

Wielki skok

15 lipca 2008

Kolej jest środkiem transportu przyjaznym dla ludzi i środowiska. Ale planowany model jej rozwoju w Polsce jest przyjazny tylko dla niektórych ludzi i środowisk.

W ostatnich latach mało kto dostarczył liberałom równie dużo pretekstów do ataków na własność społeczną, jak narodowy przewoźnik kolejowy. PKP nie tylko likwiduje kolejne połączenia, ale także obniża standard tych, które zdołały się jakoś uchować. Obserwowana gdzieś wymiana tapicerki w wagonach to słaba pociecha wobec faktu, że z powodu katastrofalnego stanu infrastruktury pociągi jeżdżą coraz wolniej. Z danych PKP wynika, że w ostatnich siedmiu latach długość torów, na których ograniczano prędkość zawsze przewyższała – nieraz prawie dziesięciokrotnie! – długość tych, na których prędkość zwiększano. Obecnie zaledwie 20% torów pozwala osiągać prędkość przynajmniej 120 km/h.

Co w tej sytuacji zamierzają zrobić decydenci? Rozwiązaniem, które w nieunikniony sposób się narzuca, jest rozpoczęcie kompleksowego programu rewitalizacji sieci kolejowej. Byłoby to jednak zbyt banalne jak na ambicje rządu, który cywilizacyjny dystans do Europy Zachodniej odmierza kilometrami autostrad i metrami kwadratowymi luksusowych powierzchni biurowych, nie zaś czasem niezbędnym do tego, by mieszkańcy prowincji mogli publicznym transportem dojechać do szpitala czy urzędu w większym mieście. Resort infrastruktury zamierza nadać priorytet nie remontom już istniejących połączeń, ale pracom nad stworzeniem kolei dużych prędkości, tzw. linii Y, pędzącej między największymi aglomeracjami, Warszawą, Łodzią, Poznaniem i Wrocławiem, z szybkością nawet 350 km na godzinę. Wiceminister odpowiedzialny za kolej określił ten projekt mianem „szansy na wielki skok cywilizacyjny dla Polski”. Moim zdaniem jest to jednak wyłącznie wielki skok na kasę, w wykonaniu „biznesmenów”

kręcących się wokół dużych inwestycji.

„Polskie TGV” zatrzymywać się będzie, poza wspomnianymi metropoliami, tylko w jednej miejscowości: w Kaliszu. Inne miejscowości przy trasie nie odczują żadnych pozytywnych skutków, w rodzaju wzrostu atrakcyjności inwestycyjnej czy choćby tylko skrócenia czasu dojazdu do największych miast. Powstanie nowych torów oznaczać może dla ich mieszkańców wręcz niedogodności, np. konieczność nadkładania wielu kilometrów drogi podczas lokalnych podróży. Na wspomnianym przedsięwzięciu zyskają jedynie – poza firmami i ekspertami zaangażowanymi w budowę nowej linii – biznesmeni i politycy pędzący na kolejne ważne spotkania. Trudno się bowiem spodziewać, by „zwykłym” pasażerom śpieszyło się tak bardzo, by masowo kupowali bilety na najszybszą klasę pociągów.

Każde polepszenie oferty transportu kolejowego, najbardziej przyjaznego dla środowiska, jest korzystne. Tyle tylko, że budowa, a następnie eksploatacja i konserwacja „linii Y” pochłonie kwoty tak ogromne, że na długie lata uniemożliwi modernizację zaniedbanych torów na prowincji. Zapewne nie obędzie się także bez likwidacji kolejnych lokalnych połączeń, w ramach szukania oszczędności – super-pociągi przynoszą bowiem często super-straty, o czym u nas się nie mówi. Eksperci szacują, że budowa polskiej linii dużych prędkości może kosztować nawet 30 milionów euro za kilometr! Podobny scenariusz sprawdził się w Hiszpanii, gdzie obecnie supernowoczesna kolej łączy największe miasta, a na prowincji transport szynowy ma znaczenie marginalne. Stało się tak z powodu decyzji, by zamiast zmodernizować całą sieć, dzięki czemu wszystkie hiszpańskie pociągi mogłyby jeździć z prędkością 200 km/h, przeznaczyć miliardy euro na budowę prestiżowych linii high-speed.

A przecież nawet budowę szybkich kolei da się przeprowadzić inaczej, z większą dbałością o mniejsze ośrodki. We Francji stacje słynnej TGV buduje się bowiem nie tylko w metropoliach, ale coraz częściej także w pobliżu niewielkich miast, a nawet

na terenach wiejskich. Okazuje się, że przyciągają one pasażerów z promienia nawet 50 km: podróż szybką koleją nawet po doliczeniu czasu niezbędnego na dotarcie do stacji pozostaje najlepszym sposobem dojazdu do dużych miast. Niestety, powtórzenie takiego scenariusza wydaje się mało prawdopodobne, jeśli przypomnieć sobie szyderstwa, jakie towarzyszyły powstaniu słynnego dworca we Włoszczowie czy oskarżenia o „kupowanie głosów” mające miejsce przy każdej próbie zwiększania środków na rozwój tzw. ściany wschodniej.

Swego czasu postawiono słuszne pytanie o to, czy Polska ma być liberalna, czy solidarna (mniejsza w tej chwili o to, jak wiele obietnic spełnili ci, którzy opowiedzieli się za tą drugą możliwością). Przed identyczną alternatywą stoją ci, którzy decydować będą o kształcie polskiej polityki transportowej.

Autor: Michał Sobczyk

Źródło: [Obywatel](#)