

Transport w Polsce: Fetysz inwestycji – niedowład eksploatacji

Przykłady:

- Rewitalizacja linii Szczytno – Ełk: koszt: 290 mln zł, wykorzystanie: 4 pary poc. pas. dziennie
- Rewitalizacja linii Dębica – Mielec: koszt: 250 mln zł, wykorzystanie: 4 pary poc. pas. dziennie



Prezydent RP podpisuje ustawę o programie Kolej Plus na peronie w Końskich. Jednocześnie zapowiada rewitalizację linii Opoczno – Skarżysko-Kamienna.

Na linii tej obecnie można jeździć z prędkością 80 km/h. Nic nie stoi na przeszkodzie żeby przewozy uruchomić już dziś.

Podobnie z planem modernizacji 200 peronów w Polsce. Co on zmienia, gdy dalej będą z nich po 4 pociągi dziennie?

Dużo bardziej potrzebujemy ‘reformy’ niż ‘inwestycji’!

Przede wszystkim: zapisania w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym

Minimalnego standardu

Przykład wymagalnego minimalnego standardu:

- Długość dojazdu z miejscowości zamieszkałej przez co najmniej 100 mieszkańców do najbliższych przystanków obsługujących łącznie min. 6 par kursów w dni nauki szkolnej i min. 4 pary kursów w dni pozostałe wynosi od dnia 1 września 2022 r. nie więcej niż 5000 m, a od dnia 1 stycznia 2024 r. nie więcej niż 3000 m.
- Od dnia 1 stycznia 2026 r. długość dojazdu od miejscowości zamieszkałej przez co najmniej 100 mieszkańców do najbliższych przystanków obsługujących łącznie min. 9 par kursów w dni nauki szkolnej i min. 5 par kursów w dni pozostałe wynosi nie więcej niż 3000 m.
- Wprowadzenie na wzór FRPA podobnego programu dla linii rewitalizowanych w ramach „Kolej +” - pod warunkiem zapewnienia standardu minimum 6 par w dni robocze, 4 par w dni wolne, od 2026 r. minimum 9 par kursów w dni robocze i 5 w dni wolne.

Dzieli nas przepaść nie tylko od Europy Zachodniej, ale i od krajów V4

