

Gdy w kwietniu 2007 r. Polska otrzymała wraz z Ukrainą organizację Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej 2012 przez media przetoczyły się pomysły polityków na inwestycje transportowe. Większość z nich znalazła odzwierciedlenie w oficjalnych planach. Na kwartał przed Euro2012 widać, że większości nie da się zrealizować. Wbrew opinii panującej na łamach publikatorów, największy problem nie jest z autostradami, ale z koleją.

Prowizoryczna przejezdność

Media najbardziej nurtuje pytanie, czy przed rozgrywkami uda się dokończyć, albo chociaż „uczynić przejezdnym” odcinek autostrady A2 pomiędzy Łodzią, a Warszawą[ref]Mapa stanu autostrad i dróg ekspresowych na dzień 31.12.2011 jest dostępna pod adresem internetowym:<http://ssc-mapa.googlecode.com/svn-history/r593/trunk/nowa-mapa.png>[/ref]. Jest to jeden z najbardziej prestiżowych odcinków, jak i doświadczonych największym pechem (wycofanie się jednego z wykonawców realizującego dwa odcinki z pięciu tej trasy), jednak kłopoty dotyczą również innych miejsc. W stosunku do pierwszych planów, ogłoszonych tuż po przyznaniu organizacji rozgrywek, nie uda się dokończyć północnego odcinka autostrady A1 między Kowalem k. Gostynina a Toruniem (plany mówią o listopadzie 2012), opóźnienia są też na połączeniu autostradowym na Ukrainę (niektóre z odcinków mają być gotowe dopiero w drugiej połowie roku). Z realizacji wielu dróg przed mistrzostwami w ogóle zrezygnowano. Taki los podzielił m.in. południowy fragment autostrady A1 z Łodzi do Katowic, drogi ekspresowe z Wrocławia do Poznania i do Bydgoszczy (S5), z Wrocławia do Łodzi (S8) czy z Warszawy do Lubina (S17).

Poważne obawy wzbudza próba ustawowego uregulowania kwestii „przejezdności” dróg. Dopuszczenie ruchu na niegotowych odcinkach autostrad być może wymaga specjalnych uregulowań prawnych, o których mówi rząd, jednak zostanie stworzony niebezpieczny precedens, na który zarządcy dróg będą powoływać się również po mistrzostwach. Prowizoria stanie się standardem, prawnie sankcjonując substandard. Ponadto, oddanie niedokończonych jezdni może wiązać się z wyższymi kosztami całej inwestycji – tymczasowa organizacja ruchu czy też prowizoryczne nawierzchnie pociągać będą dodatkowe wydatki.

[mc4wp_form id="84"]

Kolej na bocznym torze

Stan połączeń kolejowych[ref]Stan modernizacji linii kolejowych w Polsce na dzień 21.11.2011 przedstawia mapa dostępna pod adresem:<http://img843.imageshack.us/img843/3818/21listopad2011.png>[ref] nie wywołuje takich emocji, jak budowa autostrad, to jednak zapóźnienia w tej gałęzi transportu są najbardziej bolesne. W Niemczech podczas mistrzostw świata w 2006 r. czy w Szwajcarii i Austrii podczas Euro2008 transport szynowy odegrał najważniejszą rolę w przewożeniu kibiców. Dla polskiej kolei Euro2012 miało być to unikalną szansą na odbicie się od dna. Okazuje się, że i ona nie zostanie wykorzystana.

Fanom piłki nożnej najbardziej doskwierać będzie czas jazdy wynikający ze stanu torowisk. Wprawdzie prace nad modernizacją trasy z Warszawy do Gdańska trwają, jednak wiadomo, że całości nie uda się skończyć przed mistrzostwami. Modernizacja torów z Poznania do Wrocławia przewidziana jest do ukończenia w 2014 r., w tym samym roku co modernizacja całej trasy z Warszawy do Łodzi. Jednym z nielicznych sukcesów ma być przyspieszenie pociągów na trasie z Poznania do Gdańska. Dzięki podjętej właściwie w ostatniej chwili decyzji o rewitalizacji czas podróży ma się skrócić z ponad 5 godz. do ok. 3,5.

