

ROZWÓJ LOKALNY W POLSKIM WYDANIU:

Pożegnanie z Koleją

Na 2000 rok 2000 km linii mniej.

Od czasu „przełomu” roku 1989 w Polsce zmieniło się prawie wszystko. Policja, straż, siedziby ZUS, dostały nowe wozy, wybudowano piękne nowe banki i wyremontowano urzędy, poczty, centra miast. Nie zmieniono jednak prawie nic w obsłudze sektora usług publicznych. Polityka państwa sprowadza się do tego, by pozostawić sobie tak samo wysokie podatki przy równoczesnym „obcinaniu” usług, jakie społeczeństwo ma za te podatki otrzymywać. Jedną z ofiar tych przekształceń jest (oprócz służby zdrowia i szkolnictwa, które żyją tylko dzięki gospodarności samorządów) Przedsiębiorstwo Wyższej Użyteczności Publicznej POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE, przedsiębiorstwo, które służy wszystkim, tylko nie społeczeństwu.

ZANIKAJĄCY SKANSEN

Za kilka lat pociągi osobowe w ruchu lokalnym będziemy pokazywali dzieciom jako atrakcje turystyczne lub przeszłość podobną do obecnych furmanek z węglem. Polska kolej „w terenie” wygląda jak przed 11 laty – a w zasadzie dużo gorzej. Od tego czasu zamknięto przeszło 8000 km szlaków kolejowych pozbawiając dojazdu do przeszło 250 gmin i przeszło 150 miast. Za każdą likwidacją linii stoi tragedia ludzi pozbawionych dojazdu do pracy, szkoły, centrów

kultury... W samym tylko obecnym 2000 roku Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej (oraz Dyrekcja Główna PKP) planowało zamknąć 1998,5 km szlaków (dla porównania planowana sieć autostrad to 2600 km). Planu nie udało się wykonać przez twardą postawę samorządów lokalnych, które dokładając się do kolei – bez możliwości kształtowania rozkładów jazdy, bez wpływu na koszty – nie pozwoliły na zamknięcie niektórych linii na wchodzie kraju (Chełm – Włodawa, Kąkolowe – Jarocin, Hajnówka – Cisówka, Munina – Bełżec, Kościerzyna – Chojnice). Jednak w przygotowaniu jest plan zamknięcia dalszych 1084 km linii kolejowych.

Ratunkiem dla połączeń lokalnych byłby zakup lekkiego, ekonomicznego taboru – tzw. „autobusów szynowych”, Kiedy wiele lat temu robili tak Czesi, Słowacy, Węgrzy i inni – nasza kolej nadal stawiała na rzadko kursujące ciężkie, wielki pociągi. Polityka ta doprowadziła do zniszczenia torów – pociągi kursowały coraz wolniej i coraz rzadziej. Tymczasem w Europie do której to niby zamierzamy kolej jest czysta, względnie tania, szybka, bezpieczna i wygodna. Od wielu lat w Polsce praktycznie nie zakupuje się taboru podmiejskiego ani regionalnego – jedyne inwestycje to nowe wagony, które kursują z kilkunastoma pociągami EURO CITY i INTER CITY kursujące między głównymi miastami, a stolicą. Pociągi te – zwane „kwalifikowanymi” są piękne, ale jazda nimi jest poza zasięgiem finansowym większości Polaków, przez co – wbrew propagandzie dyrekcji PKP – stopień ich zapelnienia nie pokrywa 30 %.

Kolej gnije i rozpada się po cichu. Związki zawodowe są zadowolone, jeśli zwalniani otrzymują odprawy i cieszą się, że to na nich nie trafiło. PKP przeżyje, ale tylko na głównych liniach, dwutorowych magistralach, ale i tam ruch będzie spadał, gdyż sieć kolejowa jest jak rzeka – po odcięciu dopływów (linii lokalnych, bocznic etc.) wysycha. Wydaje się jednak, że nikogo to już nie obchodzi – poza marginalnymi grupami ekologów i miłośników kolei. Czasem tylko stojąc w korku zapytamy się „Czy tak musi być?”

WYGASZANIE POPYTU

Żeby koncerny samochodowe i paliwowe mogły się bogacić – trzeba zniszczyć polską kolej. To nie spiskowa teoria dziejów – to smutny fakt. Jak to się odbywa? Kolejarze znają technikę tzw.

„wygaszania popytu”. Polega to na takim ustawieniu rozkładu jazdy, by nie pasowały przesiadki na stacjach węzłowych czy też uniemożliwić dojazd/powrót do/z pracy/szkoły. Zmniejsza się też liczbę pociągów, a te które jeżdżą ze zmniejszoną liczbą starych, brudnych i zniszczonych wagonów. Ludzie, którzy czekali kilka godzin na przesiadkę, po czym jada brudnym, zatłoczonym pociągiem 40 km/h następnym razem albo zrezygnują z podróży, albo przesiadną się do samochodu. Po czy przeprowadza się liczenie podróźnych i wydaje komunikat o zamknięciu linii „bo za mało ludzi jeździ pociągami”- dodajmy: pociągami brudnymi, wyjeżdżającymi o godzinach nieodpowiadających podróźnym, pociągami bez skomunikowań. Ludzie są zmuszeni brać kredyty i kupować samochody, przesiadać się do drogich stojących w korkach autobusów... Biedniejsi są zmuszeni do izolacji – bez kontaktu ze światem, bez dostępu do edukacji, kultury, pracy.

