

Infrastruktura we mgle

O niszczeniu polskich kolei i o tym, dlaczego Częstochowa będzie wkrótce najbardziej „zakorkowanym” miastem w Polsce, z posłem Jerzym Polaczkiem rozmawia Wiesława Lewandowska

WIESŁAWA LEWANDOWSKA: – Niemiecka prasa alarmuje, że do roku 2012 niemieckie koleje będą miały ogromne trudności. Robi się nam różnie, gdy okazuje się, że problemy z infrastrukturą nie są wyłącznie polską specjalnością. Jaki jest dziś stan polskich kolei na tle krajów UE?

POSEŁ JERZY POLACZEK: – Na pewno naszych problemów nie można nawet porównywać z niemieckimi.

– Dlaczego? Są na tyle znikome, że po wielkim zamieszaniu na polskiej kolei w grudniu 2010 r. oskarżany „niewinnie” przez opozycję minister infrastruktury dostaje bukiet kwiatów na forum polskiego parlamentu...?

– To wręczenie kwiatów po tym, jak nie udało się odwołać ministra Grabarczyka, jest tylko odzwierciedleniem irracjonalności całej sytuacji, wytworzonej – nie tylko zresztą na kolei – przez obecny rząd.

– Minister infrastruktury nie zasłużył na kwiaty?

– Pan minister Grabarczyk zapewne jest dzieckiem szczęścia, bo trafił na okres, na który przypada największa pula środków europejskich na lata 2007-2013, dzięki czemu nawet najbardziej „piłkarski rząd” czy minister mogą się chwalić, że wydają na modernizację infrastruktury więcej niż 3 czy 5 lub 10 lat temu. Szkoda, że bez pełnych dla Polski efektów! A z drugiej strony, jeśli jako pasażerowie kolei dowiadujemy się, że już teraz rząd Tuska przeszuwa kilka miliardów złotych z inwestycji kolejowych na inwestycje drogowe (aby w ten sposób skompensować dokonane tu cięcia!), to trzeba wołać w pewnej przerośni: „pull up!”, „pull up!”, „ciągnij do góry!”, bo za chwilę będzie katastrofa!

– Już widać jej horyzont?

– Tak, bardzo wyraźnie! Tworzą się narastające szybko napięcia budżetowe. Pozostał bardzo krótki termin – do roku 2013 – na rozliczenie środków z funduszy europejskich. A biorąc pod uwagę to, co rząd Tuska wygenerował w sferze zadłużenia państwa, wkrótce może zabraknąć tzw. wkładu własnego, który jest warunkiem uzyskania z programów europejskich refundacji już poniesionych wydatków. Wtedy pasażerowie polskich kolei odczują to bardzo dotkliwie. I tak w sytuacji, kiedy inni idą szybko do przodu, w Polsce następny rząd będzie musiał ogłosić Polakom konieczność zwrotu miliardów niewykorzystanych euro!

– Zamiast wspaniałych obietnic...

– Niestety, tak... Przypominam, że premier Tusk zapowiadał rozpoczęcie jeszcze w swojej kadencji budowy kolei tzw. dużych prędkości. Po roku sprawowania urzędu mówił już o terminie



Jerzy Polaczek – były minister transportu w rządzie PiS, poseł na Sejm, prawnik, samorządowiec

Za półtora roku okaże się, że najbardziej zatłoczonym miastem w Polsce będzie Częstochowa...!

roku 2015, a teraz sprawa rozplynęła się we mgle...

– Czy nie dziwi Pana to, że koleje w III RP od początku były źle traktowane, nie miały tak silnego lobby jak sektor samochodowo-paliwowy?

– Rzeczywiście, działa się tak, że kolej zawsze musiała ponosić pełne

koszty ekonomiczne – zarówno przy przewozach towarowych, jak i osobowych. Natomiast wobec gwałtownie zwiększającego się ruchu, ciężarowego i osobowego, przewoźnicy nie byli w żaden sposób obciążani rosnącymi wciąż kosztami utrzymania państwowej sieci drogowej, ponosili tylko koszty paliwa. A rząd SLD w 2005 r. wprowadził nawet mechanizmy wypłaty 70-procentowych rekompensat dla przewoźników za opłaty za przejazd ciężarówek na ok. 200-kilometrowych odcinkach prywatnych polskich autostrad (na utrzymanie których z budżetu państwa wydaje prawie miliard zł rocznie). Obecny rząd przedłużył ten mechanizm do 2011 r., mimo że przecież skorzystał z projektu przygotowanej jeszcze przeze mnie i poprzedni rząd ustawy, która ten niekorzystny dla budżetu mechanizm miała „wygasić” już w 2008 r.!

