



L.dz. 451/2017

Warszawa, 17.07.2017

Pan Ireneusz Merchel

Prezes Zarządu PKP PLK S.A



Szanowny Panie Prezesie

W związku z rozpoczęciem przez Zarząd PKP PLK S.A prac planistycznych dotyczących kształtu inwestycji kolejowych, jakie będą realizowane po roku 2023 oraz w odpowiedzi na pismo Biura Strategii PKP PLK CS.A w tej sprawie, skierowane do naszego Stowarzyszenia, przedstawiamy poniższe opinie i propozycje.

Na wstępie proponujemy skorygowanie daty rozpoczęcia realizacji zadań inwestycyjnych w przyszłej perspektywie unijnej na rok 2021, który będzie pierwszym rokiem nowej perspektywy budżetowej UE. To, że w latach 2022 – 2023 będą mogły być kończone inwestycje z perspektywy budżetowej z lat 2014 – 2020, nie jest przeszkodą w podjęciu realizacji zadań inwestycyjnych, które będą współfinansowane ze środków nowej perspektywy unijnej.

Aby możliwym było sprawne wystartowanie z realizacją zadań inwestycyjnych w roku 2021 niezbędnym będzie ich przygotowanie projektowe do roku 2020. Nadmieniamy, że taką zasadę przyjęto w Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad, w odniesieniu do programu drogowego.

W perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027 proponujemy, w odniesieniu do kolei, przygotowanie i podjęcie działań inwestycyjnych w następujących, strategicznych obszarach rozwoju infrastruktury i transportu kolejowego:

- 1) Budowę Kolei Dużych Prędkości, w drodze wcześniejszego umiędzynarodowienia tego przedsięwzięcia a następnie budowę pierwszych linii kolejowych w ramach tego projektu.
- 2) Budowa nowych odcinków konwencjonalnych linii kolejowych oraz łącznic o dużej wartości dodanej dla istniejącej sieci kolejowej, poprawiających efektywność jej wykorzystania i umożliwiających zwiększenie przewozów osób i ładunków.
- 3) Inwestycje na istniejących liniach sieci bazowej i sieci kompleksowej TEN-T dla przewozów pasażerskich, w tym nowe projekty a także działania (projekty)



- uzupełniające na liniach już zmodernizowanych ukierunkowane na zwiększenie prędkości pociągów do 200 km/h (w przypadku CMK do 250 km/h) i/lub na usunięcie „wąskich gardeł” w zakresie przepustowości,
- 4) Inwestycje na istniejących liniach sieci bazowej i sieci kompleksowej TEN-T dla przewozów towarowych a także na odcinkach dojazdowych, zapewniające uzyskanie nacisku osi 221 kN (22,5 ton) oraz dopuszczalnej długości składu pociągu 740 m (750 m) oraz usunięcie istniejących „wąskich gardeł” w realizacji przewozów towarowych,
 - 5) Budowa strategicznej sieci terminali do transportu intermodalnego oraz budowa i/lub modernizacja połączeń kolejowych do tych terminali,
 - 6) Kompleksowa modernizacja kolejowych przejść granicznych na wschodniej granicy Polski, wraz z infrastrukturą logistyczną wokół tych przejść.
 - 7) Inwestycje modernizacyjne, inwestycje rewitalizacyjne oraz inne działania usprawniające na głównych liniach poza siecią TEN-T,
 - 8) Inwestycje modernizacyjne, inwestycje rewitalizacyjne oraz inne działania usprawniające na liniach istniejących o dużym znaczeniu regionalnym,
 - 9) Elektryfikacja odcinków istniejącej sieci kolejowej ukierunkowana na eliminację „wąskich gardeł”, zapewnienie ciągłości i jednolitości obsługi trakcyjnej na wszystkich podstawowych ciągach przewozowych,
 - 10) Wyposażenie wszystkich linii kolejowych należących do sieci TEN – T w systemy ERTMS.

Wspólnymi cechami i kryteriami proponowanych działań, niezależnie od ich rodzaju, powinny być:

- 1) Komplementarność z działaniami już zrealizowanymi i uzyskanie jak największej wartości dodanej dla przepustowości istniejącej sieci kolejowej.
- 2) Przydatność dla osiągnięcia celu zasadniczego jakim powinno być zwiększenie rozmiarów przewozów osób i ładunków.