JESTEŚ BIEDNY – SIEDŹ W DOMU !

Nie wszyscy mogą wyjechać na wczasy za granicę. Nie dojedzie się już koleją na wypoczynek do Połczyna Zdroju, Karpacza, Świeradowa, Kowar, Darłowa, Węgorzewa, Gołdapi. Od kolei odcięto też takie miasta jak Bytów, Złotoryja, Głubczyce, Baborów, Wałcz, Międzychód, Myślibórz, Bartoszyce, Lidzbark i dziesiątki innych. Są grube miliony na nowe Ministerstwo Rozwoju Regionalnego kierowanego przez Kropiwnickiego – równocześnie odcina się od świata cały „teren” pogłębiając marginalizację obszarów poza dużymi miastami. Są miliony na budowę autostrad – brak na remonty linii czy zakup taboru Nie zmienia tego nowa ustawa – przekazuje ona dla samorządów wojewódzkich na zakup przewozów kolejowych tyle, ile kosztuje wybudowanie kilkuset metrów dwupasmowej drogi. Poza tym ustawa ta nie pozwala wydać tych pieniędzy na zakup usług u ew. Innych przewoźników skazując samorząd na dyktat cen PKP, która to firma wpisuje w „koszty” swe straty, przerosty biurokratyczne, niegospodarność...

GDY NIE WIADOMO O CO CHODZI – O KASĘ...

Na polskich kolejach bogacą wszyscy, tylko nie PKP. Zarabiają firmy, które "obrosły" tego państwowego przewoźnika, wycinając z tortu o nazwie PKP co smaczniejsze kęsy. Na PKP zarabiają także spółki organizujące przetargi, dostarczające tabor, paliwo, prąd, środki czystości itd. Na polskich kolejach bogacą się także koleje niemieckie, wypożyczające dla PKP swoje wagony. Wszystko to kosztem szeregowych pracowników PKP oraz całego społeczeństwa utrzymującego PKP, równocześnie pozbawionego kolejnych połączeń pasażerskich.

To, że na transporcie kolejowym można zarobić wiedzą Amerykanie, którzy chcą kupić szerokotorową LHS. Także 9 wielkich firm, które ustawiły się w kolejce by kupić Dyрекcję Eksploatacji Cystern DEC, nie wspominając o największych kolejach Europy, które chcą kupić prywatyzowaną Warszawską Kolej Dojazdową WKD. Te firmy to nie dobrzy wujkowie – one wiedzą, że na kolei można zarobić.

Wygląda na to, iż tylko zarząd PKP nie ma pojęcia jak zarobić na kolei. Co więcej – kolejne „reorganizacje” i „restrukturyzacje”, których w ciągu ostatnich trzech lat było już kilka, polegają tylko na zmianie tabliczek na drzwiach dyrektorów i zwalnianiu ludzi w terenie. „Zmiany” te połączone są z równoczesnym kasowaniem kolejnych połączeń pasażerskich, zamykaniem następnych odcinków sieci kolejowej i zwalnianiu kolejnych pracowników (z utrzymania ruchu, a nie biur, oczywiście).

Zadłużenie kolei osiągnęło w 2000 r. Gigantyczny wymiar 4 mld zł. - a jeszcze 4 lata temu wydawało się, iż kolej wyjdzie na zero.

Szereg błędnych decyzji, brak kontroli, przerosty administracyjne, niegospodarność posunięta do granic korupcji – oto powody, przez które w samym tylko ubiegłym roku kolej przyniosła straty ok. 2 mld (!) złotych. Cóż takiego stało się w ciągu ostatnich lat, jakież to załamanie jest powodem tego, że PKP zaczyna przynosić straty nawet na przewozach towarowych – na całym świecie przynoszących zyski?

Odpowiedź nasuwa się sama – obserwujemy systematyczne działania mające na celu

obniżenie wartości PKP. Wydaje się, iż celem tych działań jest w przyszłości sprzedanie – w ramach tzw. prywatyzacji – po niskiej cenie co bardziej atrakcyjnych sektorów rynku przewozów. Mimo ujawnionych „afer” kolej to wciąż „dojna krowa” dla kilku obrotnych osób...

