Pojedziemy. Ale nie od razu

Z prezesem PKP PLK SA Zbigniewem Szafrańskim rozmawia Robert Wyszyński

Panie prezesie, jest pan zwolennikiem jazdy szybkiej czy wolnej?

Szybkiej, ale tylko wtedy, kiedy równomierną prędkość można utrzymać na większości trasy. Co z tego, że pociągi Intercity jadą trasą CMK 160 km/h, a w przyszłości będą jechać 200 km/h, skoro potem zwalniają do 40 km/h na stacji Tunel i wloką się miejscami 40–60 km/h między Tunelem a Krakowem? To sytuacja niedopuszczalna i będziemy ją sukcesywnie zmieniać. Już to robimy. Moim i zarządu priorytetem jest doprowadzenie do sytuacji, kiedy od stacji „A" do stacji „B" będzie podróżowało się płynnie, to znaczy z minimalną ilością zwolnień i maksymalną prędkością handlową, a niekoniecznie techniczną. W latach 90. z Warszawy Centralnej do Gdańska podróżowało się zaledwie nieco ponad 3 godziny, przy wysokiej średniej prędkości handlowej ok. 98 km/h i maksymalnej prędkości 120 km/h. Bo nie było zwolnień. Oto model, jakiego jestem zwolennikiem i będę uczulał na to pracowników na wszystkich szczeblach spółki PLK. Oczywiście tam, gdzie istnieje uzasadnienie biznesowe (odpowiednie przychody od przewoźników) powinniśmy jeździć i pojedziemy szybciej.

To może zacznijmy od programu modernizacji linii korytarzowych i głównych, czyli POIiŚ 2007 – 2013. Mówi się, że prawie połowa projektów pójdzie na półkę, albo zostaną drastycznie ograniczone lub uproszczone. Co pan na to? Dlaczego tak się dzieje?

Istotnie. Okrojenie programu wydaje się nieodzowne, a wręcz konieczne. Wartość inwestycji, które znalazły się na liście indykatywnej POIiŚ oszacowano na etapie przygotowań programu na około 27 miliardów złotych. Z różnych przyczyn, głównie wzrostu cen usług budowlanych i materiałów, ale również zwiększonego zakresu robót (np. budowy wiaduktów w miejscach przejazdów jednopoziomowych), szacowana w 2008 roku wartość projektów wynosi 56 mld zł. Dlatego część projektów przesuwamy na następny okres finansowania 2014 – 2020, a część będzie musiała być realizowana w wariancie oszczędnościowym, to znaczy odcinkowo będzie dokonana rewitalizacja, zamiast głębokiej modernizacji.

No to jedziemy... E30. Co i gdzie będzie robione?

Na pewno do końca roku 2010 powinniśmy skończyć ciąg od Zgorzelca i Bielawy Dolnej (na granicy z Niemcami) do Opola. Obecnie gotowy na 160 km/h jest odcinek od granicy do Legnicy; kończymy szlaki i stacje między Legnicą a Wrocławiem. Pomiędzy Wrocławiem a Opolem niedawno skończyliśmy modernizację stacji Oława, a obecnie rozpoczęliśmy modernizację ostatniej – największej na tym odcinku – stacji Brzeg. Wykonawcy tej ostatniej mają termin do grudnia 2010 r.

A co dalej? Dużo szumu, analiz, powstało studium wykonalności i wstępny projekt, prasa wielokrotnie zapowiadała triumfalnie prędkość 200 km/h między Opolem a Gliwicami wraz z budową wiaduktów, a jakoś nic się nie dzieje. Czy okaże się, że to dziennikarskie fantazje? Nawet gdyby to właśnie dyrektorzy z opolskich PLK udzielali takich informacji. Bajki opowiadali?

