

Warszawa, 5 lutego 2014

Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych
ul. Lwowska 6/2
00-658 Warszawa

Sz. P.
Elżbieta Bieńkowska
Wicepremier
Minister Infrastruktury i Rozwoju
ul. Wspólna 2/4
00-926 Warszawa

NR REF. ZNPK 1/2/2014

Dotyczy: Konsultacje Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku

Szanowna Pani Premier,

W związku z prowadzonymi konsultacjami projektu Dokumentu Implementacyjnego (DI) do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych przesyła szereg uwag i postulatów odnośnie zakresu i treści konsultowanego Dokumentu.

Niestety Dokument Implementacyjny powiela szereg błędów wpisanych w dokumencie nadrzędnym – Strategii Rozwoju Transportu (SRT, która zakłada stagnację udziału kolei w systemie transportowym kraju – i to pomimo wielomiliardowych inwestycji. Można wręcz odnieść wrażenie, że nisko postawiona w SRT poprzeczka znajduje odzwierciedlenie w zapisach DI. Widać to choćby w nazwach projektów kolejowych: enigmatyczne „prace na linii” mogą oznaczać (i niestety – dotychczas często oznaczały) chęć wydatkowania środków bez pogłębionej analizy efektów, jakie one przyniosą.

W naszej opinii, projekt DI zawiera szereg istotnych wad – należy je koniecznie wyeliminować. W przeciwnym wypadku pojawi się istotne ryzyko nieefektywnego wydatkowania wielomiliardowych środków, a w skrajnym przypadku – ich całkowita utrata.

Uwagi podzieliliśmy na dwie części:

- Uwagi ogólne – dotyczą sposobu przygotowania DI, metodologii doboru projektów, etc.
- Uwagi szczegółowe – dotyczące poszczególnych projektów (zakres, zasadność, projekty nieuwzględnione, itp.)

Część I

Uwagi ogólne

1. Przede wszystkim należy zauważyć, iż nakłady środków na inwestycje kolejowe oraz drogowe po raz kolejny nie spełniają wymagań stawianych przez Komisję Europejską. DI przewiduje wydanie 117,2 mld zł na drogi i tylko 39,7 mld zł nakładów na kolej. Oznacza to, że proporcje nakładów będą się miały jak 75:25 na korzyść dróg, a nie – jak postuluje Komisja Europejska – 60:40 na korzyść kolei. Za bardzo szkodliwy „trick” uważamy przeznaczanie części środków przeznaczonych na kolej na wydatki na tabor kolejowy dla państwowego przewoźnika pasażerskiego. Sumowanie środków na infrastrukturę i tabor kolejowy odwraca uwagę od drastycznej dysproporcji w nakładach na inwestycje w infrastrukturę kolejową i drogową.
2. Zgłaszamy szereg wątpliwości odnośnie sposobu przyznawania punktów projektom.
 - a. W naszej ocenie punktacja jest wysoce uzasadniona – brak uzasadnienia dla przyznania takiej a nie innej liczby punktów i wag poszczególnym czynnikiem. Może to oznaczać dobór kryteriów pod gotową listę projektów.
 - b. Zbyt wiele punktów za zwiększanie prędkości – ponad 120 km/h z atrybutu prędkości mogą korzystać tylko pociągi pasażerskie a więc jeden segment rynku. Pozostawienie relatywnie dużego znaczenia prędkości prowadzi do wyboru projektów przede wszystkim dedykowanych pociągom pasażerskim.
 - c. Brak punktów za zwiększenie długości składów w danym ciągu (np. postuluje się elektryfikację linii kolejowej nr 68 Lublin – Stalowa Wola, ale najprawdopodobniej pozostanie tam ograniczenie długości składu do 490m)
 - d. Brak punktów za zwiększenie dopuszczalnych nacisków osiowych w danym ciągu
 - e. Brak uwzględnienia likwidacji „wąskich gardeł” w punktacji (np. ilość zlikwidowanych ograniczeń do 20 km/h na linii)
 - f. Kryteria ruchowe nie analizują potencjału czyli towarów jeżdżących drogami oraz pasażerów - użytkowników samochodów osobowych. W opinii wielu ekspertów to niska podaż usług kolejowych o określonej jakości (wieloletnie zaniedbania w utrzymaniu, wzrost stawek, skracanie relacji, likwidacja pociągów, blokowanie dostępu do infrastruktury punktowej, likwidacja linii) doprowadziła do spadku zainteresowania koleją. Nie może to zatem służyć jako argument za dalszym ograniczaniem/brakiem rozwoju „podaży kolei”. Podsumowując: za konieczne uważamy włączenie do analiz kategorii „potencjalnego popytu”, który pojawi się w sytuacji przystosowania infrastruktury do potrzeb przewoźników towarowych i pasażerskich. W przeciwnym wypadku analizy takie należy uznać za fikcję.
 - g. Brak odniesienia do kosztów (oraz efektów). Skutkiem tego wysokie miejsca na liście zajmują warte miliardy zł projekty jak np. budowa średnicowej linii w Łodzi, a na dalekich miejscach w rankingu (z perspektywą nie zmieszczenia się w alokacji) pozostają istotne i relatywnie tanie projekty rewitalizacyjne, które mogą przynieść o wiele większe korzyści w skali sieci
 - h. Niezrozumiałe punktowanie „elektryfikacji” (jak rozumiemy – już istniejącej)
 - i. Zwiększenie przepustowości linii – wbrew przyjętemu w DI mechanizmowi – nie jest zero-jedynkowe. Podobnie jak w przypadku prędkości jest to parametr wielostopniowy. Stąd zachodzi potrzeba urealnienia tego współczynnika tak, aby zwiększenie przepustowości np. o 10% i o 200% nie było punktowane w ten sam sposób. Zaznaczamy przy tym równoczesną konieczność odniesienia się do efektu sieciowego – zwiększenie przepustowości na jednej

