



## MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

### FORMULARZ - zgłoszenie

#### Konsultacje społeczne

**„Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku” i „Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku”**

Opracowanie współfinansowane ze środków  
Unii Europejskiej, w ramach  
Projektu Funduszu Spójności nr 2004/PL/16/C/PA/001  
„Pomoc techniczna dla sektora transportu w Polsce”

*Niniejszy projekt pomaga zmniejszyć gospodarcze i społeczne nierówności między obywatelami Unii Europejskiej*



Imię i nazwisko .....Jakub Kluziński / Łukasz Zaborowski / Sebastian Pawłowski.....

Instytucja/ Organizacja .....Stowarzyszenie Kocham Radom.....

Adres .....Traugutta 15/8.....

.....26-600 Radom.....

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

e- mail .....kochamradom@kochamradom.pl.....

1. Pytania/uwagi do „**Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku**”

Zobacz załącznik

2. Pytania/uwagi do „**Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku**”

Radom, 22 września 2008 r.

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

***Konsultacje społeczne  
Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku***

Szanowni Państwo,

W odpowiedzi na zaproszenie do konsultacji społecznych w sprawie Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, zgłaszamy następujące uwagi.

**I. Niniejszy projekt a postulat zrównoważonego rozwoju kraju**

„Niniejszy projekt pomaga zmniejszyć gospodarcze i społeczne nierówności między obywatelami Unii Europejskiej” (s. 1)

Dotkliwym problemem polskiego systemu kolei jest duża dysproporcja pomiędzy jakością obsługi – tj. częstotliwością i prędkością połączeń – między kilku wybranymi trasami a resztą sieci. Jakość obsługi nielicznych relacji – przede wszystkim warszawskich, np. Warszawa-Katowice/Kraków – zbliża się do wysokich standardów europejskich i wciąż jest polepszana. Jednocześnie zdecydowana większość sieci ulega postępującej degradacji technicznej, co przekłada się na jakość obsługi. Nawet w relacjach między znaczącymi ośrodkami osadniczymi komunikacja kolejowa dostępna jest na bardzo niskim poziomie. Dotyczy to zarówno prędkości, jak i częstotliwości połączeń – która jest ograniczana w związku ze zmniejszaniem się popytu wskutek niskiej atrakcyjności oferty. Tezę tę potwierdza analiza SWOT (s. 25). Jako mocną stronę wymieniono „Dogodny system połączeń o stosunkowo wysokim standardzie między centrami niektórych aglomeracji”. Natomiast słabą stroną jest „Niska jakość usług oferowanych przez przewoźników pasażerom i klientom (za wyjątkiem pasażerskich przewozów międzyaglomeracyjnych)”.

To porównanie wskazuje, co jest wąskim gardłem systemu i gdzie należałoby skupić wysiłki inwestycyjne. Tymczasem w przedstawionym projekcie priorytetowo traktowana jest poprawa powiązań pomiędzy kilku wybranymi największymi aglomeracjami, nie zaś wyrównanie jakości w skali całej sieci. Realizacja projektu zwiększy zatem wspomniane różnice pomiędzy obywatelami Unii. Większość terytorium kraju, z wieloma dużymi ośrodkami, potraktowana została marginalnie. Polepszy się natomiast obsługa już obecnie najlepiej dostępnych aglomeracji.

**II. Przewozy międzyaglomeracyjne a międzyregionalne**

Trudny do uzasadnienia jest proponowany podział na przewozy międzyaglomeracyjne i międzyregionalne (s. 23). Dlaczego nie określono jasno zasady tego podziału? Wygląda na to, iż jako kryterium przyjęto tutaj obsługę pociągami poszczególnych spółek: PKP Intercity bądź PKP Przewozy Regionalne. Zawężanie określenia 'międzyaglomeracyjne' do sieci połączeń PKP IC jest niewłaściwe. Przecież PKP IC uzależnia sprawę obsługi poszczególnych relacji nie tylko od wielkości aglomeracji, ale i od stanu infrastruktury. Stąd niektóre ośrodki są pomijane nie ze względu na wielkość potencjalnych przewozów, lecz brak zmodernizowanych linii (np. Lublin,

Łódź, Kielce i Radom, Częstochowa). Zakwalifikowanie danych relacji do niższej kategorii – międzyregionalnych – utrwala tę niepożądaną dysproporcję.

W tym świetle jako nierzetelne jawi się porównanie rentowności poszczególnych rodzajów przewozów (rys. 3). Podział pracy przewozowej między PKP IC a PKP PR wynika z faktu wskazanego wyżej: PKP IC ogranicza się do obsługi linii o najlepszym stanie technicznym, co zwiększa standard tej obsługi, a tym samym popyt – i rentowność. Liczne relacje obsługiwane obecnie tylko przez PKP PR mogłyby być równie rentowne, gdyby nie zaniedbania w utrzymaniu infrastruktury.

### III. Sprawa racjonalnego kształtowania siatki połączeń międzyaglomeracyjnych

Jako słuszne – z punktu widzenia zasad planowania przestrzennego oraz postulatu zrównoważonego rozwoju kraju – przedstawia się kształtowanie podstawowej sieci połączeń w dwóch etapach:

- `1. Wyróżnienie największych aglomeracji – jako węzłów sieci (w Polsce około 10: największe miasta – orientacyjnie: pow. 300 tys. mieszk. dla Polski centralnej i zachodniej, pow. 150 tys. dla Polski wschodniej)
- `2. Uwzględnienie innych dużych ośrodków modyfikujących przebieg linii między powyższymi węzłami (orientacyjnie – miasta pow. 100 tys. mieszk.)

