Koleje dużych prędkości (KDP) budzą w Polsce skrajne emocje. Brakuje jednak rzetelnej oceny możliwości inwestycyjnych państwa, a także wizji umiejscowienia KDP w kontekście rozwoju kraju. Umyka uwadze fakt, że KDP nie są tożsame z szybkim systemem kolejowym.

Podróżując koleją przez Szwajcarię czy Niemcy, pasażer odnosi wrażenie, iż porusza się w idealnie dopracowanym systemie. Jakość i szybkość podróży jest wysoka, niezależnie od prędkości maksymalnej pociągów. Zawdzięcza to gęstej siatce połączeń, wysokiej i regularnej częstotliwości kursów, zadbanej – nawet na bocznych trasach infrastrukturze – o skoordynowanych przesiadkach. Dopiero tak działające koleje mogą pozwolić sobie na realizację na newralgicznych trasach KDP. W Polsce istnieje ryzyko, iż projekt KDP będzie ewangelicznym przyszywaniem łaty z nowego sukna do starej szaty, negatywnie wpływając na rozwój kraju.

Skok techniczny czy organizacyjny

Najczęściej podnoszonym argumentem zwolenników budowy KDP jest kwestia „skoku cywilizacyjnego kolei", który miałby przede wszystkim wymiar techniczny. Teza jest bardzo trudna do obrony. Polska w przeciwieństwie do Niemiec, Hiszpanii, Włoch czy Francji raczej nie skorzysta na tym zbyt wiele – w kraju nie ma rodzimych producentów taboru, którzy by mogli stanąć do konkurencji z czwórką światowych gigantów w dziedzinie KDP (Alstom, Bombardier, Siemens, Talgo). Przykład Holandii z kolei uczy, iż wybór w przetargu prototypu może podważyć sens całej inwestycji.

Leave this field empty if you're human:

Pasażerskie koleje w Polsce bardziej od „skoku technicznego", potrzebują „skoku organizacyjnego". Najsłabszym ogniwem jest bowiem nieumiejętność zarządzania, a przede wszystkim wieloletniego, strategicznego planowania i myślenia systemowego. Trwająca od dwóch dekad permanentna rewolucja panująca na kolei odstraszyła już 2/3 pasażerów. W sytuacji, gdy polskie aglomeracje grzęzną w korkach, przewoźnicy mają kłopoty z pozyskaniem nowych pasażerów.

Choć lista zarzutów wobec kolei jest bardzo długa: niskie prędkości, mała liczba połączeń, brud, niepunktualność itd., to jednak decydująca wydaje się niestabilność rozkładów jazdy i sieci połączeń. Nikt, kogo stać na dojazdy samochodem, nie będzie ryzykował rezygnacji z własnego auta na rzecz kolei wiedząc, że za kwartał pociąg może mieć inne godziny

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl.

odjazdów lub w ogóle zniknąć. Podczas gdy w wielu niemieckich regionach minimalna siatka połączeń i rozkład jazdy są znane na kilka lat wcześniej, polski pasażer nie może być pewnym jutrzejszego pociągu.

Nie inaczej było podczas ostatniej zmiany rozkładów jazdy. W czasie, gdy uwaga mediów była skupiona na ministrze Sławomirze Nowaku osobiście doglądającym punktualności pociągów, ruch kolejowy został zawieszony na ponad 200 km tras regionalnych, a na wielu trasach wzrosły czasy przejazdów.

Niespożytkowane pieniądze unijne

Brak „skoku organizacyjnego" najsilniej widać jednak na przykładzie dotychczasowych inwestycji kolejowych. Brak środków na remonty i modernizacje było odwieczną bolączką. Na początku 2011 r. okazało się jednak, że kolej nie potrafi, mimo ogromnych potrzeb inwestycyjnych, spożytkować środków unijnych, w związku z czym rząd zaczął zabiegać w Brukseli o przesunięcie 1,25 mld euro z inwestycji kolejowych na drogowe. Wątpliwym jest, iż rząd osiągnie sukces, natomiast kolej nadal wydaje się nieprzygotowana do absorpcji tych środków, choć padają zapewnienia, iż modernizacja linii może zostać zastąpiona rewitalizacją, a pieniądze nie przepadną.

