Zbigniew Szafrański Warszawa, 22.10.2020

b. Prezes Zarządu PKP PLK S.A3

Członek Stowarzyszenia Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego

Po przeanalizowaniu skierowanego do konsultacji dokumentu pt. *Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku,* przedstawiam poniższe opinie.

A. Komentarze dotyczące podstaw programowych dokumentu

1. Bardzo pozytywnie należy ocenić fakt skierowania do konsultacji dokumentu programowego dla inwestycji w infrastrukturę kolejową, obejmującego tak długi horyzont czasowy w przyszłości. Racjonalne jego opracowanie, poddanie szerokim konsultacjom, a następnie jego konsekwentna realizacja (co, jak pokazała dotychczasowa praktyka, jest najtrudniejszym elementem tego procesu) stworzyłaby szansę na poprowadzenie modernizacji i rozwoju sieci kolejowej w sposób ukierunkowany na określony cel (tak, jak to jest w przypadku programu budowy autostrad i dróg ekspresowych), a nie – jak dotychczas – prowadzący do nieokreślonego z góry stanu, będącego wypadkową podejmowanych doraźnie decyzji, w wielu przypadkach politycznych.
2. Przyjęty horyzont czasowy dokumentu wywołuje jednak, podczas jego analizy, wiele wątpliwości natury gospodarczej. *Zamierzenia…* obejmują zadania inwestycyjne planowane do realizacji do 2040, a zatem przewidywany okres użytkowania objętej nimi infrastruktury kolejowej to lata co najmniej 2060–2070. Jak wpłynie na zapotrzebowanie na przewozy sukcesywna likwidacja kopalń na terenie Górnego Śląska? Czy likwidacja obejmie również kopalnie zagłębia lubelskiego? Jakie będą kierunki rozwoju przewozów towarowych, w szczególności intermodalnych? Jakie będzie zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie w kontekście (1) rozwoju sieci autostrad i dróg ekspresowych, ale (2) niezbędnych do podjęcia działań zapobiegających przepełnieniu samochodami sieci drogowych ośrodków miejskich?
3. Z powyższego wynika, że jeżeli *Zamierzenia…* miałyby być dokumentem opracowanym na rzetelnych i racjonalnych podstawach, to podstawy takie powinny być stworzone przez rządowy dokument programowy szacujący zapotrzebowanie na usługi przewozowe w przyszłości, w tym transportem kolejowym, w kontekście przewidywanych lub prognozowanych zmian w gospodarce, rozmieszczeniu miejsc nadania i odbioru ładunków, transportochłonności produkcji i usług, zmian w populacji kraju, mobilności i nawyków społecznych, zmian w zagospodarowaniu przestrzennym kraju etc. Dokument taki powinien powstać poza resortem infrastruktury, rolę wiodącą w jego opracowaniu powinno mieć ministerstwo właściwe ds. gospodarki. W aktualnym stanie prawnym mogłaby to być jedna ze strategii dziedzinowych lub rozdział w takiej strategii, poświęcony zapotrzebowaniu na usługi transportowe.
4. Dokument PLK przywołuje jako podstawę programową *Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030* (SRT). Niestety, jeżeli realizacja programu inwestycyjnego ma przynieść dla kolei pozytywne efekty biznesowe, to realizacja celów po-

stawionych w SRT tego nie zapewnia, jako że w obszarze transportu kolejowego dokument ma orientację techniczną. Na potrzebę biznesowego podejścia do świadczenia usług przewozowych przez transport kolejowy zwracała uwagę w 2008 roku Komisja Europejska podczas przygotowywania dokumentu pn. *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*. Przyznać należy, że taką próbę podjęto, a w wersji *Master Planu* z roku 2012 ujęto – przynajmniej formalnie – prognozy rozwoju przewozów poszczególnych gałęzi transportu. Prognozy te były jednak przedstawione wyłącznie w ujęciu wskaźnikowym, bez rozłożenia geograficznego potoków ruchu, co byłoby niezbędne dla planowania rozwoju sieci transportowej. Uchwalenie ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju spowodowało, że *Master Plan* znalazł się poza wyznaczonymi przez tę ustawę ramami i dziś jest już prawie zapomniany.