Takie były rzeczywiście poprzednie założenia, ale musiały zostać zmienione. Po pierwsze, nie mamy funduszy na takie „szaleństwa" projektowo-kosztowe. Po drugie, z linią Opole – Kędzierzyn – Gliwice – Zabrze jest inny problem, który determinuje zmianę założeń. Uważam, że prędkość 200 km/h na tym odcinku jest nonsensem. Nie tylko kosztowym, ale także techniczno-ruchowym. Już mówię dlaczego. Otóż odcinek ten charakteryzuje się nie tylko gęstym ruchem pociągów regionalnych (w szczycie co pół godziny) oraz pospiesznych, TLK, ekspresowych, InterCity, ale także ciężkich towarowych. Wpuszczanie tam pociągów o prędkości 200 km/h paradoksalnie mogłoby zablokować ruch pociągów o mniejszych prędkościach – w tym regionalnych i towarowych, które poruszają się z V maks. 70 – 100 km/h. Potrzebne byłyby dwa dodatkowe tory, ale na to nie będzie funduszy. W dodatku jest tam mnóstwo infrastruktury inżynieryjnej, którą – w przypadku 200 km/h – trzeba by przebudować lub wybudować od nowa, np. wiadukty. Rozważamy dwa warianty: modernizacji do 160 km/h lub rewitalizacji do poprzednich parametrów tej trasy, czyli 120 km/h. Dodatkowym atutem rewitalizacji – prócz znacznie mniejszych kosztów i zakresu robót – jest o wiele mniej formalności, jakie trzeba załatwić, niż gdyby modernizować odcinek do 160 km/h. Mówiąc skrótem: można to zrobić taniej i szybciej. To samo dotyczy modernizacji odcinka Zabrze – Katowice – Kraków. Uważamy, że z racji geometrii odcinka śląskiego (aglomeracyjnego) Zabrze – Katowice – Jaworzno pozostanie tam prędkość 90–100 km/h. To teren silnie zurbanizowany, co ogranicza pomysły typu ścinanie łuków. Między Jaworznem a Krakowem natomiast chcemy zmodernizować linię do 160 km/h. Czy zdążymy z tym do Euro 2012? Głównie zależy to od funduszy, jakimi będziemy dysponować: wkładem własnym oraz finansowaniem rządowym. Oczywiście UE zwraca znaczną część kosztów, ale po realizacji i przedstawieniu faktur. Najpierw PLK muszą wyłożyć pieniądze, choć ostatnio Komisja Europejska dopuściła możliwość zaliczkowania robót. Zmniejsza to wprawdzie obciążenia finansowe, ale znacznie zwiększa ryzyko.

W programie POIiŚ mamy też wschodni „ogonek" E30: od Rzeszowa do Przemyśla, bo odcinek Kraków – Rzeszów jest na liście rezerwowej programu...

Tak. I będzie on rewitalizowany do prędkości 120 km/h. Prace przeprowadzimy głównie tam, gdzie obecnie istnieją zwolnienia spowodowane złym stanem infrastruktury torowej lub obiektów inżynierskich. Chciałem podkreślić jedną rzecz. Umowy AGTC i AGC nie określają konieczności stosowania docelowej prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla pociągów towarowych, jeśli istnieją np. ograniczenia terenowe lub inne, jak choćby wysokie koszty zastosowania nowej geometrii łuków. Dla przykładu, linia korytarzowa E59 na odcinku Wrocław – Międzylesie raczej nie będzie modernizowana do 160 km/h (chyba że jedynie na odcinku Wrocław – Strzelin), bo od Strzelina wchodzimy w teren podgórski i geometria nie pozwala na więcej niż 100 km/h, tylko miejscami 120 km/h. Jednak ten odcinek i tak będzie modernizowany w następnej perspektywie finansowej 2014–2020.

E20. Tu też rozważano modernizację do nawet 200 km/h na odcinku zachodnim Warszawa – Berlin. Jakie są najnowsze założenia?

W obliczu nabierających realności rządowych planów budowy linii „Y" taka modernizacja wydaje się nieuprawniona. Musielibyśmy wybudować ponad 50 wiaduktów, wymienić wszystkie rozjazdy, całą sieć trakcyjną, przebudować podstacje trakcyjne, w dodatku skorygować geometrię. To nie ma sensu w obecnej niepewnej sytuacji finansowej. W przypadku odcinka Warszawa – Poznań oraz Poznań – Rzepin – Kunowice skupimy się w następnych latach na likwidacji najwolniejszych odcinków lub zwolnień zmniejszających średnią prędkość handlową pociągu. Przy V maks. 160 km/h teoretycznie można na tej linii uzyskać średnią prędkość handlową ok. 120 km/h przy przejeździe z Warszawy do Poznania w 2 h 30 minut. Do tego będziemy dążyć. Pod znakiem zapytania stoi modernizacja dużych stacji: Łowicz, Konin, Kutno, Koło. Koszty są bardzo wysokie, a zysk czasowy umiarkowany, choć z punktu widzenia technicznego stacje te wymagają niewątpliwie modernizacji. Na wschodnim odcinku Warszawa – Siedlce linia jest gotowa do 160 km/h, ale nic po niej z taką prędkością nie jeździ. Pomiędzy Siedlcami a Terespolem kończymy realizację już zawartych kontraktów (modernizacja do 160 km/h), a w II etapie zmodernizujemy zarówno pozostałe szlaki, jak i stacje: Łuków, Siedlce i Międzyrzecz Podlaski oraz systemy sterowania ruchem kolejowym i telekomunikacyjne.

