



**MASSEL ANDRZEJ - były Podsekretarz Stanu ds. Kolei**

**KOMENTARZ DO SPADKU PRZEWOZÓW OSÓB KOLEJĄ**  
**W LATACH 2004 – 2014**

Okres 2004-2014 to pierwsze dziesięciolecie po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej.

W tym czasie nastąpił wzrost PKB per capita z 10900 EUR w 2004 roku do 17375 EUR w 2013 roku.

Wzrost zamożności społeczeństwa powinien przekładać się na wzrost jego mobilności.

Liczba pasażerów przewiezionych transportem kolejowym podlegała w analizowanym okresie stosunkowo niewielkim wahaniom – przewożono średnio 271 mln pasażerów rocznie, przy czym najmniejszą liczbę pasażerów zanotowano w roku 2005 (257,6 mln), największą zaś w roku 2008 (292,7 mln).

W zakresie pracy przewozowej został odnotowany spadek z 18,3 do 16,1 mld pasażerokilometrów (około 12%). Przy relatywnie stabilnej liczbie pasażerów ten spadek pracy przewozowej wiąże się ze zmniejszaniem się średniej odległości przewozu, która wynosi około 59 km.

Praca przewozowa w ruchu pasażerskim przypadająca na jednego mieszkańca jest w Polsce znacząco mniejsza niż w Czechach.

Koleje CD wykonały w 2014 roku 6,9 mld pasażerokilometrów przy liczbie ludności 10,5 mln. Na jednego pasażera w Polsce przypadało 418 km, w Czechach zaś 662 km.

Większą niż w Polsce pracę przewozową na jednego mieszkańca wykonały też koleje węgierskie (555 km).

Prowadzi to do wniosku, że obecna wielkość kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce nie jest adekwatna do potencjalnych możliwości kolei w warunkach dużego kraju o policentrycznej strukturze osiedleńczej.

Wydaje się, że najważniejszą przyczyną relatywnie niskiego udziału kolei w przewozach pasażerskich w Polsce był przez wiele lat zły i stale pogarszający się stan infrastruktury kolejowej. Przez 20 lat, w latach 1990-2010, postępowała degradacja infrastruktury kolejowej, wynikająca z zaniżonych nakładów na remonty i utrzymanie infrastruktury, przede wszystkim nawierzchni kolejowej.

Najgorsza sytuacja wystąpiła w 1999 roku, kiedy to na sieci kolei polskich wymieniono jedynie 132 km a w latach 2001-2005 – średnio nieco ponad 200 km toru rocznie. To dlatego w okresie 1990-2010 bilans prędkości był każdego roku ujemny, co oznaczało, że sumaryczna długość odcinków toru, na których prędkości pociągów były zmniejszane



przekraczała długość odcinków ze zwiększeniem prędkości. Degradacja infrastruktury skutkowałą wydłużaniem czasów przejazdu na bardzo wielu odcinkach, na przykład Poznań - Bydgoszcz – Gdańsk, Wrocław – Jelenia Góra, Wrocław – Zielona Góra – Szczecin.

Rozpoczęcie dużych inwestycji modernizacyjnych w drugiej połowie minionego dziesięciolecia przez kilka lat nie tylko nie przyniosło poprawy, ale wskutek uciążliwych zamknięć torowych i ograniczeń prędkości wręcz przyczyniło się do dalszego wydłużenia czasów przejazdu.

Czynnikami, który rzeczywiście zdecydowały o zmianie negatywnej tendencji były rozszerzenie programu inwestycyjnego o inwestycje o charakterze odtworzeniowym (tak zwane rewitalizacje) a także zwiększenie zakresu prac remontowo-utrzymaniowych finansowanych przez państwo.

Od 2011 roku postępuje poprawa stanu infrastruktury i corocznie uzyskiwany jest dodatni bilans prędkości. O ile w 2010 roku tylko 36% torów PKP PLK było w stanie dobrym, to w roku 2014 już 52%.

Efektom poprawy stanu infrastruktury są skracające się czasy przejazdu, szczególnie w relacjach łączących Warszawę z miastami wojewódzkimi (szczególnie z Gdańskiem, Krakowem, Katowicami, Opolem, Wrocławiem i Łodzią), ale też na wielu liniach o znaczeniu aglomeracyjnym bądź regionalnym (na przykład Wrocław – Jelenia Góra, Poznań – Wągrowiec, Szczecin – Kołobrzeg, Zielona Góra - Gorzów).

Nie oznacza to, że osiągnięty został stan docelowy - najważniejszymi relacjami, na których czasy przejazdu są obecnie nieatrakcyjne w stosunku do potrzeb są bez wątpienia połączenia Krakowa z Katowicami oraz Warszawy z Radomiem.

Należy podkreślić, że poprawa infrastruktury liniowej jest warunkiem koniecznym wzrostu udziału kolei w przewozach pasażerów, ale nie jest warunkiem wystarczającym.

Muszą jej towarzyszyć skoordynowane działania dotyczące dworców kolejowych a także odnowa taboru. Szybka poprawa następuje obecnie w zakresie taboru do ruchu dalekobieżnego, nadal są jednak potężne zaległości inwestycyjne w przypadku taboru regionalnego (zwłaszcza w odniesieniu do taboru Przewozów Regionalnych).

Pilnego rozwiązania wymaga integracja usług przewozowych realizowanych w różnych segmentach rynku, pozostających w odpowiedzialności różnych organizatorów (marszałkowie województw oraz minister właściwy do spraw transportu).

Wydaje się jednak, że kolej pasażerska w Polsce ma swoje najgorsze lata już za sobą. Można oczekiwać stopniowego wzrostu przewozów, co już jest wyraźne w segmencie przewozów na duże odległości.

Warszawa, 16 września 2015