

Raport

4/2006

Analiza inwestycji kolejowych w projekcie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko i propozycje korekty

Warszawa, sierpień 2006 r.
Autorzy: Krzysztof Rytel, Marcin Maciąg,
Stanisław Biega

Spis treści

1. WSTĘP	3
2. OKREŚLENIE PROBLEMÓW I KRYTERIÓW	4
2.1. <i>Problemy / dylematy</i>	4
2.2. <i>Kryteria</i>	8
3. OCENA PROJEKTU PROGRAMU I PROPONOWANE JEGO MODYFIKACJE	9
3.1. <i>Inwestycje zgłoszone do programu</i>	9
3.2. <i>Inwestycje oceniane pozytywnie</i>	9
3.3. <i>Inwestycje wymagające modyfikacji</i>	9
3.4. <i>Inwestycje proponowane do dodania do Programu</i>	12
3.5. <i>Inwestycje proponowane do usunięcia z Programu</i>	16
4. PODSUMOWANIE	18

1. WSTĘP

Celem niniejszego Raportu jest analiza propozycji inwestycji kolejowych planowanych do realizacji w okresie 2007-2013 w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Przedmiotem analizy jest lista projektów priorytetowych zgłoszona do konsultacji społecznych (Komunikat Ministerstwa Transportu Nr 45 z dnia 8.09.06 p.t. PRIORYTETOWE INWESTYCJE DROGOWE, KOLEJOWE I LOTNICZE NA LATA 2007 – 2013).

W latach 2007-2013 Polska pozyska znaczne środki na inwestycje infrastrukturalne z budżetu Unii Europejskiej. W projekcie PO IiŚ na transport zapisano obecnie 16,3 mrd euro środków Europejskich na projekty transportowe, w tym 4,46 mrd euro na kolej. W ich wyniku nasz kraj może wykorzystać naturalny potencjał, jakim jest dobrze rozwinięta sieć kolejowa. Kolej może zbliżyć poszczególne części kraju do siebie, uczynić nasze życie w Polsce bardziej atrakcyjnym i wygodnym. By tak się jednak stało środki na kolej muszą odpowiadać randze tego rodzaju transportu, a przygotowane zadania spełniać oczekiwania państwa, samorządów, obywateli, czyli być po prostu wydane sensownie i efektywnie.

Kolej w Polsce może przełamać trwający już blisko 20 lat swój kryzys. Impulsem do tego winny być inwestycje kolejowe. Na dzisiaj proponowane w konsultacjach Narodowej Strategii Spójności 2007-2013 priorytety kolejowe nie są do końca przemyślane i powielają błędy z poprzednich lat. Dalej PKP jako państwo w państwie proponuje inwestycje, które są zbyt często ważne z punktu widzenia wąskich interesów beneficjentów pomocy, a nie są uzasadnione ekonomicznie, społecznie, czy pozycją Polski w Europie. Lista zadań traktuje sieć kolejową wybiórczo, koszty zadań są ekstremalnie wysokie. W wypadku przyjęcia tej listy Polska jako jedyna w Europie będzie modernizowała linie kolejowej drożej niż buduje się nowe autostrady.

Niestety bardzo krótki czas jaki rząd postawił partnerom społecznym od daty ogłoszenia powyższej listy, do terminu zakończenia konsultacji, nie pozwolił na sporządzenie niniejszego raportu na takim poziomie szczegółowości i z tak dopracowaną metodologią, jak autorzy by sobie życzyli. Dodatkowym bardzo poważnym utrudnieniem był brak podania dokładnego zakresu planowanych projektów oraz ich kosztu. W większości przypadków bardzo pomocne były w tym zakresie wcześniejsze materiały PKP Polskich Linii Kolejowych, głównie prezentacje dotyczące okresu 2007-2013, w szczególności prezentacja Zbigniewa Szafrąńskiego „Modernizacja i rewitalizacja linii kolejowych w latach 2007-2013” oraz prezentacje na temat inwestycji proponowanych do poszczególnych Regionalnych Programów Operacyjnych. Niestety w wielu wypadkach informacje zawarte w tych materiałach są niezbyt szczegółowe, a czasami trudno je uznać za wiarygodne. Przykładowo koszt budowy nowej linii dwutorowej Podłęże – Piekietko o długości 35 km PLK szacuje na 2 mrd zł, co daje ok. 57 mln zł za km. Jest to koszt km trzykrotnie wyższy niż w przypadku budowy autostrady (!), a przecież ma to być zwyczajna linia kolejowa o prędkości konstrukcyjnej 120 km/h w terenie w większości płaskim, zajmująca dużo mniej terenu niż autostrada.

Duży problem stanowiło także szacowanie skróceń czasu podróży. Także i w tym przypadku dane PLK były często niewiarygodne – zwykle zbyt optymistyczne – z reguły nie uwzględniano w nich rezerw czasowych, które jednak samo PLK obficie rozmieszcza w rozkładach jazdy, a nawet czasu postoju na stacjach. Zdarzało się też, że zakładano podróż z prędkością maksymalną od początku do końca linii, tak jakby pociąg nie potrzebował czasu na rozpędzenie się i wyhamowanie. Trudno było też sprawiedliwie policzyć efekty w postaci dobowego skrócenia czasu jazdy pociągów w relacjach, na których obecnie nie ma pociągów – np. linia Skarżysko – Kamienna – Rzeszów, czy nowa linia Podłęże – Piekietko. Dlatego niektóre zaproponowane inwestycje będą miały wyższy efekt niż to wykazano w raporcie. Dlatego też wszystkie dane liczbowe należy traktować jedynie orientacyjnie.

W bilansie kosztów przyjęto następujące wskaźniki za 1 km poszczególnych rodzajów działań, zawierające znaczny margines bezpieczeństwa:

- 15 mln zł – modernizacja linii dwutorowej do standardu 160 km/h (większość modernizacji na okres 2007-13 wg PLK mieści się w wąskim przedziale 14-16 mln zł / km, choć w poprzednim okresie było to jedynie 8-12 mln zł),
- 5 mln zł – budowa drugiego toru wzdłuż linii jednotorowej (choć w kosztorysach kolejowych przyjmuje się jedynie 1,4 mln zł/km dla samej budowy nawierzchni torowej z podtorzem),
- 1,5 mln zł – remont nawierzchni torowej (na każdy tor – choć w kosztorysach przyjmuje się 0,9 mln zł/km)

2. OKREŚLENIE PROBLEMÓW I KRYTERIÓW

Racjonalne programowanie zadań inwestycyjnych wymaga określenia obiektywnych kryteriów. Aby je zdefiniować niezbędne jest uprzednie zidentyfikowanie najważniejszych problemów i dylematów jakie stoją przed działalnością inwestycyjno – remontową na polskich liniach kolejowych. Niezbędne jest określenie celów, którym ma służyć infrastruktura kolejowa – realizacji wiodących przewozów osób i ładunków, spójności inwestycji kolejowych z polityką państwa, poprawie spójności wewnętrznej państwa i wzrostowi jego konkurencyjności i wreszcie, co chyba najważniejsze umożliwić wzrost przewozów kolejowych, tam gdzie przemawiają za tym czynniki ekonomiczne, demograficzne i społeczne.

Inwestycje kolejowe w ramach SPO liŚ mają pomóc poprawić konkurencyjność polskiej gospodarki w Unii Europejskiej, a jej mieszkańcom poprawić warunki życia. Przede wszystkim realizacji założonych celów winna towarzyszyć troska o efektywne wydatkowanie środków publicznych i długofalowa wizja rozwoju transportu kolejowego w jego wiodących segmentach.

Drogą do realizacji tych celów winny być narzędzia skuteczne i sprawdzone pod kątem efektywności ekonomicznej.

2.1. Problemy / dylematy

1) Modernizacje czy remonty?

Jak wykazano w raporcie CZT nr 3/2006 pt. „Ocena efektywności modernizacji linii kolejowych w Polsce”¹ efektywność dotychczasowych modernizacji linii kolejowych w Polsce jest bardzo niska i zdecydowanie słabsza niż w przypadku remontów. Powodem tego jest fakt, że w przypadku remontów praktycznie całość środków przeznaczana jest wyłącznie na wymianę nawierzchni torowej, mającej bezpośredni wpływ na dopuszczalną prędkość, a więc skrócenie czasu jazdy. W przypadku modernizacji wymiana nawierzchni torowej stanowi tylko niewielką część kosztów, obok kosztów takich prac, jak: wymiana sterowania, sygnalizacji, zasilania, przejazdów wraz z automatyką, systemów detekcji i interoperacyjności. W dodatku są one przeprowadzane na liniach magistralnych, które są najlepiej utrzymywane na sieci kolejowej i gdzie z reguły prędkości były względnie dobre. Modernizacje przeprowadzane są kompleksowo, tak więc obok odcinków o złym stanie, wymieniane są odcinki w stanie zupełnie dobrym. Bardzo często, kosztem całkowitej wymiany drogi kolejowej (za ok. 4-5 mln zł/km – czyli czterokrotnie więcej niż w przypadku wymiany samej nawierzchni torowej) osiągnięto podniesienie dopuszczalnej prędkości na szlaku ze 140 km/h do 160 km/h. W dodatku do prędkości powyżej 140 km/h przystosowanych jest tylko kilkadziesiąt lokomotyw w kraju, więc efekt na niektórych odcinkach (Warszawa – Siedlce, Legnica – Wrocław – Opole) jest dotychczas i tak niewykorzystany.

Oczywiście pełne modernizacje mają swoje zalety – przede wszystkim uzyskanie kompleksowej jakości na całym odcinku – najwyższej możliwej do uzyskania, dostosowanie do parametrów wymaganych przez przepisy unijne, wyposażenie w nowoczesne urządzenia zapewniające dodatkowe możliwości i niższe koszty eksploatacji, zapewnienie interoperacyjności. Dlatego też modernizacje oczywiście powinny być planowane także na okres 2007-13.

Jednakże oprócz modernizacji, duża część środków powinna zostać przeznaczona na remonty linii, polegające na naprawie nawierzchni torowej, bez jakichkolwiek innych prac, nie przynoszących bezpośrednio skrócenia czasu przejazdu. Ponieważ koszt remontu jest kilkukrotnie niższy od kosztu pełnej modernizacji, uważamy za wskazane zrezygnowanie z modernizacji niektórych zaproponowanych w projekcie Programu Operacyjnego odcinków (tam gdzie efekt jest niewspółmierny do kosztu) i przeznaczenie zaoszczędzonych środków na remonty odcinków o kilkukrotnie większej długości.

Remonty linii są możliwe do dofinansowania ze środków Funduszu Spójności, czego przykładem jest projekt tzw. „wąskich gardeł” realizowany ze środków okresu 2004-2006.

¹ Marcin Maciąg, Krzysztof Rytel, Raport CZT nr 3/2006 pt. „Ocena efektywności modernizacji linii kolejowych w Polsce”, sierpień 2006, dostępny na stronie <http://czt.zm.org.pl/raporty>

2) Geografia projektów

Analiza projektów zaproponowanych w projekcie Programu Operacyjnego nasuwa spostrzeżenie o pewnej nierównomierności ich rozmieszczenia na terenie kraju. Dużymi inwestycjami objęte są ciągi południkowe – wzdłuż korytarzy E65/CE65 i E59/CE59. I słusznie, gdyż kierunki te są obciążone znacznym ruchem, w tym związanym z transportem węgla ze Śląska i ruchu kontenerowego z południowej Europy do portów. Oprócz tego zaproponowano inwestycje na ciągach równoleżnikowych wzdłuż korytarzy E20/CE20 i E30/CE30, jednakże o bardzo słabej efektywności. Występuje też kilka projektów poza korytarzami europejskimi, głównie skracających dojazd do Warszawy z różnych regionów.

Autorzy projektów zapomnieli o znaczeniu korytarzy transportowych w ruchu wewnętrznym, jak i podstawowej roli dla polskiej gospodarki komunikacji towarowej północ-południe. Polska przy akceptacji obecnego wykazu zadań, nie tylko, że nie przybliżyła się do przejęcia ważnej roli w obsłudze ruchu tranzytowego między krajami nadbałtyckimi, Skandynawią a krajami Europy południowej: Węgrami, Czechami, Słowacją, czy Włochami, Austrią i Słowenią ale zamyka przed sobą taką rolę wobec planowego przyjęcia do UE takich państw jak Bułgaria i Rumunia.

Tendencja taka wydaje się nie być zgodna z geopolityczną racją stanu naszego kraju. Modernizowanie przez polskie koleje połączeń wschód – zachód na pewno leży w interesie Niemiec i Rosji, ale chyba niekoniecznie Polski, czy Unii jako całości. Potwierdzeniem tej tezy mogą być słowa Jacquesa Barrot z wywiadu dla Dziennika z 30.09.06: „Nowe kraje członkowskie łączy wszakże jeden wspólny problem. Z powodu dawnej zależności od Związku Radzieckiego mają lepiej rozwinięte połączenia wschód – zachód niż północ – południe. To trzeba zrównoważyć.”

Niestety należy stwierdzić upośledzenie pod względem planowanych inwestycji północnej części kraju. Uderza zwłaszcza brak powiązania Pomorza Gdańskiego z całą zachodnią częścią kraju (Zachodniopomorskie, Wielkopolska, Dolny Śląsk, Lubuskie). Brakuje też inwestycji dla lepszego powiązania środkowego wybrzeża z resztą kraju, co stanowi pozbawienie właściwych połączeń komunikacyjnych ważnego obszaru turystycznego.

Pomija się znaczenie praktycznie wszystkich podstawowych linii kolejowych w środkowej Polsce łączących południe z północą. Wydaje się, że po 100 latach priorytety kolejowe dalej utrwalają historyczny podział Polski rozbiorowej, co wskazuje na brak wizji rozwoju kraju jako jedności.

Ponadto plany dla „ściany wschodniej” nie mają związku z rozmieszczeniem centrów życia gospodarczo-społecznego, w tym zwłaszcza dla zapewnienia dobrego połączenia miast wojewódzkich ze stolicą i centrum kraju. Priorytety pomijają takie miasta jak Rzeszów, Lublin, Białystok, wskazując priorytet na komunikację z Białorusią.

W związku z tym koniecznym do realizacji wydaje się postulat zapewnienia spójności całego obszaru kraju i zaplanowania inwestycji również dla poprawy komunikacji z wyżej wymienionymi regionami.

Jest zasadne, aby szczególną uwagę zwrócić na skomunikowania z obszarami turystycznymi. Z jednej strony zapewniają one znaczną część przychodów przewoźników pasażerskich (obserwowany szczyt przychodów w okresie letnim, przy „dołku” liczby przewożonych pasażerów – efekt wzrostu udziału w strukturze sprzedaży bardziej dochodowych biletów jednorazowych). Z drugiej strony stanowią one niezbędny element infrastruktury turystycznej, warunkującej trwały rozwój turystyki na tych obszarach. Wydaje się, że taką szczególną uwagę należy objąć polskie wybrzeże oraz polskie góry.

3) Połączenia międzyaglomeracyjne

Nie powinien wymagać uzasadnienia postulat, że do 2013 roku należy stworzyć sieć przyzwoitych połączeń wszystkich aglomeracji (metropolii) kraju. Naszym zdaniem powinien być to priorytet Programu. Jako zasadę kierunkową należy przyjąć, że należy dążyć do uzyskania w relacjach między wszystkimi aglomeracjami prędkości handlowej minimum 100 km/h, a na jak największej liczbie połączeń 130 km/h i wyższych. Obecne prędkości w połączeniach między aglomeracjami i planowane do uzyskania do roku 2013 w wyniku realizacji projektu Programu Operacyjnego przedstawia poniższa tabela:

STAN OBECNY

	Warszawa	Łódź	Kraków	Wrocław	Poznań	Gdańsk	Szczecin	Lublin	Katowice
Warszawa									
Łódź	2:01 - 65,4 km/h								
Kraków	2:47 - 104,5 km/h	3:52 - 76,2 km/h							
Wrocław	4:52 - 78,9 km/h	3:52 - 62,8 km/h	3:49 - 66,8 km/h						
Poznań	2:47 - 109,9 km/h	3:21 - 73,7 km/h	6:09 - 64,7 km/h	2:04 - 79,8 km/h					
Gdańsk	4:02 - 81,3 km/h	5:56 - 65,6 km/h	7:02 - 88 km/h	6:37 - 72,2 km/h	4:26 - 70,7 km/h				
Szczecin	5:19 - 97,6 km/h	5:35 - 82,6 km/h	8:46 - 69,8 km/h	4:42 - 80,6 km/h	2:15 - 95,1 km/h	5:12 - 71,9 km/h			
Lublin	2:21 - 74 km/h	3:59 - 66,5 km/h	4:54 - 64,1 km/h	7:55 - 63,5 km/h	5:18 - 90,4 km/h	6:55 - 65,0 km/h	7:55 - 87,5 km/h		
Katowice	2:34 - 115,3 km/h	3:11 - 72,6 km/h	1:16 - 61,6 km/h	2:27 - 73,5 km/h	4:49 - 73,7 km/h	7:14 - 84,1 km/h	7:23 - 72,3 km/h	5:13 - 71,5 km/h	
Rzeszów	5:09 - 59,8 km/h	7:00 - 64 km/h	1:51 - 85,4 km/h	5:59 - 71,2 km/h	8:39 - 90,4 km/h	9:39 - 64,4 km/h	10:14 - 78,7 km/h	3:53 - 52,3 km/h	3:50 - 61,6 km/h

czas jazdy przyjęty dla najszybszego czasu przejazdu średnio dla jednego i drugiego kierunku

PROJEKT RZĄDOWY

	Warszawa	Łódź	Kraków	Wrocław	Poznań	Gdańsk	Szczecin	Lublin	Katowice
Warszawa									
Łódź	1:05 - 121,8 km/h								
Kraków	2:25 - 120,4 km/h	4:15 - 66,6 km/h							
Wrocław	3:45 - 102,4 km/h	2:45 - 88,4 km/h	3:10 - 81,5 km/h						
Poznań	2:25 - 125,8 km/h	3:10 - 77,4 km/h	4:30 - 88,4 km/h	1:20 - 123,8 km/h					
Gdańsk	2:25 - 135,3 km/h	3:45 - 103,7 km/h	5:00 - 123,8 km/h	5:25 - 88,2 km/h	4:05 - 76,6 km/h				
Szczecin	4:30 - 114 km/h	5:00 - 92 km/h	6:25 - 95,4 km/h	3:00 - 126,3 km/h	1:50 - 116,7 km/h	5:02 - 73,9 km/h			
Lublin	2:15 - 77,3 km/h	3:35 - 73,9 km/h	3:45 - 83,7 km/h	6:05 - 105,9 km/h	4:45 - 100,8 km/h	5:10 - 99,7 km/h	6:40 - 104 km/h		
Katowice	2:30 - 118,4 km/h	3:05 - 74,9 km/h	1:16 - 61,6 km/h	1:50 - 98,2 km/h	3:42 - 95,9 km/h	5:05 - 120 km/h	5:37 - 95,1 km/h	4:58 - 75,1 km/h	
Rzeszów	4:44 - 66,3 km/h	5:40 - 79 km/h	1:51 - 85,4 km/h	5:36 - 76,1 km/h	6:45 - 87,6 km/h	7:10 - 86,7 km/h	8:27 - 95,3 km/h	3:45 - 56,7 km/h	3:45 - 62,9 km/h

- Prędkość handlowa dla najkrótszej kilometracji powyżej 130 km/h
- Prędkość handlowa dla najkrótszej kilometracji pomiędzy 110 i 130 km/h
- Prędkość handlowa dla najkrótszej kilometracji pomiędzy 100 i 110 km/h
- Prędkość handlowa dla najkrótszej kilometracji powyżej 80 i poniżej 100 km/h
- Prędkość handlowa dla najkrótszej kilometracji powyżej 60 i poniżej 80 km/h
- Prędkość handlowa dla najkrótszej kilometracji poniżej 60 km/h

Tab. 1: Prędkości w wybranych połączeniach międzyaglomeracyjnych – obecne (r.j. 2005/6) i prognozowane po realizacji projektu Programu

Jak wynika z tabeli projekt Programu nie zapewnia osiągnięcia minimalnej prędkości 100 km/h w większości relacji, w tym połączeniach: Kraków – Katowice, Kraków – Wrocław, Kraków – Poznań, Rzeszów – Katowice, Rzeszów – Wrocław, Lublin-Warszawa, Warszawa-Rzeszów, Warszawa-Białystok, Kraków-Łódź, .

Nietrudno zauważyć, że za wszystkie powyższe odcinki odpowiada fatalny stan odcinka Kraków – Katowice, na którym prędkość handlowa wynosi zaledwie średnio 60 km/h dla pociągu InterCity i 51 km/h dla pociągu pospiesznego. Odcinek ten nie został przewidziany do modernizacji w projekcie Programu.

Jednocześnie w projekcie Programu znalazły się inwestycje poza połączeniami między metropoliami, np.: Siedlce – Terespol, Węglińiec – Zgorzelec / Bielawa.

4) Koleje wysokich prędkości

W ostatnim roku sporo dyskutowano o propozycji budowy szybkiej kolei na trasie Warszawa – Łódź – Wrocław z odgałęzieniem do Poznania przystosowanej do prędkości 300 km/h. Z uwagi na olbrzymie koszty takiej inwestycji nie została ona włączona do Programu Operacyjnego, w którym znalazły się jedynie prace przygotowawcze. Inwestycję planuje się rozpocząć w okresie po roku 2013.

Wydaje się jednak, że w okresie do 2013 roku istnieje możliwość uzyskania linii o prędkości powyżej 160 km/h. Taką linią może być Centralna Magistrala Kolejowa, na której obecnie prędkość maksymalna wynosi 160 km/h, a na odcinku Psary – Zawiercie 200 km/h (choć z uwagi na brak w kraju odpowiedniego taboru, nie jest to wykorzystywane). Wydaje się celowe zmodernizowanie całej linii do prędkości 250 km/h, tym bardziej, że wiąże się to ze stosunkowo niewielkimi kosztami. Dodatkowo w ramach II etapu modernizacji linii Warszawa – Łódź, będzie modernizowany odcinek Warszawa – Skierniewice, co zapewni na odcinku Grodzisk Mazowiecki-Warszawa Włochy podniesienie prędkości do 160 km/h.

Dodatkowo odcinek Warszawa – Gdańsk będzie modernizowany do prędkości 160 km/h i 200 km/h dla taboru z wychylnym pudłem (z odcinkami o niższej prędkości z uwagi na ostre łuki niemożliwe do likwidacji bez ponoszenia nieproporcjonalnych kosztów). Wydaje się, że stworzenie kręgosłupa linii o podwyższonej prędkości 200/250 km/h Gdynia – Warszawa – Kraków/Katowice leży całkowicie w możliwościach finansowych Programu i nie wiąże się z nieproporcjonalnie wysokim wzrostem kosztów, tak jak w przypadku linii Warszawa – Wrocław/Poznań.

Zaletą takiego programu linii podwyższonych prędkości jest jego uniwersalność, tzn. możliwość korzystania zarówno przez pociągi podwyższonej prędkości z odcinków innych linii, jak i wjeżdżania na linię podwyższonej prędkości pociągów tradycyjnych (dzięki m.in. jednolitemu zasilaniu -3,5kV). Może to umożliwić stworzenie takich relacji z odcinkami o podwyższonej prędkości, jak Kraków - Łódź, Kraków - Poznań, Łódź - Kielce, Warszawa - Częstochowa - Wrocław, Warszawa - Olsztyn itp. Mogą one być obsługiwane taborem z dopuszczalną prędkością 160 km/h, którą rozwijają tylko na linii o podwyższonej prędkości (pociągi Ex), albo nawet taborem przystosowanym do prędkości 200 lub 250 km/h (pociągi IC), co zapewni dalsze skrócenie czasu jazdy.

5) Połączenie Warszawy z Wrocławiem i Łodzią

Pozytywnie oceniamy projekt modernizacji linii Warszawa - Łódź, w tym II etap do realizacji w okresie 2007-13. Na okres ten zaplanowano także modernizację odcinka Łódź - Kalisz do prędkości 160 km/h. Propozycja tej inwestycji jest nowością, nie pojawiła się w żadnym z wcześniejszych dokumentów. W jej efekcie czas jazdy między Łodzią i Wrocławiem skróci się o blisko godzinę.

Według dostępnej wiedzy celem tej inwestycji jest stopniowe skracanie czasu przejazdu na trasie Warszawa - Wrocław. Docelowo połączenie to ma odbywać się nową linią wysokiej prędkości, która może być wybudowana jednak dopiero po 2013 roku (kierunkowo ok. 2020 r.). Do tego czasu proponuje się etapowe skracanie czasu przejazdu na trasie do Wrocławia w korytarzu Warszawa - Łódź - Kalisz - Wrocław. W pierwszej kolejności skrócenie zostanie uzyskane dzięki modernizacji linii Warszawa - Łódź do prędkości 140/160 km/h, co ma nastąpić w roku 2008 (I etap: Skierniewice - Widzew) i 2010 (II etap: reszta). Kolejnym etapem ma być właśnie modernizacja odcinka Łódź - Kalisz (do roku 2013). W następnym etapie ma powstać pierwszy odcinek nowej linii wysokiej prędkości Ostrów - Wrocław. Dopiero później mają być budowane następne odcinki tej linii.

Uważamy, że taki plan jest racjonalny. Proponujemy jednakże następujące modyfikacje:

- 1) Włączenie do programu operacyjnego budowy linii średnicowej przez centrum Łodzi Linia średnicowa przez centrum Łodzi zapewni skrócenie czasu przejazdu przez Łódź pociągów w dłuższych relacjach, w tym najszybszych ekspresów Warszawa - Wrocław, a także zapewni lepsze skomunikowanie pociągów dojeżdżających do Łodzi w ruchu regionalnym i aglomeracyjnym. Będzie wykorzystywana przez pociągi kwalifikowane, w tym docelowo pociągi wysokich prędkości, jak również pociągi regionalne i aglomeracyjne. Linia o długości ok. 4 km powinna łączyć dworzec Łódź Fabryczna z dworcem Łódź Kaliska. Na odcinku między obecnym dworcem Łódź Fabryczna, a pl. Hallera, o długości ok. 2-2,5 km, musi przebiegać w płytkim tunelu. Oprócz tunelu należy przewidzieć budowę nowego dworca Łódź Fabryczna z peronami poniżej powierzchni ziemi. Po zachodniej stronie ul. Piotrkowskiej można rozważać budowę dodatkowo przystanku dla pociągów regionalnych i aglomeracyjnych.
- 2) Włączenie do Programu Operacyjnego inwestycji zapewniającej jak najszybsze możliwe skrócenie połączenia do Wrocławia - z wykorzystaniem trasy po Centralnej Magistrali Kolejowej i dalej od Włoszczowej przez Częstochowę i Opole. Odcinki na CMK (Grodzisk Mazowiecki-Włoszczowa 155 km) i od 2007 r. Opole Zachodnie - Wrocław Brochów (74 km) umożliwiają rozwijanie prędkości 160 km/h. zasadniczym problemem jest stan odcinka Koniecpol - Opole przez Częstochowę i Lubliniec. W ostatnich latach na linii tej wyremontowano tor nr 2 na odcinku Blachownia - Częstochowa Stradom, przywracając prędkość 100 km/h, a w tym roku planuje się remont toru 2 na odcinku Jawornica (k. Lublińca) - Herby Stare - Blachownia.

Proponujemy w ramach Programu Operacyjnego remont obu torów na odcinku Koniecpol - Częstochowa Stradom (41 km) i toru nr 1 na odc. Stradom - Lisów oraz remont toru na odc. Fosowskie - Ozimek. Remonty wyeliminują ograniczenia prędkości do 30-60 km/h. Wówczas możliwe będzie skrócenie czasu przejazdu na trasie Wrocław - Warszawa do 4 godzin. Inwestycję tę proponujemy ze względu na jej niski koszt (remont 121 km x 1,5 mln zł = 182 mln zł) oraz możliwość szybkiej realizacji - praktycznie w ciągu jednego sezonu, czyli realnie do końca 2008 r. Inwestycję tę należy przeprowadzić, gdyż planowane inne inwestycje skracające bardziej czas przejazdu w tej relacji są znacznie bardziej kosztowne i czasochłonne - ich efekt będzie uzyskany dopiero około 2011-2013 roku. Jesteśmy przekonani, że standard przejazdu do Wrocławia poniżej 4 godzin musi zostać osiągnięty w perspektywie roku 2009.

