



## MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

### FORMULARZ - zgłoszenie

#### Konsultacje społeczne

**„Program budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce”  
„Prognoza oddziaływania na środowisko dla Programu budowy i uruchomienia  
przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce”**

Imię i nazwisko ..... **Jakub Kluziński / Łukasz Zaborowski** .....

Instytucja/ Organizacja .....**Stowarzyszenie „Kocham Radom”** .....

.....

Adres .....**ul. Traugutta 15/8, 26-600 Radom** .....

.....

Tel. ....**048 363 34 34** .....

e- mail ...[kochamradom@kochamradom.pl](mailto:kochamradom@kochamradom.pl) .....

1. Pytania/uwagi do **„Programu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce”**

**Vide załącznik + ryciny**

2. Pytania/uwagi do **„Prognozy oddziaływania na środowisko dla Programu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce”**

Radom, 15 września 2008 r.

**Ministerstwo  
Infrastruktury  
ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa**

***Konsultacje społeczne  
Program budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości  
w Polsce***

Szanowni Państwo,

W odpowiedzi na zaproszenie do konsultacji społecznych w sprawie programu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości, zgłaszamy następujące uwagi.

**I. Problem konkurencyjności transportu kolejowego a KDP**

W porównaniu z innymi krajami UE w Polsce mamy do czynienia z niekorzystnym podziałem pracy przewozowej między kolej a transport drogowy. Teza, jakoby budowa linii KDP była najlepszą drogą do rozwiązania tego problemu (s. 6) – jest wątpliwa. Warto zwrócić uwagę, iż np. Republika Czeska, Słowacja, Węgry nie posiadają linii KDP, co więcej mają znacznie lepszej jakości drogi kołowe – a mimo to stopień wykorzystania kolei jest tam dużo wyższy.

Różnica między kolejami polskimi a czeskimi, słowackimi i węgierskimi polega na tym, iż w tamtych krajach sieć dogodnych połączeń jest rozwinięta dość równomiernie. W Polsce natomiast mamy wysoką jakość obsługi (tj. częstotliwość i prędkość połączeń) w nielicznych relacjach; zaś większość sieci ulega postępującej degradacji. Przewozy między wielkimi aglomeracjami jawią się w Polsce jako duży udział w rynku kolejowym głównie dlatego, iż są to jedyne połączenia o dobrym standardzie.

Oczywiście prawdą jest, iż „w skali całej sieci kolejowej przewidywany jest szybki rozwój segmentu przewozów między największymi aglomeracjami w Polsce” (s. 28). Ale twierdzenie to pozostaje słuszne niezależnie od kwestii budowy linii KDP. Aktualne jest natomiast pytanie – co z przewozami w innych relacjach?

Niniejsza propozycja układu KDP dla Polski dotyczy polepszenia jakości jedynie między kilkoma głównymi ośrodkami – w relacjach i dzisiaj konkurencyjnych w stosunku do transportu drogowego. Tymczasem istotną zmianę stopnia wykorzystania kolei może przynieść modernizacja tych linii, których stan w chwili obecnej czyni je niekonkurencyjnymi względem dróg kołowych – i to nie tylko w przejazdach indywidualnych, ale także komunikacją autobusową (np. relacje Lublin-Kraków/Łódź, Rzeszów-Warszawa, Kraków-Zakopane).

Wątpliwe jest też twierdzenie, jakoby rozwijający się rynek przewozów lotniczych był zagrożeniem dla kolei w relacjach krajowych (s. 6). Polepszenie dostępności kolejowej portów lotniczych rokuje raczej wzrost przewozów kolejowych.

Ponadto w kwestii międzygałęziowego podziału pracy należałoby oczekiwać zasadniczej zmiany polityki państwa – to jest odwrócenia proporcji nakładów: większość środków winna zostać przeznaczona na modernizację kolei, a nie – jak jest obecnie – na rozbudowę infrastruktury drogowej. Taki model rozwoju uznaje się za pożądany w UE, taki też obowiązuje w krajach przyjętych do UE wraz z Polską.

