

Masowa likwidacja linii kolejowych w Polsce

22 stycznia 2013

Według raportu firmy McKinsey, 3 tysiące ze wszystkich 19 tysięcy kilometrów torów w Polsce przewidziano do zamknięcia, a przez to do likwidacji. Po tzw. transformacji ustrojowej w 1989 roku kolej znajduje się w stanie permanentnej zapaści.

Zlikwidowano fizycznie wiele tysięcy kilometrów linii kolejowych, następne tysiące są zamknięte. Istniejące połączenia są eksploatowane przy użyciu przestarzałego taboru, a jakakolwiek modernizacja została zastosowana tylko do kilku najważniejszych linii w Polsce. Prędkość pociągów jest często niższa niż w PRL-u, a nawet przed wojną. Taki stan rzeczy pozbawił rzeszę ludzi możliwości transportu kolejowego, relatywnie szybkiego i taniego, a zarazem ekologicznego.

Szczególnie odczuwalne jest to w rejonach kraju oddalonych od metropolii, gdzie kolej była głównym środkiem transportu. Chodzi tu m.in. o województwa zachodnie i północne, gdzie kiedyś obecna w każdym mieście kolej została niemal całkowicie wyrugowana. Oprócz pasażerów cierpią na tym użytkownicy dróg, w końcu większość transportu ładunków masowych mogłaby przemieszczać się koleją, nie niszcząc i nie tamując ruchu drogowego.

Najnowszy plan likwidacji linii kolejowych jest o tyle groźny, iż do zamknięcia wytypowano linie, które niedawno zostały zmodernizowane i po których jest prowadzony stosunkowo liczny ruch pociągów. Można tu wymienić choćby linie: Piła – Ulikowo, Lublin – Lubartów (modernizacja za 50 mln zł), czy Olsztyn – Szczytno (modernizacja za 188 mln zł), a także linie do baz PGNiGe w Barnówku i Rejowcu, kopalni węgla w Bełchatowie czy zakładów chemicznych w Policach.

Zakusy firmy McKinsey (zewnętrznego audytora) i tak zostały

nieco pohamowane, gdyż pierwotnie proponowano zmniejszenie szlaków kolejowych o 8 tysięcy kilometrów.

Regres polskiej kolei jest zjawiskiem bardzo smutnym i niebezpiecznym. Decydenci nie patrzą na względy społeczne czy gospodarcze, ważny jest tylko rachunek ekonomiczny, a ten dla wielu zorientowanych w temacie często polega na "uwalaniu" dobrze prosperującej linii w ciągu jednego roku, poprzez karygodne ułożenie zupełnie nieżyciowego rozkładu. Pojawiające się od lat pomysły uzdrowienia tej sytuacji, choćby w postaci akcji "Tiry na tory", są konsekwentnie odrzucane przez beton obecny w ministerstwach i samej PKP.

N podstawie: drogi.inzynieria.com

Źródło: [Autonom](#)