Kolej pełni specyficzne funkcje społeczne i ekologiczne. Dostrzega to nawet Unia Europejska, która modernizując swoje szlaki kolejowe przeznacza również spore środki na główne linie PKP (PHARE, ISPA), co jest zgodne z ideą zrównoważonego rozwoju. Tymczasem w Polsce obserwuje się działania odwrotne – zarząd PKP wycofał się z przetargu na autobusy szynowe (lekki, szybki i ekonomiczny tabor przeznaczony do obsługi linii lokalnych – 300 takich szynobusów to ok. 1,5 mld, a jak dowiodły doświadczenia z Raciborza – jeden taki autobus przy odpowiednich zabiegach zwraca się po 2 – 4 latach z samych tylko kosztów zaoszczędzonego paliwa). Likwidację połączeń tłumaczy się – jak wszystko w Polsce – brakiem pieniędzy. Jednak prywatę i działanie wbrew interesom PKP – i społeczeństwa, któremu to przedsiębiorstwo wyższej użyteczności publicznej ma służyć – widać już przy skandalicznym układaniu rozkładu jazdy. Rozkłady takie stanowią dobry przykład praktyki działania PKP – są odzwierciedleniem arbitralnych decyzji urzędników PKP, a nie wynikiem analiz potrzeb społecznych i rynkowych (czym zaślania się PKP). Nadal jeden człowiek może ustawić sobie pociąg do swoich potrzeb. Przykład: na skutek nacisku JEDNEGO z wysokich urzędników kolei z Wrocławia, w rozkładzie jazdy 2000/01 niszczy się wygodne dla podróżnych stałe taktowanie pociągów kwalifikowanych (IC, EC, EX) do i z Warszawy. Powód: Pan dyrektor chciał mieć wygodny pociąg (IC) z Wrocławia do Warszawy o pasującej dla niego porze.

Obecne rozkłady jazdy to katastrofa. Likwidacja resztek taktowania/czyli stosowanych na kolejach całego świata odjazdów pociągów w daną stronę o równych końcówkach minut np. 14.35, 16.35, 18.35 itd./, duże „dziury” w rozkładach, brak pociągów w godzinach szczytu, a zagęszczenie ich poza szczytami – to tylko niektóre przykłady działań wbrew interesom firmy i społeczności lokalnych. Rozkład jazdy nie jest wypadkową rachunku ekonomicznego i oczekiwań społecznych – rozkład nadal stanowi efekt rewii prywatnych życzeń dyrektorów PKP różnych szczebli oraz różnych innych grup nacisku.

Wobec faktu barku kontroli działalności kolei nie dziwią opisany wyżej praktyki. Przecież i tak nie zbankrutuje – państwo czy samorządy pokryją straty. Nie dziwi więc w tej sytuacji np. Fakt braku chęci wdrożenia w życie Zintegrowanego Systemu Rozkładów Jazdy Pociągów, który został przygotowany przez samorządowców, ekologów, sympatyków kolei i specjalistów ds. Marketingu. ZSRJP został stworzony na wzór rozkładów zachodnich kolei, z uwzględnieniem polskich możliwości technicznych i finansowych. Rozkład taki przyniósłby zyski, a tego PKP się obawia. Bo zyski to kłopoty, zyski to brak dotacji, zyski to wyższa cena „prywatyzacji”...

PKP – największa firma w kraju, zatrudniająca w 1999 roku 200.000 osób, jest na skraju bankructwa. Kolejne wydania gazet przynoszą następne doniesienia o kolejnych stratach PKP. Tylko w tym roku planuje się dalsze zwolnienie kilkudziesięciu tysięcy kolejarzy (zwłaszcza z terenu). Potrzebę zwolnień tłumaczy się złą sytuacją ekonomiczną i brakiem pieniędzy, jednocześnie jednak wielu wysoko postawionych „cwaniaków” zarabia krocie na rzekomo „nieekonomicznej” i „zacofanej” kolei. Ostatnie głośne przykłady niegospodarności to unieważniony przetarg na superszybkie Pendolino oraz niejasny, miliardowy kontrakt na wagony. To jednak tylko wierzchołek góry lodowej.

Kolej to przyszłość – ale nie dla nas. Na polską kolej lokalną zapadł wyrok – nie zmienia go niemrawe protesty kolejarzy (którzy domagają się podwyżek, nie bronią miejsc pracy swoich kolegów) czy protesty mieszkańców, przeciwko którym często wysyła się policję (Tupolice, Leśnica, Skarszewy, Zubki). Czas najwyższy ratować to co jeszcze zostało. Czas na wspólne działanie nas – potencjalnych podróżnych, samorządów lokalnych i wszystkich kolejarzy, dla których PKP to coś więcej niż znienawidzone miejsce pracy. Ratujmy kolej – dla nas, dla środowiska, dla przyszłości, dla wolności wyboru.

