

Michał Fal, Gazeta.pl: Pendolino pojechało, rząd triumfuje, mówiąc o „modernizacyjnym skoku”, opozycja twierdzi, że to źle wydane pieniądze i propagandowa „pokazówka” władzy. A pan jak patrzy na to wydarzenie? Jest się z czego cieszyć czy nie bardzo? Dr Michał Beim*: Trudno odpowiedzieć jednoznacznie, czy pendolino to tylko „droga zabawka”, czy rzeczywiście „modernizacyjny skok”. Pierwszą rzeczą, która nie pozwala na taką ocenę, jest kwestia samej koncepcji funkcjonowania tych pociągów.

Jaka to koncepcja?

- Problem polega właśnie na tym, że cel ich zakupu nie został nigdy bliżej zdefiniowany. Pomysł jako pierwszy rzucił jeszcze Czesław Warszewicz, pochodzący z czasów PiS prezes PKP InterCity w latach 2006-2009. Później projekt zakupu pendolino był kontynuowany niezależnie od zmieniających się okoliczności politycznych. Natomiast nikt nie zadał sobie podstawowego pytania: po co nam pociąg o prędkości maksymalnej 250 km/h, skoro my mamy tory, na których jeździ się maksymalnie 160 km/h, a które można zmodernizować co najwyżej tak, by utrzymały prędkości do 200 km/h? A równocześnie rozwijano projekt kolei dużych prędkości...

...lansowany mocno przez ówczesnego ministra transportu Sławomira Nowaka.

- Tak, myślano wówczas o kolejach, które miały jeździć nawet 350 km/h - w takim przypadku pendolino okazuje się jednak zbyt wolne.

Leave this field empty if you're human:

Czyli w skrócie - ten pociąg jest za wolny, by opierać na nim budowany od zera projekt kolei dużych prędkości, i zbyt szybki, by jeździć ze swoją maksymalną prędkością po istniejących torach - nawet po ich modernizacji. Dlaczego go więc kupiono?

- Moim zdaniem problemy z pendolino są odpryskiem większego problemu, jakim jest brak systemowego spojrzenia na kolej. W Polsce właściwie nie ma debaty o tym, jak kolej ma wyglądać. W takich krajach jak Szwajcaria wiadomo na przykład, że celem jest to, by do konkretnego roku z miasta A do miasta B można było dojechać pociągiem w godzinę, a z miasta C do miasta D - w dwie godziny. Przy czym w każdym z tych miast wszystkie pociągi zjeżdżają się w określonym czasie, aby można było się dowolnie przesiadać. I taki projekt jest definiowany jako polityczne zadanie, któremu towarzyszy całościowa koncepcja realizacji: uwzględnia ona m.in. przyszłe punkty przesiadkowe czy rozkłady jazdy. To jest myślenie systemowe, którego u nas nigdy nie było.

Dlaczego?

- Moim zdaniem na polskiej kolei brakuje zaplecza intelektualnego. Mamy dobrych techników i inżynierów budowlanców czy konstruktorów, ale nie mamy ludzi, którzy traktowaliby kolej jako element rozwoju regionalnego i myśleli o niej w nowoczesny sposób.

Rozumiem, że to nie jest jedynie grzech obecnych władz.

- Z całą pewnością brak myślenia systemowego nie jest grzechem tylko tej ekipy, ale nie można twierdzić, że polityka wobec kolei jest w Polsce taka sama, niezależnie od tego, kto rządzi.

PiS zwracało większą uwagę na problem marginalizacji „Polski powiatowej”. Za rządów prawicy podkreślano, że ludziom tam mieszkającym trzeba coś zaoferować, że nie można ich wykluczać. Znaczenie tanich, regionalnych pociągów, które zapewniałyby łączność peryferii z obszarami centralnymi, było wyraźnie akcentowane. Natomiast rząd PO kładzie nacisk przede wszystkim na duże miasta, co wynika z tego, że stamtąd właśnie rekrutuje się elektorat Platformy. Ale, jak już mówiłem, niezależnie od partyjnych barw, rządzącym brakuje myślenia o tym, jak kolej będzie jeździła za 10-15 lat. Kolej musi być spójnym systemem, od kolei aglomeracyjnej począwszy, skończywszy na produktach luksusowych.

Ale tak czy inaczej, w tym niezbyt optymistycznie nastrojającym pejzażu pojawiło się teraz pendolino. Może za wolne, by być koleją dużych prędkości, i za szybkie na nasze tory, ale jednak - nowoczesne, eleganckie...