– Od pewnego czasu dość nieskutecznie przebiegało się w polskich mediach hasło „tiry na tory”. To chyba nie tylko propozycja „nawiedzonych” ekologów?

– Przeciwnie, to bardzo sensowne rozwiązanie. W poprzedniej kadencji rządu zostały stworzone podstawy formalne do wsparcia

takiego właśnie intermodalnego transportu. Ten mechanizm można wdrażać skutecznie przy stosowaniu zasady „użytkownik płaci” – tylko wtedy możemy mówić o konkurencyjności przewozów towarowych na drogach i sieci kolejowej.

– Czy polskie koleje byłyby jeszcze w stanie udźwignąć dużą część tych przemieszczających się przez Polskę ładunków?

– Tak. Mimo niesprzyjających warunków dzisiaj Polska nadal przewozi sporą część ładunków koleją (PKP Cargo to drugi przewoźnik towarowy w Europie). Można nawet powiedzieć, że jesteśmy państwem kolejowym.

– To znaczy, że wciąż mamy dobrą infrastrukturę kolejową?

– Mamy w Polsce sieć kolejową, która w warunkach umożliwiających poprawienie prędkości i standardu przejazdów stwarzałaaby przewoźnikom towarowym warunki do lepszej konkurencji z transportem drogowym, a pasażerom dawałaby alternatywny i bezpieczniejszy od samochodu środek komunikacji.

– Jako minister transportu próbował Pan forsować ten „prokolejowy” sposób myślenia?

– Tak, przez mozołną pracę, która polegała na przygotowaniu takich rozwiązań systemowych, które zwiększały udział wydatków na inwestycje kolejowe w całości wydatków państwa. Chciałbym tu zwrócić uwagę na to, że dopiero poprzedni rząd gwałtownie zwiększył wydatki na inwestycje kolejowe (jeszcze w końcówce rządów SLD kwota ta nie przekraczała kilkuset milionów, dzisiaj sięga niecałych 3 mld), ale trzeba tu dodać, iż w ubiegłym roku obecny rząd nie pozyskał z Unii ani jednego euro (!) zwrotu.

– Gdyby chciano i umiano wykorzystać unijne pieniądze, to polskie koleje byłyby dziś w stanie „kwitnąć”?

– Z pewnością. Statystyki nie kłamią, najlepsze wyniki przewozowe i ekonomiczne grupa spółek PKP osiągnęła w latach 2006-2007 przy jednoczesnym wychodzeniu i ograniczaniu odziedziczonych długów. Teraz, a mówię to z przykrością, mamy „zjazd” w dół. Dowodem jest choćby niedawne gigantyczne zamieszanie z rozkładami jazdy, po raz pierwszy w Polsce sprzedawano bilety na nieistniejące pociągi... To było tak, jakby ktoś chciał przegnać z dworców kolejowych wszystkich pasażerów. Obawiam się, że teraz nastąpi skokowy wzrost nieufności pasażerów wobec oferty kolejowej, po największym zamęcie w historii polskich kolei.

– Największym w ciągu ostatnich 20 lat?

– Nie! Takiego zamętu nie było w całej historii polskiego kolejnictwa! A w dodatku – co

trzeba mocno podkreślić – przyczyną nie był tu brak pieniędzy! Przy tylko dobrej woli ze sprawami tak elementarnymi, jak rozkład jazdy pociągów, można sobie z łatwością poradzić bez dodatkowych nakładów. Tymczasem ten rząd nie radzi sobie nawet z tym, co od 100 lat jest w Europie zadaniem rutynowym...

– Skąd się wziął ten polski kolejowy bałagan?

– Jako były minister transportu czuję się w obowiązku i mogę wskazać jasno jego źródła, które – moim zdaniem – tkwią w nonszalanckim zarządzaniu i w polityce kadrowej. W ostatnim czasie wyrzucono niemal wszystkie kompetentne osoby z rządów spółek kolejowych... Podobnie w Urzędzie Transportu Kolejowego nastąpiła całkowita wymiana kierownictwa.

– W ramach „odpisowania” kolei?