Poniżej przedstawiamy charakterystyki proponowanych inwestycji, według wymienionych powyżej 10 grup przedsięwzięć inwestycyjnych.

Ad.1)

KOLEJE DUŻYCH PRĘDKOŚCI

Przygotowanie i rozpoczęcie realizacji Kolei Dużych Prędkości w Polsce miałyby charakter dużej zmiany cywilizacyjnej w obszarze transportu szynowego, jak również powinno być niepowtarzalną okazją do unowocześnienia i rozwoju przemysłów pracujących na rzecz kolei. Dla powodzenia tego przedsięwzięcia celowym jest:



- 1) Podjęcie prac studialnych i projektowych zmierzających do umiędzynarodowienia projektu budowy Kolei Dużych Prędkości w Polsce, w pierwszej kolejności w ramach państw Grupy Wyszehradzkiej, z uwzględnieniem innych dużych ośrodków miejskich w państwach sąsiadujących z Polską, co może mieć strategiczne znaczenie dla pozyskania unijnych źródeł finansowania dla takiej inwestycji.
- 2) Wykorzystanie dotychczas zrealizowanych prac studialnych i projektowych, w szczególności opracowane na zlecenie PKP PLK S.A. studium wykonalności budowy linii dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław. Wydaje się celowe podjęcie budowy nowej linii poczynając od odcinka, na którym korzyści z inwestycji będą największe. Uzasadnieniem dla budowy w pierwszej kolejności odcinka Warszawa – Łódź są największe potoki podróży wynikające z faktu, że odcinek ten łączy dwie metropolie odległe od siebie o około 120 km z zapewnieniem obsługi projektowanego Centralnego Portu Komunikacyjnego. Równocześnie nowy odcinek umożliwi przejęcie ruchu pociągów dalekobieżnych relacji z Warszawy w kierunku Poznania (z przejazdem linią nr 11 do Łowicza), zwalniając przepustowość na odcinkach Warszawa – Skierniewice (linia nr 1) oraz Warszawa – Sochaczew (linia nr 3) dla pociągów regionalnych i aglomeracyjnych.

Ad.2)

BUDOWA NOWYCH ODCINKÓW KOLEJOWYCH LINII KONWENCJONALNYCH

W perspektywie finansowej UE 2007-2013 oraz w perspektywie obecnie trwającej zostały zrealizowane relatywnie krótkie odcinki nowych linii: Pomorska Kolej Metropolitalna (PKM) od stacji Gdańsk Wrzeszcz do połączenia z linią nr 201 w rejonie Rębiechowa (około 20 km), łącznica w węźle kolejowym w Czerwieńsku a także odcinki dojazdowe do portów lotniczych.

Jednak już zebrane dotychczas doświadczenia związane z eksploatacją nowych odcinków, przede wszystkim linii PKM oraz łącznicy w Czerwieńsku, wskazują, że budowa nowych odcinków linii kolejowych może bardzo istotnie poprawić wykorzystanie odcinków istniejących, zwłaszcza odpowiednio zmodernizowanych.

Szczególnie uzasadnione są projekty budowy nowych odcinków linii kolejowych na obszarach aglomeracyjnych i metropolitalnych, wszędzie tam, gdzie mogą one znacząco zwiększyć obszary ciężenia obsługiwane transportem kolejowym.

Na przykład na Śląsku poprzez odbudowę nieczynnych lub rozebranych odcinków linii kolejowych uzupełnioną o budowę relatywnie krótkich odcinków linii w



całkowicie nowym śladzie można zapewnić obsługę dużych miast: Jastrzębia Zdroju (linia Pawłowice – Jastrzębie Zdrój – Rybnik) i Jaworzna (linia Sosnowiec Jęzor – Jaworzno – Chrzanów). Wysoce atrakcyjne dla rozwoju przewozów pasażerskich i towarowych byłoby również zbudowanie następujących połączeń kolejowych :

- Busko Zdrój – Żabno (zapewnienie połączenia Kielc z Tarnowem i z Rzeszowem),
- Końskie – Tumlin (Kielce) (nowe, skrótowe połączenie Łodzi z Kielcami),
- Sieradz – Wieruszów (zapewnienie najkrótszego połączenia Łodzi i Wrocławia dla przewozów towarowych i pasażerskich międzyregionalnych oraz regionalnych, a także, do czasu powstania odcinków linii dużych prędkości na Zachód od Łodzi, połączenia międzyaglomeracyjnego Warszawy i Wrocławia).

