

Rusza program Kolej Plus, czyli Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej. *Chodzi o to, aby zniwelować tę bolączkę, jaką jest około sto miast powyżej dziesięciu tysięcy mieszkańców bez dostępu do sieci kolejowej* – mówi Andrzej Bittel, wiceminister infrastruktury. W programie kluczowa będzie rola samorządów, gdyż to właśnie one będą partnerem projektu i będą brały w nim czynny udział.

9 stycznia 2020 roku posłowie podczas posiedzenia Sejmu przyjęli nowelizację ustawy o transporcie kolejowym. Przepisy wprowadzają Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej, czyli program Kolej Plus. Jakie są główne założenia programu?

Andrzej Bittel: Program Kolej Plus to część Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej do roku 2028, który jest osadzony o uchwałę Rady Ministrów ale też o projekt ustawy, który w chwili obecnej został uchwalony przez Sejm i trafił do Senatu. To rozpoczęcie drogi odtwarzania mniejszych połączeń kolejowych, które albo zostały zlikwidowane albo nigdy nie powstały. Program kierowany jest do samorządu terytorialnego w szerokim rozumieniu - począwszy od samorządu wojewódzkiego, przez powiatowy, aż do gminnego. Program daje z kolei samorządom możliwość nawiązania współpracy, na kanwie której miasta powyżej dziesięciu tysięcy mieszkańców będą obsługiwane od strony transportu kolejowego. Mówimy tu o nowych liniach, o podwyższaniu parametrów istniejących linii, jak również rewitalizacji, przywracaniu do życia linii wygaszonych. I to jest główne założenie – chodzi o to, aby zniwelować tę bolączkę, jaką jest około sto miast powyżej dziesięciu tysięcy mieszkańców bez dostępu do sieci kolejowej. To też niewątpliwie odpowiedź na zjawisko, które jest niezwykle cieszące, radujące, czyli korzystanie z kolei. Obserwujemy dziś bowiem renesans takiej mody. Miłośników kolei zawsze było dużo, ale z roku na rok zwiększa się ilość pasażerów. Dziś chcemy budować jak najlepszą i jak najszerszą ofertę, oczywiście dbając jednocześnie o linie o dużym znaczeniu, o te, które działają w korytarzach kolejowych, te, które mają znaczenie państwowe, o linie regionalne w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych. Trzeba jednak też zadbać o to, by móc do tych ważniejszych linii dojechać. To niezwykle istotne dla społeczności lokalnej.

Z jaką skalą wykluczenia komunikacyjnego w przypadku kolei mamy do czynienia w Polsce?

Andrzej Bittel: Obecnie mniej więcej połowa gmin w Polsce posiada dostęp do czynnej sieci kolejowej, czyli jest to mniej więcej 78% ludności. Druga część ma ograniczony bądź znacznie utrudniony dostęp. Rozwijając sieć kolejową trzeba też pamiętać o tym, że to nie będzie tak, że do każdej najmniejszej miejscowości dojedzie pociąg. Trzeba myśleć o rozwiązaniach zwanych „ostatnią milą”, czyli o systemie dowożenia pasażerów do kolei. W tym kontekście trzeba myśleć również o drogach lokalnych, dlatego na szeroką skalę jest realizowany Fundusz Dróg Samorządowych. Trzeba myśleć o połączeniach autobusowych, dlatego dajemy możliwość korzystania z Funduszu Rozwoju Połączeń Autobusowych. Zachęcam samorządy do tego, żeby skorzystać z tej możliwości, żeby się jej dokładnie przyjrzeć, żeby popatrzeć przez pryzmat potrzeb społeczności lokalnej a nie polityki, żeby mieć na uwadze szansę rozwojową, korzyści gospodarcze związane z tym, że będzie łatwiej dojechać do tych miejscowości, że będą mogli dotrzeć turyści, że mieszkańcy będą mogli łatwiej dotrzeć w inne miejsca. Zachęcam, żeby popatrzeć na to trochę inaczej niż tylko w kategoriach przychód-rozchód - choć to jest ważna okoliczność - ale też przez pryzmat funkcji, która przy transporcie zbiorowym jest do realizacji. O aspektach ekologicznych i przewadze transportu zbiorowego nad indywidualnym w aspektach ekologicznych nawet nie będę już wspominał.

