

## **DEBATA NA TEMAT STANU I POTRZEB ROZWOJOWYCH KOLEI W POLSCE**

### **Transport szynowy w Polsce 2003 – 2020. Mizeria albo czas na decyzje.**

Pomimo wzrastającej konkurencji ze strony transportu samochodowego, transport szynowy jest nadal głównym systemem przewozu towarów i ludzi na świecie. O jego korzystnym oddziaływaniu na gospodarkę, ekologię i bezpieczeństwo chętnie mówią (głównie przed wyborami) polscy i europejscy politycy. Jest to również „ogólnie” zapisane w strategicznych polskich i europejskich dokumentach, dyrektywach itp.

W niektórych krajach (Francja, Anglia, Niemcy) transport szynowy – realizowany w systemie z innymi rodzajami transportu – przeżywa swój renesans w aglomeracjach miejskich (tramwaj, autobus szynowy, metro) oraz w połączeniach na dalsze odległości – pociągi szybkie. Zwiększone zadania eksploatacyjne, przy wysokich wymaganiach dotyczących bezpieczeństwa ruchu i ochrony środowiska naturalnego, wiążą się z koniecznością spełnienia wysokich standardów jakości. Na korzyść zmienia się także komfort jazdy koleją.

W związku z otrzymaniem zaproszenia od Pana Prezesa Józefa M. Kowalczyka ze Stowarzyszenia Ekspertów i Menadżerów Transportu Szynowego do udziału w debacie pt. *Stan i potrzeby rozwojowe kolei w Polsce*, organizowanej w ramach projektu „Rok 2021 Europejskim Rokiem Kolei”, przygotowałem skróconą analizę funkcjonowania transportu kolejowego w Polsce w latach 2003 – 2020.

### **Stan aktualny kolei w Polsce**

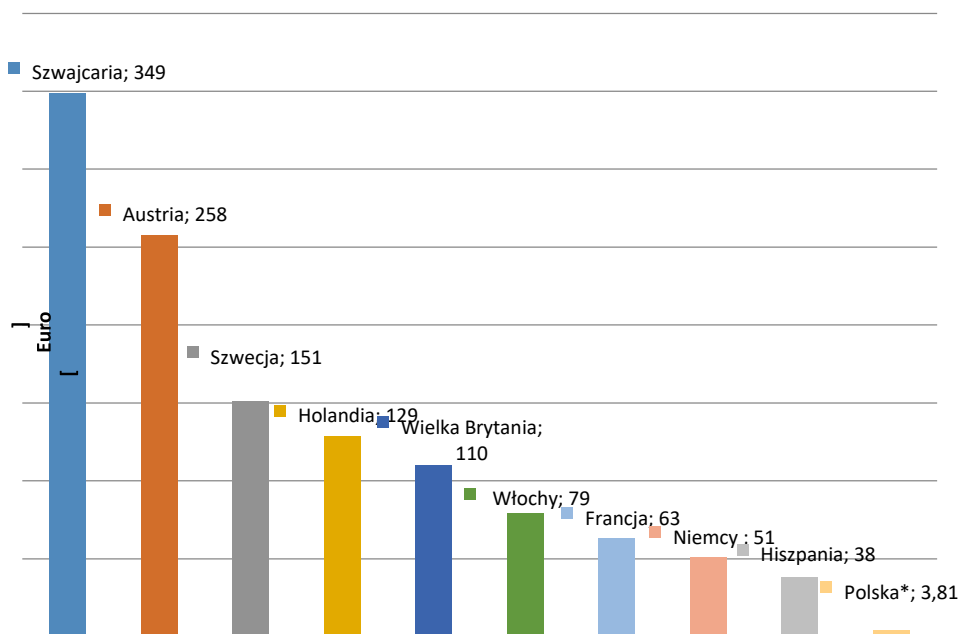
Wszystkie działania rozwojowe kolei powinny być podporządkowane dwóm **podstawowym celom** stawianym od początku istnienia kolei, tj. **zwiększeniu ilości przewożonych pasażerów**

**i zwiększeniu ilości przewożonych towarów**, przy zachowaniu odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa. Zapomnieli o tym niestety nasi politycy oraz decydenci kolejowi.

Sama modernizacja wybranych dworców i linii kolejowych czy też zakup Pendolino, za względnie „ogromne” pieniądze, przy braku dobrej strategii rozwoju całej kolei dla Polski, nie spowodują zwiększenia ilości pasażerów czy ilości przewożonych towarów.