Tymczasem – skoro większość sieci kolejowej nie spełnia przeciętnych standardów nawet dla kolei klasycznej – w niniejszym dokumencie proponuje się „utworzenie systemu dróg dojazdowych do stacji na linii „Y” (s. 78).

## II. Sieć KDP a Polska wschodnia i inne regiony

Trudna do obrony jest teza, iż proponowany układ KDP „jest optymalny z punktu widzenia korzyści osiąganych przez wszystkie miasta i regiony w Polsce” (s. 7). Wiarygodności nie dodaje jej wielokrotne powtarzanie w dokumencie: „KDP jako narodowa kolej pasażerska obejmuje swoim wpływem jak największą część społeczeństwa i uwzględnia korzyści płynące dla jak najszerzej grupy regionów Polski” (s. 17). „Taki przebieg tras pozwoli nie tylko na połączenie w/w miast siecią połączeń KDP, ale jest optymalny z punktu widzenia korzyści osiąganych przez wszystkie miasta i regiony w Polsce” (s. 31).

Co więcej autorzy utrzymują, iż „Trafność tej hipotezy potwierdzają doświadczenia innych krajów europejskich, w których funkcjonuje sieć KDP”. Nasuwa się pytanie – których krajów? Proponowany model przypomina rozwiązania francuskie i hiszpańskie – dobre połączenia tylko w wybranych relacjach, kosztem obsługi tras alternatywnych. Doświadczenia tych krajów – jeśli brać pod uwagę wykorzystanie kolei w całej sieci – są negatywne. Natomiast jeśli mowa tu o Niemczech – tam model KDP jest zupełnie odmienny od przedstawionej propozycji dla Polski. W Niemczech bowiem „linie dużych prędkości są budowane jako odcinki uzupełniające istniejącą sieć” (s. 104) – nie zaś jako alternatywne trasy w oderwaniu od zdegradowanej sieci.

W szczególności nie jest prawdą, że planowany przebieg linii KDP Y przyniesie korzyści „także dla tzw. ściany wschodniej oraz Polski zachodniej i wzmocnienie powiązań międzyregionalnych, nie tylko w relacjach do stolicy” (s. 7). Proponowane rozwiązanie polepszą powiązania właśnie tylko w relacjach do Warszawy. Dla ściany wschodniej nie proponuje się żadnego nowego połączenia z linią KDP – choćby zmodernizowaną linią klasyczną – jak tylko przez Warszawę. Zwraca tutaj uwagę zwłaszcza brak połączeń Lublin-Katowice/Kraków. Propozycja podróży w tych relacjach przez Warszawę jawi się jako kuriozalna; podobnie jak w relacji Warszawa-Rzeszów przez Kraków (s. 35).

Autorzy opracowania przyznają zresztą w innym miejscu: „W Polsce potrzeba wprowadzenia standardu kolei dużych prędkości dotyczy połączeń między Warszawą a najważniejszymi aglomeracjami w kraju” (s. 28). A zatem nie ma mowy o sieci powiązań między największymi aglomeracjami; proponowany jest model scentralizowany, podporządkowany Warszawie.

Z drugiej strony w innym miejscu pojawia się słuszne twierdzenie, iż „w przypadku istniejącego połączenia Warszawa-Wrocław problemem jest znaczące wydłużenie trasy, wynikające z prowadzenia pociągów przez Poznań (trasy krótsze mają gorsze parametry techniczne)” (s. 28). Gdzie tu jest konsekwencja?

Dlaczego w jednych relacjach wydłużenie jest problemem, a w innych – dobrą propozycją polepszenia dostępności wszystkich regionów w Polsce? Najwidoczniej zależy to od tezy, którą w danym miejscu chce się udowodnić.

Przedstawione porównanie czasów podróży między wybranymi ośrodkami przed i po powstaniu linii KDP Y (s. 18) – jest tendencyjne. To samo odnosi się do zaproponowanego dalej zestawu wskaźników w tabeli celów budowy układu KDP – pod hasłem „Skrócenie o połowę czasu przejazdu pomiędzy większością miast wojewódzkich w Polsce” (s. 22).