Jakie tereny ma Pan na myśli mówiąc o przywracaniu wygaszonych linii kolejowych? To

konkretny obszar czy też rozstrzelony na terenie całego kraju?

Andrzej Bittel: To jest oferta dla wszystkich, nie chcemy mówić, że jeden obszar jest ważniejszy, a inny mniej ważny. Konstruując program i jego założenia analizowaliśmy większość przypadków. Wskazaliśmy te najbardziej pożądane z punktu widzenia Ministerstwa Infrastruktury ale to nie jest kryterium ostateczne, gdyż program w głównej mierze opiera się o nabór, a do naboru musi najpierw przystąpić wnioskodawca. Wnioskodawcą będzie samorząd i to on w ostatecznym rozrachunku uzna, czy obsłużenie danej miejscowości jest dla niego ważne. W końcu to samorząd jest samodzielny, samorządny, samofinansujący się więc dyskusja nad konkretnymi lokalizacjami będzie się z całą pewnością toczyła na poziomie samorządu. Taki dialog z resztą już się toczy, bo zainteresowanie programem jest spore, pojawiają się pytania, zatem zakładam, że jak ustawa zostanie uchwalona i podpisana przez pana prezydenta, to rozpocznie się proces naboru i nastąpi dialog z beneficjentem czy współbeneficjentem takiego rozwiązania.

No właśnie – samorządy będą głównymi partnerami tego programu. Jaka będzie ich rola i co mogą zyskać na włączeniu się w projekt Kolej Plus?

Andrzej Bittel: Rola samorządów jest kluczowa, bo to one będą składać wnioski do programu. Jeśli chodzi o rozkład środków, to 85 procent wkładu będzie pochodziło od państwa –co wynika z procedowanej ustawy, zaś 15 procent to wkład samorządu. Jeśli wniosek nie będzie płynął bezpośrednio z samorządu wojewódzkiego lub samorząd wojewódzki nie znajdzie się w grupie wnioskującej do projektu, potrzebna będzie deklaracja czy też gwarancja, że po wykonaniu inwestycji w danej miejscowości zostanie ułożony rozkład jazdy pociągów. Musimy mieć bowiem przeświadczenie, że transport zostanie zrealizowany na stworzonej infrastrukturze. Mówiąc dalej o roli samorządu, to będzie on składał wnioski wstępne, one zaś będą oceniane pod kątem programu. Na początkowym etapie spójności z programem de facto nie będzie jeszcze potrzeby uruchamiania zasobów finansowych ale po kwalifikacji trzeba będzie również rozpocząć dyskusję nad zabezpieczeniem tego wkładu. Konieczne będzie oszacowanie inwestycji – na tym etapie będziemy służyli pełnym wsparciem poprzez PKP Polskie Linie Kolejowe. Po zakończeniu naboru skonstruowana zostanie lista projektów, które wejdą do tej transzy. Łącznie – licząc środki państwowe i te płynące z samorządów na program zostanie przeznaczonych 6 miliardów 600 milionów złotych, co z jednej strony jest kwotą bardzo dużą, ale z drugiej zapewne niewystarczającą do istniejących potrzeb. Traktuję zatem tę pierwszą odsłonę programu Kolej Plus jako pilotaż z dużą kwotą. Jednak jeśli on się powiedzie, to z całą pewnością będzie trzeba zabezpieczać kolejne transze pieniędzy i odtwarzać kolejne małe ale ważne społecznie i lokalnie linie kolejowe.

