

**Pani  
Elżbieta Bieńkowska  
Minister Infrastruktury i Rozwoju**

## **LIST OTWARTY**

**W sprawie działań spółek z grupy PKP na linii kolejowej Łódź - Warszawa.**

***Szanowna Pani Minister!***

Zwracamy się z apelem o objęcie szczególnym nadzorem spółek z grupy PKP w zakresie działań podejmowanych na linii Łódź - Warszawa. W szczególności zwracamy się o powstrzymanie szaleństwa, jakim jest kolejny rozkład jazdy (od 16 grudnia br.) ograniczający ilość kursów pociągów i po raz kolejny destabilizujący życie zawodowe i osobiste pasażerów.

Polityka spółek z grupy PKP, a w szczególności zarządzającego infrastrukturą PKP PLK S.A. ma na celu całkowite wygaszenie popytu na korzystanie z usług PKP dla osób przemieszczających się między Łodzią a Warszawą. Kolejne decyzje są dla podróżnych źródłem coraz większych problemów. Słowo "rozwój" w przypadku tej linii nie kojarzy się z niczym pozytywnym, zaś remont finansowany ze środków UE nie jest środkiem do poprawy jakości życia, tylko okazją do postępującego udręczenia pasażerów, którzy traktowani są jak niepotrzebny element kolejowego konglomeratu.

**Formułujemy w związku z tym postulat krótkoterminowy: pozostawienia pociągu Łodzianin jako jedyne połączenia między Łodzią a Warszawą bez przystanków w innych miastach. Pociąg Łodzianin wypełniony jest obecnie niemal całkowicie przez Łodzian dojeżdżających do Warszawy do pracy. Stanowi on symboliczny ukłon w stronę mieszkańców Łodzi, którzy na dojazdy do Warszawy spędzają ponad 5 godzin dziennie. Przy okazji zmian w rozkładzie jazdy wciąż podejmowane są próby jego likwidacji, poprzez ustanowienie przystanków na całej trasie. Polityka PKP ma na celu skłócenie pasażerów z Łodzi z mieszkańcami innych miast i odwrócenie uwagi od realnych problemów, które opisane są poniżej.**

**Ponadto zwracamy uwagę na problemy długoterminowe:**

1. Remont linii kolejowej Łódź-Warszawa trwa od 2006 roku, ma się zakończyć w listopadzie 2015 roku (9 lat na 120 km torów = około 1 kilometr miesięcznie). Jest przykładem nieudolności organizacyjnej, która powinna być przedmiotem oceny organów ścigania oraz służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ekonomiczne kraju. Remont ten firmowany jest przez Unię Europejską finansującą inwestycję. W efekcie jednak, dla osób mających być beneficjentami prac, logo UE kojarzy się jednoznacznie negatywnie, w związku z tym powinno być usunięte z materiałów promocyjnych projektu. "Rozwój" w ramach którego dokonuje się ten remont, jest bezpośrednią przyczyną rażącego pogorszenia jakości życia tysięcy ludzi, które to pogorszenie ma charakter trwały. Koleją podróżuje już bowiem całe pokolenie pasażerów, które nie pamięta początku tego remontu ani nie widzi perspektyw na jego zakończenie.
2. Czas przejazdu na odcinku Łódź-Kaliska - Warszawa Centralna zajmuje obecnie ponad 2 godziny, zaś dla coraz większej liczby pociągów czas ten zbliża się do 2 godzin 30 minut. Jeśli doliczyć do tego spóźnienia, będące okresowo regułą, czas spędzany w podróży między Łodzią a Warszawą sięga 5-6 godzin dziennie.
3. Korzyści z przeprowadzonego remontu są nikłe, gdy spojrzeć na jego koszty i skalę. Czas przejazdu najszybszego pociągu na odcinku Łódź-Widzew - Warszawa Zachodnia ma sięgnąć 70 minut, zaś pozostałe pociągi mają pokonywać ten odcinek w czasie około 80 minut. Tuż przed remontem czas ten wynosił 90 minut. Jest to rozwiązanie całkowicie niesatysfakcjonujące, w tym zakresie zresztą dochodzi do stałej weryfikacji oczekiwań. Wpiew ministerstwo zapowiadało czas "zbliżony do godziny", potem sławne "65 minut", obecnie już 70 minut dla jednego pociągu, a do końca remontu zostały dwa lata.
4. Każdy kolejny rozkład jazdy ogranicza liczbę par pociągów przemieszczających się między Łodzią a Warszawą oraz wydłuża czasy ich przejazdu. Działo się tak nawet w okresie roku, gdy remont nie był prowadzony z uwagi na upadłość spółki PNI. Wszystko to dzieje się w sytuacji, gdy konkurencja transportowa na trasie stale się zwiększa: wykorzystywana jest autostrada A2, zaś prywatny przewoźnik autobusowy uruchamia kilkanaście par połączeń dziennie.

5. Zmiany rozkładów dokonywane co dwa miesiące destabilizują życie zawodowe i osobiste pasażerów, stanowią źródło znacznego stresu, zwłaszcza, że zmiany w rozkładach następują w wymiarze negatywnym. PKP zachowuje się w tym zakresie jak urząd autorytarnego państwa, nie konsultując z pasażerami rozkładów i pytając ich o zdanie. Komunikacja z pasażerami w zasadzie nie istnieje.

6. Co kilka miesięcy dochodzi do fali opóźnień pociągów, które mają charakter trwałej rezygnacji z przestrzegania rozkładów jazdy. Jest to sposób PKP na obejście prawa, bowiem codziennie spóźnienie w stałym wymiarze, np. 30-40 minut, stanowi w istocie wdrożenie nowego rozkładu jazdy bez obowiązkowej jego publikacji i zatwierdzenia. Opóźnienia te tłumaczone są po prostu remontem mimo, że to właśnie z powodu remontu wydłużono rozkładowe czasy przejazdów.

7. Ogromna jest skala nieprawidłowości w funkcjonowaniu infrastruktury technicznej na linii Łódź-Warszawa. Niemal codziennie dochodzi do awarii urządzeń sterowania ruchem, często są także awarie kilka razy dziennie (oczywiście w godzinach szczytu). Nikt nie jest w stanie podjąć się zbadania jak te nieprawidłowości wpływają na bezpieczeństwo pasażerów.

8. W coraz gorszym stanie jest tabor, czego wymownym dowodem jest incydent sprzed kilku miesięcy, gdy od ruszającego pociągu oderwał się wagon. Urząd Transportu Kolejowego wciąż prowadzi postępowanie w tej sprawie.

Informujemy, że warunki podróżowania na linii Łódź-Warszawa będą przedmiotem kolejnych pism, które kierować będziemy masowo do Najwyższej Izby Kontroli - z wnioskiem o przeprowadzenie kontroli doraźnej, oraz Rzecznika Praw Obywatelskich, z uwagi na stan prawny odbierający pasażerom możliwość dochodzenia roszczeń za rażące nie wywiązywanie się przez przewoźników z zawartych umów. Rozważamy także przeprowadzenie serii akcji protestacyjnych.

**Z poważaniem,  
Pasażerowie.**