




# WOLAŃSKI



## EWALUACJA EFEKTÓW WSPARCIA W RAMACH III OSI PRIORYTETOWEJ PONADREGIONALNA INFRASTRUKTURA KOLEJOWA PO PW 2014-2020, W TYM WPŁYWU NA REDUKCJĘ BARIER ROZWOJU MAKROREGIONU POLSKI WSCHODNIEJ

ZAŁĄCZNIK 3. PODSUMOWANIE WYWIADÓW IDI

SIERPIEŃ 2019



dr Michał Wolański

Paulina Kozłowska

Wiktor Mrozowski

Maciej Pańczak

WSPÓLPRACA:

Mateusz Pieróg

Jakub Kaczorowski

Łukasz Widła-Domaradzki

Badanie ewaluacyjne współfinansowane przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.



Rzeczpospolita  
Polska

Unia Europejska  
Europejski Fundusz  
Rozwoju Regionalnego





## SPIS TREŚCI

1. Wywiady z gestorami danych .....	2
2. Wywiady z ekspertami, przedstawicielami IZ, IP, MI oraz PKP PLK .....	4



## 1. WYWIADY Z GESTORAMI DANYCH

Głównym celem rozmów z gestorami danych była struktura i dostępność danych, które mogłyby zostać wykorzystane na potrzeby niniejszego badania.

Ze względu na indywidualną specyfikę danych, rozmowy nie posiadały z góry ustalonego scenariusza, ale koncentrowały się wokół następujących kwestii:

- zakresu rzeczowego pozyskiwanych danych
- zakresu terytorialnego pozyskiwanych danych
- metodyki pozyskiwania i przetwarzania oraz wiarygodności danych (w odniesieniu do transportu drogowego i kolejowego oraz konkretnych zastosowań przewidzianych w projekcie)
- formatu udostępniania danych
- problemu dostępności, zakresu i sposobu przechowywania danych historycznych
- kosztu dostępu lub pozyskania baz danych
- istnienia czynników, które uniemożliwiają lub ograniczają porównywalność danych aktualnych z danymi ok. 2021 r.

W czasie spotkań z przedstawicielami zarządcy infrastruktury zdecydowano, że ze względu na rozpoczęcie wielu inwestycji w czasie obowiązywania rozkładu jazdy 2016/17 (szczególnie zamknięcie LK 68, zamknięcie LK 7, objazd do Lublina LK 30), najlepszym i tak naprawdę jedynym okresem, umożliwiającym przyszłe porównanie danych w badaniu ex post, jest rok 2016, w granicach obowiązywania rozkładu jazdy 2015-16.

Jeżeli chodzi o gromadzone dane dotyczące bezpieczeństwa, to zdecydowanie liczbą wypadków śmiertelnych nie jest dobrym wskaźnikiem do jakiegokolwiek wnioskowania statystycznego, ze względu na ich małą liczbę, postanowiono więc oprzeć się o dane dotyczące wypadków i incydentów.

Układ komunikacyjny Polski Wschodniej ulega intensywnym przeobrażeniom, wymaga to uwzględnienia inwestycji, które wcześniej nie istniały, takich jak droga ekspresowa S17 i jej spodziewane, szerokie oddziaływanie.

Odrębnym problemem okazało się pozyskanie danych o charakterze Big Data, pochodzących, jak wstępnie zakładano, z aplikacji Google maps oraz Koleo. Niestety w przypadku obu aplikacji nie jest możliwe uzyskanie danych historycznych, szczególnie jeżeli chodzi o czasy przejazdu. Google nie posiada przy tym danych o transporcie kolejowym.

W przypadku Koleo posiadane dane pozwalałyby na uzyskanie danych rozkładowych z marginesem wynoszącym ok. 1,5 roku wstecz dla PKP Intercity i nieco większym dla Przewozów Regionalnych. W przypadku informacji handlowych Koleo operuje na aktualnych cennikach i nie jest możliwe odtworzenie również starych informacji cennikowych. Ponadto jakość bazy danych jest zróżnicowana w zależności od tego czy oferta danego przewoźnika jest dostępna w Koleo – dlatego stosunkowo słabiej jest oceniana jakość danych dotycząca Kolei Mazowieckich czy Arrivy RP (ci przewoźnicy nie prowadzą sprzedaży w Koleo).