Projekty dotyczące budowy łącznic między istniejącymi liniami kolejowymi, istotnie skracające czas podróży w relacjach regionalnych i ponadregionalnych należy uznać za szczególnie efektywne.

W wielu wypadkach budowa łącznicy jest warunkiem sensownego wykorzystania zmodernizowanych odcinków linii. Jako potencjalnie efektywne należy szczególnie wskazać następujące łącznice:

- Łącznica Żarów – Świdnica w rejonie stacji Jaworzyna Śląska pomiędzy linią nr 274 Wrocław – Zgorzelec i linią nr 137 Katowice – Legnica – zapewnienie szybkiego połączenia pasażerskiego Wrocław – Świdnica i Wrocław – Dzierżonów,
- Łącznica Świebodzice – Stanowice w rejonie stacji Jaworzyna Śląska pomiędzy linią nr 274 Wrocław – Zgorzelec i linią nr 137 Katowice – Legnica – zapewnieniejazd pociągów towarowych z rejonu Wałbrzycha na północ z pominięciem Wrocławskiego Węzła Kolejowego,
- Łącznica Szebnie – Jedlicze pomiędzy liniami nr 106 Rzeszów – Jasło i nr 108 Stróże – Zagórz – przedłużenie Magistrali Wschodniej w kierunku południowym, zapewnienie szybkiego, konkurencyjnego w stosunku do transportu drogowego połączenia z Rzeszowa do Krosna, Sanoka i na Słowację (Koszyce) oraz Węgry (Budapeszt),
- Łącznica w stacji Nowy Sącz pomiędzy liniami nr 104 Chabówka – Nowy Sącz i nr 96 Tarnów – Leluchów – uniknięcie zmiany kierunku jazdy dla pociągów z Krakowa w kierunku Muszyny (Słowacji),
- Łącznica w stacji Muszyna pomiędzy linią nr 96 Tarnów – Leluchów a linią Muszyna – Krynica, umożliwiającą ruch pociągów do i z Krynicy bez zmiany kierunku jazdy,



- Łącznica w stacji Żywiec pomiędzy linią nr 139 Katowice – Zwardoń i linią nr 97 Skawina – Żywiec – zapewnienie szybszego połączenia Katowic i Bielska Białej z Zakopanem.
- Odtworzenie linii kolejowej nr 132 na odcinku Zabrze Biskupice – Pyskowice, z równoczesną budową łącznicy pod Zabrzem Biskupicami. Łącznica umożliwiłaby połączenie odbudowanej linii nr 132 z linią 147, co udroźniłoby ciąg wywozowy z Rybnickiego Okręgu Węglowego oraz z kopalń Knurów i Budryk na kierunek północno – zachodni z pominięciem kolejowego węzła gliwickiego.

Ad.3)

INWESTYCJE NA SIECI TEN – T, WAŻNE DLA PRZEWÓZÓW PASAŻERSKICH

Dotychczasowe działania inwestycyjne na liniach sieci TEN-T uwzględniały modernizację odcinków istniejących zasadniczo do prędkości 160 km/h. Wyjątkami są Centralna Magistrała Kolejowa oraz linia E65 na odcinku Warszawa – Gdańsk.

W celu zwiększenie konkurencyjności kolejowych krajowych i międzynarodowych przewozów pasażerskich na głównych ciągach komunikacyjnych konieczne jest dalsze skrócenie uzyskiwanych na tych liniach czasów przejazdów.