– Zapewne tak, choć nie przypominam sobie, aby którakolwiek z tych osób należała do jakiejś partii politycznej.

– Ale to Pan jako minister z PiS je zatrudniał?

– Dobierałem odpowiednich fachowców, nie pytając o przynależność polityczną. Ważne było, aby swoją wiedzą i kompetencjami mogli wesprzeć nasz program rewitalizacji polskich kolei. Dziś są zwalniani jako „pisowscy kolaboranci” i... nie mogąc znaleźć pracy w państwowych podmiotach, znajdują ją u zagranicznej konkurencji polskich kolei...

– A może na polskich kolejach zostali zastąpieni lepszymi fachowcami?

– Chciałbym... Obecnie szefem jednej ze spółek grupy PKP, spółki TK Telekom, odpowiadającej m.in. za zarządzanie systemem informacji peronowej i dworcowej oraz za sterowanie tą informacją, jest pan Andrzej Panasiuk (do niedawna zastępca ministra Grabarczyka), z wykształcenia historyk.

– I to, Pana zdaniem, nagromadzenie niekompetencji wywołało niedawny gigantyczny chaos na kolei?

– Tak, ale ta „katastrofa informacyjna” ma swoje źródła jeszcze na początku 2010 r., gdy w spółce TK Telekom rozbito Biuro Transportowych Systemów Informacyjnych, które realizowało projekt mający m.in. dawać docelowo pasażerowi możliwość zakupu i rezerwacji biletu przez telefon, informację o ruchu na sieci kolejowej i o jego utrudnieniach w czasie rzeczywistym „on-line”. Rozbicie tego Biura jest chyba najbardziej precyzyjnym źródłem tego całego chaosu.

– Czy gdyby Pan był wciąż ministrem infrastruktury, nie byłoby dziś zapaści na kolei?

– Jestem pewien, że nie. Przypomnę, że to nasz rząd uruchomił procedurę wejścia na giełdę PKP Intercity, po to aby w 2010 r. ten przewoźnik mógł pozyskać znaczące środki finansowe na nowe inwestycje taborowe. Ten scenariusz nie został przez naszych następców zrealizowany i dzisiaj mamy się nas informacjami o nowych inwestycjach, tzw. składach zespolonych, które nie mają zapewnionego finansowania... Naszym zamiarem było wzmacnianie pionu inwestycji w Polskich Liniach Kolejowych SA: umocnienie kompetencji i zapewnienie odpowiednich środków

finansowych, aby dobrze zapłacić inżynierom przygotowującym i nadzorującym inwestycje oraz modernizację sieci kolejowej.

– Rząd Donalda Tuska tego nie robi?

– Niestety, nie, choć wykorzystano w pełni przygotowany przez nas program oddłużenia spółki Przewozy Regionalne, która popadła w długi z racji braku dofinansowania w latach 2001-2005. Obecnie kondycja finansowa Grupy PKP stale się pogarsza. Nie realizuje się tak istotnego w przypadku polskich kolei zadania państwa, jakim jest rozwijanie regulatorских funkcji Urzędu Transportu Kolejowego, który powinien móc wpływać na równą pozycję i konkurencyjność podmiotów kolejowych, tak jak robią to tego rodzaju instytucje w innych krajach europejskich.

– Na czym miałyby polegać roztropna regulacja rynku kolejowego w Polsce?

– Na tym np., by w trosce o bezpieczeństwo nie dopuszczać do ruchu złomu, bo zapewne niektórzy przewoźnicy w ramach liberalizacji rynku kolejowego będą go chcieli wprowadzić na polskie tory.

– Powiedział Pan, że Polska jest państwem kolejowym, co trzeba robić, żeby nie przestała nim być?

– Polskim kolejom potrzeba dziś właśnie rozropnej regulacji, czyli dbałości państwa o państwową infrastrukturę kolejową na zliberalizowanym już rynku przewozów pasażerskich. Tymczasem mamy do czynienia wręcz z niedbałością i lekceważeniem. Nie słyszałem tego chaosu, z jakim mieliśmy niedawno do czynienia na polskiej kolei, będzie darmowe oddanie rynku pasażerów jakiejś konkurencji... Ekspertci twierdzą nawet, że mogło to być świadome działanie, aby przez chaos wywołać u pasażera niechęć do tego przewoźnika i gotowość przyjęcia innych ofert.

