

## KILKA REFLEKSJI O KOLEJACH DUŻYCH PRĘDKOŚCI

Zdaniem Zbigniewa Szafrąńskiego

Przewodniczącego Rady Nadzorczej CPK sp. z o.o.

Projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego budził wiele kontrowersji od czasu jego wylansowania, a polemiki nasiliły się po wyborach 15 października 2023 roku i zmianie opcji politycznej. Dyskusje, na ogół bardziej emocjonalne niż merytoryczne, z reguły koncentrowały się wokół lotniska. Jednakże moje stwierdzenie podczas *Forum Dialogu Technicznego CPK*, że „należy mentalnie odłączyć się od modelu *piasta i szprychy*” podgrzało również tematykę komponentu kolejowego.

Śmiałe wizje nietuzinkowych postaci często były początkiem wybitnych osiągnięć inżynierskich czy gospodarczych. Przypomnijmy choćby, że pierwsze plany stałego połączenia wysp brytyjskich z Europą kontynentalną powstawały już w czasach napoleońskich. Jednakże, jeśli chodzi o komponent kolejowy CPK, to w mojej ocenie wizjonerów – przy całym szacunku dla ich intencji – trochę poniosło.

Nie pytając Polaków o zdanie założono, że marzeniem każdego z nas jest szybko dojechać do lotniska, a jeśli nie, to przynajmniej przesiąść się na stacji CPK na pociąg jadący w innym kierunku. Zaplanowano budowę setek kilometrów nowych linii kolejowych, ignorując zupełnie ograniczenia kadrowe i potencjału wykonawczego, jakie już obecnie przyprawiają o ból głowy menedżerów PKP Polskich Linii Kolejowych. Te nowo budowane połączenia miały być liniami dużej prędkości, a zatem o standardzie, z którym nie mamy w Polsce doświadczenia.

Przodujące w dziedzinie wysokich prędkości koleje francuskie SNCF i niemieckie DB budowały swoje sieci KDP etapami, gromadząc przy tym doświadczenia eksploatacyjne, w tym tak bolesne, jak katastrofa pod Eschede w 1998 roku. Nie ludźmy się zatem, że akurat nam uda się droga „na skrót”.

W mojej ocenie teraz należy skupić się na dobrym przygotowaniu, a następnie realizacji połączenia KDP Warszawa – Łódź, które trzeba potraktować jako praktyczny poligon doświadczalny. Wyciągnięte wnioski i zdobyte doświadczenia powinny stać się przyczynkiem do ewentualnego doprecyzowania standardów KDP i odpowiedniej korekty projektów dla linii z Łodzi do Wrocławia i Poznania. Połączenie KDP Sieradz – Wrocław powinno być kolejnym priorytetem, jako że zamyka ono najbardziej dotkliwą lukę w naszej sieci kolejowej.

Jestem przekonany, że prace grup roboczych powołanych w ramach kontynuacji *Forum Dialogu Technicznego CPK* stanowiąc będą podstawę do dobrego przygotowania podmiotów kolejowych, projektantów, jednostek naukowych i firm

wykonawczych do skutecznej i efektywnej realizacji projektu Kolei Dużych Prędkości w Polsce.

Równolegle będą toczyć się prace analityczne i planistyczne, których rezultatem powinno być przyjęcie przez Radę Ministrów rozporządzenia ustalającego docelową sieć głównych linii kolejowych w kraju, analogicznego do tego z 1993 roku w sprawie docelowej sieci autostrad i dróg ekspresowych, którego kolejarze drogowcom mogą tylko pozazdrościć