Czy w planach są też inwestycje związane z wymianą taboru? Wciąż bowiem brakuje nowoczesnych wagonów, przystosowanych chociażby dla osób z niepełnosprawnościami. W takiej sytuacji nawet stworzenie nowego połączenia kolejowego nie pomoże osobom potrzebującym podróżować pociągami

Andrzej Bittel: W bieżącej perspektywie unijnej oczywiście znalazły się środki związane z modernizacją taboru i zakupem nowego. Nowa perspektywa unijna jest w tej chwili konstruowana i te decyzje jeszcze nie zapadły. Jesteśmy zdania, że pewna pula pieniędzy powinna być zabezpieczona, żeby móc kontynuować takie działania. Ministerstwo nie zawsze posiada odpowiednią ilość środków, by móc sobie pozwolić na inwestycje w tabor w takim zakresie, w jakim byśmy oczekiwali. Mimo, że jest już duży postęp – i na poziomach międzyregionalnych i regionalnych inwestycji w tabor jest całkiem sporo, to jeszcze z całą pewnością wiele jest do zrobienia. Program Kolej Plus nie posiada wprost elementów

taborowych, jest to program dotyczący infrastruktury, jej odtwarzania i modernizowania więc te zagadnienia w programie się nie łączą. Natomiast w Ministerstwie Infrastruktury będziemy pracowali nad różnymi modelami, do których również będziemy zachęcać i zapraszać kolejarzy ze spółek samorządowych i ponad samorządowych. Obecnie zastanawiamy się, w jaki sposób stworzyć wehikuł, z którego mogliby wszyscy skorzystać. To, co powiedziałem jest w tej chwili odrobinę ogólne i mam tego pełną świadomość, bo nie chciałbym jeszcze bez ostatecznych rozwiązań przesądzać o tej kwestii. Zobaczymy. Z mojego punktu widzenia inwestycje w tabor muszą nastąpić, bo to jest też czynnik, który będzie przyciągał kolejnych pasażerów do polskiej kolei, a również będzie to warunek podstawowy do tego, aby konkurować z kolejami zagranicznymi, które z całą pewnością będą w ramach tak zwanego otwartego dostępu wchodzić na nasz rynek.

Jaki budżet zostanie przeznaczony na Kolej Plus?

Andrzej Bittel: Kolej Plus to 6 miliardów 600 milionów złotych łącznie z pieniędzmi samorządów. Reasumując, jest to suma 85 procent wkładu państwowego i 15 procent samorządowego do roku 2028. Procesy inwestycyjne i odtworzeniowe linii kolejowych, a także działania modernizacyjne mają swój rytm, do tego dochodzą wymagania proceduralne, formalne, przetargowe - zakładamy zatem, że na ten czas jest to wystarczająca kwota. Jestem jednak zdania, że to będzie dopiero nasz pierwszy krok w realizacji programu odtwarzania linii kolejowych lokalnych bo likwidacja, która się odbyła albo nierozwinięcie systemu kolejowego było na tyle duże, że będziemy musieli poświęcić jeszcze sporo czasu na to, by nad tym popracować.

Kiedy można się spodziewać pierwszych działań w ramach programu?

Andrzej Bittel: Chciałbym założyć, że Senat przyjmie ustawę w lutym. Jeśli jednak będą poprawki, to trafi ona ponownie do Sejmu. Następnie ustawa trafi do pana prezydenta. Można powiedzieć, że temat związany z przyjęciem przepisów prawa prawdopodobnie zakończy się w kwietniu. Ustawa zostanie ogłoszona i wtedy, na przełomie kwietnia i maja zostanie ogłoszony pierwszy etap naboru. Damy samorządom trzy, może cztery miesiące na składanie aplikacji aby ci, którzy wcześniej nie przemyśleli tej kwestii dostatecznie wnikliwie, a dostrzegą w niej szansę, mieli czas żeby jeszcze raz zapoznać się z tą materią, stwierdzić, że warto przystąpić do programu i złożyć wstępne wnioski. A potem kolejne kroki będą się już wiązać z oceną, budowaniem listy i podpisywaniem umów na realizację działań.