

Krajowy Plan Odbudowy nie uratuje kolei. Lokalni przewoźnicy na bocznym torze

PROPOZYCJE REDAKCJI

WIEDZA

MARCEL WANDAS-



10 MAJA 2021

Podziel się:



Krajowy Plan odbudowy ma wzmocnić polską kolej. Taki jest plan rządu, który planuje wspomóc przewoźników prawie miliardem euro. Mniej więcej połowa środków ma pójść na konto PKP Intercity, o resztę będą konkurować przewoźnicy regionalni. 2,4 miliarda euro ma pójść na infrastrukturę – czyli między innymi remonty wysłużonych torów. Jeszcze niedawno wydawało się, że lokalne koleje będą w rządowym programie kompletnie pominięte. Czy teraz wszyscy przewoźnicy mają powody do zadowolenia? Krajowy Plan Odbudowy daje wiele szans, ale ma też sporo wad – mówi nam dr Jakub Majewski, adiunkt na Uniwersytecie Warszawskim w Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych, [Prezes Fundacji Pro Kolej](#).

Na zapleczu politycznego sporu o Krajowy Plan Odbudowy odbywał się inny – pomiędzy konkurującymi o środki spółkami kolejowymi.

Dr Jakub Majewski: W pierwotnej wersji rzeczywiście zauważono tylko spółki poległe bezpośrednio administracji centralnej. Później, w konsultacjach, przyjęto podział pół na pół pomiędzy środkami na przewozy dalekobieżne i regionalne. Według rządu taki zamiar był od początku, ale trudno było to znaleźć. Dofinansowania do zakupu taboru dotyczyły wyłącznie PKP Intercity. Ostatecznie spółki realizujące przewozy regionalne będą musiały stawiać w konkursach. W nich jednym z podstawowych kryteriów ma być stopień przygotowania projektów do realizacji.

Krajowy Plan Odbudowy: kolej regionalna w gorszej sytuacji

Czyli w praktyce będzie to wyglądać tak, że jeśli przewoźnik będzie potrzebował pieniędzy na tabor, to musi rywalizować z innymi?

trzeba będzie oddać. Trzeba teraz poczekać na określenie warunków przyznawania tych pożyczek. Samorządy są już mocno zadłużone, dlatego ze względów formalnych mogą mieć problem ze zgłoszeniem się do konkursów. Reguły budżetowe i limity zadłużenia mogą w wielu przypadkach zablokować możliwość sięgania po środki z KPO. Te warunki stawiają zależne od lokalnych władz koleje regionalne w o wiele gorszej sytuacji. Dodatkowo konieczne będzie podzielenie pieniędzy na wiele konkurujących ze sobą samorządów.

Środków pewnie będzie za mało, żeby obdzielić nimi wszystkich?

Może ich zabraknąć na duże projekty – na przykład obejmujące zakup jednolitej floty kilkudziesięciu pojazdów przez jednego przewoźnika. A na etapie zbierania pomysłów do KPO zgłaszano zapotrzebowanie również na duże projekty taborowe. Kiedy się je zsumuje, wielokrotnie przekraczają one progi wyznaczone przez Plan Odbudowy. W przypadku PKP Intercity nie ma takiego zagrożenia, państwowa firma ma zagwarantowaną pulę pieniędzy.

Jest jakieś rozwiązanie?

Według mnie projekty taborowe dla kolei dalekobieżnych też powinny być rozdzielane w trybie konkursowym. Zupełnie niesłusznie zakładamy, że Polskę przez kolejnych kilkanaście lat będzie obsługiwał tylko jeden operator dalekobieżny. Bez konkurencji w tym segmencie rynku już dziś jesteśmy ewenementem na tle naszych sąsiadów. Wokół rynki się otwierają, tak, żeby rosła jakość, a ceny spadały. Jeśli w ramach KPO dopuścimy zakup taboru tylko dla jednego przewoźnika, to automatycznie stworzymy barierę dla innych graczy. Gdybyśmy w ten sposób sterowali zakupami samolotów np. dla LOT-u, to nigdy nie mielibyśmy tanich linii lotniczych.

Polska kolej “ewenementem”

W przyszłości na nasze tory mogą wejść nowi przewoźnicy, którzy też powinni mieć dostęp do projektów finansowanych z KPO?

