



Superekspresy TGV obsługujące linię Paryż – Lyon

Rusza program budowy KDP

W sierpniu i wrześniu Ministerstwo Infrastruktury prowadziło konsultacje społeczne na temat ogłoszonego 11 sierpnia 2008 roku Programu Budowy Kolei Dużych Prędkości w Polsce (KDP).

Poniżej przedstawiamy skrót tego opracowania i opinie ekspertów zajmujących się zagadnieniami transportu szynowego oraz internautów (miłośników kolei/pasażerów) na temat Programu Budowy KDP w Polsce.

Celem nadrzędnym Programu Budowy i Uruchomienia Kolei Dużych Prędkości w Polsce jest stworzenie w Polsce systemu przewozów kolejami dużych prędkości, połączonego z siecią kolejową Unii Europejskiej. Ponadto realizacja KDP przyczyni się do stworzenia spójnego i efektywnego systemu transportu kolejowego w Polsce. Przedsięwzięcie takie musi być realizowane zgodnie ze szczegółowymi wymaganiami określonymi w dokumentach programowych polskich i unijnych. Wymagania te zostały uwzględnione. Program dotyczy wybudowania nowej linii wysokich prędkości w układzie „Y”.

Prognozy finansowe, w tym szacunki nakładów na budowę i eksploatację Kolei Dużych Prędkości (KDP), dotyczą tej nowej linii. Jednak program rozpatruje budowę KDP w kontekście modernizacji tradycyjnych linii kolejowych, co pozwoli na maksymalne wykorzystanie korzyści związanych z budową KDP w skali całego kraju.

Program będzie realizowany jednocześnie z programem modernizacji i rewitalizacji konwencjonalnej sieci kolejowej, którego założenia określone są w „Master Planie dla transportu kolejowego do roku 2030”. Działania przewidziane w Programie Budowy KDP i Master Planie będą się nawzajem uzupełniały, tak aby powstał w Polsce nowoczesny system transportu kolejowego pasażerów i towarów. Skoordynowana modernizacja konwencjonalnego systemu transportu kolejowego oraz realizacja programu dla Kolei Dużych Prędkości będą uwzględniać perspektywiczne założenia rządowych planów rozwoju innych gałęzi transportu i uzupełniać te plany. Przyczyni się to do unowocześnienia i podniesienia efektywności całego pol-

skiego systemu transportowego zgodnie z założeniami polityki transportowej Unii Europejskiej. Osiągnięte zostaną cele zrównoważonego wzrostu sektora transportowego w Polsce.

Biorąc pod uwagę już prowadzoną modernizację linii Warszawa – Trójmiasto oraz możliwość istotnego ulepszenia CMK (z Warszawy do Krakowa i Katowic) do parametrów KDP w drodze modernizacji kluczowym problemem dla budowy sieci KDP jest połączenie Warszawy z Wrocławiem i Poznaniem. Najbardziej efektywne rozwiązanie układu tras KDP można uzyskać przyjmując wspólny przebieg tras Warszawa – Poznań i Warszawa – Wrocław na możliwie najdłuższym odcinku, z obsługą Łodzi i z rozgałęzieniem w rejonie Kalisza („Y”). Taki przebieg tras pozwoli nie tylko na połączenie ww. miast siecią połączeń KDP, ale jest optymalny z punktu widzenia korzyści osiągniętych przez wszystkie miasta i regiony w Polsce.

Uruchomienie w Polsce przewozu pasażerów Kolejami Dużych Prędkości umożliwi m. in.:

- zdecydowane zwiększenie dostępności komunikacyjnej wielu regionów kraju, także dla tzw. ściany wschodniej oraz Polski zachodniej i wzmocnienie powiązań międzyregionalnych, nie tylko w relacjach do stolicy,
- podniesienie poziomu spójności społecznej, gospodarczej i prze-

- strzennej kraju, co szczególnie jest istotne w stosunku do Wrocławia, a pośrednio Szczecina, Gorzowa Wielkopolskiego, Zielonej Góry, Jeleniej Góry, Legnicy, Głogowa,
- pełniejsze włączenie się regionów Polski w europejskie sieci współpracy gospodarczej, naukowej i kulturalnej,
 - istotną poprawę jakości i oraz zdecydowaną zmianę wizerunku polskiego transportu kolejowego,
 - poprawę stanu bezpieczeństwa w transporcie, zarówno poprzez wykonywanie przewozów KDP, których poziom bezpieczeństwa jest bezkonkurencyjny, jak i ograniczenie potrzeb podróżowania transportem indywidualnym,
 - rozwój techniczny i technologiczny polskiego transportu kolejowego,
 - ograniczenie negatywnego wpływu transportu pasażerskiego na środowisko naturalne.

Zgodnie z deklaracją złożoną przez premiera rządu Donalda Tuska w exposé, zadania programu powinny być tak zaplanowane i wykonywane, aby najdalej w 2011 roku rozpoczęła się realizacja projektu na pierwszym odcinku linii dużych prędkości. Ze względu na wieloletni okres upływający od podjęcia decyzji do uruchomienia pociągów na nowo budowanych trasach (8–12 lat), zasadne jest przystąpienie do realizacji programu już w 2008 roku i sprawne jej prowadzenie.

Przyjęto następujące cele strategiczne KDP do roku 2020, spójne z jej misją i wizją:

- Sprawne wdrożenie i realizacja programu KDP;
- Umocnienie udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich w Polsce;
- Skrócenie o połowę czasu przejazdu pomiędzy największymi miastami w Polsce;
- Budowa wizerunku polskiej kolei jako nowoczesnego środka transportu;
- Uzyskanie bezkonkurencyjnego poziomu bezpieczeństwa w transporcie KDP;
- Ograniczenie oddziaływania transportu na środowisko, w tym wpływ KDP na redukcję emisji CO₂ w transporcie pasażerskim.

Zgodnie z definicją linii dużych prędkości, sieć KDP w Polsce obejmie docelowo nie tylko linię nowo budo-



waną (Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław), ale także linie przewidziane do modernizacji, w tym w szczególności:

- Centralną Magistralę Kolejową na odcinku Grodzisk Mazowiecki - Zawiercie (prędkość maksymalna 250 km/h, w dalszym etapie 300 km/h) – do 2015 r.
- odgałęzienie od CMK (Psary – Kraków) – do 2012 r. (prędkość maksymalna 200 km/h),
- linię Warszawa - Gdynia - do 2013 r. (prędkość maksymalna 200 km/h),
- linię Poznań - Szczecin - do 2014 r. (prędkość maksymalna 200 km/h),
- linię Warszawa - Białystok - do 2014 r. (prędkość maksymalna 200 km/h),
- linię Wrocław - Poznań - do 2014 r. (prędkość maksymalna 200 km/h).

Istotny jest sposób przeprowadzenia inwestycji, a w szczególności etapowanie budowy KDP, które powinno zostać racjonalnie powiązane z etapami modernizacji istniejącej linii konwencjonalnej Warszawa - Łódź. Te dwa projekty nie są konkurencyjne, ale wzajemnie się uzupełniają.

Dzięki równoczesnej realizacji nowych inwestycji oraz modernizacji linii istniejących będzie możliwe osiągnięcie efektu skali. Realizacja linii „Y” wraz z modernizacją CMK stworzy system KDP w centrum kraju i na liniach obciążonych największym strumieniem pasażerów. Budowa linii „Y” umożliwi uruchomienie połączenia Warszawa – Berlin o czasie podróży konkurencyjnym z lotnictwem. Zależnie od rozwoju KDP w krajach ościennych oraz osiągniętych porozumień,

realizacja programu umożliwi zdecydowane polepszenie połączeń kolejowych z Pragą przez Wrocław. Połączenie Warszawa – Poznań leży też w ciągu połączenia Berlina z Moskwą.

W świetle obecnie obowiązujących uregulowań prawnych nie istnieją przeszkody do wszczęcia i realizacji inwestycji KDP w oparciu o istniejące struktury prawno-organizacyjne (spółka specjalnego przeznaczenia/koncesja na roboty budowlance).

Szacowane nakłady (prace przygotowawcze i inwestycyjne na infrastrukturę) wyniosą około 22 mld zł, i będą ponoszone w okresie od 2008 do 2020 roku, natomiast na zakup taboru będzie trzeba przeznaczyć kwotę rzędu 3,2 mld zł.

Do oszacowania wielkości popytu wykorzystano dotychczasowe prognozy wynikające z „Wstępnego studium wykonalności budowy linii dużych prędkości Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa z 2005 roku” oraz z „Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku”, przy czym obie powyższe prognozy nie uwzględniają elastyczności popytu, który jest w dużym stopniu uzależniony nie tylko od czasu przejazdu, ale także od ceny biletu.

Przy optymistycznych założeniach co do cen prac projektowych i robót budowlanych oraz kosztów eksploatacji i utrzymania, a także założeniu średnich cen biletów, na aktualnym poziomie analizy można zakładać zerowy wynik projektu przy przyjęciu prognozy projektu w perspektywie do roku 2041 (tzn., że projekt nie wygeneruje ani straty, ani zysku).

Ważnym działaniem towarzyszącym realizacji programu KDP jest współpraca ze środowiskiem naukowo-badawczym kolejnictwa w realizacji badań dostosowawczych elementów infrastruktury i eksploatacji obserwowanej na poligonowych, wybranych odcinkach linii.

Harmonogram realizacji programu KDP przewiduje uruchomienie przewozów pasażerskich KDP w latach 2019 – 2020, co jest spójne z rozwiązaniami przyjętymi w projekcie „Master Planu rozwoju kolei w Polsce do roku 2030”. Realizacja tak ambitnego scenariusza wymaga zachowania następujących ram wykonania programu KDP:

- Prace przygotowawcze rozpoczyna się jeszcze w II półroczu 2008 roku;
- Prace budowlane zostaną zrealizowane w latach 2014 – 2019;
- W latach 2018 – 2020 przeprowadzone zostaną testy i próby powykonawcze.

Należy założyć, że optymalne etapowanie budowy i uruchamiania linii, zsynchronizowane z przedsięwzięciami na innych liniach kolejowych, pozwoli osiągać widoczne dla pasażera i podatnika rezultaty w krótszym horyzoncie czasowym.

Uruchomienie przewozów KDP w zakładanej postaci uwarunkowane jest ukończeniem następujących działań komplementarnych do realizacji programu KDP:

- Realizacja infrastruktury towarzyszącej (przebudowa węzłów kolejowych, umożliwiająca wprowadzenie linii KDP do układu sieci linii konwencjonalnych, budowa/przebudowa dworców dla obsługi podrózników pociągów KDP, budowa specjalizowanego zaplecza techniczno-obslugowego);
- Realizacja inwestycji modernizacyjnych na liniach stanowiących bezpośrednio przedłużenie linii „Y”;
- Stworzenie skomunikowania KDP z centralnym portem lotniczym;
- Utworzenie systemu dróg dojazdowych do stacji obsługi pasażerów na linii „Y”;
- Działania promocyjne wobec wszystkich interesariuszy programu (na wszystkich etapach jej realizacji);
- Przygotowanie kadr do projektowania, budowy i nadzoru oraz eksploatacji KDP.

Wypowiedzi ekspertów dotyczące linii „Y” i Programu Budowy KDP w Polsce

Andrzej Żurkowski, dyrektor Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa w Warszawie (CNTK); w latach 2001 – 2005 prezes zarządu PKP Intercity; od 2006 roku członek Komitetu Sterującego Dużych Szybkości UIC

Liczę na to, że pierwsze przewozy Koleją Dużych Prędkości (250 km/h i więcej) będą możliwe już w latach 2018-2020, a na linii CMK nawet od roku 2015. Najważniejsze, żeby Program Budowy KDP ruszył jak najszybciej, a patrząc na determinację polskiego rządu, będzie to chyba rzeczywiście możliwe. Jak pokazuje europejska praktyka, czas od chwili podjęcia decyzji o budowie konkretnej linii szybkiego ruchu do jej uruchomienia wynosi około 10 lat. Myślę, że w Polsce będzie podobnie.

Ze względu na rozmiar takiej inwestycji nie ma innej możliwości, niż koordynowanie jej budowy przez państwo. Samo finansowanie może opierać się na zasadzie różnych konstrukcji finansowych, jednak „zlecenie” musi pochodzić od strony państwowej. I tak jest w naszym przypadku. To bardzo dobrze, że powstał Międzyresortowy Zespół do Spraw Kolei Dużych Prędkości powołany przez ministra infrastruktury, ponieważ rozszerza on zainteresowanie szybką koleją poza jeden resort, co nie jest bez znaczenia dla decyzyjności takiej jednostki. Również osoba premiera, jako nadzorującego pośrednio pracę zespołu, powinna mieć odzwierciedlenie w praktycznych efektach. Pierwszym wyraźnym efektem pracy tego zespołu jest ogłoszony 11 sierpnia 2008 roku Program Budowy KDP w Polsce, który został poddany konsultacjom społecznym.

Szybka kolej będzie konkurencyjną alternatywą zarówno dla autostrad, dróg szybkiego ruchu, jak i dla przewozów lotniczych. Według międzynarodowej organizacji przewoźników lotniczych ITA umowna granica, powyżej której samolot jest bezwzględnie korzystniejszym środkiem transportu, wynosi obecnie około 1000 km. Maksymalna prędkość pociągów stale wzrasta, ale w dalszym ciągu samolo-

ty rozwijają prędkości 2-3 razy większe. Ale już nie 8-krotnie większe, jak jeszcze niedawno. Należy dodatkowo podkreślić kłopoty z kongestią ruchu lotniczego. Tymczasem chcąc zastąpić jeden pociąg o pojemności 300-800 osób, należałoby uruchomić 2-5 samolotów. W obecnych warunkach trudno jednak wyobrazić sobie wyprawianie kilku maszyn, startujących co kilkanaście minut z Warszawy do Krakowa, Poznania czy Wrocławia. Kolej jeździ co godzinę, może jeździć częściej i na dodatek, dzięki większej elastyczności, zabierać dodatkowe liczby pasażerów.

Szczególnego znaczenia nabiera także wrażliwość lotnictwa na ceny paliw płynnych, co obserwujemy w ostatnich tygodniach.

Znamy doświadczenia najlepszych pod względem rozwoju szybkiej kolei krajów, choćby Francuzów czy Niemców, którzy wpisali szybką kolej w rytm codziennego życia. Nastąpiły wręcz zmiany w mentalności. W języku francuskim skrót TGV nieomal zastąpił słowo „pociąg”. Zamiast „pojadę pociągiem” mówi się „pojadę TGV”. To dla nich powszechny, normalnie dostępny rodzaj transportu. Nieporozumieniem byłoby nazywanie go elitarnym czy ekskluzywnym, przeznaczonym tylko dla wąskiej, najbogatszej grupy ludzi. Nie mam żadnych wątpliwości, że na KDP będzie stać zarówno studentów, jak i emerytów.

System szybkiej kolei trzeba zakuścić od tych, którzy już odnieśli sukces. Najbogatsze kraje wprowadzają KDP przez wiele lat i mają szczegółową wiedzę na temat rozwiązań technicznych: infrastrukturalnych czy taborowych oraz organizacyjnych i eksploatacyjnych. Trudno sobie wyobrazić projektowanie takiego systemu w Polsce od podstaw.

Niemniej jednak pozostaje bardzo rozległy obszar dla polskiej myśli technicznej.

W Europie jest wiele wzorów do naśladowania: Włosi - prekursorzy szybkiej kolei, o dużych doświadczeniach budowy w trudnych warunkach terenowych (wykopaliska archeologiczne!); Francuzi – mistrzowie szybkości, innowacyjności oraz budowy całkiem nowych linii; Niemcy – specjaliści od włączenia szybkiej kolei w gęstą sieć linii modernizowanych; Hiszpanie – mistrzowie wykorzystania środków unijnych i tempa budowy.