linii przy pozostawieniu wąskiego gardła (np. jednotorowy most – przypadek linii 273) wydatnie ogranicza, a czasem zupełnie niweluje pozytywny efekt modernizacji. System punktacji powinien eliminować takie przypadki i promować projekty spójne.

- j. Brak jest punktów za zwiększanie użyteczności linii z punktu widzenia przewoźników towarowych: zwiększanie długości torów stacyjnych, poprawa dostępności do terminali przeładunkowych (ładownie publiczne). Patrząc w drugą stronę, punktacja nie wyklucza sytuacji, w której zlikwidowane zostaną stacje, tory główne dodatkowe oraz boczne, zjazdy na bocznice, itp. Przykładem takiej modernizacji w obecnej perspektywie budżetowej jest linia nr 9 Warszawa – Gdańsk, do której studium wykonalności wykonano „w latach 90-tych, w sytuacji spadku popytu na przewozy towarowe” (źródło: pismo MTBiGM do ZNPK), a które to studium przewidywało likwidację niektórych stacji. Skutkiem tego linia jest mniej dostępna dla przewoźników towarowych (spadek możliwości krzyżowania pociągów). Należy unikać takich błędów.
3. Brak jest wiedzy o zakresie projektów. Enigmatyczne nazwy projektów („prace na linii”) nie gwarantują odpowiednich efektów. Postulujemy zmianę nazewnictwa projektów tak, aby uwzględniały one zakres prac (np. modernizacja linii ... na odcinku ... do prędkości 120 km/h, nacisków 221 kN/oś oraz długości składów 750m”). Z pewnością przyczyni się to również do większego nacisku na dotrzymanie założonych parametrów.
4. Brak jest modelu ruchu w skali kraju – uwzględniającego wszystkie gałęzie transportu. Nie wiadomo, jakie efekty przyniesie realizacja danego projektu w odniesieniu do kosztów, przez co trudno wybrać projekty optymalne z punktu widzenia całej sieci. Prowadzi to do rozwiązań suboptymalnych.
5. W pełni pochwalamy przygotowanie zbiorczej dokumentacji SOOŚ dla wszystkich projektów kolejowych o znaczeniu krajowym. Postulujemy jednak rozszerzenie SOOŚ o projekty makroregionalne – wydatnie usprawni to ich realizację przy ewentualnie nieznacznym tylko wzroście kosztów wykonania SOOŚ.
6. Postulujemy przygotowanie również listy rezerwowej projektów kolejowych. Jest to szczególnie istotne w świetle znanych z mijającej perspektywy problemów z wydatkowaniem środków na kolej i doświadczeniami z próbą przesunięcia środków z infrastruktury kolejowej na drogową, czemu w 2011 roku sprzeciwiła się Komisja Europejska.
7. Projekty dotyczące poprawy bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych muszą być finansowane w proporcjach 50:50 ze środków przeznaczonych na kolej i drogi.
8. W DI mowa przywoływana jest zasada mówiąca, iż w szczególnych przypadkach na liniach TEN-T możliwe są odstępstwa od standardowych parametrów docelowych. Nie wyrażamy zgody na jakiegokolwiek odstępstwa w zakresie dopuszczalnych nacisków osiowych w całych ciągach oraz skracania maksymalnej długości składów. Ewentualne odstępstwa mogą dotyczyć co najwyżej zabudowy ERTMS, która jest bardzo droga.
9. Należy przeanalizować – i jeśli to możliwe: wdrożyć – koncepcję zwiększania parametrów istotnych dla przewoźników towarowych na liniach dedykowanych transportowi towarów. W szczególności chodzi o zwiększone naciski osiowe (250 kN/oś) oraz długość składu do 1500m. W szczególności zasadnym wydaje się przeanalizowanie w/w możliwości na liniach nr 273 oraz 131, a także na wybranym ciągu Wschód-Zachód. Należy podkreślić, iż są to parametry z powodzeniem eksploatowane w wielu krajach świata. W Europie prace nad wdrożeniem standardu 1500m rozpoczęli Francuzi. Warto podkreślić, iż jednym ze sposobów realizacji jest realizacja koncepcji „dynamicznych mijanek” (dodatkowy tor na długości 3-4 km), który umożliwia wspólne korzystanie z linii nie tylko przez ruch towarowy, ale również pasażerski regionalny i dalekobieżny.
10. W pełni pochwalamy asygnowanie środków na inwestycje kolejowe w ramach PO Polska Wschodnia, czego brak było w bieżącej perspektywie. Należy dołożyć wszelkich starań, aby projekt

Magistrali Wschodniej został zrealizowany z należytą starannością i nadać tym pracom odpowiedni priorytet.