5. O słuszności komentarza ujętego w punkcie powyżej świadczą choćby problemy z efektywnością wielu połączeń kolejami dużych prędkości zbudowanych w Hiszpanii, jak również zastrzeżenia kontrolerów Europejskiego Trybunału Obrachunkowego do przewidywanej w opracowaniach studialnych efektywności linii *Rail Baltica*. Zastrzeżenia dotyczą również zadań inwestycyjnych już realizowanych. „Polski zarządca infrastruktury kolejowej nie podjął żadnych działań, by w kontekście projektu Rail Baltica sprostać potencjalnemu wzrostowi zapotrzebowania na przewozy towarowe na odcinku Białystok – Warszawa i skoordynować te przewozy z innymi regionalnymi przewozami pasażerskimi i towarowymi na tej linii" – napisali w raporcie kontrolerzy ETO, potwierdzając tym samym postawioną wyżej tezę o braku ujęcia prognoz przewozowych przy planowaniu budowy czy modernizacji infrastruktury kolejowej w Polsce. Wiele spośród ujętych w skierowanym do konsultacji dokumencie PLK projektów zadań inwestycyjnych jest *de facto* próbą naprawienia błędów planistycznych popełnionych podczas przygotowywania inwestycji. Co gorsza, dotyczy to zadań dopiero co zrealizowanych z dofinansowaniem środków UE.
6. Na stronie 8 dokumentu czytamy: *Niniejszy dokument nie zastępuje ani nie wyznacza celów sprzecznych z KPK, natomiast określa projekty, których realizacja bezpośrednio wpisuje się w osiągnięcie zamiarów państwa w zakresie poprawy dostępu do infrastruktury kolejowej*. W tym kontekście należy zwrócić uwagę, że wzrost przewozów przy wykorzystaniu nowej bądź zmodernizowanej infrastruktury kolejowej wystąpi tylko wtedy, gdy wzrost podaży (przepustowości odcinków linii kolejowych) będzie odpowiedzią na istniejący bądź spodziewany wzrost popytu (zapotrzebowania na trasy pociągów).
7. Rozdział IV.1 rozpoczyna interesujące stwierdzenie: *Na podstawie analiz stanu istniejącego infrastruktury, bieżącej sytuacji przewozowej, zidentyfikowanych wniosków z wdrażania projektów w ramach perspektywy unijnej 2014–2020/23, przewidywanych trendów w rozwoju segmentów transportu kolejowego oraz przy uwzględnieniu roli infrastruktury kolejowej dla gospodarki […] określono priorytety inwestycyjne dla sieci kolejowej po roku 2023, w sposób zapewniający jak najlepsze dopasowanie do celów strategicznych, potrzeb i uwarunkowań rynkowych*. Niestety, PKP PLK kierując do konsultacji *Zamierzenia…* nie przywołała żadnego dokumentu, w którym w sposób

zbiorczy byłyby przedstawione wyniki przedmiotowej analizy (nawiasem mówiąc, musiałby on być obszerny, biorąc pod uwagę zakres zagadnień). Nasuwa to przypuszczenie, że taki dokument nie istnieje, tym bardziej że poniżej przedstawione jest następujące stwierdzenie: *Priorytety inwestycyjne PKP PLK S.A. ustalono w związku z identyfikacją projektów inwestycyjnych dla realizacji głównych celów*, po czym wymienione jest 8 celów stricte technicznych, a nie biznesowych.

8. *Zamierzenia…* przywołują też, jako podstawę programową, dokumenty Unii Europejskiej, ale chyba tylko dla formalności, bo dokumenty krajowe przywołane w punkcie A.4 nie zapewniają osiągnięcia celów wskazanych przez organy Unii Europejskiej, w szczególności w zakresie oczekiwanego wzrostu udziału transportu kolejowego w przewozach na obszarze Polski.
9. Kuriozalne stwierdzenie znajdujemy w rozdziale IV.2: *Specyfika pozostałych projektów objętych przedmiotowym opracowaniem nie pozwala na rozważanie wariantów alternatywnych na obecnym etapie. […] Ponadto prace objęte opracowaniem dotyczą już istniejących odcinków linii kolejowych. Opisanie wariantów alternatywnych musiałoby polegać na wskazaniu innej formy transportu lub zakładać prowadzenie prac poza istniejącą infrastrukturą kolejową. Nie znajduje to uzasadnienia, albowiem realizacja każdej z tych możliwości – w sposób oczywisty – nie przyczyniałaby się do ograniczenia wpływu inwestycji na środowisko*. Czyli eliminujemy z góry analizę wariantów przebiegu trasy połączenia, ignorując zupełnie aspekty ekonomiczne i czyniąc to wbrew regulacjom UE, które stwierdzają (Niebieska Księga. Sektor Kolejowy. Infrastruktura i tabor): *Celem projektu kolejowego nie powinno być wybudowanie lub zmodernizowanie linii kolejowej o z góry założonych parametrach łączącej punkty A i B, ponieważ tak wąska definicja celu ogranicza dostępne warianty i niweczy korzyści wynikające z AKK." (analizy kosztów i korzyści)*. Jak widać lekcja z modernizacji linii E 65 Warszawa – Działdowo – Gdańsk, gdzie za kwotę ponad 10 mld zł uzyskaliśmy bardzo mierne efekty w porównaniu ze stanem wyjściowym, niczego nas nie nauczyła.
10. Kolejnymi dokumentami przywoływanymi jako podstawy programowe są: *Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej* wraz z Ustawą o Centralnym Porcie Komunikacyjnym z dnia 10 maja 2018 r. oraz *Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 roku*. Niestety, jest to wyłącznie przywołanie formalne, jako że propozycje zadań inwestycyjnych PLK w wielu przypadkach nie są skorelowane z zadaniami, które ma realizować spółka CPK lub zgłoszonymi przez samorządy do programu „Kolej+". Przykłady są wskazane w części C.
11. Kwestią budzącą wiele wątpliwości jest odpowiedź na pytanie, czy transport kolejowy po zrealizowaniu prezentowanych zadań inwestycyjnych stanie się bardziej efektywny, co zwiększy jego szanse w konkurencji z transportem drogowym? Jednym z celów, stawianych przez przywoływany w opiniowanym dokumencie *Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku* jest „wzmocnienie efektywności transportu kolejowego", jednakże nie można doszukać się w *Zamierzeniach…* argumentów potwierdzających, że realizacja wskazanych zadań będzie zbliżać kolej w Polsce do tak określonego celu. Przykładowo jednym z celów inwestycyjnych, wyliczonych w rozdziale IV.4 jest: *stopniowe*

wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) – zgodnie z Krajowym Planem Wdrażania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TSI) Sterowanie oraz GSM-R. Dokument nie wyjaśnia jednak, czy PLK zamierza wdrażać ERTMS tak, jak robią to np. Dania, Belgia czy Szwecja, gdzie implementacja przytorowych instalacji ETCS, realizowana równolegle z programem wyposażania taboru w ETCS pokładowy nakierowana jest na sukcesywną całkowitą likwidację pracochłonnej w utrzymaniu i kosztownej sygnalizacji przytorowej, czy też jak dotychczas w Polsce: modernizowaną linię kolejową wyposażamy w bogatą infrastrukturę przytorową (samoczynna blokada liniowa, nawet na odcinkach gdzie natężenie ruchu pociągów tego nie uzasadnia; tarcze ostrzegawcze przejazdowe, na niektórych odcinkach zabudowane co kilkaset metrów), a następnie instalujemy ETCS jako nakładkę, dublując w ten sposób koszty systemów zabezpieczenia ruchu kolejowego.

12. Analogiczne wątpliwości dotyczą projektów planowanych do realizacji na liniach o małym natężeniu ruchu, w ramach programu „Kolej+". Nie odnosząc się do kwestii taniego w produkcji i eksploatacji taboru na linie regionalne, co leży poza kompetencjami zarządcy infrastruktury kolejowej, nie sposób pominąć kwestii wyposażenia samej linii, przede wszystkim w urządzenia sterowania ruchem kolejowym. Na sieci PLK nie ma żadnych rozwiązań nisko kosztowych typu np. system RETB (Radio-Electronic Token Block) stosowany powszechnie na regionalnych liniach Szkocji. Wprost przeciwnie: na linii Szczecinek – Słupsk wyłączono (zamiast przywrócić pełną funkcjonalność) system firmy Kapsch i zabudowano typowe urządzenia sterowania ruchem. Przy 5 parach lekkich pociągów regionalnych w dobie wpływy z opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej nie mają szans pokryć kosztów jej utrzymania i prowadzenia ruchu (będzie, oczywiście, oczekiwanie, aby pokryć je z budżetu Państwa). W odniesieniu do wielu propozycji zgłoszonych do programu „Kolej+" nasuwa się wątpliwość, czy w dobie wycofywania się PKS-ów z obsługi wielu połączeń samorządy będą rzeczywiście w stanie dofinansować połączenia kolejowe.
13. Rozważania dotyczące efektywności ekonomicznej inwestycji mają bezpośredni związek z przedstawionymi w rozdziale VI *Zamierzeń…* informacjami dotyczącymi potencjalnych źródeł finansowania projektów. Nie ulega wątpliwości, że pozyskanie dofinansowania UE w perspektywie 2021–2027 będzie trudniejsze niż dotychczas, dostępne budżety mniejsze, a konkurencja ze strony projektów innych krajów silniejsza. Wprowadzenie mechanizmu *blendingu* (część dofinansowania w postaci pożyczki) oznacza, że inwestycje nie będą już finansowane w całości ze środków bezzwrotnych, co zwiększy potrzebę przeprowadzenia rzetelnej analizy efektywności ekonomicznej poszczególnych inwestycji.
14. Reasumując powyższe komentarze można stwierdzić, że *Zamierzenia…* są dokumentem ukierunkowanym przede wszystkim na wydatkowanie środków na modernizację i rozbudowę infrastruktury kolejowej, bez próby przekonania czytelnika, że inwestycje te przyniosą efekt w postaci zbliżenia polskich kolei do celów określonych w dokumentach programowych Unii Europejskiej (poza formalnym przywołaniem tych dokumentów). Jeśli jest inaczej, oczekiwalibyśmy, że wydawca dokumentu PKP PLK przekona organizacje i podmioty opiniujące, że nie mają racji.

B. Komentarze dotyczące układu i zawartości dokumentu

1. Podstawową częścią dokumentu, która – z uwagi na domniemany cel konsultacji – powinna podlegać analizie i zaopiniowaniu, są zestawienia tabelaryczne. Niestety, PKP PLK przygotowując projekt *Założeń…* w żaden sposób nie opracowała zestawów zadań inwestycyjnych, „wrzucając" do dokumentu tabelki z wewnętrznych – jak się można domyślać – dokumentów roboczych, bez żadnej selekcji czy próby uporządkowania.
2. W tabeli 1 *Projekty ponadregionalne* znajdujemy np. *Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk - etap II* (poz. 7 – przynajmniej określona lokalizacja), *Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto - etap II* (poz. 5 – przebieg trasy nieokreślony, jak się to ma do stwierdzenia cytowanego w komentarzu A.9?) i *Prace na sieci TEN-T w rejonie podg. Hajduki* (poz. 115 – prace punktowe o ograniczonym zasięgu terenowym). Czy rzeczywiście ileś podmiotów czy organizacji powinno angażować swój czas na opiniowanie lokalnych projektów typu budowa łącznicy pomiędzy liniami kolejowymi?
3. Jeżeli konsultacjom poddawany jest zestaw proponowanych zadań inwestycyjnych, to informacja o ich zakresie jest znikoma, a w wielu przypadkach wręcz żadna. Cóż bowiem oznacza określenie „Prace na linii…"? Nawet wprowadzone w dokumencie określenia „budowa", przebudowa" i „rozbudowa" nie dają szans na domyślne określenie zakresu inwestycji. Czy „rozbudowa" na linii jednotorowej oznacza dobudowę drugiego toru, czy jedynie korektę łuków z wyjściem poza teren kolejowy?
4. Na etapie opracowania *Założeń…* nie można oczekiwać konkretnego zakresu zadania inwestycyjnego, jako że będzie to przedmiotem późniejszej dokumentacji przedprojektowej. Niemniej jednak przed skierowaniem dokumentu do konsultacji jego autorzy mogliby, zamiast nic konkretnie nie mówiącej rubryki „Typ projektu" wprowadzić wielokolumnową tabelę „Zakres projektu", w której znakami „X" lub „V" można by zaznaczyć jedną lub kilka z przykładowych opcji:
   - podniesienie prędkości do 120/160/200 km/h,
   - ujednolicenie nacisków osi do 22,5 t,
   - dobudowa drugiego toru,
   - dobudowa pary torów,
   - modernizacja urządzeń SRK,
   - modernizacja infrastruktury do obsługi podróżnych,
   - zabudowa ERTMS,
   - elektryfikacja (nawiasem mówiąc, jest to jedyny zakres jednoznacznie wskazany w dokumencie) etc.
5. Wśród wszystkich 344 projektów zadań inwestycyjnych, ujętych w *Zamierzeniach…*, aż 26 to propozycje budowy całkiem nowych, długich odcinków linii kolejowych (7 w projektach ponadregionalnych, 2 jako uzupełnienie szprych CPK i 17 w projek-

tach regionalnych). Gdyby autorzy dokumentu potraktowali konsultacje poważnie, to projektom nowo budowanych linii należałoby poświęcić osobny rozdział, w którym dla każdego projektu przedstawiono by krótki jego opis, uzasadnienie gospodarcze (potrzeby przewozowe lub eksploatacyjne), które było przesłanką umieszczenia projektu na liście do konsultacji, a ponadto wyjaśnienie czy proponowana nowa linia będzie stanowić uzupełnienie istniejącej sieci, czy też zastąpi niektóre jej odcinki przeznaczone następnie do likwidacji. Próba wyrażenia opinii na podstawie tylko jednego wyrazu „budowa" mija się z sensem konsultacji.

6. Dla projektów inwestycyjnych typu budowa odcinków nowych linii kolejowych nie podano nawet podanej szacowanej długości nowego odcinka linii kolejowej. Informacja taka umożliwiłaby wstępną ocenę, czy proponowany do realizacji w *Zamierzeniach…* zakres rzeczowy jest możliwy do sfinansowania w ramach dostępnych do pozyskania środków.
7. Program „Kolej+" ogłoszono z zamiarem dofinansowania projektów zgłoszonych przez samorządy łączną kwotą do 5 mld zł. Lista projektów zgłoszonych do programu 5-krotnie przekracza swoją wartością pierwotną kwotę. Nie ma zatem wątpliwości, że PKP PLK musi dokonać selekcji projektów. Mimo to ogłoszono konsultację *Zamierzeń…* wpisując do tabeli wszystkie 187 wnioskowanych projektów. Czy to opiniujący dokument mają dokonać selekcji projektów, wyręczając w tym PKP PLK?
8. W praktyce zatem, uwzględniając zgłoszone powyżej zastrzeżenia, konsultacjom poddano jedynie kreski na mapie. Jeśli do tego dodać zastrzeżenia PKP PLK, o których mowa w punkcie A.9 (brak analizy trasy alternatywnej), należy postawić pytanie: czemu mają służyć konsultacje zainicjowane przez PKP PLK? Odpowiedź wydaje się być jednoznaczna i bardzo prosta: chodzi o to, aby odfajkować *en bloc* konsultacje dla wszystkich wpisanych do tabel projektów i mieć to „z głowy" na przyszłość, niezależnie od tego, które projekty faktycznie zostaną wybrane do realizacji. Należy zatem zadać pytanie: Czy jest to podejście uczciwe w stosunku do podmiotów/organizacji, które poproszono o skonsultowanie dokumentu?
9. Jeśli już mowa o mapie: zaprezentowana w dokumencie na stronie 16 powinna obejmować również przebieg projektowanych „szprych" do CPK. Okazałoby się wtedy, że niektóre z nich są „konkurencyjne" w stosunku do projektów ujętych w *Zamierzeniach…* (por. komentarze w części C).
10. Jeżeli łączna wartość projektów ujętych w *Zamierzeniach…* (czego się można tylko domyślać, ale z dużą dozą pewności) przekracza możliwą do pozyskania wartość finansowania, to kto i na podstawie jakich kryteriów będzie dokonywał selekcji projektów? W rozdziale III dokumentu znajduje się kluczowe w tym aspekcie zdanie: *Instrument jakimi są niniejsze Zamierzenia Inwestycyjne umożliwia zastosowanie właściwych kryteriów realizacji inwestycji poprzez uwzględnienie kluczowego czynnika w postaci strategicznych potrzeb sieci (osiągnięcie spójnego efektu sieciowego) przy jednoczesnym zagwarantowaniu „gotowości projektu do realizacji"*. Podmioty poproszone o udział w konsultacjach zapewne z chęcią zapoznałyby się z opracowaniem określającym „strategiczne potrzeby sieci", a dokument taki powinien być im udostępniony przed skierowaniem *Zamierzeń…* do konsultacji.