Alternatywą dla PKP Intercity może to być nie tylko konkurencja zagraniczna czy prywatna. Są też przewoźnicy samorządowi, którzy zaczynają uruchamiać pociągi poza swój region. Takim przykładem są Koleje Mazowieckie. Przewoźnik w wakacje regularnie dojeżdża nad morze do Gdyni i Ustki. Inny przykład: Łódzka Kolej Aglomeracyjna, która z powodzeniem obsługuje linię do Warszawy. Nic nie stoi na przeszkodzie, żeby Koleje Małopolskie, Śląskie i Dolnośląskie wspólnie stworzyły ofertę połączeń dalekobieżnych między Krakowem a Wrocławiem. Przyjęty w KPO podział na kolej dalekobieżną a regionalną jest sztuczny. Dlatego tryb konkursowy powinien obowiązywać wszystkich i promować przede wszystkim efektywność wykorzystania taboru.

Nowe pociągi stoją?

Bywa, że operator skuszony dofinansowaniem kupuje składy, które przez większość dnia stoją na bocznicach, bo brakuje pieniędzy zwiększenie liczby kursów. Takie inwestycje są skrajnie nieefektywne. Decydując o wyborze konkretnego projektu, powinno się brać pod uwagę to, ile osób taki tabor przewiezie, ilu klientów zyska kolej, ile dzięki temu samochodów sciążniemy z dróg i jak ograniczymy smog oraz emisję CO₂. Nie można zapominać, że KPO jest dokumentem, który ma na celu odbudowę gospodarki po kryzysie pandemii, ale w zupełnie nowym, zielonym trybie. Celem programu nie jest kupno wielu pociągów, a rozwój przyjaznego środowiska, efektywnego transportu.

Nie będzie skoku cywilizacyjnego

W takim razie może by dać lepsze warunki transportowi regionalnemu? Przecież częściej wybieramy się w drogę z mniejszego do sąsiedniego większego miasta, niż na drugi koniec Polski.

No ale dobry pociąg dalekobieżny przejmuje pasażerów z samolotu czy samochodu. To też daje wyraźny efekt ekologiczny. Nie uważam, że koleje regionalne powinny wyłączać na dofinansowanie, bo przewożą większą liczbę pasażerów. Jeśli spojrzymy na pracę przewozową, to przewiezienie 300 pasażerów na odległość jednego kilometra daje ten sam efekt, co podróży jednej osoby od celu oddalonego o 300 kilometrów. Z punktu widzenia ekologii efekt jest porównywalny, a licząc w ten sposób ruch dalekobieżny to prawie połowa rynku pasażerskiego w Polsce.

Uda się dzięki środkom z KPO dokonać skoku cywilizacyjnego, na przykład pożegnać składy EN 57, których produkcja zaczęła się niespełna 50 lat temu?

Niestety, na kompleksową wymianę taboru pieniędzy z KPO nie wystarczy. Zresztą, jak wspomniałem, wymiana pociągów to tylko jeden z elementów potrzebnej zmiany. Bo nowym składem można zastąpić kilka starych, pod warunkiem, że przejeżdża się nie 200 a na przykład 600 kilometrów w ciągu doby.

A remonty starych linii i budowa nowych? To przecież niesamowicie kosztochłonne inwestycje, chyba nie uda się niektórych regionów dźwignąć z kolejowej ruiny?

Modernizacja podstawowej sieci kolejowej jest szeroko finansowana ze środków unijnych. Problemem w tym obszarze nie są pieniądze, ale przedłużające się w nieskończoność prace budowlane i dyskusyjna efektywność wielu projektów. W związku z tym nie sądzę, by przekazywanie Polskim Liniom Kolejowym wszystkich środków z KPO było dobrym rozwiązaniem. Analogicznie jak w przypadku taboru oznaczałoby to faworyzowanie podmiotów państwowych. Trzeba wykorzystać korektę wprowadzoną do dokumentu po konsultacjach i skierować środki na infrastrukturę zarządców regionalnych i lokalnych.

Na remonty zapuszczonych linii?

Wznowienie ruchu na zdewastowanej lub nieczynnej linii da to o wiele lepsze efekty w postaci zwiększania dostępu do kolei, niż przeskalowane projekty, które przynoszą marginalne skrócenie czasu przejazdu. To pokazują działania województwa dolnośląskiego, które za nieduże pieniądze jest w stanie doprowadzić kolej do miejscowości, gdzie nie było jej od kilkudziesięciu lat. Według mnie wszyscy zarządcy infrastruktury powinni być w KPO traktowani na równi i oceniani na podstawie efektów.

Źródło zdjęcia: Martyn Jandula / Shutterstock

TAGI

KOLEJ

KRAJOWY PLAN ODBUDOWY

Podziel się:

f

t

in

