

Nadzieje i rzeczywistość, czyli co Czesi zmienią na polskiej kolei

MICHAŁ WRÓŃSKI

No i stało się. Leo Express – prywatny czeski przewoźnik – dostał z Urzędu Transportu Kolejowego „zielone światło” na rozpoczęcie przewozów na trasie Praga – Katowice – Kraków. Jeśli zatem nie zdarzy się nic nieprzewidzianego, to pociągi w charakterystycznych, żółto-czarnych barwach zobaczymy na naszych torach już w grudniu, wraz z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy. Będzie to zwieńczenie trwających od kilku lat zabiegów tego przewoźnika o możliwość świadczenia swoich usług na terytorium Polski (do tej pory wobec braku dostępu do sieci, „z konieczności” wykonywał przewozy autokarowe).

Na pociągi Leo Expressu pasażerowie czekają z wielką nadzieją. Śmiem twierdzić nawet, że z nieco nazbyt wielką. Obserwując dyskusje, jakie toczyły się w mediach społecznościowych czy na forach popularnych serwisów informacyjnych, można było odnieść wrażenie, że wraz z uruchomieniem przez czeską spółkę przewozów transport publiczny w Polsce dokona nagle jakiegoś cywilizacyjnego skoku na miarę pierwszego lotu w kosmos. Wydawało się, że składów Leo Expressu nie będą dotyczyć ograniczenia prędkości, zdezelowane torowiska i wszystko to, co tak irytuje nas na polskiej kolei.

Dlatego też pierwszym, co zrobiłem, gdy tylko dostałem wstępny rozkład jazdy dla połączenia Praga – Katowice – Kraków, było sprawdzenie czasu przejazdu między Katowicami a Krakowem. W zasadzie to sam nie wiem, czego się tam spodziewałem. Cudu? Tego, że Leo Express pokona ten dystans w godzinę, bo tyle na współczesnej kolei powinno zajmować pokonanie ok. 70 kilometrów?

Cudu oczywiście nie było. Pociągi czeskiego przewoźnika – podobnie jak

i te należące do polskich spółek – pokonywać będą wspomnianą odległość w dwie godziny. Busiarze przemierzający ten dystans w czasie o 40 minut krótszym mogą więc spać spokojnie. Klientów raczej nie stracą.

To pokazuje tę oczywistą prawdę, że sam tabor, choćby był najnowszy i wypucowany na glanc, nie przesądza jeszcze o jakości przewozów. Do tego, by mógł w pełni zaprezentować swoje walory, potrzebna jest jeszcze odpowiednia infrastruktura. W tym zaś przypadku nadal jej brakuje.



Na pewno jednak już samo wejście Czechów na polski rynek stanowić będzie pewien przełom. Po raz pierwszy zagraniczny przewoźnik będzie świadczył usługi na polskiej sieci kolejowej, realizując jednocześnie międzynarodowe przewozy dalekobieżne i docierając do dwóch, bardzo ważnych ośrodków miejskich naszego kraju

Nie wątpię, że właściciel Leo Expressu dokładnie przemyślał to, na jakie tory chce wjechać. Być może jego decyzja jest wyrazem graniczącej z pewnością nadziei w to, że PKP PLK wreszcie uporają się z remontami i pociągi będą mogły przyspieszyć. Być może jest przejawem biznesowej dalekowzroczności, która nakazuje robić dziś to, co może przynieść korzyści w przyszłości. A może po prostu w modelu, który przyjął Leo Express, nie chodzi o zabranie klientów busiarzom na drobnym (w skali całości) kawałku trasy, lecz o przyjęcie tych, którzy wybierając się do Pragi (względnie do Krakowa) zwykle stawiali na własny samochód lub autokar z logo bociana? Przesłanki do ostrożnego optymizmu na pewno są. Statystyki wyraźnie pokazują, że w Polsce przybywa podróżujących koleją, choć przecież tak naprawdę to zaledwie powrót do stanu sprzed kilku lat. Leo Express wstrzeliwuje się

więc w dobry moment. Może stać się zresztą zarówno beneficjentem, jak też dalszym katalizatorem tego trendu.

Za rok o tej samej porze pewnie będziemy już wiedzieć więcej. Można będzie pokusić się o pierwsze oceny, próbując rozstrzygnąć, czy Leo Express faktycznie okazał się nową jakością na polskiej kolei, czy raczej dopasował się do jej średniego poziomu.

Na pewno jednak już samo wejście Czechów na polski rynek stanowić będzie pewien przełom. Po raz pierwszy zagraniczny przewoźnik będzie świadczył usługi na polskiej sieci kolejowej, realizując jednocześnie międzynarodowe przewozy dalekobieżne i docierając do dwóch, bardzo ważnych ośrodków miejskich naszego kraju (dojeżdżające do Świnoujścia pociągi UBB poruszają się po linii niezależnej od PKP, więc to nieco inna sytuacja). Konsekwencją tego będzie wzrost konkurencji, a to zawsze przynosi korzyść pasażerom. Nowy gracz na rynku będzie chciał ich przekonać do swoich usług, zaś rywale będą robić wszystko, by zatrzymać podróżnych przy sobie. Do tej pory tego typu wyścigi o pasażera urządzali między sobą przewoźnicy drogowi i kolejowi. Teraz świadkami podobnej rywalizacji będziemy na samej kolei. Nareszcie, czas ku temu był już najwyższy. ■

Michał Wróński | Dziennikarz Portalu Samorządowego (www.portalsamorzadowy.pl)
e-mail: michal.wronski@portalsamorzadowy.pl

