

KDP, czyli KONIECZNOŚĆ

Zagrożenia dla realizacji KDP w Polsce i propozycje rozwiązań

Obecnie PKP PLK są na etapie wyłonienia wykonawcy Studium Wykonalności KDP Warszawa – Łódź – Kalisz – Wrocław/Poznań z podłączeniem do CMK. Wprawdzie na razie opóźnienie wobec ogólnego harmonogramu prawie nie występuje, ale już czają się potencjalne problemy związane z SW, których na razie zamawiający może nie „przeskoczyć”. Od wykonawcy Studium Wykonalności KDP specjalnie utworzone Biuro Linii Dużych Prędkości w PLK wymaga wiele informacji oraz solidnego doświadczenia w tej dziedzinie i jest to słuszne podejście, ponieważ zamawiający chce poznać możliwie najwięcej odpowiedzi. Nikt do tej pory nie robił w Polsce szczegółowego SIWZ do takiego przetargu, więc jest to konieczne, aby sporządzić dobry końcowy SIWZ.

Przyczyny opóźnień (potencjalne) związane ze Studium Wykonalności i inne zagrożenia oraz propozycje rozwiązań:

1) Do przetargu na SW stanęło 12 konsorcjów. Będą walczyć do upadłego o to zlecenie, ponieważ PKP PLK płać relatywnie dużo za dobre wykonanie zlecenia. Odwołania firm odrzuconych, które mogą prowadzić np. do arbitrażu lub wyroków sądów mogą spowodować nawet roczne opóźnienie. Samo tworzenie SW ma potrwać 27 miesięcy i jest to zapisane w ogłoszeniu. Do kolejnego etapu przeszły 4 konsorcja, chociaż jest prawdopodobne, że ostatecznie będzie ich pięć. Z wykonawcami będzie prowadzony dialog konkurencyjny i wyłoniony będzie zwycięzca. Czyli przyczyna do kolejnych protestów. W najgorszym wariancie SW może być zakończone do połowy 2013 roku, w najlepszym – do końca roku 2011. Prawnicy twierdzą, że protesty odrzuconych są bardzo prawdopodobne i wtedy machina od-

woławcza powinna działać szybko, aby nie czekać na nie pół roku albo dłużej.

2) Fatalne prawo, jeśli chodzi o duże inwestycje infrastrukturalne. Obecnie za bardzo rządzą sprawy środowiskowe, które spowalniają realizację. Projekt kolejowy jako mający odciążać znacząco drogi powinien mieć priorytet w sprawach środowiskowych.

3) Potrzebne jest silne wsparcie dla strategicznego planu działania, jakim jest master plan dla transportu kolejowego do 2030 roku. To nie może być kolejny dokument na półkę, ale strategia realnego działania. Hiszpanie budują szybko, ponieważ KDP stała się priorytetem dla kolejnych rządów. Hiszpańscy premierzy Aznar, a teraz Zapatero udzielili potężnego wsparcia dla rozwoju KDP i cała machina pędzi. Obecnie już wyprzedzili Francję i niedługo wyprzedzą Japonię, chociaż zaczęli odpowiednio 20 i 30 lat później od wymienionych. Obecnie francuski rząd Sarkozyego też stawia tylko na TGV - nie budując już nowych autostrad. Nie możemy się obudzić z ręką w nocniku w sytuacji, gdy infrastruktura kolejowa będzie dalej upadać, a ilość samochodów w miastach w stosunku do mieszkańców będzie się zbliżać ku jedności. To będzie katastrofa.

Autostrady są u nas owszem niezbędne, ale to nie one wyznaczają nowoczesny kierunek działania. Obecnie szybka kolej jest wyznacznikiem nowoczesności.

Komisja Europejska rekomenduje nakłady na kolej w stosunku do dróg jako 40/60. U nas jest to 10/90 i to musi się zmienić. Mamy najniższy w Europie wskaźnik % PKB na infrastrukturę kolejową.

4) Niezbędne jest silne wsparcie polityczne dla projektu. Potrzebny jest sygnał, że Rada Ministrów stoi murem za projektem. Minister Grabarczyk nie może „biegać” do premiera tylko z autostradami, ale jeśli chce realnie wesprzeć KDP, - a podobno jest jej fanem - to musi przyłożyć się do koncepcji wyjścia PLK z PKP i stworzenie podmiotu na wzór GDDKiA, gdzie istnieje szybsza ścieżka dotycząca procedur i możliwość zaliczkowania projektów ze środków UE. PLK są wtedy niezależne, a państwo staje się właścicielem linii kolejowych podstawowego układu. W ten sposób państwo zaczyna odpowiadać za stan posiadanej przez siebie infrastruktury, a PLK zarządzają i utrzymują linie.

5) Blokowanie wyjścia PLK z PKP przez PKP SA spowalnia proces, a ministrowie Cezary Grabarczyk i Juliusz Engelhardt nie ułatwiają tego procesu, cały czas zabezpieczając istnienie sztucznego tworu, jakim są PKP SA. Wyjście PLK i IC rozbija całkowicie

Stacja Champagne Ardenne TGV z dojazdowym pociągiem regionalnym





Stacja Lorraine TGV
– widok na głowicę rozjazdową

Grupę PKP, i taki twór powinien przestać istnieć.

6) Konieczne jest powstanie spółki celowej (jest to przewidziane przez Strategię), która zajmie się koordynacją budowy KDP i wymaga to zmiany ustawy o transporcie kolejowym oraz jej powołanie musi być zaplanowane w budżecie na 2010 rok. Zamawiającym Studium Wykonalności są PLK i w trakcie nie może się zmienić zamawiający. Ale w dalszych etapach spółka celowa powinna przejąć najlepszych fachowców z PLK, uzupełniać ich innymi – także pasjonatami i zwolennikami tego projektu.

7) Niektórzy dla dobra programu KDP sugerują umocnienie obecnego prezesa PLK oraz nowego zarządu w celu wspierania jego wizji działania. Prezes ma wizję i potrzebuje spokoju w jej realizacji. Jest gorącym zwolennikiem wydzielenia PLK ze struktur PKP, efektywnej modernizacji istniejących linii oraz projektu budowy KDP.

8) Koszty budowy wcale nie muszą rosnąć, jak wskazują na to sceptycy. Francuzi obecnie budują nową linię (pofałdowany teren) za 16,5 mln euro za kilometr (jest trochę kosztownych wiaduktów i jeden długi tunel). Jednak Portugalczycy przymierzają się do budowy linii na 350 km/h za 8,2 mln euro za kilometr (tereny nizinne podobne do naszych). U nas założono koszty na poziomie 12 mln i jest to obecnie bardzo realne, a kryzys może jeszcze sprowadzić ceny materiałów i wykonawstwa w dół. Niemcy i Włosi budują drogę, ale pierwsi korzystają z technologii bezpodsypkowego toru (2,5-krotnie droższy od podsypkowego), przy czym Włosi całe kilometry linii prowadzą na estakadach i w tunelach, które to obiekty drastycznie podwyższają koszty budowy.

Należy położyć nacisk na sprawny formalnie proces wykupu gruntów

pod budowę KDP. Tym powinna zająć się już spółka celowa, wspierana przez specjalistów od takich skomplikowanych procedur.

9) Nadzwyczajną uwagę należy przyłożyć do sprawy rezerwacji gruntów, szczególnie na podejściu do dużych miast. To jest Linia Dużych Prędkości (V min = 360 km/h), gdzie są określone parametry, np. łuk ma promień 7200 metrów, co mocno determinuje przebieg linii, a przeszkody naturalne, takie jak chociażby zbiornik Jeziorsko, dodatkowo pozwalają określić jej przebieg i wyznaczyć obszar przyszłego przebiegu. Obecnie z prawdopodobieństwem 90% - na podstawie map dołączonych do wstępnego Studium Wykonalności - można wytyczyć na mapie pas o szerokości 1 km, w którym znajdzie się linia. Wbrew pozorom parametry linii oraz przeszkody naturalne (jeziora, obszary chronione) bardzo ograniczają jej przebieg. **Należy zwrócić szczególną uwagę na sprawę koordynacji działań planistycznych dużych inwestycji typu odcinek autostrady A2 (Stryków - Konotopa), ponieważ na tym odcinku przebieg tych inwestycji powinien być równoległy. Dalej następuje konieczność wspomnianych rezerwacji gruntów i uzgodnień przestrzennych już na obecnym etapie. SW jest tak pomyślane, aby jak najszybciej dało odpowiedź w sprawie przebiegu. Jak wiemy, na teraz nikt nie koordynuje działań dotyczących równoległego przebiegu obu arterii. Dlaczego?!**

10) W kontekście możliwości pozostania partii PO na scenie politycznej jako partii rządzącej pożądane jest wpisanie KDP jako priorytetu inwestycyjnego w plany budżetowe po roku

2012. Budowa pochłonie 4-5 mld zł rocznie i to jest wyzwanie dla budżetu (zakładając na razie większościowy udział państwa w finansowaniu). Przy czym pożądana jest ustawa dotycząca zapisania w budżecie/przeznaczenia z budżetu konkretnej kwoty w każdym roku budowy KDP.

Trochę ideologii dotyczącej KDP

Popartej doświadczeniem tych, którzy już mają KDP i z niej korzystają:

1) Tylko budowa KDP może pobudzić do życia polską koleję. Modernizacje mają ograniczone działanie. W warunkach polskich – prawie żadne, jeśli chodzi o skrócenie czasów jazdy. KDP na świecie jest gwarantem sukcesu marketingowego, społecznego, politycznego i gospodarczego. 300 lub 350 km/h działa na wyobraźnię ludzi, a czas poniżej 2 godzin z Warszawy do centrum Wrocławia i Poznania jeszcze bardziej. Taka czasowa oferta daje gwarancję przyciągnięcia podróźnych do kolei. Modernizacje „po polsku” nie dają żadnej.

2) Budowa KDP to jedyna okazja do realizacji hasła zrównoważonego transportu w Polsce. Politycy zazwyczaj nie wiedzą, co to znaczy. To stworzenie sieci szybkich połączeń kolejowych na terenie kraju i realna szansa na zabranie dużej części pasażerów z samochodów oraz prawie całkowite wyeliminowanie samolotów w relacjach dublujących sieć KDP.

3) KDP to przyczynek do przyspieszenia i **podwyższenia efektywności** modernizacji linii konwencjonalnych, które będą uzupełnieniem tej linii i stworzą szybkie połączenia np. Krakowa ze Szczecinem i Białogostokiem z Wrocławiem. Te dwa elementy są konieczne do komercyjnego sukcesu samej KDP, ponieważ potok generowany przez cztery miasta nie zapewni jej rentowności.

4) Ważne jest nagłaśnianie społeczne wysokich kosztów zewnętrznych w transporcie (wypadki, hałas, zanieczyszczenia), które w 84% generowane są przez transport samochodowy, a także propagowanie spraw dotyczących ekologii (transportu posiadającego małą szkodliwość dla natury). Rząd musi wreszcie realnie liczyć, ile kosztuje nas niekontrolowany rozwój transportu samochodowego. Obecnie takie analizy się pomija.