11. W ruchu pasażerskim promowane są jazdy „do Warszawy” a nie międzyaglomeracyjne, które są kluczowe dla powstrzymania regresu kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce. Łączy się to z brakiem konkretnych relacji międzywojewódzkich, dla których „czasy przejazdu mają spaść średnio o 1h 50 minut” oraz dla których ma wystąpić „skrócenie średniego czasu przejazdu koleją dla 50% połączeń pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi”. Wynika z tego, że dla pozostałych 50% relacji międzywojewódzkich czasy te nie ulegną poprawie.
12. Osobną kwestią jest pominięcie segmentu kolei regionalnych w analizach. To one – z pasażerami dojeżdżającymi codziennie do pracy, szkół itp. – stanowią szkielet systemu kolei pasażerskich. Bez sprawnego zasilania kolejami regionalnymi trudno sobie wyobrazić rozwój kolei dalekobieżnych. Jakkolwiek rozumiemy i popieramy finansowanie części inwestycji kolejowych z Regionalnych Programów Operacyjnych, tym niemniej dostrzegamy potrzebę koordynacji działań na poziomie centralnym i samorządowym. Wydaje się, że DI powinien w pewien sposób wpływać na samorządy wojewódzkie tak, aby te wpisywały do swoich strategii projekty z zakresu infrastruktury kolejowej. Dobrą koncepcją wydaje się wprowadzenie do systemu oceniania projektów dodatkowych punktów dla projektu, jeśli województwo zdecydowało się sfinansować rewitalizację linii łączących się z daną linią.
13. Dostrzegamy zagrożenie paraliżu na sieci PKP PLK w sytuacji braku koordynacji prowadzonych prac. Szczególnie duże zagrożenie występuje na Śląsku – prowadzony jest tam duży ruch i jednocześnie realizowanych będzie tam sporo projektów. Apelujemy o szczególnie ostrożne zaplanowanie inwestycji przy udziale przewoźników – zagwarantuje to racjonalizację prowadzonych prac i optymalne przygotowanie przewoźników na niezbędne utrudnienia.
14. W przypadku wystąpienia rozbieżności co do zakresu prac pomimo zakończenia konsultacji proponujemy zwołanie eksperckiej konferencji uzgodnieniowej z udziałem przewoźników towarowych i pasażerskich celem określenia optymalnego zakresu prac dla poszczególnych parametrów.

Część II

Uwagi szczegółowe

Skutkiem błędów wyszczególnionych w Części I duża część projektów szczególnie istotnych dla przewoźników towarowych znalazła się na niskich miejscach rankingowych. Projekty szczególnie istotne dla transportu towarowego zostały zaznaczone jako **[priorytet towarowy!]**.

Uwagi szczegółowe podzielone zostały na trzy części:

- Linie uwzględnione w projekcie Dokumentu Implementacyjnego – projekty o znaczeniu krajowym
- Linie uwzględnione w projekcie Dokumentu Implementacyjnego – projekty o znaczeniu makroregionalnym
- Linie nieuwzględnione w projekcie Dokumentu Implementacyjnego (wg podziału terytorialnego odpowiadającego poszczególnym ekspozyturom PK P PLK + projekty multilokalizacyjne)

Podstawową uwagą do większości projektów jest brak danych o zakresie prac. W każdym przypadku należy pamiętać o potrzebach przewoźników towarowych – zwiększone naciski osiowe, możliwość prowadzenia możliwie długich składów, problemy z przepustowością. Szczegółowe uwagi prezentujemy poniżej.

1. Linie uwzględnione w projekcie Dokumentu Implementacyjnego – projekty o znaczeniu krajowym

Nr projektu (Lista projektów o znaczeniu krajowym) – pkt. 7.3.1.1, str. 76	Uwagi	Postulaty
1	Brak danych o zakresie prac.	<p>[priorytet towarowy!]</p> <p>Konieczne uzyskanie parametru dopuszczalnego nacisku na oś co najmniej 221 kN/oś na całym ciągu linii 273. Postulujemy o przeanalizowanie zasadności modernizacji do parametrów 250 kN/oś oraz 1500m długości składów.</p> <p>Konieczna odbudowa mostu w Brzegu w układzie dwutorowym i bez ograniczeń prędkości oraz nacisków osiowych.</p>
2	Brak danych o zakresie prac. Bardzo wysoki koszt – istnieją projekty o korzystniejszym stosunku efektów do kosztów.	W przypadku realizacji projektu należy przygotować budowę drugiej pary torów na odcinku Katowice-Tychy oraz zapewnić odgródzenie terenów kolejowych od osiedli.
3	Brak danych o zakresie prac.	Konieczne uzyskanie parametru dopuszczalnego nacisku na oś 221 kN/oś.
4	Brak uwag.	
5	Brak danych o zakresie prac.	Linia stanowi odgałęzienie z ciągu E20 w kierunku Szczecina – konieczność zapewnienia parametrów 221 kN/oś oraz długości składów 750m.
6	Brak danych o zakresie prac.	Rozumiemy, iż chodzi tutaj o budowę drugiego toru na odcinku Warka-Radom. Jest to absolutnie kluczowy element projektu.

