawy do Łeby, Łodzi, Bydgoszczy, Białej Podlaskiej, Wrocławia i Krakowa, a więc w bardzo różnych kierunkach. Podróże odbywały się zarówno w I jak i II klasie. Wszystko to pozwoliło zebrać skrajne doświadczenia związane z korzystaniem z transportu pasażerskiego oferowanego przez PKP.

Po pierwsze dostrzegalny jest znaczący skok, jeśli, idzie o komfort podróżowania. Ergonomiczne fotele, z różnego rodzaju ułatwieniami w podróżowaniu. Przejrzyste monitory i wyświetlacze informujące o przebiegu trasy. Poprawił się znacząco komfort korzystania z toalet. Cieszy również fakt, że zarówno lokomotywy, jak i wagony kupowane są w Polsce, a nie np. w Korei Południowej, jak to ma miejsce w wypadku warszawskich tramwajów. Konduktorzy są bardziej uprzejmi i przyjaźni pasażerom. Coraz więcej dworców jest zmodernizowanych lub nowo wybudowanych.

Pasażerowie żalą się jednak często, że powstające dworce nawet w powiatowych miastach bardziej przypominają swoim metrażem kioski niż dworce. Choć mamy też niechlubny przykład odwracający rząd wielkości kolejowych inwestycji. Największą bowiem porażką, jeśli idzie o dworce, jest bez wątpienia dworzec Łódź Fabryczna, ogromny dworzec, na którym brakło jednak pieniędzy na ławki dla pasażerów, gdzie funkcjonuje jedna kasa biletowa, a po godzinie 20.00 wszystkie kasy są zamknięte. Łódzki magistrat mógłby ten niefunkcjonalny moloch sprzedać Warszawie i miałby za co imprezować przez kilka lat.

Co do punktualności pociągów, to autor niniejszego artykułu śmiało może określić ją mianem kolejowego dramatu. Średnio tylko jeden na dziesięć pociągów dociera do stacji docelowej o

czasie. Pozostałe mają często znaczące opóźnienia. O ile w dłuższej trasie można wybaczyć jeszcze kwadrans spóźnienia, to zastanawiające jest, jak to się dzieje, że pociąg ruszający ze stacji początkowej potrafi spóźnić się już na starcie o 20-30 minut, a WC w nim wygląda, jakby po poprzedniej marszrucie nie była w ogóle sprzątana. W skali roku suma opóźnień idzie w skali kraju nie tyle nawet w tysiące minut co godzin.

Pendolino story

Największym nieporozumieniem zwłaszcza zimą okazują się najdroższe w ofercie PKP pociągi Pendolino, które zimą są trudne do uruchomienia i w efekcie z 50-minutowym opóźnieniem rusza z Warszawy zastępczy skład, który nie jest pociągiem Pendolino i posiada dużo niższy standard podróży. PKP zamiast zwrócić pasażerom przynajmniej wartość różnicy w cenie obu klas – bo przecież powinny proporcjonalnie zwrócić również za każdą minutę opóźnienia – pozostaje tylko przy słownych przeprosinach. Tymczasem pociągiem tym z Warszawy jechało na lotnisko w Krakowie wielu obcokrajowców, którzy blisko przy godzinnym opóźnieniu mogli nie zdążyć na samolot. Przed wojną polskie koleje słynęły z punktualności do tego stopnia, że ludzie ustawiali zegarki na podstawie ruszających pociągów, a dla maszynisty punktem honoru było dotarcie planowo zgodnie z rozkładem jazdy. Dziś opóźnienia to standard, dlatego, jeśli potrzebujesz dotrzeć gdzieś na czas pociągiem, lepiej zdecyduj się na podróż, która uwzględni nawet kilkudziesięciminutowe opóźnienie pociągu.