Opóźnienia są również w projektach taborowych. Zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych, który początkowo miały realizować Przewozy Regionalne, trafił do międzywojewódzkich grup zakupowych i jest szansa na ukończenie, choć z poślizgiem. Rząd natomiast nie może być pewny pozyskania dofinansowania w wysokości 50% z UE do zakupu 20 składów pendolino dla PKP Intercity, które mają być na razie namiastką polskich KDP. Zastrzeżenia budzi fakt, że komercyjna inwestycja finansowana jest de facto z pieniędzy publicznych. Na wkład własny przewoźnik ma zaciągnąć kredyt z Europejskiego Banku Inwestycyjnego gwarantowany przez skarb państwa (w wysokości 80%). Spłatę ma umożliwić umowa o wartości blisko 2,8 mld zł, zawarta bez przetargu przez Ministerstwo Infrastruktury na świadczenie przewozów międzywojewódzkich do 2020 r. W efekcie segment, który w Europie staje się polem coraz intensywniejszej konkurencji, w Polsce ma się więc rozwijać tylko dzięki hojnym subwencjom publicznym.

Dotychczasowe doświadczenia z wydatkowaniem pieniędzy unijnych w sektorze kolejowym mogą przełożyć się na sceptycyzm Brukseli przy współfinansowaniu KDP, zwłaszcza iż wiele tras kolejowych TEN-T w Polsce odbiega od standardów unijnych.

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl.

Kolej w konkurencji z drogami

Niewątpliwie, najbardziej przekonywującym argumentem za realizacją kolei dużych prędkości jest porównanie ich kosztów z wydatkami na budowę autostrad i dróg ekspresowych. Szacowany na blisko 30 mld zł koszt realizacji całego projektu linii „Y" jest niewiele większy niż zeszłoroczne wydatki Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na inwestycje (26,4 mld zł). Również w obecnym i następnym roku wydatki tylko na same drogi krajowe i autostrady mają być na podobnym poziomie. Zeszłoroczne wydatki na inwestycję w infrastrukturę kolejową, choć były rekordowe, wyniosły tylko ok. 4,5 mld zł. Jeszcze nigdy nie było tak znaczącej dysproporcji pomiędzy nakładami na kolej i na drogi. W rezultacie kolej przegrywa już konkurencję nie tylko z indywidualną motoryzacją, ale również z przewoźnikami autobusowymi, o czym świadczy ogromny rozwój sieci połączeń spółki Polski Bus.

Zapóźnienia infrastrukturalne oraz brak konsekwentnie realizowanego harmonogramu odnowy torowisk przyczyniają się również do braku skutecznej konkurencji na torach. Żaden prywatny inwestor nie wejdzie na polski rynek, nie wiedząc, z jaką prędkością będzie mógł świadczyć przewozy i czy nie przegra w tym względzie z transportem drogowym.

Dla odwrócenia tego trendu nie jest jednak konieczna realizacja kolei dużych prędkości pomiędzy czterema największymi aglomeracjami. Prędkość rzędu 160 km/h na zdecydowanej większości torów zupełnie wystarczyłaby. Coraz większym problemem rozlewających się miast staje się dojazd do dworców w rozlewających się miastach. Bez odnowy infrastruktury regionalnej, zasięg oddziaływania KDP będzie dużo mniejszy, a czasy przejazdów „od drzwi do drzwi" nieatrakcyjne w porównaniu z samochodami. KDP, niczym Amazonka pozbawiona dopływów, będzie wysychać.