Zagrożone opóźnieniami są dwa krótkie, ale istotne z punktu widzenia mistrzostw, połączenia: z dworca centralnego w Warszawie na lotnisko Okęcie oraz z dworca głównego na stadion w Gdańsku. Wbrew pierwotnym pomysłom, połączeń z lotniskami nie będzie w Poznaniu, Gdańsku i we Wrocławiu. Dwa ostatnie projekty przesunięto o kilka lat, poznański „airport link” stoi w ogóle pod znakiem zapytania.

Na kolei nie udały się również projekty taborowe, dzięki którym kibice podróżować mieli w komfortowych warunkach. Ani PKP Intercity nie nabyło planowanych na samym początku składów zespolonych (jeżdżących do 250 km/h), ani Przewozy Regionalne nie zakupiły blisko siedemdziesięciu elektrycznych zespołów trakcyjnych (jeżdżących do 160 km/h) do obsługi połączeń międzywojewódzkich. Oba projekty mają duże opóźnienia, a ich realizacja w ogóle jest niepewna. Szansę na terminową realizację mają jedynie projekty wojewódzkie (np. 22 ezt dla Wielkopolski). Sytuację trochę ratuje fakt przyspieszenia przeglądów technicznych i remontów wagonów należących do PKP Intercity. Według zapewnień przewoźnika w czasie mistrzostw ma jeździć 1700 sprawnych wagonów.

Niewątpliwie, w ponurym pejzażu polskiej kolei pozytywnie wyróżniającym się

elementem jest rozpoczęty w 2010 r. program odnowy dworców. Ponad siedemdziesiąt realizacji odbywa się dzięki wsparciu finansowemu państwa, a dwie w modelu partnerstwa publiczno-prywatnego (Poznań Główny i Katowice). Dzięki temu udało się odnowić Warszawę Centralną i Wrocław Główny (tu jeszcze prace trwają), a także wiele innych, niezwiązanych bezpośrednio z mistrzostwami, stacji. Ciężko kładzie jednak fakt, że nie jest to rozwiązanie systemowe, dzięki któremu wszystkie dworce będą sukcesywnie remontowane w następnych latach.

Negatywne procesy na kolei dzieją się w czasie, gdy jeszcze nigdy nie było tak znaczącej dysproporcji pomiędzy nakładami na kolej i na drogi. W 2011 r. na inwestycje i remonty kolejowe przeznaczono 4,5 mld zł, podczas gdy inwestycje drogowe państwa pochłonęły 26,4 mld zł., a rząd chce przesunąć 1,2 mld euro unijnego wsparcia z transportu kolejowego na drogowy. Okazuje się więc, że również i Euro2012 nie przyczyni się do zmiany tych niekorzystnych tendencji.

Lotniska gotowe na czas

Najwięcej sukcesów w przygotowaniach do Euro2012 wykazać mogą zarządcy lotnisk. Wynika to nie tylko ze sprawnego zarządzania, ale również z faktu, iż regionalne porty lotnicze stały się w 2004 r. – po wejściu Polski do Unii Europejskiej i przyjęciu dyrektywy otwartego nieba – ważne dla samorządów miejskich i regionalnych. Konkurencja spowodowała obniżkę cen, w efekcie Polacy pokochali latanie. Z tanich linii korzystają także turyści odwiedzający Polskę. Miasta i regiony już od wielu lat rywalizują ze sobą o nowe połączenia lotnicze widząc szansę na rozwój turystyki. Lotniska nawet bez specjalnych przygotowań na mistrzostwa, prezentują już wysoki poziom. Wadą transportu lotniczego jest jednak cena i pojemność. Nie wszystkich kibiców stać na podróże samolotami pomiędzy miejscami rozgrywek. Ponadto średni samolot mieści mniej więcej tylu pasażerów co dwa wagony kolejowe.