W zestawieniach brak szeregu istotnych relacji pomiędzy głównymi węzłami kształtującymi sieć – na przykład:

Gdańsk-Poznań

Lublin-Katowice/Kraków

Wrocław-Katowice-Kraków-Rzeszów

Rzeszów-Łódź/Warszawa

W relacjach tych, a także wielu innych, proponowana sieć KDP nie daje żadnego polepszenia obsługi.

Ponadto dlaczego w zestawieniach uwzględniono miasta stosunkowo małe – jak Gorzów i Zielona Góra – położone w obszarach o najniższych gęstościach zaludnienia, natomiast pominięto znacznie większe ośrodki, leżące w intensywnie zagospodarowanych regionach: Bydgoszcz i Toruń, Kielce i Radom? Nie zauważono też, że aglomeracja staropolska (z Kielcami i Radomiem) mogłaby także skorzystać z budowy linii KDP Y – pod warunkiem polepszenia obsługi linii łączących ją z Łodzią.

Oczywiste jest, że modernizacja każdej linii wpływa pozytywnie na komunikację w danej relacji. Jeśli jednak jest mowa o krajowym układzie KDP, należałoby przedstawić ogólnokrajową sieć relacji, a nie tylko te, które pasują do z góry przyjętej tezy. Rzetelnym rozwiązaniem byłoby tutaj przyjęcie do pomiaru na przykład wszystkich relacji pomiędzy miastami powyżej 150 tys. mieszkańców.

Jako słuszny jawi się wniosek, iż „konieczna jest równowaga i synchronizacja terytorialna pomiędzy nakładami na wdrażanie KDP a nakładami na modernizację kolei tradycyjnej” (s. 32). W świetle przedstawionych danych – przy optymistycznej wersji udziału kolei w wydatkach na transport – budowa linii KDP Y pochłaniałaby równowartość całości nakładów z budżetu państwa na kolej przez okres 6 lat (s. 64, wykres). Wobec tego zachowanie powyższej równowagi będzie trudne. Budowa jednej linii KDP jest alternatywą dla modernizacji znacznej części istniejącej sieci. Zaś efekt sieciowego polepszenia jakości układu jest bez porównania większy niżli wprowadzenia najwyższej klasy obsługi nielicznych wybranych tras. Przeznaczanie ograniczonych środków na jedną linię KDP, zamiast kompleksowego podnoszenia jakości sieci kolejowej przeczy także zasadzie zrównoważonego rozwoju kraju. Trzeba jednak podkreślić, iż teza ta nie podważa zasadności rozwoju KDP – natomiast kolejność inwestycji jest tutaj niewłaściwa.

