

Dreszcze Bieńkowskiej

23 maja 2014

Dlaczego rząd, promując efekty dziesięciu lat członkostwa Polski w Unii Europejskiej, postanowił nie wspominać o kolei?

– Państwo są jacyś bardzo ponurzy. Ja za każdym razem mam dreszcze jak ten spot widzę. Naprawdę was nie ruszył?! – ze zdziwieniem dopytywała dziennikarzy wicepremier Elżbieta Bieńkowska po pierwszym pokazie spotu „10 lat świetlnych”, promującego dziesięciolecie członkostwa Polski w Unii Europejskiej. Spot powstał na zlecenie kierowanego przez Bieńkowską Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Jak czytamy w oficjalnym opisie spotu, „film promocyjny »10 lat świetlnych« pokazuje skok cywilizacyjny, który dokonał się na przestrzeni lat 2004-2014, w znaczącym stopniu dzięki wykorzystaniu Funduszy Europejskich. Celem filmu jest zobrazowanie wymiernych korzyści związanych z obecnością Polski w Unii Europejskiej oraz unaocznienie skoku cywilizacyjnego, który dzięki naszej akcesji do Unii Europejskiej, dokonał się w stosunkowo krótkim czasie”.

W filmie promocyjnym możemy zobaczyć wieżowce, zadbane starówki, wiatraki energetyczne, łąny zbóż, a także koncerty, festyny, wydarzenia sportowe, kibiców, ludzi wypoczywających nad wodą oraz pokazy fajerwerków. Znamienne jest, że w spocie – który u wicepremier odpowiedzialnej za infrastrukturę wywołuje dreszcze – ani razu nie pojawia się kolej. Czterokrotnie pojawiają się za to inwestycje drogowe: autostrada, droga ekspresowa oraz dwa widowiskowe mosty drogowe.

W ROZPĘDZONYM POCIĄGU

Niemal równocześnie z filmem promocyjnym wydany został obszerny raport Ministerstwa Spraw Zagranicznych pod tytułem „10 PL-UE. Polskie 10 lat w Unii”. Publikacja niejako stanowi

merytoryczne rozwinięcie spotu, a przy tym – w przeciwieństwie do materiału filmowego – nie sprowadza zagadnienia skoku cywilizacyjnego głównie do koncertów, festynów i wydarzeń sportowych.

Na początku raportu możemy przeczytać, że „przystępując do UE w 2004 r., Polska wsiadła do »rozpędzonego pociągu«, poruszającego się według skomplikowanych mechanizmów i zasad gry wypracowanych w ciągu 50 lat procesu integracji”. I właściwie na tych słowach kończy się tematyka kolejowa w raporcie...

W dziale zatytułowanym „Rozbudowa infrastruktury” nie znajdziemy żadnego zdania dotyczącego kolei. Na dział poświęcony infrastrukturze składają się bowiem tylko takie oto rozdziały: „Autostrady i drogi ekspresowe”, „Po Polsce: szybciej i bezpieczniej” (odnoszący się wyłącznie do dróg), „Ochrona środowiska” (poświęcony oczyszczaniu ścieków), „Energetyka”, „Infrastruktura gazowa” oraz „Infrastruktura elektroenergetyczna”.

Publikacja na swoich 252 stronach tylko dwa razy podejmuje temat kolei. A właściwie jedynie się po nim prześlizguje. Pierwszy raz w rozdziale „Ramy prawne dobre dla firm”: „W Polsce pojawiły się także zupełnie nowe prawne rozwiązania, jak np. otwarcie rynku transportu kolejowego czy lotniczego”. Drugi raz w rozdziale „Nowa lotnicza infrastruktura”: „Zbudowano połączenia lotniska z aglomeracjami miejskimi. Tak powstało m.in. połączenie kolejowe z Dworca Centralnego na Lotnisko im. Fryderyka Chopina w Warszawie”.

NAJWIĘKSZY PROGRAM W HISTORII?

To, że w 252-stronicowym raporcie, w którego merytoryczne opracowanie były zaangażowane 24 osoby, temat kolei został właściwie pominięty, nie może być wynikiem przypadkowego niedopatrzenia.

Tym bardziej, że Grupa PKP chwali się, że „10 lat w Unii

Europejskiej przyniosło ogromne zmiany na polskiej kolei", podkreślając, że spółki kolejowe „należą do najważniejszych beneficjentów środków unijnych”. Prezes spółki PKP Polskie Linie Kolejowe Remigiusz Paszkiewicz mówi nawet o „największym w historii polskich kolei programie modernizacji, rewitalizacji i remontów”.

Według danych Grupy PKP, przez ostatnich 10 lat PKP PLK wydały na remonty infrastruktury ponad 26 mld zł. Środki te w większości pochodzą z funduszy europejskich. – „Dzięki ich efektywnemu wykorzystaniu realizowane są inwestycje w tabor, modernizowane linie kolejowe oraz dworce. Wszystkie te działania oznaczają szybszą i bardziej komfortową podróż pociągami oraz obsługę podróżnych na europejskim poziomie” – chwali się PKP.

BALANS W STRONĘ DRÓG

Zapewnienia Grupy PKP kłóć się z danymi zaprezentowanymi przez Dyрекcję Generalną Mobilności i Transportu w Komisji Europejskiej. Dyrekcja niespełna miesiąc przed dziesiątą rocznicą wejścia Polski do Unii Europejskiej opublikowała „Tablicę wyników transportu w Unii Europejskiej” („EU Transport Scoreboard”). Z tego rankingu wcale nie wynika, by polska kolej mogła chwalić się osiągnięciem europejskiego poziomu.

Według zestawienia Komisji Europejskiej, wskaźnik jakości infrastruktury kolejowej – w skali od 1 (ekstremalnie nierozwinięta) do 7 (rozległa, sprawna i wydajna) – wynosi dla Polski 2,56. Polska, spośród 26 unijnych państw posiadających kolej, uplasowała się na 25. pozycji. Gorszy wynik osiągnęła jedynie Rumunia – 2,33.

Wciąż niski jest w Polsce również poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Wskaźnik dla Polski – mierzony liczbą ofiar śmiertelnych na milion pociągokilometrów – wynosi 2,24, co daje naszemu krajowi 23. pozycję. Gorzej jest tylko w Bułgarii

(2,33), na Słowacji (2,48) oraz w Rumunii (2,86).

Wygląda na to, że wicepremier Elżbieta Bieńkowska wcale jednak nie zamierza traktować problemów kolei jako tych, które należy rozwiązać. Filozofia Bieńkowskiej sprowadza się do co jakiś czas wyrywających się jej słów o konieczności przesuwania funduszy unijnych z kolei na drogi. 7 lutego 2014 r. na spotkaniu z marszałkami województw w Kielcach wicepremier Bieńkowska powiedziała: „Potrzebujemy, aby balans był przechylony w stronę dróg, nie kolei”.

Jak widać, w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju kolej wciąż uważana jest za problem, który najlepiej omijać. Zamówiony przez resort spot promocyjny, w którym ani razu nie pojawia się kolej, tylko to potwierdza.

Autor: Karol Trammer

Źródło: [„Z Biegiem Szyn” nr 3 \(71\) 2014](#)