Opóźnienia w miastach

Na poziomie samorządowym również widać poważne opóźnienia w stosunku do pierwotnych planów inwestycyjnych. Pierwszym problemem, z jakim przyszło się zmierzyć miastom – gospodarzom rozgrywek była kwestia wygórowanych cen, jakich żądały firmy budowlane za inwestycje, które miały się zakończyć przed mistrzostwami. Z drugiej strony, krótki czas, duże prawdopodobieństwo opóźnień i wysokie kary umowne zmuszały wykonawców do dopisania do rachunku kosztów ryzyka. Najbardziej jaskrawym przykładem był pierwszy przetarg na budowę

centralnego odcinka drugiej linii metra w Warszawie, gdzie ceny były blisko dwukrotnie wyższe, niż wynikałoby to z kosztorysów inwestorskich. W rezultacie trzeba było rozpisywać kolejne przetargi i wiele inwestycji, planowanych pierwotnie na Euro2012, dokończonych będzie planowo po mistrzostwach. Tak stanie się ze wspomnianą trasą dla metra czy z przedłużeniem Poznańskiego Szybkiego Tramwaju do dworca kolejowego. Może to być pewnego rodzaju zmartwienie, jednak należy pamiętać, że władze samorządowe często wpisywały jako inwestycje na mistrzostwa pomysły, które nie mają bezpośredniego związku z rozgrywkami. Przykładowo w Poznaniu była to kwestia przedłużenia tramwaju do Franowa i budowy nowej zajezdni, licząc na szybsze pozyskanie środków i sprawniejszą realizację samej budowy.

Problemem mogą być – jeśli przedstawiane w mediach lokalnych czarne scenariusze się sprawdzą – opóźnienia wynikające z wstrzymania prac budowlanych w okresie najsilniejszych mrozów. Niemniej, miasta zapewniają, iż harmonogramy inwestycyjne takie ryzyko uwzględniają, dzięki czemu terminy zostaną zachowane. Stosunkowo najsprawniej miastom udało się zakup taboru do obsługi mistrzostw – plany te realizowane są zgodnie ze pierwotnymi założeniami, a na kibiców w miastach rozgrywek czekać będą nowe tramwaje i autobusy.

Kolejnym kłopotem, z których – nie tylko w kontekście mistrzostw – przyszło się mirzyć samorządom, to ograniczone środki na wkład własny inwestycji. Z wielu projektów w ogóle zrezygnowano, inne znacząco okrojono, czego przykładem może być wrocławski tramwaj plus, z którego, wg słów dra Bogusława Moleckiego z Politechniki Wrocławskiej, „został ogryzek”. Podobny los spotkał projekt wydzielania i odnowy torowisk tramwajowych oraz budowy pasów autobusowo-tramwajowych w Poznaniu. Można odnieść wrażenie, że we wszystkich miastach gospodarzach mistrzostw częściej rezygnowano z projektów wspierających transport zbiorowy niż indywidualny. Oddala to polskie miasta od założeń zrównoważonego rozwoju.

Szczęście w nieszczęściu

Mimo wszystkich kłopotów z przygotowaniem do Euro2012, niewątpliwą korzyścią jest fakt, iż instytucje państwowe i samorządowe stawiając sobie za datę ukończenia inwestycji czerwiec 2012 r., nawet przy dużych poślizgach, są w stanie dotrzymać terminów unijnych obecnej perspektywy finansowej. Dzięki temu maleje ryzyko, iż Polska będzie zmuszona zwracać unijne dofinansowanie.

Wprawdzie kwestia autostrad zdominowała media, to jednak większość kibiców

poruszających się po Polsce będzie oceniała transport przez pryzmat kolei. W tym świetle szczególny niepokój powinny wywoływać zaniedbania w odnowie torowisk i taboru. Sytuacja ta świadczy też, iż w dalszym ciągu nie udaje się przełamać trwającego od dwóch dekad impasu w zarządzaniu kolejami...

Czy Polska uniknie kompromitacji w oczach odwiedzających ją kibiców? Trudno o tym teraz wyrokować – właściwie w ostatnich dniach przed rozgrywkami będzie wiadomo co jest gotowe, a z czym nie udało się ostatecznie zdążyć. Należy ponadto mieć nadzieję, że kibice, dla których głównym celem przyjazdu jest dobra zabawa, docenią rywalizację sportową i polską gościnność, a mniej wagi przywiążą kłopotom z dojazdem.