Dużą trudnością obarczone jest uzyskanie danych o pracy przewozowej. Nie istnieje jedna centralna baza, o ile PKP Intercity używa systemu PASA, gromadzący informacje handlowe, Przewozy Regionalne posiadają swój własny system. Przewoźnicy posiadają również własną

EWALUACJA EFEKTÓW WSPARCIA W RAMACH III OSI PRIORYTETOWEJ  
PONADREGIONALNA INFRASTRUKTURA KOLEJOWA PO PW 2014-2020

macierz przemieszczeń i własny system statystyczny. Dane te są trudno porównywalne. Nie jest możliwe uzyskanie danych dotyczących pasażerokilometra w podziale na poszczególne odcinki linii kolejowych, ponieważ systemy, które raportują tego typu dane, nie potrafią odnieść tych informacji do szczegółowej trasy przejazdu. Możliwe jest tylko odniesienie się do punktu początkowego i końcowego (pomiędzy danymi stacjami zatrzymań).

## 2. WYWIADY Z EKSPERTAMI, PRZEDSTAWICIELAMI IZ, IP, MI ORAZ PKP PLK

Ze względu na relatywnie niewielką liczbę wywiadów i pilotażowy charakter badania postanowiono scalić dane z wywiadów z ekspertami, przedstawicielami instytucji zaangażowanych we wdrażanie i programowanie PO PW oraz przedstawicielami beneficjenta. Było to możliwe dzięki względnie niewielkiemu zróżnicowaniu scenariuszy wywiadów. W przeciwnym przypadku wnioskowanie byłoby utrudnione, ze względu na niewielką liczebność poszczególnych grup respondentów.

### MAGISTRALA WSCHODNIA

Zdaniem respondentów już samo pojęcie „magistrali wschodniej” ma wiele znaczeń i może być różnie interpretowane. Dla zarządcy infrastruktury był to w okresie planowania interwencji pomysł na bardziej całościowe spojrzenie na problemy makroregionu Polski Wschodniej, poprzez wybór linii kolejowych o słabszym potencjale, które jednak – w połączeniu z pozostałymi inwestycjami kolejowymi realizowanymi w ramach POIiŚ, RPO, CEF czy też bezpośrednio z budżetu państwa zostały uznane za perspektywiczne i ważne dla uzyskania efektu sieciowego. Jednak w założeniu nie tworzą one „magistrali wschodniej” gdyż właściwa magistrala może powstać dopiero po zakończeniu inwestycji prowadzonych w ramach pozostałych programów infrastrukturalnych. Trudno więc rozpatrywać oddziaływanie tych odcinków sieci bez pozostałych, prowadzonych lub planowanych inwestycji. Stwarza to również wątpliwości czy komponent kolejowy PO PW powinien zostać poddany ewaluacji w oderwaniu pozostałych programów, które również obejmują Polskę Wschodnią, szczególnie w oderwaniu od POIiŚ. Dla ekspertów oraz przedstawicieli przewoźników „magistrala wschodnia” obejmuje przede wszystkim stworzenie warunków technicznych do uruchomienia konkurencyjnych czasowo połączeń kolejowych pomiędzy Białymstokiem, Lublinem i Rzeszowem (połączenia takie są już planowane przez przewoźnika dalekobieżnego i mają być objęte umową PSC). W takim pojmowaniu problemu warto zauważyć, że do „rzeczywistego” powstania magistrali wschodniej przyczynią się tylko dwa lub cztery z siedmiu projektów realizowanych w ramach POPW<sup>1</sup>. Są to 3 projekty realizowane w województwie podlaskim oraz jeden w województwie lubelskim. Pozostałe odcinki, chociaż nie jest kwestionowana ich przydatność, są luźno związane z tak pojmowaną „magistralą wschodnią”.