Piotr Rachwański IRiPK

[>>do góry](#)

Kulisy polityki transportowej państwa (na bazie moich własnych doświadczeń)

Na wstępie chciała bym bardzo serdecznie podziękować za zaproszenie mnie – byłego posła na takie sympozjum – jest to najlepszy dowód, że to co robiłam w poprzedniej kadencji było potrzebne, widziane i doceniane przez tych, którym bardzo leży na sercu potrzeba ochrony środowiska przed zanieczyszczeniami transportowymi, oraz, że tego typu praca winna być w sejmie, mniej już ważne przez kogo, kontynuowana. Przyznam, że temat mojego wystąpienia, zaproponowany przez organizatorów dzisiejszego sympozjum, był dla mnie szokujący – żaden polityk nie pyta o takie sprawy wprost, oczekując na dodatek publicznej odpowiedzi. No ale skoro już tak szczerze i bezpośrednio odpowiedzieć.

O kulisach polityki transportowej, tylko na podstawie tego co wiem ja, można by napisać niezłą, sensacyjną książkę, a przecież jestem przekonana, że ci, którzy o niej decydowali i decydują, wiedzą znacznie więcej, tyle, że pewnie nigdy publicznie nie powiedzą czym się kierowali podejmując swoje decyzje.

Bardzo dobrze, że ekolodzy o takich sprawach mówią publicznie i wprost, bo znając, bodaj ogólnie, motywy niebezpiecznych dla środowiska naturalnego, a tym samym dla zdrowia i życia człowieka, decyzji, nieco łatwiej mogą do swoich racji przekonywać resztę, mniej świadomego zagrożenia społeczeństwa.

Wiedza o zagrożeniach płynących z zanieczyszczenia środowiska przez transport samochodowy, jest stosunkowo nowa i na dodatek z ogromnym trudem przebija się w środkach masowego przekazu.

Przyczyną jej braku jest z jednej strony ogromny nacisk bardzo bogatego lobby samochodowego zarówno na polityków jak i na środki masowego przekazu, z drugiej zapotrzebowanie społeczeństwa na posiadanie własnego, do niedawna bardzo trudnego do zdobycia samochodu.

Młodzi ludzie nie zawsze potrafią zrozumieć, że jeszcze do niedawna samochód był dla Polaka luksusem, którego nie mógł kupić nawet wtedy, gdy miał pieniądze, bo wynikało to z sytuacji politycznej całego byłego obozu socjalistycznego.

Teraz, gdy samochód można wreszcie kupić bez problemu jeżeli tylko ma się na to pieniądze, niezwykle trudno jest przekonać kogokolwiek, że powinien z niego zrezygnować.

Chęć posiadania samochodu jest bardzo umiejętnie podsycana przez producentów i sprzedawców samochodów oraz paliw i różnych innych akcesoriów samochodowych. Poprzez setki reklam, wmawiają nam, że ten pojazd jest nam równie niezbędny jak własna ręka czy noga więc bez niego jesteśmy właściwie ludźmi niepełnosprawnymi, a który człowiek ma ochotę dobrowolnie pozostawać kaleką?

Z reklam samochodów, paliw różnych akcesoriów i usług samochodowych utrzymuje się wiele środków masowego przekazu, toteż próby zamieszczenia w nich informacji o szkodliwości transportu samochodowego z reguły kończą się fiaskiem. Trudno wymagać od jakiegokolwiek gazety, radia czy telewizji aby narażały się na utratę ogromnych zysków a być może nawet podstaw własnego bytu tylko dla tego, że tych samych łamach, na których reklamują (za duże pieniądze) samochody i wszystko co się z nimi wiąże, opublikują nie dającej żadnego zysku informację o szkodliwości reklamowanego przez siebie "towaru".

Bogaci producenci samochodów, paliw, firmy transportowe, potencjalni budowniczcy i właściciele płatnych autostrad doskonale zdają sobie sprawę, że ich dalszy byt i pomnażanie bogactwa jest w dużym stopniu zależne od transportowej polityki państwa, toteż „nie śpią” - zabiegając o poparcie polityków wszelkimi możliwymi sposobami, a że mają pieniądze, nie sprawia im to specjalnie wielkich trudności.

Efekt jest taki, że np. poseł, którego kampania wyborcza była finansowana przez jakiś koncern paliwowy, czy samochodowy będzie „głuchy” na argumenty ekologów bo swojemu „sponsorowi” raczej nie będzie się sprzeciwiał. Jeżeli natomiast racje ekologów potraktuje poważnie, to następną kampanię nie dostanie złotówki i w efekcie jego szansę aby zostać posłem na następną kadencję poważnie zmaleją.

Problem za co prowadzić kampanię wyborczą jest jednym z najważniejszych do rozstrzygnięcia zarówno przez pojedynczych posłów jak i przez całe ugrupowania polityczne – zarówno działające u nas partie jak i pojedynczy posłowie z reguły nie należą do tak bogatych, aby poradzić sobie samodzielnie, do rozstrzygnięcia pozostaje więc dylemat od kogo nie brać, od kogo brać i jakie będą ewentualne konsekwencje skorzystania z takiej pomocy materialnej. Jeżeli przeciętny obywatel nie rozumie niektórych decyzji dotyczących polityki gospodarczej, to chyba właśnie w tym miejscu powinien szukać przynajmniej częściowej odpowiedzi.

