

**Jakub Kaczorowski** (jkkaczorowski@gmail.com)

Koło Naukowe Gospodarki Przestrzennej, Koło Naukowe Inżynierii Komunikacyjnej,  
Politechnika Warszawska

**Jonasz Misiaszek-Przybyszewski** (jonasz.misiaszek6@gmail.com)

Uniwersytet SWPS

## Odbudowa zlikwidowanych linii kolejowych: Historia, teraźniejszość, perspektywy

### Restoring closed railway lines: past, present, prospects

#### Streszczenie

Polska kolej prawie od samego początku istnienia zmagala się z wieloma trudnościami – początkowo należało scalić w jedną sieć kolejowe trzech zaborców i odbudować park taborowy, po drugiej wojnie światowej sieć kolejową dotknęły zniszczenia i późniejsza grabież dokonana przez Armię Czerwoną, a po przemianach ustrojowych doszło do bezprecedensowej w historii Europy fali zamknięć i likwidacji połączeń, dlatego też odbudowa zlikwidowanych linii kolejowych i przywracanie na nich ruchu pasażerskiego powinna być dla państwa polskiego priorytetem. Praca opisuje uwarunkowania dotyczące likwidacji i odbudowy linii kolejowych na przestrzeni lat, stawiając hipotezy na temat błędów popełnionych przy restrukturyzacji oraz popełnianych do dziś, powodujących szkody dla polskich kolei, miast i społeczności, oraz formułując potencjalne rozwiązania problemów kolei w Polsce.

Słowa kluczowe: kolej, rewitalizacja, PKP

#### Abstract

Polish railways almost from the very beginning struggled against many difficulties. Firstly, there was the need to unify the three partitioning powers' railway networks and rebuild the pool of rolling stock. After the Second World War, the Polish railway network was once again heavily damaged by the war and succumbed to plunder conducted by the Red Army. Finally, during the political transformation of the 1990s, Poland has seen a wave of transportation closures that had no precedent in the history of Europe. Thus, rebuilding railways and restoring transportation should be a priority for the Polish state. This work describes the conditionings regarding closing down and restoration of railway lines over the years, forms hypotheses about mistakes which were made during the reorganization and are still made today, causing harm to Polish rail transport, towns and societies, and shows the potential solutions for Polish railways. However, as shown by the study of this report – the policies and actions taken do not provide a perspective towards such restoration in the near future, with detriment to Polish railways, towns and local communities, as well as the whole society.

Keywords: railway, renewal, Poland

## 1. RYS HISTORYCZNY

Kolej na ziemiach polskich praktycznie od samego początku zmagająca się z trudnościami i zawirowaniami historii. W okresie narodzin tego środka transportu Polska była krajem podzielonym między trzech zaborców, z których każdy prowadził inną politykę rozwoju infrastruktury i transportu, a w Królestwie Kongresowym, którym władała carska Rosja, kolei postanowiono w ogóle nie rozwijać ponad niezbędne minimum. Przeciwną strategię przyjęły Prusy, które pozwoliły na intensywny rozwój zarówno państwowej kolei normalnotorowej, jak i rozmaitych kolei prywatnych, a także kolejek wąskotorowych, które swego czasu budowali nawet prywatni właściciele folwarków. W Austrii natomiast rozwój był zbalansowany, ale przyjęto ruch lewostronny i do tego sposobu prowadzenia ruchu dostosowywano infrastrukturę i sygnalizację.

Dlatego też, kiedy Polska odzyskała niepodległość, stanęło przed nami bardzo trudne zadanie – scalić w jedność trzy całkowicie różne sieci kolejowe, odbudować zniszczoną na wojnie infrastrukturę i przywrócić ilostan taboru kolejowego do wystarczającego poziomu. Z tymi wyzwaniem starano się uporać przez cały okres międzywojnia – przekuwano linie, dostosowywano infrastrukturę do ruchu prawostronnego, udało się też osiągnąć znaczne sukcesy, jak wybudowanie magistrali kolejowej ze Śląska do nowego portu w Gdyni, zagęszczenie sieci kolejowej na terenach Centralnego Okręgu Przemysłowego, budowa nowego taboru kolejowego, odbudowa wielu zniszczonych i uszkodzonych linii kolejowych, rozpoczęto też elektryfikację.

Kolejny wielki cios dla polskich kolei przyniosła jednak II wojna światowa. Mocno ucierpiała infrastruktura i tabor, nierzadko biorąc bezpośredni udział w zmaganiach, a duża część jednostek została wywieziona do Niemiec. Pod koniec wojny rozpoczęła się zaś pierwsza w historii polskich kolei akcja zaplanowanego demontażu większej liczby linii kolejowych przez *trofiejnyje otriady*, oddziały Armii Czerwonej ogłaćające Ziemie Odzyskane ze wszystkiego, co mogło się przydać państwu sowieckiemu lub stanowiło większą wartość. Rozebrano ok. 2500 km linii normalnotorowych, głównie na Pojezierzu Mazurskim, Pomorskim i Lubuskim oraz Pobrzeżu, z czego odbudowano ok. 1000 km. Rozebrano także ok. 2500 km drugich i dalszych torów na liniach wielotorowych (głównie rejon Dolnego Śląska, Pojezierzy, Podlasia i Lubelszczyzny), z czego odbudowano ok. 700 km, a także zdemontowano 407 km sieci trakcyjnej, głównie na Dolnym Śląsku. Teraz najważniejsze zadania obejmowały odbudowę przemysłu kolejowego, infrastruktury, przywrócenie taboru do stanu używalności oraz odzyskanie jednostek wywiezionych za granicę, głównie do Niemiec.

