

**DEBATA NA TEMAT
STANU I POTRZEB ROZWOJOWYCH KOLEI W POLSCE**

**KRAJOWY PROGRAM ODBUDOWY
to szansa na szybką modernizację taboru kolei regionalnych**

Polska kolej mimo dynamicznych i pozytywnych zmian, które przyspieszyły wraz z poprzednią unijną perspektywą finansową w latach 2014-2020, nadal ma sporo do nadrobienia. Dostęp do kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce jest bardzo nierównomiernie rozłożony, jeśli chodzi o rodzaj i standard taboru.

Średni wiek elektrycznego składu pasażerskiego w Polsce według ostatnich danych UTK jest wciąż wysoki i wynosi aż 26,5 lat – to ponad dwukrotnie więcej niż spalinowych zespołów trakcyjnych (12,4 lat).

Większość kilkudziesięcioletnich składów jeździ właśnie w barwach POLREGIO. Ok. 35% naszego taboru to wysłużone, niezmodernizowane EZT typu EN57 i ich pochodne, z których najmłodszy został wyprodukowany w 1995 r., a większość w latach 70. i 80.

Niestety, kierowana przeze mnie spółka wcześniej znajdowała się w restrukturyzacji i w efekcie nie mogła skorzystać ze środków na wymianę taboru w perspektywie finansowej 2014-2020.

Mimo ogromnych wysiłków POLREGIO oraz samorządów, które we własnym zakresie inwestują, a następnie użyczają nam nowe lub zmodernizowane pociągi, nadal są ogromne potrzeby w zakresie wymiany wyeksploatowanego taboru.

Ogromną szansą na zmianę tego stanu rzeczy stanowi Krajowy Plan Odbudowy. POLREGIO z zainteresowaniem śledzi prace toczące się wokół ostatecznego

kształtu KPO. Ten ambitny projekt wychodzenia z kryzysu gospodarczego spowodowanego pandemią COVID-19 stanowi niepowtarzalną szansę na poprawę jakości kolejowego transportu publicznego.

Dotyczy to w szczególności regionów, gdzie dotychczas brakowało środków na wymianę taboru lub wymiana ta postępowała zbyt wolno. W związku z tym w ramach KPO POLREGIO złożyliśmy aż trzy wnioski o wartości:

- 4,6 mld zł na zakup 180 nowych EZT
- 1,2 mld zł na zakup 40 hybrydowych zespołów trakcyjnych
- 525 mln zł na modernizację 50 szt. obecnie eksploatowanych przez spółkę EZT

Z dotychczasowych deklaracji Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej wynika, że środki na rozwój kolei regionalnej w KPO zostaną uwzględnione. Pozytywne sygnały w tej sprawie płyną też z innych ministerstw. Minister Przedsiębiorczości, Technologii i Pracy stwierdził, że jedną z dźwigni wychodzenia Polski z kryzysu są inwestycje samorządowe, w tym w infrastrukturę kolejową wykorzystywaną przez POLREGIO.

O konieczności przekierowania środków z KPO na kolej regionalną mówią też eksperci rynkowi. W przeciwnym razie średnie i mniejsze miejscowości będą w dużo gorszej sytuacji niż duże ośrodki aglomeracyjne, a dystans rozwojowy między nimi się pogłębi.

Ponadto sama modernizacja linii kolejowych bez wymiany jeżdżącego po nich taboru na nowoczesny oznaczać będzie nieefektywne wykorzystanie środków unijnych.

Trzeba również pamiętać, że KPO będzie finansowany z pożyczek zaciąganych przez Unię Europejską, ale już spłata tych środków po 2026 r. obciąży budżety państw członkowskich.

Są to zatem darowane na kilka lat środki, które trzeba będzie zwrócić, więc w tym celu Polska powinna wygenerować solidny wzrost gospodarczy w latach 2027-2030.

W tym kontekście warto wesprzeć takie projekty, które zapewnią dalszy rozwój gospodarki w perspektywie długoterminowej. Zakupione dzięki KPO pociągi powinny też w jakimś stopniu same zarabiać na swoje utrzymanie.

Nowoczesny tabor kolei regionalnej przyciągnie dodatkowych podróżnych, co zwiększy przychody ze sprzedaży biletów, zapewni spójność społeczną oraz gospodarczą regionu, jak również ułatwi dojazd do pracy.

Należy również tak kształtować popyt, aby jak najwięcej zamówień na tabor mogło trafić do polskich producentów, którzy mają doświadczenie w produkcji elektrycznych i hybrydowych składów, ale już nie kolei dużych prędkości czy składów typu push-pull przeznaczonych do komunikacji pomiędzy największymi miastami.

Te wszystkie aspekty powodują, że kolej regionalna powinna być uwzględniona w KPO, gdyż spełnia wszystkie warunki opisane powyżej.

W przeprowadzonej przez nas niedawno wśród pasażerów w województwie kujawsko-pomorskim ankiecie aż 83% badanych zadeklarowało, że nie ma żadnej alternatywy dla transportu kolejowego.

W skali kraju szacuje się, że problem tzw. wykluczenia komunikacyjnego dotyczy nawet 15 mln osób. Mając to na uwadze, liczymy na odpowiednią korektę KPO, jeśli chodzi o wymianę pociągów pasażerskich na nowe.

Beneficjentami Planu powinni być przede wszystkim mieszkańcy mniejszych miast i miejscowości, dla których kolej to często jedyny środek transportu w drodze do pracy, specjalistycznej placówki służby zdrowia czy rodziny.

Artur Martyniuk