Krzysztof Rytel, analityk kolejowy, dyrektor Centrum Zrównoważonego Transportu (CZT)

Wydaje się, że kraje posiadające lub planujące KDP można podzielić na dwie grupy. Do pierwszej należą wysoko uprzemysłowione i od dawna bogate kraje, w których kolej historycznie pełniła ważną rolę, była istotnym czynnikiem zagospodarowania przestrzennego, a w ostatnich dziesięcioleciach po okresie zastoju przeżywa renesans. Kraje te (przede wszystkim Niemcy, Włochy, Japonia, Wielka Brytania, także Francja) inwestują w KDP, bo je na to stać i dlatego, że KDP stanowią naturalne uwieńczenie rozwoju silnych kolei w tych krajach. W krajach tych bardzo często szybkie pociągi kursują w znacznym stopniu po zmodernizowanych starszych liniach.

Drugą grupę stanowią kraje peryferyjne, które podejmują się budowy KDP. W krajach tych kolej z reguły nie odgrywa jakiegokolwiek istotnej roli w transporcie pasażerskim, niezależnie od tego, czy sieć kolejowa liczy tylko kilka linii (Maroko), czy kilka – kilkanaście tys. km (Turcja, Iran, Hiszpania). Doskonałym przykładem jest Hiszpania, gdzie równoległe do coraz nowych odcinków szybkich kolei AVE konserwuje się fatalny stan usług na tradycyjnych liniach, gdzie pociągi kursują bardzo rzadko, wolno i bez skomunikowań. Na przykład pomiędzy stolicami sąsiednich regionów – Andaluzji (Sewilla) i Estremadury (Merida) kursuje tylko jeden pociąg dziennie z prędkością 47 km/h. W efekcie Hiszpanie kolei nie lubią i praktycznie z niej nie korzystają. Zresztą nawet we Francji – kolebce i symbolu KDP, TGV staje się powoli synonimem pociągu... bo pociągów na innych liniach jest coraz mniej. Przykładowo, między całkiem dużymi miastami Caen

i Rennes kursują 3 pary pociągów bezpośrednich dziennie, między Amiens i Rouen - 4 pary, między Caen i Le Mans - 5 par. Linię Compiègne - Amiens w ogóle zamknięto.

Polska zdecydowanie należy do tej drugiej grupy. Od lat osiemdziesiątych przewozy spadły trzykrotnie, co jest niespotykane nigdzie w Europie, gdzie z reguły w ostatnich 20 latach nastąpił widoczny wzrost przewozów. Trzeba sobie szczerze powiedzieć, że rola kolei w Polsce zaczyna być znikoma. Liczba pasażerów jest 3-krotnie niższa niż we Włoszech, 5-krotnie niż w Wlk. Brytanii i 9-krotnie niż w Niemczech. W szeregu województw udział kolei w przewozach pasażerskich jest marginalny (poniżej 5%). Jasnym jest, że sytuacji tej nie może zmienić wybudowanie superszybkiej kolei na 1-2 trasach, ale racjonalne inwestycje na całej sieci.

A oba działania niestety się wykluczają. Według najnowszego projektu rządowego, budowa „Y” ma pochłaniać przez szereg lat 3-4 mld zł rocznie. Jest to kwota znacznie wyższa niż przewidywana kwota do dyspozycji na wszystkie inwestycje kolejowe w kraju. Obecnie na cały okres 2007-2013 mamy na wszystkie inwestycje kolejowe 4 mld euro z UE, a budżet państwa przeznaczą kwoty rzędu kilkuset mln zł rocznie. Po 2013 r. pomoc unijna będzie niższa. W dodatku powyższe koszty były kalkulowane przy cenie 12 mln euro zł za km linii, co należy uznać za wielkość zaniżoną co najmniej dwukrotnie, zważywszy, że modernizacja istniejącego odcinka Warszawa Zachodnia - Warszawa Okęcie do prędkości 60-120 km/h kosztowała ok. 9 mln euro za km, a na Zachodzie koszty budowy KDP wynoszą 20-30 mln euro za km.