W bieżącym rozkładzie jazdy najkrótszy czas jazdy pociągu InterCity z Warszawy do Wrocławia wynosi 5 godzin, z powrotem 4 godziny 44 minuty, a w efekcie realizacji zmodyfikowanego programu najkrótsze czasy przejazdu trasy Warszawa – Wrocław po wykonaniu poszczególnych inwestycji powinny kształtować się następująco :

1. Bieżące (r.j. 2005/6, przez Poznań): najkrótsze średnio 4h52 min
2. A) Po remoncie odcinka Koniecpol – Częstochowa- Herby i Fosowskie-Ozimek : ok. 4h
B) J.w. po modernizacji linii Warszawa – Łódź (I i II etap): 3h55 min
C) J.w. przy podniesieniu prędkości na odc. Grodzisk Maz. - Włoszczowa do 250 km/h: ok. 3h 40 min
3. A) Po modernizacji linii Warszawa – Łódź (I i II etap): 5h20 min
B) J.w., po modernizacji odc. Łódź – Kalisz. do 160 km/h 4h15 min
C) J.w., po realizacji tunelu średnicowego w Łodzi:3h 55 min
D) J.w. po budowie odc. Kalisz – Wrocław na prędkość 300 km/h: 2h45 min (?)
E) Po zakończeniu budowy całej linii Warszawa – Wrocław na 300 km/h: 1h 50 min

Dla porównania PLK podaje, że po zakończeniu modernizacji E20 odc. Warszawa – Poznań i E59 odc. Wrocław – Poznań, czas przejazdu trasy Warszawa – Wrocław przez Poznań wyniesie 3h27, przy czym składowe tych czasów wynoszą 75 minut dla odcinka Wrocław-Poznań i 145 minut dla odcinka Poznań-Warszawa, co przy postoju w stacji Poznań oznacza de facto realny czas przejazdu 3 h 45 minut.

Jak widać już po wykonaniu stosunkowo prostych i szybkich remontów na linii 61 i 144 w 2008 r. możliwe byłoby skrócenie czasu jazdy z Warszawy do Wrocławia do poziomu 4 godzin, a więc praktycznie o godzinę. Po modernizacji CMK do 250 km/h i linii Warszawa – Łódź czas ten uległby skróceniu do 3 h 40 minut, a przy przejeździe przez Łódź do 3 h 50 minut.

W trakcie kolejnego okresu planowania ok. 2015-20 linia przez Łódź byłaby już najszybsza po budowie odcinka Kalisz-Wrocław.

2.2. Kryteria

W związku z powyższą analizą problemów proponujemy przyjęcie następujących kryteriów/priorytetów dla programowania inwestycji do Programu:

- 1) Przeznaczenie części środków na wysoce efektywne w porównaniu do modernizacji remonty linii kolejowych.
- 2) Zapewnienie połączeń między wszystkimi metropoliami w kraju i Warszawą o prędkości handlowej minimum 110 km/h, a możliwie 130-140 km/h i wyższej, zapewnienie prędkości handlowej między miastami wojewódzkimi i Warszawą oraz między tymi miastami o prędkości handlowej minimum 80 km/h. Zadanie to powinno być traktowane jako priorytet.
- 3) Zapewnienie spójności całego terytorium kraju – zapewnienie szybszych połączeń do wszystkich regionów, w tym jako priorytet do regionów turystycznych – Wybrzeże i góry.
- 4) Realizacja geopolitycznych interesów Polski – priorytet dla linii północ – południe i między ośrodkami wojewódzkimi, a nie dla połączeń tranzytowych wschód - zachód.
- 5) Uzyskanie linii o podwyższonej prędkości 200-250 km/h.
- 6) Unikanie dla oszczędności środków równoczesnego modernizowania linii przebiegających równolegle w niewielkiej odległości.

3. OCENA PROJEKTU PROGRAMU I PROPONOWANE JEGO MODYFIKACJE

3.1. Inwestycje zgłoszone do programu

Komunikat Ministerstwa Transportu Nr 45 z dnia 8.09.06 zawiera następującą listę priorytetowych inwestycji kolejowych do sfinansowania w ramach PO Infrastruktura i Środowisko:

- linia E65 - zakończenie modernizacji odcinków Gdynia - Warszawa, Katowice - Zebrzydowice oraz Czechowice Dziedzice - Bielsko Biała - Zwardoń
- linia E20/CE20 - odcinek Warszawa- Poznań (zakończenie prac), odcinek Łowicz- Skierniewice (zakończenie prac) i odcinek Siedlce- Terespol (modernizacja)
- linia E30- zakończenie modernizacji odcinków Opole- Kędzierzyn Koźle- Gliwice - Zabrze oraz Legnica - Węglińiec - Bielawa Dolna - Horka
- linia CE 59 - modernizacja odcinka Wrocław - Zielona Góra - Rzepin - Szczecin, I etap
- linia Warszawa - Łódź - zakończenie modernizacji na całej długości
- linia Psary - Kozłów - Kraków - modernizacja odcinka łączącego Centralą Magistralę Kolejową z Krakowem
- linia kolejowa nr 8 - modernizacja odcinka Warszawa - Radom - Kielce, wraz z budową łącznicy do lotniska Warszawa - Okęcie
- linia kolejowa nr 14 - modernizacja odcinka Łódź - Zduńska Wola - Kalisz
- prace przygotowawcze do budowy w następnym okresie programowania linii kolejowej dużych prędkości Warszawa - Łódź - Kalisz - Wrocław/Poznań
- zakup i modernizacja taboru kolejowego (400 mln euro środków unijnych)

3.2. Inwestycje oceniane pozytywnie

Zaproponowane kryteria całkowicie spełniają następujące inwestycje w projekcie Programu:

- 1) Modernizacja linii kolejowej E65 odc. Warszawa - Gdynia do prędkości 160/200 km/h i odc. Katowice - Zebrzydowice do 160 km/h
- 2) Modernizacja linii kolejowej E30 odc. Zabrze - Opole do prędkości 160 km/h.
- 3) Modernizacja linii kolejowej nr 14 odc. Łódź - Kalisz do prędkości 160 km/h.
- 4) Modernizacja linii kolejowej nr 1 odc. Warszawa-Łódź II etap
- 5) Zakup i modernizacja taboru kolejowego (400 mln euro środków unijnych)
- 6) prace przygotowawcze do budowy w następnym okresie programowania linii kolejowej dużych prędkości Warszawa - Łódź - Kalisz - Wrocław/Poznań

3.3. Inwestycje wymagające modyfikacji

Zaproponowane kryteria mogą spełnić po pewnych modyfikacjach następujące inwestycje:

- 1) **Modernizacja linii kolejowej nr 64 odc. Psary - Kozłów i nr 8 Kozłów-Kraków do prędkości 160 km/h**

Proponujemy ograniczenie modernizacji do odcinka Psary – Tunel z przebudową układu torowego stacji Tunel. Ze względu na układ geometryczny linii na odc. Kraków Batowice - Tunel nie jest możliwe praktycznie na zdecydowanej większości trasy osiągnięcie wyższej prędkości niż 90-100 km/h. Dlatego zamiast modernizacji proponujemy wykonanie na odc. Miechów - Batowice 36 km naprawy głównej w celu przywrócenie prędkości konstrukcyjnej. Tak okrojona inwestycja przyniesie takie samo skrócenie czasu przejazdu.

Długość odcinka:	36 km
Szacowany wzrost / spadek kosztu za 1 km w stosunku do projektu Programu:	12 mln zł
Szacunkowy wpływ inwestycji na wartość Programu	-432 mln zł

2) Modernizacja linii E59, odc. Rawicz – Szczecin.

Proponujemy ograniczenie modernizacji do odcinka Rawicz – Poznań – Wronki, który jest w relatywnie gorszym stanie technicznym. Odcinek Szamotuły – Szczecin jest w dobrym stanie technicznym, obecnie obowiązują prędkości maksymalne 140 i 120 km/h praktycznie bez żadnych ograniczeń punktowych. Modernizacja tego odcinka byłaby zupełnie nieefektywna.

Długość odcinka:	150 km
Szacowane jednostkowe skrócenie czasu przejazdu:	10 min
Szacowane łączne dzienne skrócenie czasu przejazdu:	420 min
Szacowany wzrost / spadek kosztu za 1 km w stosunku do projektu Programu	15 mln zł
Szacunkowy wpływ inwestycji na wartość Programu	-2250 mln zł

3) Modernizacja linii CE59, odc. Wrocław – Szczecin.

Proponujemy dokonanie remontu nawierzchni torowej zamiast pełnej modernizacji. Inwestycje na tej linii są bardzo potrzebne, gdyż linia należy do najbardziej obciążonych ruchem towarowym w kraju – przede wszystkim masowym ze Śląska do portów. Jednakże pełna modernizacja jest zupełnie zbędna. Pociągi towarowe z węglem i tak nie są prowadzone z prędkością wyższą niż 100 km/h. Dla ruchu pasażerskiego natomiast linia ma niewielkie znaczenie, gdyż są one prowadzone równoległą linią E59. Linią CE59 kursują przede wszystkim pociągi osobowe, które i tak nie mogą osiągać prędkości wyższych niż 120 km/h, a nieliczne pociągi pospieszne prędkość tylko niewiele wyższą – 140 km/h. W tej sytuacji proponujemy ograniczenie remontu do wymiany nawierzchni torowej, udroźnienia odwodnień, likwidacji ograniczeń punktowych i przywrócenia prędkości konstrukcyjnej 120 km/h. Nakłady na nowe sterowanie, sygnalizację, sterowanie przejazdowe itp. byłyby całkowicie nieracjonalne. Należy zaznaczyć, że równoległa linia E59 będzie podlegała kompleksowej modernizacji, więc ponoszenie kosztów na pełną modernizację linii równoległej jest całkowicie nieuzasadnione przy ogromnej skali potrzeb w innych częściach kraju.

Długość odcinka:	360 km
Szacowane jednostkowe skrócenie czasu przejazdu:	210 min
Szacowane łączne dzienne skrócenie czasu przejazdu:	3660 min
Szacowany wzrost / spadek kosztu za 1 km w stosunku do projektu Programu:	4,5 mln zł
Szacunkowy wpływ inwestycji na wartość Programu	-1620 mln zł

4) Modernizacja linii nr 8 odc. Warszawa - Kielce

Proponujemy nieznaczne ograniczenie zakresu modernizacji linii 8 do odcinka Warszawa Zachodnia – Skarżysko Kamienna. Układ geometryczny linii kolejowej 8 na odc. Skarżysko Kamienna - Kielce uniemożliwia przystosowanie jej do prędkości 160 km/h. W efekcie czas jazdy po modernizacji odcinka pozostanie praktycznie bez zmian, a pociągi pojadą jak obecnie 90 km/h, co pozbawia modernizację tego odcinka jakiegokolwiek efektywności. Podobne stanowisko prezentował zresztą ówczesny wiceprezes PLK, Zbigniew Szafranski na spotkaniu w Świętokrzyskiem na początku roku.