Niestety, przedstawionej propozycji nie poprzedzono choćby schematyczną analizą rozkładu głównych aglomeracji oraz linii je łączących. Z powyższym wiąże się zarzut do załączonej mapy osadnictwa – dlaczego nie ma na niej odniesienia do gęstości zaludnienia i wielkości ośrodków? Trudno zatem znaleźć uzasadnienie dla proponowanego układu połączeń międzyaglomeracyjnych (s. 53, rys. 12).

Dlaczego jako węzeł obsługi międzyaglomeracyjnej uwzględnia się Rzeszów (160 tys. mieszk.), a pomija zespół Kielce-Radom (205 tys. i 225 tys.)? W tym świetle jako szczególnie wątpliwy jawi się wybór na punkt docelowy obsługi międzyaglomeracyjnej – Zielonej Góry (115 tys. w obszarze o najniższej gęstości zaludnienia w kraju). Dlaczego nie uwzględnia się bezpośrednich połączeń między aglomeracjami uwzględnionymi w układzie (Bydgoszcz-Szczecin, Bydgoszcz-Łódź, Lublin-Łódź, Lublin-Katowice/Kraków)?

Przy założeniu, iż oparcie sieci najszybszych połączeń na układzie największych aglomeracji jest słuszne – dlaczego nie następuje po tym analiza możliwości obsługi innych dużych ośrodków, przy nieznacznej modyfikacji sieci? Analiza taka jest spójna z propozycją układu linii dużych prędkości 'Y', gdzie prócz połączenia punktów docelowych zapewnia się obsługę ośrodków pośrednich (Łódź, Kalisz). Dlaczego analogicznej analizie nie przeprowadzono dla CMK? Jej przebieg powoduje marginalizację ośrodków na dawnych liniach katowickiej (Częstochowa) i krakowskiej (Radom, Kielce). Dlaczego zatem nie uwzględniono 'międzyaglomeracyjnej' obsługi linii Warszawa-Radom-Kielce-Kraków (dającej także połączenie Lublin-Katowice/Kraków)?

### IV. Sprawa siatki połączeń międzyregionalnych

„W segmencie przewozów międzyregionalnych prognozowany jest umiarkowany ich rozwój” (s. 54). To założenie jawi się jako konsekwencja błędnego podejścia do kwestii kształtowania sieci połączeń dalekobieżnych, o czym była już mowa wyżej. Dlaczego tylko umiarkowany rozwój? Ponieważ w przedstawionym projekcie problem obsługi wszystkich ośrodków poza kilkoma wybranymi aglomeracjami traktuje się marginalnie. Tymczasem kolej traci pasażerów właśnie na tych liniach, których obsługę określa się w niniejszym dokumencie jako 'międzyregionalną'. I propozycje

poprawy tej sytuacji są zupełnie nieadekwatne do potrzeb. Stąd przedstawiony projekt jest propozycją utrzymania *status quo*: coraz lepsza obsługa kilku wybranych linii i regres kolei na większości sieci.

Jako najbardziej trafny przykład powyższego problemu jawi się tutaj sprawa obsługi linii Łódź-Radom. Poza tym, iż łączy ona dwa sąsiednie duże miasta, jest ponadto fragmentem najkrótszego połączenia Lublina z Łodzią, a tym samym planowaną linią dużych prędkości 'Y'. Mimo to nie przewidziano w ogóle obsługi tej linii w sieci przewozów międzyregionalnych (!).

#### V. Sieć kolejowa a sieć dróg szybkiego ruchu

Zastanawiająca jest daleko posunięta powściągliwość w zakładanej siatce prędkości na sieci kolejowej Polski (s. 81, rys. 16). Utrzymywanie na wielu głównych liniach standardu 120 km/h jest nawiązaniem do możliwości technicznych okresu międzywojennego (!). To ograniczenie budzi wątpliwość zwłaszcza w kontekście planów rozwoju sieci dróg szybkiego ruchu. Tutaj planuje się setki kilometrów sieci budowanych od podstaw infrastruktury, obejmującej dość równomiernie cały obszar kraju. W dziedzinie kolei – poza linią wysokich prędkości 'Y' – w zasadzie nie planuje się nowych inwestycji, które w istotny sposób polepszyłyby obsługę obecnie gorzej dostępnych regionów. Oczywistą konsekwencją tego będzie dalsze zmniejszanie konkurencyjności kolei w stosunku do transportu drogowego.

W szczególności po raz kolejny pojawia się tu problem dostępności Polski wschodniej oraz aglomeracji Kielc i Radomia. Szczegółowym postulatem będzie tutaj uwzględnienie standardu 160 km/h dla następujących linii:

- Radom-Kielce-Kozłów – jako część trasy Warszawa-Kraków oraz najkrótszego połączenia Lublin-Katowice/Kraków
- Tomaszów-Idzikowice-Radom-Dęblin – jako część najkrótszej trasy Lublin-Łódź, a tym samym połączenia Polski wschodniej z linią KDP 'Y' oraz CMK
- Skarżysko-Sandomierz-Rzeszów – jako część najkrótszego połączenia Warszawa-Rzeszów

Ponadto postuluje się budowę brakującego odcinka Busko-Żabno na trasie Kielce-Tarnów – jako fragmentu najkrótszego połączenia Warszawy ze Słowacją i Węgrami (przez Muszynę). Linia ta była proponowana do uwzględnienia w sieci TEN-T.

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*