

Za rządów PO zlikwidowano 3000 km sieci kolejowej

1 grudnia 2017

Na początku transformacji ustrojowej Polska posiadała jedną z bardziej rozbudowanych sieci kolejowych w Europie. W 1990 r. nasz kraj był opleciony 26 tysiącami kilometrów torów kolejowych. Zarządcy III RP szybko uznali jednak, że taka sieć jest niepotrzebna i zaczęli jej stopniową likwidację. Proces ten nabrał tempa po przejęciu władzy przez PO-PSL. Wówczas to podjęto decyzję o likwidacji aż 3 tys. km połączeń. Efekt jest taki, że całkowita długość sieci zmniejszyła się do ok. 18,5 tys. km (2016), co jest ewenementem na skalę świata.



W 1990 roku na terytorium Polski funkcjonowała sieć kolejowa o łącznej długości ok. 26 tys. kilometrów. To oznacza, że statystycznie na 1 km² powierzchni naszego kraju przypadało 0,083 km torów kolejowych. W kolejnych latach decyzje w zakresie stopniowej likwidacji sieci kolejowej w Polsce spowodowały, że całkowita długość eksploatowanych torów zmniejszyła się do poziomu ok. 18,5 tys. kilometrów (na 1 km² przypada już tylko ok. 0,059 km torów).

W Niemczech funkcjonuje 43,5 tys. kilometrów sieci kolejowych

(dane za 2014 rok). To oznacza, że na 1 km² niemieckiego terytorium przypada 0,120 km torów, czyli dwa razy więcej niż w Polsce. Mimo to nikt zza Odrą nie planuje masowej likwidacji sieci kolejowej.

W kontekście powyższego warto przypomnieć, że w czasach kiedy krajem rządziła koalicja PO-PSL, państwowa spółka odpowiadająca za zarządzanie siecią kolei w Polsce (tj. PKP Polskie Linie Kolejowe) wynajęła międzynarodową firmę doradczą McKinsey, która miała jej podpowiedzieć jakie linie kolejowe w Polsce powinny być zlikwidowane. Rezultat tego „doradztwa” był szokujący. Wg McKinsleya zamknięte miałyby zostać tory świeżo po modernizacji, np. wyremontowany za 50 mln zł w latach 2011–2012 odcinek Lublin – Lubartów. Do wycofania z ruchu została wytypowana także linia między Piłą i Ulikowem, która stanowi część reaktywowanego we wrześniu 2012 roku połączenia z Piły do Szczecina. Ten sam los miałyby spotkać tory z Olsztyna do Szczytna, który są modernizowane kosztem 188 mln zł.

Jakby tego było mało na liście McKinseya znalazł się odcinek z Płocka do Sierpca, który stanowi łącznik rafinerii Orlenu z północną częścią kraju oraz linia z Małkini stanowiąca alternatywny dojazd transportów z węglem do elektrowni w Ostrołęce. Kolej miałyby także wycofać się z utrzymywania torów, m.in. do baz PGNiG w Barnówku i Rejowcu, kopalni węgla kamiennego w Bełchatowie i zakładów chemicznych w Policach. Całość transportu miałyby tam przejąć ciężarówki (sic!). Łącznie McKinsey chciało, aby w ciągu kilku lat w Polsce znikło dodatkowo 8 tys. km połączeń kolejowych!

Ostatecznie PKP PLK oraz rząd Tuska nie posłuchali „ekspertów” z McKinsey’a. Zamiast likwidacji 8 tys. km podjęli oni wówczas decyzję o likwidacji 3 tys. km sieci kolejowej, co też zostało oficjalnie ujęte w strategii PKP do 2015 roku. W tym kontekście jakże inaczej brzmią zapewnienia obecnych przedstawicieli resortu Infrastruktury i Budownictwa oraz kadry zarządzającej PKP PLK, aby w najbliższym czasie

wybudować aż 1,5 tys. kilometrów zupełnie nowych linii kolejowych w związku z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Na podstawie: [Wnp.pl](#), [GazetaPrawna.pl](#), [NaszDziennik.pl](#), [Rynek-kolejowy.pl](#)

Zdjęcie: [Maaark](#) (CC0)

Źródło: [Niewygodne.info.pl](#)