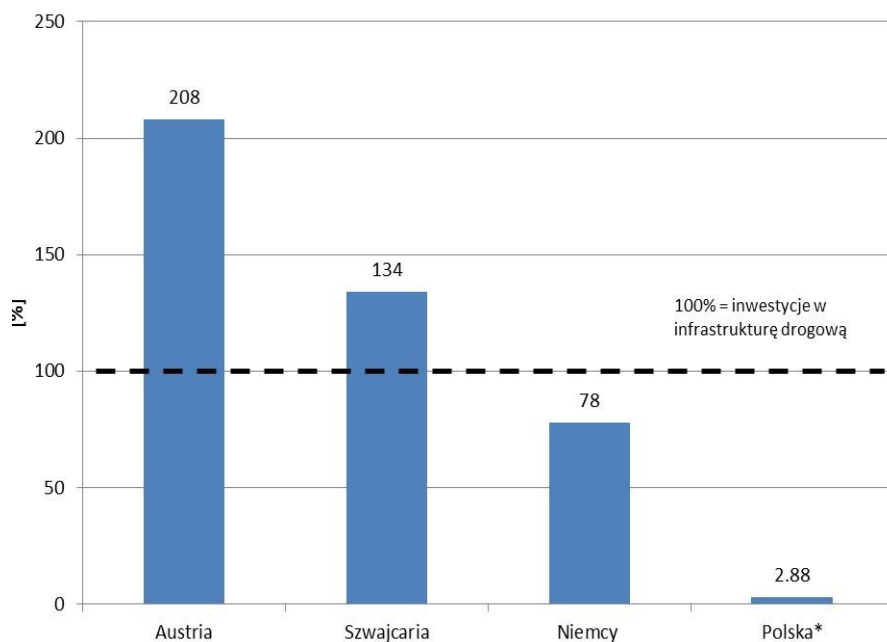
Widać to było w latach 2010–2015 kiedy, nawet pomimo pięciokrotnego wzrostu nakładów na transport szynowy, ilość pasażerów w samym tylko PKP Intercity zmniejszyła się o 10%.

W ostatnich dwóch latach nakłady na infrastrukturę kolejową się zwiększyły i ilość pasażerów nieznacznie wzrosła, ale środki wydane na infrastrukturę kolejową wcześniej, były tak niskie, w porównaniu do innych krajów europejskich (rys. 1,2,3), że efekt jest niewidoczny.



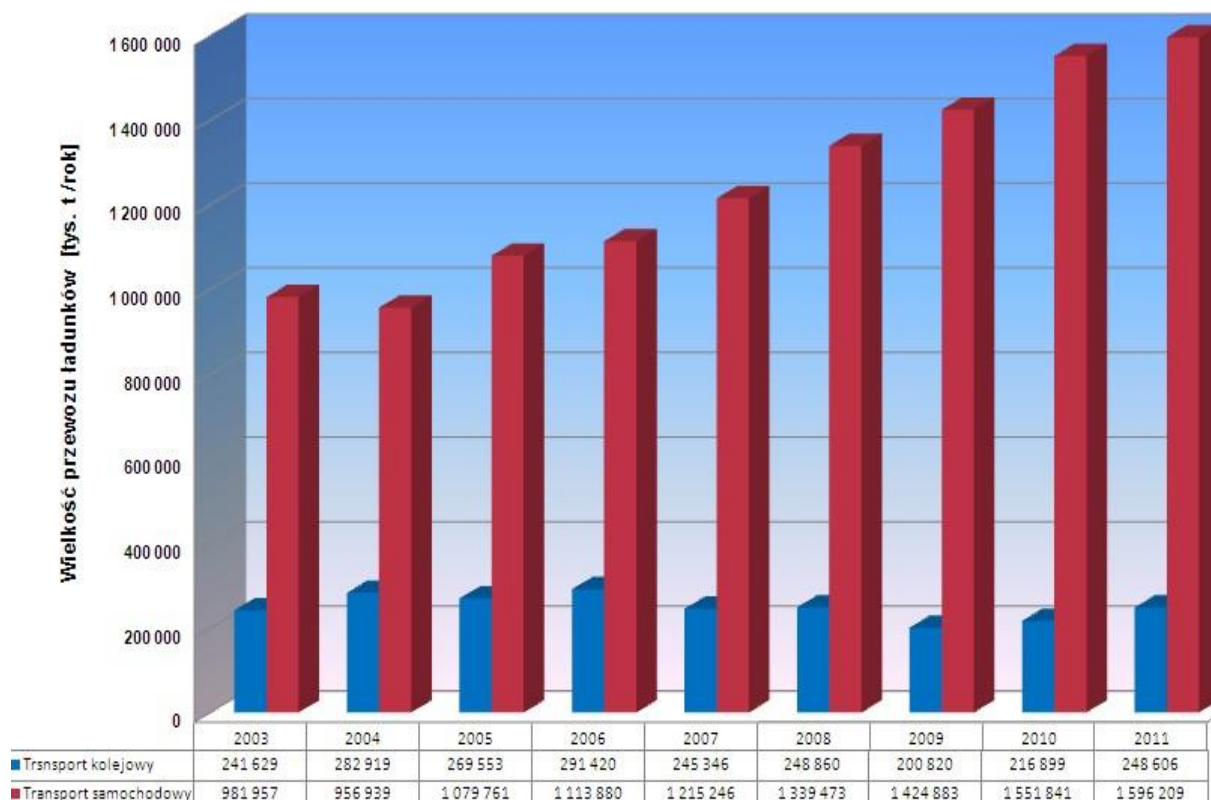
**Rys. 1. Środki publiczne wydane na infrastrukturę kolejową w przeliczeniu na 1 mieszkańca w 2012 r.**

Źródło: Allianz Pro Schiene, \*Dane wyznaczone na podstawie Sprawozdania z wykonania w 2012 r. Wieloletniego Planu Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015.



**Rys.2. Środki publiczne wydane na infrastrukturę kolejową w porównaniu do wydatków na infrastrukturę drogową.**

Źródło: Allianz Pro Schiene, \*Dane wyznaczone na podstawie informacji dotyczącej stanu realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 – raport za 2012 r.

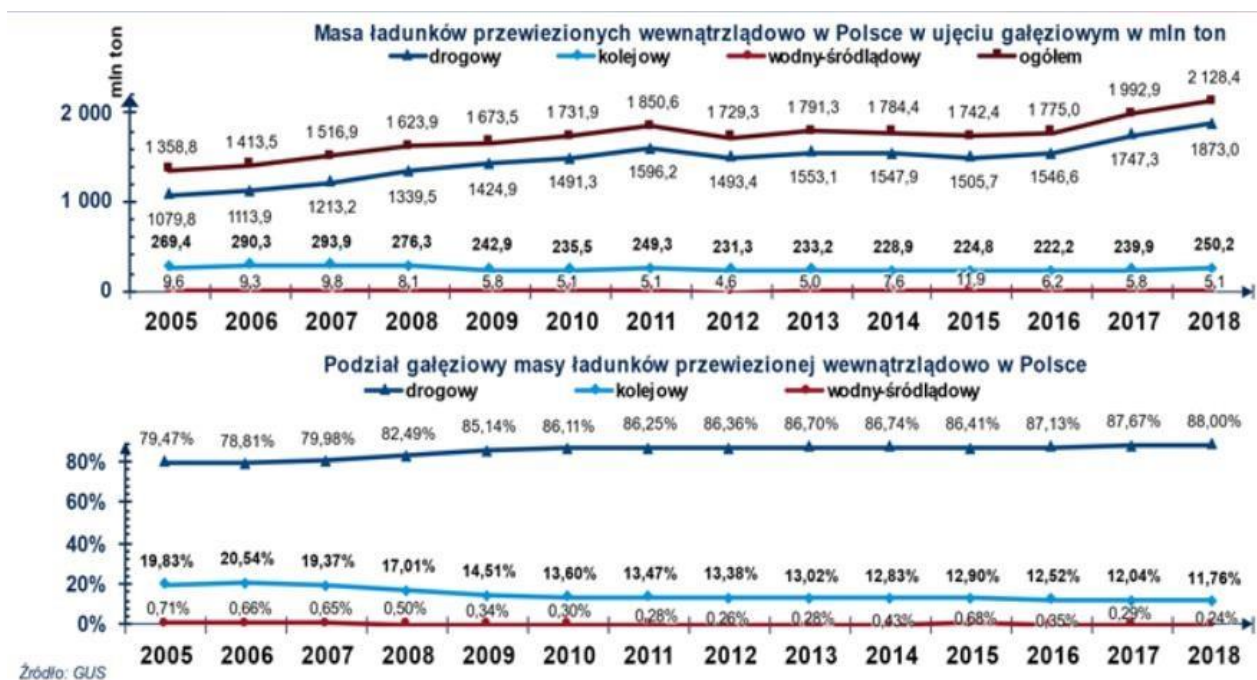


**Rys.3. Wielkość przewozów ładunków transportem samochodowym i kolejowym w latach 2003 – 2011.**

W zatwierdzonej w 2008 r. strategii rozwoju transportu kolejowego Ministerstwo Infrastruktury, w dokumencie *Master plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*, przewidywało, że w 2015 r. osiągniemy, w wariantcie umiarkowanym, 25,7 mld paskm/rok, tymczasem w 2019 r. zrealizowaliśmy tylko 22,1 mld paskm/rok!

Ilość przewiezionych pasażerów w 2019 r. wynosiła 335,3 mln, natomiast strategia zakładała w 2015 r. 358,5 mln pasażerów! Jak widać nikt z decydentów nie nadzoruje ani nie odpowiada za degradację polskich kolei (rys. 4). Jednocześnie rozwój transportu drogowego jest nadzorowany, ponieważ w tym samym czasie jego wzrost wynosi od 100% do 1000%, patrząc na wskaźniki! Tab.1-5. (Roczniki Statystyczne GUS).

Ogólny stan **transportu kolejowego** w porównaniu z transportem drogowym można określić jako **postępujący „niedorozwój”**, spowodowany wieloletnim brakiem wdrożenia reform, prezentowanych w polskiej polityce transportowej. Wiąże się to z niespójnością polskiej polityki transportowej z polityką transportową UE a także z ograniczoną efektywnością wykorzystywania środków unijnych na rozwój kolei. Nie wystarczy bowiem samo pozyskanie środków, trzeba jeszcze umieć je sensownie zagospodarować. Niestety, że tak nie jest, obrazuje najlepiej dysproporcja w poziomie finansowania transportu drogowego i kolejowego.



