

**Oświadczenie złożone
przez senatora Jarosława Obremskiego
na 3. posiedzeniu Senatu
w dniu 22 grudnia 2011 r.**

Oświadczenie skierowane do ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomira Nowaka

Szanowny Panie Ministrze!

Zwracam się do Pana w sprawie Pana niedawnej decyzji o zarzuceniu budowy kolei dużej prędkości (KDP).

Przypomnę, że obecnie podróż z Wrocławia do Warszawy trwa w najlepszym przypadku około sześciu godzin niezależnie od tego, czy podróżuje się pociągiem, czy samochodem. Są jednak bezpośrednie pociągi TLK, które jadą z Wrocławia do Warszawy prawie osiem i pół godziny. W takim czasie można dojechać z Wrocławia do Wiednia. Do Pragi czy Berlina podróż jest prawie o połowę krótsza.

Planowana wcześniej, a zarzucona przez Pana tak zwana linia Y miała mieć długość około 470 km. Pociągi miały rozwijać na niej prędkość do 350 km/h i jechać z Warszawy do Łodzi, a później do Wrocławia lub Poznania. Linia miała się rozgałęziać w okolicach miejscowości Nowe Skalmierzyce. Projektanci szacowali, że czas przejazdu między Warszawą a Łodzią skróci się dzięki szybkiej kolei do trzydziestu pięciu minut, między Warszawą a Poznaniem – do godziny i trzydziestu pięciu minut, zaś między Warszawą a Wrocławiem – do godziny i czterdziestu minut.

Swoją decyzję podsumował Pan słowami „Koncentrujemy się na modernizacji tego, co mamy, a nie realizacji marzeń kolejarzy, jakimi są KDP”. Pozwolę sobie zauważyć, że zgodnie z logiką Pana Ministra należałoby również porzucić plany budowy autostrad, gdyż sieć dróg krajowych i lokalnych także jest niedoinwestowana i wymaga pilnej modernizacji.

Takie myślenie jest dla Polski bardzo niebezpieczne. Pozostawia nas w cywilizacyjnym „ogonie Europy”. Podczas gdy koleje na liniach typu TGV, Thalys, Eurostar czy linia Barcelona – Madryt są powszechnym środkiem transportu między dużymi miastami Europy, my nie tylko nie dysponujemy tego typu rozwiązaniami, ale godzimy się dobrowolnie na to, że w ciągu najbliższych osiemnastu lat nie będziemy gonić państw o bardziej rozwiniętej infrastrukturze. Pomyślmy, gdzie za tych osiemnaście lat będą liderzy, podczas gdy my będziemy dbać tylko o to, aby się nie cofać. Jak duży pozostanie dystans między nami?

Dodatkowym aspektem tego problemu jest pewna niekonsekwencja – anulowano budowę linii Y, która miała otworzyć drogę do Warszawy ponad ośmiu milionom mieszkańców województw, przez które przechodziłaby linia, tymczasem utrzymuje się projekt budowy KDP na trasie Gdańsk – Warszawa, a więc z miejsca, skąd może potencjalnie jeździć do Warszawy tylko około dwóch milionów mieszkańców.

Rozumiem, że trasa Warszawa – Gdańsk jest tańsza od trasy Y, ale czy aż cztery razy tańsza?

Ostatnim problemem, do którego się odniosę, jest kolejna niekonsekwencja – anuluje się projektowaną trasę Y i tłumaczy się to brakiem sił i środków, podczas gdy w Komisji Europejskiej leży wniosek o przesunięcie około pięciu miliardów zł funduszy unijnych z modernizacji linii kolejowych na inne działania infrastrukturalne.

Kieruję więc do Pana Ministra następujące pytania.

1. Dlaczego te fundusze nie są wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem, właśnie na budowę i modernizację linii kolejowych w Polsce, co mogłoby pozwolić na modernizowanie istniejących linii bez rezygnacji z budowy KDP?

2. Jakie czynniki zadecydowały o anulowaniu budowy linii Y (dla ośmiu milionów Polaków), a pozostawieniu planów budowy linii Gdańsk – Warszawa?

3. Czy decyzja o wstrzymaniu budowy linii Y jest ostateczna, czy przeprowadzono badania i symulacje porównujące wszystkie możliwości działania?

Jarosław Obremski