

Gdzie kucharek sześć..., czyli o kolei regionalnej

MICHAŁ WROŃSKI

Przewozy Regionalne ogłosiły największy w swej historii program modernizacji taboru. Za pożyczone od konsorcjum trzech banków 629 mln zł spółka zamierza kupić bądź wyremontować w sumie ponad 50 pojazdów.

Z punktu widzenia pasażera można tylko przyklasnąć. To dobrze, że największy na polskiej kolei przewoźnik pasażerski ma wreszcie szansę poprawić stan swego taboru i odesłać do historii wiekowe, ob smarowane przez graficyarzy „kible”, które na tle tego, co oferują pozostałe spółki, wyglądają żałośnie.

Pytanie tylko, gdzie ów nowy tabor będzie jeździł? W znacznej części kraju Przewozy Regionalne zostały zepchnięte do głębokiej defensywy przez samorządowe spółki kolejowe, którym marszałkowie oddali do obsługi co lepsze linie. W skrajnym przypadku – jak w województwie śląskim – Przewozy Regionalne zostały niemal zupełnie wyparte z rynku i muszą zadowolić się jedynie tzw. stykówkami, na granicy z ościenymi regionami. Tym samym tropem zamierza zresztą podążyć Małopolska, której marszałek Jacek Krupa publicznie deklaruje, że w ciągu trzech lat całość ruchu regionalnego przejmą Koleje Małopolskie. Dla Przewozów Regionalnych – spółki „o dużym potencjale, która może działać bardzo efektywnie” (tak przynajmniej ją określił Michael McCarthy z zarządu BZ WBK, jednego z banków kredytujących modernizację taboru przewoźnika) – marszałek miejsca nie widzi.

Jeśli wziąć pod uwagę, że – poza województwami śląskim i małopolskim – samorządowe spółki kolejowe działają również na Dolnym Śląsku, Pomorzu, Mazowszu, w Wielkopolsce i województwie łódzkim, a w kujawsko-pomorskim część połączeń na zlecenie

samorządu wykonuje prywatna Arriva, to można przypuszczać, że w wielu miejscach nowego taboru Przewozów Regionalnych nie zobaczymy.

I tu dochodzimy do sedna sprawy: strategicznego myślenia o kolei w Polsce. A mówiąc ściślej, pytania o to, kto powinien odpowiadać za obsługę ruchu regionalnego. Jeszcze 10 lat temu odpowiedź na nie byłaby prosta i oczywista: Przewozy (nomen omen) Regionalne. Później nastąpiło jednak nieszczęsne i kompletnie nieudane tzw. usamodzielnienie tej spółki, którą (razem

”

Samorządy zaczęły tworzyć własne spółki przewozowe, które nie tonęły w długach i na których działalność marszałkowie mieli realny wpływ. Z punktu widzenia pasażera trudno mieć o to pretensje – wraz z nowymi spółkami na torach pojawiło się sporo nowego taboru.

z długami) podrzucono samorządom wojewódzkim, dając zarazem znikomą możliwość wpływu na jej działalność (bo też jaki można mieć wpływ przy udziałach na poziomie kilku procent).

W tej sytuacji samorządy zaczęły tworzyć własne spółki przewozowe, które nie tonęły w długach i na których działalność marszałkowie mieli realny wpływ. Z punktu widzenia pasażera trudno mieć o to pretensje – wraz z nowymi spółkami na torach pojawiło się sporo nowego taboru. Dziwnym zbiegiem okoliczności skończyły się także powtarzające się wcześniej co rusz groźby kolejarskich strajków. Tyle, że de facto było to tworzenie konkurencji wobec własnej spółki, jaką były Przewozy Regionalne (choć sami marszałkowie jak ognia unikali tego słowa, mgliście mówiąc o „uzupełnieniu oferty”). W tym kontekście raczej miał Andrzej Adamczyk, minister infrastruktury i budownictwa, oceniając niedawno takie działania jako wymierzone w interes Przewozów Regionalnych. Wydaje się, że część marszałków

spisała tę spółkę definitywnie na straty i mając do dyspozycji własnych przewoźników, przestała się martwić przyszłością kolejowego molocha.

Przewozy Regionalne jednak nie padły. Ba, ich prezes zapowiada, że ten rok po raz pierwszy zakończą na plusie, a teraz okazuje się, że w dodatku zamierzają wydać grube miliony na modernizację taboru. Na ten sam cel od lat również dużo wydają samorządy wojewódzkie i podległe im spółki kolejowe. Pytanie jednak, czy aby tych grubych milionów nie za wiele? I czy wydawane są z sensem? Czy na przykład rozbudowa taboru Kolei Małopolskich celem wypchnięcia z Małopolski Przewozów Regionalnych w sytuacji, gdy one również planują modernizację taboru nie świadczy o braku koordynacji działań? Jasne, można cały nowy tabor Przewozów Regionalnych wysłać do Polski wschodniej, ale czy wtedy spółka będzie jeszcze przewoźnikiem krajowym?

Nie sposób dziś cofnąć decyzji, które na przestrzeni ostatniej dekady samorządy wojewódzkie podjęły w kontekście organizacji przewozów kolejowych. Wydaje się jednak, że minister Adamczyk, marszałkowie, a także zarząd Przewozów Regionalnych powinni się spotkać i poważnie porozmawiać o tym, jak ten model powinien funkcjonować w przyszłości. ■

Michał Wroński | Dziennikarz Portalu Samorządowego (www.portalsamorzadowy.pl)

