Masowa likwidacja linii kolejowych nie prowadzi do niczego dobrego. Efekt społeczny, środowiskowy i gospodarczy jest bardzo zły. Po fali krytyki społecznej wynikłej z upublicznienia pierwszych planów fizycznej likwidacji blisko 4 tys. km linii kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe SA zdecydowały się na wybór mniejszego zła: wyłączenie z ruchu 2 tysięcy kilometrów.

Zatarte granice rozbiorów

W 1990 r. w Polsce czynnych było 26,2 tys. km linii kolejowych, w tym 2,2 tys. km wąskotorowych. Systematycznie jednak linie były wyłączane z ruchu lub likwidowane. Na początku zeszłego roku czynnych było 20,2 tys. km linii kolejowych (w tym 100 km wąskotorowych). Część z tras rzeczywiście musiała zostać zamknięta, gdyż na skutek przemian społeczno-ekonomicznych likwidacji uległy obiekty, do których prowadziły: koszary armii, kopalnie itp.

Upadek kolei bardzo ciekawie analizował w swej pracy badawczej dr Szymon Komusiński. Jedna z map z doktoratu zrobiła w internecie furorę: pokazywała, jak zanikała sieć kolejowa, a wraz z nią granica między zaborami (dawny zabór rosyjski posiadał bardzo skąpą sieć kolejową). Proponowana w pierwotnym kształcie likwidacja zatarłaby granice rozbiorów, jednak równając w dół.

Dziesiątkowanie linii kolejowych

Dopiero w ostatnim czasie zostało zaprezentowane oficjalne stanowisko PKP PLK SA odnośnie do redukcji sieci kolejowej. Pierwotnie do mediów wypływała informacja o wyłączeniu z ruchu lub fizycznej likwidacji 4 tys. km linii. Na liście znalazło się wiele ważnych tras, np. Ustka – Słupsk, czy świeżo wyremontowanych lub będących w remoncie (np. Toruń – Malbork). Projekt likwidacji spotkał się z ogromną krytyką społeczności lokalnych, ekspertów i przewoźników kolejowych. Parę tygodni później liczba została zmniejszona do 3 tys. kilometrów. Ostatecznie jednak zaprezentowano projekt „czasowego wyłączenia” 2 tys. kilometrów.

[mc4wp_form id=”84″]

Na nowej liście jest też wiele bardzo znaczących odcinków, np. Wągrowiec – Rogoźno, Pisz – Ełk, Kalwaria Zebrzydowska – Wadowice (trasa „pociągu papieskiego”) czy Sławno – Darłowo, na których jeszcze w ostatnich latach był prowadzony lub przywrócono ruch pasażerski. Zamkniętych ma zostać wiele tras istotnych dla ruchu towarowego (np. Mielec – Dębica, Tomaszów Mazowiecki –

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

Skarżysko-Kamienna, dojazd do elewatorów w Koronowie).

Dużym nietaktem PKP PLK SA jest również fakt zgłoszenia pomysłów dotyczących likwidacji linii kolejowych w momencie, gdy samorządy wojewódzkie przystępują do sporządzania wieloletnich planów transportowych. Decyzja zarządcy torów może więc być odebrana jako próba narzucenia samorządom wizji kolei, która niekoniecznie musi wynikać z realnych potrzeb społecznych.

Wybór mniejszego zła?

Wybrana przez władze PKP Polskie Linie Kolejowe koncepcja, aby nie likwidować fizycznie linii kolejowych, a jedynie „pozwolić im zarosnąć", jest zdecydowanie lepszym rozwiązaniem. Nie można jednak wykluczyć, że jest to tylko preludium do fizycznej likwidacji tras kolejowych, które ma oswoić opinię publiczną poprzez „rozłożenie na raty".

O znaczeniu śladów linii kolejowych można się przekonać, patrząc na projekt Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Większość z tras, na które już za kilkanaście miesięcy wyjadą pociągi, została wyłączona z ruchu w 1945 roku. Podczas walk II wojny światowej obiekty inżynieryjne i stacje węzłowe uległy zniszczeniu. Przez ponad pół wieku nasypy stały zapomniane, jednak nie dokonano ich fizycznej likwidacji. Dopiero rozwój przestrzenny trójmiejskiej aglomeracji skłonił marszałka województwa do aplikacji o środki unijne na rozbudowę systemu kolei aglomeracyjnej. Gdyby nasypy zostały rozebrane, a miejsce torowisk zajęły pola czy zabudowa, PKM nie wyszłaby poza sferę marzeń.

Z miłości do kolei

Nieczynne linie kolejowe niekoniecznie od razu muszą zarosnąć. W Polsce istnieje bardzo wiele inicjatyw społecznych uruchamiających na nich koleje drezynowe czy też organizujących pociągi okazjonalne. Społeczna opieka zapobiega też rozkradaniu elementów infrastruktury.

Znaczenia tych inicjatyw nie sposób przecenić. Wielokrotnie lokalne protesty zapobiegały fizycznej likwidacji, np. przeznaczeniu toru pod drogę czy sprzedaży stacji pod dyskont. Działania społeczników, choć bardzo chwalebne, nie są jednak w stanie zastąpić systemowej polityki państwa wobec linii kolejowych.

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

Inicjatywy na rzecz odnowy

Na mapie kraju pojawiają się huty szkła, wytwórnie materiałów budowlanych i inne zakłady charakteryzujące się dużym zapotrzebowaniem na transport, jednak odcięte od trakcji kolejowej. Często wbrew ich woli zamykane są tzw. nierentowne linie kolejowe, skazując zakłady i okolicznych mieszkańców na transport tirami.

Rzadko się zdarzają przykłady pozytywne. Zakłady produkcyjne Ikei w Wielbarku z własnych środków kosztem 150 tys. zł, przy niewielkim wsparciu PKP PLK SA, przywróciły w 2011 r. do użytku fragment zamkniętej linii kolejowej między Szczytnem a Wielbarkiem, stanowiącej fragment trasy do Ostrołęki. Początkowo planowano oddać ją do użytku pociągów towarowych, jednak uruchomiono również połączenia pasażerskie, których rozkład jazdy skoordynowano ze zmianami w zakładzie Ikei, zapewniając wygodny dojazd do pracy. W pierwotnych planach z 2012 r. linia miała być… zamknięta.

Dość dobrze z rewitalizacją tras kolejowych radzą sobie województwa. Marszałkowie dostrzegają społeczne i ekonomiczne znaczenie wielu – według kolejarskich władz – nierentownych linii. Po remoncie tras problemem okazuje się… nadmiar pasażerów, jak w przypadku połączenia Piły z Wałczem. Inne linie, w szczególności w województwie wielkopolskim czy kujawsko-pomorskim, również przyciągają nowych pasażerów. W pierwotnych planach PKP PLK SA niektóre z tych tras, albo świeżo wyremontowanych, albo w trakcie remontu, były przeznaczone do… likwidacji.

Odcięci od świata

Zapotrzebowanie społeczne na kolej regionalną w rzeczywistości jest więc duże. Należy tylko pasażerom zapewniać sensowny rozkład, konkurencyjną prędkość i godziwe warunki.

Proste porównanie map bezrobocia pokazuje, że zazwyczaj miejsca pracy są w miastach, a poszukujący na prowincji. Brak kolei oznacza brak nadziei na zatrudnienie. PKS czy prywatne busy nie są alternatywą, nie tylko ze względu na niższy z definicji komfort podróży. Od 1990 r. liczba pasażerów komunikacji autobusowej spada w podobnym tempie, co kolei. Liczba kursów również systematycznie się zmniejsza. Zważywszy na fakt, że PKS-y pojawiły się na nowym rynku przewozów dalekobieżnych, odcinanie prowincji od świata przyjęło w rzeczywistości jeszcze większą skalę. Mechanizm wygląda zazwyczaj tak, że zawieszane są kursy pociągów, po paru latach rozrzedzana jest siatka połączeń

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

autobusowych, a dojeżdżający do pracy i szkół w nieco bardziej nietypowych godzinach muszą radzić sobie sami.

Choć samochód w powszechnej świadomości kojarzy się z wygodą i mobilnością, to jednak samo posiadanie auta i pieniędzy na jego utrzymanie mobilności nie oznacza. Liczne grupy społeczne, m.in. ze względu na wiek czy stan zdrowia, wykluczone są z możliwości prowadzenia auta. W przypadku braku transportu publicznego są zdane na łaskę sąsiadów lub przyjaciół.

Linie samorządowe

Alternatywą wobec likwidacji czy zamknięcia tras kolejowych jest przekazywanie ich samorządom, z jednym zastrzeżeniem, że funkcja musi być zachowana. W podobny sposób zaczęto ratować trasy kolejowe w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych w Niemczech Zachodnich. W efekcie dziś ok. 15 proc. całej sieci jest poza władaniem państwa, a na przejętych sieciach powstały często bardzo innowacyjne komunalne spółki kolejowe. Polskie samorządy wojewódzkie, które podjęłyby się przejęcia linii kolejowych, musiałyby jednak mieć udział w puli środków państwowych na rozwój sieci kolejowej, proporcjonalny do długości posiadanych tras.

Ważne jest również posiadanie właściwiej administracji publicznej, jednak pewne działania w niektórych województwach zostały już podjęte, czego najlepszym przykładem jest stworzenie wspólnego zarządu dla wojewódzkich dróg oraz tras kolejowych na Dolnym Śląsku.

Niewykorzystane szanse

Od sprawnego transportu publicznego, zwłaszcza kolejowego, zależy rozwój Polski w najbliższej przyszłości. Pomysły na likwidację tras kolejowych wynikają w dużej mierze z ich stanu uniemożliwiającego konkurowanie pod względem czasu przejazdów z transportem drogowym. Odcinanie poszczególnych odcinków nie przekłada się jednak na poprawę sytuacji na głównych szlakach komunikacyjnych. Z koleją jest podobnie jak z rzekami: gdy wysychają dopływy, obniża się stan wody w rzece głównej. Dotyczy to zarówno przewozów pasażerskich, jak i towarowych.

Obecna sytuacja na kolei martwi jeszcze bardziej. Sektor kolejowy jawi się jako ten, w którym wykorzystanie środków unijnych z budżetu na lata 2007-2013 może być najniższe. W następnym budżecie na lata 2014-2020 UE chce położyć jeszcze

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

większy nacisk na kolej. Rodzi to nadzieję na odnowę infrastruktury kolejowej w większym zakresie niż obecnie. Dobrze więc, że zrezygnowano z fizycznej likwidacji części linii, dając nadzieję na odnowę tras leżących odłogiem.

Źródło: Nasz Dziennik. Czytaj dalej…

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].