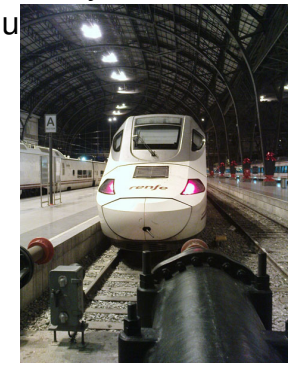


Tak więc – stało się! Pod koniec listopada 2010 roku z wielką pompą wybrano ofertę taboru dla szybkich pociągów, które mają obsługiwać super szybką, wyremontowaną linię kolejową z Warszawy do Trójmiasta. Z biegiem czasu zapewne obsługiwać będą także wybudowaną od podstaw linię kolejową łączącą Warszawę z Poznaniem i Wrocławiem - czyli tak zwanego "Y-greka". Z wielką przykrością należy ocenić, że decyzją o zakupie bardzo drogiego taboru oraz podejmowaniu tak drogich - niestety nie do końca potrzebnych aż w takiej skali remontów - Grupa PKP w tym PKP Polskie Linie Kolejowe oraz PKP Intercity razem z nieugiętymi politykami usilnie dążą do całkowitego zmarginalizowania roli kolei w Polsce.

Pomyśli ktoś, czytając tę tezę, że nie do końca się z nią zgodzi, ze chyba autor pomylił się w ocenie sytuacji. No cóż, należy się zatem głębiej zastanowić, co może przynieść polskiej kolei jako ogólnokrajowemu systemowi transportowemu wybudowanie Kolei Dużych Prędkości już w najbliższych latach. Nie można bowiem powiedzieć, ze takie szybkie niezależne pociągi nie są nam potrzebne – są nam niezbędne do szybkiego rozwoju



jak nic innego – ale kolej potrzebna jest całemu krajowi, a nie tylko nielicznym wybrańcom zamieszkującym kilka największych miast w Polsce. Rozwój kolei w Polsce powinien zatem być oparty na solidnych fundamentach, jakimi niewątpliwie są sprawne połączenia pomiędzy większością najważniejszych regionów kraju – a nie tylko stolicą i paroma wielkimi miastami. Miejmy świadomość, że my tych fundamentów nie mamy! Należy bowiem podkreślić, że jesteśmy krajem, w którym z powodów finansowych nie jest możliwe (przynajmniej na razie) jednoczesne wybudowanie tak drogiej inwestycji infrastrukturalnej przy jednoczesnym wyremontowaniu oraz utrzymaniu istniejącego już systemu kolejowego. Nie mam tu na myśli linii typowo lokalnych, ale główną sieć kolejową tworzącą gwarancję spójności państwa. Bądźmy zatem świadomi – dalsze działania mające na celu budowę Kolei Dużych Prędkości w Polsce już w najbliższych latach – spowodują całkowitą zapaść infrastruktury kolejowej tysięcy kilometrów linii kolejowych już istniejących.

Należy się zastanowić, czy przy obecnym stanie infrastruktury kolejowej w Polsce decyzja o budowie od podstaw linii kolejowej, która pokryje się niemal w ¾ z istniejącymi liniami, wprawdzie o gorszym standardzie – ale istniejącymi i przede wszystkim wymagającymi odpowiedniego utrzymania i remontu – jest decyzją słuszną. Od ponad 10 lat trwa remont korytarzy transportowych wschód – zachód, w tym między innymi E20 łączącego Berlin z Warszawą i biegnącego dalej w kierunku Moskwy. Zastanówmy się, jak to możliwe, że po tak długim remoncie, na skutek wydatkowania tak znaczących środków finansowych czas przejazdu najszybszego pociągu ze stolicy do Poznania jest dłuższy niż przed remontem – ponad 10 lat temu! Realizowane inwestycje związane z poprawą stanu infrastruktury kolejowej w Polsce są niestety nieefektywne, a wybór odcinków podlegających remontom wydaje się często być niestety dziełem przypadku – pomimo wykonania przed podjęciem inwestycji wielu kosztochłonnych analiz i opracowań. Wiadomo, że obowiązują nas umowy międzynarodowe, zwłaszcza w przypadku dofinansowania ze środków unijnych, które narzucają nam wybór określonych linii do remontu – niemniejw przypadku remontu korytarza transportowego E20 ze wschodu na zachód w pierwszym rzędzie wyremontowano



odcinki skrajne linii, o marginalnym znaczeniu dla transportu krajowego, pozostawiając w niezmienionym stanie pod względem czasu przejazdu odcinek najważniejszy (pomiędzy Warszawą a Poznaniem). Na odcinku tym spółka PKP Intercity uruchamia codziennie dużą część swoich „flagowych" połączeń tj. pociągów najwyższych kategorii – InterCity i EuroCity. Należy zatem zadać proste pytanie - o ile lepsze byłyby efekty remontów linii E20 przy odwrotnym ustaleniu harmonogramu remontu odcinków (najpierw gruntowna modernizacja całego odcinka Warszawa – Poznań, później odcinków skrajnych Granica Państwa – Poznań i Warszawa – Granica Państwa). O ile krócej kursowałyby pociągi przewożące znaczące ilości pasażerów spółki PKP InterCity? O ile bardziej można by wykorzystać tabor będący już dziś na stanie przewoźnika? Odpowiedź jest prosta – dają ją swymi twierdzeniami dzisiejsi zagorzali zwolennicy budowy tzw. „Y-greka". Skoro są nam potrzebne szybkie połączenia z Warszawy do Poznania to dlaczego nadal ich nie ma? Skoro na remont magistrali wydano już miliardy złotych, a pociągi poruszają się dłużej jak przed remontem! Wyjaśnieniem powyższej zagadki jest przewrotne twierdzenie – Zbudujmy sobie w Polsce piękne cacko, którego stopień wykorzystania będzie podobny do wykonanych remontów infrastruktury kolejowej w Polsce ostatnich lat – tak jak odcinki z Warszawy na wschód, z Poznania i Legnicy na zachód, czy z Warszawy do Łodzi – gdzie w roku 2008 całkowicie wymieniano odcinki będące w bardzo dobrym stanie technicznym (gwarantujące prędkości powyżej 100 km / godz.) na nowe, czego efektem było skrócenie czasu na danym odcinku o pojedyncze minuty. Za stracone w ten sposób środki finansowe można by wyremontować wiele odcinków magistralnych, które aktualnie znajdują się w fazie agonalnej – oferując przewoźnikom maksymalne prędkości rzędu

30 km / godz. Bądźmy świadomi, że przy dzisiejszym poziomie inwestycji Państwa w kolej, przy jednoczesnej budowie Kolei Dużych Prędkości ich stan się nie poprawi, a przy braku jakichkolwiek działań utrzymaniowych wręcz się pogorszy. Mamy zatem wybór – poprawimy sieć kolejową w Polsce lub zdegradujemy ją całkowicie, stawiając pomnik w postaci „Y-greka".

Dziś przeczytałem wypowiedź jednego ze znawców tematu wieszczących rychłe połączenie „Y-grekiem" z Warszawy nowymi super pociągami ze stolicami sąsiadujących z nami Niemiec i Czech. Chciałoby się zatem zapytać dlaczego już dziś spółka PKP Intercity nie uruchamia takich połączeń, a wręcz je likwiduje? Istniejące w poprzednich latach połączenia – do Pragi (np. Bohemia), czy jedno z połączeń BWE – umożliwiające dostanie się rano do Berlina i wieczorem w kierunku przeciwnym (dawna Posnania)



zostały zlikwidowane. Przyczyny, jak zapewne łatwo się domyślić są prozaiczne – to brak wystarczających przychodów gwarantujących pokrycie kosztów uruchomienia pociągów. Czy już dziś nie należy się zastanowić, czy stać nas zatem na zrealizowanie tak wielkiej inwestycji jak budowa Kolei Dużych Prędkości już w najbliższych latach. Szacowane inwestycje związane z budową infrastruktury nowej linii to kilkadziesiąt miliardów złotych, przy całym rocznym budżecie Polskich Linii Kolejowych wynoszącym około 2 miliardów złotych. Czy zatem przez ponad 20 lat wszelkie środki jakimi dysponować będzie operator infrastruktury będą przeznaczane tylko i wyłącznie na budowę nowego szybkiego połączenia?

Co z remontami tysięcy kilometrów linii kolejowych, po których codziennie przemieszczają się tysiące pociągów? Stan infrastruktury kolejowej pomiędzy Krakowem a Katowicami, czy Bydgoszczą a Gdańskiem są tego najlepszym przykładem. Jeśli nie rozpoczniemy „Akcji Dużej Prędkości" związanej z remontami wielu odcinków sieci kolejowej w całym kraju to za parę lat nie będzie już po czym jeździć. Już dziś wiele odcinków linii jest zdegradowana do stanu, w którym pasażerowie całkowicie stracili zainteresowanie korzystaniem z pociągów – przykładami mogą być linie magistralne łączące Szczecin z Wrocławiem, Katowice z Krakowem czy Wrocław z Jelenią Górą.

Na dziś sytuacja coraz bardziej się jednak komplikuje. Pasażerów korzystających z połączeń kolejowych ubywa w zastraszającym tempie, oferta pociągów pasażerskich nadal kurczy się z

różnych powodów – oprócz mniejszej ilości pasażerów pociągi jeżdżą coraz dłużej, po coraz gorszych liniach kolejowych – co z kolei powoduje dalsze ubywanie pasażerów, i tak w kółko. Rozwiązaniem poprawy sytuacji z całą pewnością nie jest wybudowanie pomnika kolei XXI wieku – w postaci jednej linii kolejowej dla bogatych – tylko znaczące dofinansowanie remontów istniejącej infrastruktury kolejowej w skali całego kraju.

, >>do góry