### POBLEMY ZWIĄZANE Z FUNKCJONOWANIEM MAGISTRALI WSCHODNIEJ

Realizacja wyżej wspomnianych 4 projektów również nie spowoduje powstania „magistrali wschodniej”, chociaż powinna upłynnić i umożliwić ruch pociągów w relacji Rzeszów – Lublin – Białystok. Pozostaną znane problemy – np. dojazd z Lublina do Rzeszowa możliwy albo z pominięciem Stalowej Woli (drugiego ośrodka miejskiego województwa Podkarpackiego) przez Tarnobrzeg i linię kolejową 71 (Rzeszów – Ocice), która jest elektryfikowana lub dojazd trasą okrężną – przez Przeworsk. Problemem pozostaje również tzw. „trójstyk” tj. linie kolejowe łączące Sandomierz, Tarnobrzeg i Stalową Wolę Rozwadów. Pierwotnie miał on być realizowany w ramach PO PW, jednak wobec lawinowego wzrostu kosztów postanowiono się skoncentrować na kompleksowym przygotowaniu projektu na przyszłą perspektywę finansową (trwają prace przedprojektowe i projektowe). Również wyjazd z Lublina na północ, w kierunku Białegostoku będzie możliwy linią kolejową nr 30 (Lublin Północny – Łuków) która, chociaż poddana rewitalizacji

---

<sup>1</sup> W zależności od tego czy trasa pociągów pomiędzy Białymstokiem a Lublinem będzie prowadzić przez Hajnówkę czy też z Czeremchy do Białegostoku bezpośrednio, z pominięciem tego miasta.

## EWALUACJA EFEKTÓW WSPARCIA W RAMACH III OSI PRIORYTETOWEJ PONADREGIONALNA INFRASTRUKTURA KOLEJOWA PO PW 2014-2020

(jako podstawowa trasa objazdowa na czas remontu LK 7) pozostawia wiele do życzenia, jeżeli chodzi o infrastrukturę pasażerską. Z kolei prace na dalszym odcinku, z Czeremchy do Białegostoku miały charakter bardziej punktowy (modernizacja przystanków, budowa nowych przystanków, odbudowa obiektów infrastruktury: mostów, przejazdów kolejowych itp. Jak widać, zakończenie wszystkich prac na odcinkach kolejowych, na których trwają prace w ramach PO PW, nie spowoduje automatycznego powstania „magistrali wschodniej” w rozumieniu linii kolejowej o spójnych parametrach, łączącej 3 główne miasta makroregionu. Z drugiej strony, o ile konieczność powstania szybszego połączenia pomiędzy Rzeszowem a Lublinem nie jest przez nikogo kwestionowana, o tyle połączenia Białegostoku z Lublinem (z pominięciem Warszawy) budzą wątpliwość czy w relacji tej wystąpią wystarczające potoki pasażerskie. Przewoźnicy uważają jednak, że chociaż czas dojazdu będzie nieco dłuższy niż przez Warszawę, to ze względu na brak konieczności przesiadek mogą to być połączenia atrakcyjne dla pasażerów. Problemem poruszonym z punktu widzenia ruchu towarowego jest „wąskie gardło” – czyli ograniczona przepustowość odcinka pomiędzy Czeremchą a Siedlcami, na tym odcinku zlikwidowano niektóre stacje oraz zelektryfikowany odcinek Siedlce – Mordy, który umożliwiał zmianę trakcji pociągów na stacji Mordy bez obciążania przeciążonej stacji Siedlce.

Szczególnie ważną kwestią jest zagadnienie przepustowości linii kolejowych poddawanych interwencji. Najczęściej jest ona obrazowana liczbą pociągów które mogą przejechać dany odcinek linii kolejowej w ciągu doby, co może być mylące i nie oddawać rzeczywistych parametrów eksploatacyjnych i użytkowych. Zdaniem rozmówców powinno się weryfikować tę kwestię pod kątem rzeczywistego sprawdzania czy po zakończeniu inwestycji jest możliwa konstrukcja rozkładu jazdy, który wynika z potrzeb przewozowych czy uzgodnień z organizatorami. Ponieważ może występować sprzeczność pomiędzy deklarowaną przepustowością, a rzeczywistymi możliwościami, a więc i rzeczywistą korzyścią z przeprowadzonej inwestycji. Jest to ciekawy wniosek do badania ex post.