Dlatego też kwestię KDP uważam za całkowicie nierealną i za temat zastępczy dla rządu, który nie umie rozwiązać rzeczywistych, bardzo poważnych pro-

blemów kolei. Modernizacja 8 km linii Warszawa - Radom zajmuje rok, podczas gdy cała ta linia była w latach dwudziestych wybudowana w półtora roku, modernizacja linii Wrocław - Opole trwa już ósmy rok (wybudowana w XIX wieku w 2 lata). W dodatku po modernizacji czas jazdy wcale się nie skraca (Siedlce - Warszawa, Wrocław - Brzeg), bo wymieniono tory w dobrym stanie (podniesienie prędkości ze 120 do 160 km/h kosztem setek milionów euro). Modernizowanych linii nie utrzymują się we właściwym zakresie (linię Warszawa - Poznań znów trzeba modernizować, choć jej kompleksowa modernizacja zakończyła się zaledwie kilka lat temu), bo brakuje pracowników liniowych. Za to stanowiska dyrektorskie się mnożą, a stawki dostępu są jedne z najwyższych w Europie, za bodaj najbardziej zdegradowaną infrastrukturę (na 42% sieci prędkości dopuszczalne nie osiągają 80 km/h). W efekcie pociągi nie tylko się wloką, ale jest ich mało (dwukrotnie mniej kursów w dobie niż w 15-milionowych Czechach) i są drogie, tym bardziej że nie ma konkurencji między przewoźnikami. Trudno więc przyciągnąć pasażera - i kółko się zamyka.

W Polsce serwuje takie tematy zastępcze jak KDP, czy rozwój kolei w roku 2030, których realność jest obecnie nie do zweryfikowania. A kiedy już okaże się że były nierealne, minister Grabarczyk będzie emerytem. Kto dziś pamięta nazwisko ministra transportu w rządzie Olszewskiego?

Dr Andrzej Massel – dyrektor ds. Studiów i Projektów Badawczych Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa (CNTK)

Prognozy opracowane w ramach „Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030” wskazują, że budując linię dużych prędkości Wrocław/Poznań - Łódź - Warszawa oraz modernizując do standardu Kolei Dużych Prędkości Centralną Magistralę Kolejową (Warszawa - Katowice/Kraków) osiągnie się **pięciokrotny** wzrost kolejowych przewozów pasażerskich. Nastąpi przy tym odwrócenie niekorzystnych dla kolei trendów i wzrost jej udziału w przewozach pasażerskich ogółem. Poza argumentami handlowymi warto zwrócić uwagę, że budowa

KDP to szansa na nadanie polskiej sieci kolejowej właściwej struktury, w tym wydzielenie szybkich linii pasażerskich od linii towarowych (jak we Francji). Ponadto jest to możliwość usunięcia strukturalnych braków tej sieci, jakimi są bardzo słaba obsługa kolejowa (czy wręcz marginalizacja) Łodzi, Kalisza i Ostrowa Wielkopolskiego. Żadne rozwiązanie oparte na modernizacji linii istniejących nie zapewni należytego połączenia Warszawy z Wrocławiem. Po-dróż najszybszym pociągiem na tej trasie trwa obecnie ponad 5 godzin. Modernizując odcinki istniejące można w najlepszym razie uzyskać czas jazdy rzędu 3 godziny 40 minut, natomiast budowa nowej linii umożliwi skrócenie tego czasu do nieco ponad 1,5 godziny!

Niezbędne działania dotyczące polskiej infrastruktury kolejowej można podzielić na trzy zasadnicze grupy:

- 1) Inwestycje o charakterze odtworzeniowym (remontowym), ukierunkowane na przywrócenie normalnych parametrów eksploatacyjnych danej linii (prędkości, nacisku osi);
- 2) Inwestycje modernizacyjne obejmujące dostosowanie najważniejszych ciągów kolejowych do zwiększonych prędkości jazdy (200 km/h, 160 km/h, niekiedy mniej – w zależności od warunków terenowych);
- 3) Budowa nowych linii, przede wszystkim linii dużych prędkości.

Wszystkie te działania są ważne i dopiero łączna ich realizacja może przynieść efekt synergii i warunki do stworzenia nowoczesnej oferty przewozowej w najbardziej perspektywicznych segmentach rynku.