7	Brak uwag.	
8	Brak danych o zakresie prac.	Konieczność zapewnienia możliwości prowadzenia składów o długości 750m na całym ciągu.
9	Projekt kontrowersyjny – brak wstępnego studium wykonalności poddaje w wątpliwość możliwość realizacji inwestycji. Budowa tej linii nie rozwiązuje też żadnego z problemów Warszawskiego Węzła Kolejowego.	<p>Rekomendujemy odstąpienie od projektu i przeznaczenie zaoszczędzonych środków na inwestycje nieuwzględnione w projekcie DI.</p> <p>Alternatywnie, jeśli konieczne są prace w obrębie segregacji ruchu na trasach wylotowych z WWK w kierunku zachodnim, należy rozważyć budowę linii o podwyższonych parametrach w śladzie planowanej linii KDP Warszawa-Bełchów (przynajmniej jest gotowe studium, a w perspektywie np. 20 lat gdy pojawi się konieczność będzie można spójnie kontynuować projekt). Należy jednak szczegółowo przeanalizować koszty i korzyści takiej inwestycji – również dla przewoźników towarowych oraz pasażerskich aglomeracyjnych, gdyż jej koszt będzie wysoki.</p> <p>W przypadku odstąpienia od projektu należy przeznaczyć część środków na inwestycje nieuwzględnione w projekcie DI.</p>
10	Brak danych o zakresie prac.	Konieczność zapewnienia parametrów:
	Wydaje się, że koszt jest zbyt niski na wykonanie prac w oczekiwanym przez przewoźników zakresie.	<ul style="list-style-type: none"> • Naciski osiowe: 221 kN/oś • Prędkość: 120 km/h • Długość składu: 700m
11	Brak danych o zakresie prac.	Konieczność zapewnienia parametrów:
	Wydaje się, że koszt jest zbyt niski na wykonanie prac w oczekiwanym przez przewoźników zakresie.	<ul style="list-style-type: none"> • Naciski osiowe: 221 kN/oś • Prędkość: 100 km/h • Długość składu: 700m
12	Brak danych o zakresie prac.	Jeśli projekt uwzględnia budowę drugiego toru na odcinku Otwock-Dęblin, to nie zgłaszamy uwag. W przeciwnym wypadku koszt jest zbyt wysoki i należy przeznaczyć część środków na inwestycje nieuwzględnione w projekcie DI.

13	Brak uwag.	-
14	Brak uwag.	-
15	Brak danych o zakresie prac. Koszt jest zbyt niski na wykonanie prac w oczekiwanym przez przewoźników zakresie.	Konieczność przywrócenia dopuszczalnej prędkości 120 km/h na obydwóch torach.
16	Brak danych o zakresie prac. Koszt jest zbyt niski na wykonanie prac w oczekiwanym przez przewoźników zakresie.	Sądząc po kosztach projektu, najprawdopodobniej nie uwzględni on zabudowy urządzeń srk, co jest szczególnie istotne, gdyż jest to główny ciąg towarowy, na którym nie ma zbyt wielu stacji. W ramach projektu należałoby również zrewitalizować linię 201 na odcinku Nowa Wieś Wielka – Bydgoszcz Maksymilianowo.
17	Brak danych o zakresie prac. Koszt jest zbyt niski na wykonanie prac w oczekiwanym przez przewoźników zakresie.	W ramach projektu należy również wykonać rewitalizację linii kolejowej 292 na odcinku Jelcz Miłoszyce – Wrocław Osobowice.
18	Brak danych o zakresie prac.	Linia wymaga rehabilitacji (naprawy głównej).
19	Brak danych o zakresie prac. Koszt jest zbyt niski na wykonanie prac w oczekiwanym przez przewoźników zakresie.	
20	Projekt bezzasadny, bardzo wysokie koszty (proszę porównać do nakładów na najważniejszą linię towarową w Polsce – pkt. 16...).	Rekomendujemy wstrzymanie projektu do czasu ewentualnego rozpoczęcia budowy KDP w Polsce. W przeciwnym wypadku powstanie 5km bardzo drogiej linii, która co najwyżej w znikomym stopniu poprawi warunki funkcjonowania przewoźników. Z punktu widzenia interesu systemu transportowego Polski jest to projekt o bardzo niskim priorytecie. Należy przeznaczyć zaoszczędzone środki na inwestycje nieuwzględnione w projekcie DI.

21	Brak danych o zakresie prac.	Oczekujemy w ramach realizacji projektu zabudowy rozjazdów umożliwiających jazdę z prędkością 80 km/h z torów głównych na tory główne dodatkowe.
22	Brak uwag.	-
23	Brak danych o zakresie prac.	W ramach projektu należy poprawić prędkość prowadzenia pociągów.
24	Brak uwag.	-
25	Brak danych o zakresie prac.	Potrzebny drugi tor.
26	Brak danych o zakresie prac.	[priorytet towarowy!] Konieczna budowa drugiego toru oraz zapewnienie dopuszczalnych nacisków osiowych 221 kN/oś oraz prędkości 120 km/h.
27	Brak uwag.	-
28	Brak uwag.	-
29	Koszt kilkukrotnie za niski na wykonanie prac w oczekiwanym przez przewoźników zakresie.	Oczekujemy modernizacji całego ciągu do parametrów 221 kN/oś, prędkości 160 km/h, zabudowy sbl (długie odstępy na odcinku Łódź – Zduńska Wola), zagęszczenie posterunków do Ostrowa.
30		
31	Brak uwag.	-
32	Brak uwag.	-
33	Brak uwag.	Konieczna odbudowa stacji Dębe Wielkie celem poprawy przepustowości.
34	Brak danych o zakresie prac.	Rekomendujemy odstępnie od bardzo drogiego projektu i przeznaczenie zaoszczędzonych środków na realizację projektów, które nie znalazły się w projekcie DI. Brak uzasadnienia dla realizacji projektu.
35	Brak uwag.	-
36	Brak uwag.	Konieczność zapewnienia dopuszczalnych maksymalnych nacisków 221 kN/oś.

37	Brak uwag.	Konieczność zapewnienia dopuszczalnych maksymalnych nacisków 221 kN/oś.
38	Brak uwag.	-
39	Brak uwag.	-
40	Koszt jest zbyt niski na wykonanie prac w oczekiwanym przez przewoźników zakresie.	Konieczne jest zapewnienie możliwości prowadzenia pociągów z prędkością 120 km/h oraz naciskami 221 kN/oś.
41	Brak danych o zakresie prac.	Jeśli projekt zakłada budowę drugiego toru to brak uwag. W przeciwnym wypadku należy odstąpić od projektu i skierować go na inne, ważniejsze projekty.
42	Koszt jest zbyt niski na wykonanie prac w oczekiwanym przez przewoźników zakresie.	Konieczna odbudowa drugiego toru na odcinku Skierniewice – Marków. Konieczność zapewnienia możliwości prowadzenia składów o długości 800m, naciskach 221 kN/oś oraz prędkości 120 km/h.
43	Brak danych o zakresie prac.	Konieczne jest zapewnienie możliwości prowadzenia pociągów z prędkością 120 km/h oraz naciskami 221 kN/oś.
44	Koszt jest zbyt niski na wykonanie prac w oczekiwanym przez przewoźników zakresie.	[priorytet towarowy!] Należy odbudować drugi tor, zabudować sbl oraz zapewnić możliwość prowadzenia pociągów z naciskami 221 kN/oś.
45	Brak uwag.	-
46	Brak uwag.	-
47	Brak danych o zakresie prac.	Konieczność rozszerzenia zakresu projektu o modernizację linii 156 na odcinku Jaworzno-Szczakowa – Bukowno do parametrów 221 kN/oś i prędkości 120 km/h (lub co najmniej przywrócenie parametrów konstrukcyjnych).
48	Projekt bardzo drogi, a jego realizacja wydaje się mocno niepewna.	Sugerujemy odłożenie realizacji projektu i przeznaczenie zaoszczędzonych środków na inne, ważniejsze projekty. W przyszłości (lub w przypadku pojawienia się dużych oszczędności) można do niego wrócić.
49	Brak danych o zakresie prac.	W ramach projektu należy zelektryfikować linię oraz zapewnić możliwość prowadzenia składów o długości 750m.

50	Brak uwag.	-
51	Brak uwag.	-
52	Brak danych o zakresie prac.	W ramach projektu należy zrewitalizować odcinek Bielsko Biała – Żywiec (duża aglomeracja bielska).
53	Zbyt wąski zakres projektu.	Proponujemy rozbudowę układu torowego poprzez dobudowanie drugiego toru szlakowego na odcinku Gd. Osowa - Kościerzyna – Maksymilianowo oraz odbudowę niektórych stacji (Wieżycyca, Babi Dół) dla zwiększenia przepustowości, oraz przywrócenie przejezdności linii nr 229, 234 co stworzy możliwość obsługi Kokoszek od Pruszcza Gdańskiego.
54	Brak danych o zakresie prac.	Konieczna rewitalizacja również odcinka Sucha Beskidzka – Żywiec.
55	Brak uwag.	-
56	Brak uwag.	-
57	Brak uwag.	-
58	Projekt bezzasadny i nierealny w realizacji.	Postulujemy wykreślenie projektu z listy i zastąpienie go projektami, które nie znalazły się w projekcie DI.
59	Brak uwag.	-
60	Brak uwag.	-
61	Zbyt wąski zakres projektu. Zastanawia wyższy priorytet dla etapu II niż dla etapu I (błąd redakcyjny?).	Proponujemy rozbudowę układu torowego poprzez dobudowanie drugiego toru szlakowego na odcinku Gd. Osowa - Kościerzyna – Maksymilianowo oraz odbudowę niektórych stacji (Wieżycyca, Babi Dół) dla zwiększenia przepustowości, oraz przywrócenie przejezdności linii nr 229, 234 co stworzy możliwość obsługi Kokoszek od Pruszcza Gdańskiego. Wraz z projektem nr 17 z listy projektów nieuwzględnionych w projekcie DI projekty 53+61 stworzą kolejową obwodnicę Gdańska.
62	Zwraca uwagę wysoki koszt projektu.	-
63	Brak danych o zakresie prac.	Konieczność zapewnienia nacisków 221 kN/oś oraz prędkości 120 km/h.
64		

