

Walka dużych prędkości

11 lipca 2017

To nie polski przemysł będzie budował w Polsce kolej dużych prędkości.

– Resort wraca do debaty publicznej, która została przerwana w 2011 r. – minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk ogłosił powrót do idei kolei dużych prędkości. Przed sześcioma laty decyzję o zamrożeniu prac nad linią high-speed Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław podjął Sławomir Nowak, minister transportu w rządzie Donalda Tuska.

ZA A NAWET PRZECIW

Aby Andrzej Adamczyk mógł uroczyście ogłosić swoją decyzję, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa 14 czerwca 2017 r. zorganizowało w warszawskim hotelu Marriott konferencję „Rozwój polskiej kolei z wykorzystaniem środków Unii Europejskiej – analiza możliwości budowy kolei dużych prędkości w Polsce”.

Wychodzący z konferencji uczestnicy komentowali, że minister właściwie nic nie powiedział – nie ogłosił powrotu do tworzenia kolei dużych prędkości, lecz jedynie powrót do dyskusji na ten temat. Oddaje to już od dłuższego czasu trapiące Andrzeja Adamczyka niezdecydowanie w kwestii polskiego TGV. Potrafi on w jednej wypowiedzi w pełni poprzeć tę ideę i wyrazić wobec niej wątpliwości. W lutym 2017 r. w programie „Gość Wiadomości” na antenie TVP1 Adamczyk powiedział: – My będziemy mieli koleje dużych prędkości na pewno, Polaków na to stać. Pytanie przed wszystkim, czy znajdziemy źródła finansowania.

Już we wrześniu 2016 r. „Dziennik Gazeta Prawna” poinformował, że resort Adamczyka zamówił w Instytucie Kolejnictwa „wewnętrzny raport na temat kolei dużych prędkości w Polsce”.

W ZAMRAŻARCE PRACA WRE

Autorzy raportu przedstawili plan dalszych działań, odnotowując duże zaawansowanie prac studialnych nad kolejną dużą prędkości – wynikające z tego, że po ogłoszeniu przez Sławomira Nowaka w grudniu 2011 r. decyzji o wstrzymaniu przygotowań do budowy kolei dużych nie przerywano rozpoczętych już prac. W 2013 r. zakończyły się trwające od 2010 r. prace nad „Studium wykonalności budowy linii kolejowej dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław” zamówionym przez PKP Polskie Linie Kolejowe. To jednak nie wszystko, spółka ta zlecała kolejne prace studialne nawet ponad dwa lata po zamrożeniu działań na rzecz polskiego TGV. Na przykład w 2014 r. zamówione zostało studium wykonalności wydłużenia planowanej linii dużych prędkości do granicy czeskiej i niemieckiej.

Od 2010 r. na prace przygotowawcze w zakresie kolei dużych prędkości wydano w sumie 76 mln zł. Większość z tej kwoty trafiła do hiszpańskiej firmy Ingenieria IDOM Internacional, która tylko za „Studium wykonalności budowy linii kolejowej dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław” zainkasowała 59,7 mln zł.

SZANSE NA WSCHODZIE

Choć na czerwcowej konferencji w hotelu Marriott wiceminister rozwoju Witold Słowik określił kolej dużych prędkości jako „szansę i wyzwanie dla polskich producentów”, to w rzeczywistości swoją szansę w ewentualnej decyzji o powrocie do tworzenia w Polsce kolei high-speed widzą przede wszystkim kraje Europy Zachodniej.

Rozwojem kolei dużych prędkości w Polsce szczególnie zainteresowana jest Francja, która – rozwijając od 1981 r. system szybkich kolei – bacznie rozgląda się za możliwościami eksportu swoich technologii. Francuskie podmioty nie od dziś dbają o dobre relacje z ekspertami, menadżerami i naukowcami

zajmującymi się kolejną w Europie Środkowo-Wschodniej.

Obecnie koleje francuskie SNCF i paryska uczelnia Conservatoire National des Arts et Métiers realizują z podmiotami z Polski, Łotwy, Rosji i Ukrainy program kształcenia kadr na potrzeby kolei dużych prędkości (z Polski w przedsięwzięciu tym uczestniczą PKP PLK i Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny w Radomiu).

POZYTYWNY WPŁYW EKONOMICZNY

Gdy przed sześcioma laty minister transportu Sławomir Nowak podjął decyzję o zamrożeniu przygotowań do budowy kolei dużych prędkości, Francja natychmiast przystąpiła do organizowania w Warszawie dużej konferencji na temat TGV. Uczestników odbywającego się w kwietniu 2012 r. wydarzenia swoją obecnością zaszczycił dyrektor ds. projektów strategicznych kolei SNCF, który wystąpił z wykładem „Pozytywny wpływ ekonomiczny i społeczny wprowadzenia kolei dużych prędkości we Francji”. Do Polski przyjechali wtedy też szef działu międzynarodowego Ministerstwa Ekologii, Zrównoważonego Rozwoju, Transportu i Gospodarki Mieszkaniowej Francji czy dyrektor ds. rozwoju biznesu z koncernu Alstom.

To właśnie Alstom od początku historii francuskiej kolei dużych prędkości produkuje na jej potrzeby pociągi TGV, które w regularnej eksploatacji osiągają prędkości do 320 km/h. W 2007 r. podczas prób jeden ze składów TGV osiągnął prędkość 574,8 km/h – to światowy rekord szybkości pojazdu szynowego. Polskim firmom trudno będzie konkurować z pozycją Alstomu, który już zadomowił się w Polsce: dostarczył spółce PKP Intercity składy Pendolino i wybudował na ich potrzeby centrum serwisowe w Warszawie, do koncernu należą ponadto zakłady Konstal w Chorzowie. To jedna z 32 fabryk taboru szynowego w grupie Alstom.

WALKA O POLSKIE MILIARDY

Przedstawicielstwo w Polsce ma firma Systra, specjalizująca

się w projektowaniu kolei dużych prędkości. Systra to spółka kolei SNCF, paryskich zakładów transportu miejskiego RATP oraz francuskich banków: Crédit Agricole i BNP Paribas. Systra starała się o zdobycie kontraktu na opracowanie studium wykonalności polskiej linii dużych prędkości, który, przypomnijmy, ostatecznie przypadł Hiszpanom z IDOM.

Hiszpania nie po raz pierwszy wtedy pokonała Francję. To właśnie Hiszpania – która pierwszą swoją linię dużych prędkości uruchomiła w 1992 r., 11 lat po Francji – dziś może poszczycić się najdłuższą w Europie siecią kolei high-speed.

Jeśli rząd Prawa i Sprawiedliwości podejmie decyzję o budowie kolei dużych prędkości, nasz kraj stanie się areną kolejnej walki między Francją i Hiszpanią, które świetnie wiedzą, że Polska sama nie będzie w stanie zbudować sobie kolei high-speed. A jest o co walczyć. – Koleje dużych prędkości to jest minimum minimorum 30 mld zł – powiedział minister Andrzej Adamczyk.

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: Zbs.net.pl