Długość odcinka wyłączonego z modernizacji:	44 km
Szacowane jednostkowe skrócenie czasu przejazdu:	15 min
Szacowane łączne dzienne skrócenie czasu przejazdu:	555 min
Szacowany koszt za km:	15 mln zł
Szacunkowy wpływ inwestycji na wartość Programu	-660 mln zł

W zamian proponujemy wykonanie na odcinku Kielce – Skarżysko Kamienna remontu linii z przywróceniem prędkości konstrukcyjnej, który z uwagi na powyższe uwarunkowania pozwoli na takie samo skrócenie czasu jazdy jak modernizacja.

Długość odcinka do remontu:	44 km
Szacowane jednostkowe skrócenie czasu przejazdu:	15 min
Szacowane łączne dzienne skrócenie czasu przejazdu:	555 min
Szacowany koszt za km:	3 mln zł
Szacunkowy wpływ inwestycji na wartość Programu	+132 mln zł

Dodatkowo proponujemy wykonanie remontu linii nr 25 na odc. Skarżysko Kamienna – Sandomierz – Ocice i nr 71 Ocice - Rzeszów z wprowadzeniem prędkości 90-120 km/h, budową przystanku na łącznicy w Skarżysku Kamiennej, umożliwiającego zatrzymanie w mieście bez konieczności zmiany czoła pociągu oraz elektryfikacją odcinka Ocice – Rzeszów. Pozwoliłoby to skrócić czas przejazdu z Rzeszowa (i turystycznych rejonów Bieszczadów) z obecnych 5 godzin 5-10 minut do tylko ok. 3 godzin 45 minut² przy zapewnieniu dogodnych bezpośrednich, szybkich połączeń ze Starachowic (1 h 45 minut), Ostrowca Św. (2 h 10 minut), Tarnobrzegu (3 h)! Koszt tak określonego zadania zgodnie z wnioskami PLK do Regionalnych Programów Operacyjnych Województw: Świętokrzyskiego i Podkarpackiego wynosi łącznie ok. 730 mln zł.

Długość odcinka:	180 km
Szacowane jednostkowe skrócenie czasu przejazdu:	100 min
Szacunkowy wpływ inwestycji na wartość Programu	+730 mln zł

5) **Modernizacja linii nr 139 odc. Czechowice – Działoszyn – Bielsko Biala - Zwardoń**

Proponujemy ograniczenie zakresu modernizacji linii 139 do odcinka Czechowice Działoszyn-Bielsko Biala (11 km). Na pozostałym odcinku proponujemy tylko prace remontowe na obu torach na odc. Bielsko Biala - Wilkowice i na torze nr 1 na odcinku do granicy słowackiej (naprawa główna i budowa drugiego toru na odc. Wilkowice - Żywiec), które zlikwidują wąskie gardła na tej trasie. Układ geometryczny znacznych odcinków górskiej linii 139 między Żywcem i Zwardoniem nie pozwala na prędkość wyższą niż 50 km/h - 70 km/h. W efekcie czas jazdy po modernizacji odcinka pozostanie praktycznie bez zmian w stosunku do prędkości konstrukcyjnej, którą można osiągnąć dzięki wykonaniu prac remontowych. Te względy pozbawiają modernizacji podstaw ekonomicznych.

Długość odcinka remontowanego:	67 km
Szacowane jednostkowe skrócenie czasu przejazdu:	26 min
Szacowane łączne dzienne skrócenie czasu przejazdu:	702 min
Szacowany koszt za 1 km:	1,5 mln zł
Szacunkowy wpływ inwestycji na wartość Programu	+101 mln zł

² Czas jazdy przy ominięciu stacji Skarżysko Kamienna

Długość odcinka remontowanego:	67 km
Szacowane jednostkowe skrócenie czasu przejazdu:	26 min
Szacowane łączne dzienne skrócenie czasu przejazdu:	702 min
Szacowany koszt za 1 km:	1,5 mln zł
Szacunkowy wpływ inwestycji na wartość Programu	+101 mln zł

Długość odcinka budowanego:	12 km
Szacowane jednostkowe skrócenie czasu przejazdu dzięki likwidacji krzyżowania i podwyższeniu prędkości	17 min
Szacowane łączne dzienne skrócenie czasu przejazdu:	714 min
Szacowany koszt za 1 km:	5 mln zł
Szacunkowy wpływ inwestycji na wartość Programu	+60 mln zł

Długość odcinka wyłączzonego z modernizacji:	
2 torowego:	9 km
1 torowego:	50 km
Szacowane jednostkowe skrócenie czasu przejazdu:	43 min
Szacowane łączne dzienne skrócenie czasu przejazdu:	1416 min
Szacowany koszt za 1 km toru pojedynczego:	7,5 mln zł
Szacunkowy wpływ inwestycji na wartość Programu	-510 mln zł

3.4. Inwestycje proponowane do dodania do Programu

Do Programu Operacyjnego należy bezwzględnie dodać następujące projekty:

1) Modernizacja linii E30, odc. Kraków – Mysłowice

Odcinek ten jest jednym z najbardziej obciążonych ruchem pasażerskim w kraju, a jednocześnie w bardzo złym stanie technicznym. Prędkość handlowa najszybszego pociągu Intercity na odcinku Katowice - Kraków wynosi 60 km/h (!). Jest to odcinek który wymaga najpilniejszej modernizacji ze wszystkich linii magistralnych w kraju. Ze zdumieniem odbieramy fakt, że nie planuje się jego modernizacji do roku 2013. PKP PLK tłumaczy takie stanowisko rzekomymi szkodami górnictwami występującymi wzdłuż tej linii³. Szkoły górnicze nie przeszkodziły jednak wybudować w tym korytarzu autostrady i nie przeszkadzają we włączeniu do programu modernizacji linii E65 Katowice - Zabrzędowice / Zwardoń, mimo, że w rejonie Katowic Brynowa występują szkody górnicze spowodowane działalnością kopalni Wujek. Wzdłuż linii Kraków - Mysłowice nie ma szkód górniczych. Dlatego proponowane jest ograniczenie zakresu modernizacji do odcinka Kraków - Mysłowice. Możliwe będzie wówczas jednostkowe skrócenie czasu jazdy o blisko połowę, a więc 30 minut (tylko na odcinku 68 km).

Długość odcinka:	68 km
Szacowane jednostkowe skrócenie czasu przejazdu:	30 minut
Szacowane łączne dzienne skrócenie czasu przejazdu:	2300 min
Szacowany koszt za 1 km:	15 mln zł
Szacunkowy wpływ inwestycji na wartość Programu	+1020 mln zł

³ Szkoły górnicze występują na krótkim odcinku, który nie jest proponowany do modernizacji (Mysłowice - Katowice Zawodzie)

2) Budowa drugiego toru linii nr 202 na odc. Wejherowo - Białogard i remont odcinka Runowo- Świdwin

Linia 202 Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński jest główną magistralą północnej Polski, zapewniającą połączenia z głębi Polski wszystkich nadmorskich kurortów posiadających sieć kolejową⁴. Na newralgicznym odcinku Wejherowo – Runowo Pomorskie jest linią jednotorową. Jest rzeczą niedopuszczalną, aby linia stanowiąca „kręgosłup” sieci kolejowej tej części kraju, posiadała jeden tor. Brak alternatywnych połączeń w przypadku zdarzeń nadzwyczajnych, takich jak chociażby zwykła awaria lokomotywy powoduje kompletny paraliż ruchu.

W codziennej eksploatacji ogromną bolączką jest jej ograniczona przepustowość, co powoduje szereg zjawisk niekorzystnych z punktu widzenia pasażera, z których najdotkliwsze jest znaczne wydłużenie czasu przejazdu, zwłaszcza sezonowych pociągów pospiesznych, wskutek wydłużanych z konieczności postojów na mijankach (krzyżowaniach). Niemożliwe jest także elastyczne dopasowanie rozkładów jazdy pociągów, które podporządkowywane są nie realnym potrzebom pasażerom, lecz możliwościom techniczno-ruchowym kolei.

W celu poprawy przepustowości linii w ramach zadania dodatkowo przewidziane jest wykonanie naprawy głównej na odc. Runowo Pomorskie - Świdwin (33 km) w celu prowadzenia ruchu z prędkością 120 km/h i dalszego skrócenia czasu jazdy między Szczecinem i Trójmiastem.

Dlatego postulujemy, by budowa drugiego toru na odcinku Wejherowo-Białogard traktowana była jako inwestycja priorytetowa ze względu na jej znaczenie dla krajowej turystyki i atrakcyjności Pomorza Gdańskiego.