C. Komentarze dotyczące wybranych projektów inwestycyjnych

1. Zamiar PKP PLK stworzenia dla ruchu towarowego ciągu Bydgoszcz – Wierzchucin – Czersk – Tczew jako alternatywy dla obecnego zelektryfikowanego połączenia przez Laskowice Pomorskie jest znany. Jakie jest zatem powiązanie pomiędzy zadaniami poz. 21 i 62, a zadaniem wyszczególnionym w poz. 5 (Tabela 1 Projekty ponadregionalne)?
2. Zadania ujęte w poz. 17 i 54 zakładają dobudowę drugiej pary torów dla ruchu dalekobieżnego na odcinku Zawiercie – Katowice. Biorąc pod uwagę wysokie koszty takiego przedsięwzięcia (przebijanie się przez zabudowę miejską), bardzo umiarkowane efekty (geometria linii kolejowej ogranicza prędkość do 100–110 km/h), a także planowaną budowę nowego wejścia do Katowic od przedłużenia CMK (szprycha CPK nr 7), zadanie budzi wątpliwości i wymaga co najmniej skorelowania z planami CPK.
3. Zadanie *Prace na linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała – Żywiec – Zwardoń (granica państwa)* (poz. 38 w tabeli 1) określono jako „budowa". Tymczasem jest to linia istniejąca. Gdyby chodziło np. o dobudowę drugiego toru na odcinku Bielsko Biała – Żywiec, zadanie powinno być określone jako „rozbudowa". Trudno w takim przypadku wywnioskować, jaki jest zakres proponowanego zadania.
4. Wątpliwości budzi zadanie *Budowa północnej obwodnicy Białegostoku* (tabela 1., poz. 50). Czyżby z prognoz ruchu wynikał tak duży potok tranzytowych pociągów towarowych, że muszą one ominąć węzeł w Białymstoku (pasażerskie z pewnością będą zajeżdżać na dworzec główny)? Bardziej racjonalne wydaje się wytłumaczenie, że obwodnica pozwoli wyprowadzić z centrum miasta pociągi z materiałami niebezpiecznymi (reminiscencje zderzenia w 2010 r. na st. Białystok dwóch pociągów towarowych z cysternami, skutkujące gigantycznym pożarem). Dlaczego jednak analogicznej obwodnicy nie przewiduje się dla Trójmiasta, którego środkiem również podążają pociągi z materiałami niebezpiecznymi?
5. Tabela 1 poz. 61, jak również tabela 4 poz. 51 *Usprawnienie kolejowego połączenia Łódź – Kutno poprzez budowę linii kolejowej lub modernizację istniejących linii*: czemu zadanie ujęte w dwóch rodzajach projektów? Zakres jest totalnie niejasny. Łódzka Kolej Aglomeracyjna zgłaszała do PLK fakt wyczerpywania się przepustowości tej jednotorowej linii, w szczególności na odcinku Zgierz – Ozorków. Aktualnie linia jest zamknięta na potrzeby modernizacji, ale dobudowy drugiego toru w tych pracach nie przewiduje się. Zatem planuje się ponowne zamknięcie linii, dobudowę drugiego toru czy też częściową zmianę trasy linii?
6. Podobnie zadanie *Elektryfikacja linii kolejowej nr 30 Łuków – Lublin* występuje dwukrotnie: w projektach ponadregionalnych poz. 96 i w projektach regionalnych poz. 34. Przeoczenie, czy celowy montaż finansowania z dwóch źródeł? Intencją zapewne jest uniknięcie prowadzenia ciężkich pociągów z węglem zmodernizowaną linią nr 7, ale czy przewidywany potok pociągów towarowych będzie aż tak duży, aby uzasadniał

elektryfikację? Czy wybudowane urządzenia stałe sieci trakcyjnej i zasilania zdążą się zamortyzować, zanim lubelskie kopalnie węgla zostaną zamknięte?