### OCENA POSZCZEGÓLNYCH INWESTYCJI REALIZOWANYCH W RAMACH PO PW

Większość inwestycji kolejowych realizowanych w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia nie budzi wątpliwości ekspertów ani osób będących przedstawicielami instytucji zaangażowanych w programowanie, wdrażanie i koordynowanie PO PW.

Linia kolejowa 216 łącząca Olsztyn Główny z Działdowem jest ważna zarówno z sieciowego jak i aglomeracyjnego punktu widzenia, stanowi główne połączenie miasta wojewódzkiego – Olsztyna z Warszawą, Krakowem i Katowicami. Zakres modernizacji tej linii został zwiększony w stosunku do pierwotnych planów.

Prace na linii kolejowej nr 32 na odcinku Białystok – Bielsk Podlaski (Lewki), odbudowa linii kolejowej nr 52 na odcinku Lewki – Hajnówka oraz prace na linii kolejowej nr 31 na odcinku gr. województwa – Czeremcha – Hajnówka mają na celu dostosowanie układu linii kolejowych do istniejących potoków pasażerskich w tym obszarze województwa Podlaskiego poprzez poprawę dostępności komunikacyjnej powiatu Hajnowskiego – umożliwią one powstanie konkurencyjnych połączeń kolejowych Hajnówki z Białymstokiem, a także Hajnówki z Warszawą i Lubelszczyzną, co ma znaczenie również w kontekście poprawy dostępności obszarów atrakcyjnych turystycznie. Prace te umożliwią również w przyszłości kursowanie pociągów z Białegostoku do Lublina i dalej do Rzeszowa. Z drugiej strony, zaplanowane prace mają głównie na celu poprawienie warunków transportu pasażerskiego, tymczasem sygnalizowana jest koncepcja połączenia kolejowego na Białoruś, będącego alternatywą wobec linii przez Terespol i coraz bardziej obciążony terminal w Małaszewiczach. Prowadzone prace nie uwzględniają tego typu działań.

Elektryfikacja i modernizacja linii kolejowej nr 68 umożliwi połączenie dwóch najsilniejszych gospodarczo obszarów Polski Wschodniej. Brak trakcji elektrycznej był istotnym ograniczeniem dla ekonomiki przewozów na tej linii. Podkreślano również kwestię zainteresowania przewoźników towarowych, szczególnie kopalni Bogdanka, która dowozi węgiel do elektrowni w Połańcu. Używanie do dostaw węgla trasy wiodącej przez LK 68 miałyby wiązać się z poważnym zyskiem czasowym. Jednak zgłaszano również poważne wątpliwości w tej kwestii. Pierwsza z nich dotyczy dostosowania stacji do potrzeb długich pociągów towarowych (zbyt mało stacji z torami stacyjnymi o odpowiedniej długości może spowodować poważne ograniczenia w przepustowości dla tego typu pociągów). Druga wątpliwość dotyczy ogólnie niekorzystnego profilu tej linii. Jest to ograniczenie nie do pokonania bez zmiany śladu, a więc bez budowy całkiem nowych odcinków tej linii, co nie byłoby uzasadnione ekonomicznie. Pozostanie przy takim profilu może jednak spowodować konieczność użycia drugiej, wspomagającej lokomotywy dla cięższych pociągów, co może skutkować, że korzystanie z tej trasy nie będzie ekonomicznie opłacalne dla przewoźników towarowych.

