

Kolej minus

15 listopada 2018

W środę 17 października 2018 r., cztery dni przed wyborami samorządowymi, na peronie przystanku Jasienica Mazowiecka premier Mateusz Morawiecki i minister infrastruktury Andrzej Adamczyk ogłosili koncepcję „Kolej Plus”. Zaprezentowanie rządowego „Programu uzupełniania lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej” – bo tak brzmi jego pełna nazwa – akurat w szczycie samorządowej kampanii wyborczej nie było przypadkowe.



Prawo, sprawiedliwość i kolej

Program „Kolej Plus” świetnie wpisał się w przedwyborczy przekaz Prawa i Sprawiedliwości o synergii rządu i samorządów: – „Gdyby udało się uzyskać synergii między władzami samorządową a rządową, można by uzyskać bardzo dużo” – mówił prezes PiS Jarosław Kaczyński, otwarcie sugerując, że tylko wybór do samorządów kandydatów z jego partii pozwoli województwom, powiatom i gminom uzyskać pełny dostęp do funduszy rozdzielanych na poziomie rządowym.

Założeniem koncepcji „Kolej Plus” jest właśnie przekazywanie przez rząd pieniędzy na rewitalizację linii kolejowych

znaczenia regionalnego: obecnie albo nieprzejezdnych, albo nieczynnych w ruchu pasażerskim.

Jednym z celów na szybko napisanego programu „Kolej Plus” było ukazanie braku aktywności polityków Polskiego Stronnictwa Ludowego i Platformy Obywatelskiej, rządzących w kadencji 2014-2018 prawie wszystkimi województwami. Na przykład dla województwa mazowieckiego – w którym od ostatniej reaktywacji połączeń, przywrócenia w 2009 r. pociągów do Góry Kalwarii, minęło już prawie 10 lat – program „Kolej Plus” zapowiedział powrót komunikacji kolejowej do Ostrowi Mazowieckiej i Sokołowa Podlaskiego. To jedno z największych w regionie miast pozbawionych pociągów pasażerskich.

Fala, której PiS nie zatrzymał

– „Od 1989 r. zlikwidowano wiele tysięcy kilometrów linii kolejowych. Najwyższy czas ten zły proces odwrócić. Dlatego ogłaszamy program »Kolej Plus«” – powiedział minister Adamczyk, chcąc tymi słowami ukryć własne grzechy. Albowiem tuż przed zaprezentowaniem koncepcji „Kolej Plus” zakończył się demontaż linii kolejowej Wolsztyn – Nowa Sól – Żagań, której cała procedura likwidacyjna została przeprowadzona w kadencji Adamczyka, i to po złożeniu przez PiS na przełomie 2015 i 2016 r. obietnicy o odejściu od likwidowania infrastruktury kolejowej. Rząd PiS nie miał też problemu z kontynuowaniem procesów likwidacyjnych rozpoczętych przez poprzednie rządy: w latach 2016-2017 Grupa PKP zleciła rozbiórki linii między innymi z Sulechowa do Świebodzina, z Kępna do Namysłowa, z Janowca Wielkopolskiego do Skoków, z Legnicy do Ścinawy oraz – bezpowrotnie odcinając od kolei powiatowy Gołub-Dobrzyń – z Brodnicy do Kowalewa Pomorskiego.

Prawo i Sprawiedliwość – które przez trzy lata rządów, wbrew obietnicom, nie zatrzymało fali likwidacji infrastruktury kolejowej – potrzebowało czegoś, co w kampanii wyborczej pokaże, że tylko PiS, wytwarzając synergię rządu z

samorządami, może być siłą polityczną gwarantującą rozwój kolei na poziomie lokalnym.

Tym bardziej, że gdy zbliżały się wybory samorządowe, politycy Prawa i Sprawiedliwości przekonali się, że kwestia transportu publicznego oraz dostępności komunikacyjnej jest dla społeczności lokalnych istotniejsza niż dotychczas się wydawało.

Program potrzebny od zaraz

W lipcu 2018 r. na biurka wysokich urzędników państwowych trafił raport rządowego Centrum Badania Opinii Społecznej, który pokazał, że jedną z największych bolączek mieszkańców wsi i małych miast są problemy z dojazdem do większych ośrodków. Jak nieoficjalnie dowiedział się dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”, podobne tendencje wychodziły też z badań opinii publicznej zamówionych przez PiS na potrzeby wyborów samorządowych.

Przypomnijmy, że już pod koniec listopada 2017 r. do sejmu i senatu trafiła petycja, w której 75 podmiotów domagało się od rządu PiS wypełnienia złożonej dwa lata wcześniej obietnicy o odejściu od rozbierania linii kolejowych. Wśród sygnatariuszy petycji znalazły się nie tylko stowarzyszenia miłośników kolei, kolejarskie związki zawodowe i organizacje przewoźników kolejowych, ale przede wszystkim samorządy gminne, powiatowe i wojewódzkie, które zostały dotknięte problemem likwidowania infrastruktury kolejowej.