Piotr Rachwalski - ekonomista transportu, członek zarządu Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei (IRiPK)

Jestem na tak, jeśli wystarczy i na „Y”, i na modernizację innych linii. Kolei „PR-owo” jest potrzebna odmiana wizerunku - nowoczesny skład pędzący 250-300-350 km/h na pewno by tu dopomógł - kolej znów stałaby się modna i trendy. Jak w Niemczech. Jednak, moim zdaniem, korzystać z „Y” będzie niespełna 10-15% mieszkańców kraju. I jeśli stawiana będzie alternatywa (a stawiana będzie), czy poprawiamy istniejącą sieć (obsługującą 80-90% mieszkańców kraju) z dominującą zenującą w XXI wieku prędkością 40-60



km/h, czy budujemy fajerwerk za miliony dla nielicznych mieszkańców 4 aglomeracji oraz mitycznych „biznesmenów” stanowiących promil pasażerów, to moja odpowiedź brzmi nie.

Uważam jednak, że takie państwo jak Polska stać i na „Y”, i na modernizację istniejących linii. Jednakże bez wydzielenia PKP PLK jako właściciela torów z Grupy PKP nie ma mowy o właściwym wykonaniu modernizacji, czy późniejszym wykorzystaniu istniejącej albo projektowanej infrastruktury - zawsze promowany będzie monopol PKP (spółek z Grupy).

Jeśli w podobnym stylu, jak modernizacja Warszawa – Łódź (gdzie osiągnięto czas przejazdu sprzed wojny) ma wyglądać budowa „Y”, to może się okazać, że prędkość będzie nie 300, ale 160 km/h, a przepustowość linii pozwoli na 1 pociąg na godzinę, a nie 10 pociągów na godz. Jeśli ktoś ma miliony i wydaje je źle lub fatalnie, to gdy dostanie setki milionów czy miliardy, to nagle zacznie wydawać je dobrze? Raczej nie ma racjonalnych przesłanek, by tak sądzić.

Adrian Furgalski – ekspert kolejowy, dyrektor w Zespole Doradców Gospodarczych TOR

Dzisiaj dystans naszej kolei do Europy Zachodniej litościwie można określić na 30 lat. Pociągi dużych prędkości coraz częściej wypierają tradycyjne składy. Nie chcąc stworzyć z naszej zachodniej granicy (a pewnie i ze wschodniej także, bo Rosja idzie w kierunku szybkiej kolei) granicy cywilizacji i zaścianka Europy, musimy się w taką siatkę połączeń wpisać.

Najbardziej boję się tego, żeby politycy i kolejarze nie zaczęli żyć tylko projektem KDP, bo jest atrakcyjny medialnie. Minister Grabarczyk zapytał mnie dlaczego jestem takim kiepskim entuzjastą tego projektu. Powiedziałem, że stanę się nim, jeżeli będę miał pewność, że wraz z przyjęciem przez rząd programu i ustawy o KDP, zostanie przyjęty program ratowania obecnej infrastruktury kolejowej i będę wiedział, że KDP budujemy obok, a nie zamiast czegoś. 70% linii nadaje się do gruntownego remontu. Trzeba pamiętać o setkach tysięcy osób w wielu miejscach Polski, które do pracy czy szkół wloką się codziennie pociągami z prędkością 20 - 40 km/h. Tymczasem KDP można przyrównać do rzeki głównej. Jeżeli nie będzie mieć dopływów w postaci pozostałych „zwykłych” linii, wyschnie. Model finansowy inwestycji musi oprzeć się i na gwarantowanych kredytach, i na środkach unijnych (stąd



słuszny pomysł na wpisanie KDP do sieci TEN-T) i na kapitale prywatnym, bo wybór partnerstwa publiczno-prywatnego do tego typu pomysłu wydaje się być chyba niekwestionowany.

Nie widzę też sensu powoływania odrębnej spółki do budowy, a jeśli tak, to powinna to być spółka skarbu państwa (bez PKP i PLK) podległa Min. Infrastruktury, w której z czasem w akcjonariacie znajdzie się miejsce dla inwestorów.