## 2. KOLEJ W PRL I LIKWIDACJE W LATACH 90. XX WIEKU

W okresie PRL sieć PKP uległa w kilku punktach dalszemu zmniejszeniu, jednocześnie jednak zrealizowano kilka dużych inwestycji, które tę sieć powiększyły – Centralna Magistrala Kolejowa, łącząca Warszawę ze Śląskiem, oraz Linia Hutnicza Szerokotorowa, która połączyła śląskie

zagłębienie przemysłowe z ZSRR, eliminując jednocześnie konieczność zmiany rozstawu szyn. Zaprojektowano także i rozpoczęto wstępne prace ziemne nad północną odnogą Centralnej Magistrali Kolejowej do Gdańska oraz łącznicą CMK Północ z linią kolejową nr 8. W latach 70. osiągnięto szczyt przewozowy, zaś samo przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe przekroczyło liczbę 360 tys. zatrudnionych pracowników, co jest wynikiem imponującym mimo charakteryzującego go gospodarkę socjalistyczną przerostu zatrudnienia nad realnym zapotrzebowaniem.

Tabela 1. Przewozy kolejowe osób i towarów w latach 1946–1988

| Rok         | Liczba przewiezionych pasażerów (mln) | Liczba ton przewiezionego towaru (mln) |
|-------------|---------------------------------------|--|
| 1946        | 244,9                                 | 52,3                                   |
| 1950        | 612,8                                 | 160,4                                  |
| 1955        | 940,3                                 | 236,4                                  |
| 1960        | 816,5                                 | 286,9                                  |
| 1965        | 971,5                                 | 341,3                                  |
| 1970        | 1056,5                                | 382,3                                  |
| 1975        | 1118                                  | 464,2                                  |
| 1976        | 1109,8                                | 465,2                                  |
| <b>1977</b> | <b>1151,7</b>                         | <b>481,1</b>                           |
| 1978        | 1132                                  | 478,9                                  |
| 1979        | 1099,5                                | 480                                    |
| 1980        | 1100,5                                | 482,1                                  |
| 1985        | 1005,1                                | 419,4                                  |
| 1986        | 986,6                                 | 430,7                                  |
| 1987        | 977                                   | 428,8                                  |
| 1988        | 983,8                                 | 428                                    |

Źródło: opracowanie własne na podstawie A. Wielądek, *Zrównoważony rozwój transportu warunkiem rewitalizacji kolei w Polsce*, „Problemy Kolejnictwa”, nr 156

Jednocześnie jednak coraz bardziej widoczne stało się zacofanie techniczne w PKP. W latach 50. ostatecznie zarzucono produkcję parowozów, ale następnie położono największy nacisk na produkcję taboru elektrycznego, pomijając jednostki spalinowe do ruchu lokalnego. Ponadto, w latach 90. tabor zakupiony trzydzieści lat wcześniej był już przestarzały. Dlatego też w latach 80., a nawet 90. na porządku dziennym były ciężkie parowozy towarowe ciągnące jeden–dwa wagony pasażerskie w ruchu lokalnym.

Obok nieefektywnego taboru do obsługi kolei lokalnej, jedną z głównych przyczyn ogromnej skali cięcia połączeń pasażerskich w 1989 roku było także podejście kierownictwa PKP do kierowania ogromnym przecież przedsiębiorstwem. Niemal całkowicie zaniechano

kampanii marketingowych, które są nieodłącznym elementem gospodarki rynkowej. Ceny biletów dostosowywano jedynie do pędzącej inflacji, nie zaś do konkurencji i sytuacji rynkowej. Czasy przejazdu i punktualność pogarszały się i nie stanowiły już konkurencji wobec transportu drogowego. Oprócz tego dochodziło też do wygaszania popytu – kursy poranne przesuwano na godziny nocne, a popołudniowe – na późny wieczór – mieszkańcy byli zmuszani zmieniać swoje nawyki transportowe, przenosili się do aut lub w ogóle tracili możliwość dojazdu. Działanie to podejmowano na wielu liniach, także o większym zapętnieniu, co mogłoby podchodzić pod jawne działanie na szkodę przedsiębiorstwa.

Na najwyższym szczeblu prezentowano jednakowe podejście. O potrzebie restrukturyzacji kolei mówiło się bowiem od końca lat 80. i podjęto w tym celu pewne kroki – został wydany krytyczny raport NIK, nakreślono trzy perspektywy restrukturyzacyjne, przy czym były one tworzone niezależnie przez Bank Światowy, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Dyрекję Generalną PKP – po braku konsensusu opracowanie studium restrukturyzacji zlecono amerykańskiej firmie Mercer, lecz ostatecznie NIK wszelkie prace zakończyło bardzo celną konkluzją: „etap przygotowania restrukturyzacji PKP [...] nie został zakończony i ostateczny wynik tych działań nie jest możliwy do przewidzenia”.

Wprowadzenie nieprawidłowo funkcjonującego podejścia do kolei po niedokończonych restrukturyzacji spowodowało, że na lata 90. przypadło również apogeum w likwidacji linii kolejowych – długość linii kolejowych spadła z 26 228 km w 1990 roku do 22 560 km w 2000 roku i nigdy wcześniej ani nigdy później nie osiągnęła takiego spadku (14% długości linii – ponad trzykrotnie więcej niż rozbiórki powojenne).

Patrząc na różnice w długościach linii kolejowych między krajami europejskimi, Polska zdecydowanie przodkuje w likwidacjach, podczas gdy po koleje czeskie mimo transformacji gospodarki jak w Polsce cały czas rosną na sile, a między rokiem 1990 a 1995 zlikwidowano jedynie 124 km (1,3%) sieci kolejowej, a następnie już tylko ją rozbudowywano.

### 3. KOLEJE SAMORZĄDOWE

Reforma administracyjna roku 1999 dała możliwość przejmowania linii kolejowych od Grupy PKP przez samorządy wojewódzkie, co umożliwia znacznie efektywniejsze zarządzanie linią i przewozami na niej prowadzonymi – skutkiem jest wzrost liczby przewożonych pasażerów w późniejszych latach. Minusem reformy stały się dodatkowe komplikacje w przypadku, gdy relacja pociągu łączyła dwa lub (co gorsza) więcej województw.

Dodatkowym problemem przy przejmowaniu linii kolejowych pod zarząd wojewódzki jest kwestia własności gruntów, pod którymi leżą linie kolejowe. Nie stanowiły one bowiem własności PKP – zgodnie z wprowadzonym w lipcu 1961 r. prawie o użytkowaniu wieczystym, przedsiębiorstwo miało je jedynie w wieczystej dzierżawie, stąd też nie mogło nimi rozporządzać i np. przekazać je na własność województwa. Procedura wymagała, aby najpierw to

PKP zwróciły się do Skarbu Państwa o przejęcie gruntów pod linią na własność, ponieważ były one ich użytkownikami – dopiero po przejęciu gruntów można było je kolejno przekazać na własność województwa. Tak skomplikowana procedura może dodatkowo zniechęcić samorządy do podjęcia starań o przejęcie linii. Z dniem 1 stycznia 2019 roku wchodzi jednak w życie ustawa, która zamieni grunty będące w użytkowaniu wieczystym w grunty własnościowe, co umożliwi uproszczenie procedur przejmowania linii przez województwa.

#### 4. URBANISTYCZNO-SOCJOLOGICZNE ZALETY ISTNIENIA I WADY LIKWIDACJI LINII

Utrzymywanie przewozów na liniach kolejowych ma liczne ważne atuty, przede wszystkim jeśli chodzi o kolej aglomeracyjną, obejmującą miasta w pobliżu dużego ośrodka, są to:

- integracja rozproszonej struktury osadniczej w jeden spójny organizm, stymulowanie rozwoju liniowego,
- przyspieszenie rozwoju regionu dzięki zwiększonej mobilności mieszkańców i dostępności głównego miasta,
- minimalizacja emitowanych zanieczyszczeń i hałasu przez ograniczanie ruchu samochodowego,
- znacznie ograniczona zajętość terenu potrzebnego do wykonania porównywalnego wolumenu przewozów,
- tworzenie dogodnych węzłów przesiadkowych z komunikacją miejską.

Należy pamiętać, że kolej nierzadko jest czynnikiem miastotwórczym, nawet w miejscach, gdzie wcześniej istniały jedynie niewielkie osady lub nawet nie było ich w ogóle. Przykładem może być Krzyż Wielkopolski, który powstał na gruntach dawnej wsi olęderskiej, kiedy skrzyżowano tu linię pruskiej kolei wschodniej (Ostbahn) z linią Poznań–Szczecin. Innym miastem powstałym w ten sposób jest Jaworzyna Śląska, która zaczęła się rozwijać po ulokowaniu w miejscu dzisiejszego miasta rozgałęzienia trasy na linię do Świdnicy i Świebodzic. Czynnikiem miastotwórczym nieco stracił na znaczeniu w późniejszych latach, kiedy nastąpił rozwój transportu samochodowego i lotniczego, jednak w dalszym ciągu szybka i dostępna kolej byłaby dużym impulsem do rozwoju miast takich, jak: Kcynia, Szubin, Żnin, Więcbork, Międzychód, Jastrzębie-Zdrój (największe polskie miasto bez kolei – ponad 90 tys. mieszkańców) czy Mielec. Rozwój dotyczy oczywiście nie tylko transportu pasażerskiego, ale i towarowego – rewitalizacja linii pozwoli nie tylko na szybki dojazd do większych ośrodków miejskich i zwiększenie rozwoju budownictwa mieszkaniowego, ale i na rozwój lokalnego przemysłu i usług, które mogłyby korzystać z transportu kolejowego.