Wszystko to wpłynęło na podjęcie decyzji w Ministerstwie Infrastruktury o stworzeniu czegoś na kształt programu renesansu nieczynnych linii kolejowych. Tak powstał „Program uzupełniania lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej”, okraszony – ogrzewającą się w blasku sukcesu programu „500 Plus” – marką „Kolej Plus”.

W rzeczywistości „Kolej Plus” to jednak tylko iluzja programu:

to chyba najkrótszy dokument w historii programów rządowych – składa się z trzech i pół strony tekstu oraz jednej mapki. Program jest ogólnikowy: nie wskazuje kryteriów doboru ciągów do reaktywacji, nie określa trybu wpływania na samorządy wojewódzkie w zakresie oferty przewozowej na reaktywowanych liniach, zaś najważniejszą kwestię pieniędzy – w sytuacji gdy wartość zaproponowanych przedsięwzięć wynosi 6,9 mld zł – sprowadza do zaklęcia: „źródłem dofinansowania programu byłyby dodatkowe środki alokowane na szczeblu centralnym”.

Widać, że program „Kolej Plus” pisany był na szybko. Świadczy o tym chociażby taki drobiazg, że na dołączoną do programu mapkę sieci kolejowej wkradła się linia kolejowa Wolsztyn – Nowa Sól – Żagań, którą zlikwidowano i rozebrano przed prezentacją programu „Kolej Plus”.

W ogłoszeniu koncepcji „Kolej Plus” nie chodziło o szczegóły. Chodziło o to, żeby na peronie w Jasienicy minister Andrzej Adamczyk, dzierżąc w ręku „program”, mógł powiedzieć: „Nasi poprzednicy likwidowali szlaki kolejowe, zwijali je. My kolej rozwijamy”.

Fakt, że słowa te nie są do końca zgodne z prawdą, był w gorącym okresie kampanii wyborczej najmniej istotny.

Nieprzejezdne efekty

Paradoksalnie, jak na razie najbardziej widocznym skutkiem powstania koncepcji „Kolej Plus” jest... zablokowanie działań na rzecz reaktywacji nieczynnych linii kolejowych, dotychczas prowadzonych z poziomu lokalnego.

Już przekonały się o tym samorządy z Gór Izerskich, które – korzystając z możliwości dawanych przez ustawę o restrukturyzacji PKP – już od kilku lat prowadziły starania o przejęcie zarośniętych drzewami linii Gryfów Śląski – Mirsk i Mirsk – Świeradów-Zdrój w celu przywrócenia ich przejezdności oraz reaktywacji zlikwidowanych w 1996 r. połączeń

pasażerskich do izerskiego uzdrowiska.

W 2017 r. – po uzyskaniu zapewnienia Grupy PKP, że linie przygotowywane są do przekazania samorządom – gminy Gryfów Śląski, Mirsk, Świeradów-Zdrój i samorząd województwa dolnośląskiego podpisały list intencyjny o współpracy w celu odbudowy infrastruktury i uruchomienia pociągów pasażerskich. Gdy pod koniec sierpnia 2018 r. trwały prace geodezyjne niezbędne do przekazania gminom linii kolejowej, samorządy zostały zaskoczone pismem, w którym Grupa PKP poinformowała, że linie Gryfów Śląski – Mirsk i Mirsk – Świeradów-Zdrój „nie mogą stanowić przedmiotu przekazania do zasobów gminnych”, gdyż zostały objęte rządowym programem „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”. Problem tylko w tym, że program ten – który wejdzie w życie z początkiem 2019 r. – cały nieczynny 17-kilometrowy ciąg z Gryfowa Śląskiego do Świeradowa-Zdroju zalicza do najniższej kategorii utrzymania D i w rozdziale „Efekty realizacji programu” informuje, że na koniec 2023 r. nadal będzie on nieprzejezdny.

Nie minęły dwa miesiące od niespodziewanego przerwania trwających od kilku lat starań samorządów na rzecz przywrócenia połączeń kolejowych do Świeradowa-Zdroju i... temat ten objawił się jako jedna z wstępnych propozycji rządowego programu „Kolej Plus”.

Czerwone światło

Podobne problemy jak w Górach Izerskich – w obliczu ogłoszenia programu „Kolej Plus” – pojawiły się u stóp Gór Sowich, gdzie, w celu przywrócenia połączeń kolejowych do 30-tysięcznej Bielawy, już od kilku lat trwają starania samorządu województwa dolnośląskiego na rzecz przejęcia zlikwidowanej 6-kilometrowej linii kolejowej Dzierżoniów – Bielawa Zachodnia.

Zarządzająca wojewódzką infrastrukturą drogową i kolejową Dolnośląska Służba Dróg i Kolei – która w latach 2009-2010

przejęła i przywróciła do życia linie z Wrocławia do Trzebnicy oraz ze Szklarskiej Poręby Górnej do Harrachova – przeprowadziła już inwentaryzację linii do Bielawy i wyceniła koszt jej odbudowy na 15-20 mln zł. Jednocześnie Koleje Dolnośląskie przedstawiły koncepcję obsługi połączeń do Bielawy poprzez wydłużenie relacji pociągów obecnie kursujących między Wrocławiem a Dzierżoniowem.