III. Potrzeba racjonalnego kształtowania sieci połączeń dalekobieżnych, w tym układu KDP

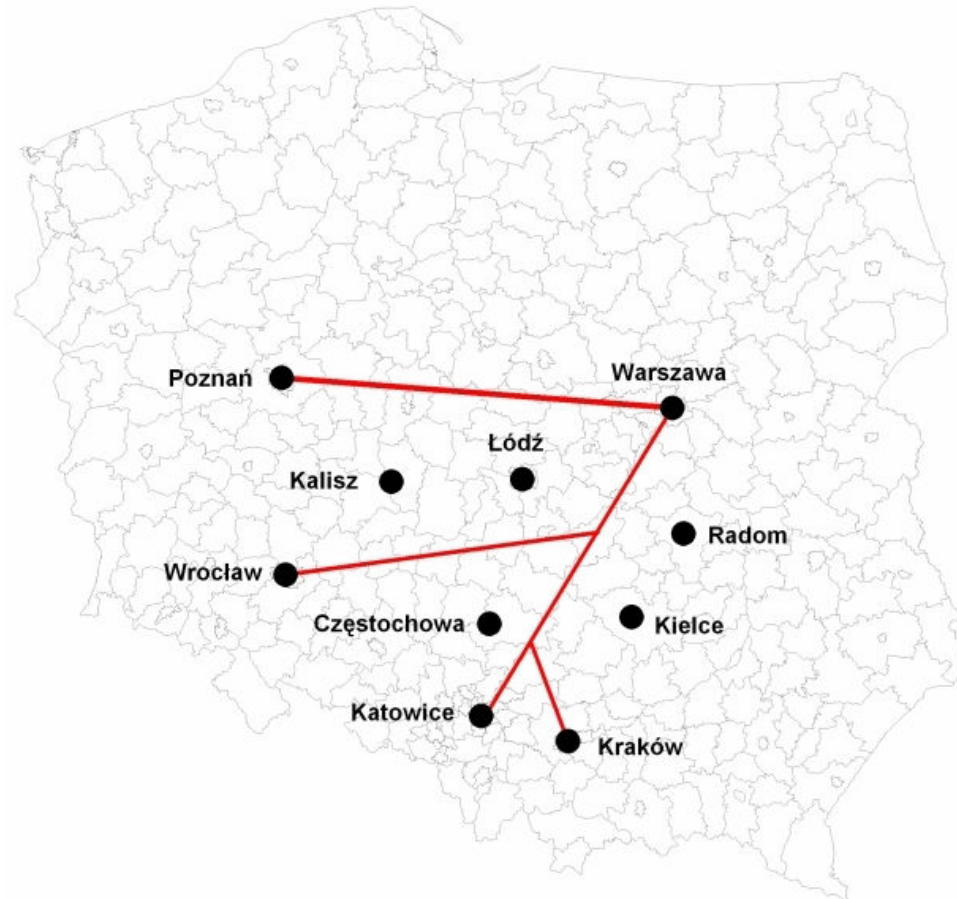
Z punktu widzenia zasad planowania przestrzennego oraz postulatu zrównoważonego rozwoju kraju słuszne jest kształtowanie układu głównych linii kolejowych w nawiązaniu do sieci osadniczej – w dwóch etapach:

1. Wyróżnienie największych aglomeracji – jako węzłów kształtujących sieć; w Polsce stanowiłoby je około 10 miast – orientacyjnie: pow. 300 tys. mieszk. dla Polski centralnej i zachodniej, pow. 150 tys. mieszk. dla Polski wschodniej

2. Uwzględnienie innych dużych ośrodków – jako węzłów modyfikujących sieć; byłyby to – orientacyjnie – miasta pow. 100 tys. mieszk.

Poważnym błędem – popełnianym w przeszłości w niektórych krajach (Francja, Hiszpania) – jest ograniczenie analizy do etapu I.

Ciekawie przedstawia się w tym świetle ewolucja proponowanego układu sieci dla Polski w okresie ostatnich kilkunastu lat. Najstarszą koncepcję przedstawia mapa 1.