Stanisław Biega - niezależny ekspert i analityk z Centrum Zrównoważonego Transportu (Stowarzyszenie Zielone Mazowsze)

Ewentualna decyzja o powierzeniu budowy „Y” spółce PKP PLK byłaby nieprzemyślana i stanowiła prostą drogę do kompromitacji idei budowy linii wysokich prędkości w Polsce. Niestety, PKP PLK nie posiadają ani fachowych kadr, ani doświadczenia w tym zakresie. Obecnie spółka ma problemy z prawidłowym utrzymaniem infrastruktury kolejowej. Sprawia to, że w Polsce na magistralach pociągi jadą odcinkami nawet 20 - 40 km/h, co jest ewenementem na skalę europejską. Dlatego bez zmiany systemu budowy linii pomysł uważam za chybiony dla polskich kolei. Jako wzór powinno się traktować Argentynę, gdzie rząd podpisał kontrakt z wybranym w przetargu konsorcjum francusko-argentyńskim na wybudowanie i eksploatację nowej linii TGV. Dzięki temu koszt budowy 500 km linii w podobnym do Polski terenie wyniesie 3 mld dolarów, a więc ponad dwa razy taniej niż miałyby to zrobić wg wstępnych prognoz w kilka razy dłuższym okresie PKP PLK. Dodać jednak trzeba, że argentyński „High Speed” ma być w przeważającej części jednotorowy.

Zbigniew Szafrąski – prezes rady nadzorczej PKP Polskich Linii Kolejowych

Potrzebne są zarówno modernizacje, jak i budowa nowych linii w standardzie XXI wieku. Modernizacja starych linii kolejowych ma wiele ograniczeń, jakich nie ma w przypadku budowy całkiem nowych linii. Przykładem jest modernizowana właśnie linia E65 Warszawa – Gdańsk – Gdynia. Tylko na ok.



50% trasy będzie można rozwijać prędkość od 160 do 200 km/h i to w wyniku złagodzenia kilkudziesięciu łuków. Jednak nie można np. w okolicach Modlina wyburzyć kilkudziesięciu budynków mieszkalnych, aby złagodzić jeden łuk, a takich sytuacji mamy na tej trasie wiele. Stąd pociągi w „wąskich gardłach” będą zwalniały do 60 - 80 - 100 - 120 km/h, co znacznie obniża średnią prędkość przejazdu. W przypadku budowy całkiem nowej linii projektuje się ją tak, aby w jak najmniejszym stopniu „wchodziła” w teren zabudowany lub chroniony przyrodniczo. Profil jest dostosowany do prędkości 350 - 400 km/h, a ile będziemy po niej jeździć, to zależy od parametrów zakupionego taboru i wybranego operatora przewo-

zów. Z tego wynika wielka przewaga budowy nowej linii: pociąg rozpędzi się do prędkości maksymalnej, utrzymuje ją stale i hamuje prawie przed samym celem (miastem). Nie musi zwalniać po drodze, bo łuki są za ciasne lub z innej przyczyny, np. niedostosowanej geometrii układów torowych na stacjach. To między innymi dlatego na nowo wybudowanych liniach czas jazdy jest ok. dwa razy krótszy niż na liniach jedynie zmodernizowanych. Modernizacja do 160 - 200 km/h obecnie kosztuje średnio ok. 6 mln euro za kilometr, a budowa od zera KDP na dziś kosztowałaby 9 - 10 mln euro za kilometr w płaskim terenie (12 - 15 mln euro w pagórkowatym odcinku w rejonie Kalisza i pod Wrocławiem). Poza tym - paradoksalnie - nową linię moż-

na zbudować szybciej niż gruntownie zmodernizować starą. Na starej trzeba zamykać jeden tor, w dodatku na kilku odcinkach, i przepuszczać pociągi po torze drugim. To komplikuje i wydłuża roboty, a pociągi się „korkują”, bo muszą się mijać na jednym torze i zwalniać w miejscu robót.

Wypowiedzi zebrał i opracował Robert Wyszyński

(niezależny dziennikarz; stały współpracownik dziennika Rzeczpospolita; od 15 lat piszący na tematy kolejowe w prasie regionalnej, ogólnopolskiej i branżowej)