7. Skoro już o elektryfikacji mowa: wybitny teoretyk trakcji elektrycznej prof. Czesław Jaworski wykazał, że elektryfikacja linii kolejowej ma sens tylko wtedy, gdy prowadzi ona intensywny ruch pociągów. Jeśli ruch jest niewielki, nawet jeśli są to ciężkie pociągi towarowe, nakłady na urządzenia stałe nigdy nie zwrócą się w wyniku niższych kosztów zakupu i eksploatacji taboru, w tym paliwa. Proponowanie zatem elektryfikacji takich linii, jak Małkinia – Ostrów Maz. (tabela 4, poz. 71), Jasło – Nowy Zagórz (tamże, poz. 90), Nowy Zagórz – Łupków (tamże, poz. 97), Zagórz – Krościenko (tamże, poz. 99) czy Przemyśl – Malhowice – granica Państwa (tamże, poz. 95) dowodzi: (a) ignorancji autorów dokumentu, (b) potrzeby sprawdzenia czujności czytelnika *Zamierzeń…*, (c) bezkrytycznego przekopiowania koncertu pobożnych życzeń samorządów.
8. O braku jakiejkolwiek próby korelacji zakresów świadczy następujący zestaw proponowanych projektów. Pomiędzy liniami kolejowymi nr 106 Rzeszów – Jasło i nr 108 Jasło – Zagórz istnieje obecnie w okolicach Jasła łącznica Jasło Towarowe – Sobniów. W projektach regionalnych pod pozycją 91 znajdziemy propozycję budowy nieco dalej na wschód łącznicy Szebnie – Jedlicze. Na mapie szprych do CPK widnieje projekt budowy połączenia ze Strzyżowa nad Wisłokiem do Krosna, a jeszcze dalej na wschód całkiem nowej linii Rzeszów – Sanok. Po naniesieniu wszystkich tych projektów na mapę otrzymujemy zakreskowany trójkąt oparty wierzchołkami o Rzeszów, Jasło i Sanok. Jakże dynamiczny rozwój tego regionu musi być prognozowany, jeśli zachodzi potrzeba stworzenia tak gęstej sieci połączeń kolejowych!
9. Na szczególną uwagę zasługuje projekt ujęty w tabeli 2 *Projekty multilokalizacyjne* pod poz. 7. Zrealizowane dotychczas tzw. projekty przejazdowe, jak też zabudowa urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej w zakresie modernizacji poszczególnych linii kolejowych znakomicie zwiększyły ilość zabudowanych w terenie urządzeń przytorowych (sygnalizatory drogowe, rogatki, tarcze ostrzegawcze przejazdowe, czujniki, szafy sterownicze), co przełoży się wkrótce na wysokie koszty ich utrzymania i problemy z pozyskaniem dostatecznej ilości wykwalifikowanego personelu, natomiast trudno zaobserwować znaczący wpływ tych działań na zmniejszenie ilości wypadków na przejazdach kolejowych. Jest to kolejny przykład nieuczciwej konkurencji międzygałęziowej, kiedy kolej musi ponosić nakłady próbując zmitygować nierozważne zachowanie uczestników ruchu drogowego. Nacisk tego projektu powinien być położony na całkowitą separację ruchu drogowego od kolejowego, przy czym należy opracować katalog rozwiązań typowych, które zminimalizują koszty przygotowania i budowy skrzyżowania wielopoziomowego, szczególnie w warunkach poza terenami zabudowanymi.

Podsumowanie

Długoterminowa wizja rozwoju sieci kolejowej Polski jest jak najbardziej pożądana, aby – tak jak Program budowy dróg ekspresowych i autostrad z 1992 r. – stanowić stosunkowo trwałą podstawę do podejmowania decyzji operacyjnych. Wizja taka powinna powstać na

bazie prognoz rozwoju gospodarki i szacunku mobilności społeczeństwa, aby zapewnić że nakłady inwestycyjne zaspokoją zmieniające się potrzeby transportowe.

Skierowany do konsultacji dokument takiej wizji nie stanowi. Po standardowym zacytowaniu obowiązujących dokumentów programowych i zapewnieniu, że *Zamierzenia…* umożliwiają osiągnięcie celów w nich zawartych następuje prezentacja kilku tabel zawierających nieuporządkowane, nie przeselekcjonowane i nie opisane choćby w skrótowy sposób projekty inwestycyjne. Zadania o dużym zakresie wymieszane są z projektami drobnymi. Brakuje jakiegokolwiek zestawienia: ile km nowych linii dwu/jednotorowych, ile km dobudowy drugich torów, ile km elektryfikacji itd. Zadania podano w ilości zdecydowanie nadmiarowej w stosunku do możliwych do pozyskania środków finansowych. Jedynym efektem tak przeprowadzonych konsultacji może być „klepnięcie" mapy z projektami, która następnie zostanie skierowana do sporządzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Zbigniew Szafrański