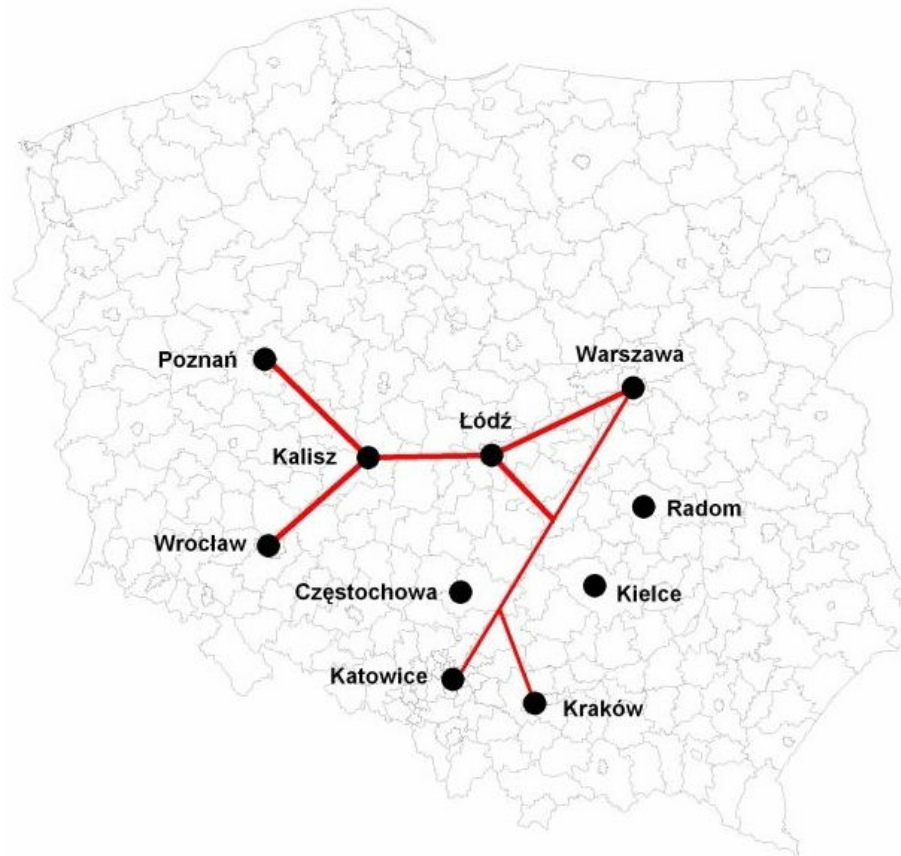


Stanowiła ona klasyczny przykład podporządkowania układu jednemu ośrodkowi – Warszawie – bez uwzględniania jakichkolwiek połączeń alternatywnych:

„Połączenie Warszawa-Wrocław było w latach osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych przyjmowane jako odgałęzienie od Centralnej Magistrali Kolejowej z przebiegiem przez Idzikowice-Piotrków Trybunalski-Bełchatów-Wieluń i z wykorzystaniem odcinków istniejących między Wieluniem i Wrocławiem. Zasadniczą wadą takiego przebiegu było pominięcie obsługi Łodzi” (s. 30).

Rzeczywiście – ominięcie drugiego co do wielkości miasta w kraju – zarówno w relacji wrocławskiej, jak i poznańskiej, było osobliwością na skalę europejską. A zatem nie dokończono nawet I etapu analizy, nie przechodząc tym bardziej do drugiego.

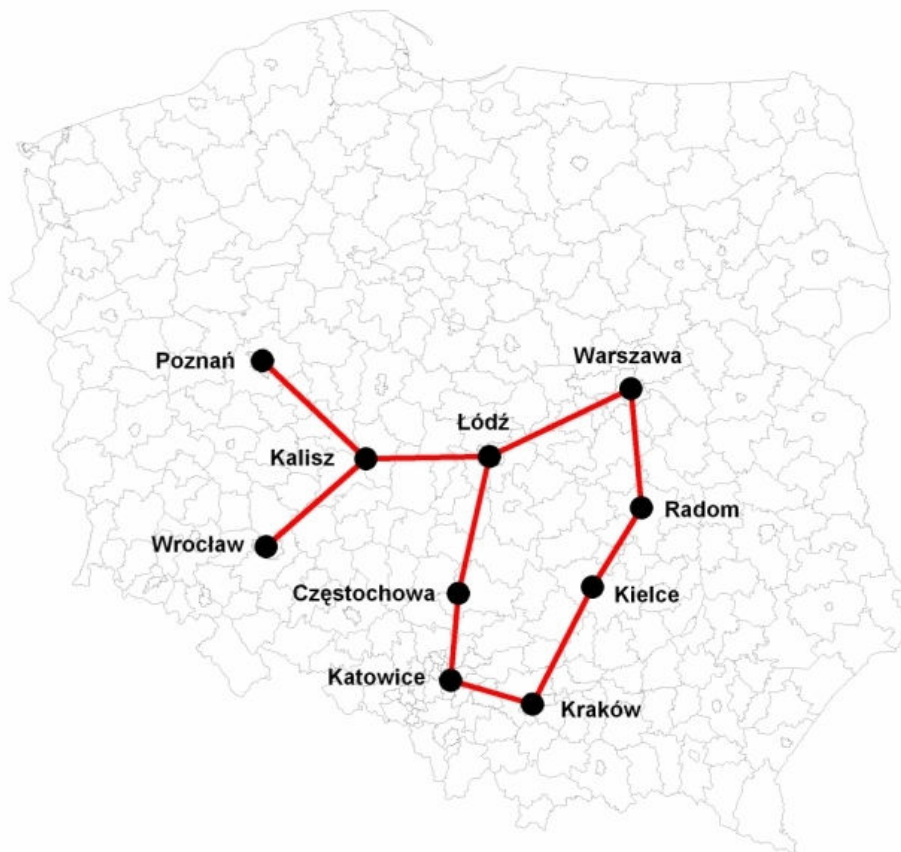
Błąd ten naprawiono w obecnej koncepcji układu KDP (mapa 2).



