Oczywiście, że można jej było uniknąć – przygotowując się do operacji z kilkuletnim wyprzedzeniem. Problem polegał na tym, że eskalacja konfliktu na linii władze województwa – Przewozy Regionalne pchnęła marszałka do podjęcia decyzji o jak najszybszym przekazaniu wszystkich połączeń na Śląsku samorządowej spółce Koleje Śląskie. Wydaje się, że zamieszanie jest skutkiem zbyt ambitnych planów w stosunku do liczby i typu posiadanego taboru. Poza tym obiegi pociągów z tak krótkim czasem postoju na stacjach końcowych mogą funkcjonować tylko w krajach, gdzie infrastruktura i tabor kolejowy są w najwyższym stanie. W warunkach polskich jest to zbyt ryzykowne.
Niemniej, plany Kolei Śląskich były bardzo ciekawe i nowatorskie: cykliczny rozkład jazdy, duże wykorzystanie posiadanego taboru, ciekawe oferty taryfowe (bilet dzienny za 26 zł), ukłony w stronę pasażerów (np. automaty z kawą i przekąskami)… Szkoda, że się to nie udało. Kolejna wizja polskiej kolei na miarę XXI w. obraca się właśnie w proch.

Czy decyzja o jednorazowym przejęciu wszystkich połączeń nie była na wyrost?

Problemem nie jest to, że stało się to jednorazowo. Problemem był brak czasu na przygotowanie całego projektu. Niespełna pół roku od podjęcia decyzji do przejęcia to zdecydowanie za mało, zwłaszcza że spółka nie posiadała i – wydaje się, że nadal – nie posiada dostatecznej liczby taboru. Przy ograniczonej liczbie taboru należało stopniowo przekazywać połączenia Kolejom Śląskim.

Jak Pan ocenia ideę tworzenia lokalnych, samorządowych przewoźników, skoro i tak samorządy mają udziały w Przewozach Regionalnych?

Tworzenie samorządowych spółek kolejowych nie jest najlepszym rozwiązaniem. Może jest to optimum na obecną chwilę, ale docelowo powinno się organizować przetargi w taki sposób, aby opłacało się w nich startować prywatnym konkurentom. W przetargach jest też miejsce dla ofert przewoźników samorządowych oraz Przewozów Regionalnych. Z Przewozami Regionalnymi problem jest taki, że właściwie nikt nie ma docelowego modelu funkcjonowania tej spółki. Państwo przekazując udziały samorządom w rzeczywistości usamorządowiło problem, a nie

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

dało im realnego narzędzia organizacji przewozów. W rzeczywistości PR radzą sobie najlepiej na tym rynku, z którego resort transportu najchętniej by je wypchnął: z podróży dalekobieżnych. RegioEkspresy z powodzeniem konkurują ceną i jakością z TLK, ekspresami czy nawet eIC. To pokazuje, że konkurencja – której tak boją się ministrowie – daje korzyści wszystkim!

[mc4wp_form id=”84″]

Czy na tym zamieszaniu skorzystają Przewozy Regionalne?

Przewozy Regionalne na zamieszaniu skorzystają w dwójnasób: finansowo, podpisując kontrakt na ponowną obsługę części linii, i politycznie, pokazując samorządom, czym kończy się wyrzucenie spółki z rynku. Korzyść dla Przewozów Regionalnych jest jednak bardzo iluzoryczna. Na zamieszaniu traci cała kolej. Informacje medialne o problemach na Śląsku są czytelnym sygnałem dla milionów pasażerów kolei w całej Polsce, że kolej – jako system – nie jest wiarygodnym partnerem. I jeśli ktoś się nadal waha, niech wybierze samochód. Ludzie z reguły nie rozróżniają spółek, nie wiedzą do końca, kto zawinił – przyjmują jedynie informację, że pociągi nie są niezawodnym środkiem lokomocji. Tak jest praktycznie co roku, od kilku lat…

Jak może wyglądać przyszłość lokalnej komunikacji kolejowej w Polsce?

Przyszłość kolei regionalnych i aglomeracyjnych zależy od dwóch spraw. Pierwszą jest poważne traktowanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA oraz resort transportu harmonogramów remontów – tak by plany były stabilne i konsekwentnie realizowane. Drugą sprawą jest właściwa organizacja przetargów na obsługę kolejową regionów. Powinny być robione z trzyletnim wyprzedzeniem na kilkanaście lat, tak by przewoźnik, po wygraniu przetargu, mógł zamówić i podstawić nowy tabor.
Stabilność planów remontowych uważam za condicio sine qua non. Bez wiedzy o tym, ile czasu zajmie podróż z miasta A do miasta B – tj. czy kolej będzie szybka, czy też przegra konkurencję z samochodem prywatnym, autobusem PKS czy może nawet z rowerem – potencjalni oferenci albo nie wystartują w przetargu, albo zażądają bardzo wysokich cen – takich, jakby wozili tylko powietrze. Korzyści z

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

dobrze przygotowanych przetargów na kilkunastoletnią obsługę tras mieliby wszyscy: pasażerowie: stabilny rozkład i nowoczesny tabor, marszałkowie: niskie ceny i efektywny transport regionalny, a przewoźnicy: wieloletnią stabilizację finansową.

rozmawiał Wojciech Romański

Źródło: Euroinfrastructure.eu. Czytaj dalej...

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].