

Karol Trammer, „Z Biegiem Szyn”

(tekst pochodzi z dwumiesięcznika „Z Biegiem Szyn”, nr 50, listopad-grudzień 2010)

<http://zbs.net.pl/>



Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe sama informuje, że 37% polskiej sieci kolejowej znajduje się w stanie niezadowalającym, a 38% w stanie dostatecznym. To oznacza, że aż trzy czwarte sieci kolejowej wymaga remontów. Mimo to rewitalizacja zniszczonych linii schodzi na coraz dalszy plan. Zbigniew Szafrąński, prezes PKP PLK, nie ukrywa, że zamierza skupić się na budowie w Polsce kolei dużych prędkości: – Większość polskich torów została zbudowana w XIX czy na początku XX wieku. Na ich remont potrzeba miliardów, ale musimy podstawić raczej na budowę szybkiej kolei, inaczej nigdy nie odrobimy dystansu do innych krajów – stwierdził Szafrąński podczas tegorocznego Forum Ekonomicznego w Krynicy-Zdroju.

### Niedorozwój transportu kolejowego

Koncepcja budowy kolei dużych prędkości łączącej Warszawę, Łódź, Wrocław oraz Poznań już pochłania konkretne pieniądze w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ). Orientacyjny koszt samego projektu „Przygotowanie budowy linii dużych prędkości” – obejmującego jedynie prace studialne i analityczne – wynosi 291 mln zł.

Tymczasem do finansowania w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko nie zakwalifikowano projektów, które w bliskiej perspektywie wpłynęłyby na poprawę stanu istniejącej infrastruktury kolejowej i tym samym już wkrótce skutkowałyby realnym skróceniem

czasów jazdy pociągów.

Podczas aktualizacji listy projektów indywidualnych z 31 sierpnia 2010 r. z POliŚ odpadł między innymi projekt „Zakup sprzętu do diagnostyki i utrzymania infrastruktury



kolejowej”, którego koszt szacowano na 279 mln zł. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego odmówiło finansowania zakupu maszyn torowych, uzasadniając swoją decyzję w ten sposób: „Projekt nie został umieszczony na liście projektów indywidualnych dla POliŚ ze względu na brak wolnych środków dostępnych w ramach alokacji UE dla działania 7.1. (Rozwój transportu kolejowego)”. Dodajmy tylko, że właśnie w ramach działania 7.1. bez przeszkód jest finansowany droższy o 12 mln zł projekt „Przygotowanie budowy linii dużych prędkości”.

### □ 20 km/h czy 120 km/h?

Na dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko nie załapał się również projekt „Modernizacja linii kolejowej Opole – Fosowskie – Lubliniec – Częstochowa – Koniecpol – Centralna Magistrala Kolejowa”. Obecnie trasa ta, z uwagi na zły stan techniczny, objęta jest ograniczeniami prędkości do nawet 20 km/h. W szczególnie złym stanie są odcinki Koniecpol – Częstochowa Stradom oraz Lubliniec – Fosowskie. Projekt polegać miał na przywróceniu na tej linii dawnej prędkości 120 km/h.

Efektem prac – których koszt szacowano na 505 mln zł – byłoby skrócenie czasu przejazdu z Warszawy do Wrocławia do niespełna czterech godzin (zakładano osiągnięcie czasu wynoszącego od 3 godz. 45 min. do 3 godz. 58 min.). Tymczasem obecnie pociągi najszybszej kategorii ExpressInterCity łączą stolice Mazowsza i Dolnego Śląska w czasie od 4 godz. 59 min. do 5 godz. 29 min., kursując przy tym okrężnymi trasami przez Poznań lub przez Górny Śląsk.

Za sprawą rewitalizacji odcinka Opole – Częstochowa – Koniecpol – Centralna Magistrala Kolejowa skróciłyby się również czasy przejazdu z Warszawy do Częstochowy (do około dwóch

godzin) oraz do Opola (do około trzech godzin). Dlatego koncepcja poprawy stanu odcinka łączącego Centralną Magistralę Kolejową z linią E30, będącą głównym kolejowym korytarzem południowej Polski, spotkała się z szerokim poparciem w regionach. – To projekt o znaczeniu cywilizacyjnym, który wyeliminowałby jedną z największych bolączek komunikacji kolejowej w Polsce, jaką jest słabe połączenie Wrocławia ze stolicą kraju – stwierdził Marek Łapiński, marszałek województwa dolnośląskiego.

– To połączenie przybliży Opole i Opolszczyznę do Warszawy – cieszył się marszałek województwa opolskiego Józef Sebesta, zanim jeszcze koncepcja rewitalizacji linii została odrzucona. Koncepcję popierały również władze województwa śląskiego: – Mieszkańcy północnych rejonów województwa śląskiego, oprócz bezpośredniego połączenia z Warszawą oraz Wrocławiem, mogliby uzyskać lepszy dostęp do miejscowości turystycznych leżących w południowo-zachodniej Polsce – powiedział Bogusław Śmigielski, marszałek województwa śląskiego.

### ■ Szybciej już za 10 lat!

Jak zapewniała spółka PKP Polskie Linie Kolejowe, przeprowadzenie robót na linii łączącej Centralną Magistralę Kolejową z Opolem byłoby możliwe w przeciągu roku 2011. A to oznacza to, że gdyby projekt otrzymał dofinansowanie, to już za nieco ponad rok pociągi mogłyby pokonywać relację z Warszawy do Wrocławia o co najmniej godzinę krócej.



Ponieważ jednak projekt został odrzucony z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, pasażerowie jadący koleją z Warszawy do Wrocławia nadal będą skazani na przynajmniej pięciogodzinną podróż. I jedyne, co im pozostanie podczas dłużących się podróży, to snucie marzeń o... pokonywaniu tej relacji mknącym 350 km/h polskim TGV, które jeśli w ogóle powstanie, to nie wcześniej niż za dziesięć lat.

Tymczasem w ramach POIiŚ już zagwarantowano finansowanie wartego aż 1,9 mld zł projektu modernizacji odcinka Łódź Widzew – Łódź Fabryczna, którego filarem ma być budowa podziemnego dworca Łódź Fabryczna, dedykowanego linii kolei dużych prędkości.

Rząd nie widzi niczego niestosownego w pompowaniu funduszy unijnych w koncepcję stworzenia linii polskiego TGV, i to w sytuacji gdy aż trzy czwarte istniejącej sieci kolejowej wymaga pilnych napraw: – Projekt budowy kolei dużych prędkości jest możliwy dzięki środkom finansowym Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. To dowód, że dobrze wykorzystujemy środki unijne – stwierdził minister infrastruktury Cezary Grabarczyk, podczas uroczystego podpisania opiewającej na prawie 49 mln zł umowy na sporządzenie studium wykonalności linii kolei dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław.