

Kolej jest ekologiczna, to jej podstawowy atut

Z Andrzejem Bittellem, Sekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pełnomocnikiem rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, rozmawia Radosław Nosek



Andrzej Bittel, Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury fot. mat. prasowe

Kolej jest ekologiczna, to jej podstawowy atut

Podczas Kongresu 590 wygłosił Pan prelekcje „Polska Kolej Przyspiesza” oraz „Potencjał kolei – więcej niż pociągi i dworce”. Jakie główne wnioski płyną z tych wystąpień?

Obecnie na kolei trwa największy program inwestycyjny w historii – strategia taborowa PKP Intercity to wartość 7 mld zł, Program Inwestycji Dworcowych z finansowaniem rządu 1,5 mld zł, Krajowy Program Kolejowy z rekordową kwotą blisko 76 mld zł. Dzięki temu modernizujemy tabor, dworce, przystanki, stacje, tory oraz wprowadzamy przyjazne pasażerom rozwiązania takie jak Wspólny Bilet. Skracamy czasy podróży oraz ułatwiamy dostęp do kolei dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Wszystkie te inwestycje rysują przyszły obraz nowoczesnej i komfortowej kolei, która przez ostatnie dwie dekady była w Polsce zapomniana i marginalizowana. Teraz się to zmienia. Kolej to także nowoczesne systemy teleinformatyczne, nieruchomości oraz potencjał logistyczny. PKP S.A. posiada wiele nieruchomości, które przy racjonalnym zagospodarowaniu oraz wykorzystaniu innowacyjnych metod mogą zostać wykorzystane na inne niż kolej ważne potrzeby lokalne.

Jak Pan ocenia realizację krajowego programu kolejowego. Co jest największym wyzwaniem?

Obecnie zakończonych i w realizacji jest 75% wartości KPK. Dla porównania w kwietniu 2016 r. było to 17%. W samym okresie 2016-2019 zawarto umowy na łączną kwotę 45 mld zł. Efektem tych prac jest m.in. uzyskanie dostępu do kolei pasażerskiej przez 11 miast w całej Polsce, jak chociażby Lubin. Fakty te pokazują, że realizacja Programu w ostatnich czterech latach postępuje w znakomitym tempie. Program rozpisany jest do 2023 r. i przy tak szeroko zakrojonych planach wyzwań nigdy nie brakuje. Naszym celem jest trwałe i ścisłe połączenie komunikacyjne Polski, tak aby sprawnie działająca kolej była trzonem publicznego transportu naszego kraju. Dzisiaj możemy powiedzieć, że nie ma zagrożenia

Kolej jest ekologiczna, to jej podstawowy atut

utraty środków unijnych na modernizację sieci kolejowej.

Co oznacza pojęcie wykluczenie komunikacyjne w Polsce? Jaka jest skala tego problemu?

Wykluczenie komunikacyjne to sytuacja, w której dany obszar nie posiada dostępu do komunikacji zbiorowej w stopniu, który zapewniałby zaspokojenie podstawowych potrzeb mieszkańców. Brak możliwości dotarcia bez samochodu do pracy, lekarza, urzędu, szkoły, czy sklepu to zjawisko szczególnie widoczne w mniejszych miejscowościach w relacjach z ośrodkami powiatowymi. Według badań PAN z 2016 r. do ponad 20% sołectw w Polsce nie docierał żaden transport publiczny. W przypadku kolei szacunki wskazują, że gminy nieposiadające dostępu do sieci kolejowej zamieszkuje ok. 8 mln osób.

Czy kolej może być konkurencją dla transportu kołowego skoro jest deficytowym środkiem transportu?

Podstawowym atutem kolei w stosunku do transportu kołowego jest jej ekologiczny charakter. Polska zmagą się z problemem smogowym, korkami w dużych miastach oraz emisją CO₂. W świetle tych wyzwań kolej to jedno z najlepszych rozwiązań – jest czystą alternatywą. Deficytowy charakter kolei, nie zmienia jednak faktu, że Grupa PKP zarobiła w ostatnich 2 latach miliard złotych, a liczba pasażerów w okresie 2015-2018 wzrosła o ponad 10%, czyli aż o 31 mln podróżnych. Liczby te pokazują, że Polacy coraz chętniej korzystają z kolei i doceniają jej zalety względem samochodów, czy busów.