

Stanowisko Stowarzyszenia Tak dla CPK w sprawie polskiego taboru Kolei Dużych Prędkości

Stowarzyszenie Tak dla CPK podkreśla z całą mocą, że budowa polskich Kolei Dużych Prędkości, realizowana w ramach programu budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, powinna być impulsem do stworzenia polskiej platformy taborowej składów dużej prędkości, przeznaczonej do obsługi budowanych linii kolejowych.

Zamiast, przygotowanego z olbrzymią determinacją, transferu pieniędzy do zagranicznego producenta taboru, uważamy za konieczne:

1) pilne uruchomienie skierowanego do polskich producentów taboru współfinansowanego z NCBiR programu budowy polskiego pociągu KDP

oraz

2) uruchomienie w ramach partnerstwa innowacyjnego zamówienia na takie pojazdy w ramach tzw. poolu taborowego, tak by pierwsze pojazdy były gotowe do ruchu około 2032 roku.

Świadoma rezygnacja przez Polski Rząd z rozwoju krajowej produkcji taboru KDP i całkowicie intencjonalne zlecenie produkcji tego taboru podmiotowi zagranicznemu, byłoby działaniem bezprecedensowym na tle wszystkich rozwiniętych krajów, które zdecydowały się na budowę większych systemów kolei dużych prędkości a posiadały własny przemysł taborowy.

Polska platforma taborowa KDP powinna być produktem dedykowanym nie tylko dla Polski, lecz również dla innych krajów Europy Środkowo-Wschodniej, mających podobne uwarunkowania geograficzno-przestrzenne i planujących budowę infrastruktury kolejowej dużej prędkości, w tym takich projektów jak CPK, Rail Baltica czy V4. Produkt ten, powstający na bazie jednej zunifikowanej konstrukcji, powinien pozwalać na budowanie zarówno składów KDP o prędkościach 250km/h, jak i szybkich pociągów dalekobieżnych i regionalnych o prędkościach przekraczających 200 km/h, dla obsługi modernizowanych linii konwencjonalnych.

Tabor KDP dla Polski i innych krajów regionu Europy Środkowo-Wschodniej powinien charakteryzować się innowacyjnymi rozwiązaniami, skutkującymi uzyskaniem przewagi komfortu i wygody użytkowania w stosunku do większości zagranicznych składów kolei dużych prędkości. W szczególności powinien posiadać podłogę pojazdu na wysokości identycznej z wysokością standardowego peronu, większą szerokość pudeł pojazdów (ponad 305 cm), wygodne wejścia do pojazdu równomiernie rozmieszczone na całej długości składu, korzystniejsze od istniejących

konstrukcji parametry masy w stosunku do długości składu oraz cenę za pojedyncze miejsce pasażerskie poniżej 50 tysięcy Euro (co jest możliwe przy technologii KDP do prędkości 250 km/h).

W uwarunkowaniach Europy Środkowo-Wschodniej nie ma istotnego uzasadnienia, aby tabor ten – przynajmniej na obecnym etapie rozwoju tutejszych systemów KDP, posiadał prędkość wyższą niż 250 km/h. Technologia 250 km/h jest obecnie w zasięgu samodzielnych możliwości produkcyjnych polskich producentów taboru w przypadku dostaw na 2032 rok.

Wobec deklaracji polskich producentów taboru, w tym należącej do PFR spółki PESA Bydgoszcz o możliwości produkcji i wdrożenia do ruchu pasażerskiego do 2032 roku pojazdów tego rodzaju, **wzywamy Radę Ministrów do uruchomienia przez NCBiR programu rozwoju polskiego taboru KDP oraz do zatrzymania deklarowanego przez spółkę PKP Intercity przetargu, którego celem ma być szybki i całkowicie nieuzasadniony żadnymi uwarunkowaniami terminowymi czy infrastrukturalnymi zakup taboru zagranicznego, na prędkość 320 km/h.**

Przygotowanie do wyżej opisanego przetargu zostały ostatnio przyspieszone, czego trudno nie powiązać z pojawianiem się w przestrzeni publicznej deklaracji wyprodukowania i wdrożenia do ruchu w terminie do 2032 roku taboru KDP na 250 km/h przez polskie firmy.

Taka odpowiedź czynników rządowych i podległej im spółki przewozowej PKP Intercity na ofertę krajowego przemysłu jest sprawą zupełnie niewytłumaczną i bezprecedensową w skali światowych wdrożeń Kolei Dużych Prędkości.

W związku z deklaracjami Premiera Donalda Tuska o patriotyzmie gospodarczym i preferowaniu polskich firm w zamówieniach publicznych, apelujemy do Rządu oraz do wszystkich sił politycznych reprezentowanych w Parlamencie o zatrzymanie tych skrajnie szkodliwych działań zakupowych, uderzających bezpośrednio w zdolności przemysłowe państwa, bazę podatkową, innowacyjność, sektor badawczo rozwojowy oraz miejsca pracy, a perspektywie długoterminowej, również w ekonomiczne uwarunkowania funkcjonowania polskiego systemu transportu.

Zarząd Stowarzyszenia
Tak dla CPK