Jest ono możliwe pod warunkiem zwiększenia prędkości pociągów pasażerskich do 200 km/h. Predysponowane dla takich prędkości byłyby następujące linie:

- Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki,
- (Warszawa-) Zielonka – Tłuszcz – Małkinia – Białystok (celowe rozważenie prędkości 230 km/h),
- (Katowice-) Gliwice – Kędzierzyn Koźle – Opole – Wrocław,
- Wrocław – Poznań,
- Poznań – Szczecin Dąbie (Szczecin Gł),
- (Kraków-) Kraków Płaszów – Rzeszów,
- Inowrocław – Bydgoszcz – Tczew,
- (Gdynia-) Wejherowo – Słupsk – Koszalin – Stargard (-Szczecin).

Efektem drugiego etapu modernizacji tych linii, z wprowadzeniem prędkości 200 km/h, powinno być dalsze istotne skrócenie czasów przejazdów:

Zakres działań niezbędnych do wprowadzenia zwiększonych prędkości powinien być uzależniony przede wszystkim od warunków technicznych poszczególnych odcinków a także od dotychczas wykonanych robót. W typowym przypadku będzie on



obejmował niewielkie korekty układu geometrycznego (wydłużenie krzywych przejściowych, zwiększenie przechytek, zamiana łuków bez krzywych przejściowych łukami parabolicznymi w poszerzeniach międzytorzy), zastąpienie skrzyżowań w poziomie szyn skrzyżowaniami wielopoziomowymi, dostosowanie urządzeń sterowania do zwiększonych prędkości i zabudowę systemu bezpiecznej kontroli jazdy ERTMS/ETCS/GSM-R.

Ad.4)

INWESTYCJE NA SIECI TENT – T, WAŻNE DLA PRZEWÓZÓW TOWAROWYCH

Przez teren Polski przebiegają dwa z korytarzy sieci bazowej, określonych w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 ustanawiającego instrument „Łącząc Europę”: korytarze Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie oraz Morze Północne – Morze Bałtyckie.

Mimo dużego postępu w zakresie dostosowania linii wchodzących w skład wymienionych korytarzy do wymagań rozporządzenia, nadal występują na nich „wąskie gardła” w postaci odcinkowych ograniczeń nacisku osi oraz ograniczeń długości składu pociągu.

Na przykład na linii E20 w korytarzu Morze Północne – Morze Bałtyckie do wymaganej długości nie jest dostosowany Poznański Węzeł Kolejowy na odcinku Swarzędz – Poznań Górczyn (zarówno przez Poznań Główny, jak i przez Poznań Franowo) a także odcinek Zbąszyń – granica Państwa (dopuszczalna długość wynosi na tych odcinkach tylko 650 m).

Z tego względu jako priorytetowe należałoby wskazać projekty:

- Likwidacja ograniczeń eksploatacyjnych w korytarzu Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie, w tym umożliwienie kursowania pociągów o długości 740 (750 m),
- Likwidacja ograniczeń eksploatacyjnych na korytarzu Morze Północne - Morze Bałtyckie, w tym umożliwienie kursowania pociągów o długości 740 (750 m),

Ponadto, w związku z propozycją utworzenia nowego korytarza towarowego tzw. Bursztynowego Korytarza Towarowego, którego podstawą jest linia kolejowa nr 8 celowe jest podjęcie projektu likwidacji ograniczeń eksploatacyjnych w nowym Bursztynowym Korytarzu Transportowym, w tym umożliwienie kursowania pociągów o długości 740 m (750 m).



Ad.5)

STRATEGICZNA SIEĆ TERMINALI DLA TRANSPORTU INTERMODALNEGO

Transport intermodalny jest jedynym segmentem rynku kolejowych przewozów ładunków o dużej perspektywie wzrostowej. W Polsce udział przewozów intermodalnych w całości przewozów kolejowych jest jednym z najmniejszych w Europie i w dotychczasowym modelu rozwoju tego transportu nie widać szans na istotny – skokowy przełom w tym zakresie.

Dlatego potrzebna jest przemyślana interwencja inwestycyjna Państwa – w pierwszej kolejności w postaci przygotowania i wybudowania strategicznej sieci terminali intermodalnych, do których byłby zapewniony równy dostęp dla wszystkich przewoźników kolejowych.

Strategiczna sieć terminali intermodalnych powinna obejmować około 15 – 20 terminali, zlokalizowanych:

- Wokół największych aglomeracji miejskich,
- W pobliżu skrzyżowań szlaków kolejowych i dróg krajowych,
- W pobliżu największych portów morskich – jako HABY składowe dla tych portów oraz
- Przy największych kolejowych przejściach granicznych na wschodniej granicy Polski.