Prowadzone systematycznie w latach 90. XX wieku i pierwszej dekadzie XXI wieku likwidacje linii doprowadziły do pozbawienia dostępu do transportu kolejowego ponad dwóch milionów osób – mimo posiadania wcześniej połączeń kolejowych, nieraz bardzo dogodnych, obecnie miasta takie jak: Jastrzębie-Zdrój (90 tys. mieszkańców), Lubin (73 tys.), Łomża (63 tys.), Mielec (61 tys.), Bełchatów (58 tys.), Knurów (39 tys.), Police (33 tys.), Śrem (30 tys.),

Turek (28 tys.) czy Świecie (26 tys.) obsługiwane są jedynie komunikacją autobusową, a faktem stał się wzrost użycia transportu indywidualnego. Skutki urbanistyczne i socjologiczne dla miast odciętych od kolei są tragiczne. Oprócz tak oczywistych jak migracje do innych ośrodków z lepszymi połączeniami (często do miast wojewódzkich) czy degradacja funkcjonalna i przestrzenna miejscowości jest to także pozbawienie dojazdu z miasteczek i wsi do ośrodków opieki lekarskiej, urzędu gminnego, poczty, biblioteki, domu kultury czy banku – które w świetle opisanej wyżej likwidacji PKS-ów pozostawia osoby niezmotoryzowane bez żadnej opcji dojazdu i są zdane wyłącznie na osoby posiadające auta<sup>1</sup>.

Może to powodować także izolację i spadek jakości życia osób np. w podeszłym wieku, które są zdane wyłącznie na siebie, ale nie tylko – brak możliwości swobodnego dojazdu i powrotu może powodować frustrację wszelkich grup wiekowych i skutecznie zniechęcać od wizyty np. w ośrodku kultury, powodując negatywne skutki w edukacji i kontaktach społecznych. Ludzie także nie rzadko rezygnują z pracy, ponieważ po zlikwidowaniu pociągów nie mają możliwości dogodnego dojazdu do dużego miasta, gdzie pracowali. Należy także zwrócić uwagę na problem wybierania gorszych szkół kosztem lepszych, do których zlikwidowano bezpośredni dojazd – ma to ogromne znaczenie, bo bardzo mocno ogranicza wybór ścieżki życiowej. Z badań wynika, że likwidacja każdej najmniejszej linii kolejowej drastycznie ogranicza możliwość dojazdu do pracy lub szkoły albo sprawia, że komuś przestaje się opłacać działalność gospodarcza.

## 5. STUDIUM PRZYPADKU LIKWIDACJI LINII I JEGO SKUTKÓW

Jako przykład jak poprzez likwidację linii kolejowych pozbawiono komunikacji całego rejonu może posłużyć rejon pogranicza województw mazowieckiego i podlaskiego, gdzie likwidacja pięciu linii, oprócz dobrze funkcjonującej magistralnej linii nr 6 do Białegostoku, zniszczyła obsługę rejonu zajmującego około 50 000 km<sup>2</sup> z miastami takimi jak dawne wojewódzkie miasta Ostrołęka i Łomża, a także Ostrów Mazowiecka, Wyszaków i Sokołów Podlaski: w samych tych miastach mieszkają ponad 183 tysiące osób. Obecnie ze wszystkich linii jedyne na co mogą liczyć pasażerowie to kilka kursów dziennie z Ostrołęki, na pozostałych liniach nie są wykonywane kursy pasażerskie. Przykładem stopniowej utraty i odzyskiwania kolei jest Łomża (63 tys. mieszkańców), która utraciła pasażerskie połączenia kolejowe w 1993 roku.

Był to pierwszy cios dla miasta, które sześć lat później utraciło ponadto status stolicy województwa, co zapoczątkowało spadki w ekonomii miasta. Z dawnej infrastruktury kolejowej zachowało się tu niewiele, zwłaszcza że rozebrano budynki dworcowe, na ich miejscu natomiast zlokalizowano miejski bazar. Przez wiele lat trwał spór o linie, najpierw skierowane do likwidacji, a obecnie do rewitalizacji w ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku. Nie jest to jednak koniec perypetii z funkcjonowaniem linii – na przeszkodzie stoi jedna linia na mapie, a konkretniej granica województw, bowiem Podlasie nie ma odpowiednich środków na funkcjonowanie linii. Brak środków i niechęć wśród województw to częsty problem,

tak jak w przypadku gdzie województwo dolnośląskie wykazuje się na tym polu dużą inicjatywą, przejmując lub dążąc do przejęcia wielu linii. Władze województwa lubuskiego natomiast dążą raczej do likwidacji, zamiast której prawdopodobnie ostatecznie powstanie ścieżka rowerowa, która jest najczęściej wybieranym sposobem zagospodarowania zlikwidowanych linii kolejowych, niezrozumiałym wobec linii o dużym potencjale towarowym i pasażerskim, zwłaszcza w przypadku wcześniej małych i średnich ośrodków miejskich.