Długość odcinka budowanego:	179 km
Szacowane jednostkowe skrócenie czasu przejazdu dzięki likwidacji krzyżowania i podwyższeniu prędkości	30 min
Szacowane łączne dzienne skrócenie czasu przejazdu:	840 min
Szacowany koszt za 1 km:	5 mln zł
Szacunkowy wpływ inwestycji na wartość Programu	+895 mln zł

Długość odcinka remontowanego:	33 km
Szacowane jednostkowe skrócenie czasu przejazdu:	12 min
Szacowane łączne dzienne skrócenie czasu przejazdu:	264 min
Szacowany koszt za 1 km:	1,5 mln zł
Szacunkowy wpływ inwestycji na wartość Programu	+50 mln zł

3) Remont odcinka Poznań - Bydgoszcz - Tczew

Odcinek Poznań – Bydgoszcz – Tczew (linie 353 oraz 131) stanowi najkrótsze połączenie stolicy Wielkopolski oraz Dolnego Śląska z Kujawami, Trójmiastem oraz całym Pomorzem Gdańskim. Z roku na rok postępuje degradacja techniczna tego szlaku. Tylko na odcinku zarządzanym przez Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu (67 km) znajduje się ok. 20 stałych ograniczeń prędkości, w tym do 20 i 30 km/h, ze względu na zły stan torowiska. Prędkość 120 km/h dostępna jest dla pociągów na krótkich odcinkach o łącznej długości ok. 15 km (między Inowrocławiem i Bydgoszczą oraz między Smętowem i Tczewem). W obecnym rozkładzie jazdy najszybszy pociąg pospieszny na pokonanie trasy Poznań – Gdańsk potrzebuje 4 h 44 minuty (prędkość handlowa zaledwie ok. 66 km/h), a z powrotem 4 h 8 minut (prędkość handlowa ok. 75 km/h). Jest to prędkość stanowczo zbyt niska jak na rangę połączenia, dlatego postulujemy by remont tej linii wraz z wprowadzeniem na całym odcinku prędkości szlakowej 120 km/h (oraz tam, gdzie jest to technicznie możliwe, bez nakładów niewspółmiernych do korzyści, do 140 km/h). W efekcie nastąpi skrócenie czasu jazdy w relacji Poznań - Gdańsk o w zależności do kierunku od 55 do 90 minut.

⁴ nad Bałtykiem kolej dociera do teby, Ustki, Darłówka, Mielna, Kołobrzegu

Długość odcinka:	260 km
Szacowane jednostkowe skrócenie czasu przejazdu:	50 min
Szacowane łączne dzienne skrócenie czasu przejazdu:	2138 min
Szacowany koszt za 1 km:	3 mln zł
Szacunkowy wpływ inwestycji na wartość Programu	+825 mln zł

4) Remont linii nr 16 na odcinku Zgierz – Kutno

57-kilometrowy odcinek linii nr 16 stanowi najkrótsze połączenie aglomeracji łódzkiej z magistralą E20, a przez to z Wielkopolską i Pomorzem Szczecińskim, oraz poprzez Toruń i Bydgoszcz z Trójmiastem i całym Pomorzem Gdańskim. Kursują tym szlakiem pociągi z Katowic do Gdyni. Linia ma pierwszorzędne znaczenie dla Łodzi, mimo to obecnie jest w fatalnym stanie. Prędkość handlowa najszybszego pociągu pospiesznego zaledwie przekracza 50 km/h (ok. 51,4 km/h), do grudnia spadnie poniżej 40 km/h, niepokojąco rośnie też liczba wprowadzanych nowych stałych ograniczeń prędkości, wskutek czego w przyszłym rozkładzie czas przejazdu pociągów wyniesie średnio ok. 2 godziny. Może to w konsekwencji doprowadzić do sytuacji, podobnej do przypadku innej łódzkiej linii – nr 15 Łódź Kaliska – Łowicz, gdzie postępującej degradacji technicznej nie towarzyszyły żadne zabiegi o charakterze naprawczym. Skutkiem tego od XII 2006 r. przestaną tam kursować pociągi pasażerskie.

Wnioskujemy o wprowadzenie do programu remontu linii 16, w celu przywrócenia prędkości konstrukcyjnej.

Długość odcinka:	57 km
Szacowane jednostkowe skrócenie czasu przejazdu:	30 min
Szacowane łączne dzienne skrócenie czasu przejazdu:	951 min
Szacowany koszt za 1 km:	1,5 mln zł
Szacunkowy wpływ inwestycji na wartość Programu	+86 mln zł

5) Dostosowanie Centralnej Magistrali Kolejowej do prędkości 200 lub 250 km/h.

Obecnie na całej linii CMK dopuszczona jest prędkość 160 km/h, z wyjątkiem odcinka Psary – Zawiercie, gdzie dopuszczona jest nawet prędkość 250 km/h, z tym, że żaden z polskich przewoźników nie dysponuje lokomotywami przystosowanym do takiej prędkości. Możliwe jest dostosowanie pozostałego odcinka magistrali do prędkości 250 km/h przy stosunkowo niewielkich kosztach (w porównaniu do budowy nowej linii wysokiej prędkości). Konieczne będzie m.in. wybudowanie kilkudziesięciu wiaduktów w miejscu obecnych przejazdów kolejowych, wymiana sieci trakcyjnej wraz ze słupami wsporczymi, modernizacja zasilania z przystosowaniem do większych poborów mocy, ogrodzenie linii, dostosowanie blokady samoczynnej do wyższej prędkości.

Szacunek kosztów takiej inwestycji nastrocza sporo problemów. Mimo że plany modernizacji tej linii były proponowane od dawna, to jednak nie istnieje żadne opracowanie określające bardziej szczegółowo niezbędne koszty. Dla potrzeb niniejszej analizy proponujemy przyjąć taki sam koszt za 1 km, jak przy modernizacji innych linii do 160 km/h, zakładając orientacyjnie, że zwiększone koszty osiągnięcia niektórych podwyższonych parametrów (np. zasilania, rozjazdów), są równoważone brakiem potrzeby wymiany nawierzchni torowej.

Długość odcinka:	170 km
Szacowane jednostkowe skrócenie czasu przejazdu:	20 min
Szacowane łączne dzienne skrócenie czasu przejazdu:	1160 min
Szacowany koszt za 1 km:	15 mln zł
Szacunkowy wpływ inwestycji na wartość Programu	+2 550 mln zł

6) Remont linii Pilawa – Warszawa

Naprawa z wprowadzeniem prędkości szlakowej 120 km/h na odcinku Pilawa-Otwock – Warszawa ma na celu skrócenie czasu przejazdu pociągów regionalnych na odcinku Lublin - Warszawa o ok. 20 minut oraz aglomeracyjnych na szczególnie obciążonym odcinku do Otwocka (ok. 40 par pociągów w dni powszednie). Koszt modernizacji odcinka Warszawa – Otwock wraz z budową przejazdów dwupoziomowych został określony w propozycjach PLK do RPO Mazowsza na 200 mln zł. Koszt remontu 26 km jednotorowego odcinka Otwock - Pilawa można szacować na 40 mln zł, a koszt budowy drugiego toru na tym odcinku na 135 mln zł.

Długość odcinka:	50 km
Szacowane jednostkowe skrócenie czasu przejazdu:	średnio 16 min
Szacowane łączne dzienne skrócenie czasu przejazdu:	1060 min
Szacunkowy wpływ inwestycji na wartość Programu	+375 mln zł

7) Remont linii Koniecpol – Częstochowa Stradom -Herby Stare i Fosowskie-Ozimek

Remont winien objąć trzy odcinki: 2 tory na odcinku Koniecpol - Częstochowa Stradom (41 km), tor 1 na odcinkach Częstochowa Stradom - Herby Stare (17 km) i Fosowskie - Ozimek (11 km) wraz budową nowego toru na tym jednotorowym odcinku. Remont odcinków linii pozwoli skrócić czas przejazdu do Wrocławia do ok. 4 godzin, przy bardzo niskim koszcie zadania i w bardzo krótkim czasie przy wykorzystaniu parametrów linii CMK. Uważamy, że inwestycja ta jest znacząca, gdyż pozwala na szybkie i istotne skrócenie czasu przejazdu w relacji stolica – pld-zach. Polska, bez czekania na efekty wieloletnich inwestycji na innych trasach. Inwestycja polegająca na remoncie nie wymaga uzyskania pozwolenia na budowę i innych długotrwałych procedur i może być wykonana w ciągu kilku miesięcy, nawet jeszcze w 2007 roku.

Długość odcinka do remontu:	121 km
Szacowane jednostkowe skrócenie czasu przejazdu:	35 min
Szacowane łączne dzienne skrócenie czasu przejazdu:	730 min
Szacowany koszt za 1 km:	1,5 mln zł
Szacunkowy wpływ inwestycji na wartość Programu	+182 mln zł

Długość odcinka budowanego:	11 km
Szacowane jednostkowe skrócenie czasu przejazdu dzięki likwidacji krzyżowania i podwyższeniu prędkości	10 min
Szacowane łączne dzienne skrócenie czasu przejazdu:	280 min
Szacowany koszt za 1 km:	5 mln zł
Szacunkowy wpływ inwestycji na wartość Programu	+55 mln zł

8) Budowa linii średnicowej w Łodzi

Budowa linii średnicowej łączącej dwa największe łódzkie dworce: Fabryczny i Łódź Kaliską jest niezbędną inwestycją dla stworzenia spójności komunikacyjnej w łódzkim węźle kolejowym. Obecnie wszystkie pociągi przelotowe „objeżdżają” miasto odcinkiem Ł. Widzew – Ł. Kaliska (dł. 15 km). Budowa linii średnicowej, podobnej do warszawskiej, pozwoliłaby nie tylko na skrócenie odcinka Łódź Kaliska – Łódź Widzew o około 5 km, ale przede wszystkim możliwy, stałby się przejazd (i postój) pociągów „przelotowych” przez ścisłe centrum miasta. Sprawny i szybki przejazd przez centrum Łodzi jest szczególnie ważny w kontekście planów budowy szybkiej kolei Warszawa – Wrocław. Z linii będą korzystać nie tylko pociągi międzyregionalne, ale także aglomeracyjne (czy nawet w przyszłości szybka kolej miejska), a w dalszej perspektywie będzie on elementem kolei wysokich prędkości.

Linia średnicowa liczyłaby ok. 4 km długości, z tego ok. 2 – 2,5 km w tunelu. Wraz z tunelem powinien zostać wybudowany nowy dworzec Łódź Fabryczna z peronami poniżej powierzchni terenu oraz być może przystanek dla pociągów aglomeracyjnych (SKM) w rejonie ul. Piotrkowskiej lub na zachód od niej.