2. Linie uwzględnione w projekcie Dokumentu Implementacyjnego – projekty o znaczeniu makroregionalnym

1	Brak danych o zakresie projektu.	Konieczność zapewnienia możliwości prowadzenia pociągów o długości 600m – w przeciwnym wypadku projekt bezzasadny.
2	Brak uwag.	-
3	Brak uwag.	-
4	Brak uwag.	-
5	Brak uwag.	-
6	Brak uwag.	-
7	Brak uwag.	-
8	Brak uwag.	-
9	Brak uwag.	[priorytet towarowy!] Zbyt niski priorytet – remont tego odcinka de facto udroźni cały ciąg Sandomierz/Stalowa Wola - Tarnobrzeg-Mielec-Dębica, która ma bardzo duży potencjał zarówno towarowy, jak i pasażerski regionalny, a nawet dalekobieżny (najkrótsza relacja np. Lublin – Kraków).
10	Brak uwag.	-
11	Brak uwag.	-

3. Linie nieuwzględnione w projekcie Dokumentu Implementacyjnego

Ekspozytura Warszawa	
1	[priorytet towarowy!] Rewitalizacja linii 25 na odcinku Końskie – Tomaszów Mazowiecki
2	Budowa łącznicy pomiędzy liniami 26 oraz 2 w Łukowie umożliwiającą jazdę bez zmiany czoła.
3	[priorytet towarowy!]

	Rewitalizacja linii 49+36 Ostrołęka – Śniadowo - Łomża
4	Rewitalizacja linii 55+35 celem odtworzenia połączenia (Olsztyn – Szczytno – Ostrołęka – Małkinia – Siedlce (-Lublin). W ramach projektu konieczna będzie modernizacja istniejących linii kolejowych na odcinkach: Siedlce – Kosów Lacki – Treblinka, Małkinia – Ostrołęka, Ostrołęka – Szymany k. Szczytna. Połączenie będzie miało potencjał zarówno towarowy (poprawa dojazdu do Elektrowni Ostrołęka) jak i pasażerski.
Ekspozytura Lublin	
5	[priorytet towarowy!] Rewitalizacja linii 70+73. Linia 70 stanowi bardzo ważny szlak w transporcie kruszyw z Kielecczyny (jej znaczenie jeszcze wzrośnie na skutek dowozu kruszyw na inwestycje S17 oraz S19), wykorzystywana jest również w transporcie węgla do Elektrowni Połaniec, a okresowo również w ruchu pasażerskim. Należy w pełni zrewitalizować linię odbudowując mijanki (np. Raczyce – linia jest jednotorowa i ma długie odbiegi, co bardzo ogranicza przepustowość) i likwidując wszystkie ograniczenia prędkości.
6	Budowa linii kolejowej Busko – Żabno. Prace nad projektem były swego czasu zaawansowane, zapewne istnieje możliwość wykorzystania tego dorobku do realizacji studium wykonalności oraz projektu, prawdopodobnie istnieje też zabezpieczony pas gruntu na realizację inwestycji, co skróciłoby cały proces. Linia może stać się fragmentem korytarza towarowego łączącego kraje bałtyckie (Via Baltica) z południową Europą. Linia będzie również miała potencjał pasażerski (ruch regionalny oraz turystyczny).
Ekspozytura Kraków	
7	Budowa linii kolejowej Przybówka – Jasło
Ekspozytura Katowice	
8	[priorytet towarowy!] Przywrócenie stanu „z mapy” linii 132, tj. odbudowa dwutorowej, zelektryfikowanej linii kolejowej Pyskowice-Zabrze Biskupice, będącej częścią europejskich korytarzy transportowych: CE30 oraz III paneuropejskiego korytarza transportowego
9	[priorytet towarowy!] Rewitalizacja ciągu Gliwice-Zabrze Biskupice-Bytom
10	[priorytet towarowy!] Odbudowa jednotorowej linii nr 178 Zabrze Mikulczyce – Tworóg

