

**Oświadczenie złożone
przez senatora Witolda Sitarza
na 4. posiedzeniu Senatu
w dniu 19 stycznia 2012 r.**

Oświadczenie skierowane do prezesa Rady Ministrów Donalda Tuska

Szanowny Panie Premierze!

Ogłoszone przez ministra TBiGM w grudniu ubiegłego roku przerwanie prac nad projektem kolei dużej prędkości (KDP) wstrząsnęło samorządowcami i parlamentarzystami we Wrocławiu, Łodzi, Kaliszu i Poznaniu.

Ponieważ projekt KDP został przyjęty przez Radę Ministrów (uchwała nr 276/2008 z 19 grudnia 2008 r.), w realizacji jest studium wykonalności za prawie 50 milionów zł, a projekt ujmowano w każdym wariantcie Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, budowa KDP wydawała się przesądzona. Linia KDP miała przecież połączyć ośrodki miejskie zamieszkałe łącznie przez kilka milionów osób. Jako potrzeba cywilizacyjna i europejskie wyzwanie, które podjął nasz rząd, projekt używany był wielokrotnie przez parlamentarzystów jako argument w wielu debatach i prezentacjach w czasie kampanii wyborczej w 2011 r. Komunikat o zawieszeniu prac do roku 2030 sprawia teraz wielkie kłopoty z tłumaczeniem wyborcom, że istnieje ciągłość i spójność działań planistycznych rządu.

Rozumiem obecną sytuację ekonomiczną Polski i Europy oraz większość zagrożeń wynikających z kryzysu. Znam też rozliczne inne potrzeby inwestycyjne naszego kraju w dziedzinie infrastruktury, komunikacji i w wielu innych dziedzinach, dlatego mogę zrozumieć potrzebę przesunięcia terminu uruchomienia KDP. Termin 2020 r. jest rzeczywiście bliski, a perspektywy finansowania niepewne.

Jednakże całkowite zawieszenie prac na prawie dwadzieścia lat uważam za decyzję błędną.

Po pierwsze – KDP jest potrzebą cywilizacyjną. Większe kraje europejskie, a także Turcja, Maroko, Argentyna, nie mówiąc o Chinach i Japonii, posiadają już takie linie o znacznej długości lub je budują. KDP odnotowały w ostatnich latach dynamikę rozwoju przekraczającą znacznie dynamikę rozwoju lotnictwa i innych rodzajów transportu.

Po drugie – zdaniem osób doświadczonych – studium wykonalności, w związku z którym poniesiono znaczne koszty, będzie za dwadzieścia lat do wyrzucenia, gdyż trasa w nim wytyczona zostanie w znacznym stopniu zabudowana.

Po trzecie – koszt 20–30 miliardów zł jest ogromny, ale przecież podobne sumy Polska w ostatnich latach wydaje corocznie na budowę autostrad i można powiedzieć, że też jest to pewien luksus. Projekt KDP również można realizować etapowo.

Po czwarte – modernizacja istniejących głównych linii PKP nie będzie trwać dwadzieścia lat z jednakowym natężeniem prac. Ponadto istnieją poglądy, że modernizacja istniejących torów i przystosowanie ich do względnie dużych prędkości rzędu 200 km/godz. wraz z koniecznymi inwestycjami drogowymi (wiadukty) i automatyką ruchu kosztuje niewiele mniej.

Po piąte – projekt został ujęty w europejskich planach komunikacyjnych (TEN-T), więc nasi europosłowie starający się o wpis protestują przeciw praktycznej likwidacji projektu. Sygnalizują oni możliwości pozyskania środków unijnych z przyszłego programu Connecting Europe Facility (CEF).

Dlatego postuluję, by zrewidować podejście do tej niezwykle ważnej sprawy, utrzymać skromny zespół wykonawczy i po uzyskaniu studium wykonalności dalej prowadzić prace projektowe, a przede wszystkim podziały geodezyjne i wykupy gruntów. Działania te wymagają znacznie mniejszych środków i zajmą z całą pewnością kilka lat. Co więcej, uważam, że należy prowadzić prace studyjne nad dalszym przebiegiem linii KDP na trasie do Berlina, Pragi, Drezna oraz podjąć starania mające na celu zabezpieczenie korytarzy terenowych, nawet jeśli właściwa budowa miałaby nastąpić w połowie stulecia. Zapewnienie korytarzy terenowych będzie tu miało kluczowe znaczenie.

Czy możliwe byłoby – jeśli Pan Premier uzna podaną argumentację za słuszną i Rada Ministrów zdecyduje jednak o stopniowej realizacji projektu – podanie do publicznej wiadomości jasnego komunikatu o ciągłości planów rządu i kontynuacji prac przygotowawczych, choć z przesunięciami wynikającymi z realiów ekonomicznych?

Komunikat taki usunąłby dość powszechne przekonanie o obietnicach przedwyborczych i marnowaniu środków na nikomu niepotrzebne studium wykonalności, zlecone za bardzo duże – przynajmniej w wymiarze

lokalnym – pieniądze.

Jest to niezmiernie ważne dla wielkich regionów Polski: Dolnego Śląska, Ziemi Łódzkiej, Wielkopolski, Mazowsza i Warszawy. Szczególne znaczenie projekt KDP miał dla dużej aglomeracji kalisko-ostrowskiej, gdzie planowano rozwidlenie linii Y. W projekcie KDP upatrywano szansy rozwoju całej aglomeracji zamieszkałej przez około 400 tysięcy mieszkańców i położonej w znacznym oddaleniu od wielkich ośrodków łączonych przez KDP.

Zmiany zamierzeń dotknęły szczególnie mieszkańców tej aglomeracji, a ponieważ jest to mój okręg i miejsce zamieszkania, to i mnie osobiście jako parlamentarzystę dumnego z zamierzeń mojego rządu.

Mam nadzieję na pozytywny rozwój wydarzeń.

Z poważaniem
Witold Sitarz