Koszt inwestycji można orientacyjnie szacować przez porównanie do kosztu budowy ostatniego etapu metra w Warszawie (tzw. odcinek Bielański) o długości 3,9 km z 4 przystankami. Wynosi on 700 mln zł, co daje koszt 175 mln zł/km. Taką wartość proponujemy przyjąć jako szacunkowy koszt km linii średnicowej w Łodzi.

Długość odcinka:	4 km
Szacowane jednostkowe skrócenie czasu przejazdu:	20 minut
Szacowane łączne dzienne skrócenie czasu przejazdu:	200 minut
Szacowany koszt za 1 km:	175 mln zł
Szacunkowy wpływ usunięcia inwestycji na wartość Programu	+700 mln zł

9) Budowa nowej linii (Kraków) Podłęże - Piekietko (Nowy Sącz) wraz z remontem i elektryfikacją linii Chabówka – Nowy Sącz

Dzięki tej inwestycji będzie możliwe sprawne połączenie aglomeracji krakowskiej z zimową stolicą Polski, Zakopanem oraz Nowym Sączem, Krynicą oraz granicą państwa ze Słowacją. Realizacja tej linii będzie mieć podstawowe znaczenie dla wzrostu atrakcyjności ww. kurortów w skali europejskiej oraz integracji kolei na ciągu północ - południe we wschodniej części Unii Europejskiej, zwłaszcza w zakresie intensywnego ruchu towarowego i międzynarodowego ruchu tranzytowego (Skandynawia - kraje bałkańskie). Realizacja tych inwestycji pozwoli blisko dwukrotnie skrócić „kolejową” odległość z Krakowa do Nowego Sącza (ze 167 do ok. 90 km) i dalej do granicy państwa oraz 2,5 - 3-krotnie skrócić czas przejazdu, z minimum 2 h 40 min obecnie do 1 godziny. Ponad dwukrotnemu skróceniu czasu przejazdu ulegnie także przejazd do Zakopanego z obecnych 3 godzin 10 minut do 1 godziny 40 minut.

Budowa zupełnie nowej linii z podkrakowskiego Podłęża do Piekietka planowana jest już od początków lat 70-tych ubiegłego wieku. W połowie lat 90-tych analizę dotyczącą budowy linii przygotowała dla PKP Politechnika Krakowska.

Koszt budowy w prezentacji PLK oszacowała na ok. 2000 mln zł⁵ dla ok. 35 km, co oznacza koszt 1 km toru w kwocie 28,6 mln zł. Jest on zdecydowanie zawyżony i nie powinien być przyjęty w kwocie wyższej niż 670 mln zł. Koszt remontu 77 km odcinka Chabówka – Nowy Sącz należy szacować na 116 mln zł, elektryfikacji na 145 mln zł. Razem propozycja zwiększa wartość Programu o + 931 mln zł.

3.5. Inwestycje proponowane do usunięcia z Programu

Wyżej wymienione inwestycje powinny być zrealizowane dzięki zaoszczędzeniu środków z inwestycji najmniej efektywnych, które powinny być usunięte z Programu. Są to następujące projekty:

1) Modernizacja linii E20, odc. Warszawa – Poznań

Odcinek ten był poddany modernizacji w latach 1993 - 2001. Dalsza, niezwykle kosztowna, jego modernizacja, która zapewni skrócenie czasu przejazdu na 304 - kilometrowym odcinku z Warszawy do Poznania, zaledwie o najwyżej 25 minut jest zupełnie nieefektywna. Proponujemy na tym odcinku jedynie modernizację odcinka znajdującego się w relatywnie gorszym stanie - Sławie - Sokołowo Wrzesińskie⁶ przy kolejowej obwodnicy Wrześni (2 tory po 42 km) i toru nr 1 z Łowicza do Kutna wraz z torami głównymi w rejonie stacji w Kutnie (modernizacja ok. 80 km torów), by zapewnić szybki i sprawny przejazd przez rozległy teren stacji pociągom nie zatrzymującym się na niej.

Długość odcinka:	164 km
Szacowane jednostkowe skrócenie czasu przejazdu:	6-15 min
Szacowane łączne dzienne skrócenie czasu przejazdu:	719
Szacowany koszt za 1 km:	7,5 mln zł
Szacunkowy wpływ usunięcia inwestycji na wartość Programu	+1230 mln zł

2) Modernizacja linii E20, odc. Siedlce – Terespol

Planuje się kompleksową modernizację odcinka do prędkości 160 km/h. Tymczasem odcinek ten ma marginalne znaczenie dla krajowego ruchu pasażerskiego i towarowego. Nie kursują po nim żadne pociągi kwalifikowane. Ruch pasażerski międzynarodowy jest niewielki i ze względu na granice Unii Europejskiej w Terespolu nie będzie rósł. Trzeba zauważyć, że nawet dla połączeń międzynarodowych modernizacja od-

⁵ W celu rzeczywistego oszacowania kosztów budowy linii kolejowej niezbędne jest przygotowanie przez podmiot zewnętrzny memorandum finansowego, gdyż proponowany koszt inwestycji przez PKP PLK nie jest podparty żadnymi studiami wykonalności. Koszt budowy zwykłej linii Podłęże - Piekietko ma wynosić wg PLK za 1 km tyle, co koszt linii wysokich prędkości na 350 km/h (sic!) Należy oczekiwać, że rzeczywisty koszt budowy nowej linii będzie kosztować co najmniej dwa razy taniej, niż to podaje PKP PLK.

⁶ Zły stan opisanego odcinka wynika ze złej eksploatacji linii przez zarządcę, czego wynikiem jest po modernizacji wprowadzenie ograniczeń prędkości do 60 km/h

cinka nie będzie miała większego znaczenia, gdyż po stronie białoruskiej nie ma podobnych planów. Tak więc nawet stosunkowo duże skrócenie czasu jazdy pociągu na tej trasie nie będzie miało żadnego znaczenia wobec niskich prędkości obowiązujących na wschód od Terespoła, gdzie w przyszłości nie jest spodziewane podniesienie prędkości do 120 km/h.

Realizacja inwestycji to wynik „owczego pędu” PKP PLK, który bezkrytycznie wdraża plany inwestycyjne z początku lat 90-tych bez oszacowania efektywności inwestycji i jej wątpliwego znaczenia dla ekonomiki spółki.

Dla zapewnienia poprawy parametrów linii proponujemy wykonanie na odc. 66 km (Łuków-Biała Podlaska) naprawy głównej torów i nawierzchni w celu podniesienia prędkości do 120 km/h E30. Prace te zapewnią właściwy stan infrastruktury bez ponoszenia zbędnych wydatków.

Długość odcinka:	66 km
Szacowane jednostkowe skrócenie czasu przejazdu:	35
Szacowane łączne dzienne skrócenie czasu przejazdu:	1225
Szacowany koszt za 1 km:	3 mln zł
Szacunkowy wpływ inwestycji na wartość Programu	+ 198 mln zł

Długość odcinka:	117 km
Szacowane jednostkowe skrócenie czasu przejazdu:	60
Szacowane łączne dzienne skrócenie czasu przejazdu:	2110
Szacowany koszt za 1 km:	3 mln zł
Szacunkowy wpływ usunięcia inwestycji na wartość Programu	- 1785 mln zł

Niestety koszty inwestycji na E20 w wersji rządowej nie zostały podane do publicznej wiadomości. Jedynym źródłem w tej materii jest prezentacja Zbigniewa Szafrąńskiego, b. Wiceprezesa PLK pt: „Modernizacja i rewitalizacja linii kolejowych w latach 2007-2013”. W prezentacji tej wśród zadań na okres 2007-13 widnieje projekt modernizacji linii E20 Kunowice – Terespol na kwotę 1,7 mld Euro. Trudno jednoznacznie rozstrzygnąć, czy jego zakres jest tożsamy z zadaniami Warszawa – Poznań i Siedlce – Terespol z obecnej propozycji rządowej, ale wszystko wskazuje, że tak. Wobec tego, zważywszy, że proponujemy rezygnację z tych projektów i zastąpienie ich projektami okrojonymi, których koszty wymieniono powyżej, kwotę tę należy uznać za oszczędność.

Długość odcinka:	304 km
Szacowane jednostkowe skrócenie czasu przejazdu:	20
Szacowane łączne dzienne skrócenie czasu przejazdu:	1438
Szacunkowy wpływ usunięcia inwestycji na wartość Programu	- 6800 mln zł ⁷

3) Modernizacja linii CE20, odc. Skierniewice – Łowicz

Fragment magistrali towarowej CE20, towarowej obwodnicy Warszawy – o niewielkim znaczeniu w ruchu pasażerskim, tylko w ruchu lokalnym. Po linii kursuje zaledwie jedna para pociągów pospiesznych nocnych. Wobec potrzeby realizacji zadań o znacznie większym znaczeniu dla gospodarki kraju i przewoźników pasażerskich, projekt winien być wycofany z realizacji. Linia wymaga na obecnym etapie tylko prac utrzymaniowych np. naprawy głównej toru, co winno być przedmiotem sfinansowania go ze środków Funduszu Kolejowego.

Długość odcinka:	22 km
Szacowane jednostkowe skrócenie czasu przejazdu:	15
Szacowane łączne dzienne skrócenie czasu przejazdu:	390
Szacunkowy wpływ usunięcia inwestycji na wartość Programu	- 165 mln zł

⁷ Oczywiście w tej kwocie zawiera się także koszt dla odcinka Siedlce – Terespol, więc kwoty 1785 mln zł nie należy liczyć podwójnie

4. PODSUMOWANIE

Bilans zaproponowanych modyfikacji Programu wygląda następująco:

- Zmniejszenie kosztów Programu: 11 777 mln zł.
- Zwiększenie kosztów Programu: 9 460 mln zł.

