



Ocena bieżąca działań podejmowanych w ramach V osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ) 2014-2020 oraz ich wpływ na poprawę konkurencyjności kolei – etap I

Raport końcowy

Załącznik 5

Sprawozdanie z Panelu Delfickiego



Zamawiający:

Centrum Unijnych Projektów Transportowych
00-844 Warszawa
Plac Europejski 2



Wykonawca:

INFRA – CENTRUM DORADZTWA Sp. z o.o.
02-672 Warszawa
ul. Domaniewska 47/10
www.infracd.pl



EU-CONSULT Sp. z o.o.
80-747 Gdańsk
ul. Toruńska 18c lokal D
www.eu-consult.pl



Autorzy dokumentacji: Piotr Domalewski, Rafał Fabiszewski, dr Magdalena Jażdżewska-Gutta, Monika Grzelak, Katarzyna Gutta, Krzysztof Gutta, Tomasz Gutta, Damian Kosiński, Paweł Rydzyński, Piotr Rydzyński, Marek Schabek, Jacek Zaremba, Janusz Zubrzycki, Anna Żyłka

Gdańsk/Warszawa 2020

Spis treści_Toc40701953

1. Synteza Panelu Delfickiego	4
2. Sprawozdanie z Panelu Delfickiego.....	6
3. Kwestionariusze ankietowe wypełnione przez uczestników Panelu Delfickiego.....	13
3.1. Ankieta nr 1	13
3.2. Ankieta nr 2	18
3.3. Ankieta nr 3	23
3.4. Ankieta nr 4	30
3.5. Ankieta nr 5	36
3.6. Ankieta nr 6	39

1. Synteza Panelu Delfickiego

W panelu delfickim, zorganizowanym etapowo w terminie 19.03 – 28.04, wzięło udział 6 ekspertów. Wszyscy są zawodowo związani z branżą kolejową, żaden nieobecnie (wg stanu na kwiecień 2020 r.) jest związany zawodowo z instytucją będącą beneficjentem V OP POIiŚ 2014-20. Ankieta miała charakter anonimowy (uczestnicy nie znali swoich personaliów, znane były one Zamawiającemu).

W II etapie panelu, służącym za weryfikację odpowiedzi udzielonych w I etapie, swoje uwagi zgłosiło 3 ekspertów. 3 kolejnych, po otrzymaniu sprawozdania z I etapu, poinformowało, że nie wnosi do niego uwag.

Kluczowe konkluzje płynące z panelu są następujące:

- Z punktu widzenia ruchu pasażerskiego, dla klientów kolei dostrzegalne są zmiany jakie zachodzą dzięki realizacji inwestycji z V OP POIiŚ, takie jak skrócenie czasu jazdy czy inwestycje w tabor oraz dworce kolejowe. Inwestycje wpływają na aktywizację regionów, poprawę jakości życia mieszkańców etc. Istotnym elementem jest poprawa wizerunku kolei oraz wzrost społecznego) zainteresowania tą formą transportu;
- Istotnym problemem są natomiast przedłużające się inwestycje, długotrwałe zamknięcia, które znacząco obniżają konkurencyjność kolei, utrudniając wzrost udziału w rynku transportu kolejowego;
- Powszechnym zjawiskiem są inwestycje o bardzo wysokich budżetach, które dają stosunkowo niskie efekty (np. niewielkie tylko skrócenie czasu jazdy). Błędem jest odstąpienie od realizacji inwestycji na sieci PLK w trybie rewitalizacji (zamiast modernizacji), co było dość powszechne w poprzedniej perspektywie finansowej i dawało dobre efekty, przy znacznie niższych kosztach. Rewitalizacja nie powinna być jedynym narzędziem służącym poprawie jakości infrastruktury, ale powinna dopełniać duże przedsięwzięcia modernizacyjne;
- W przewozach towarowych, problemem jest zakres przeprowadzanych inwestycji, powodujący ograniczenia w przepustowości szlaków kolejowych (np. likwidowanie stacji bądź zmniejszanie liczby czynnych torów na etapie modernizacji, brak budowy torów odstawczych o długości użytecznej 750 m – minimalistyczny zakres inwestycji), likwidacja punktów ładunkowych, połączeń z bocznicami.
- Równolegle, zdarzają się sytuacje „odcinania” modernizowanej linii od lokalnych tras, obecnie nieczynnych (lub wykorzystywanych marginalnie), ale mających potencjał na przyszłość. W efekcie, kolej uzyskuje stosunkowo łatwo „efekt autostradowy” (poprawa parametrów linii kolejowych zapewniających połączenia pomiędzy regionami czy do stolic województw), ale zbyt mało wagi przykładana się do tworzenia „węzłów” i poprawy połączeń regionalnych, zapewniających dodatkowych pasażerów na głównych liniach;
- Czynnikiem rozwoju segmentu kolejowych przewozów towarowych były i są inwestycje w infrastrukturę dostępową do portów morskich czy w terminale intermodalne;
- W kontekście planów/rekomendacji na przyszłość, zasadne jest podjęcie m.in. poniższych kroków:

- utworzenie mapy inwestycji kolejowych (ze szczególnym uwzględnieniem budowy nowych linii kolejowych, gdyż nawet projekt nowych linii kolejowych związanych z Centralnym Portem Komunikacyjnym nie wyczerpuje potrzeb),
- stworzenie przejrzystych zasad hierarchizacji inwestycji i kryteriów oceny projektów (aby nie dochodziło sytuacji, że zakres inwestycji jest za mały, a zwłaszcza za duży względem potrzeb),
- wsparcie rozwoju pooli taborowych (jako jedynej formy finansowania zakupów taborowych z funduszy UE),
- większe wsparcie rozwoju kolei na obszarach metropolitalnych, a jednocześnie – wsparcie projektów kolejowych poza stolicami województw (np. na liniach kolejowych zapewniających dojazd do innych ważnych regionalnych rynków pracy i usług, niebędących miastami wojewódzkimi),
- niezbędne będzie systemowe wsparcie dla transportu publicznego po ustaniu pandemii SARS-CoV-2.

2. Sprawozdanie z Panelu Delfickiego

Poniżej zamieszczono sprawozdanie z panelu delfickiego, po uwzględnieniu uwag, jakie spłynęły do niego w etapie II. Kolorem czerwonym zaznaczono kluczowe fragmenty argumentacji, w przypadku których wszyscy lub większość uczestników panelu było zgodnych.

Uczestnicy panelu delfickiego nie byli zgodni, jeśli chodzi o to, czy postępy we wdrażaniu V OP w kontekście celów określonych w dokumentach strategicznych krajowych i europejskich w zakresie transportu kolejowego są właściwe. Z jednej strony **wskazano m.in. na to, że prowadzone projekty modernizacyjne poprawiają jakość infrastruktury kolejowej, a zatem przyczyniają się do poprawy warunków operacyjnych.** Równoległe wskazywano m.in., że postępy we wdrażaniu V OP są w najlepszym razie umiarkowane, co wynika przede wszystkim z przesuwających się terminów realizacji, rezygnacji z części inwestycji w wyniku znacznego przekroczenia budżetu zamawiającego oraz wydłużonego okresu certyfikacji inwestycji, blokującego podniesienie parametrów infrastruktury w przypadku inwestycji zakończonych.

Zwrócono uwagę na fakt, że realizowane inwestycje często nie przyczyniają się bezpośrednio do wzrostu konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do transportu samochodowego, a uzyskiwane efekty są znacznie mniejsze niż efekty uzyskiwane w inwestycjach drogowych (np. porównanie tras Poznań – Wrocław czy Warszawa – Białystok). Są też w tym względzie pozytywne wyjątki: np. poprawa konkurencyjności kolei na trasach Kraków – Rzeszów czy Warszawa – Olsztyn, co skutkowało również zwiększeniem liczby pasażerów. Wskazano też m.in., że zbyt duży nacisk przy planowaniu inwestycji kładzie się na sam efekt infrastrukturalny (np. zwiększenie liczby odcinków z prędkością 160 km/h), a zbyt mały – na pożądane efekty tych inwestycji, czyli wzrost udziału kolei w podziale zadań przewozowych. **Widocznym efektem zazwyczaj jest skrócenie czasu przejazdu (choć w przypadku części inwestycji uzyskane efekty w tym względzie są niewielkie, co nie przyczynia się do wzrostu konkurencyjności kolei), natomiast tylko w minimalnym stopniu realizowany jest postulat zwiększenia dostępności do kolei,** rozumiany jako budowa nowych punktów obsługi podróżnych, w zbyt małym stopniu inwestuje się również w węzły przesiadkowe (w tym w rozwiązania infrastrukturalne pomiędzy różnymi podsystemami transportu). Przesunięcie modalne zarówno w przewozach pasażerów jak i towarowych nie nastąpi więc jedynie poprzez modernizację infrastruktury i taboru. Niezbędne są szerokie działania organizacyjno-zarządcze, tworzące warunki do stabilnego finansowania usług o charakterze użyteczności publicznej oraz integrowania różnych systemów transportu pasażerskiego.

Wskazano też m.in., że o ile realizowane inwestycje przyczyniają się do poprawy głównych ciągów (o charakterze „autostradowym”), to równoległe inwestycje te nie są bezpośrednim narzędziem rozwoju regionalnego. W niewielkim stopniu stawia się bowiem na rozbudowę węzłów kolejowych czy też stacji umożliwiających krzyżowanie i wyprzedzanie pociągów, w zbyt małym stopniu inwestuje się również w tory dodatkowe na stacjach, niedostateczne są także działania związane z wydłużaniem długości użytecznej torów na liniach intensywnie użytkowanych przez pociągi towarowe.

Jednocześnie wskazano też jednak, że działania niektórych samorządów wojewódzkich są jednak tego zaprzeczeniem. Przykładem jest tu np. województwo pomorskie, które w poprzedniej perspektywie ze środków RPO sfinansowała modernizację fragmentu linii kolejowej 201 oraz modernizację linii

kolejowej 213, a w tej perspektywie finansowej inwestycje z RPO dotyczą fragmentów LK 207 i 405. We wszystkich przypadkach są to linie wspierające rozwój regionu, a także mają one charakter „zasilający” dla linii o charakterze „autostradowym”.

Mankamentem, na który zwrócono uwagę, jest zjawisko pozbawiania stacji kolejowych torów ładunkowych, ramp przeładunkowych oraz odgałęzień do torów dojazdowych bocznic, a nawet odcinania na stacjach węzłowych linii kolejowych znaczenia lokalnego (z zawieszonym bądź marginalnym ruchem), co uniemożliwi rozwój kolei lokalnych w przyszłości. Stąd też na przykład warunkiem zatwierdzenia projektu inwestycyjnego powinno być uzyskanie dla torów głównych dodatkowych, a w miarę możliwości również dla torów bocznych, parametrów identycznych lub wyższych niż przed modernizacją, a także takiego zaplanowania układów stacyjnych (rozjazdy) i SRK, żeby w przyszłości bez dodatkowych kosztów był możliwy wjazd na linie kolejowe lub bocznicę o marginalnym ruchu lub obecnie wyłączone z eksploatacji. W tym kontekście, wskazano, że powinien powstać spójny „projekt modelowy” stacji kolejowej, tak aby każdorazowo przewidzieć możliwość wjazdu nawet z obsługą najprostszych urządzeń SRK.

Z punktu widzenia przewozów towarowych, problemem jest zbyt niska w dalszym ciągu prędkość handlowa pociągów, a także powszechna przy inwestycjach na sieci PKP zamiana stacji na przystanki osobowe (likwidacja stacji skutkuje problemami z trasowaniem pociągów towarowych). Jedynie niewielka część projektów obejmuje inwestycje w poprawę warunków prowadzenia ruchu towarowego. Wskazano też m.in., że nie są realizowane inwestycje w poole taborowe (ROSCO), choć na początku perspektywy 2014-20 plany takie były rozpatrywane.

Zwrócono też uwagę, że V OP POIiŚ 2014-2020 nie obejmuje inwestycji w alternatywne formy transportu szynowego (systemy kolejowo-tramwajowe, pojazdy autonomiczne, linie wydzielone, monorail etc.). Zasadne byłoby również wprowadzenie możliwości objęcia finansowaniem (w ramach jednego projektu inwestycyjnego) różnych podsystemów transportu stanowiących funkcjonalnie jeden ciąg (np.: kolej normalnotorowa + kolej linowo-terenowa albo kolej normalnotorowa + kolej wąskotorowa).

W tym kontekście pojawił się jednak kontrargument. Jeden z ekspertów wskazał, że tworzenie niektórych alternatywnych form transportu szynowego jest niezasadne ze względu na fakt m.in. braku ram prawnych w Polsce dla takich rozwiązań (systemy kolejowo-tramwajowe) czy dużych wyzwań związanych z modernizacją kolei konwencjonalnej, co powinno mieć priorytet przed rozwojem inwestycji o charakterze nowinek technicznych.

W zakresie wpływu analizowanych inwestycji na klimat czy bezpieczeństwo w transporcie – stwierdzono, że co do zasady, inwestycje w infrastrukturę w pewnym stopniu zwiększają odporność systemu np. na zagrożenia środowiskowe i klimatyczne, ale zazwyczaj nie przekładają się bezpośrednio na poprawę klimatu. Przy okazji, nie wykorzystuje się np. okazji do zmiany systemu zasilania kolei (OZE).

W zakresie bezpieczeństwa – jakkolwiek np. montaż nowoczesnych systemów SRK prowadzi do wzrostu bezpieczeństwa prowadzenia ruchu pociągów, tak np. nie powstają efektywne scenariusze „zarządzania kryzysowego” (związane z objazdami, organizacją transportu zastępczego itd.), co jest standardem w państwach Europy Zachodniej. Wskazano również, że w zbyt małej skali dofinansowuje się ze środków europejskich inwestycje w linie kolejowe zapewniające dojazd do

miejsc/ regionów atrakcyjnych turystycznie, gdzie, ze względu na duży ruch kołowy, należy wspierać alternatywne względem motoryzacji indywidualnej gałęzie transportu.

Na pytanie o to, które inwestycje mają największy wpływ na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego, uczestnicy panelu wskazali przede wszystkim na: poprawę dostępu do portów morskich oraz terminali, inwestycje w obszarach metropolitalnych pozwalające na chociażby częściową separację ruchu towarowego i pasażerskiego, a także na inwestycje w tabor pasażerski.

Dalsze rekomendowane działania podnoszące konkurencyjność kolei, co zwiększy efektywność V OP POIiŚ, to przede wszystkim:

- Integracja z systemem drogowym (co wynika z faktu, że kolej nie zapewnia pełnej elastyczności i dostępności przestrzennej w relacji „drzwi-drzwi”, powinna być zatem traktowana jako element zintegrowanego łańcucha mobilności) poprzez dalszy rozwój terminali intermodalnych i punktów przeładunkowych;
- Wsparcie rozwoju pool’i taborowych, szczególnie dla realizacji usług o charakterze użyteczności publicznej;
- Zwiększenie udziału przewoźników (zwłaszcza towarowych), a także spedytorów i użytkowników bocznic (w tym nadawców i odbiorców ładunków) w konsultacjach projektów inwestycyjnych na etapie studialnym;
- Dofinansowywanie nowoczesnych form transportu towarowego (przewozy intermodalne), obniżenie stawek dostępu do infrastruktury;
- Deregulacja przepisów w zakresie dostępu do zawodów kolejowych (wymagania zdrowotne, czas szkolenia, itd.);
- Stworzenie/przywrócenie na większą skalę mechanizmu „rewitalizacyjnego”, dzięki czemu możliwe będzie zwiększenie długości linii kolejowych o polepszonych parametrach techniczno-eksploatacyjnych;
- Wsparcie rozwoju infrastruktury bocznicowej (w tym – odejście od powszechnego dziś zjawiska likwidacji rozjazdów pomiędzy torami głównymi i rzadko używanymi bocznicami);
- **Zróźnicowanie skali inwestycji w zależności od bieżącego stanu technicznego linii, przy uwzględnieniu próby oszacowania wartości rzeczywistej infrastruktury w chwili podjęcia jej modernizacji** (obecnie, jak podkreślono, linię kolejową, która została rozebrana i pozostał po niej tylko ślad, traktuje się często tak samo jak linię, która miała modernizację 10 lat wcześniej, co powoduje marnotrawstwo środków na inwestycje).

Realizowane inwestycje zdaniem uczestników panelu co do zasady przyczyniają się do poprawy spójności międzyterytorialnej, a przez to również m.in. do aktywizacji społeczno-gospodarczej regionów. Jeśli inwestycja dobrze jest przygotowana, to najczęściej uzyskiwane są dobre efekty w postaci np. poprawy dostępu do dużych aglomeracji czy usprawnienia połączenia w obrębie danego regionu (przykład: modernizacja LK289, która przywróciła ruch pasażerski m.in. do Lubina i znacznie poprawiła dostępność transportową Zagłębia Miedziowego).

Jednak również w tym zakresie uczestnicy panelu zauważają szereg problemów. Jednym z nich są nieukończone czy przedłużające się prace, generujące poważne problemy z prowadzeniem ruchu (brak przepustowości, wydłużone czasy jazdy, odwoływane pociągi, konieczność korzystania z objazdów), a w rezultacie skutkują nie tylko brakiem poprawy, ale wręcz obniżeniem poziomu konkurencyjności kolei w stosunku do stanu wyjściowego.

Innym problemem jest brak planów budowy nowych linii kolejowych, łączących np. stolicy sąsiednich województw. W wielu wypadkach, problemu tego nie rozwiązuje nawet koncepcja budowy tzw. szprych, czyli nowych linii kolejowych zapewniających szybki dojazd ze wszystkich regionów Polski do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Do tego wskazano też na niekonsekwencję: np. modernizacja LK354 (Poznań – Piła) została sfinansowana z RPO, choć jej znaczenie dla systemu transportowego w całym kraju wskazuje na zasadność zrealizowania tej inwestycji ze środków POIiŚ – w efekcie, zabrakło w Wielkopolskim RPO środków na inwestycje w linie stricte regionalne. Zdarzają się również sytuacje, w których przedłużające się inwestycje kolejowe przy prowadzonych równolegle lub wcześniej inwestycjach drogowych powodują spadek konkurencyjności kolei (np. trasy Warszawa – Poznań, Poznań – Wrocław).

Szereg pytań w panelu delfickim dotyczyło odniesień do poprzedniej perspektywy finansowej (2007-13). Za największe osiągnięcia tamtej perspektywy uczestnicy panelu uznali przede wszystkim następujące inwestycje w transport kolejowy przy współudziale środków z POIiŚ: tabor pasażerski (zarówno dalekobieżny, jak i regionalny – elektryczny, jak i spalinowy), inwestycje w terminale intermodalne, dworce pasażerskie, a spośród inwestycji liniowych: m.in. budowa linii kolejowych do lotnisk w Warszawie i Krakowie oraz prace na fragmentach LK61 (tzw. proteza koniecpolska – inwestycja skracająca czas przejazdu m.in. pomiędzy Warszawą i Wrocławiem), 1, 132 czy 353. Dużym sukcesem były też projekty rewitalizacyjne sieci PLK oraz budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, pokazująca potencjał dla przewozów kolejowych na styku dużych obszarów metropolitalnych i ich dalszego otoczenia.