	Brynek
11	[priorytet towarowy!] Rewitalizacja linii 144 na odcinku do Fosowskich
12	[priorytet towarowy!] Rewitalizacja jednego toru linii kolejowej nr 175 na odcinku Fosowskie – Kluczbork
13	[priorytet towarowy!] Rewitalizacja linii 149, w tym odbudowa odcinka Leszczyny – Zabrze Makoszowy
14	[priorytet towarowy!] Rewitalizacja ciągu Gliwice – Ruda Kochłowice – Katowice Muchowiec – Mysłowice/Dorota + przyległych do nich łącznic
15	Rewitalizacja linii 140 (zapewnienie możliwości prowadzenia pociągów o długości co najmniej 600m).
16	Rewitalizacja linii 169 na odcinku Tychy - Orzesze (zapewnienie możliwości prowadzenia pociągów o długości co najmniej 600m)
Ekspozytura Gdańsk	
17	Modernizacja linii 207 Toruń Wschodni – Malbork do parametrów 221 kN/oś oraz 600m długości składu.
18	Modernizacja kolejowej obwodnicy Gdańska (wraz z projektami nr 53 oraz 61). Z wraz z modernizacją korytarza przez Kościerzynę stworzy to "ring" wokół aglomeracji Trójmiasta co wyeliminuje przewóz towarów (w tym towarów niebezpiecznych) przez miasto. Postulujemy elektryfikację części linii nr 203 od Zajączkowa Tczewskiego do skrzyżowania z linią nr 201 (via Czersk). Z wcześniejszym mailem stworzą one "ring" wokół aglomeracji Trójmiasta co wyeliminuje przewóz towarów (w tym towarów niebezpiecznych) przez miasto.
Ekspozytura Wrocław	
19	[priorytet towarowy!] Należy zmodernizować obwodnicę Wrocławia. Na odcinku Wrocław Gądów – Wrocław Stadion – Wrocław Brochów należy zapewnić możliwość prowadzenia składów o długości 750m oraz o naciskach 221 kN/oś.

	<p>[priorytet towarowy!]</p> <p>W ramach projektu należy w szczególności zmodernizować urządzenia srk w stacji Wrocław Gądów - punkt krytyczny w zakresie przepustowości linii nr 274 , 273, 275 kierunek Wałbrzych, Zielona Góra , Legnica , Poznań , Oleśnica. Obecnie stacja Wrocław Gądów wyposażona jest w archaiczne suwakowe urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego. Konsekwencją tego rozwiązania jest określona przebiegowość torów przyjazdowych i odjazdowych na stacji Wrocław Gądów. Oznacza to ,że na ściśle określone tory można przyjmować i wyprawiać pociągi określonego kierunku. Ogranicza to płynne przyjmowanie pociągów z różnych kierunków do i ze stacji Wrocław Gądków. Zmodernizowane urządzenia srk muszą umożliwiać przyjmowanie i wyprawianie pociągów z każdego toru w każdym kierunku.</p>
20	<p>[priorytet towarowy!]</p> <p>Należy zrewitalizować linię kolejową nr 137 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Legnica. W ramach projektu należy koniecznie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • odbudować stację Nowa Wieś Legnicka. Po uruchomieniu stacji Nowa Wieś Legnicka czas jazdy dla pociągów towarowych na odcinku od Jawora do Legnicy skróci się z 50 min do 25 min. uruchomienie tej stacji pozwoli zwiększyć przepustowość linii nr 137 na tym odcinku do 24 par pociągów w dobie co daje 48 pociągów w dobie. Uruchomienie stacji Nowa Wieś Legnicka powinno być wykonane w systemie zdalnego sterowania urządzeniami zabezpieczenia ruchu kolejowego ze stacji Jawor lub Legnica z zastosowaniem odcinków blokady samoczynnej pomiędzy stacjami Jawor i Legnica Wschód. • Wyremontować stację Rogoźnica (zły stan techniczny infrastruktury ograniczający przepustowość linii kolejowej oraz pojemność stacji na odcinku linii nr 137, rozjazdy i tory stacyjne w fatalnym stanie technicznym , brak działań naprawczych może spowodować całkowity paraliż w zakresie funkcjonowania stacji Rogoźnica obsługującej 4 dużych nadawców kruszyw, konieczna jest również modernizacja stacji pod względem urządzeń srk, gdyż obecne mechaniczne urządzenia na stacji obsługującej tak wielu nadawców są nie wystarczające w zakresie efektywności pracy tej stacji jak również zapewnienia bezpieczeństwa ruchu manewrowego) • Wyremontować stację Strzegom (rozjazdy i tory stacyjne w fatalnym stanie technicznym. Brak działań naprawczych może spowodować poważne utrudnienia w zakresie funkcjonowania stacji Strzegom będącej stacją styczna dla