Prace na linii kolejowej nr 25 Skarżysko-Kamienna – Sandomierz są kontynuacją wcześniej prowadzonych przez zarządcę infrastruktury prac. Prace te były prowadzone metodami budżetowymi (wyremontowano jeden tor, z pominięciem stacji). W ocenie rozmówców jest to ważna linia, predysponowana do ruchu pasażerskiego i towarowego. Stąd w jej przypadku szczególnie ważne jest uwzględnienie potrzeb przewoźników towarowych takich jak odpowiednia długość torów dodatkowych na stacjach, umożliwiająca wymijanie długich pociągów towarowych (warto zaznaczyć, że zgodnie z rozporządzeniem UE wymóg dla sieci TEN-T to przystosowanie do składów o długości 750 metrów, LK 25 nie należy jednak do sieci TEN-T). Pojawiają się sygnały, mówiące że w trakcie modernizacji, wbrew założeniom nie zawsze potrzeby tego typu zostały uwzględnione. Wymaga to dalszej weryfikacji. W dłuższej perspektywie linia ta powinna stać się drugim korytarzem transportowym łączącym Podkarpacie z centrum kraju. Na horyzoncie pojawiają się też plany dotyczące ponownego umożliwienia dojazdu do Łodzi poprzez rewitalizację dalszego odcinka LK25 przez Końskie i Opoczno. Przy tej linii znajduje się cementownia Ożarów, która jest dużym klientem przewoźników towarowych. Również w tym przypadku wspomniane wyżej opóźnienie modernizacji „trójstyku” Sandomierz – Tarnobrzeg – Stalowa Wola może początkowo negatywnie wpłynąć na oddziaływanie całego projektu. Innym istotnym mankamentem jest też brak kompleksowej modernizacji dużej stacji węzłowej – Skarżyska Kamiennej.

Stosunkowo najwięcej wątpliwości związanych jest z wyborem projektu rewitalizacji linii kolejowej 219 na odcinku Szczytno – Ełk. Jakkolwiek zasadne wydaje się stworzenie korytarza objazdowego wobec planowanej modernizacji linii kolejowej nr 38 na odcinku Korsze – Ełk, który zapewni utrzymanie komunikacji pomiędzy Ełkiem a Olsztynem, to wydaje się, że bardziej predysponowana do tego celu mogłaby być linia kolejowa nr 227 łącząca Ełk i Olsztyn z Mrągowem i Mikołajkami. Linia kolejowa 219 również poprawi dostępność obszarów atrakcyjnych turystycznie (Ruciane-Nida, Pisz) jednak jej znaczenie gospodarcze nigdy nie będzie istotne – prowadzi ona bowiem w dużej części przez słabo zaludnione obszary Puszczy Piskiej. Z perspektywy wielu rozmówców wybór tej linii jest najmniej zrozumiały i najsłabiej uzasadniony.



Podstawowym czynnikiem konkurencyjnym jest po prostu istniejąca oferta przewozowa. Nie zawsze ma ona bezpośredni związek ze stanem infrastruktury, chociaż bez wątpienia dobra infrastruktura sprzyja pojawieniu się sensownej oferty przewozowej. Jednak kluczowe w tym aspekcie są zasoby finansowe marszałków województw oraz ich ogólna wizja polityki transportowej. Patrząc na stan połączeń regionalnych w niektórych województwach Polski Wschodniej trudno nie być pesymistą, stąd niekiedy pojawiający się wśród rozmówców sceptycyzm odnośnie maksymalnego wykorzystania nowej infrastruktury. Jednak nie tyle chodzi tutaj o ograniczenia wizji, co przede wszystkim o wielkość środków przeznaczonych na finansowanie przewozów w poszczególnych województwach. Z trzeciej strony do zaistnienia dobrej oferty potrzebne są odpowiednie warunki techniczne. Np. w przypadku LK 68 pojawiają się informacje iż priorytet pociągów dalekobieżnych utrudnia sensowne rozplanowanie oferty regionalnej, a w przypadku LK219 proponowany rozkład jazdy pociągów został oceniony jako słaby i nie spełniający potrzeb. Stąd ciekawym czynnikiem zewnętrznym do zbadania w ewaluacji *ex post* wydaje się być realizacja deklaracji marszałków w stosunku do zakładanych w studiach wykonalności prognoz ruchu i zakładanego kształtu oferty. Rozmówcy potwierdzali bowiem, że studiach wykonalności dla Magistrali Wschodniej uwzględniano realistyczne prognozy ruchu, a do zatwierdzenia ostatecznego kształtu oferty niezbędną była deklaracja przewoźnika lub marszałka.