Pendolino na trasie do Krakowa ze stolicy „wiezie” niestety ze sobą jeszcze jedną praktykę. Mianowicie pociąg Pendolino na bezpośredniej trasie do Krakowa był tylko 20 minut szybszy od zwykłego pociągu a znacznie droższy, więc pasażerowie omijali szerokim łukiem składy Pendolino. Wówczas władze PKP wpadły na pomysł jak zmusić pasażerów do korzystania z droższych składów. Zwykłe pociągi do Krakowa puszczono przez Kielce, znacznie wydłużając czas przejazdu, w efekcie część pasażerów

musiała zacisnąć zęby i wrócić do drogiego podróżowania Pendolino. Otwartym pozostaje pytanie o etyczny wymiar takiego podejścia do pasażerów.

Kolejowe absurdy

Choć w Pendolino już było drogo, teraz ceny biletów osiągnęły taki poziom, że na wielu trasach taniej jest latać samolotem niż podróżować pociągiem. Opozycja z lubością podłapała temat, tego, że z Warszawy jadąc tym samym pociągiem, kupimy tańszy bilet do Berlina niż do Poznania. I tu mam złą wiadomość dla parlamentarzystów z PO i PSL, ponieważ za ich rządów można było kupić, jadąc tym samym składem, tańszy bilet do Ołomuńca w Czechach niż do Katowic. Jak więc widać kolejowe absurdy mają u nas tradycje idące już w dekady. Dziś, jadąc z Czech do Polski, zapłacić możemy podobno cztery razy mniej, niż jadąc z Polski do Czech. Podejście do znaczenia transportu kolejowego to jeszcze jeden obszar funkcjonowania państwa, w którym możemy brać od Czechów korepetycje. Tańsze bilety, zagospodarowane dworce, które często pełnią funkcję lokalnych centrów kultury i pociągi docierające do najmniejszych miejscowości, to wyróżnia amatorów dobrego piwa.

Wysokość ostatnich podwyżek kolejowych oburzyła nawet samych posłów PiS, dzięki czemu usłyszeliśmy wspaniałomyślne zapewnienia, że ceny spadną do tych sprzed podwyżki. Znowu rząd czuły na „szarego człowieka” wykaże się empatią i wspaniałomyślnie ukroci naszą kolejową udrękę. Ja natomiast chciałbym usłyszeć również deklarację dotyczącą rozliczenia osób, które podjęły decyzję o darmowym transporcie dla Ukraińców. Owszem, uważam, że trudno odmówić transportu uciekającym przed wojną kobietom z dziećmi, ale przez kilka miesięcy za darmo po całej Polsce podróżowali również Ukraińcy mieszkający w Polsce od kilku lat i pracujący tutaj albo ukraińscy mężczyźni, którzy zamiast bronić ojczyzny zbiegli do Polski przed poborem, zalegając w polskich knajpach. Wielu Ukraińców wykorzystało ten czas do podróży turystycznych po

Polsce.

Dochodziło do sytuacji, w których Polak, który miał wykupioną miejscówkę na dane miejsce, stał w korytarzu, ponieważ na jego miejscu siedzieli Ukraińcy. Nie pomagało zwrócenie się z tym problemem do konduktora, który zamiast oddać miejsce siedzące Polakowi, informował go, że niestety jest wojna, więc powinien się wykazać większą empatią względem bliźnich (sic!).

Dodajmy, że wielu Ukraińców próbowało wymuszać bezpłatne przejazdy nawet kilka tygodni po zakończeniu akcji z bezpłatnymi przejazdami. Na szczęście polscy kolejarze zdążyli się zorientować, że mają do czynienia z naciągaczami i byli nieczuli dla prób wymuszenia „ostatniego darmowego przejazdu”. Jak więc widać mijają kolejne dekady, pociągi są rzeczywiście coraz ładniejsze, ale kluczowe problemy na polskiej kolei pozostają wciąż nierozwiązane. Sprawy nie ułatwia również mnożenie spółek kolejowych w celu mnożenia kolejnych rad nadzorczych.

Autorstwo: Arkadiusz Miksa

Źródło: MyslPolska.info