Integralną częścią składową tych projektów inwestycyjnych powinna być budowa łącznic i bocznic kolejowych, zapewniających przewoźnikom kolejowym dojazd do tych terminali oraz odpowiednie obszary manewrowe dla składów pociągów.

Ad. 6)

KOMPLEKSOWA MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY KOLEJOWYCH PRZEJŚĆ GRANICZNYCH NA WSCHODNIEJ GRANICY POLSKI.

Wschodnia granica Polski, będąca jednocześnie wschodnią granicą Unii Europejskiej stanowi od lat drugie pod względem wielkości miejsce nadawania ładunków przewożonych koleją.

Infrastruktura kolejowa na wschodniej granicy Polski jest mocno niedoinwestowana i nie odpowiadająca potrzebom przewoźników kolejowych.



Infrastruktura kolejowa w wschodniej granicy Polski jest rozproszona pod względem właścicielskim i organizacyjnym, co zasadniczo uniemożliwia sformułowanie i podjęcie programów rewitalizacji i rozbudowy tej infrastruktury.

W związku z powyższym celowym jest podjęcie następujących działań i przedsięwzięć rozwojowych:

- 1) Utworzenie dla każdego z głównych kolejowych przejść granicznych na wschodniej granicy Polski (tam gdzie mamy styk torów o szerokości 1435 i 1520mm) spółek Skarbu Państwa, do których byłaby przekazana infrastruktura kolejowa będą obecnie w posiadaniu spółek z Grupy PKP i innych państwowych jednostek organizacyjnych.
- 2) Przygotowanie i podjęcie realizacji, przez w/w Spółki Skarbu Państwa, kompleksowych przedsięwzięć inwestycyjnych, nakierowanych na zwiększenie przepustowości przewozowej tych przejść granicznych oraz zdolności przeładunkowej i składowej infrastruktury logistycznej, zlokalizowanej wokół tych przejść granicznych.

Modele zarządzania powyższymi Spółkami Skarbu Państwa oraz systemy i warunki udostępniania infrastruktury tych Spółek mogłyby być zbliżone do modelu uregulowanego w ustawie o portach i przystaniach morskich.

Ad. 7)

WSCHODNIA MAGISTRALA KOLEJOWA

Magistrala Wschodnia to szczególna koncepcja połączenia miast wojewódzkich Polskich Wschodniej, które z powodów historycznych nie posiadają bezpośrednich połączeń kolejowych.

Przedsięwzięcia związane z tym ciągiem przewozowym, łączącym Białystok, Lublin i Rzeszów, są realizowane w obecnym okresie finansowania UE 2014-2020, w ramach RPO Polska Wschodnia.

Działania te dotyczą istniejących odcinków linii kolejowych, nie są natomiast budowane nowe odcinki linii kolejowych, które mogłyby znacznie uatrakcyjnić ten ciąg przewozowy. Celem drugiego etapu tworzenia WSCHODNIEJ MAGISTRALI KOLEJOWEJ powinno być uatrakcyjnienie transportu kolejowego w kształtującym się korytarzu transportowym wzdłuż wschodniej granicy Polski (a równocześnie



wschodniej granicy UE) i zapewnienie jego konkurencyjności w stosunku do transportu samochodowego.

Działania inwestycyjne w ramach WSCHODNIEJ MAGISTRALI KOLEJOWEJ powinny także zwiększyć dostępności i przepustowości linii kolejowych na odcinkach w pobliżu aglomeracji miejskich, zwłaszcza Lublina i Rzeszowa, co umożliwi tworzeniu sprawnych systemów kolei aglomeracyjnych i regionalnych.

W odniesieniu do przewozów towarowych realizowane działania powinny umożliwić kursowanie na całej WSCHODNIEJ MAGISTRALI KOLEJOWEJ pociągów o nacisku osi 22,5 tony (221 kN).