W przyszłości zasadne byłoby wprowadzenie prędkości 200 km/h na odcinku Poznań – Rzepin jako przedłużeniu linii „Y" w kierunku Berlina.

Zaczynam się jednak niepokoić: E30 – maks. 120 – 160 km/h i cięcia parametrów projektowanych; E20 – maks. 160 km/h, a przecież to są prędkości pociągów regionalnych (Regio Express) w Niemczech, a wiec prędkość średnia przy obecnych standardach kolei w Europie. Jecha-

łem piętrowym RE z Berlina do Rathenow. Skład push-pull jedzie częściowo dodatkowym torem, częściowo high-speedem Berlin – Hannover. Z prędkością jak u nas na sztandarowej CMK! W jakim kierunku my zmierzamy? Pojedziemy gdzieś szybciej, niż z archaiczną prędkością 160 km/h, z którą nasze pociągi jeżdżą już od 21 lat?

Pojedziemy. Ale nie od razu. Bez wprowadzenia systemów „kabinowych" ERTMS/ETCS – jak wiemy – nie będziemy mogli wprowadzić rozkładowych prędkości rzędu 200 km/h i więcej. Przy jednoosobowej obsłudze będziemy jeździć 130 km/h. Skoro jesteśmy przy programie POIiŚ, to może będę kontynuował: otóż linia E65 Północ (Warszawa – Gdańsk) jest modernizowana pod kątem osiągnięcia prędkości 200 km/h na ok. 40–45% trasy. Na reszcie ograniczonej geometrią, terenem zabudowanym itp. osiągniemy prędkość od 140 do 160 km/h z odcinkowymi ograniczeniami do 100–110 km/h. Jeśli PKP Intercity zakupią składy z wychylnym pudłem, to na tych najwolniejszych odcinkach będzie można pojechać 130–140 km/h. Do połowy roku 2012 powinniśmy skończyć ok. 200 km tej trasy, a więc obszary LCS-ów (Lokalnych Centrów Sterowania) Nasielsk, Ciechanów, Działdowo i Tczew. Pozostałe odcinki zostaną dokończone w perspektywie 2015 roku. Co do wdrożenia na tej linii ETCS poziomu 2, umożliwiającego uzyskiwanie V maks. 200 km/h, to trudno mi prognozować konkretny termin, gdyż wprowadzenie tego systemu zależy od 4-letniego pilotażu na linii E30 (Bielawa Dolna – Legnica), który będzie niedługo wdrażany. I oczywiście od realnych środków finansowych na ten cel. Już w tej chwili budujemy wiadukty, których na całej trasie będzie ponad 100, nowe podstacje trakcyjne, a linia otrzymuje docelowe rozjazdy oraz sieć przystosowane do prędkości maksymalnej.

Mówiąc wprost: do Euro 2012 nie ma mowy, abyśmy z Warszawy do Gdańska pojechali choćby fragmentami z prędkością 200 km/h?

Nie, pojedziemy 120 – 160 km/h, co pozwoli na uzyskanie czasu przejazdu około 3 godzin z „ogonkiem". Mam taką nadzieję i wszystko na to wskazuje. Linia ta jest też znakomitym przykładem, że modernizowanie istniejącej trasy przy trudnych warunkach geometrycznych i przy sporej ilości na drodze nawet niewielkich miast nie jest ani tanie, ani ekonomicznie wysoko efektywne.

Pan jest zwolennikiem czy przeciwnikiem tzw. przechylnego pudła, zwanego potocznie „tiltem"? Pytam dlatego, bo cała inwestycja dotycząca E65 Północ – od studium wykonalności po projekt i roboty wykonawcze – była i jest realizowana pod kątem zastosowania „wychylnych składów". Tak jest napisane we wszystkich materiałach PLK. Tymczasem PKP Intercity nie zadeklarowały jasno, że chcą kupić wychylne składy zespolone. Po co robić linię pod „tilta", skoro nikt go nie zastosuje, co wydłuży czas jazdy?