Jako najmniej efektywne wskazano m.in. projekty wdrażające systemy ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R (brak przewoźników wykorzystujących system) oraz zakup lokomotyw spalinowych przez PKP Intercity – pojazdy te okazały się awaryjne. Różnica pomiędzy tą i poprzednią perspektywą jest m.in. taka, że obecna jest w większej mierze niż poprzednia ukierunkowana na przewozy towarowe – choć z drugiej strony, inwestycje w poprzedniej perspektywie przyczyniły się zarówno do rozwoju przemysłu, jak i do rozwoju samej gałęzi przewozów intermodalnych.

Poprzednia i obecna perspektywa były w dużej mierze do siebie zbliżone, ze względu na charakter realizowanych inwestycji (przede wszystkim w istniejącą infrastrukturę, a nie w nowe linie kolejowe) oraz ze względu na fakt, że fazowanie wielu inwestycji spowodowało, że perspektywa 2014-2020 jest de facto kontynuacją perspektywy 2007-2013. Również m.in. z tego względu, efekt sieciowy będzie widoczny dopiero na koniec tej perspektywy. Poprzednia perspektywa (jakkolwiek przeprowadzono wówczas inwestycje poprawiające istotnie wizerunek kolei) była w dużej mierze ukierunkowana na zatrzymanie degradacji transportu kolejowego, jak też na samą odbudowę kompetencji branży w zakresie projektowania inwestycji. Wszystko to sprawiło, że w obecnej perspektywie notuje się zwiększone oczekiwania klientów (tak w przewozach pasażerskich, jak i towarowych) od kolei.

Pomimo iż obecna perspektywa jest w pewnej mierze kontynuacją poprzedniej wyciągnięto wnioski, dzięki którym dokonano np. zmianę podejścia do planowania inwestycji. Mowa tu np. o koncentracji znacznych środków na głównych ciągach kolejowych zapewniających połączenie z portami morskimi Polski czy dążeniu do likwidacji tzw. „wąskich gardeł”.

Wskazując na dobre praktyki z perspektywy 2007-13, jakie zastosowano przy planowaniu obecnej perspektywy, zwrócono uwagę m.in. na fakt, że do pewnego stopnia zakładano realizację tras alternatywnych (choć jednocześnie wskazano na brak konsekwencji w ich przygotowaniu –

niejednokrotnie zdarzało się, że ciąg główny był bądź jest realizowany równoległe z alternatywnym) czy też położono większy nacisk na kwestie środowiskowe. Co najwyżej w niewielkim stopniu zrationalizowano natomiast założenia projektowe inwestycji w kontekście ich kosztów.

„Złe praktyki”, czyli powielanie błędów z poprzedniej perspektywy, to natomiast przede wszystkim brak perspektywicznego audytu, planowania i hierarchizacji inwestycji (np. poszczególne odcinki tego samego ciągu mają po modernizacji różne parametry). **Zdaniem uczestników panelu, kontynuuje się trend wysokobudżetowych inwestycji, które nierzadko dają nieznaczące efekty podniesienia prędkości czy skrócenia czasu jazdy**, a jedynie w niewielkim stopniu wykorzystuje się dobre doświadczenia poprzedniej perspektywy w zakresie rewitalizacji linii kolejowych – stosunkowo niskokosztowych (biorąc pod uwagę specyfikę branży), a dających dobre efekty dla klientów kolei. Obecnie w większym stopniu należy skupiać się też na rozwoju kolei w obrębie regionów – do tej pory skupiano się głównie na pracach na liniach zapewniających dojazd do stolic województw. Jest to zrozumiałe, ale obecnie należy dokonać weryfikacji priorytetów i w większym stopniu wspierać prace inwestycyjne na liniach zapewniających dojazd np. do byłych miast wojewódzkich czy innych dużych generatorów ruchu dojazdów do pracy i szkoły (które nie są stolicami województw), a także do regionów cechujących się dużym ruchem turystycznym w sezonie.

Według uczestników panelu, działania podejmowane w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 raczej pozytywnie przekładają się na realizację wskaźników rezultatu strategicznego, głównie dzięki zakończeniu dużych projektów inwestycyjnych – choć zwrócono też m.in. uwagę, że na dziś za wcześnie by to rozstrzygać wiążąco, gdyż projekty nie są jeszcze zakończone, a efekty na większą skalę mogą pojawić się nawet po 2-3 latach od zakończenia inwestycji. Równoległe zwrócono też jednak np. uwagę, że wydatkowanie tak znacznych środków (WPIK 2007-13 i KPK 2014-20 to łącznie ponad 100 mld zł) powinno skutkować już teraz istotnymi wzrostami i trendem zapowiadającym dalsze wzrosty. Tymczasem nic takiego się nie dzieje, wskaźniki pracy przewozowej (w transporcie towarowym) nie wzrastają istotnie, a wzrost gospodarczy jest przechwytywany przede wszystkim przez transport drogowy.

Przy czym w zakresie wzrostu pracy przewozowej nie było zgody wśród uczestników panelu – o ile jeden z nich stwierdził, że wskaźniki w tym względzie są „stabilne” (czyli nie ma znaczących wzrostów), o tyle inni uczestnicy panelu stwierdzili, że wzrosty są jednak zauważalne, choć dynamika wzrostów jest jednak niższa niż w przypadku transportu drogowego. Z pozytywów w kontekście realizacji wskaźników rezultatu strategicznego – uczestnicy panelu wskazali m.in., że są segmenty rynków (przewozy aglomeracyjne, przewozy intermodalne), które wyglądałyby zdecydowanie gorzej bez inwestycji realizowanych z funduszy unijnych (biorąc pod uwagę nie tylko POIiŚ). Jednocześnie zwrócono jednak uwagę, że sama poprawa wskaźników nie zawsze musi oznaczać realnej poprawy usług transportu kolejowego.

Uczestnicy panelu co do zasady zgodzili się, że założenia (cele) V OP POIiŚ 2014-2020 pozostają aktualne, zwłaszcza że jest już zbyt późno na ich zmianę, biorąc pod uwagę stopień zaawansowania inwestycji. Biorąc pod uwagę poziom dostosowania założeń V OP do obecnych wyzwań dotyczących konkurencyjności transportu kolejowego, wskazano m.in. na następujące kwestie:

- **Należy przygotować się na odbudowę transportu publicznego, w tym kolei, po zakończeniu epidemii SARS-CoV-2;**

- Należy skupić się na doprowadzeniu do realizacji całości programu, bez przesuwania projektów na kolejną perspektywę;
- Należy utworzyć kompleksowy program budowy nowej sieci kolejowej, docierającej do miast średnich i małych, uwzględniając budowę nowych linii tam, gdzie to konieczne. Obecnie w pewnej części rolę kreatora nowej sieci kolejowych przejmuje CPK (i Pełnomocnik Rządu ds. CPK), ale nie są to działania realizowane w ramach POIŚ i nie są to też plany wystarczające;
- **Należy przygotować się do wzrostu kosztów inwestycji, które zagraża realizacji efektów systemowych;**
- **Należy zwiększać przepustowość oraz zasięg systemu kolejowego, a także dążyć do wyrównania warunków konkurencyjności z transportem drogowym, zwłaszcza w przewozach ładunków.** Wszystkie te elementy wymagają znacznego zwiększenia zaangażowania w projekty obejmujące nową infrastrukturę, tj. nowe linie, dodatkowe stacje i przystanki, dodatkowe tory szlakowe, rozwinięte i bezkolizyjne układy torowe, nowy tabor. W tym kontekście, w sposób kompleksowy należy przejść z fazy modernizacji do projektów rozwijających system kolejowy (tj. m.in. do budowy nowych linii kolejowych);
- **Należy dążyć do zwiększenia roli transportu kolejowego w aglomeracjach;**
- Należy przygotować kolej na sprostanie wyzwaniom kryzysu klimatycznego.

W ramach „innych wniosków”, uczestnicy panelu wskazali na konieczność opracowania docelowej sieci kolejowej, tak aby dopiero po stworzeniu takiego materiału planować programy (takie jak KPK, a w szczególności CPK) i instrumenty finansowe (takie jak V OP POIiŚ). W szczególności należy rozważyć budowę nowych linii kolejowych, o długości nawet ok. 4 tys. km, aby osiągnąć spójność terytorialną kraju. Zasadne jest stworzenie mapy inwestycji kolejowych prowadzoną na wzór inwestycji drogowych (GDDKiA), z podziałem na planowane i rzeczywiste kamienie milowe (daty np. podpisania umowy o finansowanie, daty decyzji środowiskowych, daty projektów, daty zakończenia prac inwestycyjnych) i informację o opóźnieniach wraz z uzasadnieniem.

Kolejną kwestią, na którą zwrócono uwagę, jest kwestia połączenia efektu inwestycji z kwalifikowalnością środków – zdaniem autora tej uwagi, pomimo wydatkowania znaczących środków pomocowych, kolej od 2 dekad pozostaje w stagnacji, nie przejmuje nowych wolumenów bądź traci dotychczasowe. Wskazano również m.in. na konieczność znaczącego zwiększenia liczby terminali ładunkowych, tak aby stymulować rozwój transportu koleją nie tylko ładunków masowych.

Inne postulaty, które wskazano, to np.:

- Ustandaryzowane kryteria oceny projektów. Jak wskazano w komentarzu, nieznane są obecnie kryteria oceny projektów, które w niektórych przypadkach powodują bardzo bogate wyposażenie w ETCS lub elektryfikację, a w niektórych odejście np. od koncepcji odbudowy drugiego toru, co w przypadku linii Słupsk – Łębork albo Poznań – Piła ma kluczowe znaczenie (choć w przypadku odcinka Słupsk – Łębork rozpatrywana była również budowa tzw. dynamicznych mijanek zamiast drugiego toru na całej długości);
- Zakaz usuwania istniejącej infrastruktury pasażerskiej (przystanki, perony) z linii modernizowanych pod kątem ruchu towarowego;
- Wprowadzenie jednego, zunifikowanego interfejsu dla urządzeń SRK (dla umożliwienia rotacji pracowników między posterunkami w przyszłości oraz dla ograniczenia kosztów i zwiększenia poziomu bezpieczeństwa);

- Odejście od zabudowy ETCS na liniach o prędkości mniejszej niż 160 km/h (nie ma żadnego znaczenia dla bezpieczeństwa i poprawy wydajności, a koszty są ogromne);
- Przeznaczenie większych nakładów na likwidację skrzyżowań w poziomie, szczególnie na obszarach zurbanizowanych. Koszt budowy skrzyżowań bezkolizyjnych jest tam znacznie wyższy w związku z dużym nasyceniem terenu sieciami różnych gestorów. Obecnie, w związku z wpływem COVID-19 na finanse publiczne, samorzady lokalne (gminy i miasta na prawach powiatu) potrzebują szczególnego wsparcia finansowego w tym zakresie;
- Przeznaczenie środków europejskich na projekt lokomotywy manewrowej o małej/średniej mocy. Powinna ona mieć ok. 800 KM, być jednokabinowa i umożliwiać prace manewrowe na bocznicach, terminalach, obiektach infrastruktury usługowej a także umożliwiać jednoosobowe prowadzenie pociągów zdawczych oraz pociągów na niewielkie odległości. Dofinansowanie mogłoby polegać na działaniach B+R dla opracowania takiego pojazdu, badań nad jego wdrożeniem i eksploatacji próbnej. Postulat ten wynika z faktu, że lokomotywy manewrowe stają się obecnie towarem deficytowym, a na rynku wciąż są oferowane wyłącznie modernizacje lokomotyw starszego typu SM42 i SM48, cechujących się dobrymi parametrami konstrukcyjnymi, ale wyprodukowanymi w większości w latach 70. XX w.

3. Kwestionariusze ankietowe wypełnione przez uczestników Panelu Delfickiego

Poniżej zamieszczono kwestionariusze wypełnione przez 6 uczestników Panelu Delfickiego. Ze względu na anonimowy charakter panelu, usunięto z kwestionariuszy dane personalne uczestników (pierwotnie znajdowały się one w ankietach, w celu ułatwienia kontaktów Wykonawcy z Uczestnikami Panelu). Usunięto również tę część treści, która pozwoliłaby na identyfikację autora kwestionariusza (wstawiono w to miejsce XXXXXX).

W ramach II etapu Panelu Delfickiego, zadaniem uczestników było odniesienie do wypowiedzi pozostałych ekspertów. W tym celu uczestnikom przekazane zostały zarówno sprawozdania z panelu (główne konkluzje, załączone w głównym opracowaniu, i szersza synteza, zamieszczona powyżej w pkt. 1 niniejszego Załącznika), jak też zanimizowane ankiety wypełnione przez innych uczestników.

Jeden z uczestników odniósł się w II etapie nie tylko do sprawozdań z panelu przygotowanych przez Wykonawcę, ale też, w formie komentarzy, odniósł się do kwestionariuszy wypełnionych przez innych uczestników. Uczestnikiem tym był autor zamieszczonej poniżej ankiety nr 4.

Wobec powyższego, w przypadkach ankiet nr 1, 2, 3, 5 i 6 zaznaczono – kolorem czerwonym – fragmenty skomentowane przez autora ankiety nr 4. *[Poniżej tego zaznaczonego fragmentu, w nawiasie kwadratowym i kursywą oraz kolorem niebieskim przedstawiono treść uwagi autora ankiety nr 4].* Pominięto uwagi, w których autor nr 4 ankiety napisał wyłącznie, że zgadza się z autorem innej uwagi bądź np. dodał komentarz, że uwaga mogłaby być bardziej szczegółowa.

3.1. Ankieta nr 1

Konsorcjum badawcze firm INFRA – Centrum Doradztwa i EU-Consult na zlecenie Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) realizuje badanie ankietowe w celu oceny bieżącej działań podejmowanych w ramach V osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ) 2014-2020 oraz ich wpływu na poprawę konkurencyjności kolei.

Ocena bieżących działań podejmowanych w ramach V OP POLiŚ

1. Jak ocenia Pan/i postępy we wdrażaniu V OP POLiŚ 2014-2020 w kontekście celów określonych w dokumentach strategicznych krajowych i europejskich w zakresie transportu kolejowego? Proszę uzasadnić odpowiedź.

- W jaki sposób wdrażane inwestycje umożliwiają:
 - Wzrost znaczenia sektora transportu kolejowego?
 - Zwiększenie dostępności transportu kolejowego?
 - Wsparcie mobilności?
 - Obniżenie emisji gazów cieplarnianych?
 - Zwiększenie efektywności sieci multimodalnego podróżowania i transportu w obrębie miast/aglomeracji?
 - Zwiększenie równości szans w transporcie pasażerskim i towarowym?
 - Wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu?
 - Rozwój i rehabilitację kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego?
 - Propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu?

Odpowiedź:

Pytania sformułowane są w taki sposób, że trudno udzielić jest odpowiedzi negatywnej. *Transport kolejowy należy rozpatrywać w ujęciu międzygałęziowym. [To jest kluczowa myśl całej ewaluacji inwestycji kolejowych. Ona nie wyklucza innych uwag, ale powinna zawsze stanowić punkt wyjścia.]* Na dynamikę rozwoju transportu

kolejowego (zarówno w makrosegmencie pasażerskim jak i towarowym) nałożyć dynamikę rynku przewozów drogowych i kształtowanie się wskaźnika motoryzacji indywidualnej. Dla dalszych porównań i analiz np. w przewozach pasażerskich należy porównywać czas podróży pomiędzy konkretnymi miastami pociągiem i samochodem osobowym, autokarem (np. w relacji Warszawa – Olsztyn widać renesans kolei) i samolotem.

- **Czy jest Pan/i w stanie wskazać cele i założenia określone w dokumentach strategicznych krajowych i zagranicznych, które nie są realizowane dzięki wdrażaniu V OP POIiŚ 2014-2020, a które powinny zostać uwzględnione w założeniach osi priorytetowej? Jeżeli tak – jakie, Pana/i zdaniem, działania powinny zostać podjęte, aby uwzględnić wskazane cele?**

Odpowiedź:

1. Zbyt mały nacisk położony na podniesienie prędkości handlowej pociągów towarowych (co wskazywane jest w Krajowym Programie Kolejowym (KPK) jako jedna z zasadniczych barier rozwoju towarowego transportu kolejowego). W sprawozdaniu z wykonania KPK za 2018 rok przeciętna prędkość handlowa pociągów towarowych jest jednym ze wskaźników monitorujących realizację tego dokumentu i na koniec 2018 r. jej wartość wyniosła 28,08 km/h, podczas gdy na koniec 2023 wartość docelowa ma wynieść 40 km/h.
2. Wciąż niski poziom uelastycznienia relacji pomiędzy PKP PLK S.A. a wykonawcami prac inwestycyjnych.
3. Likwidacja przejazdów kolizyjnych w miastach – zbyt mała alokacja środków na obszarach miejskich, gdzie występuje duże nagromadzenie różnych sieci infrastruktury. Budowa & modernizacja skrzyżowań bezkolizyjnych jest w tym przypadku znacznie trudniejsza, bardziej czasochłonna i wiąże się z wyższymi kosztami.

[Popieram te postulaty, choć raczej one są wynikiem sposobu prowadzenia inwestycji, a nie postanowień dokumentów planistycznych.

Istnieją też różne kryteria zaangażowania kolei w budowę przejazdów bezkolizyjnych – czasem kolej robi sama z siebie, czasem PKP PLK domaga się współfinansowania od samorządów, innym razem samorzady muszą się prosić, a jeszcze innym razem jest odmowa. Przykład E-20 i przejazdy w Swarzędzu i Kostrzynie, Łowiczu. Wszystko to rodzi pewną planistyczną i prawną niejasność: http://www.bip.lodz.rio.gov.pl/upload/wa_4120-4-2014-w_wniosek.pdf

2. **Jak ocenia Pan/i postępy we wdrażaniu V OP POIiŚ 2014-2020 w kontekście promowania do dostosowania do zmian klimatu oraz promowania zrównoważonego transportu? Proszę uzasadnić odpowiedź.**
 - **W jaki sposób wdrażane inwestycje umożliwiają:**
 - Wsparcie w zakresie infrastruktury chroniącej przed skutkami klęsk żywiołowych?
 - Zmniejszenie wrażliwości obszarów i sektorów wrażliwych na zmiany klimatu?
 - Poprawę zdolności adaptacji do zmian klimatu?
 - Rozwój systemów zarządzania zagrożeniami?
 - Zwiększenie dostępności transportowej kraju w układzie krajowym i europejskim
 - Podniesienie poziomu bezpieczeństwa systemu transportowego
 - Rozwój alternatywnych form transportu

Odpowiedź:

1. Generalnie transport kolejowy wpisuje się w działania zmierzające do redukcji negatywnego efektu działalności ludzkiej na środowisko i łagodzenia zmian klimatycznych.
2. Istotne jest, w kontekście zapisów Białej Księgi z 2011 roku, by tworzyć warunki dla przewozów towarowych na dystansie powyżej 300 kilometrów. Do tego niezbędna jest nie tylko infrastruktura liniowa, ale również zapewniająca dostęp do innych gałęzi transportu, przede wszystkim drogowego.

3. **W jaki sposób, Pana/i zdaniem, wsparcie oferowane w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 przyczynia się do poprawy konkurencyjności transportu kolejowego?**
 - **Które inwestycje mają największy wpływ na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu (w tym przede wszystkim transportu samochodowego)?**

Odpowiedź:

Nie należy rozważać pojedynczych inwestycji liniowych lecz traktować kolej jako kompleksową sieć, która

powinna w wielu punktach zapewniać integrację z innymi środkami transportu (drogowym, morskim i lotniczym). Dla makrosegmentu przewozów towarowych największe znaczenie ma integracja z transportem morskim (w związku z dynamicznym wzrostem przeładunków portów Gdańska, Gdyni i Szczecina-Świnoujścia). *[Zgoda ze znaczeniem portów, ale problemy są również w relacjach krajowych oraz na Nowym Jedwabnym Szlaku takie, że sąsiedzi Polski poszukują rozwiązań alternatywnych (prom Kaliningrad – Rostok; pociągi towarowe do Czech przez Turcję, wznowienie prac nad szerokim torem do Wiednia).]*

W tym aspekcie wsparcie w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 należy uznać za szerokie i kompleksowe. W kontekście integracji z transportem drogowym pozostaje otwarte pytanie o docelowy kształt rynku w układzie międzygałęziowym.

- Czy, Pana/i zdaniem, można podjąć jakieś dodatkowe działania, które zwiększą efektywność V OP POIiŚ pod względem zwiększenia konkurencyjności kolei? Proszę uzasadnić odpowiedź.

Odpowiedź:

W PO wskazano na możliwość wsparcia „[...] spółek powołanych specjalnie w celu prowadzenia działalności polegającej na wynajmowaniu/leasingu taboru kolejowego”. Choć tego typu rozwiązania znane są nie tylko w przewozach towarowych (vide Szwecja i Niemcy)

[W Niemczech jest to rzadkość w segmencie pasażerskim. Zazwyczaj działają tam podmioty komercyjne, bez wsparcia UE, kluczem sukcesy w Niemczech i Szwecji jest system przetargów na usługi PSC.]

to jak na razie tego typu rozwiązanie nie przyjęło się na gruncie polskiego rynku transportu kolejowego. Mogłoby ono przyczynić się do stabilizacji i rozwoju sektora produkcji pasażerskiego taboru kolejowego.

4. Jaki wpływ, Pana/i zdaniem, na poziom konkurencyjności transportu kolejowego miały projekty z obszaru transportu kolejowego realizowane w perspektywie 2007-2013?

- Które inwestycje mają największy wpływ na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu (w tym przede wszystkim transportu samochodowego) w perspektywie 2007-2013?

Odpowiedź:

Podobnie jak w odpowiedzi na pytanie 3, sieć kolejową należy traktować kompleksowo. W przeciwieństwie do transportu drogowego, kolej nie zapewnia pełnej elastyczności i dostępności przestrzennej w relacji „drzwi-drzwi”. Powinna być zatem traktowana jako element zintegrowanego łańcucha mobilności.

[Należałoby jednak konkretnie wskazać obszary priorytetowe, poprawiające konkurencyjność]

5. Jaki jest, Pana/i zdaniem, wpływ projektów realizowanych/ zrealizowanych w ramach V OP POIiŚ na osiąganie przez województwa spójności międzyterytorialnej (rozumianej jako rozwój infrastruktury ułatwiającej współpracę pomiędzy regionami)?

- Jaki jest, Pana/i zdaniem wpływ projektów realizowanych/ zrealizowanych w ramach V OP POIiŚ na rozwój społeczny i gospodarczy kraju?

Odpowiedź:

Wpływ zrealizowanych projektów na rozwój społeczny i gospodarczy kraju jest duży, choć pierwotnie dostępność była już zdeterminowana istniejącą siecią linii kolejowych. Omawiane inwestycje nie zmieniły układu przestrzennego sieci, wpłynęły zaś na poprawę niektórych jej fragmentów. Szczególne znaczenie w wymiarze wewnątrzregionalnym miała realizacja przedsięwzięć skutkujących skróceniem czasu podróży do ośrodka centralnego, co bezpośrednio przełożyło się na podniesienie spójności wewnątrzregionalnej i aktywizację społeczno-gospodarczą powiatów ziemskich.

- Jaki był, Pana/i zdaniem wpływ projektów dotyczących transportu kolejowego w perspektywie 2007-2013 na określenie założeń i celów V OP POIiŚ 2014-2020?

Odpowiedź:

Perspektywa 2007-2013 była pierwszym, pełnym okresem realizacji i rozliczenia środków europejskich przeznaczonych na transport kolejowy. W trakcie jej realizacji uwidocznił się szereg problemów związanych zarówno z samym transportem kolejowym (pogorszenie oferty w związku z realizacją przedsięwzięć inwestycyjnych), otoczeniem gospodarczym (niski stopień przygotowania wykonawców inwestycji w stosunku

do ich skali) oraz prawnym (konieczność tworzenia regulacji prawnych niemal na bieżąco, tak by np. zrealizować niektóre inwestycje w związku z organizacją Mistrzostw Europy Euro 2012).

Nowy POIiŚ na lata 2014-2020 uwzględnił zasadniczą część doświadczeń w stopniu, w jakim można było je wpisać do dokumentu tego typu. Jednym z nich jest koncentracja znacznych środków na głównych ciągach kolejowych zapewniających połączenie z portami morskimi Polski. Podniesiono również kwestię likwidacji tzw. „wąskich gardeł”, choć pojawia się pytanie o ich priorytetyzację.

Nie uwzględniono natomiast istotnego parametru dla oceny realizacji inwestycji kolejowych z perspektywy operatorów transportu towarowego, mianowicie podniesienia **prędkości handlowej pociągów towarowych**, *[ważna uwaga]*

która w dalszym ciągu jest bardzo niska, co stanowi barierę m.in. dla rozwoju przewozów intermodalnych (s. 11 POIiŚ). Również na s. 86 POIiŚ można przeczytać, że „[...]w ramach modernizacji tras kolejowych większy niż dotychczas priorytet zostanie położony na liniach w znacznym stopniu wykorzystywanych do przewozu towarów, na których parametry techniczne (w tym w szczególności prędkość, nośność, przepustowość i dopuszczalna długość składu) nie odpowiadają potrzebom współczesnych przewoźników – ukierunkowany przede wszystkim na potrzeby tych segmentów rynku przewozowego, w których transport kolejowy może odgrywać istotną rolę w średniej i dłuższej perspektywie czasu”.

- **Jaki był, Pana/i zdaniem wpływ projektów dotyczących transportu kolejowego w perspektywie 2007-2013 na konieczność osiągnięcia przez województwa spójności między terytorialnej w perspektywie 2014-2020?**

Odpowiedź:

Istotny, choć najważniejsze linie kolejowe w Polsce mają przebieg transregionalny i w zróżnicowanym stopniu wpisują się w struktury wojewódzkich systemów transportowych.

- **Jaki był, Pana/i zdaniem wpływ projektów dotyczących transportu kolejowego w perspektywie 2007-2013 na cel związany z rozwojem gospodarczym i społecznym kraju 2014-2020?**

Odpowiedź:

Był to pierwszy okres, w którym sieć kolejowa została zasilona poważnymi środkami finansowymi. Zasadniczym priorytetem było powstrzymanie dalszej degradacji i podniesienie atrakcyjności transportu kolejowego. W stosunku do transportu drogowego kolej znajdowała się w trudniejszej sytuacji i stan ten utrzymuje się nadal (np. zarządca infrastruktury kolejowej PKLP PLK S.A. odpowiadający za ponad 91% długości sieci w Polsce jest spółką prawa handlowego, **co stanowi istotną różnicę w porównaniu do GDDKiA**).

[Ważne zagadnienie na przyszłość. Jaką formę powinna przyjąć PKP PLK. Správa železnic¹ pokazuje, iż model spółki akcyjnej niekoniecznie jest efektywny. Również kwestia Funduszu Kolejowego z tym się wiąże, drogowy może się zadłużać na dziesiątki miliardów złotych, przez to GDDKiA ma ułatwione inwestycje]

W okresie 2014-2020 widać większą równowagę pomiędzy priorytetami dla przewozów pasażerskich i towarowych.

Niektóre z województw podjęły we własnym zakresie (poprzez swoje Regionalne Programy Operacyjne w latach 2007-2013) działania nakierowane na poprawę stanu infrastruktury kolejowej i taboru kolejowego, przyczyniając się do podniesienia spójności wewnętrznej oraz stymulowania rozwoju gospodarczego i społecznego. Doświadczenia z poprzedniej perspektywy część samorządów województw kontynuuje w obecnej perspektywie 2014-2020.

- 6. Czy, Pana/i zdaniem, podczas tworzenia programu i realizacji projektów w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 wykorzystano doświadczenia i tzw. dobre praktyki z wdrażania POIiŚ 2007-2013? Proszę uzasadnić odpowiedź.**

- **Jakie, Pana/i zdaniem, doświadczenia (tzw. dobre praktyki) zostały wykorzystane podczas tworzenia programu POIiŚ 2014-2020?**
- **Jakie, Pana/i zdaniem, doświadczenia (tzw. dobre praktyki) zostały wykorzystane podczas realizacji projektów w ramach V OP POIiŚ 2014-2020?**
- **Czy potrafi Pan/i wskazać dobre praktyki z tworzenia programu POIiŚ 2014-2020, które nie**

¹ Zarządca sieci kolejowej w Czechach.

zostały wykorzystane, a powinny? Jeżeli tak – jakich doświadczeń nie wykorzystano i dlaczego?

Odpowiedź:

Nie wykorzystano w szerszym zakresie dobrych praktyk w zakresie tzw. rewitalizacji linii kolejowych, która pozwoliła poprawić stan infrastruktury technicznej na wielu liniach kolejowych przy znacząco niższych nakładach w latach 2007-2013 (2015).

Ponownie nie udało się „wykorzystać” potężnych środków europejskich do stymulacji wzrostu dużych przedsiębiorstw w zakresie realizacji inwestycji infrastrukturalnych, które mogłyby w większym zakresie konkurować na rynkach międzynarodowych (a więc to co udało się w Hiszpanii).

7. Jaki wkład, Pana/i zdaniem, mają działania podejmowane w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 w realizację wskaźników rezultatu strategicznego? Proszę uzasadnić odpowiedź.

- **Wskaźnik Kolejowej Transportowej WKDT II (syntetyczny) dla Polski.**
- **Średni czas przejazdu koleją między ośrodkami wojewódzkimi [godziny].**
- **Praca przewozowa w kolejowym transporcie pasażerskim [mln paskm/rok].**
- **Praca przewozowa w kolejowym transporcie towarowym [mln tkm/rok].**

Odpowiedź:

Działania podejmowane w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 mają znaczący wpływ na realizację wskaźników rezultatu strategicznego, w szczególności:

- WKDT II, choć należy zauważyć, że przyjęcie dla WKDT II wartości za rok 2013 dla w podziale na poszczególne województwa jest pewnego rodzaju zaciemnieniem sytuacji. Otóż w roku 2013 trwały prace związane z modernizacją wielu ważnych ciągów kolejowych w Polsce. Skutkowało to m.in. zmniejszeniem podaży usług w transporcie pasażerskim, wydłużeniem czasu przejazdu, koniecznością korzystania z alternatywnych szlaków kolejowych (vide pociągi w relacji Gdynia Gł. – Bydgoszcz – Warszawa do roku 2014). Ukończenie dużych projektów modernizacji linii kolejowych automatycznie wpłynęło na poprawę parametrów składających się na wartość WKDT II.
- W ujęciu całościowym działania przyczyniają się w znaczącym stopniu do skrócenia czasu podróży pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi, choć w nawiązaniu do tabeli „Matryca czasów przejazdu między ośrodkami wojewódzkimi”, należy zaznaczyć, że Bydgoszcz jest siedzibą Urzędu Wojewódzkiego, to samo dotyczy Gorzowa Wielkopolskiego).
- Praca przewozowa (paskm) - średni wzrost wielkości pracy przewozowej dla projektów w ramach V OP wyniósł 39,8%, co jest wartością wysoką. Realizacja projektów w ramach V OP POIiŚ przyczynia się do wzrostu pracy przewozowej w transporcie pasażerskim w podziale na poszczególne województwa w bardzo zróżnicowanym zakresie (od o 4% w przypadku woj. wielkopolskiego do 68,5% dla woj. łódzkiego). **Taka ocena ma jednak charakter mocno wybiórczy** i nie bierze pod uwagę stanu infrastruktury kolejowej w danym województwie w momencie rozpoczęcia interwencji. (np. dużych inwestycji infrastrukturalnych realizowanych w okresie 2007-2013). Wskaźnik ten może być traktowany wyłącznie jako pomocniczy i nie powinien być rozpatrywany odrębnie.

[Trudno akurat się w pełni zgodzić. Gdyż wartość ta umożliwia na przyszłość wybór priorytetów inwestycyjnych, które przynoszą największy efekt. Istotą działań powinno być stworzenie efektu kluli śnieżnej. Wielkopolska jest dobrym przykładem – sukces rewitalizacji linii do Wągrowca buduje konsensus społeczny i polityczny wokół inwestycji kolejowych (np. sprawa reaktywacji kolei do Śremu).]

- Praca przewozowa (tonokm) - średni wzrost wielkości pracy przewozowej dla projektów w ramach V OP wyniósł 9,5%, co jest wartością wysoką. Realizacja projektów w ramach V OP POIiŚ przyczynia się do wzrostu pracy przewozowej w transporcie pasażerskim w podziale na poszczególne województwa w bardzo zróżnicowanym zakresie (od 0,3% w przypadku woj. dolnośląskiego do 70,5% dla woj. opolskiego). **Taka ocena ma jednak charakter mocno wybiórczy** i nie bierze pod uwagę stanu infrastruktury kolejowej w danym województwie w momencie rozpoczęcia interwencji. (np. dużych inwestycji infrastrukturalnych realizowanych w okresie 2007-2013). Wskaźnik ten może być traktowany wyłącznie jako pomocniczy i nie powinien być rozpatrywany odrębnie.

[Akurat nie stan infrastruktury jest kluczowy, ale lokalizacja i produkcja transportochłonnego przemysłu lub też kopalni surowców (materiały skalne, węgiel etc.). Takie rzeczy można szczegółowo określić jedynie modelami ekonometrycznymi]

Kluczowym wskaźnikiem ukazującym znaczącą poprawę stanu infrastruktury kolejowej powinna być

przeciętna prędkość handlowa pociągów towarowych, która w istotny sposób wpływa na pogorszenie konkurencyjności kolei względem towarowego transportu drogowego (w nawiązaniu do jednego z celów zawartych w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych dla V OP, działanie 5.1: „W ramach modernizacji tras kolejowych większy niż dotychczas priorytet zostanie położony na liniach w znacznym stopniu wykorzystywanych do przewozu towarów, na których parametry techniczne (w tym w szczególności prędkość, dopuszczalny nacisk na oś i długość pociągu) nie odpowiadają potrzebom współczesnych przewoźników – ukierunkowany przede wszystkim na potrzeby tych segmentów rynku przewozowego, w których transport kolejowy może odgrywać istotną rolę w średniej i dłuższej perspektywie czasu” [SzOOP, s. 151].

8. Jaki jest, Pana/i zdaniem, poziom dostosowania założeń V OP POIiŚ 2014-2020 do obecnych wyzwań dotyczących konkurencyjności transportu kolejowego?

- **Czy, Pana/i zdaniem, założenia V OP POIiŚ są aktualne? Proszę uzasadnić odpowiedź. Jeżeli nie – Jakie nowe wyzwania zidentyfikowano w kontekście konkurencyjności transportu kolejowego?**

Odpowiedź:

- Cele sformułowane dla V OP pozostają aktualne, ze szczególnym naciskiem na „większe wykorzystanie systemów kolejowych w miastach”. To ostatnie sformułowanie powinno zostać zmienione na „**większe wykorzystanie systemów kolejowych w obsłudze obszarów metropolitalnych**”, gdyż to dla nich transport kolejowy jest dedykowany w szczególności.

[Słuszna uwaga redakcyjna i merytoryczna]

9. Czy chciałby/ chciałyby Pan/i poruszyć jakieś dodatkowe kwestie związane z V OP POIiŚ?

Odpowiedź:

3.2. Ankieta nr 2

Konsorcjum badawcze firm INFRA – Centrum Doradztwa i EU-Consult na zlecenie Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) realizuje badanie ankietowe w celu oceny bieżących działań podejmowanych w ramach V osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) 2014-2020 oraz ich wpływu na poprawę konkurencyjności kolei.

Ocena bieżących działań podejmowanych w ramach V OP POIiŚ

1. Jak ocenia Pan/i postępy we wdrażaniu V OP POIiŚ 2014-2020 w kontekście celów określonych w dokumentach strategicznych krajowych i europejskich w zakresie transportu kolejowego? Proszę uzasadnić odpowiedź.

- **W jaki sposób wdrażane inwestycje umożliwiają:**
 - Wzrost znaczenia sektora transportu kolejowego?
 - Zwiększenie dostępności transportu kolejowego?
 - Wsparcie mobilności?
 - Obniżenie emisji gazów cieplarnianych?
 - Zwiększenie efektywności sieci multimodalnego podróżowania i transportu w obrębie miast/aglomeracji?
 - Zwiększenie równości szans w transporcie pasażerskimi towarowym?
 - Wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu?
 - Rozwój i rehabilitację kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego?
 - Propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu?

Odpowiedź:

Prowadzone projekty modernizacyjne poprawiają jakość infrastruktury kolejowej, a zatem przyczyniają się do poprawy warunków operacyjnych. Należy jednak zauważyć, że w okresie realizacji projektów modernizacyjnych mamy do czynienia z zamknięciami i ograniczeniami funkcjonalności – zarówno poszczególnych odcinków, jak również – na poziomie sieciowym. Niejednokrotnie nawet zakończenie projektu modernizacyjnego na jednym odcinku nie oznacza poprawy warunków operacyjnych, gdyż w tym czasie trwają (są rozpoczynane) prace na kolejnym odcinku albo nawet na innej linii, ale wchodzącej w skład danego ciągu transportowego.

- Czy jest Pan/i w stanie wskazać cele i założenia określone w dokumentach strategicznych krajowych i zagranicznych, które nie są realizowane dzięki wdrażaniu V OP POIiŚ 2014-2020, a które powinny zostać uwzględnione w założeniach osi priorytetowej? Jeżeli tak – jakie, Pana/i zdaniem, działania powinny zostać podjęte, aby uwzględnić wskazane cele?

Odpowiedź:

Statystyki UTK jasno pokazują, że nie jest realizowany cel zapisany w Białej Księdze Transport 2030 wskazujący, że do 2030 roku kolej (i transportem wodnym śródlądowym, który ma jednak marginalne znaczenie) **powinno być przewożone co najmniej 30% ładunków na średnie i długie odległości.**

[Ważna uwaga – istota parametryzacji polityk transportowych oraz funduszy unijnych!]

Co prawda statystyki UTK nie pozwalają na dokonanie analiz pod kątem udziału poszczególnych środków transportu na poszczególnych dystansach (np. jaki udział ma kolej w transporcie na dystansie ponad 300 km), tym niemniej systematycznie obserwujemy spadek udziału transportu kolejowego. Analizując bezwzględne liczby można skonstatować, że cały wzrost logistyki jest przejmowany przez transport samochodowy (wzrosty rok do roku są liczone w setkach milionów ton, przy stabilnych na przestrzeni ponad dekady całkowitych wolumenach towarowego transportu kolejowego na poziomie 220-250 mln ton).

Należy też zauważyć, że nawet po zakończeniu „fizycznej” modernizacji parametry linii kolejowych nie są od razu podnoszone.

Odnosząc się do postulowanych rozwiązań, w opinii [XXXXXXXXXXXX] należy dążyć do połączenia efektu rozumianego jako **udział kolei w rynku (zarówno pasażerskim, jak i towarowym)** z kwalifikowalnością środków. Celem wydatkowania tak znaczących środków powinien być bowiem wzrost udziału kolei, a nie np. deklarowana długość odcinków z teoretycznie dopuszczalną prędkością 160 km/h. Takie podejście wymagałoby na zarządcy infrastruktury podjęcia szeregu działań obliczonych na wzrost udziału kolei w rynku, wzmacniając w ten sposób celowość wydatkowania środków krajowych i unijnych (przykładowo: motywacja do obniżania stawek lub dynamicznego stawkowania uwzględniającego np. **rabaty za przejazdy liniami rządziej używanymi** lub w mniej atrakcyjnych porach, ogólna orientacja prosprzedażowa, lepsze dostosowanie parametrów modernizacji do oczekiwań rynku).

[Kilka lat temu pojawił się postulat przywrócenia przejezdności lub poprawy prędkości i godzin dostępności niektórym nieużywanym lub rzadko wykorzystywanym szlakom towarowym, np. LK281 Gniezno – Nakło – Chojnice. Sens na razie mają tylko działania nisko kosztowe, a na takie trudno uzyskać fundusze unijne. Byłoby to mniej niż wspomniane rewitalizacje. W obecnej sytuacji prawnej PKP PLK (jest spółką), przeważa argument redukcji kosztów, więc być może powinien powstać odrębny podmiot do zarządzania takimi trasami – będący spółką przewoźników towarowych?]

Wariantem minimum powinno być utrzymanie udziału kolei (udział ten systematycznie spada, gdyż wolumeny drogowe rosną, a kolejowe pozostają w stagnacji). Można również powiązać poziom kwalifikowalności z faktem utrzymania lub wzrostu udziału (im większy udział kolei, tym wyższy poziom dofinansowania). Ewaluacja powinna być dokonywana co najmniej 3 lata po zakończeniu procesu modernizacji lub wręcz w ujęciu sieciowym, 2-3 lata po zakończeniu kolejnej perspektywy budżetowej UE.

2. Jak ocenia Pan/i postępy we wdrażaniu V OP POIiŚ 2014-2020 w kontekście promowania do dostosowania do zmian klimatu oraz promowania zrównoważonego transportu? Proszę uzasadnić odpowiedź.

- W jaki sposób wdrażane inwestycje umożliwiają:
 - Wsparcie w zakresie infrastruktury chroniącej przed skutkami klęsk żywiołowych?
 - Zmniejszenie wrażliwości obszarów i sektorów wrażliwych na zmiany klimatu?
 - Poprawę zdolności adaptacji do zmian klimatu?
 - Rozwój systemów zarządzania zagrożeniami?
 - Zwiększenie dostępności transportowej kraju w układzie krajowym i europejskim
 - Podniesienie poziomu bezpieczeństwa systemu transportowego
 - Rozwój alternatywnych form transportu

Odpowiedź:

W opinii [XXXXXXXXXXXX] ten aspekt nie jest w żaden sposób brany pod uwagę. Kwestie klimatyczne są wprost powiązane z udziałem kolei w rynku (w stosunku do transportu drogowego). Nie zaobserwowaliśmy żadnych

dużych aktywnych działań, które by dążyły do wzrostu udziału kolei.

W opinii [XXXXXXXXXX] priorytetem zarządcy infrastruktury jest „wydatkowanie środków”, co – biorąc pod uwagę presję czasu – prowadzi do forsowania rozwiązań „szybszych” kosztem lepszych lub bardziej potrzebnych. W szczególności w tym kontekście należy wziąć pod uwagę „upraszczanie” infrastruktury (np. likwidację stacji, mijanek, torów w stacjach) tak jakby jedynym celem dalszego funkcjonowania danej linii były operacje przewozów pasażerskich długodystansowych (międzywojewódzkich), np. na linii Warszawa-Lublin.

[Bardzo istotny problem]

Należy również zauważyć, że przewoźnicy (szczególnie towarowi) są słabo włączani w proces konsultacji projektów, co prowadzi do nieuwzględniania ich potrzeb. Najczęściej wygląda to tak, że konsultant prowadzący SW (wstępne SW) kontaktuje się z przewoźnikami zadając (często abstrakcyjne z punktu widzenia dzisiejszych operacji) pytania o przyszły popyt na danym odcinku. Wg wiedzy [XXXXXXXXXX], odpowiedzi na tak stawiane pytania często albo nie są udzielane, albo wskazywane są „bezpieczne” dzisiejsze wolumeny. Przede wszystkim jednak przewoźnicy nie biorą udziału w konsultowaniu np. wariantów na dalszych etapach, np. po stworzeniu przez wykonawcę SW 3 wariantów (nie licząc bazowego) – co najwyżej są informowani o decyzji zarządcy. Postulat ten był w latach 2018-2019 zgłaszany przez przedstawiciela [XXXXXXXXXX] na forum Rady Przewoźników (prowadzonej przez PKP PLK), ale nie doczekał się właściwej realizacji (PLK przekazywała przez jakiś czas informacje o pracach, ale nie były to konsultacje wyboru wariantów i doszczegóławiania, tylko ewentualne suche informacje o decyzjach PKP PLK).

[Konsultacje projektów są dużym problemem na kolei. Nie tylko z branżą, ale również z organami samorządów oraz mieszkańcami.]

Negatywny wpływ na jakość konsultacji ma formuła „projektuj i buduj” – stawia wszelkie zmiany w projekcie pod presją czasu. Jak projekt się opóźni, opóźni się budowa.

W fazie inwestycyjnej brakuje zbiorczej publikacji harmonogramów, wraz z kamieniami milowymi i informacjami o ewentualnych opóźnieniach.]

3. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, wsparcie oferowane w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 przyczynia się do poprawy konkurencyjności transportu kolejowego?

- Które inwestycje mają największy wpływ na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu (w tym przede wszystkim transportu samochodowego)?

Odpowiedź:
Brak danych.

- Czy, Pana/i zdaniem, można podjąć jakieś dodatkowe działania, które zwiększą efektywność V OP POIiŚ pod względem zwiększenia konkurencyjności kolei? Proszę uzasadnić odpowiedź.

Odpowiedź:

-lepsze konsultacje, udział przewoźników nie (nie tylko) na wstępnym etapie, ale również – a właściwie przede wszystkim – na etapie decyzji o wariantach z możliwością doprecyzowania oczekiwań o konkretne rozwiązania (np. ilości torów w poszczególnych stacjach)

-dostosowanie całościowej polityki transportowej państwa w kierunku realnego poparcia transportu kolejowego (istotne obniżki stawek dla przewoźników towarowych, zachęty dla przedsiębiorców do korzystania z transportu kolejowego, budowa sieci ogólnodostępnych terminali – w tym regionalnych zgodnie z hasłem „ogólnodostępny terminal w każdym powiecie” tak aby stymulować też oddolnie wzrost popytu na transport kolejowy również na mniejsze odległości).

4. Jaki wpływ, Pana/i zdaniem, na poziom konkurencyjności transportu kolejowego miały projekty z obszaru transportu kolejowego realizowane w perspektywie 2007-2013?

- Które inwestycje mają największy wpływ na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu (w tym przede wszystkim transportu samochodowego) w perspektywie 2007-2013?

Odpowiedź:

Przewoźnicy towarowi nie prowadzą analiz pod kątem efektu poszczególnych inwestycji czy monitorowania

która inwestycja była realizowana z których środków czy z której perspektywy. Dla przewoźników towarowych liczy się głównie efekt sieciowy, a przynajmniej – zakończenie modernizacji na konkretnych, pełnych ciągach. Należy jednak pamiętać o zgłoszonych wcześniej zastrzeżeniach, tzn. nie zawsze modernizacja poprawia warunki funkcjonowania. W szczególności problemem jest likwidacja torów, stacji, mijanek w toku projektów modernizacyjnych pomimo zgłaszanych do ok 2011 roku przez [XXXXXXXXXXXX] konsekwentnie postulatów o zaprzestanie takiej praktyki.

5. Jaki jest, Pana/i zdaniem, wpływ projektów realizowanych/ zrealizowanych w ramach V OP POIiŚ na osiągnięcie przez województwa spójności międzyterytorialnej (rozumianej jako rozwój infrastruktury ułatwiającej współpracę pomiędzy regionami)?

- **Jaki jest, Pana/i zdaniem wpływ projektów realizowanych/ zrealizowanych w ramach V OP POIiŚ na rozwój społeczny i gospodarczy kraju?**

Odpowiedź:

Wpływ jest ograniczony. W wielu przypadkach nie brano pod uwagę budowy nowych linii uproszczających przebiegi i obejmującej nowe miejscowości. Nie budowano, ani nawet nie rozważano (np. poprzez projekty SW/wstępnych SW) linii łączących w przebiegach zbliżonych do linii prostych nawet pomiędzy dużymi miastami. Przykładowo, do dziś nie ma nawet planów (wliczając w to projekty związane z CPK) budowy szybkich (co najmniej 160 km/h) połączeń pomiędzy Rzeszowem a Kielcami, czyli stolicami sąsiadujących ze sobą województw. Można było odnieść wrażenie (potwierdzone nieraz nieformalnymi rozmowami z osobami zbliżonymi do instytucji publicznych zaangażowanych w projekty kolejowe), że **celem jest wydatkowanie środków,**

[Zasadniczy problem prezentowania postępów prac przez PKP PLK – „wydaliśmy już X%”. Większy nacisk powinien być na komunikację efektu rzeczowego]

a często najłatwiejszym sposobem wydatkowania pod kątem kwalifikowalności okazywały się projekty, w których uzysk z punktu widzenia handlowego (dla pasażerów lub przewoźników towarowych) był niski, a przeważająca część projektu nosiła znamiona nieco rozszerzonej i przyspieszonej naprawy głównej. Takie opinie można spotkać np. w odniesieniu do linii kolejowej Warszawa-Poznań.