Jak widać, mimo tak znacznego zwiększenia efektów Programu udało się per saldo zaoszczędzić 2,3 mld zł. Środki te mogą być przeznaczone na dalsze efektywne inwestycje. W szczególności proponujemy rozważyć następujące zadania:

- Zwiększenie środków na zakup taboru. W szczególności w proponowanej modyfikacji powstaje linia o prędkości 200/250 km/h na większości korytarza E65. Wraz z relacjami łączonymi można stworzyć sieć połączeń o podwyższonej prędkości. Niestety obecnie polscy przewoźnicy nie dysponują taborom przystosowanym do prędkości pow. 160 km/h. Wydaje się niezbędny zakup pewnej liczby jednostek elektrycznych z wychylnym pudłem.
- Rozwój transportu intermodalnego. W szczególności niezbędna jest budowa systemu centrów logistycznych i przeladunkowych oraz specjalistycznego taboru.
- Rail Baltica. Modernizacja korytarza E-65 w celu m.in. wzrostu roli kolei w obsłudze transportu towarowego z krajami bałtyckimi. W pierwszej kolejności powinna być rozpatrywana modernizacja łącznicy Warszawa Rembertów – Zielonka, modernizacja odcinka Tłuszcz – Małkinia do 160 km/h oraz usprawnienie przejazdu odcinka Białystok – Trakiszki, np. poprzez elektryfikację odcinka Sokółka – Trakiszki, czy budowę drugiego toru na odcinku Białystok – Sokółka.
- Modernizacja odcinka Bydgoszcz – Toruń lub budowa odcinka nowej linii po prawym brzegu Wisły (projekt BitCity).

Jak widać z niniejszego raportu zaproponowaną w komunikacie rządowym listę projektów priorytetowych trudno uznać za optymalną. Możliwe są daleko idące korekty, umożliwiające znaczne podniesienie efektów programu – mierzone na przykład łącznym dobowym skróceniem czasu jazdy pociągów na całej sieci w kraju. Porównanie efektów obu wariantów obrazują schematy załączone na kolejnych stronach. Widać na nich różnicę w spełnianiu zaproponowanych kryteriów, w tym priorytetu dla połączeń między aglomeracjami, połączeń północ - południe, zwiększenia spójności terytorialnej kraju.

Porównanie prędkości w połączeniach między aglomeracjami obrazuje poniższa tabela:

STAN OBECNY

	Warszawa	Łódź	Kraków	Wrocław	Poznań	Gdańsk	Szczecin	Lublin	Katowice
Warszawa									
Łódź	2:01 - 65,4 km/h								
Kraków	2:47 - 104,5 km/h	3:52 - 76,2 km/h							
Wrocław	4:52 - 78,9 km/h	3:52 - 62,8 km/h	3:49 - 66,8 km/h						
Poznań	2:47 - 109,9 km/h	3:21 - 73,7 km/h	6:09 - 64,7 km/h	2:04 - 79,8 km/h					
Gdańsk	4:02 - 81,3 km/h	5:56 - 65,6 km/h	7:02 - 88 km/h	6:37 - 72,2 km/h	4:26 - 70,7 km/h				
Szczecin	5:19 - 97,6 km/h	5:35 - 82,6 km/h	8:46 - 69,8 km/h	4:42 - 80,6 km/h	2:15 - 95,1 km/h	5:12 - 71,9 km/h			
Lublin	2:21 - 74 km/h	3:59 - 66,5 km/h	4:54 - 64,1 km/h	7:55 - 63,5 km/h	5:18 - 90,4 km/h	6:55 - 65,0 km/h	7:55 - 87,5 km/h		
Katowice	2:34 - 115,3 km/h	3:11 - 72,6 km/h	1:16 - 61,6 km/h	2:27 - 73,5 km/h	4:49 - 73,7 km/h	7:14 - 84,1 km/h	7:23 - 72,3 km/h	5:13 - 71,5 km/h	
Rzeszów	5:09 - 59,8 km/h	7:00 - 64 km/h	1:51 - 85,4 km/h	5:59 - 71,2 km/h	8:39 - 90,4 km/h	9:39 - 64,4 km/h	10:14 - 78,7 km/h	3:53 - 52,3 km/h	3:50 - 61,6

czas jazdy przyjęty dla najszybszego czasu przejazdu średnio dla jednego i drugiego kierunku

PROJEKT RZĄDOWY

	Warszawa	Łódź	Kraków	Wrocław	Poznań	Gdańsk	Szczecin	Lublin	Katowice
Warszawa									
Łódź	1:05 - 121,8 km/h								
Kraków	2:25 - 120,4 km/h	4:15 - 66,6 km/h							
Wrocław	3:45 - 102,4 km/h	2:45 - 88,4 km/h	3:10 - 81,5 km/h						
Poznań	2:25 - 125,8 km/h	3:10 - 77,4 km/h	4:30 - 88,4 km/h	1:20 - 123,8 km/h					
Gdańsk	2:25 - 135,3 km/h	3:45 - 103,7 km/h	5:00 - 123,8 km/h	5:25 - 88,2 km/h	4:05 - 76,6 km/h				
Szczecin	4:30 - 114 km/h	5:00 - 92 km/h	6:25 - 95,4 km/h	3:00 - 126,3 km/h	1:50 - 116,7 km/h	5:02 - 73,9 km/h			
Lublin	2:15 - 77,3 km/h	3:35 - 73,9 km/h	3:45 - 83,7 km/h	6:05 - 105,9 km/h	4:45 - 100,8 km/h	5:10 - 99,7 km/h	6:40 - 104 km/h		
Katowice	2:30 - 118,4 km/h	3:05 - 74,9 km/h	1:16 - 61,6 km/h	1:50 - 98,2 km/h	3:42 - 95,9 km/h	5:05 - 120 km/h	5:37 - 95,1 km/h	4:58 - 75,1 km/h	
Rzeszów	4:44 - 66,3 km/h	5:40 - 79 km/h	1:51 - 85,4 km/h	5:36 - 76,1 km/h	6:45 - 87,6 km/h	7:10 - 86,7 km/h	8:27 - 95,3 km/h	3:45 - 56,7 km/h	3:45 - 62,9

PROPOZYCJA CZT

	Warszawa	Łódź	Kraków	Wrocław	Poznań	Gdańsk	Szczecin	Lublin	Katowice
Warszawa									
Łódź	1:05 - 121,8 km/h								
Kraków	2:00 - 145,5 km/h	2:35 - 113 km/h							
Wrocław	3:40 - 104,7 km/h	2:45 - 88,4 km/h	2:45 - 93,8 km/h						
Poznań	2:32 - 120,4 km/h	2:20 - 105 km/h	4:05 - 97,5 km/h	1:20 - 123,8 km/h					
Gdańsk	2:25 - 135,3 km/h	3:45 - 103,7 km/h	4:35 - 135,1 km/h	4:35 - 104,3 km/h	3:15 - 96,3 km/h				
Szczecin	4:47 - 107,2 km/h	4:32 - 101,7 km/h	6:15 - 103,5 km/h	3:30 - 108,3 km/h	2:03 - 104,4 km/h	4:17 - 87,3 km/h			
Lublin	1:55 - 90,3 km/h	3:10 - 81,5 km/h	3:55 - 80,2 km/h	6:05 - 105,9 km/h	4:45 - 100,8 km/h	4:50 - 106,6 km/h	6:35 - 105,2 km/h		
Katowice	2:05 - 142,7 km/h	2:15 - 102,7 km/h	0:50 - 93,6 km/h	1:50 - 98,2 km/h	3:42 - 95,9 km/h	4:40 - 130,7 km/h	5:50 - 91,5 km/h	4:15 - 87,8 km/h	
Rzeszów	3:30 - 83,7 km/h	4:46 - 94 km/h	1:51 - 85,4 km/h	5:00 - 85,2 km/h	6:10 - 95,8 km/h	6:10 - 100,7 km/h	8:15 - 97,6 km/h	2:40 - 76,2 km/h	2:55 - 80,9

- Prędkość handlowa dla najkrótszej kilometracji powyżej 130 km/h
- Prędkość handlowa dla najkrótszej kilometracji pomiędzy 110 i 130 km/h
- Prędkość handlowa dla najkrótszej kilometracji pomiędzy 100 i 110 km/h
- Prędkość handlowa dla najkrótszej kilometracji powyżej 80 i poniżej 100 km/h
- Prędkość handlowa dla najkrótszej kilometracji powyżej 60 i poniżej 80 km/h
- Prędkość handlowa dla najkrótszej kilometracji poniżej 60 km/h

Tab. 2: Prędkości w połączeniach międzyaglomeracyjnych – obecne (r.j. 2005/6), prognozowane po realizacji projektu Programu i prognozowane po realizacji Programu zmodyfikowanego wg propozycji z niniejszego raportu.

Realizacja modernizacji polskiej sieci kolejowej w sposób zaproponowany w projekcie rządowym będzie oznaczała utrwalenie zacofania polskiej kolei względem kolei europejskich. Mówi się, że standardem będzie osiągnięcie na liniach prędkości konstrukcyjnej 160 km/h, tymczasem na wielu ważnych relacjach między dużymi miastami wojewódzkimi nie zapewnia się prędkości handlowej nawet 80 km/h. Warto zaznaczyć, że w obliczeniach uwzględniano najkrótsze możliwe połączenia, często z przesiadkami pomiędzy różnymi przewoźnikami i kategoriami pociągów (czyli nie brane pod uwagę przez pasażera), a równie często połączenia występujące tylko raz dziennie. Przypomnijmy, że przed wojną pociąg między Warszawą i Łodzią kursował z prędkością maksymalną 120 km/h i osiągał prędkość handlową niemal 110 km/h. Wtedy Polacy byli dumni ze swoich kolei. Skala dostępnych wkrótce środków finansowych pozwala na realizację takiego programu inwestycyjnego, który by ten stan mógł przywrócić. Z przykrością należy stwierdzić, że propozycje PLK i ministerstwa temu nie służą.

CENTRUM ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU

Stowarzyszenie "Zielone Mazowsze"

ul. Nowogrodzka 46 lok. 6

00-695 Warszawa

tel./fax.: (22) 6217777

czt.zm.org.pl