– Na przykład jakich?

– Taki zniechęcony pasażer jest gotów przyjąć każdą ofertę, byle nie była to oferta „nieporadnych” krajowych przewoźników... Wydaje się, że nowe porządki na kolei układają się w scenariusz, który powstaje niemal na zamówienie przewoźników spoza grupy PKP, aby mogli wejść na nasz rynek kolejowy zupełnie za darmo...

– Polskie koleje znalazły się na skraju przepaści, ale za to ponoć obecny rząd odnosi sukcesy w budowie autostrad...

– Wielce wątpliwe to sukcesy. Ja byłem krytykowany za to, że w roku 2007 nie wykorzystano 1 mld z 12 mld złotych, a w 2010 r. z 30 mld wykorzystano 19 mld złotych... W samorządowej kampanii wyborczej rząd Tuska przekonywał, że nie robi polityki, a buduje drogi i mosty, a już dzień po wyborach ogłosił likwidację programu drogowego. Chyba po to, aby nie rozliczać się z jego realizacji, aby uchylić się od podsumowania „sukcesów”, zaproponował nowy pięcioletni program.

– A zatem – koniec pięknych wizji?

– Na to wygląda. Przed wyborami w 2007 r. PO ogłosiła narodowy program wielkiej budowy, który przebiegał program rządu Jarosława Kaczyńskiego na lata 2008-2012 dziesiątkami dodatkowych obwodnic i dodatkowymi kilometrami

nowych dróg ekspresowych. Dzisiaj rząd Tuska, chwając się, że odniósł wielkie sukcesy, dokonuje likwidacji tego programu! Oto okazuje się, że żadna polska autostrada ani droga ekspresowa nie zostanie zrealizowana w całości do 2015 r. włącznie! A sieć drogowa będzie tak postrzępiona, że wcześniej oddane odcinki będą generowały większy ruch, w związku z czym powstaną liczne wąskie gardła, a więc wielokrotnione uciążliwości zarówno dla kierowców, jak i dla mieszkańców wielu miejscowości.

– Gdy patrzy Pan dziś na mapę planowanych i wykreślonych inwestycji, co Pana najbardziej dziwi?

– Właściwie wszystko, a najbardziej przesunięcie w czasie, poza rok 2013, realizacji odcinka autostrady A1 Pyrzowice – Stryków. Tutaj rząd poniósł największą klęskę.

– Dlaczego?

– Dlatego, że umowę na budowę tego odcinka zawarto z firmą, której udziałowcem był sprawca potężnych opóźnień budowy lotniska Okęcie (jesienią 2007 r. firma ta została z Okęcia wyrzucona). Teraz okazało się, że przygotowany przez tę firmę w 2009 r. projekt budowlany dotyczący 160 km autostrady został „zmielony”... W tej sytuacji za półtora roku (po uruchomieniu odcinka A1 od granicy z Czechami do Pyrzowic) okaże się, że najbardziej zatłoczonym miastem w Polsce będzie Częstochowa...! To będzie dramat dla tego miasta. Ten rząd zapowiadał jeszcze na początku 2010 r. (!) realizację A1 do Strykowa na rok 2012 – teraz realny termin to rok 2017. Przecież nie można się było pomylić w tej sprawie o 5 lat!

– Dlaczego do budowy tego odcinka wybrano firmę, o której wiadomo było, że jest nierzetelna, że nie wywiąże się ze zobowiązań?

– To tajemnica moich następców...

– W liście do swego kolegi – ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka nie przebiega Pan w słowach, pytając wprost: „Czym do cholery się zajmujecie? Ile można grać w piłkę nożną?”. I ostrzega Pan przed katastrofą.

– Mówię o potencjalnej katastrofie, której efektem finalnym będzie konieczność zwrotu części środków unijnych w ramach rozliczenia z budżetem Unii za lata 2007-2013. Zwracam uwagę na to, że to spychanie inwestycji infrastrukturalnych, które miały być warunkiem podniesienia konkurencyjności Polski wobec sąsiadów i modernizacji kraju, dokonuje się w warunkach zamętu, chaosu i w pełnej mgle budżetowej...

– Musimy więc wreszcie przestać marzyć o wspaniałych drogach?

– Na razie spełnia się „cud” premiera Tuska z 2007 r. – mamy „drugą Irlandię”, z największym długiem publicznym w historii Polski.