Rys. 4 Kolejowe przewozy towarowe na tle innych gałęzi transportu

Tablica 1

TREŚĆ	J.M	2000	2010	2018	2019
1	2	3	4	5	6
Drogi publiczne, w tym:	km	372 725	406 122	424 564	425 290
Autostrady	km	358	857	1 637	1 676
Drogi ekspresowe	km	226	675	2 077	2 432
Linie kolejowe	km	<b>22 560</b>	20 228	19 235	<b>19 398</b>

Tablica 2

TREŚĆ	J.M	2000	2010	2018	2019
1	2	3	4	5	6
Przewozy koleją	mln osób	<b>360,7</b>	261,3	309,7	<b>335,3</b>
Przewozy samochodami	mln osób	954,5	569,7	336,5	327,5

Tablica 3

TREŚĆ	J.M	2000	2010	2018	2019
1	2	3	4	5	6
Przewozy koleją	mld pkm	<b>24,0</b>	17,9	21,0	<b>22,1</b>
Przewozy samochodami	mld pkm	31,7	21,6	20,0	19,9

Tablica 4

TREŚĆ	J.M	2000	2010	2018	2019
1	2	3	4	5	6
Przewozy koleją	mln ton	<b>250,0</b>	234,6	249,3	<b>233,7</b>
Przewozy samochodami	mln ton	1 006,7	1 491,6	1 873,0	1 921,1

Tablica 5

TREŚĆ	J.M	2010	2018	2019
1	2	3	4	5
Ilość lokomotyw	szt.	<b>4 263</b>	3 887	<b>3 860</b>
Ilość wagonów tow.	szt.	<b>89 270</b>	87 990	<b>86 796</b>
Ilość wagonów pas.	szt.	<b>5 008</b>	3 493	<b>3 391</b>
Ilość samoch. osob.	tys	17 240	23 429	24 360
Ilość autobusów	tys	97	119	123
Ilość samoch. cięż.	tys	2 982	3 758	3 883

Można się bliżej przyjrzeć tym różnicom. Państwo tworzy zarówno infrastrukturę drogową (wraz z infrastrukturą towarzyszącą) jak i infrastrukturę kolejową. Następnie oddaje je do użytku. Przewoźnikom kolejowym każe płacić za przejazd a przewoźnikom drogowym

nie. Do tych problemów polskich kolei dochodzą następne: niedługo skończą się terminy wieloletnich umów bezprzetargowych; ceny energii dla kolei rosną od zeszłego roku w niebezpiecznym tempie; ceny dostępu do infrastruktury również rosną; efektywność energetyczna i koszty utrzymania nie napawają optymizmem; konieczność wprowadzenia IV Pakietu Kolejowego, szczególnie na ścianie zachodniej; długi okres wdrażania Kolei Dużych Prędkości - KDP (15-20 lat) i niedoszacowanie kosztów ich wdrożenia o 50-70%.

Dochodzą do tego pewne czynniki natury politycznej, mianowicie nierespektowanie zasady ciągłości polskiej strategii i polityki transportowej oraz kontestacja polityczna projektu KDP. Wśród przyczyn zapaści polskiego kolejnictwa wymienić trzeba, oprócz naruszenia zasady zrównoważonego rozwoju transportu drogowego i kolejowego, wieloletnie niedofinansowanie sektora transportu szynowego oraz niewystarczająco efektywne wdrażanie przepisów UE do polskiego porządku prawnego.

Malejący udział polskich kolei w przewozach osób i rzeczy wiąże się także z pogłębiającą się luką kadrową w sektorze transportu szynowego. Zaobserwować można również postępującą deprecjację zawodów z nim związanych. Sytuacja ta nie ulegnie szybkiej poprawie, ponieważ brakuje wystarczającego zaplecza edukacyjnego, kadry specjalistów, bazy technicznej i wytwórczej dla nowych technologii a także stałego systemu wsparcia finansowego transportu szynowego, zarówno w odniesieniu do infrastruktury jak i świadczenia usług przewozowych.

Prędkość naszych pociągów towarowych była i jest tak niska, że przewóz towarów koleją zaczyna być na niektórych trasach nieopłacalny. Również w statystykach europejskich związanych z bezpieczeństwem nie mamy się czym pochwalić.

„Dobrym” przykładem podejścia do kolei w Polsce jest, trwająca od wielu lat modernizacja linii Katowice-Kraków, na której czas przejazdu jest teraz dłuższy niż autobusem, natomiast bilet autobusowy jest tańszy. Ten i podobne przykłady pokazują prawdopodobieństwo zaistnienia sytuacji, w której za kilka lat będziemy mieć co prawda wyremontowaną

infrastrukturę kolejową i nowe pociągi, ale braknie pasażerów a większość przewoźników towarowych nie doczeka tych „pięknych” czasów, ponieważ zbankrutuje.

Pociągi oczywiście będą jeździć, gdyż obligują nas do tego wymagania zakupów sfinansowanych z funduszy europejskich. W przeciwnym razie dofinansowanie trzeba by zwrócić.

### **Rozwój Programu Kolei Dużych Prędkości (KPD)**

Transport szynowy jest systemem złożonym z kolei szybkich, kolei międzyregionalnych, regionalnych, aglomeracyjnych i tramwajów. Bardzo dobrze zrozumieli to Francuzi, Niemcy czy Hiszpanie. Jeżeli zabraknie chociaż jednego elementu tego systemu to transport szynowy (w tym koleje szybkie) nie będzie konkurencyjny ani dla transportu lotniczego ani drogowego a nawet będzie się „zwijał”, jak w Polsce dotychczas.

Dużą szansą na istotny postęp w zakresie innowacyjności krajowego przemysłu były właśnie przygotowania do budowy i uruchomienia przewozów Koleją Dużej Prędkości. Niestety, wstrzymanie prac nad tym projektem (i to nawet bez jednoznacznie podanego merytorycznego uzasadnienia) zaprzepaściło tę sposobność, przynajmniej na najbliższy okres. Środki inwestycyjne zostały skierowane głównie na projekty rewitalizacyjne.

Taka sytuacja zniechęca i ogranicza inicjatywę środowiska naukowego i przemysłu do podejmowania innowacyjnych, interdyscyplinarnych przedsięwzięć, co w rezultacie cofa technologicznie nasze koleje i cały transport szynowy do roku 1980.

### **Rola państwa w rozwoju transportu szynowego**

Mechanizmy rynkowe nie zawsze są w pełni wystarczające, aby zaspokoić potrzeby społeczne. Transport szynowy jest jednym z sektorów gospodarki, wymagających aktywnego udziału państwa. Dotyczy to w zasadzie wszystkich państw świata, które w mniejszym lub większym zakresie wspierają rozwój i działalność swojego transportu szynowego. Te, które wspierają go konsekwentnie i długookresowo, mogą pochwalić się bardziej zrównoważonym i efektywnym systemem transportowym, co zdecydowanie wpływa na lepsze funkcjonowanie całej gospodarki.

W Polsce zakres uczestnictwa państwa w rozwoju tego rodzaju transportu stale się zmienia i to w sposób nieprzewidywalny. Zależy on głównie od trzech czynników: aktualnego stanu finansów publicznych, założeń polityki społeczno-gospodarczej oraz wymogów wynikających z członkostwa Polski w Unii Europejskiej. Brak jest nowoczesnej, wieloletniej polityki transportowej, opartej na, stosowanych w innych krajach, zaawansowanych metodach tworzenia takich dokumentów.

Nie ma mechanizmu zapewniającego stałe i klarownie zaplanowane finansowanie projektów infrastruktury transportowej, podobnego na przykład do tego, jaki istnieje w Szwajcarii (rys. 4), czy Niemczech, co powoduje dużą niepewność i przypadkowość inwestycji.

Główne problemy transportu kolejowego w Polsce tj.:

- miejsce sektora transportu kolejowego w polityce transportowej państwa;
- miejsce transportu kolejowego w kosztach zewnętrznych transportu Polski;
- kolejowe przewozy pasażerskie;
- kolejowe przewozy towarowe;
- infrastruktura kolejowa;
- tabor transportu kolejowego;
- bezpieczeństwo transportu kolejowego pozostają nierozwiązane od ponad dwudziestu lat.



## Na strategiczny program rozwoju kolei do 2040 rząd przeznaczy 42 mld CHF – co gwarantuje:



SBB - P-OP-ZBS BASEL - 10.02.2017 20

Rys.4 Strategia rozwoju kolei w Szwajcarii

Ze względu na objętość tej prezentacji przedstawię tylko dwa pierwsze, ale chyba strategicznie najważniejsze zagadnienia.

### Miejsce sektora transportu kolejowego w polityce transportowej państwa

- W Polsce nie ma obecnie prokolejowej, długofalowej, zatwierdzonej przez Rząd i Parlament oraz zaakceptowanej przez społeczeństwo, polityki transportowej dotyczącej zintegrowanego systemu transportowo-przesyłowego.
- Przykładem może być Szwajcaria, gdzie budżet kolejowy jest zaplanowany na 40 lat i można go jedynie zwiększyć.
- Dotychczasowe deklaracje polityczne, dotyczące finansowania transportu kolejowego w Polsce, które zgodnie z założeniami Unii Europejskiej miały wspierać modernizację i rozwój transportu kolejowego, co najmniej na tych samych zasadach jak transport drogowy, rozmiągają się w znacznym stopniu z rzeczywistością.

### Miejsce transportu kolejowego w kosztach zewnętrznych transportu Polski

- Luka w zakresie kosztów zewnętrznych pomiędzy transportem kolejowym i substytucyjnymi gałęziami transportu, zmniejszyła się w wyniku inwestycji oraz innowacyjności tych gałęzi. Oznacza to, że pozycja konkurencyjna transportu kolejowego w tym obszarze pogarsza się.
- Spadek wykorzystania potencjału transportu kolejowego w Polsce oraz fakt ograniczonej internalizacji kosztów zewnętrznych w transporcie drogowym powodują, że czynnik kosztów zewnętrznych w małym zakresie wpływa na faktyczną efektywność ekonomiczną transportu kolejowego.
- Przeniesienie jednego punktu procentowego transportu z kolei na drogi oznacza utratę przez Polskę 750 mln PLN rocznie w wyniku niekorzystnych efektów zewnętrznych. [3]

To były rozważania dotyczące transportu szynowego w Polsce w latach poprzednich. Przedstawię teraz jedno aktualne, przykładowe strategiczne rozwiązanie z regionu, z którego pochodzę tj. Aglomeracji Śląsko-Dąbrowskiej.

Ocenę pozostawiam czytelnikowi. Temat dotyczy jednej ze „szprych kolejowych”, związanej z Centralnym Portem Komunikacyjnym

- odcinkiem z Warszawy do Ostrawy. Nie dyskutuję tu o samym CPK i systemie transportowym z nim związanym. Na wstępie należy zaznaczyć, że cały transport w tym regionie oparty jest o Katowice, natomiast proponowane rozwiązanie zmienia ten system, omijając miasto.

Z tego względu przygotowano zostało opracowanie *Koncepcja rozwoju infrastruktury kolejowej dla Katowic i regionu w aspekcie krajowym i międzynarodowym* [2], które przekazano osobom zajmującym się gospodarką i transportem w naszym państwie i województwie, co zainicjowało rozpoczęcie konsultacji społecznych. Niestety ich wynik niczego nie zmienił. Mając na uwadze zaprezentowaną w opracowaniu oraz przedstawioną w tabeli 6 analizę porównawczą systemu Węzła Miejskiego TEN-T Katowice i koncepcji systemu kolejowego Centralnego Portu Komunikacyjnego (tzw. „szprychy”), można wyciągnąć następujące wnioski końcowe:

1. Aktualny System Węzła Miejskiego TEN-T Katowice wraz z planowymi inwestycjami kolei szybkich i regionalnych oraz inwestycjami w Międzynarodowym Porcie Lotniczym Katowice w Pyrzowicach są podstawą dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego miasta Katowice i całego Regionu Śląsko-Dąbrowskiego.
2. System kolejowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (tzw. „szprychy”) nie realizuje celów związanych z rozwojem społeczno-gospodarczym miasta Katowice i całego Regionu Śląsko-Dąbrowskiego.

Tablica 6 Porównanie systemu Węzła Miejskiego TEN-T Katowice i koncepcji systemu kolejowego Centralnego Portu Komunikacyjnego (tzw. „szprychy”)

<b>System Węzła Miejskiego TEN-T Katowice</b>	<b>System kolejowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (tzw. „szprychy”)</b>
Dla linii dużych prędkości przez węzeł katowicki wykonane zostały już studia wykonalności sfinansowane ze środków unijnych, co wpływa na możliwość szybkiej realizacji projektu	Dla koncepcji nie ma żadnych studiów wykonalności ani analiz ruchowych i ekonomicznych
Projekt przeszedł konsultacje społeczne, jest ujęty w dokumentach strategicznych regionu oraz unijnych (Rozp. UE 1315/2013)	Dla koncepcji nie było takiej rangi konsultacji społecznych i nie jest ujęta w strategicznych dokumentach Katowic i województwa śląskiego
Dotychczas opracowany system Węzła Miejskiego TEN-T Katowice spełnia wszystkie cele koncepcji by-passa „szprychy” z zachowaniem korzyści dla regionu oraz przy lepszych czasach przejazdu w relacjach międzynarodowych	Koncepcja przynosi straty dla Katowic i regionu powodując jego dezintegrację i zahamowanie planów rozwojowych
Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach jest podstawowym elementem Węzła Miejskiego TEN-T Katowice	W tej koncepcji Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach nie występuje jako jej element i istnieją obawy, że może być marginalizowany
Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach jest podstawowym elementem rozwoju społeczno-gospodarczego tego regionu i Polski południowo-wschodniej	W tej koncepcji nie ma odniesienia, że Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach będzie ważnym elementem rozwoju społeczno-gospodarczego tego regionu i Polski południowo-wschodniej

System ten spełnia podstawową istotę transportu jaką jest integracja węzłów w regionach	System ten nie spełnia podstawowej istoty transportu jaką jest integracja węzłów w regionach
---	--

Oprócz uwag ogólnych, opracowanie zawiera komentarze do propozycji nowych wariantów połączenia kolejowego Katowice – Ostrawa wg Spółki CPK. Przytoczę tylko kilka wybranych:

1. W zestawieniu pięciu wariantów przebiegu linii z Katowic do Ostrawy niezrozumiały jest brak zatwierdzonego wcześniej przez Rząd wariantu z 2013 r. W 2011 r., w ramach studium wykonalności sfinansowanego ze środków unijnych, została wykonana dokumentacja projektu budowy nowej linii dużej prędkości przez aglomerację rybnicką (**42 mln zł**). Linia ta została włączona do sieci TEN-T w Rozporządzeniu 1315/2013. Proponuje się, aby w grupie rozpatrywanych wariantów znalazły się wyniki tego projektu a nie warianty pod którymi nikt się nie podpisuje.
2. Planowana linia KDP Katowice – Ostrawa projektowana była do eksploatacji z prędkością 300 km/h, co zapewniało optymalny czas przejazdu także dla pociągów dużych prędkości np. Warszawa – Wiedeń, Gdańsk – Ostrawa, Kraków – Praga etc. Analizowane warianty zakładają obniżenie prędkości maksymalnej.
3. Efektywność proponowanych wariantów z punktu widzenia czasów przejazdu i średnich prędkości handlowych jest niska. Aby linia dużej prędkości, z Warszawy przez Katowice, Ostrawę i dalej na południe Europy, spełniała swoje funkcje, musi umożliwiać osiągnięcie konkurencyjnych czasów przejazdu w stosunku do transportu lotniczego.
4. W propozycjach trasowania linii CPK wg Spółki CPK nie przedstawiono koncepcji wpływu budowy nowej linii na rozwój przestrzenny miast regionu. Brakuje też koncepcji multimodalnej sieci połączeń transportowych w skali całego regionu.

Biorąc pod uwagę podane przykłady, widać że pod tymi strategicznymi projektami kolejowymi nikt z ekspertów nie chciał się podpisać imiennie, co mnie nie dziwi. Być może nie ma już kolejowych ekspertów. W okresie międzywojennym takim ekspertem był Profesor Aleksander Wasiutyński, którego projekty kolejowe funkcjonują do dzisiaj.

Na koniec chciałbym przytoczyć fragment opracowania jednego z decydentów polskiej kolei z ostatnich dni ( z którym się osobiście nie zgadzam) i dopowiedzieć że Szwajcaria ma już od ponad 100 lat wspólny bilet na wszystkie środki transportu lądowego, a koleje szybkie jeżdżą już wszędzie na zachód i południe od Polski.

***„Wszystko to jest ogromnym sukcesem polskiej kolei w zakresie jej rozwoju. Mam nadzieję, że w najbliższych 20 latach ten dobry trend się utrzyma, (np. zobacz rys. 4- mój dopis.) ale już dziś możemy powiedzieć, że polska kolej jest nowoczesna i nie mamy żadnego kompleksu względem innych kolei europejskich.”***

### **Wnioski końcowe.**

1. Ostatnie dwadzieścia lat dla kolei polskich to okres zmarnowanych szans. Mamy gorsze rezultaty niż dwadzieścia lat temu, w związku z tym wyprzedziło nas wiele państw europejskich. Można więc zapytać: na co w takim razie poszły tak ogromne pieniądze (polskie i europejskie) oraz dlaczego transport szynowy Polski nie rozwija naszej gospodarki a odwrotnie – wręcz ją hamuje? Do tej pory nikt nie zadał takich pytań.
2. W krajach, w których transport kolejowy się rozwija, politycy i decydenci nie otrzymują od prezesów przedsiębiorstw kolejowych „wybranych danych wzrostowych” tylko żądają podania wskaźników tj.: - wzrost ilości pasażerów do wzrostu nakładów finansowych;  
- ilość przewiezionych towarów do zysku;  
- ilość przewiezionych towarów do ilości zatrudnionych pracowników.  
Dysponując tymi wskaźnikami, a nie liczbami, możemy porównać i ocenić poszczególne przedsiębiorstwa i kraje. Dlatego w radach nadzorczych spółek kolejowych powinni zasiadać niezależni eksperci kolejowi a nie tylko działacze i politycy którzy nie zauważyli co przez ostatnie 20 lat stało się z polską koleją.
3. Jest jeszcze szansa na rozwój. Dotyczy ona przedsiębiorstw kolejowych, produkcyjnych, związanych z koleją i edukacji branżowej. Niedługo Polska, po raz ostatni, otrzyma duże fundusze z Unii Europejskiej. Czas aby ktoś z decydentów opracował i podpisał się pod „normalną” strategią rozwoju kolei i ją zrealizował, a za 10 lat będziemy już w innym miejscu.

4. Oczywiście, w analizowanym okresie odnaleźć można również dobre przykłady realizacji inwestycji w nasz transport kolejowy np. niektóre koleje samorządowe, promocyjne wdrożenie Pendolino (nie mylić z aspektami technicznoeksploatacyjnymi), próby łączenia zakupów na tabor. Jednakże, biorąc pod uwagę czas oraz wysokość nakładów finansowych, jest to zdecydowanie zbyt mało.
5. Mamy dwa wyjścia, albo bierzemy się do prawdziwej roboty i rozwijamy kolej, albo idziemy tą samą co przez ostatnie dwadzieścia lat drogą, czego efektem będzie że i nas, i gospodarkę „rozjadą polskie drogi”.

Marek Sitarz