## 6. UWARUNKOWANIA DOTYCZĄCE ODBUDOWY LINII I POLITYKA DOT. KOLEI

Koszty odbudowy linii (ok. 10 mln zł za kilometr) są wysokie z punktu widzenia województwa i mogą skutecznie zniechęcać do podejmowania tematu ewentualnej rewitalizacji. Ponadto, zwłaszcza w społecznościach małych miast nadal pokutuje obraz kolei jako siermiężnego i niewygodnego środka transportu. Małe miejscowości zostały zdominowane przez transport indywidualny, a co gorsza – stopniowo wycofują się z nich także przewoźnicy autobusowi, co powoduje całkowitą izolację takich ośrodków.

Przyszłość zawieszonych i zlikwidowanych linii w Polsce zapowiada się zarówno w świetle barwach, jak i w szarościach – wszystko zależy od regionu. Według informacji z Krajowego Programu Kolejowego, rewitalizację planują się w większości na liniach z już prowadzonym ruchem pasażerskim, a oprócz tego jedynie na jednej lub dwóch liniach bez ruchu pasażerskiego w czterech województwach i czterech liniach w województwie podlaskim.

Trzeba w tym miejscu zauważyć, że rewitalizacja wyżej wymienionych linii nie oznacza jednocześnie, że wznowione zostaną na nich przewozy pasażerskie – deklaracje co do wznowienia znaleziono jedynie dla dwóch linii. Ponadto, jest to jedynie kropla w morzu potrzeb, jeśli mamy w pamięci skalę zamknięć i likwidacji linii, które dotknęły polską kolej po 1990 roku. Należy też pamiętać, że polityka państwa polskiego w stosunku do zamkniętych linii kolejowych nie jest jednorodna, bowiem praktycznie każdy organ odpowiedzialny chociaż częściowo za to zagadnienie stoi na innym stanowisku odnośnie do przywracania regionalnych połączeń kolejowych.

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, które deklarowało „koniec systemowej likwidacji sieci kolejowej w Polsce”, jednocześnie po interpelacji przekazało wykaz 83 linii kolejowych wskazanych do likwidacji przez poprzednich ministrów oraz zaznaczyło, że decyzje dotyczące likwidacji linii kolejowych, które wydane zostały do końca roku 2015, nadal obowiązują. Lista tychże linii jest długa i obejmująca rejon całego kraju, odcinając kolejne miasta, miasteczka i wsie od normalnego funkcjonowania. Do likwidacji przeznaczonych zostało wówczas ponad 1300 kilometrów linii kolejowych, czyli około 6% obecnej sieci linii kolejowych.

Poruszona została także kwestia nieodpłatnego użycia nieczynnej, w tym likwidowanej infrastruktury linii kolejowej organizacjom prokolejowym w celu utworzenia tam kolei historycznej bądź okazjonalnego prowadzenia ruchu. Obecne przepisy nie przewidują takiej

możliwości, bowiem grunty po zlikwidowanych liniach kolejowych nie stanowią, w wyniku wydanych decyzji, linii kolejowej w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym. Senacka Komisja Infrastruktury poszukuje obecnie rozwiązań problemu.

Ostatecznie widać tu sytuację patową – Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa deklaruje kres likwidowania nieczynnych linii kolejowych, jednocześnie tłumacząc się, że za decyzje poprzednich rządów nie odpowiada. Samorządy wojewódzkie wołają pozbywać się nieczynnych linii niż w nie inwestować, bowiem po pierwsze muszą od tych linii płacić podatek (prowadzone są prace prowadzące do jego zniesienia), a po drugie grunty pod liniami nie stanowiłyby ich własności, toteż z krótkowzrocznego punktu widzenia bardziej opłaca się linię zlikwidować i wówczas pozyskać grunt, niż zainwestować w jej remont i prowadzić ruch po linii leżącej na gruncie państwowym. Zarządca infrastruktury, czyli PKP PLK, jest w zasadzie obojętny wobec działań samorządu i państwa, bowiem zamknięte linie są pozostawione same sobie, a jedyne działania, których wymagają ze strony PLK, to cykliczny objazd techniczny drezyną w celu sprawdzenia stanu linii (a zatem pole do popisu mają złodzieje). Sytuacja ta jest obojętna także spółce POLREGIO, która jako firma należąca do państwa działa na zasadzie służby publicznej, a nie wolnego rynku, toteż nie zależy jej na ekspansji i zapewnianiu wysokiej jakości, tanich i dostępnych usług dla wszystkich zainteresowanych, tylko na negocjowaniu dotacji, nawet jeśli pociągi wożą tylko powietrze.

Powyższe czynniki to oczywiście czubek góry lodowej, bowiem zagłębiając się w system wzajemnych zależności i przeszkód, można dojść do jeszcze bardziej skomplikowanego układu, w którym jedna instytucja blokuje drugą nie tylko przed działaniami dotyczącymi rewitalizacji linii, ale także przed zachowaniem linii przed likwidacją i demontażem. Trudno znaleźć racjonalne wytłumaczenie dla tak niejednorodnej i krótkowzrocznej polityki prowadzonej przez organy odpowiedzialne za polskie koleje.

## 7. PERSPEKTYWY ODBUDOWY I WSKAZANIA

Jedyną możliwą pozytywną perspektywą na przyszłość jest to, że koleje da się jeszcze uratować – wymaga to jednak dużo wysiłku ze strony tak rządu, jak i samorządów. Potrzebne są stanowcze i jak najszybsze zmiany w polskim prawie, rozwiązujące kwestie zarówno gruntowe, jak i przejmowania samych linii. Należy dołożyć wszelkich starań, aby jak najwięcej linii o niewielkim znaczeniu ekonomicznym stało się własnością samorządów, oraz należy zapewnić im należyte środki, aby utrzymać linie. Światłem w tunelu w tej sprawie choć po części może być kwestia zmiany prawa o użytkowaniu wieczystym. Kolejnym wnioskiem jest potrzeba zapewnienia odpowiedniego taboru, zoptymalizowanego do specyfiki linii lokalnych, co pozwala obniżyć koszt eksploatacji i podnosi jakość oferty przewozowej, oraz środków dla przewoźników niższego szczebla oraz potrzeba zawiązania nowych przewoźników na terenie każdego województwa lub przewoźników w związkach międzyregionalnych.



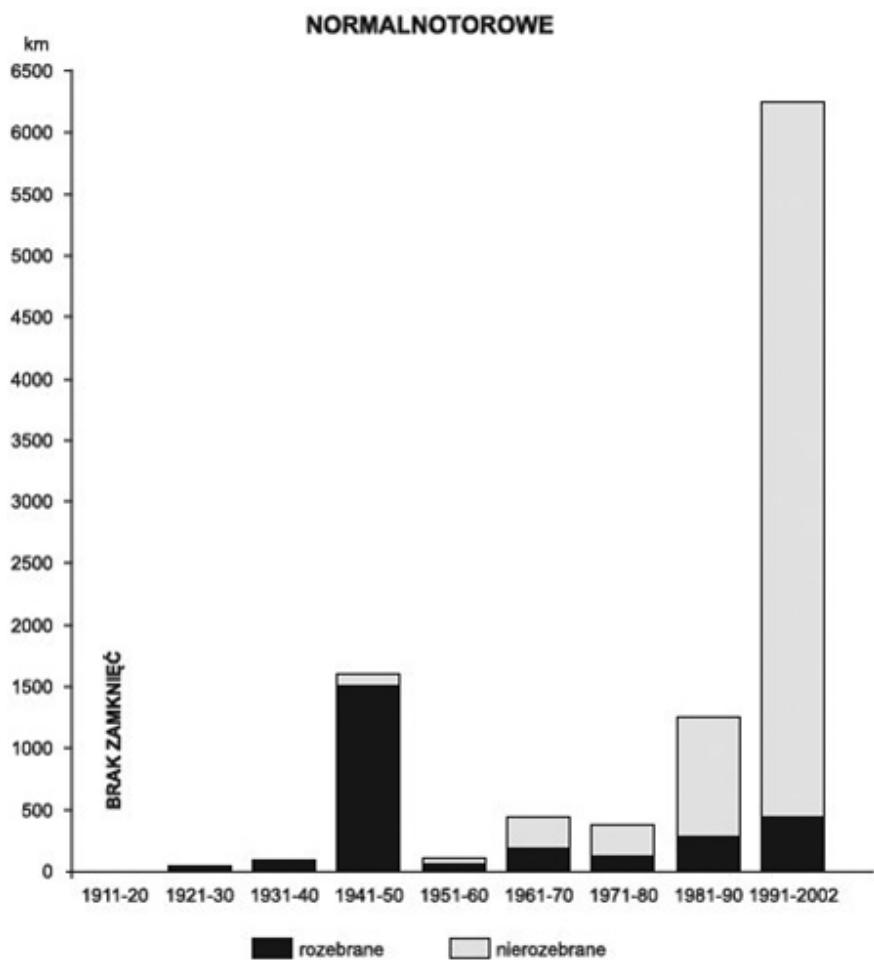
Te działania mogą być mocno utrudnione, ponieważ działania obecnego rządu zmierzają do rekonsolidacji Grupy PKP i zwiększenia wpływów POLREGIO, pojawiają się głosy o włączeniu przewoźników wojewódzkich do POLREGIO.

Rewitalizacja i utrzymywanie obecnych połączeń są kluczowe w utrzymaniu obecnej struktury ludności w mniejszych miastach. Dzięki korzystnym połączeniom aglomeracyjnym i regionalnym hamuje się wyjazd ludności do głównego miasta: za wzór powinna służyć rewitalizacja linii w województwie zachodniopomorskim, gdzie dzięki modernizacjom dwóch linii regionalnych: Kołobrzeg–Goleniów oraz Wałcz–Kalisz Pomorski–Ulikowo wzmacniane są powiązania komunikacyjne miejscowości na liniach ze Szczecinem. Innym interesującym przypadkiem jest województwo lubuskie – efektem przeprowadzanych tam prac modernizacyjno-rewitalizacyjnych jest utworzenie sprawnego połączenia kolejowego między dwoma głównymi miastami – Zieloną Górą i Gorzowem Wielkopolskim oraz rejonem przygranicznym<sup>2</sup>. Nie tylko umożliwia to mieszkańcom normalne funkcjonowanie w regionie, ale także wzmacnia ekonomię.

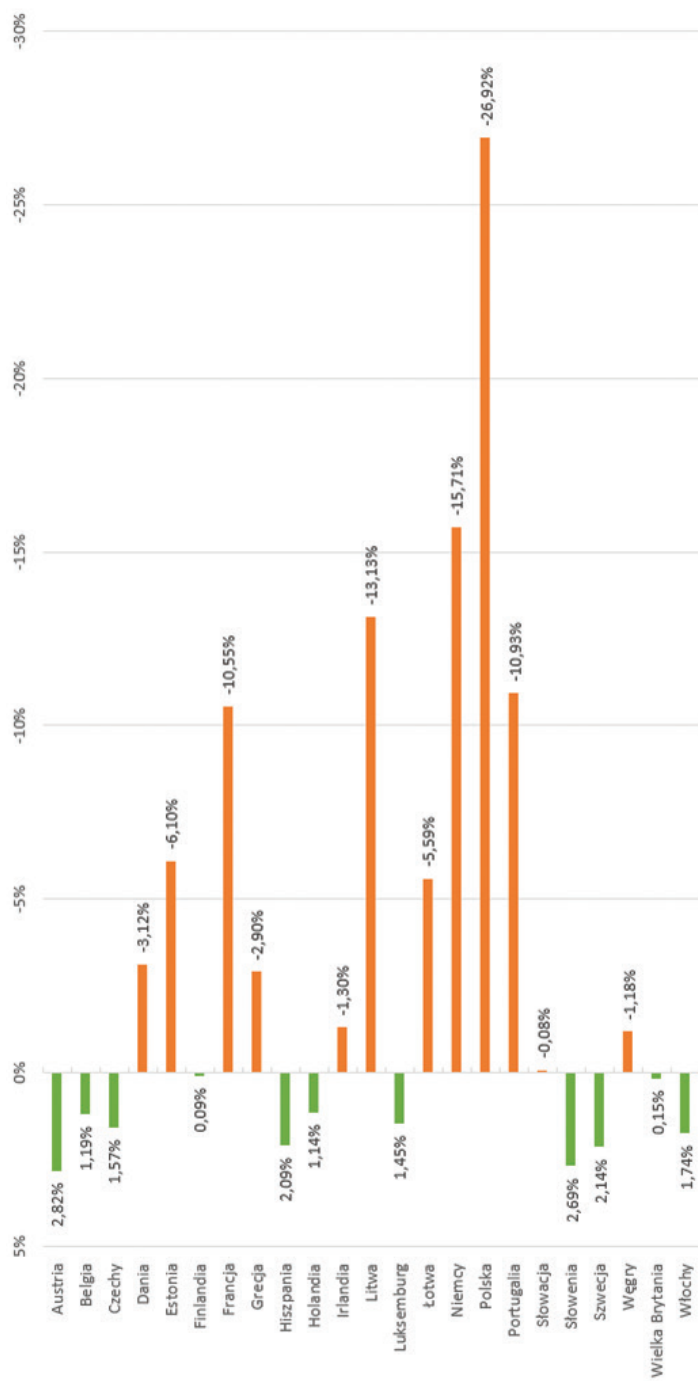
Wykonując rewitalizację linii należy pamiętać o przeanalizowaniu lokalizacji przystanków kolejowych, bowiem te jako znajdujące się na gruntach strategicznych nie podlegały ustaleniom planów miejscowych i miasta nie miały na nie wpływu, a te ustalone kilkadziesiąt lat temu mogą obecnie być nieoptymalne lub nieprzydatne. Poza tym należy wycofać się z warszawocentrystycznego modelu funkcjonowania kolei i skupić się na powiązaniach lokalnych zamiast inwestowania ogromnych kwot tylko w główne magistrale kolejowe (choć i te wydatki mają sens, jednak należy znaleźć balans).

Wskazaniem jest skierowanie na inwestycje kolejowe i utrzymanie linii znacznie większej ilości środków pieniężnych. Oprócz starań w celu uratowania przeznaczonych do likwidacji linii należy dbać o stan techniczny funkcjonujących linii, bowiem jesteśmy świadkami ich postępującej degradacji, mającej negatywny wpływ na prędkość, regularność, punktualność i bezpieczeństwo. Doprowadzenie do zadowalającego stanu samej funkcjonującej infrastruktury kolejowej w Polsce wymagało będzie zwiększenia środków z budżetu państwa do poziomu ponad 1 miliarda złotych rocznie. Pieniądze przeznaczane na budowę, odbudowę i utrzymanie linii kolejowych są niewspółmierne do potrzeb, podczas gdy wielokrotnie większe kwoty przekazuje się na budowę autostrad i dróg ekspresowych. Ponadto do współpracy ministerstwa zapraszają głównie organizacje związane z ruchem drogowym, pomijając przy tym ogromną ilość stowarzyszeń i fundacji skupionych na ruchu kolejowym. Kilka takich organizacji wystosowało w ostatnich dniach list otwarty do ministerstwa, domagając się szerszego dostępu do prac ministerialnych.

Oprócz tego, jako ogół działań na rzecz kolei, powinno rozważyć się wprowadzenie polecanego przez Unię Europejską modelu niemieckiego utrzymania tras o niskiej liczbie pasażerów: lokalne czy regionalne władze ogłaszają tam przetargi na obsługę takich połączeń kolejowych, a w tych przetargach mogą – oprócz państwowego przewoźnika – startować firmy prywatne, firma, która wygrywa, dostaje od lokalnych czy regionalnych władz wynagrodzenie lub dopłatę za obsługę danej linii, a w przetargu wygrywa ten, kto zaoferuje najniższe wynagrodzenie lub dopłatę<sup>3</sup>. Model ten funkcjonuje w wielu krajach zachodniej Europy i jest jak najbardziej funkcjonalny.



Il. 1. Zamknięcia normalnotorowych linii kolejowych dla ruchu pasażerskiego na obecnym terytorium Polski w podziale na dekady (źródło Taylor Z., *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego PAN, Warszawa 2007)



Il. 2. Zmiany długości linii kolejowych w krajach Unii Europejskiej na przestrzeni lat 1990–2003 (Niemcy i Włochy od 1995) (źródło: opracowanie własne na podstawie T. Dyr, P. Wehnic, *Infrastruktura transportu kolejowego w Unii Europejskiej i Polsce*, „Technika Transportu Szynowego”, 2006, nr 7–8, 23–38)



Il. 3. Miasta powyżej 10 tys. mieszkańców bez dostępu do kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce i pozostałych państwach regionu (źródło: opracowanie własne na podstawie Centrum Zrównoważonego Transportu, <http://www.czt.org.pl>; dostęp: 25.03.2018)

## PRZYPISY

- <sup>1</sup> Z. Taylor, *Przestrzenna dostępność miejsc zatrudnienia, kształcenia i usług a codzienna ruchliwość ludności wiejskiej*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego PAN, Warszawa 1999.
- <sup>2</sup> K. Kowalczyk, *Efekty inwestycji w infrastrukturę kolejową na liniach regionalnych*, 2012.
- <sup>3</sup> J. Krzemiński, *Dlaczego dopłacamy do kolei?*, NBP – Portal Edukacji Ekonomicznej, [https://www.nbportal.pl/wiedza/artykuly/gospodarka/dlaczego\\_doplacamy\\_do\\_kolej](https://www.nbportal.pl/wiedza/artykuly/gospodarka/dlaczego_doplacamy_do_kolej) (dostęp: 25.03.2018).

## BIBLIOGRAFIA

- Centrum Zrównoważonego Transportu, <http://www.czt.org.pl> (dostęp: 25.03.2018).
- Deutsche Bahn, Facts and figures 2016*, [https://www.deutschebahn.com/resource/blob/1262924/582383d64c9517e9d833f8140a1a313a/cms9-2016\\_duf\\_en-data.pdf](https://www.deutschebahn.com/resource/blob/1262924/582383d64c9517e9d833f8140a1a313a/cms9-2016_duf_en-data.pdf) (dostęp: 25.03.2018).
- Dylewski A., *Historia kolei w Polsce*, Fenix, 2014.
- Dyr T., Wełnic P., *Infrastruktura transportu kolejowego w Unii Europejskiej i Polsce*, „Technika Transportu Szynowego”, nr 7–8/2006, nr 7–8, 23–38.
- Forsal.pl, *W ubiegłym roku wzrost przewozów towarów i pasażerów na kolei*, <http://forsal.pl/artykuly/1100608,w-ubieglym-roku-wzrost-przewozow-towarow-i-pasazerow-na-kolei.html> (dostęp: 25.03.2018).
- Informacja o wynikach kontroli funkcjonowania systemu monitorowania inwestycji kolejowych w PKP PLK S.A., Najwyższa Izba Kontroli. Departament Komunikacji i Systemów Transportowych, Warszawa 2009.
- Kowalczyk K., *Efekty inwestycji w infrastrukturę kolejową na liniach regionalnych*, 2012.
- Krzemiński J., *Dlaczego dopłacamy do kolei?*, Jacek Krzemiński, NBP – Portal Edukacji Ekonomicznej, [https://www.nbportal.pl/wiedza/artykuly/gospodarka/dlaczego\\_doplacamy\\_do\\_kolej](https://www.nbportal.pl/wiedza/artykuly/gospodarka/dlaczego_doplacamy_do_kolej) (dostęp: 25.03.2018).
- Narodowe Archiwum Cyfrowe, Koncern Ilustrowany Kurier Codzienny, <https://audiovis.nac.gov.pl/obraz/80843/e105b905e39fa1a58c8a0aa76b06a91d/> (dostęp: 25.03.2018).
- Prawie sto linii z decyzją o likwidacji*, Martyn Jandula, Rynek Kolejowy, <http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/prawie-sto-linii-z-decyzja-o-likwidacji-81620.html> (dostęp: 25.03.2018).
- Taylor Z., *Przestrzenna dostępność miejsc zatrudnienia, kształcenia i usług a codzienna ruchliwość ludności wiejskiej*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego PAN, Warszawa 1999.

Taylor Z., *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego PAN, Warszawa 2007.

Wielądek A., *Zrównoważony rozwój transportu warunkiem rewitalizacji kolei w Polsce*, „Problemy Kolejnictwa”, nr 156.

Wołek M., *Rynek kolejowych przewozów pasażerskich*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2007.