Zakres rzeczowy tych inwestycji powinien obejmować następujące zadania:

- Budowa połączenia Parczew (Milanów) – Biała Podlaska (zapewnienie połączenia dużego ośrodka regionalnego – Białej Podlaskiej z miastem wojewódzkim – Lublinem, zapewnienie połączenia terminali przeładunkowych w Małaszewiczach na granicy polsko-białoruskiej z Polską południowo-wschodnią),
- Budowa połączenia Biała Podlaska – Sarnaki, co umożliwi bezpośrednie i najkrótsze połączenie Białej Podlaskiej, a także Lublina, z Białymstokiem,
- Dobudowa drugiego toru na linii nr 30 na odcinku Lublin Północny – Łuków,
- Dobudowa drugiego toru oraz budowa nowych przystanków na linii nr 68 na odcinku Lublin Zemborzyce – Kraśnik,
- Dobudowa drugiego toru na linii nr 71 na odcinku Kolbuszowa – Rzeszów,
- Elektryfikacja linii nr 30 Łuków – Lublin Północny,
- Elektryfikacja linii nr 31 na odcinku Siedlce – Czeremcha – Hajnówka,
- Elektryfikacja linii nr 32 Czeremcha – Białystok.

Ad.8)

INFRASTRUKTURA KOLEJOWA WAŻNA DLA PRZEWÓZÓW REGIONALNYCH

Inwestycje na liniach regionalnych do realizacji w perspektywie 2021-2027 powinny mieć zróżnicowany charakter: od kompleksowych modernizacji z dobudową torów i posterunków ruchu oraz ze znaczącym zwiększeniem prędkości, poprzez odbudowę odcinków obecnie nieeksploatowanych czy wręcz rozebranych, działania o charakterze odtworzeniowym (rewitalizacyjnym) do relatywnie małych usprawnień zwiększających funkcjonalność linii już zmodernizowanych (zrewitalizowanych).



Przykładem inwestycji o większym zakresie może być utworzenie połączenia Legnicy i Jeleniej Góry przez Złotoryję i Lwówek Śląski, które obejmowałoby kompleksową rewitalizację odcinków Legnica – Jerzmanice Zdrój i Lwówek Śląski – Jelenia Góra oraz odbudowę zlikwidowanego odcinka Jerzmanice Zdrój – Lwówek Śląski.

Działania te powinny umożliwić znaczące zwiększenie prędkości na wszystkich odcinkach do 80-100 km/h, tak aby zapewnić uzyskanie konkurencyjnych czasów przejazdów.

Efektem takiej inwestycji byłoby zapewnienie obsługi regionalnym transportem kolejowym dla powiatów złotoryjskiego oraz lwóweckiego.

Innymi przykładami projektów regionalnych (o nieco mniejszym zakresie niż w opisanym wyżej projekcie) mogą być:

- Rewitalizacja linii kolejowej nr 97 na odcinku Sucha Beskidzka – Żywiec,
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 223 Czerwonka – Ełk na odcinku Czerwonka – Orzysz,
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 322 Kłodzko Nowe – Stronie Śląskie.

Podobnie sprawa przedstawia się w aglomeracji śląskiej, w obszarze której powinna powstać Śląska Kolej Metropolitalna, zawierająca między innymi nowe bezpośrednie połączenie Katowic z Międzynarodowym Portem Lotniczym w Katowicach – Pyrzowicach.

W pierwszej kolejności należy wdrożyć projekty, które w obecnych programach (Krajowy Program Kolejowy, Kontrakt Terytorialny dla Województwa Śląskiego) stanowiły pozycje rezerwowe (warunkowe) i z różnych przyczyn nie weszły lub nie wejdą do realizacji do 2023r. – w tym: (nazwy projektów wg KPK) :

- a) Prace na linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice–Bielsko-Biała–Zwardoń (granica państwa);
- b) Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, etap III: linia E30 Chorzów Batory – Gliwice Łabędy;
- c) Rewitalizacja linii kolejowej nr 90 Zebrzydowice – Cieszyn;
- d) Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Bielsko - Biała Główna na odcinku granica województwa – Bielsko - Biała Główna;
- e) Rewitalizacja linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza na odcinku Rybnik Towarowy – Sumina;
- f) Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jańskowice – Tychy – Baraniec –KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim.



