

Czy program Kolej Plus to dobry pomysł na rozwój tej branży?

ALEKSANDER MOTYKA,
przewodniczący Związku Zawodowego
Dyżurnych Ruchu PKP



Program Kolej Plus uzupełni już istniejącą sieć kolejową lub przywróci zlikwidowaną w latach 90., w miejscowościach powyżej 10 tys. mieszkańców, którzy obecnie nie mają dostępu do transportu kolejowego. Przebieg linii należy dopasować do różnych potrzeb, a nie tylko do projektu KDP i nie może to być koncert życzeń polityków przed kolejnymi wyborami. Trzeba też dostosować obowiązujące prawo, bo nie może być tak, że powstanie linia kolejowa, a potem będzie dyskusja, kto ma ją utrzymywać i finansować, jak to było z finansowaniem przez samorządy regionalnego transportu kolejowego między województwami, kiedy marszałek mógł finansować przewozy tylko do granicy województwa, a dalej nie był zainteresowany. Jeżeli będzie możliwość odbudowy bocznic kolejowych w regionach objętych programem Kolej Plus to jest szansa, że wróci też ruch towarowy.

Program ma być finansowany ze środków publicznych, przy wsparciu samorządów. Dlatego oceniam go pozytywnie, bo po okresie „zwijania” lub likwidowania kolei, wreszcie rozpoczął się okres myślenia o jej rozwoju. Można mówić, że linii kolejowych w Polsce brakuje, a infrastruktura jest takim krwiobiegiem gospodarki, dzięki której lokalny, regionalny, krajowy i międzynarodowy transport, który dodajmy jest ekologiczny, jest nie tylko tańszy, ale i szybszy. To w mojej ocenie przyciągnie do kolei zaniedbane do tej pory regiony i ich mieszkańców. Uważam, że przed transportem kolejowym jest przyszłość, nie tylko w Polsce, Europie, ale i na świecie. Mam nadzieję, że Kolej Plus nie pozostanie tylko projektem. Dlatego trzymam kciuki za jego realizację.

prof. DANUTA RUCIŃSKA,
Katedra Rynku Transportowego
Uniwersytet Gdański



Wspieranie rozwoju transportu kolejowego to ważny postulat polityki transportowej przy założeniu racjonalnego wykorzystania infrastrukturalnych podstaw gałęzi. Stąd w procesach decyzyjnych i eksploatacyjnych, kapitałochłonnych inwestycji transportowych należy uwzględniać aspekty przestrzenne, regulacyjne, rynkowe, finansowe, organizacyjne, techniczne, ekonomiczne, w tym efektywności dyskontowania użyteczności potencjalnych obiektów.

Program Kolej Plus, rozszerza zakres KPK na lata 2014-2023 wpisując się w pożądaną trendy społeczno-gospodarczego rozwoju oraz wzrostu regionalnej dostępności komunikacyjnej.

Nasuwają się jednak, istotne dla ekonomistów transportu wątpliwości, dotyczące kompleksowości i poprawności przygotowania przedsięwzięcia w kontekście konsultacji z interesariuszami, badań i analiz popytu na przewidzianych do uruchomienia obiektach (linie i punkty), źródeł finansowania, harmonogramu i kosztów realizacji inwestycji na wszystkich jej etapach oraz skłonności potencjalnych użytkowników transportu publicznego do zmian zachowań komunikacyjnych determinujących rentowność kolejowych inwestycji.

dr JAKUB MAJEWSKI,
prezes Fundacji ProKolej



Na obecnym etapie znamy jedynie założenia programu, który w przyszłości ma służyć wsparciu rozwoju regionalnej i lokalnej infrastruktury kolejowej. Ale jeśli docelowy dokument skonkretyzuje i uzbroi je w instrumentarium prawne oraz budżetowe, może stać się to bardzo istotnym narzędziem zwiększania zasięgu kolei – zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym.

Komponent inwestycyjny – czyli budowa i odbudowa lokalnych linii – doczekał się już wielu komentarzy. Dlatego chciałbym zwrócić uwagę na dwa pozostałe czyli uporządkowanie kwestii organizacji połączeń na granicach województw oraz wstrzymania likwidacji linii kolejowych. Pierwszy powinien być lekarstwem na brak współpracy pomiędzy marszałkami sejmików województw i wynikające z tego luki w systemie transportowym i rozkładzie jazdy. W kontekście drugiego warto przypomnieć, że w nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym z 16 XI 2016 r. dopiero co wykreślono przepis dający ministrowi prawo weta przy likwidacji linii kolejowych. Skrzętnie wykorzystywały to PKP Polskie Linie Kolejowe z własnej inicjatywy przeprowadzając proces rozbiórki 75 km linii pomiędzy Wolsztynem a Nową Solą i Żaganiem. Jak rozumiem, ministerstwo uznało to za błąd i chce odzyskać kompetencje w tym zakresie. I słusznie, bo infrastruktura kolejowa to majątek publiczny, który należy chronić. I jeśli udostępniamy go kolejarzom, samorządom, przedsiębiorcom czy organizacjom pozarządowym nie może być to, wstępem do jej likwidacji.

W programie zabrakło źródeł finansowania – zwłaszcza gwarantujących utrzymanie przewozów na lokalnych sieciach kolejowych i połączeniach na styku województw oraz mechanizmów wsparcia dla samorządów i podmiotów, które zdecydują się na przejęcie, rewitalizację i utrzymanie lokalnych linii kolejowych.

KRZYSZTOF MAMIŃSKI,
prezes PKP S.A.



W mojej ocenie ogłoszony niedawno przez premiera Mateusza Morawieckiego i ministra Andrzeja Adamczyka Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej, zwany w skrócie Kolej Plus, to bardzo istotne przedsięwzięcie, ponieważ jego realizacja przyniesie wymierne korzyści społeczne i gospodarcze.

Trudno jest mówić o zrównoważonym transporcie, gdy na kolejowej mapie kraju wciąż występują „białe plamy” – miejsca, do których od lat nie docierają pociągi, czy regiony, które nigdy nie miały połączeń kolejowych.

Program Kolej Plus jest zatem świetnym narzędziem pozwalającym przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu.

Aby stworzyć atrakcyjną ofertę dla pasażerów i nadawców oraz odbiorców towarów z tych miejsc, konieczna jest odbudowa infrastruktury oraz – w niektórych przypadkach – wytyczenie zupełnie nowych szlaków kolejowych.

I właśnie realizację takich inwestycji ułatwi nowy program rządowy Kolej Plus.