- To prawda, rząd ma o tyle rację, że z punktu widzenia pasażera to rzeczywiście jest pewien skok jakościowy. To jest nowoczesny tabor, zaprojektowany zupełnie inaczej niż to, do czego jesteśmy w Polsce przyzwyczajeni. Wyróżnia się estetycznie, ma wiele ciekawych i ważnych dla pasażerów rozwiązań technicznych, które raczej nigdy nie były w takim natężeniu stosowane w polskich pociągach. Bo prawdą jest, że jeden pociąg miał internet, drugi gniazdko, a trzeci dobry „Wars”, ale rzadko występowało to kompleksowo, w formie „dobrego produktu”. Tak więc pendolino z punktu widzenia komfortu jazdy pasażera z pewnością jest czymś nowym. Przykre jest jednak to, że także tu od razu widać braki w systemowym myśleniu.

Bo?

- Początkowo mieliśmy kupić pendolino, które ma wychylne pudło [technologia pozwalająca na szybsze pokonywanie zakrętów, oparta na wychylaniu pudła pociągu na boki - przyp. red.]. Cechą takiej konstrukcji jest m.in. to, że pociąg jest mniejszy, ma ciaśniejsze wnętrza.

Ostatecznie nasze pendolino nie ma wychylnego pudła.

- Ciaśniejsze wnętrza nowych pociągów, typowe dla tego typu konstrukcji, pozostały. I to jest znów konsekwencja tego, że nikt nie myśli całościowo - bo gdyby od razu założyć, że nie decydujemy się na wychylne pudło, można by sprawdzić, czy nie bardziej opłaca się kupić pociąg na wzór niemieckiego ICE, którego wagony są znacznie bardziej przestronne, czy skład wagonowy typu RailJet. I mimo że pendolino jest naprawdę komfortowe, i ja będę go generalnie bronił, to pytanie jest takie, czy za te same pieniądze, ale przy trochę innym

podejściu, nie udało się uzyskać dużo lepszego efektu dla pasażera?

No właśnie. Czy pendolino to, ogólnie rzecz biorąc, drogi pociąg? Bo zarzut przepłacenia też się często powtarza. Niektórzy mówią, że lepiej byłoby kupić polską konstrukcję.

- W Polsce mamy problem z lokomotywami jeżdżącymi nawet z prędkością 200 km/h, bo żaden krajowy producent seryjnie ich nie produkuje. Owszem, że możemy przyjąć założenie, że kupujemy zagraniczne lokomotywy, a wagony produkujemy w Polsce. Wówczas udział polskiego przemysłu w wytworzeniu dobra byłby wyższy. Szacować można, że skład złożony z lokomotywy i ośmiu wagonów kosztowałby ok. 70 mln zł, przy czym sama lokomotywa ok. 15 mln zł.

Polskie składy miałyby być droższe w eksploatacji i utrzymaniu?

- Trudno powiedzieć. Na kolei to właśnie koszt utrzymania często decyduje o sukcesie bądź porażce całej inwestycji. W ogóle jeśli chodzi o szacowanie kosztów, problem leży w tym, że ceny realne mogą znacznie odbiegać od tych przedstawionych w dotychczasowych przetargach. Wiele zależy od detali, wykończenia, zasad finansowania obowiązkowych przeglądów itd. Natomiast wracając do pana pytania - byłbym bardzo wstrzeźliwy wobec opowieści o tym, że polski przemysł byłby w stanie wyprodukować pociągi, które by jeździły 250 km/h, jak pendolino. Przykład włoskich pociągów Fyra wyprodukowanych do Holandii i Belgii powinien uczyć pokory.

No, ale przecież pendolino w Polsce nie pojedzie 250 km, bo nie mamy odpowiednich torów.

- W tej chwili nie pojedzie, natomiast planuje się, że w najbliższych latach do takich prędkości będzie dostosowany tylko fragment Centralnej Magistrali Kolejowej.

Warto było w inwestować w pendolino, skoro jego pełen potencjał wykorzysta się dopiero za kilka lat?

- Moim zdaniem wystarczyłyby pociągi jeżdżące 200 km/h. Zresztą podobne stanowisko przyjęła Komisja Europejska, zmniejszając dotację na zakup pendolino. Takie prędkości można obsłużyć lokomotywą z wagonami [a nie tzw. składem zespolonym, jakim jest pendolino - przyp. red.] Na takie rozwiązanie zdecydowali się m.in. Czesi i Austriacy, którzy korzystają z pociągów Railjet. Ciekawe i wygodne rozwiązanie zaproponował pasażerom też prywatny konkurent w Austrii - spółka WestBahn, kursująca luksusowo wykończonymi składami KISS.