Celowym jest również podjęcie inwestycji w aglomeracji Trójmiejskiej, w tym:

- 1) Inwestycje zwiększające przepustowość linii nr 9 na odcinku Gdańsk Główny – Pruszcz Gdański, wraz z budową nowych przystanków w celu utworzenia systemu szybkiej kolei miejskiej między Gdańskiem i Tczewem,
- 2) Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 229 na odcinku Kartuzy – Sierakowice.
- 3) Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 230 na odcinku Wejcherowo – Góra Pomorska.

Ad.9)

LIKWIDACJA LUK W ELEKTRYFIKACJI LINII KOLEJOWYCH

Istniejący zakres elektryfikacji sieci PKP Polskie Linie Kolejowe trudno uznać za optymalny. Opracowany w latach osiemdziesiątych plan elektryfikacji obejmował dużo więcej linii kolejowych ale jego realizacja została przerwana po przełomie 1989 roku. Obecnie, kiedy na rynku działa wielu przewoźników, którzy nie posiadają rozległego zaplecza technicznego na obszarze kraju, coraz większego znaczenia nabiera konieczność ujednolicenia obsługi trakcyjnej.

Pierwsze luki w elektryfikacji zostaną usunięte w ramach realizowanych projektów z perspektywy budżetowej 2014-2020 (w tym na odcinkach Węgrzyniec – Zgorzelec, Lublin Ślaski – Zgorzelec, Ełk – Korsze, Lublin Zemborzyce – Stalowa Wola Rozwadów, Ocice – Rzeszów).

Zasadne wydaje się kontynuowanie elektryfikacji linii PKP PLK S.A., szczególnie w odniesieniu do dwóch grup odcinków:

1. Odcinki stanowiące elementy dłuższych ciągów przewozowych istotnych dla przewozów towarowych lub pasażerskich, np.:
 - linia nr 14 na odcinku Krotoszyn – Leszno – Głogów (116 km),
 - linia nr 137 na odcinku Kędzierzyn Koźle - Legnica (219 km),
 - linia nr 203 na odcinku Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn (161 km),
 - linia nr 402 na odcinku Kołobrzeg – Goleniów wraz z łącznicami do portu lotniczego Szczecin-Goleniów (100 km),
 - linia nr 25 na odcinku Opoczno – Skarżysko Kamienna (62 km),
 - linia nr 25 na odcinku Chmielów – Dębica (63 km),
 - linia nr 106 Rzeszów – Jasło (71 km),

Działania inwestycyjne w ramach tej grupy umożliwią odciążenie linii sieci TEN-T i bardziej równomierne rozłożenie potoków ruchu na sieci kolejowej. Znakomicie



ułatwią również realizację krajowych i wojewódzkich przewozów pasażerskich stanowiących usługi służby publicznej.

2. Odcinki stanowiące dojazd do miejscowości turystycznych i wypoczynkowych, np.

- linia nr 213 Reda – Hel (62 km),
- linia nr 309 Kłodzko – Kudowa Zdrój (40 km),
- linia Jelenia Góra – Mysłakowice – Karpacz (17 km).

Zadania elektryfikacyjne na powyższych odcinkach powinny być realizowane łącznie z ich modernizacją lub rewitalizacją. Poza wymienionymi wyżej odcinkami wskazana jest elektryfikacja Magistrali Wschodniej (patrz wyżej).

Ad.10)

WYPOSAŻANIE LINII KOLEJOWYCH W SYSTEMY ERTMS

W okresie finansowania UE 2014-2020 przewidziana jest realizacja inwestycji polegających na zabudowie systemów ETCS i GSM-R na liniach objętych Narodowym Planem Wdrożenia ERTMS.

Z uwagi na fakt, że do roku 2023 nie wszystkie linie ujęte w Planie zostaną wyposażone, niezbędna będzie kontynuacja programu – zarówno w formie projektów liniowych (związanych z konkretnymi odcinkami podlegającymi modernizacji), jak i projektów sieciowych - multilokalizacyjnych.

Do wiadomości:

Pan Tomasz Buczyński – Dyrektor Departamentu Kolejnictwa

Z powrotem

Prezes Zarządu Stowarzyszenia

Józef Marek Kowalczyk
Józef Marek Kowalczyk