	<p>stacji Rogoźnica i Jaworzyna Śląska)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wyremontować stację Jawor (rozjazdy i tory stacyjne w fatalnym stanie technicznym , brak działań naprawczych może spowodować całkowity paraliż w zakresie funkcjonowania stacji obsługującej 5 dużych nadawców kruszyw) • Podnieść prędkość: Prędkość techniczna dla pociągów towarowych na linii nr 137 wynosi 50 km/h można ją podwyższyć do 70 km/h przy niedużych nakładach finansowych • Zmodernizować urządzenia srk na całej linii i we wszystkich stacjach • wyremontować wszystkie tory na wszystkich stacjach linii • wybudować podg. Jawor Cukrownia (sterowany z Jawora) <p>zapewnić możliwość prowadzenia składów o naciskach 221 kN/oś.</p>
21	Linia kolejowa nr 355 – pełna rewitalizacja
22	Linia kolejowa 282 Węgliniec-Żary+linia kolejowa 370 – rewitalizacja
23	<p>Linia kolejowa 286 – konieczna naprawa główna do parametrów 196 kN/oś.</p> <p>Ograniczeniem wywozowym na linii są ograniczone naciski :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kierunek nieparzysty km 23.600 191 KN • Kierunek nieparzysty km 28.855 186 KN • Kierunek nieparzysty km 51.432 191 KN • Kierunek parzysty km 22.182 191 KN • Kierunek parzysty km 45.070 191 KN • Kierunek parzysty km 45.835 177 KN <p>Ograniczenia te w sposób bardzo dotkliwy dotyczą braku możliwości wjazdu ciężkich typów lokomotyw oraz ograniczają możliwość załadunku wagonów poprzez to zmniejsza się konkurencyjność wywozowa transportu kolejowego w porównaniu do transportu samochodowego. Zasadne wydają się podwyższenie nacisków do 196 KN w szczególności na wszystkich obiektach inżynierskich.</p>
24	Linia kolejowa 181 – zapewnienie możliwości prowadzenia składów o długości 600m

25	<p>[priorytet towarowy!]</p> <p>Rewitalizacja linii kolejowej nr 289</p> <p>Dla linii nr 289 punktem krytycznym jest odcinek od Legnicy do Rzeszotar gdzie maksymalnie może się zmieścić 40 pociągów (20 par). Dla zwiększenia przepustowości należałoby otworzyć stację Raszówka (tańszy wariant) wówczas można by uzyskać przepustowość 24 par co daje 48 pociągów w dobie lub alternatywnie podwyższyć prędkość techniczną na odcinku Legnica – Rzeszotary i Lubin Górniczy Koźlice (droższy wariant).</p>
Ekspozytura Poznań	
26	Rewitalizacja linii 356 Wągrowiec-Bydgoszcz
27	Rewitalizacja linii 363 Rokietnica – Międzychód w celu wprowadzenia przewozów pasażerskich do aglomeracji poznańskiej
Projekty multilokalizacyjne	
28	<p>[priorytet towarowy!]</p> <p>Konieczny jest projekt likwidacji punktowych ograniczeń prędkości na całej sieci PKP PLK: WOS-y, ograniczenia prędkości do 20 km/h na przejazdach kolejowo-drogowych (finansowanie wspólne ze środków kolejowych oraz drogowych).</p> <p>Efektywność projektu byłaby bardzo wysoka. Pozytywne doświadczenia z projektu rozjazdowego z bieżącej perspektywy budżetowej należy kontynuować.</p>
29	<p>[priorytet towarowy!]</p> <p>Konieczny jest projekt rewitalizacji oraz budowy nowych publicznych ładowni, torów głównych dodatkowych i bocznych na stacjach kolejowych na terenie całego kraju. Dzięki temu PKP PLK będzie mogła sprzedawać kompletną usługę (przejazd+możliwość wyładunku), co wydatnie poprawi ofertę zarządcy i w konsekwencji zwiększy przychody.</p>
30	<p>[priorytet towarowy!]</p> <p>Rewitalizacja linii dojazdowych do kopalń na terenie Śląska. Przykładowe linie do rewitalizacji:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 883 – KWK Wesoła – Kosztowo – ograniczenie • 885 – KWK Piast – Nowy Bieruń – ograniczenie • 897 – 896 – KWK Śląsk – Panewniki – brak sieci

31	<p>[priorytet towarowy!]</p> <p>Likwidacja wąskich gardel opisanych w Raporcie ZNPK „Wąskie gardła na polskiej sieci kolejowej”. Raport ukazał się w maju 2012 roku. Od tego czasu w zdecydowanej większości pozostaje aktualny.</p>
32	<p>Przygotowanie inwestycji mających na celu budowę nowych linii kolejowych i łącznic, które stworzą spójną sieć kolejową. Należy zatem wykonać wstępne i zasadnicze studia wykonalności, zlecić przygotowanie dokumentacji środowiskowej, wykonanie prac projektowych itd. dla następujących linii:</p> <ul style="list-style-type: none">• Sieradz - Wieruszów• Wąsocz Konecki – Tumlin• Łęczycza – Koło• Bełchatów – Chorzew Siemkowice – Wieluń

Liczymy na uwzględnienie przesłanych przez nas uwag w ostatecznej wersji Dokumentu Implementacyjnego. Pragniemy podkreślić, iż ZNPK jest organizacją zrzeszającą niezależnych licencjonowanych przewoźników kolejowych, którzy na co dzień korzystają z infrastruktury kolejowej i na co dzień mają kontakt z klientami kolei.

Pozostajemy również w gotowości do ewentualnych dalszych prac nad Dokumentem Implementacyjnym. W przypadku zwołania eksperckiej konferencji uzgodnieniowej mającej na celu dyskusję nad poszczególnymi projektami zgłaszamy gotowość do wsparcia służb Ministerstwa wiedza naszych ekspertów.

Z poważaniem

Wojciech Jurkiewicz

Prezes Zarządu

Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych