



CELIŃSKI KRZYSZTOF - były Prezes PKP S.A

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

GŁÓWNE PRZYCZYNY SPADKU PRZEWOZÓW KOLEJĄ TO

1. Ogromny wzrost liczby pojazdów samochodowych w ostatnich 10 latach;
2. Nieuzasadniona liberalizacja przepisów w zakresie planowania i zagospodarowania przestrzennego prowadząca do chaotycznego rozlewania się miast na tereny gmin sąsiednich w zakresie nie tylko zabudowy mieszkaniowej ale i usługowej skutkuje koniecznością odbywania podróży samochodami osobowymi, a jednocześnie uniemożliwia zorganizowanie efektywnego systemu transportu zbiorowego; wynikiem jest spadek przewozów autobusowych na krótkich odległościach i wzrost nierejestrowanej przez GUS pracy przewozowej samochodami osobowymi; efekt – wzrost zatłoczenia dróg lokalnych w strefach podmiejskich i dojazdach do centrów miast, a także w miastach;
3. Stosunkowo mniejszy spadek ogólnej liczby pasażerów przewożonych kolejną w porównaniu z dużym spadkiem pracy przewozowej świadczy o mniejszym spadku albo nawet o wzroście przejazdów na krótkie odległości; ta tendencja dotyczy głównie dużych aglomeracji, a najlepszym tego przykładem jest Warszawa, gdzie SKM Warszawa oraz Koleje Mazowieckie skutecznie zwiększają przewozy pasażerów na liniach podmiejskich w obsłudze dużych miast satelickich aglomeracji warszawskiej: Nowego Dworu, Legionowa, Otwocka, Mińska Mazowieckiego, Grodziska, Pruszkowa, a po zakończeniu modernizacji linii nr 1 i 8 również Żyrardowa, Warki, Piaseczna.
4. Ustanowienie wzrostu indywidualnej konsumpcji obywateli jako priorytetu w polityce gospodarczej państwa kosztem wzrostu jakości usług publicznych, m. in. transportu publicznego; efektem jest wzrost liczby zarejestrowanych samochodów osobowych i presja obywateli-wyborców na rozbudowę/przebudowę sieci drogowej;
5. Ogromna wola polityczna koalicji rządzących w ostatnim 10-leciu w budowie sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz obwodnic i dróg na terenie dużych aglomeracji przy jednoczesnym braku identycznej determinacji w rozbudowie i modernizacji sieci kolejowej; w ostatnim 10-leciu powstało ponad 2000 km nowych autostrad i dróg ekspresowych pozwalających na radykalne skrócenie czasów jazdy samochodami osobowymi pomiędzy dużymi ośrodkami gospodarczymi i turystycznymi w Polsce. Infrastruktura kolejowa w tym okresie



poddawana była wyłącznie zabiegom modernizacyjnym i rewitalizacji, co w niewielkim stopniu poprawiło standardy, jakie projektowano dla niej w okresie jej budowy, często sięgającej początków XX wieku. W związku z tym dzisiejsza infrastruktura kolejowa nie jest i nie może być w przyszłości konkurencyjna w przewozie osób w stosunku do transportu samochodowego wykonywanego wzdłuż korytarzy transportowych, w których zbudowano autostrady lub drogi ekspresowe; Spadek pasażerów pociągów kwalifikowanych może okazać się trwały; przykładem jest linia Warszawa – Poznań, gdzie pomimo skrócenia czasu jazdy poniżej 2h 30' nie udało się odzyskać wszystkich biznesowych pasażerów sprzed okresu budowy autostrady A2; zwiększa się natomiast udział pasażerów pociągów kategorii TLK, których nie stać ani na podróżowanie autostradą A2, ani pociągami klasy EIC, EC; w związku z tym, że zwiększa się udział pasażerów preferujących niską cenę, a nie krótki czas podróży, kolej jest narażona na wzrost konkurencji ze strony dalekobieżnych przewozów autobusowych;