To lepsze rozwiązanie?

- Trudno jednoznacznie powiedzieć, bo nikt nie podjął dyskusji, ile by np. taki RailJet czy KISS kosztował w polskich warunkach. Ale proszę zwrócić uwagę, że Czesi mając doświadczenie z pendolino, wybrali jednak RailJet. Przy czym ja nie chcę krytykować pendolino, bo to sam w sobie jest dobry produkt. Ale pytanie, czy najpierw nie powinniśmy byli pomyśleć o odpowiedniej infrastrukturze. Weźmy przykład remontu trasy Warszawa -

Trójmiasto: początkowo planowano ją „wyprostować”, dzięki czemu można by nią szybko jeździć bez wychylnego pudła. Ostatecznie trasy nie prostowano, a jedynie wyremontowano, licząc, że kupiony pociąg będzie miał wychylne pudło. Ale, jak już mówiliśmy, ostatecznie go nie ma. Znowu brak myślenia systemowego...

Z trasą Kraków/Katowice - Warszawa - Trójmiasto jest jeszcze inny problem, o którym pisała „Gazeta Wyborcza”. Okazuje się bowiem, że podczas remontu nie pomyślano o zrobieniu odpowiedniej liczby mijanek i teraz lokalne pociągi Kolei Mazowieckich będą musiały „ustępować pierwszeństwa” pendolino, w efekcie czego czas niektórych połączeń wydłuży się o 20-25 minut.

- Jeśli mówimy o codziennych dojazdach do pracy, to takie 25 min jest dla wielu podróżnych równoznaczne z rezygnacją z kolei... Walka o pasażera dojeżdżającego codziennie toczy się w łóżku, wygrywa ten środek lokomocji, który pozwala dłużej pospać. Jeśli ktoś może sobie pozwolić na alternatywę w postaci autobusu czy samochodu, na pewno się na nią zdecyduje. I znowu: taka sytuacja to efekt brak systemowego myślenia. Nie pomyślano o tym, co się stanie z tańszymi pociągami.

Minister Wasiak stwierdziła w jednym z wywiadów, że „pendolino jest dla normalnych obywateli”. Czy pana zdaniem rzeczywiście tak jest?

- Dla osób zarabiających średnią krajową bilet za 150 zł jest barierą nie do przejścia. Oczywiście są też tańsze bilety, ale ich pula jest ograniczona. Poza tym trzeba pamiętać, że na świecie bilet na „pociąg dla normalnych obywateli” jest tani, a „pociąg dla biznesu” elastyczny - chodzi o to, że można go wykorzystać na różne połączenia o innej godzinie czy też innego dnia. W przypadku pendolino klient jest drogim biletami związany z konkretną datą i godziną przejazdu. W takiej sytuacji jest duża szansa, że skorzysta z tańszej oferty - choćby z przejazdu Polskim Busem - lub wybierze samochód, jako najbardziej elastyczny środek lokomocji

W Krakowie trwa protest przeciwko likwidacji pociągu InterRegio „Matejko”, który łączył miasto z Warszawą, a teraz ma zastąpić go dwa razy droższe pendolino.

- Z pendolino jest trochę jak z taką drogą zabawką, którą najpierw zamówiono, a dopiero później zaczęto myśleć nad konsekwencjami: „No dobra, nie mamy infrastruktury, to zatrzymajmy Koleje Mazowieckie i zlikwidujemy Matejkę, może jakoś to będzie”. Przy czym na stosunek do pociągów InterRegio ma też wpływ niechęć rządu PO-PSL do konkurencji na torach. Atrakcyjne cenowo InterRegio uruchamiane są przez należącą do województw spółkę Przewozy Regionalne, błędnie uważaną za konkurencję dla państwowego PKP InterCity. Przy całkowitym braku systemowego myślenia takie sytuacje będą się zdarzały cały czas. A im więcej pociągów Pendolino wyjedzie na trasę, tym więcej będzie problemów. Nie można też myśleć, że sukces kolei dalekobieżnych jest możliwy w oderwaniu od kolei regionalnych. To Koleje Mazowieckie, Małopolskie czy stołeczna lub trójmiejska SKM przecież dowożą pasażerów do pociągów InterCity, a potem zawożą z głównego dworca w stronę celu

podróży!

Źródło: Gazeta Wyborcza. [Czytaj dalej...](#)