Korzyści nie dla wszystkich

Zapaść połączeń regionalnych w Polsce ma również wymiar społeczny. Polska przyjęła polaryzacyjno-dyfuzyjny model rozwoju. Brak sprawnych połączeń regionalnych ową dyfuzję ogranicza: zmniejsza atrakcyjność inwestycyjną peryferii, utrudnia dojazdy do pracy, edukacji i kultury. Projektu KDP, jak i ewentualnej przyszłej inwestycji, oczywiście nie można bezpośrednio winić za ten stan rzeczy. Należy jednak pamiętać, że podobnie jak obecnie w Polsce, wcześniej we Francji i w Hiszpanii zapewniano, że inwestycje w KDP nie przełożą się na pogorszenie sytuacji na pozostałych liniach. Życie pokazało, że szybciej jest tylko między największymi metropoliami, natomiast liczba i prędkość połączeń spadła.

KDP nie są w Polsce priorytetem jeszcze z jednego względu: odległości między

najważniejszymi ośrodkami są mniejsze niż we Francji czy Hiszpanii, a przy prędkości 160-200 km/h można zapewnić godziwe połączenia nawet na dalekich trasach. Zdecydowanie ważniejsza obecnie jest więc poprawa jakości połączeń regionalnych i międzywojewódzkich.

Wyjście z tunelu

Zawieszenie projektu KDP, bo według samego ministra Nowaka nie jest to rezygnacja, stawia w bardzo trudnej sytuacji samorządy gminne leżące wzdłuż planowanej trasy. Przebieg KDP nie został jeszcze zatwierdzonych w planach zagospodarowania przestrzennego kraju i województw, a gminy muszą jak najszybciej podjąć stosowne decyzje planistyczne. Ich brak będzie oznaczać chaos przestrzenny i niepewność inwestycyjną. Z drugiej strony wskazanie konkretnego przebiegu wiązać będzie się z presją właścicieli działek, aby wykup ziemi nastąpił jak najszybciej. Państwo po dokończeniu rozpoczętej już procedury projektowej i planistycznej nie powinno więc zupełnie wycofywać się z wydatków na KDP – musi podjąć decyzję o wyborze szczegółowego wariantu przebiegu oraz dokończyć wykup gruntów pod inwestycję.

Nie wszystkie elementy planowanej infrastruktury zasługują na odłożenie ad Kalendas Graecas. Bardzo interesujący z punktu widzenia aglomeracji łódzkiej jest tunel łączący przebudowywaną właśnie pod kątem KDP Łódź Fabryczną z Łodzią Kaliską, przy odpowiedniej liczbie i rozmieszczeniu stacji kolejowych mógłby się stać bardzo ważnym elementem kolei aglomeracyjnej, jak ma to miejsce w Monachium, Frankfurcie czy w Lipsku.

Do ideału daleko

Już dziś Polska ma jeden z najwyższych w UE udziałów samochodów w strukturze podróży, ustępując tylko Litwie, Słowenii i Wielkiej Brytanii. Tego trendu nie da się odwrócić realizując tylko KDP – trzeba rozwijać przede wszystkim regionalne trasy. Potwierdzają to doświadczenia Niemiec, gdzie w latach 1993-2008, tj. od początku procesu regionalizacji, liczba pasażerów kolei ogółem wzrosła o blisko 2/3. Cały wzrost nastąpił dzięki kolejom regionalnym i miał miejsce w czasie, w którym oddano kilka spektakularnych inwestycji KDP!

Mając na uwadze proporcje wydatków na drogi i koleje odnosi się wrażenie, że nie było, ani nie ma woli politycznej, aby bardziej uprzywilejować transport szynowy. W tym kontekście trudno podzielać entuzjazm zwolenników KDP, iż projekt KDP jest idealny i nie spowoduje zaniechań w modernizacji pozostałej infrastruktury kolejowej. Dotychczas było zbyt wiele przesłanek podważających ten entuzjazm.

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl.