

Tory wciąż znikają

15 stycznia 2018

Koniec z likwidowaniem linii kolejowych – zadeklarował po wygranych wyborach rząd PiS. Tymczasem Grupa PKP nadal demontuje tory.



Ostatnia decyzja o likwidacji linii kolejowej została wydana 5 listopada 2015 r. Był to sam koniec rządów Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego – decyzję likwidacyjną dotyczącą linii z Kępna do Namysłowa ówczesna minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak podpisała już po wyborach wygranych przez Prawo i Sprawiedliwość, lecz przed zaprzysiężeniem rządu tej partii. Po nastaniu rządów PiS postanowiono: koniec z wydawaniem decyzji o likwidacji linii kolejowych.

CZARNA LISTA LINII KOLEJOWYCH

W lutym 2016 r. wyszło na jaw, że spółka PKP Polskie Linie Kolejowe jak gdyby nigdy nic dąży do uzyskania decyzji likwidacyjnych dla 29 odcinków sieci kolejowej liczących w sumie 432 km. Na czarnej liście, wydobytej z PKP PLK przez Fundację ProKolej, znalazły się między innymi linie Racławice Śląskie – Głubczyce, Mieszków – Śrem, Elbląg – Braniewo, Gryfów Śląski – Świeradów-Zdrój i Jelenia Góra – Karpacz.

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa poinformowało jednak, że spółka PKP PLK nie ma co liczyć na uzyskanie decyzji likwidacyjnych. – „Polska kolej ma się rozwijać, dlatego spółka PKP PLK nie będzie podejmowała działań prowadzących do likwidacji linii kolejowych” – oznajmił minister Andrzej Adamczyk, podkreślając, że wśród celów, jakie stawia przed spółką, jest poszukiwanie możliwości uruchomienia nieczynnych linii.

Odejście od likwidacji linii kolejowych potwierdzali wiceministrowie odpowiedzialni za kolej: „Zostały podjęte działania polegające na wstrzymaniu likwidacji linii kolejowych oraz systemowym odejściu od likwidowania infrastruktury kolejowej” – informował w marcu i maju 2016 r. ówczesny wiceminister Piotr Stomma, odpowiadając na interpelacje poselskie. Deklaracje te podtrzymał następca Stommy wiceminister Andrzej Bittel, zapewniając w styczniu 2017 r., że „nie zakłada się dalszej likwidacji linii kolejowych”.

INFRASTRUKTURA I INNE ODPADY

Mimo deklaracji rządu o odejściu od likwidacji infrastruktury kolejowej, Grupa PKP wcale nie zaprzestała rozbiórek linii kolejowych – od początku 2016 r. zlecono demontaż w sumie 272 km linii kolejowych. Przez ostatnie dwa lata spółka PKP – która przejmuje od PKP PLK linie po decyzji likwidacyjnej – zleciła rozbiórki linii między innymi z Sulechowa do Świebodzina, ze Skoków do Janowca Wielkopolskiego, ze Ścinawy do Legnicy, z Kamieńca Ząbkowickiego do Złotego Stoku czy z Brodnicy do Kowalewa Pomorskiego.

Wraz z demontażem 50-kilometrowej linii Brodnica – Kowalewo Pomorskie bezpowrotnie od kolei odcięte zostało powiatowe miasto Golub-Dobrzyń. Spółka PKP, ogłaszając pod koniec stycznia 2017 r. przetarg na rozbiórkę tej linii, zaznaczyła bowiem, że wykonawca ma „przeprowadzić rozbiórkę infrastruktury kolejowej, zabezpieczyć załadunek i transport,

zutylizować gruz, podkłady kolejowe i inne odpady oraz uporządkować teren”. Tak brzmi standardowy zapis stosowany przez PKP przy zamówieniach na rozbiórki poprzedzające przekazanie samorządom lub sprzedaż gruntów po linii kolejowej.

TO NIE LINIA KOLEJOWA – TO NANIESIENIA

Tory między Brodnicą a Kowalewem Pomorskim zostały zdemontowane mimo apeli polityków i organizacji pozarządowych. „System kolejowy powoli jest odbudowywany i nawet jeżeli obecnie na części linii nie jest prowadzony ruch, to nie można przesądzić, że nie ma on szansy na nie powrócić za 5, 10 czy 15 lat. Dlatego należy zachowywać nieeksploatowaną infrastrukturę kolejową, gdyż jej czas prawdopodobnie jeszcze nadejdzie” – wspólnie przekonywały ministra infrastruktury Fundacja ProKolej oraz Centrum Zrównoważonego Transportu. Interpelację w tej sprawie wystosowała także posłanka Nowoczesnej Joanna Scheuring-Wielgus: „Linia kolejowa Brodnica – Kowalewo Pomorskie ma zbyt duży potencjał, żeby go tracić w wyniku pochopnej decyzji o rozbiórce. Przywrócenie jej do życia zapewniłoby mieszkańcom Brodnicy, Gołubia-Dobrzynia i Kowalewa Pomorskiego najkrótszą możliwą drogę do największego miasta regionu, jakim jest Bydgoszcz”.

Ministerstwo nie wstrzymując rozbiórki prowadzonej przez PKP, tłumaczyło, że decyzję o likwidacji podjął rząd Marka Belki we wrześniu 2005 r. i dodawało, że od tego czasu tory, rozjazdy i perony stanowią już tylko „naniesienia po nieczynnej linii kolejowej”.

Do ministerstwa nie przestawały spływać pytania od kolejnych polityków, dlatego – mimo deklaracji rządu o zaprzestaniu demontażu sieci kolejowej – Grupa PKP wciąż zleca rozbiórki linii. W maju 2017 r. wiceminister Andrzej Bittel, odpowiadając na interpelację posła Tomasza Jaskóły z klubu Kukiz '15, przeciął złudzenia: „Minister systemowo rozstrzygnął, że w zakresie dalszej likwidacji linii

kolejowych, zostaną wstrzymane tego typu działania. Nie oznacza to jednak, że dla linii kolejowych dotychczas zlikwidowanych zostanie przywrócony status linii kolejowych. Decyzje dotyczące likwidacji linii kolejowych, które wydane zostały do końca 2015 r., nadal obowiązują”.

Choć rzeczywiście od dwóch lat nowe decyzje likwidacyjne nie zapadają, to w przypadku decyzji wydanych przed przełomem 2015 i 2016 r. proces likwidacji jest kontynuowany. I to w najbardziej nieodwracalnym zakresie: przejścia od decyzji istniejącej na papierze do rozbiórki infrastruktury kolejowej w terenie i „odkolejowienia” gruntów.

ZLIKWIDOWAĆ LIKWIDACJE

W listopadzie 2017 r. do komisji infrastruktury sejmu i senatu trafiła petycja z apelem o wstrzymanie prowadzonego przez Grupę PKP intensywnego procesu demontowania linii kolejowych z wydaną decyzją likwidacyjną: „Zwracamy się z prośbą o doprowadzenie do jak najszybszego przyjęcia moratorium na fizyczną likwidację nieczynnych linii kolejowych” – czytamy w petycji, którą poparło 75 podmiotów z całej Polski, wśród których są organizacje prokolejowe, obywatelskie i ekologiczne, stowarzyszenia miłośników kolei, związki zawodowe oraz samorządy terytorialne (sygnatariuszem apelu jest również dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”).

Kolejnym krokiem po wstrzymaniu rozbiórek infrastruktury kolejowej powinno być przeanalizowanie decyzji likwidacyjnych przyjętych do końca 2015 r.: „Szlaki, które niegdyś wydawały się nierentowne, dziś stają się przydatne lub wręcz niezbędne” – czytamy w petycji. „Liczymy, że rozbiórki zostaną wstrzymane, decyzje likwidacyjne uchylone, a linie zakwalifikowane do likwidacji zostaną z czasem przywrócone do ruchu”.

Jak zwracają uwagę sygnatariusze petycji, po zdemontowaniu infrastruktury kolejowej i „odkolejowieniu” gruntów jest już

zwykle za późno na odtworzenie ciągu kolejowego: „Pas ziemi pozostały po rozebranej linii kolejowej jest niejednokrotnie przerywany poprzez sprzedaż pojedynczych działek, co definitywnie uniemożliwia ewentualną odbudowę infrastruktury”.

Autorstwo: Karol Trammer

Zdjęcie: [Maaark](#) (CC0)

Źródło: [„Z Biegiem Szyn” nr 1 \(93\) 2018](#)