

**Oświadczenie złożone
przez senatora Stanisława Lamczyka
na 36. posiedzeniu Senatu
w dniu 4 lutego 2022 r.**

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka

Jest marazm, źle się dzieje na polskiej kolei. Trudno mówić, że polska kolej się rozwija. Jak wiemy, ceny biletów, koszty dla pasażerów zaczynają rosnąć. Na niektórych odcinkach Intercity chce podnieść ceny biletów o 70%. Wpompowano w polską kolej, mówiąc kolokwialnie, duże pieniądze, ale efektów pasażerowie nie odczuwają. Spadł wskaźnik przewozu pasażerów, mieliśmy już 20% w stosunku do przewozów drogowych, a jest poniżej 10%. Podobnie w towarówce ten wskaźnik spadł – mieliśmy powyżej 20%, a mamy poniżej 10%. Jest marazm, jest bałagan, brakuje współpracy, pieniądze są źle zainwestowane, a inwestycje, które są, się przeciągają. I tak np. na linii Poznań – Warszawa remont miał trwać 2 lata, a trwa już 5 lat. I będzie trwał chyba do 7 lat. Te pieniądze są niewspółmiernie duże.

Teraz o kolei na Pomorzu, linii nr 201, linii Gdynia – Bydgoszcz. Decyzja środowiskowa była w 2015 r., ale niestety z tej decyzji nie skorzystano. Chciano wydać nową decyzję, niestety do dnia dzisiejszego nie ma tej decyzji, a planowany koszt inwestycji już nie wynosi 2,5 miliarda zł, jak było do tej pory, tylko 12 miliardów zł. W porcie Gdynia inwestuje się duże pieniądze, a nie będzie jak tego towaru wywieźć. Podobnie z gdańskim portem. Chlubimy się nim, mówimy, że jest naszą potęgą, a zaczynamy przegrywać z portami zachodnimi. Ładunki z portów niemieckich do Pragi, na południe, z Zachodu są wożone w ciągu 7–10 godzin, a z polskich portów są wożone do 12 dni. I ten przewóz kosztuje u nas prawie 1 tysiąc euro więcej. Przegrywamy, bo nie potrafimy ciągnąć długich składów, a Niemcy ciągną skład, które mają 750 m długości. U nas są wąskie gardła, które na to nie pozwalają.

Poza tym nie ma wspólnego biletu, który byłby magnesem, nie stworzono szerokiej oferty przejazdów. Oczywiście są w Polsce miejsca, w których marszałkowie o to zadbali, takie jak chociażby aglomeracja łódzka, gdzie jest ten wspólny bilet, który tam doskonale jest realizowany. Ale jest też dużo miejsc, w których to się nie udało. A mówiono, że ten wspólny bilet, który miał być takim magnesem, będzie realizowany w całej Polsce.

Jest marazm, jest bałagan, duże pieniądze zainwestowane, a państwo polskie, które zainwestowało takie pieniądze, nie potrafiło wyznaczyć celów dotyczących np. efektywności, np. tego, ilu pasażerów chcemy przewozić. W tym roku przewieziono 240 milionów pasażerów. To może postawmy sobie za cel, żeby np. w 2030 r. to było 500 milionów pasażerów. Niestety takich celów nie przedstawiono, jak również nie wyznaczono celów dotyczących ładunków czy czasu przewozu. Te pieniądze po prostu zostaną zmarnowane. Trudno będzie to wszystko naprawić. Takie pieniądze jak te 76 miliardów już się nie powtórzą. Strategia rozwoju transportu, która jest, się nie sprawdza, powinna być dawno zmieniona, jak również strategia zrównoważonego rozwoju się nie sprawdza, bo wynika z niej, że właśnie kolej nie ma się rozwijać, ona ma dojść do parametrów, jakie były przed pandemią, a to nie jest rozwój.

Tymczasem nasi sąsiedzi rozwijają kolej. Przykładem są Czesi, u których ceny biletów spadły, koszty dostępu do torów spadły, a u nas, niestety, wszystko idzie w górę. Zmierza to wszystko w złym kierunku, doprowadzimy do marazmu. Kolej, jak widać, umiera.

Stanisław Lamczyk