Łódź znalazła się na trasie Y, a ponadto jako ośrodek modyfikujący uwzględniono Kalisz. Linia Poznań-Kutno-Warszawa – jako omijające większe ośrodki osadnicze – przeznaczona będzie głównie dla tranzytowego transportu towarowego (s. 27).

Nadal jednak brak analogicznej propozycji dla innych relacji KDP, w szczególności dla obsługiwanych przez CMK. Linia ta powstała jako towarowa – do przewozu węgla – i jako taka omija wszelkie węzły osadnicze. Do ruchu pasażerskiego przyjęto ją jako trasę zastępczą. Utrzymywanie jej jako głównej linii KDP w relacjach południkowych jest powielaniem opisanego wyżej błędu łódzkiego. Jej przebieg nie uwzględnia bowiem ośrodków modyfikujących – Częstochowy na linii do Katowic oraz Radomia i Kielc na linii do Krakowa. Co więcej już obecnie priorytet przyznany CMK prowadzi do degradacji alternatywnych linii.

Prawidłowo ukształtowaną sieć połączeń dalekobieżnych w powyższych relacjach przedstawia mapa 3.



Dopasowanie układu do sieci osadniczej – poprzez uwzględnienie ośrodków modyfikujących – przeprowadzono tu konsekwentnie nie tylko w relacjach – równoleżnikowych, lecz także w południkowych.

Podobne zarzuty jak do przebiegu CMK wysunąć można do linii Gdańsk-Warszawa (s. 8). Jej przebieg został wytyczony jeszcze w XIX wieku – w centralistycznym modelu rosyjskim. Utrwała ona dysproporcje w dostępności sieci kolejowej na terytoriach poszczególnych zaborów. Dlaczego nie proponuje się w zamian nowej trasy w ciągu osadniczym Warszawa-Płock-Włocławek-Toruń-Bydgoszcz?

Wydaje się, iż koncepcja układu KDP dla Polski wymaga jeszcze przemyślenia. Przede wszystkim powinna ją poprzedzić analiza sieci osadniczej kraju – w celu określenia węzłów kształtujących i modyfikujących sieć. Z kolei należy przeprowadzić rozpoznanie stanu technicznego i jakości obsługi linii łączących główne węzły – w skali całej sieci, a nie tylko relacji warszawskich. Dopiero w dalszej kolejności winny zostać ustalone priorytetowe inwestycje – zwiększające spójność sieci, przede wszystkim przez likwidację wąskich gardeł. Jak najlepszy wzór jawi się tutaj niemiecki model kształtowania sieci kolejowej.

Opracowanie:

Łukasz Zaborowski

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ w Krakowie

Biuro Planowania Regionalnego w Radomiu

Z poważaniem,

**Jakub Kluziński**

*Prezes Stowarzyszenia*

*Kocham Radom*

**Sebastian Pawłowski**

*Szef Grupy Transportowej*

*Stowarzyszenia Kocham Radom*