Na „nieposłusznych”, bo uczciwych i myślących samodzielnie posłów też można znaleźć sposób robiąc im bardzo skuteczną anty-kampanię, „opluwając” bądź to publicznie w mediach, bądź wykorzystując znacznie groźniejszą, bo niemożliwą do uchwycenia i wystarczająco wczesnego sprostowania, tzw. „propagandę szeptaną”, podstawiając kontrkandydatów ukierunkowanych dokładnie na ten sam elektorat i stosując wiele innych brudnych, ale skutecznych metod wykorzystujących ludzką naiwność czy nawet głupotę.

Tego ostatniego doświadczyłam na własnej skórze, doskonale więc wiem o czym mówię. Mimo wszystko charakter mi się nie zmienił i jeżeli jeszcze kiedykolwiek jakimś cudem uda mi się ponownie zostać posłem, będę robić to, co robiłam i Was zachęcam do tego samego. Czyste sumienie i świadomość, dobrze spełnionego wobec społeczeństwa obowiązku, to coś, co jest warte więcej niż pieniądze, ciepłe posadki czy inne, niezbyt uczciwe profity.

Nie chciałabym, żeby to moje, może aż nazbyt szczerze przedstawione głębokie tło uwarunkowań w jakich zapadają bardzo ważne dla kraju i społeczeństwa decyzje były odczytane jako brak jakichkolwiek możliwości zupełnie uczciwego pełnienia funkcji poselskiej.

Z moich doświadczeń wynika, że jednak tych uczciwych nie brakuje, czasem problem polega tylko na tym, żeby ci uczciwi mieli wystarczająco dużo dobrych informacji na temat zagadnienia, nad którym aktualnie pracują. Tutaj nieoceniona jest rola ekspertów i tzw. lobbystów – ludzi, którzy do konkretnych racji potrafią przekonywać nie znających dobrze danego problemu posłów. Nie ma takiego posła, który zna się absolutnie na wszystkim, ale bardzo dobrze jest, jeżeli także wśród posłów jest chociaż jeden taki, który dane zagadnienie zna, ma także w razie potrzeby pełny dostęp do niezbędnych informacji i systematycznie „pilotuje” temat w sejmie.

Tak mniej więcej wyglądała w poprzedniej kadencji sytuacja jeżeli chodzi o politykę transportową i ustawy, które z niej w jakiś sposób wynikały.

Byłam tym posłem, dla którego wszystko, co dotyczyło ochrony środowiska w transporcie nie miało prawa ostawać niezauważone. Tuż obok była spora grupa posłów, dla których najważniejsze były działania na rzecz ochrony środowiska i ci, zaalarmowani przeze mnie pomagali mobilizować całą resztę. W ten sposób wspieraliśmy decyzje i działania dla środowiska korzystne i czasem nawet bardzo skutecznie, blokowaliśmy te, które mogły środowisku zaszkodzić (oczywiście mówię tutaj cały czas o transporcie).

Praca nad uświadamianiem posłom zagrożeń dla środowiska a tym samym dla zdrowia i życia ludzi była prowadzona w Sejmie systematycznie, doprowadziliśmy nawet do zorganizowania we wrześniu 1994r. Seminarium na temat „Transport a ochrona środowiska” - materiały z tego seminarium były dostępne dla posłów przez całą kadencję, nikt więc nie mógł powiedzieć, że brakuje mu na ten temat informacji.

Niezależnie od informacji o zagrożeniach, pilnowaliśmy zapisów w konkretnych ustawach, dotyczyło to m.in. ustawy o autostradach płatnych, której nie byliśmy w stanie zablokować, ale zapisaliśmy w niej konieczność dokonywania ocen oddziaływania na środowisko. Dotyczyło to także ustawy o PKP, w art. 16 udało się zapisać konieczność finansowania przez państwo przewozów pasażerskich, co powinno było wyeliminować raz na zawsze tzw. „dotowanie skrośne”, czyli opłacanie przez przedsiębiorstwo PKP przewozów pasażerskich zyskami z przewozów towarowych. Radość PKP z tego zapisu była niestety krótka – nowe władze naszego państwa w obecnej kadencji zlikwidowały ten korzystny dla PKP zapis tzw. ustawą kompetencyjną (opublikowaną w Dz.U. Nr. 106 z 1998r. - art.106) wyrzucając z ustawy o PKP cały rozdział IV dotyczący finansowania PKP. Być może decyzję tę przyspieszyło postępowanie prezesa PKP, który, korzystając z możliwości danych ustawą, wystąpił do sądu przeciwko rządowi, żądając (zgodnie z ustawą o PKP) zapłacenia przez rząd kosztów przewozów pasażerskich.

W świetle tych zmian ustawowych deklaracje obecnego ministra transportu, że resort ten zmierza do wyrównania szans transportu kolejowego i drogowego są fikcją, gdyż kolejowy transport towarowy musi być już w założeniach droższy, aby mógł zarobić na kolejowe przewozy pasażerskie.

Jeżeli chodzi o Politykę Transportową państwa, to ma ona swoją długą i bardzo interesującą historię.

Dokument ten, przyjęty zresztą przez ówczesny rząd w czerwcu 1995r. był skonstruowany niezwykle pomysłowo. Rozdziały dotyczyły różnych gałęzi transportu odrębnie, był też osobny rozdział poświęcony (a jakże!) ochronie środowiska w transporcie. Jeżeli ktoś czytał jeden czy dwa rozdziały dotyczące konkretnego rodzaju transportu, czy zagadnienia to mógł być zadowolony, bo każdy znalazł w nim coś dla siebie, nawet ekolodzy.

Problem zaczynał się w momencie, gdy komuś przyszło do głowy przeczytać całość i porównać poszczególne rozdziały ze sobą. Okazywało się wtedy, że np.w części dotyczącej ochrony środowiska napisano, że będzie się rozwijać transport publiczny i ograniczać motoryzację indywidualną, ale w części dotyczącej prognoz rozwoju poszczególnych rodzajów transportu napisano, że rola transportu publicznego będzie malała, bo przewiduje się wzrost liczby prywatnych samochodów. Jak widać jedno wykluczało drugie ale na zadawane wielokrotnie publiczne pytania nigdy nie uzyskaliśmy rozsądnej i jednoznacznej odpowiedzi.

Oczywiście nikt z nas nie czekał z założonymi rękami, aż ta nienormalna polityka zostanie skierowana do sejmu i poddana normalnej procedurze legislacyjnej.

Jako poseł ówczesnej koalicji rządzącej natychmiast po zorientowaniu się jaka jest wartość dokumentu „Polityka Transportowa” uprzedziłam premiera, że nie można czegoś takiego kierować do sejmu przed wyeliminowaniem sprzeczności i muszę przyznać, że premier nigdy tego dokumentu, w imieniu rządu (taka jest procedura) do sejmu nie skierował.

Równocześnie zażądaliśmy, aby temat tego dokumentu wypowiedziała się rządowa Komisja d/s Ekorozwoju – kilku posłów a także przedstawiciele organizacji pozarządowych włączyli się w prace nad tym stanowiskiem i w efekcie Komisja ta bardzo krytycznie oceniła przyjęty już przez rząd dokument, co tym bardziej powstrzymało rząd przed oficjalnym skierowaniem polityki transportowej do Sejmu.

Wydawać by się mogło, że mamy to już „z głowy”, niestety, to jeszcze nie był koniec. Lobby samochodowe, bardzo niezadowolone z takiego obrotu sytuacji, czuwało. Skoro nie dało się doprowadzić do oficjalnego skierowania tego dokumentu do sejmu jako projektu rządowego, ktoś wykombinował, że równie dobrze może to być projekt sejmowej komisji transportu.

Przyznam szczerze, że zaskoczył mnie mocno temat posiedzenia zwołanej jakoś tak bardzo szybko komisji, ale, nie tracąc głowy, wezwałam na pomoc ówczesnego wiceprzewodniczącego komisji ochrony środowiska, a obecnie wiceministra ochrony środowiska – posła Radka Gawlika i znów, wspólnymi siłami przekonaliśmy pozostałych posłów, że przedstawianie przez komisję oficjalnego dokumentu rządowego jako projektu komisji jest co najmniej nienormalne. Oczywiście wskazaliśmy także występujące sprzeczności uświadamiając posłów, że ich rękami chce się wprowadzić do sejmu stek niedorzeczności umożliwiający rządzącym wybór takich rozwiązań, jakie dla nich będą wygodne, bo nic nie jest jednoznacznie określone.

Jeszcze raz, tym razem wspólnie z komisją ochrony środowiska dyskutowaliśmy nad polityką transportową, gdy przyszło nam oceniać odpowiedź ministerstwa transportu na Rezolucję Sejmu w sprawie harmonizacji polityki transportowej z polityką ekologiczną państwa. Oczywiście znów nie zostawiliśmy na tym dokumencie „suchej nitki”, może to poświadczyć nawet obecny tu Olaf Swolkień, który miał możliwość uczestniczyć w tamtym posiedzeniu.

Wszystkie nasze działania blokujące wejście w życie tej nieodpowiedzialnej polityki transportowej dawały równocześnie czas na przygotowanie Alternatywnej Polityki Transportowej, co robiono w Instytucie na Rzecz Ekorozwoju pod kierownictwem dr Andrzeja Kassenberga.

Z takich bardziej interesujących działań w sprawie prawidłowej, przyjaznej dla środowiska polityki transportowej warto jeszcze odnotować problem kosztów zewnętrznych transportu.

Nie każdy z posłów i ministrów był wrażliwy na argumenty ekologiczne – odporni byli m.in. Ekonomiści typu Marek Borowski (wicemarszałek Sejmu) czy wicepremier Grzegorz Kołodko. Im trzeba było przedstawić argumenty ekonomiczne i tutaj doskonale było opracowanie na temat kosztów zewnętrznych transportu przygotowane przez Zakład Problemów Transportu Międzynarodowego z Ośrodka Badania Ekonomiki Transportu w Szczecinie.

Opracowanie to liczyło w sumie bodajże ze dwieście stron, ale warto je było dawać rozsądnym (co nie znaczy kochanym) ekonomistom. Chyba najbardziej przejął się nim wicepremier Kołodko, który jest człowiekiem bardzo czasami impulsywnym, ale na tyle mądrym, że argumenty ekonomiczne są w stanie zmienić jego dotychczasowe przekonania. Informacje o kosztach zewnętrznych transportu przekonały go w odpowiednim momencie, że moje zabiegi o korzystne dla kolei zapisy w ustawie o PKP nie są tylko próbą zdobycia przywilejów dla swojej branży, o co w sejmie walczy każdy poseł, ale leży to także w interesie budżetu państwa.

Gdyby w obecnej kadencji któryś z posłów dał to właśnie opracowanie wicepremierowi Balcerowiczowi, to być może, podobnie jak Kołodko, przyznałby rację ekologom i nie dał zepsuć tego, co w poprzedniej kadencji kolei zapisaliśmy, o ile oczywiście nie ma jakiś pozamerytorycznych zobowiązań w rodzaju tych, o których mówiłam wcześniej.

Pozamerytoryczne przyczyny treści polityki transportowej z poprzedniej kadencji zrozumiało wielu posłów, gdy ówczesny minister sprawiedliwości Włodzimierz Cimoszewicz wpadł na przeprowadzenia u nas akcji „czyste ręce”. Posłowie otrzymali wówczas wykaz ministrów, którzy z racji np. Zasiadania w radach nadzorczych różnych przedsiębiorstw uzyskiwali dochody znacznie czasem wyższe niż ich minimalne pensje. Do tych, którzy mieli najwięcej należał ówczesny minister transportu Bogusław Liberadzki, który zasiadał m.in. w radach nadzorczych PLL LOT, PEKAES AUTOTRANSPORT. Ta ostatnia, ogromna samochodowa firma przewozowa jest często konkurencją dla PKP, bo ich usługi są nakierowane na podobny rodzaj klienta. Najprawdopodobniej osobiste dochody ministra nie pozostawały bez wpływu na jego

sposób myślenia o polityce transportowej i stąd mogły wynikać te „dziwne kuglowania” z dokumentem mającym uregulować politykę transportową państwa na wiele lat.

Tak „z grubsza” wyglądają „kulisy polityki transportowej” widziane oczami posła poprzedniej kadencji. Nie umiem zbyt dokładnie powiedzieć co się dzieje w tych sprawach obecnie – teoretycznie informacje o założeniach polityki transportowej wyczytałam w „Wolnej Drodze” - miesięczniku wydawanym przez kolejarski NSZZ Solidarność, nie wiem jednak na ile szczegółowe rozwiązania odpowiadają deklaracjom. Sądząc po decyzjach w stosunku do PKP polityka z poprzedniej kadencji jest kontynuowana, tyle, że bardziej skutecznie, bo widać nie ma kto umiejętnie powstrzymać takich decyzji. Niebezpieczne są również próby obciążenia budżetu państwa budową płatnych autostrad, za które wszyscy zapłacimy najpierw jako podatnicy, a potem jako ewentualni użytkownicy.

Zastanawiam się na ile skutecznie na polską politykę transportową wpływać będą przepisy Unii Europejskiej, które zaostrzają normy ekologiczne w transporcie.

Na użytek uczestników obecnego sympozjum przygotowałam kserokopie wypowiedzi ministra transportu Austrii i polskiego ministerstwa transportu. Na pierwszy rzut oka pewne kierunki polityki transportowej są zbieżne, ale o ile w wypowiedzi ministra transportu Austrii widać bardzo konkretne plany poparte wynikami badań, o tyle u nas nadal są to bardzo niekonkretne ogólniki, z których jeszcze nie wiadomo co wyniknie.

W tej sytuacji naciski ekologów są niezwykle potrzebne i to chyba jeszcze bardziej niż w poprzedniej kadencji. Konieczne jest także konsolidowanie sił, bo ruch ekologiczny rozproszony i na dodatek podzielony jeszcze ze względu na poglądy polityczne może nie dać rady przeciwstawić się wystarczająco skutecznie interesom bardzo bogatego i bezwzględного lobby samochodowo – paliwowego i autostradowego.

Chciałabym przypomnieć i podkreślić, że w poprzedniej kadencji parlamentarzyści chroniący środowisko potrafili się wznieść ponad podziały polityczne i działając wspólnie, także we współpracy z organizacjami pozarządowymi coś pożytecznego i konkretnego robili.

Warto i trzeba korzystać z tamtych doświadczeń, mało tego, trzeba je udoskonalać nie oglądając się na tych, którym ewentualnie ambicje polityczne zabetonowały skrzydła

umożliwiający wznoszenie się ponad nieistotne dla środowiska naturalnego, wymyślone przez polityków podziały.

Na koniec chciała bym wyrazić swoją radość ze współpracy ekologów i kolejarzy. Nie umiem powiedzieć dlaczego ta współpraca jakoś nie bardzo się układała do tej pory, bo przecież są to jak najbardziej naturalni sojusznicy.

Mam nadzieję, że tego typu wspólne działania staną się wreszcie „chlebem powszednim”, że skończy się wreszcie ta „miłość bez wzajemności” ekologów do kolei i obojętna dotąd kolej polubi i zaakceptuje swoich gorących, bezinteresownych zwolenników.

Urszula Pająk

(tekst wygłoszony przez p. Urszulę Pająk podczas I Kolej na Kolej, ale znajdujący się w materiałach II edycji)

[>>do góry](#)

Spółeczny Komitet Obrony Linii Kolejowej Strzelce Op. - Kędzierzyn Koźle

Skutki likwidacji linii oraz działania na rzecz przywrócenia przewozów pasażerskich.

Spółeczny Komitet Obrony Linii Kolejowej Strzelce Op. - Kędzierzyn Koźle został powołany oddolnie przez lokalną społeczność zamieszkującą wioski i miasta przez które przebiega linia Strzelce -Kędzierzyn w związku z groźbą zawieszenia przewozów pasażerskich. Przewozy pasażerskie na tej linii miały duże znaczenie dla społeczności lokalnej gdyż jako najdogodniejszy, najtańszy i najpewniejszy środek transportu przy dojazdach do szkół i zakładów pracy dla mieszkańców takich miejscowości jak Raszowa, Zalesie Śl. czy Leśnica.

Ponadto przewozy były ważne dla dzieci dojeżdżających z całej południowej Opolszczyzny do Specjalnego Ośrodka Szkolno – Wychowawczego w Leśnicy jak również przewożono sezonowo liczne pielgrzymki na Górę Świętej Anny.

Spółeczny komitet poprzez różne działania starał się powstrzymać likwidację przewozów pasażerskich na w/w linii poprzez różnorakie działania od pism poprzez spotkania, konferencję prasową aż do drastycznej kilkugodzinnej blokady jednego z ostatnich pociągów relacji Strzelce – Kędzierzyn. Niestety od 24.06.2000 roku linią Strzelce – Kędzierzyn nie pojechał już żaden pociąg.

Oficjalnym powodem zamknięcia linii była nierentowność przewozów i niska liczba podróżnych. Jednak przy konstruowaniu rozkładu jazdy nie liczone się w ogóle z potrzebami lokalnej społeczności, a to zmuszało do szukania i korzystania z innych środków transportu co zarazem zmniejszyło liczbę osób korzystających z usług kolei, jednak wprowadzenie po likwidacji pociągów autobusy PKS jeżdżą pełne nie gwarantując bezpieczeństwa i komfortu jazdy jedyne co gwarantują to wyższą cenę biletów miesięcznych.

Zamykanie lokalnych linii kolejowych jest negatywną tendencją wiążącą się ze sporymi stratami dla społeczności lokalnych pozbawiając najbardziej przyjaznego dla środowiska, bezpiecznego i niezawodnego transportu.

Obecnie jedynym z możliwych rozwiązań dla lokalnych linii jest partycypacja kosztów eksploatacji przynajmniej poprzez zwolnienie z podatków terenów dzierżawionych przez kolej. Należy również zainwestować w zakup autobusu szynowego, co pozwoliło by znacznie obniżyć koszty eksploatacji linii, zwiększyć ilość dziennych kursów i przy odpowiednim rozkładzie zwiększyć liczbę klientów.

Po zawieszeniu połączeń pasażerskich na linii Strzelce – Kędzierzyn społeczny komitet przy współpracy gminy Leśnica podejmuje działania na rzecz przywrócenia połączeń osobowych na w/w linii. Obecnie przygotowywana jest koncepcja realizowania przewozów przez Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem z Rybnika, które wystąpiło do Ministerstwa Transportu o przyznanie koncesji na przewóz osób.

Zorganizowano już pierwsze spotkanie z przedstawicielem PTKiGK w Leśnicy, obecnie przygotowwany jest przejazd drezyną po linii celem sporządzenia kosztorysów.

Mamy nadzieję że w niedalekiej przyszłości przy pomocy władz samorządowych, społecznego komitetu i PTKiGK uda się przywrócić ruch pasażerski na tej i wielu innych liniach.

[>>do góry](#)