6. Program modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych realizowany jest w większości przypadków bez zawieszania ruchu kolejowego; prowadzenie ruchu kolejowego przez place budów powoduje znaczne wydłużenie czasów jazdy i pogorszenie punktualności przyczyniając się do utraty dużej liczby pasażerów, których po zakończeniu prac niełatwo jest odzyskać; za przykład może posłużyć tu E-65 Warszawa – Gdańsk;
7. Lądowy transport publiczny, a w szczególności publiczny transport kolejowy nie zapewnia łatwego zaplanowania podróży „od drzwi do drzwi” wymagającej przesiadek w ramach jednego rodzaju środka transportu (EIC -Regio) lub, co jest jeszcze trudniejsze, przesiadek z/do różnych rodzajów środków transportu (EIC – PKS); podstawowym ryzykiem w „podróży z przesiadkami” jest ryzyko opóźnienia uniemożliwiającego przesiadkę i kontynuację podróży w zaplanowanym czasie. Ta cecha transportu publicznego również przyczynia się do wzrostu podróży odbywanych samochodami osobowymi.

POŻĄDANE ROZWIĄZANIA SYSTEMOWE DLA ROZWOJU PRZEWOZÓW OSÓB KOLEJĄ

1. Powrót do programu budowy Kolei Dużych Prędkości w tej jego części, która znajduje uzasadnienie ekonomiczne w obecnych warunkach gospodarczych i nowych realiach rynku transportowego w Polsce;
2. Usunięcie nierównego traktowania kolejnictwa i drogownictwa w zakresie dostępu do finansowania ze środków publicznych, zadłużania organizacji odpowiadających za zarządzanie i utrzymanie infrastruktury – odpowiednio GDDKiA oraz PKP PLK S.A., a także odpowiedzialności z tytułu roszczeń wykonawców usług oraz robót budowlanych – odpowiednio Prokuratoria Generalna Skarbu Państwa oraz PKP PLK S.A; nierówne traktowanie ma swoje



odbicie w kosztach ogólnej infrastruktury kolejowej i związanych z tym wysokich opłat za dostęp do linii kolejowych;

3. Stawianie mierzalnych celów rynkowych przed kolejowymi inwestycjami modernizacyjnymi, zamiast dzisiejszych, typu prędkość maksymalna, liczba wymienionych podkładów, szyn itp.; np. dla rozpoczynających się prac projektowych dla modernizacji linii 351 Poznań Główny – Szczecin Dąbie jednym z celów może być osiągnięcie czasu przejazdu dla pociągu klasy EIC 1h 30' (jeśli taki czas zagwarantuje przejęcie części podróży z A2 i S3);
4. Uprzywilejowanie rozwoju transportu publicznego poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji prawnych w zakresie planowania przestrzennego, organizowania i finansowania zarówno na szczeblu lokalnym jak i ponadlokalnym; potrzebna jest nowa ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, sprzyjająca koncentracji zabudowy wokół terenów przygotowanych pod względem uzbrojenia technicznego i możliwości zapewnienia transportu publicznego; istnieje potrzeba ustalenia zasad koordynacji połączeń lokalnych i międzymiastowych i rozliczeń finansowych pomiędzy przewoźnikami (operatorami) nie tylko w ramach jednej gałęzi transportu – transportu kolejowego, ale w miarę potrzeb, również w wymiarze międzygałęziowym; takim przykładem jest połączenie Warszawa – Zamość z przesiadką z kolei na autobus w Lublinie;
5. Zdecydowane usprawnienie procesu inwestycyjnego związanego z budową/przebudową infrastruktury kolejowej; kwestia dotyczy nie tylko organów i jednostek organizacyjnych PKP PLK S.A., ale również innych spółek Grupy PKP (np. KODGiK z PKP S.A.), organów wydających decyzje administracyjne (Wojewoda, RDOŚ), a także naczelnych i centralnych organów administracji rządowej (MF, MiiR, CUPT); niektóre kwestie wymagają zmian ustawowych (np. związanie RDOŚ terminem wydania decyzji i ukrócenie dowolności w ocenie składanych wniosków i ich szczegółowości, szczególnie w zakresie geodezyjnym);
6. Podjęcie kampanii w mediach promującej transport publiczny i walka ze stereotypem, że korzystanie z transportu publicznego jest formą wykluczenia społecznego;
7. Kontynuacja dofinansowania ze środków UE zakupów nowego taboru kolejowego do przewozów lokalnych i aglomeracyjnych.

Warszawa, 16 września 2015