Ważnym aspektem dla konkurencyjności kolei jest problem niekorzystnej lokalizacji stacji kolejowych w wielu miastach, co jest związane z dziedzictwem historycznym, czyli sposobem projektowania linii kolejowych w zaborze rosyjskim. Problem dotyczy więc województw Podlaskiego, Lubelskiego i Świętokrzyskiego. Zwracono uwagę na niekorzystne położenie wielu stacji kolejowych w stosunku od centrów miast. Dotyczy to np. Kraśnika, Sandomierza czy nawet Lublina, a także wielu innych miast w tym makroregionie. Może to obniżać konkurencyjność kolei, zwłaszcza wobec (prywatnych) przewozów autobusowych, które najczęściej świadczą usługi przewozu z centrum do centrum.

Jeżeli chodzi o zagrożenia, i czynniki ograniczające wpływające na ograniczenie oddziaływania inwestycji kolejowych, to poruszane były głównie kwestie związane z budową drogi Via Carpatia. Część rozmówców jest zdania, że uwzględniając międzygałęziowy model transportu nie należy budować równoległych szlaków kolejowych i drogowych, uzasadniając, że kolej jako mniej konkurencyjna może przegrać taką rywalizację. Zwłaszcza, że droga ta powstanie jako nowa inwestycja, w nowym, a więc najlepiej dostosowanym do współczesnych wymogów śladzie, o jednolitym wysokim standardzie. Czyli będzie posiadała cechy, których nie posiada magistrala wschodnia. Z drugiej strony horyzont powstania Via Carpatia jako całości, łączącej Podlasie z Podkarpaciem i Słowacją jest dość odległy. W pierwszej kolejności będą powstawały odcinki łączące Rzeszów z Lublinem, co ma zapewnić Podkarpaciu ekspresowe połączenie ze stolicą.

W kwestii atrakcyjności dla przewoźników towarowych, jak już wspomniano, kluczowymi aspektami jest dostosowanie torów stacyjnych do potrzeb pociągów towarowych, zapewnienie dostępu do bocznicy. Rozmówcy poruszali również temat stawek dostępu. Być może najlepszym wyjściem dla pobudzenia transportu kolejowego towarowego byłoby systemowe obniżenie stawek dostępu do infrastruktury dla przewoźników uruchamiających pociągi na obszarze Polski Wschodniej. Mógłby być to aspekt bardzo istotnie zwiększający konkurencyjność przewozów towarowych.

CZY REALIZOWANE W RAMACH PO PW PROJEKTY PRZYCZYNIĄ SIĘ DO  
KONKURENCYJNOŚCI KOLEI W MAKROREGIONIE I WPŁYNĄ NA POPRAWĘ  
DOSTĘPNOŚCI?

Niektóre odcinki linii kolejowych podlegające pracom współfinansowanym w ramach PO PW nie mają charakteru magistralnego lecz uzupełniający układ komunikacyjny województw Polski Wschodniej. Jako takie, nie wpłyną one np. na czasy podróży międzywojewódzkich. Dotyczy to w szczególności LK 219, która może się wprawdzie przyczynić do aktywizacji gospodarczej południowych obszarów województwa Warmińsko-Mazurskiego, to jednak nie będzie konkurencyjna wobec linii kolejowej 38, która łączy główne ośrodki regionu (Kętrzyn, Giżycko) i również będzie modernizowana w dającej się przewidzieć perspektywie (miało to nastąpić w ramach bieżącej perspektywy POiŚ, jednak wobec lawinowego wzrostu kosztów pozostaje mało prawdopodobne). Z drugiej strony, dzięki tej linii poprawi się dostępność miast takich jak Pisz czy Ruciane-Nida. Inwestycje realizowane w województwie Podlaskim powinny zdecydowanie wpłynąć na poprawę dostępności powiatu hajnowskiego i południowej części województwa Podlaskiego. W przypadku pozostałych inwestycji kluczowa wydaje się kwestia oferty przewozowej i tego czy po zakończeniu inwestycji będzie ona zgodna z deklaracjami przewoźników i marszałków województw.

### BARIERY REALIZACJI PROJEKTÓW KOLEJOWYCH

Rozmówcy podkreślali, że niegdyś istotną barierą były kwestie środowiskowe. Obecnie problem ten ich zdaniem nie występuje. Uniwersalnym problemem jest sytuacja na rynku budowlanym spowodowana nagromadzeniem inwestycji i niekontrolowanym wzrostem kosztów materiałów budowlanych i przede wszystkim wzrostem kosztów pracy. Efektem jest wzrost kosztów wszystkich inwestycji i stałe przekraczanie wartości kosztorysowych. W przypadku elektryfikacji LK 68 problemem okazała się koordynacja projektu pomiędzy trzema podmiotami – PGE Dystrybucja, PKP Energetyka i PKP PLK. Groziło to opóźnieniami projektu. Ostatecznie udało się je zminimalizować, problemem była budowa i lokalizacja podstacji zasilania oraz zaopatrzenie podstacji. Zauważana jest również działalność kolejowa powiązana z CPK, który coraz częściej pojawia się w dokumentach strategicznych. Niekiedy powoduje to opóźnienia i konieczność np. uwzględnienia kolejnych wariantów inwestycji w studiach wykonalności.

### DOSTRZEGANE POTRZEBY TRANSPORTOWE W POLSCE WSCHODNIEJ

W czasie rozmów zwracano uwagę na:

- konieczność modernizacji i poprawy parametrów połączenia Elbląga i Olsztyna oraz Elbląga w kierunku Gdańska,
- konieczność poprawy dostępności północnych powiatów województwa Warmińsko-Mazurskiego, w tym obszarów pozbawionych dostępu do kolei np. propozycja linii kolejowej z Bartoszcza przez Lidzbark Warmiński i Dobrze Miasto do Olsztyna,
- konieczność poprawy dostępności obszaru Mazur np. poprzez budowę linii kolejowej łączącej Węgorzewo, Giżycko z Ostrołęką i Warszawą,
- konieczność poprawienia połączenia Lublina z Białą Podlaską i dalej na północ w stronę woj. podlaskiego. Obecne położenie Białej Podlaskiej na sieci kolejowej, powoduje, że kolej nigdy nie będzie konkurencyjna w tej relacji,
- potrzebę usprawnienia połączeń do Zamościa (planowana łącznica w Zawadzie może nie być wystarczająca aby osiągnąć zadowalające efekty),
- konieczność zbliżenia linii kolejowej do centrum Buska Zdroju,
- potrzebę budowy kolejowej obwodnicy Białegostoku, efektem inwestycji miałyby być lepsze warunki dla ruchu towarowego oraz brak konieczności zmiany czoła pociągów przy jeździe w kierunku Elku,

## EWALUACJA EFEKTÓW WSPARCIA W RAMACH III OSI PRIORYTETOWEJ PONADREGIONALNA INFRASTRUKTURA KOLEJOWA PO PW 2014-2020

- potrzebę odnowy połączenia Łomży z Białymstokiem, być może za pomocą nowej linii kolejowej przez Zambrów,
- potrzebę połączenia Rzeszowa i Stalowej Woli, tak aby pociągi z Rzeszowa do Lublina i Warszawy nie pomijały drugiego pod względem ludności ośrodka woj. podkarpackiego,
- potrzebę poprawy połączeń kolejowych z Rzeszowa do Krosna i Sanoka,
- konieczność dalszych inwestycji w infrastrukturę przejść granicznych i infrastrukturę szerokotorową oraz infrastrukturę terminali intermodalnych – może to być, zdaniem rozmówców, szansa na rozwój gospodarczy makroregionu.

Część z tych inwestycji jest zakładana w procesach planistycznych. Coraz bardziej istotne stają się też kwestie związane z liniami dojazdowymi do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Część inwestycji związanych z planowanymi liniami („szprychami”) powinna mocno wpłynąć na makroregion Polski Wschodniej. Zakładane nowe linie kolejowe (np. połączenie Rzeszowa ze Stalową Wolą, Lublina z Białą Podlaską i Białymstokiem czy Giżycka, Łomży i Ostrołęki z Warszawą) mogą bardzo mocno zmienić układ komunikacyjny i podnieść atrakcyjność kolei. Jest to postrzegane jako przełamanie paradygmatu, w myśl którego w Polsce praktycznie nie powstawały nowe linie kolejowe, prace modernizacyjne skupiają się na istniejącej infrastrukturze i konserwacji w gruncie rzeczy XIX wiecznego układu komunikacyjnego, i to w czasie gdy powstaje nowoczesna i dostosowana do współczesnych wymogów sieć drogowa. Z drugiej strony, dla części pomysłów pojawiają się wątpliwości co do ich celowości i odpowiedniego uzasadnienia.

### WPŁYW NOWEJ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ NA WZROST AKTYWNOŚCI GOSPODARCZEJ

Ocena wpływu inwestycji kolejowych na aktywność gospodarczą jest zdaniem respondentów skomplikowanym i nieoczywistym zagadnieniem. Raczej jasne jest, że w przypadku tych inwestycji początkowo zainteresowanie przewoźników towarowych nie będzie duże, jednak inwestycje traktowane są jako impuls polityki rozwojowej, na zasadzie wyrównywania szans w regionach położonych peryferyjnie. Jest to więc decyzja strategiczna, odpowiadająca założeniom polityki rozwoju. Wydaje się, że na typowe pytanie czy najpierw powinna pojawić się potrzeba, na którą odpowie infrastruktura czy też pojawienie się infrastruktury przyczyni się do wykreowania potrzeb, w tym przypadku bardziej prawdziwą może się okazać odpowiedź druga.

### DZIAŁANIA KOMPLEMENTARNE

W kwestii działań komplementarnych najważniejszymi kwestiami wg rozmówców okazały się kwestie związane ze średnio i krótkodystansowym transportem publicznym autobusowym, który powinien „zasilać” linie kolejowe. Problemy związane z funkcjonowaniem połączeń autobusowych na obszarach wiejskich i w mniejszych miastach są powszechnie znane. Bez kompleksowego uregulowania tej kwestii trudno będzie zapewnić dopływ pasażerów, zwłaszcza że w wielu przypadkach stacje kolejowe w Polsce Wschodniej są położone w oddaleniu od centrów miast. Kolejnym działaniem komplementarnym jest zapewnienie odpowiedniej infrastruktury towarzyszącej – chodzi o drogi do stacji i przystanków kolejowych, ścieżki rowerowe, węzły przesiadkowe, a zwłaszcza parkingi typu P+R. Poruszano również kwestię alternatywnych ciągów drogowych, które nie są zdaniem rozmówców korzystne i mogą sprawiać, że kolej przegra konkurencję z transportem drogowym.

### WPŁYW INWESTYCJI NA STAN BEZPIECZEŃSTWA

Jeżeli chodzi o poprawę i ocenę stanu bezpieczeństwa, to uzyskane odpowiedzi oceniono jako niewiele wnoszące. Poprawa bezpieczeństwa nastąpi poprzez modernizację przejazdów



kolejowych oraz urządzeń sterowania ruchem. Kwestie bezpieczeństwa są na tyle specyficznymi zagadnieniami, że formuła wywiadu z ekspertami ds. transportu nie wydaje się najlepszym narzędziem badawczym. Być może w badaniu ex post należałoby zrezygnować z poruszania tego zagadnienia lub poszerzyć listę respondentów o ekspertów z zakresu bezpieczeństwa.

### WPŁYW NA ODBUDOWĘ POZYCJI TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Jeżeli chodzi o odbudowę pozycji transportu publicznego, to wpływ inwestycji jest zróżnicowany. Niektóre linie realizowane w ramach PO PW mogą mieć znaczenie aglomeracyjne – szczególnie w przypadku LK 68 dla Lublina i LK 2016 dla Olsztyna. W przypadku pozostałych linii ich znaczenie dla odbudowy pozycji transportu publicznego będzie zależało od przygotowanej oferty przewozowej. Bardzo ważną kwestią jest sprawdzenie, czy deklarowane przez przewoźników i marszałków województw założenia, które zostały wpisane do studiów wykonalności zostaną uwzględnione w rzeczywistości po zakończeniu inwestycji.