



Dotacje dla PKP a nie dla Pasażerów

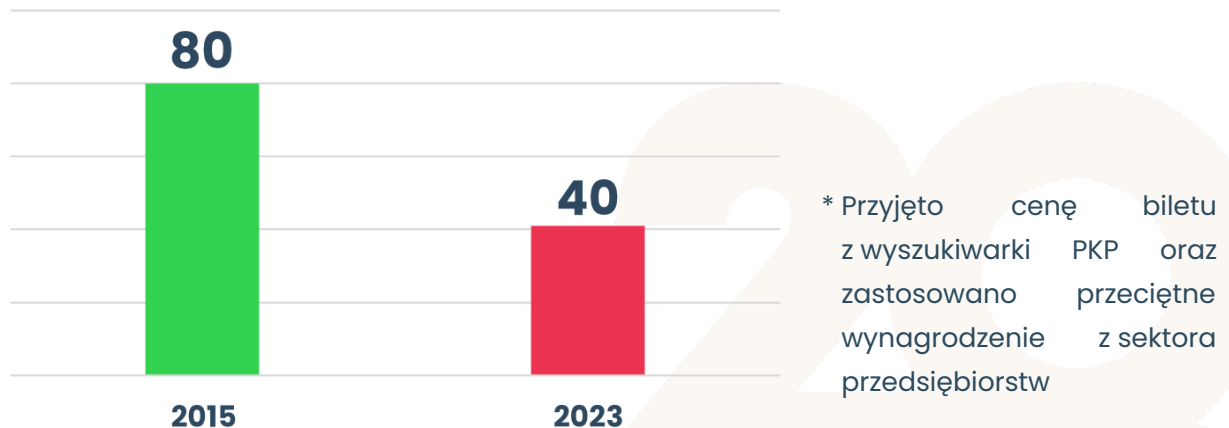
11 stycznia wzrosły ceny biletów kolejowych PKP Intercity. W wypadku pociągów Pendolino EIP (Express InterCity Premium) to wzrost średnio o 17,8 proc., dla klasy EIC (Express InterCity) o 17,4 proc., a w pociągach TLK (Twoje Linie Kolejowe) o ok. 1,8 proc.

Podwyżkę uzasadniono wzrostem cen prądu. Spółka PKP Intercity oraz przedstawiciele rządu argumentują, że ceny biletów mogłyby wzrosnąć nawet o 50 proc. (jak mówił minister infrastruktury Andrzej Adamczyk), ponieważ na Towarowej Giełdzie Energii cena energii elektrycznej wzrosła o 62 proc. w porównaniu do stycznia 2022 r.

Niestety pasażerowie odczuwają dziś skumulowany wzrost cen. Ceny biletów kolejowych w ostatnich latach rosły kilkakrotnie zwłaszcza w wypadku przewozów regionalnych. Najbardziej podwyżki dotyczą nie jednorazowych, wakacyjnych podróży, którzy sporadycznie korzystają z usług PKP, a pracowników i uczniów codziennie dojeżdżających do pracy i szkół na średnich i krótkich odcinkach.

Dziś za średnie wynagrodzenie można kupić dwukrotnie mniej biletów niż wtedy, gdy PiS przejął władzę.

Liczba biletów kolejowych Kraków-Warszawa za średnie wynagrodzenie



Rząd ma błędne priorytety, dlatego kolej jest niedoinwestowana.

W latach 2004–2019 w ramach programów unijnych – nowa infrastruktura transportowa – wybudowano 12 840 km dróg i zaledwie 42 km nowych linii kolejowych. Tylko przez ostatnie 6 lat zadłużenie funduszu drogowego wzrosło do 110 mld zł, a kolejowego do 10 mld zł. Tylko do końca tego roku rząd chce przeznaczyć z Krajowego Funduszu Drogowego na rozbudowę dróg aż 290 mld zł, tymczasem zgodnie z Krajowym Programem Kolejowym w latach 2021–2027 zaplanowano wydatki na kolej w wysokości zaledwie 77 mld zł.

Większość krajów członkowskich UE z coraz większą determinacją rozwija sieć połączeń kolejowych i redukuje połączenia samochodowe, ponieważ kolej jest z zarówno bardziej przyjazna klimatycznie, jak i tańsza. Nie ma żadnego uzasadnienia, dla którego tak różnie traktowane jest finansowanie dróg i kolei w Polsce. Niezrozumiałe jest też dopuszczenie do nadmiernego wzrostu cen biletów pasażerskich.

Niemcy wprowadzili tani bilet miesięczny na komunikację miejską i kolej, aby zachęcić ludzi do przesiadania się z samochodów do pociągów. W ten sposób uzyskali oszczędności w zużyciu coraz droższych paliw używanych w transporcie samochodowym. Spadł popyt na paliwa, co korzystnie wpłynęło na ograniczenie inflacji w Niemczech.

Rząd nie musi przerzucać wzrostu kosztów energii na podróżnych transportu zbiorowego.

Droższa energetyczna nie musi przekładać się na ceny biletów kolejowych a więc na podróżnych transportu zbiorowego: za zgodą Komisji Europejskiej, możliwe jest obniżenie VAT (dziś wynosi on 8%) albo wprowadzenie rekompensaty dla przewoźników, aby utrzymać niskie ceny biletów.

Co rekomendujemy ?

- Wprowadzenie jednego biletu za 150 zł miesięcznie na kolej, kolej regionalną i komunikację miejską.
- Stworzenie sieci transportu kolejowego takiej, by docierała do każdego miasta powyżej 10 tys. mieszkańców. Nie tylko Koleje Dużych Prędkości, ale także kolej na odcinkach 30 lub 40 km.
- Stworzenie całościowej i kompleksowej, rządowej strategii rozwoju kolei w Polsce i integracja na poziomie transportu publicznego.

*opracował: prof. Paweł Wojciechowski wraz z Zespołem Monitoringu Sytuacji Gospodarczej Polska 2050
w składzie: Hanna Gill-Piątek, Paulina Hennig-Kłoska, dr Joanna Mucha, Mirosław Suchoń, Grzegorz Ziemniak*

