

Likwidacja naszej kolei

25 września 2019

Wygaszanie popytu było oficjalną strategią Polskich Kolei Państwowych.



Głównym elementem strategii PKP było ograniczanie działalności kolei. Rzucamy światło na będący tego dowodem dokument, który powstał w październiku 1994 r. w Dyrekcji Generalnej Polskich Kolei Państwowych.

Korzyści

„Reguły gospodarki rynkowej nie pozwalają na utrzymanie przy życiu linii kolejowych niedostatecznie obciążonych ruchem, o bardzo słabej frekwencji i nie mających perspektyw rozwojowych, a także szeregu obiektów o niskim lub czasem zerowym stopniu wykorzystania. Kolej musi więc »wyszczupłeć«” – można było przeczytać w opracowaniu pod wdzięcznym tytułem „Nasza kolej. Dlaczego i jak ją restrukturyzować”.

Dokument jasno stwierdzał, że duża część infrastruktury kolejowej nie ma co liczyć na remonty. W tej sytuacji mówiono o podziale sieci na linie czarne, białe i zielone. Linie czarne mogły liczyć na remonty, linie białe miały być

„remontowane w miarę potrzeb w takim zakresie, aby nie dopuścić do zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu pociągów”, natomiast pozbawione remontów linie zielone miały być eksploatowane tylko do czasu fizycznego zużycia. Linie białe i zielone składały się na ponad jedną trzecią sieci kolejowej.

Dokument „Nasza kolej” – powołując się na wewnętrzny dokument „Określenie racjonalnego układu linii kolejowych w Polsce” – stwierdza, że na sieci kolejowej, liczącej w 1994 r. 23,3 tys. km, poza układem racjonalnym jest 6 tys. km linii. „Linie te są predestynowane w pierwszej kolejności do zawieszenia przewozów” – stwierdza Dyrekcja Generalna PKP w swojej broszurze i dodaje: – „Według opinii rady techniczno-ekonomicznej przy dyrektorze generalnym korzyści PKP z tego tytułu mogłyby wynieść nawet około 2 bilionów złotych rocznie”.

Władze PKP zapowiadają „rozwiniecie” dokumentu „Określenie racjonalnego układu linii kolejowych w Polsce” w program redukcji linii kolejowych na lata 1995-2000.

Sukcesy

W broszurze „Nasza kolej” Dyrekcja Generalna PKP wymienia dotychczas osiągnięte „sukcesy”: „Odpowiednio do zmniejszonych przewozów i pracy eksploatacyjnej »wyszczuplała« służba taboru i zaplecza technicznego w porównaniu z 1990 r. W 1993 r. zmniejszono: liczbę lokomotyw elektrycznych z 2511 do 2338, liczbę punktów napraw bieżących taboru z 165 do 127, liczbę lokomotyw spalinowych z 4191 do 3849, liczbę wagonów towarowych z 194,5 tys. do 128,5, liczbę zatrudnionych w służbie taboru i zaplecza technicznego z 115,3 tys. do 72,9 tys.”.

Dyrekcja Generalna PKP z dwóch powodów obawiała się, że „w przypadku programu redukcji linii PKP nie mogą liczyć na sukcesy”. Po pierwsze, „procedury zawieszania przewozów i likwidacji linii są uciążliwe, pracochłonne i długotrwałe i

nic nie wskazuje na to, by nastąpiły w tym zakresie w najbliższym czasie istotne zmiany stanu prawnego". Po drugie, „z dużym prawdopodobieństwem można przyjąć, że Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej nie zaakceptuje w pełni programu redukcji linii kolejowych opracowanego przez PKP, ze względu na uwarunkowania społeczne i polityczne”.

Tak się jednak składa, że ani nastawienie ministerstwa, ani czasochłonność procedur nie okazały się szczególnie dotkliwą przeszkodą w realizacji programu redukcji linii kolejowych. Jak bowiem zwrócił uwagę raport Najwyższej Izby Kontroli z 1998 r., Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej niejednokrotnie wyrażało zgodę na ograniczenie działalności kolei, pomimo że wnioski PKP nie spełniały warunków koniecznych do uzyskania tej zgody. Jak ponadto wskazuje NIK, ministerstwo akceptowało wnioski spływające z PKP bez analizy ekonomicznej, która uwzględniałaby interes całej gospodarki.

Strategia

Z broszury „Nasza kolej. Dlaczego i jak ją restrukturyzować” jasno wynika, że wygaszanie popytu stało się oficjalną strategią Polskich Kolei Państwowych: „PKP muszą od najbliższego roku realizować określoną strategię przewozów na liniach mało obciążonych i nierentownych. Strategia PKP musi zmierzać do wygaszania popytu na kolejowe przewozy lokalne, a tym samym do przesunięcia tego popytu na transport samochodowy”.

Strategia wygaszania popytu sprowadzała się nie tylko do obniżania atrakcyjności oferty przewozowej, ale również do pogarszania parametrów sieci kolejowej: „Strategia ta polegać powinna na istotnym ograniczeniu liczby kursujących pociągów osobowych na liniach lokalnych, jeśli nie będzie zgody na zawieszenie przewozów, sukcesywnym zamykaniu posterunków ruchu, ograniczaniu do niezbędnego minimum prac utrzymaniowych oraz na organizowaniu w okresie przejściowym autobusowej

komunikacji zastępczej”.

Zamykanie posterunków ruchu – czyli degradowanie stacji i mijanek do roli przystanków – prowadziło do zmniejszania przepustowości sieci kolejowej. W coraz mniejszej liczbie punktów pociągi mogły się mijać i wyprzedzać. Władze PKP chwalały się, że w latach 1989-1993 nastąpiło „zmniejszenie liczby czynnych posterunków ruchu w skali sieci o 14,5%”, ale zaznaczają „występowanie pewnych rezerw zbędnych posterunków ruchu”, w związku z czym „dalsza redukcja zbędnych posterunków jest więc możliwa i powinna prowadzić do wzrostu liczby kilometrów przypadających na jeden posterunek ruchu”. Z broszury płynęło jasne wskazanie: „Należy wytypować zbędne posterunki ruchu i stacyjne układy torowe oraz opracować program ich redukcji w następnych latach”.

Pomysłowość

Anonimowi pracownicy Dyrekcji Generalnej PKP, który napisali broszurę „Nasza kolej. Dlaczego i jak ją restrukturyzować”, nie poświęcają zbyt wiele uwagi sytuacji kolei w innych krajach. Co charakterystyczne, w ogóle nie przyglądano się sytuacji kolei w innych krajach Europy Środkowej i Wschodniej. Władze PKP ze szczególnym namaszczeniem spoglądały na wątpliwe osiągnięcia kolei w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, gdzie sieć kolejowa od 1970 r. do 1990 r. została skrócona z 332 tys. km do 193 tys. km: „Polska to nie USA, mimo szacunku, jaki budzą efekty ekonomiczne osiągnięte przez koleje amerykańskie w latach 70. i 80. w wyniku ich pomysłowości”.

Autorstwo: Karol Trammer

Zdjęcie: [AS0lka](#) (CC0)

Źródło: „Z Biegiem Szyn” nr 5 (103) 2019 i ZBS.net.pl