

PKP wciąż prowadzi prace przy projekcie linii kolejowej, której nie będzie. Minister Nowak w zeszłym roku uznał, że na Kolej Dużych Prędkości nas nie stać. Tymczasem spółka chce wydać na powszechnie krytykowany projekt kolejne 83 mln zł.

Do niedawna mogło się wydawać, że Ministerstwo Transportu przychyliło się do zdania ekspertów, którzy krytykują pomysł budowy w Polsce superszybkiej kolei. W grudniu 2011 roku minister Sławomir Nowak odroczył projekt budowy KDP. Dziennik.pl donosi jednak, że w PKP Polskie Linie Kolejowe prace nad projektem trwają. Prywatne firmy wykonują różnego rodzaju studia i analizy. Dziennik.pl podaje, że "umów jest w sumie dziewięć, a pochłona 83 mln zł". Jaki jest sens wydawania pieniędzy na linię, której budowę odroczone, skoro na kolei jest mnóstwo bardziej pilnych problemów?

Skok na kasę?

- Niestety, cała ta sytuacja wygląda trochę na typowy "skok na kasę" - mówi Karol Trammer, redaktor naczelny branżowego magazynu "Z biegiem szyn". - Dyskusyjne jest, czy te analizy w ogóle są konieczne. Boję się, że ministerstwo mówi jedno, a PKP, jako swoiste państwo w państwie, robi swoje - sugeruje ekspert. O tym, że ministerstwo nie panuje nad sytuacją na polskiej kolei, przekonuje mnie też dr Michał Beim z Instytutu Sobieskiego. Projekt KDP pojawił się już w pierwszym exposé premiera Tuska, a w listopadzie 2011 roku Sławomir Nowak niespodziewanie ogłosił odłożenie jego realizacji. - To była nagła zmiana zdania, niepoprzedzona żadnymi konsultacjami społecznymi. Kontrakty już podpisano, zlecono badania, prace ruszyły i nagle ogłoszono zawieszenie programu - mówi ekspert Instytutu. Szybka decyzja ministra Nowaka wywołała duże zamieszanie, bo projekt zatrzymał się w pół kroku. Nie zadbano o wykup gruntów pod planowane trasy. Problem mają teraz samorządy lokalne, przez których teren ma przebiegać linia KDP. Opracowane mapy nie precyzują jeszcze, któreś dokładnie pobiegna tory, tak więc samorządowcy mogą mieć trudności z planowaniem zagospodarowania przestrzennego. - Ministerstwo powinno uczciwie informować samorządy, prowadzić jasną i aktualną ewidencję realizowanych prac. Niestety, resort działa jak we mgle, często zmienia zdanie, przenosi i skreśla kolejne projekty. Za dużo tu chaosu - ocenia dr Beim.

[mc4wp_form id="84"]

Z ekspertem Instytutu Sobieskiego zgadza się Karol Trammer. – Od początku byłem przeciwny budowie KDP, więc decyzję o zawieszeniu programu przyjąłem z zadowoleniem. Niemniej jednak zapadła ona za późno. Prace były już zaawansowane, wykonano kolejne studia, wydano miliony. Dlaczego minister Nowak tak późno zorientował się, że nie stać nas na KDP? – pyta retorycznie ekspert.

Piotr Kazimierowski z magazynu “Transport i komunikacja” przyznał tymczasem, że dyskusja na temat Kolei Dużych Prędkości zawsze przypomina mu film “Pieniądze to nie wszystko”. Jego bohaterowie, bezrobotni mieszkańcy postpegieerowskiej wsi całymi dniami patrzą na przejeżdżające przez ich miejscowość ekspresowe pociągi. Są one aż nadto oczywistym symbolem modernizacyjnej lokomotywy, która jedzie gdzieś indziej, gdzieś dalej, pozostawiając bohaterów ich własnym problemom. – Z Koleją Dużych Prędkości jest podobnie. Jej budowa w żaden sposób nie rozwiąże kolejowego paraliżu, jaki panuje w naszym kraju. Dla mieszkańców mniejszych miejscowości jedyną korzyścią z jej powstania będzie możliwość popatrzenia na mknące z prędkością 300 km/h pociągi. Jak w filmie – mówi z goryczą ekspert.

Kolej Dużych Prędkości to absurdalny pomysł

Zdanie redaktora naczelnego czasopisma “Transport i komunikacja” dzielają wszyscy eksperci, z którymi rozmawiałem. Wskazują, że wydawanie bajońskich sum na linię łączącą jedynie kilka największych miast jest absurdem wobec zapaści lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej na całym obszarze kraju.

– Kolej Dużych Prędkości powinna być wisienką na torcie. Nie można za jej pomocą zastąpić funkcji kolei regionalnych – mówi dr Michał Beim.

– Jeśli ktoś będzie chciał pojechać szybkim pociągiem z Poznania do Warszawy, najpierw musi do stolicy Wielkopolski jakoś dotrzeć. Tymczasem obecnie zupełnie ignoruje się kwestię dojazdów do aglomeracji – wtóruje mu Piotr Kazimierowski. Jako przykład niewydolności transportu lokalnego podaje trasę Bielsko-Biała – Wiśla, którą samochodem pokonuje się w pół godziny, a pociągiem w dwie. “W wyniku cięć sieci kolejowej w Polsce powstały ogromne wyspy, do których kolej całkowicie przestała docierać” – pisze w miesięczniku “Z biegiem szyn” Karol Trammer. Z jego analiz wynika także, że polskie pociągi jeżdżą statystycznie coraz wolniej – rozkład jazdy, który wszedł w życie na przełomie 2011 i 2012 roku, wprowadził obniżenia planowanych prędkości na 820 km tras.

Z rozmów z ekspertami wynika jednoznacznie, że rząd forsował projekt KDP przede wszystkim ze względów wizerunkowych i ambicjonalnych. Polska superszybka kolej miała być symbolem naszego sukcesu i pokazać, że nie odstajemy od Europy. Dr

Beim podkreśla jednak , że szybkie pociągi we wszystkich państwach zachodnich powstawały dopiero po tym, jak stworzono wydajną i gęstą sieć transportu regionalnego. – Nie da się przeskoczyć tego etapu, tymczasem rząd chce za pomocą jednej linii rozwiązać problemy polskiego kolejnictwa – mówi. Wtórzy mu Trammer: – Jesteśmy w bardzo ciężkiej sytuacji, a receptą na to ma być realizacja “kosmicznych” i bardzo drogich projektów. To taka “ucieczka do przodu” – ocenia. Eksperti krytykują też argument o “skoku technologicznym i cywilizacyjnym”, jakim miałyby być szybkie pociągi. – W Polsce nie mamy technologii i kapitału potrzebnego do produkcji takich składów. I tak musielibyśmy je importować. Czy nie lepiej byłoby wspierać nasz przemysł produkujący “zwykłe” pociągi? Na tym polu mamy się akurat czym chwalić, weźmy chociażby przykład bydgoskiej PESY, która podpisała kilka dni temu ogromny kontrakt z Deutsche Bahn – mówi dr Beim.

Źródło: NaTemat.pl. [Czytaj dalej...](#)