Według najnowszych analiz, składy z wychylnym nadwoziem mogą na tej trasie zaoszczędzić ok. 8 minut w jedną stronę – zależy to zresztą w stosunku do jakiego składu konwencjonalnego się porównuje. Podobnie rzecz ma się na trasie z Ostrawy do Pragi, gdzie kursują czeskie Pendolino serii 680. Czy warto ponosić większe koszty zakupu i utrzymanie składów wychylnych dla takiej oszczędności? Nie mnie rozsądzać, bo wybór należy do przewoźnika. My po prostu przygotowaliśmy linię do takiej opcji. Chciałbym coś wyjaśnić. Na większości odcinków dostosowywanych do 200 km/h na linii E65 Północ z taką prędkością pojadą również zwykłe składy klasyczne (lub zespolone bez mechanizmu wychyłu); skład wychylny mógłby jedynie istotnie „nadrobić" na odcinkach z dużą ilością ciasnych łuków – tam gdzie prędkość dla składów klasycznych wynosi 100–110 km/h.

Jedźmy dalej z programem POIiŚ: czas na korytarz E59. Słyszałem, że odcinek Poznań – Szczecin wypada z programu...

Nie do końca. Odcinek ten jest – jak na razie – w całkiem dobrym stanie technicznym. Prędkości szlakowe od 120 do 140 km/h z wyjątkami, gdzie jest 100 km/h. Mało zwolnień – głównie w obrębie większych stacji węzłowych. Póki co, przygotowujemy go do modernizacji w ramach POIiŚ 2007–2013 do 160 km/h. Ale w przyszłości, jako przedłużenie linii „Y", powinien być dostosowany do 200 km/h. To znaczy ukończenie „Y" powinno się zbiec z ukończeniem modernizacji odcinka Poznań – Szczecin, aby zapewnić jazdę ze Szczecina do Warszawy w ok. 3,5 godziny...

O! Niezły prognozowany czas. Nie rozpędza się pan za bardzo? O KDP i CMK chciałem zapytać za chwilkę. A co z odcinkiem Poznań – Wrocław?

Mogę panu powiedzieć, że odcinek E59 z Wrocławia do Poznania będzie modernizowany kompleksowo w perspektywie do roku 2015. W pierwszej kolejności – już w tym roku – rozpoczynamy przebudowę z Wrocławia do Rawicza (ta część trasy powinna być skończona do roku 2012), w drugiej kolejności będzie robiony odcinek z Po-

znania do Kościana, a na końcu między Rawiczem a Kościanem przez Leszno. I tu już nie odpuszczamy. Wprawdzie w I etapie będziemy pomiędzy Wrocławiem a Poznaniem jeździć tylko 160 km/h, ale prace są prowadzone tak, aby w II etapie relatywnie małym kosztem była możliwość wprowadzenia V maks. 200 km/h. To znaczy, że zarówno geometria łuków, przekrój sieci, typ rozjazdów, projekty wiaduktów oraz urządzeń srk będą dostosowane do 200 km/h. Docelowo umożliwi to uzyskanie czasu jazdy pomiędzy tymi miastami rzędu 1 h 10 minut. Przy 160 km/h – ok. 1 h 25 minut.

Linia Warszawa – Kielce okrojona – to wiemy. Ale eksperci twierdzą, że sensownie, bo od początku było wiadomo, że modernizacja odcinka Skarżysko-Kamienna – Kielce do 160 km/h jest mało realna i kosztowo za wysoka (trzeba by niemal zupełnie zmieniać ślad linii). Był to raczej fajerwerk propagandowo-polityczny, a nie realny zamiar, czy tak?

Oczywiście, że geometria linii na tym odcinku nie daje szans, aby uzyskać taką prędkość – nawet z zastosowaniem przechylnego pudła. Przy składzie klasycznym możemy po modernizacji, która będzie w istocie rewitalizacją, pojechać tam 90–110 km/h. Podobna sytuacja jest pomiędzy Radomiem a Skarżyskiem, gdzie jedynie na krótkich odcinkach uzyskamy V maks. 120 km/h. Dlatego ten kawałek również będzie raczej rewitalizowany, a nie modernizowany. Oczywiście przebudowa peronów, przejazdów, wiat jak najbardziej wchodzi w zakres prac. Na odcinku Warszawa Okęcie – Radom natomiast zdecydowaliśmy się na pełną modernizację w zakresie doprowadzenia linii do V maks. 160 km/h oraz dobudowanie drugiego toru pomiędzy Warką a Radomiem, w tym z budową drugiego mostu nad Pilicą (pod drugi tor). Ponieważ prace znacznie ograniczą przepustowość linii kieleckiej, planujemy w latach 2010/2011 wybudować brakującą łącznicę pomiędzy Czarncą na linii Kielce – Częstochowa a Włoszczową Północną na CMK. Po koniecznym wyeliminowaniu zwolnień na odcinku Kielce – Czarnca i 160 km/h na CMK, czas jazdy pomiędzy Kielcami a Warszawą powinien wynosić 2 h 10 minut.

Zdążycie skończyć ciąg Łódź – Warszawa do Euro 2012?

W sensie robót torowych i okołotorowych powinniśmy zdążyć. Prace na odcinku Warszawa Włochy – Skierniewice rozpoczną się w przyszłym roku i potrwają do połowy 2012 r., więc ten odcinek będzie realizowany nieco dłużej niż bratni (odległościowo porównywalny) odcinek Skierniewice – Łódź Widzew, który jest ukończony. Wydłużony czas prac uwzględnia fakt, iż musimy przepuścić tym bardzo ruchliwym ciągiem znaczną część pociągów regionalnych, podmiejskich oraz dalekobieżnych – w tym najszybszych (kwalifikowanych z CMK). Na szczęście mamy od Grodziska Mazowieckiego cztery tory, dlatego torami podmiejskimi pojedzie również część pociągów dalekobieżnych z CMK. Ale to nie wszystko. Na potrzeby odciążenia odcinka Skierniewice – Warszawa wyremontujemy odcinek Skierniewice – Łowicz, aby pociągi dalekobieżne – bez zmiany kierunku – mogły jechać w kierunku Warszawy przez Bednary i Sochaczew. Natomiast raczej nie zdążymy z przebudową odcinka Łódź Widzew – Łódź Fabryczna. Jak wiadomo, ma tam powstać podziemny dworzec i jego realizacja zależy w dużej mierze od pokonania procedur formalnych oraz wkładu finansowego miasta Łodzi. Całość inwestycji powinna być gotowa do 2015 roku wraz z przystosowaniem stacji do tunelowego przedłużenia trasy w kierunku Łodzi Kaliskiej w ramach realizacji linii KDP.

Dodam, że w omawianym programie POIiŚ – do czasu europejskich rozgrywek – zrealizujemy nową 2-kilometrową linię dojazdową do lotniska „Okęcie" w Warszawie wraz z tunelem i podziemną stacją oraz wykonamy modernizację linii Kraków – lotnisko „Balice". Poza tym zrewitalizujemy odcinek linii E65 Katowice – Zebrzydowice do 120 km/h (tam gdzie pozwala na to geometria) oraz zmodernizujemy fragment linii E75 Rail Baltica na odcinku Warszawa – Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne) w parametrach 160 km/h.

A co z CMK i liniami dojazdowymi, bo tej najbardziej obciążonej przewozami kwalifikowanymi w Polsce magistrali nie ma w programie POIiŚ. Jest tylko na liście rezerwowej, co niektórzy niezależni eksperci – np. z Centrum Zrównoważonego Transportu – uznają za błąd...

Linia Zawiercie – Grodzisk Mazowiecki, zwana CMK-ą, jest – jak dotąd – modernizowana ze środków budżetowych w kwocie ok. 80 mln zł na rok. Modernizacja obejmie głównie odcinek od Zawiercia do Olszamowic wraz z zabudową nowych wiaduktów w miejsce starych jednopoziomowych przejazdów i przebudową niemal 40-letnich obiektów inżynierskich, jak mosty, wiadukty, przepusty. Obecnie przebudowane i przystosowane do V maks. 250 km/h

są stacje Góra Włodowska i Psary oraz posterunek odgałęźny Knapówka – stacja Korytów zapewnia prędkość do 200 km/h ze względu na zastosowanie tam rozjazdów klasycznych bez ruchomych dziobów krzyżownic i łuk od strony Grodziska o R = 2600 m, nie pozwalający na jazdę szybszą. Do roku 2012 cała CMK – jak zakłada przetarg – powinna otrzymać system „kabinowy" ETCS poziomu 1, oparty o eurobalisy, a nie GSMR. Do tego czasu powinny zostać dobudowane brakujące wiadukty i wprowadzona prędkość 200 km/h. Jednak trudno mi dziś jednoznacznie powiedzieć, czy zdążymy uzyskać taką prędkość na całej CMK do Euro 2012 – być może tylko na odcinku południowym od Zawiercia do Olszamowic. Następny etap modernizacji docelowej w latach 2014 – 2020 określi studium wykonalności. Czy modernizować CMK do 250, czy do 300 km/h – jest kwestią otwartą i zależy od bardzo wielu czynników: od wyboru systemu zasilania (3 kV napięcia stałego lub 25 kV napięcia przemiennego), wytrzymałości nasypów, podłoża, przebudowywanych obiektów inżynierskich oraz oczywiście możliwości finansowania przedsięwzięcia. Geometria pozwala bowiem jechać nawet 300 km/h. Jednak w pierwszym etapie konieczne jest uzyskanie prędkości 200 km/h. To jest priorytet.

Czemu nie robić linii od razu docelowo na co najmniej 250 km/h, tylko dzielić prace na etapy? Przecież ta linia jest modernizowana „wieczyście", czyli – jak pamiętam – od 1993 roku, kiedy wymieniany był kompleksowo jeden tor od Zawiercia do Psar?

Już mówiłem na początku: po co robić wielkim kosztem linię na 250 km/h lub nawet 300 km/h, jeśli średni czas przejazdu całej relacji Warszawa – Kraków/Katowice determinują głównie wolne dojazdy do CMK, a nie sama CMK. Co z tego, że CMK pędzilibyśmy pokazowo 300 km/h, a potem przez Tunel i dalej 40–60 km/h? Widzi pan w tym sens, bo ja nie. Dlatego wprowadzamy dla tych relacji inną strategię – strategię płynności jazdy i likwidacji zwolnień. Mamy ograniczone środki, więc rezygnujemy na razie z modernizacji odcinka Psary/Starzyny – Kozłów do 200 km/h, bo koszty są bardzo duże i niewspółmierne do skrócenia czasu jazdy. Za to doprowadzimy ten odcinek do płynnego poruszania się 120 km/h. W stacji Tunel planujemy przebudowę, tak aby kierunek „na wprost" odpowiadał kierunkowi krakowskiemu (a nie olkusko-katowickiemu, jak obecnie), aby przejeżdżać przez ten węzeł nie zygzakiem 40 km/h, ale płynnie 100 km/h. Na odcinku Tunel – Kraków za pomocą funduszy własnych uzupełnimy dotychczas wykonane prace rewitalizacyjne z programu „wąskich gardeł" i funduszu kolejowego. Bez „cudów" już za rok, maksymalnie dwa pojedziemy tamtędy płynnie 100–110 km/h, może nawet odcinkowo 120 km/h. W efekcie już od początku 2010 roku czas jazdy z Warszawy do Krakowa powinien się zmniejszyć do 2 h 30 minut. Podobny czas jazdy dotyczyłby relacji do Katowic, bo tam również kończymy prace rewitalizacyjne do prędkości 120 km/h, być może uda się ją również nieco podnieść na odcinku Dąbrowa Górnicza – Katowice Zawodzie. Po wprowadzeniu na całej CMK prędkości maksymalnej 200 km/h czasy jazdy w obu relacjach, mając na względzie 160 km/h na odcinku Warszawa Włochy – Grodzisk, powinien nie przekraczać 2 h 5 minut, uwzględniając rezerwę czasową. I to będzie sukces przy relatywnie niezbyt dużym nakładzie finansowym. Podobna filozofia naszych działań dotyczyć będzie innych ciągów: maksymalne zwiększanie prędkości handlowych, a nie kosztowne „efekciarstwo" prędkościowe na krótkich odcinkach.

Dochodzimy do konkluzji, że największą prędkość handlową można uzyskać na nowo wybudowanej linii, bo tam – prócz wyjazdów z węzłów – nie będzie żadnych zwolnień i maksymalna prędkość może być bardzo wysoka. Nawet 350 km/h. Czy polskie KDP to projekt realny czy fikcyjny?

Jestem – podobnie jak pan i wiele osób – zwolennikiem tego rządowego projektu i uważam, że od jego realizacji nie uciekniemy. To konieczność cywilizacyjna, a nie fajerwerk. KDP uruchamiają, budują (lub wdrażają poprzez modernizacje) Maroko, Argentyna, Turcja i Rosja. Planują Czesi, Węgrzy, a nawet Rumunia. Polskie KDP powinno być – podobnie jak autostrady – objęte narodową strategią, co zresztą ma miejsce, i wieloletnim finansowaniem ze środków budżetowych (plus unijnych), a także źródeł prywatnych. W obecnym czasie trwa przetarg na wykonanie studium wykonalności linii KDP – prowadzony w trybie dialogu konkurencyjnego. W I etapie zgłosiło się aż 12 konsorcjów z całej Europy, co daje nam sygnał, że projekt jest traktowany bardzo poważnie – jako realne przedsięwzięcie, a nie fikcja. Na razie nie chcę wymieniać nazw tych konsorcjów. Sporządzamy właśnie szczegółowy SIWZ dotyczący studium wykonalności KDP. Jeszcze w tym roku powinniśmy wyłonić wykonawcę. Zajmuje się tym nasze biuro KDP – do czasu przejęcia projektu przez celową spółkę rządową. Na dziś trudno określić możliwości sfinansowania tego przedsięwzięcia, ale uwa-

żam, że powinno ono mieć priorytet co najmniej równy autostradom. Przypomnę, iż szybka kolej zaoferuje możliwość przemieszczania się z dwa razy większą średnią prędkością od autostrad oraz umożliwi odciążenie głównych dróg. W dodatku wraz z CMK, E65 Północ oraz innymi liniami magistralnymi oraz dojazdowymi (Poznań – Szczecin, Warszawa – Białystok itp.) linia KDP będzie znakomicie spajać system transportu pasażerskiego w Polsce, znacznie skracając czas podróży niemal w każdej relacji. Musimy zrealizować ten projekt do roku 2020, inaczej zostaniemy w ogonie europejskiej kolei. Na emeryturę przechodzę w roku 2022 i do tego czasu chcę jeździć po Polsce szybką koleją, co zresztą jest jednym z celów działania obecnego zarządu PLK. I jestem przekonany, że jest także długofalowym celem działania Ministerstwa Infrastruktury, rządu i parlamentarzystów.

Czy są możliwości skrócenia czasów jazdy na relacjach Wrocław – Warszawa i Gdańsk – Poznań w kontekście terminu Euro 2012?

Czas jazdy w relacji Warszawa – Wrocław przez Poznań z uwagi na modernizację linii od Poznania raczej nie będzie atrakcyjny. W tym kontekście najbardziej sensowne wydaje się przyspieszenie jazdy pociągów przez CMK i Katowice. Przygotowaliśmy program rewitalizacji linii Gliwice – Strzelce Opolskie – Opole z przywróceniem prędkości 120 km/h, do realizacji w latach 2011–2012, dalej do Wrocławia moglibyśmy jechać już 160 km/h.

Wariant połączenia przez Koniecpol – Częstochowę Stradom – Lubliniec wymaga ponad dwukrotnie wyższych nakładów, dlatego poza dokończeniem prac na odcinku Częstochowa Stradom – Lubliniec, raczej nie będzie środków na jego rewitalizację. Połączenie Poznań – Gdańsk chcielibyśmy rewitalizować ze środków budżetowych w ramach przygotowań do Euro 2012 i jako takie zgłosiliśmy do spółki 2012.PL. Mamy tam m. in. odcinek Bydgoszcz – Smętowo w fatalnym stanie, gdzie grozi wręcz wprowadzenie ruchu jednotorowego.

A jak się pan zapatruje na kwestię wydzielenia PLK ze struktur PKP i jakie są uwarunkowania realizacji takiej opcji?

Ustanowienie PLK jako odrębnego – niezależnego od przewoźników – podmiotu jest jednym z moich strategicznych celów. Wymaga to jednak rozwiązania pewnych fundamentalnych kwestii. Po pierwsze – finansowanie. Co z tego, że powiemy sobie „PLK są niezależne", skoro obecne kłopoty finansowe PKP Cargo chwieją podstawami finansów PLK? Wpływy PLK powinny być oparte na środkach publicznych – pomniejszonych oczywiście o opłaty od operatorów. Dziś jest dokładnie odwrotnie: podstawą są wpłaty od operatorów, pomniejszone o dotację budżetową. Wiele osób dziwi się: jak to, dostają coraz większą dotację na utrzymanie, a stan infrastruktury coraz gorszy? Problem w tym, że ta dotacja nie generuje dodatkowych środków finansowych, ale zastępuje wpłaty od operatorów. Suma pozostaje, niestety, ta sama. Dlatego mówię o systemie kontraktu wieloletniego, zgodnie zresztą z oczekiwaniami Komisji Europejskiej. PLK mają otrzymywać zapłatę za utrzymanie sieci kolejowej w stanie określonym kontraktem, być może również za prowadzenie ruchu pociągów, i to pozwoli jej na niezależność od przewoźników, w tym z Grupy PKP.

Po drugie – majątek. Dziś linie kolejowe są w PLK (w większości), a grunty w PKP SA. A powinny być oba te składniki na majątku skarbu państwa, przynajmniej w zakresie linii o znaczeniu państwowym. Wtedy nie byłoby problemu amortyzacji, podatków od gruntów, a także medialnego – rzekomego dotowania kolei przez państwo. W tym kontekście przejęcie własności akcji PLK przez skarb państwa wydaje się być problemem mało znaczącym, ale niewątpliwie przy tej okazji powinna zostać rozwiązana sprawa zadłużenia PKP SA.

Ostatnio krążą słuchy, że modernizacje z programów RPO mogą nie być realizowane. Jakie wobec tego są szanse modernizacji linii regionalnych i lokalnych w ramach wojewódzkich programów RPO?

Kryzys finansowy znacznie ogranicza możliwość realizacji projektów w ramach RPO. Chcąc bowiem wykonać wszystkie wpisane do RPO projekty, PLK musiałyby wygenerować ze środków własnych w najbliższych latach ponad 2 mld zł, na co nie mają najmniejszych szans. Mimo to prowadzimy rozmowy z samorządami, starając się analizować każdy przypadek odrębnie. Rozważamy możliwość zaliczkowania projektów (na co ostatnio zgodziła się Komisja Europejska), pozyskania środków na wkład krajowy nie tylko z finansów PLK, niektóre samorządy chcą zaliczyć na poczet wkładu PLK również wkład rzeczowy. Jestem przekonany, że część z tych projektów uda się zrealizować, choć być może nieco opóźnionych w czasie i z przykrojonym do realnych możliwości zakresem.

Ostatni problem, o którego wyjaśnienie proszę, to kwestia utrzymania linii pozakorytarzowych i nie objętych programem RPO, np. zdegradowana linia Jelenia Góra – Wrocław czy linie lokalne?

Ostatnie posiedzenie wyjazdowe Komisji Infrastruktury Sejmu RP unaoczniło problem realizacji zakrojonego na szeroką skalę programu inwestycji drogowych i kolejowych. Otóż, jeśli nie rozwiążemy kwestii wywozu z Dolnego Śląska ogromnej masy kruszyw, to nie ma szans na terminową realizację inwestycji. Oczywiście do transportu jest predestynowana przede wszystkim kolej, ale niestety nie jest przygotowana do tego zadania. W pierwszej kolejności powinna być rewitalizowana linia Jelenia Góra – Wrocław jako kręgosłup systemu wywozu. Odcinkami uzupełniającymi są Wałbrzych – Kłodzko i Nysa – Opole. Do tego jednak dochodzi wiele innych odcinków, a także bocznic do kopalni kruszyw. Byłbym bardzo zadowolony, gdyby z budżetu państwa przeznaczono na ten cel dedykowane środki, gdyż wtedy można by z Funduszu Kolejowego wyremontować inne odcinki ciągów wywozowych.

Nie ma dla mnie wątpliwości, że nakłady na utrzymanie linii kolejowych powinny istotnie wzrosnąć. Ale w obecnym systemie finansowania PLK będzie to raczej niemożliwe, gdyż już obecnie mamy problemy ze „skonsumowaniem" dotacji budżetowej. Przejście na system kontraktu wieloletniego określi pożądany stan infrastruktury kolejowej w korelacji z dostępnymi środkami finansowymi. W PLK już podjęliśmy prace przygotowawcze do przygotowania takiego kontraktu.

Bardzo dziękuję za rozmowę.