Teraz – po miesiącach ociągania się Grupy PKP z podjęciem decyzji o przekazaniu samorządowi województwa dolnośląskiego zlikwidowanej linii z Dzierżoniowa do Bielawy – pojawił się program „Kolej Plus” zapowiadający „odejście od dzisiejszej zasady przekazywania odcinków byłych linii kolejowych na własność jednostkom samorządu terytorialnego”.

Pracownicy Oddziałów Gospodarowania Nieruchomościami PKP – jednostek Grupy PKP odpowiedzialnych za nieczynne ciągi kolejowe – nigdy w rozmowach z samorządowcami nie ukrywali, że w kwestii przekazywania linii kolejowych wsłuchują się przede wszystkim w „decyzje na wyższych szczeblach”.

Zawarte w programie „Kolej Plus” słowa o odejściu od przekazywania samorządom nieczynnych linii kolejowych na własność – mimo że przynajmniej jak na razie nie są procedowane żadne zmiany ustawowe dotyczące tej kwestii – to wystarczający sygnał dla pracowników Oddziałów Gospodarowania Nieruchomościami PKP, by samorządom zainteresowanym przejęciem nieczynnych linii kolejowych zapalić czerwone światło.

„Musimy sobie uświadomić, że plany związane z odtworzeniem linii kolejowej Gryfów Śląski – Mirsk – Świeradów-Zdrój trzeba odłożyć przynajmniej do 2023 r.” – oznajmiał swoim mieszkańcom burmistrz Mirska Andrzej Jasiński po otrzymaniu od Grupy PKP pisma z informacją, że nieczynne linie kolejowe jednak nie mogą zostać przekazane gminom. „Można stwierdzić, że w następnej kadencji samorządów o kolei będziemy mogli rozmawiać tylko w kontekście znikających torów i degradacji dworców”.

Gdy u lokalnych włodarzy pojawiło się rozgoryczenie, rząd mógł wysłać społecznościom lokalnym sygnał, że samorządy nie radzą sobie z przywracaniem linii kolejowych do życia i dopiero rządowy program dla miejscowości bez dostępu do kolei – oczywiście połączony z synergią władzy rządowej i samorządowej – pozwoli na „usprawnienie procesu przygotowania i realizacji inwestycji kolejowych na terenie miejscowości”.

Plus minus kolej

Rząd programem „Kolej Plus” z jednej strony realnie spowolnił lub wręcz wstrzymał zainicjowane działania na rzecz reaktywacji nieczynnych linii kolejowych, a z drugiej strony przedstawił dość widowiskowe, ale mało realne propozycje budowy nowych linii kolejowych: ciągu łączącego linię Kraków – Zakopane z Myślenicami, linii z Konina do Turku, nowego przebiegu linii łączącej Lublin z Zamościem czy nowego ciągu łączącego Sokołów Podlaski z linią Warszawa – Białystok (dawny korytarz kolejowy z Sokołowa Podlaskiego do Małkini został zajęty pod nowy przebieg drogi wojewódzkiej).

Trudno nowe linie kolejowe zaplanować, zaprojektować i zbudować, w międzyczasie jeszcze wykupując grunty i uzyskując decyzje środowiskowe, w ciągu pięciu lat. A właśnie na pięć lat – od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2023 r. – określono w programie „Kolej Plus” czas na wykonanie i rozliczenie wszystkich przedsięwzięć realizowanych w jego ramach. W rzeczywistości chodziło przede wszystkim jednak o to, by do mieszkańców miejscowości z mapki programu „Kolej Plus” wysłać sygnał, że jeśli wybiorą kandydatów gwarantujących synergię samorządów z rządem, to w ciągu jednej kadencji lokalnych władz – która, tak się składa, dobiegnie końca jesienią 2023 r. – otrzymają lub po latach odzyskają połączenia kolejowe.

W czasie kampanii wyborczej Ministerstwo Infrastruktury postanowiło nie odnosić się do głosów wątpiących w realność powstania nowych linii kolejowych w czasie pięciu lat. Dopiero

dzień po ogłoszeniu przez Państwową Komisję Wyborczą wyników drugiej tury głosowania rzecznik prasowy resortu infrastruktury Szymon Huptyś oznajmił portalowi „Rynek Kolejowy”, że okres realizacji przedsięwzięć z programu „Kolej Plus” będzie mógł zostać przedłużony.

Równie dobrze można jednak założyć, że przedsięwzięcia z koncepcji „Kolej Plus” w ogóle nie zaczną być realizowane. Albowiem po zakończeniu kampanii wyborczej program „Kolej Plus” przestał być Prawu i Sprawiedliwości do czegokolwiek potrzebny.

Autorstwo: Karol Trammer

Zdjęcie: [AS0lka](#) (CC0)

Źródło: ZBS.net.pl