- **Jaki był, Pana/i zdaniem wpływ projektów dotyczących transportu kolejowego w perspektywie 2007-2013 na określenie założeń i celów V OP POIiŚ 2014-2020?**

Odpowiedź:

Projekty 2014-2020 były w pewnej części kontynuacją prac z lat 2007-13. Dotyczy to zarówno samej koncepcji („nie budujemy nowych linii kolejowych”) jak również konkretnych projektów ze względu na tzw. fazowanie, czyli realizację w 2014-2020 tych części projektów, których nie udało się w pełni zrealizować do 2013.

- **Jaki był, Pana/i zdaniem wpływ projektów dotyczących transportu kolejowego w perspektywie 2007-2013 na konieczność osiągnięcia przez województwa spójności między terytorialnej w perspektywie 2014-2020?**

Odpowiedź:

Pytanie niezrozumiałe, nie odnoszące się do praktyki operacyjnej przewoźników towarowych.

- **Jaki był, Pana/i zdaniem wpływ projektów dotyczących transportu kolejowego w perspektywie 2007-2013 na cel związany z rozwojem gospodarczym i społecznym kraju 2014-2020?**

Odpowiedź:

Raczej znikomy.

[Zdanie mam odmienne]

Ze względu na duże zapóźnienia przed 2007, fragmentaryczność projektów (brak efektów sieciowych) nie nastąpiła do 2013 roku istotna poprawa warunków operacyjnych. Z pewnością korzyścią była odbudowa kompetencji w zakresie projektowania i realizacji inwestycji w infrastrukturę kolejową, dzięki czemu od 2014 inwestycje kolejowe mogły być realizowane na szerszą skalę.

6. Czy, Pana/i zdaniem, podczas tworzenia programu i realizacji projektów w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 wykorzystano doświadczenia i tzw. dobre praktyki z wdrażania POIiŚ 2007-2013? Proszę uzasadnić odpowiedź.

- Jakie, Pana/i zdaniem, doświadczenia (tzw. dobre praktyki) zostały wykorzystane podczas tworzenia programu POIiŚ 2014-2020?
- Jakie, Pana/i zdaniem, doświadczenia (tzw. dobre praktyki) zostały wykorzystane podczas realizacji projektów w ramach V OP POIiŚ 2014-2020?
- Czy potrafi Pan/i wskazać dobre praktyki z tworzenia programu POIiŚ 2014-2020, które nie zostały wykorzystane, a powinny? Jeżeli tak – jakich doświadczeń nie wykorzystano i dlaczego?

Odpowiedź:

Z punktu widzenia efektów nie nastąpiła zmiana filozofii inwestycyjnej. Ciągłe mamy do czynienia z paradygmatem „wydatkowania” środków i niebudowania nowych linii kolejowych, a także brakiem powiązania projektów inwestycyjnych z instrumentarium polityk transportowych stymulujących do lepszego wykorzystania efektów inwestycji.

7. Jaki wkład, Pana/i zdaniem, mają działania podejmowane w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 w realizację wskaźników rezultatu strategicznego? Proszę uzasadnić odpowiedź.

- Wskaźnik Kolejowej Transportowej WKDT II (syntetyczny) dla Polski.
- Średni czas przejazdu koleją między ośrodkami wojewódzkimi [godziny].
- Praca przewozowa w kolejowym transporcie pasażerskim [mln paskm/rok].
- Praca przewozowa w kolejowym transporcie towarowym [mln tkm/rok].

Odpowiedź:

Na dziś za wcześnie by to rozstrzygać, gdyż projekty nie są jeszcze zakończone, a efekty na większą skalę mogą pojawić się nawet po 2-3 latach od zakończenia inwestycji.

Odnosząc się do pracy przewozowej w transporcie towarowym należy zauważyć, że pozostaje ona względnie stabilna, tzn. nie widać istotnych efektów. Należałoby oczekiwać, że wydatkowanie tak znacznych środków (WPIK 2007-13 i KPK 2014-20 to łącznie ponad 100 mld PLN) powinno skutkować już teraz istotnymi wzrostami i trendem zapowiadającym dalsze wzrosty. Nic takiego się nie dzieje, a cały wzrost gospodarczy tłumaczony na wolumeny jest przechwytywany przez transport drogowy.

Wskaźnik syntetyczny, wg informacji z załącznika, jest liczony dla relacji pomiędzy dużymi miastami. Tymczasem projekty kolejowe powinny służyć równocześnie pogłębieniu zasięgu kolei w kierunku budowy dobrych połączeń kolejowych do poziomu „Polski powiatowej”. Tymczasem do dziś istnieje bardzo dużo miast, do których kolej nie dociera. Realizowana jest de facto polityka promowania „prostych” połączeń pomiędzy wiodącymi miastami (promowana choćby przez uwzględnianie w dokumentach typu KPK wskaźnika „liczby km linii na co najmniej 160 km/h), przy jednoczesnym likwidowaniu mijanek czy torów dodatkowych, co utrudnia funkcjonowanie i/lub rozwój połączeń kolejowych regionalnych.

8. Jaki jest, Pana/i zdaniem, poziom dostosowania założeń V OP POIiŚ 2014-2020 do obecnych wyzwań dotyczących konkurencyjności transportu kolejowego?

- Czy, Pana/i zdaniem, założenia V OP POIiŚ są aktualne? Proszę uzasadnić odpowiedź. Jeżeli nie – Jakie nowe wyzwania zidentyfikowano w kontekście konkurencyjności transportu kolejowego?

Odpowiedź:

Założenia są od lat takie same: wydatkować środki oraz upraszczać przebiegi, tak jakby głównym celem miliardowych inwestycji było nieco szybsze połączenie i tak obsługiwanych przez kolej dużych miast. Ciągłe nie ma kompleksowego programu budowy nowej sieci kolejowej, kompleksowo docierających do miast średnich i małych – uwzględniając budowę nowych linii tam, gdzie to konieczne. Obecnie w pewnej części rolę kreatora nowej sieci kolejowych przejmuje CPK (i Pełnomocnik ds. CPK), ale wg wiedzy [XXXXXXXXXX] nie są to działania realizowane w ramach POIiŚ.

[Problem „wydawania pieniędzy” jest realny. Natomiast postulat budowy nowej sieci jest na wyrost. W rzeczywistości wystarczą sensownie przeprowadzone reaktywacje (równoległe szlaki do głównych korytarzy

transportowych + istotne dla transportu regionalnego i aglomeracyjnego) z naprawianiem historycznych błędów (jak np. likwidacja konieczności zmian czouła pociągu na trasie z Krakowa do Zakopanego czy z Zielonej Góry do Zbąszynka + relokacja stacji i przystanków do struktur urbanistycznych). Trudno zarzucać CPK brak udziału w obecnej perspektywie finansowej – decyzja o lotnisku zapadła nagle po słowach jednego z postów w regionalnej rozgłośni Polskiego Radia.]

9. Czy chciałby/ chciałyby Pan/i poruszyć jakieś dodatkowe kwestie związane z V OP POIiŚ?

Odpowiedź:

Należy zaplanować budowę docelowej sieci kolejowej i dopiero w jej kontekście planować programy takie jak KPK czy instrumenty finansowe takie jak V OP POIiŚ. W szczególności należy rozważyć budowę wielu km nowych linii kolejowych (wg analiz [XXXXXXXXXXXX] brakuje ok. 4000km nowych linii kolejowych).

Należy zmotywować wydatkujących środki do połączenia efektu z kwalifikowalnością środków. **Wydatkowanie 100 mld PLN w sytuacji, gdy kolej niemal od 2 dekad pozostaje w stagnacji (nie przejmuje nowych istotnych wolumenów, lub te co przejmuje wchodzi w miejsce traconych) dowodzi, że program nie spełnia jak dotychczas swojej funkcji.**

[Dyskusja publiczna nad efektywnością jest bardzo potrzebna! Podobnie nad priorytetami, np. Rail Baltica Poznań-Warszawa czy Białystok-granica jest dziś większym problemem dla tej trasy?]

Należy doprowadzić do połączenia kwalifikowalności środków z doбором polityk w zakresie transportu tak, aby w pełni wykorzystywać nowo zmodernizowaną infrastrukturę. W tym zakresie należy w szczególności powiązać ocenę działań PKP PLK (np. celów rocznych dla zarządu oraz premii w całej Spółce) z poziomem sprzedaży tras (w tkm lub tonach – dla przewozów towarowych).

Należy również doprowadzić do ułatwień dla **przedsiębiorców w kierunku włączania prywatnych, w tym nowych bocznic, w system kolei.**

[Bardzo ważna uwaga]

Tutaj problemem są koszty, ale i uciążliwość biurokratyczna związana z utrzymaniem bocznic (szczególnie w porównaniu do konkurencyjnej metody – czyli placu, na który może wjechać ciężarówka). Należy też doprowadzić do powstania co najmniej jednego ogólnodostępnego terminala w każdym powiecie, tak aby stymulować rozwój transportu kolejowego nie tylko masowego, ale również w mniejszych grupach wagonowych i na mniejsze odległości.

3.3. Ankieta nr 3

Konsorcjum badawcze firm INFRA – Centrum Doradztwa i EU-Consult na zlecenie Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) realizuje badanie ankietowe w celu oceny bieżących działań podejmowanych w ramach V osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) 2014-2020 oraz ich wpływu na poprawę konkurencyjności kolei.

Ocena bieżących działań podejmowanych w ramach V OP POIiŚ

1. Jak ocenia Pan/i postępy we wdrażaniu V OP POIiŚ 2014-2020 w kontekście celów określonych w dokumentach strategicznych krajowych i europejskich w zakresie transportu kolejowego? Proszę uzasadnić odpowiedź.

- W jaki sposób wdrażane inwestycje umożliwiają:
 - Wzrost znaczenia sektora transportu kolejowego?
 - Zwiększenie dostępności transportu kolejowego?
 - Wsparcie mobilności?
 - Obniżenie emisji gazów cieplarnianych?
 - Zwiększenie efektywności sieci multimodalnego podróżowania i transportu w obrębie miast/aglomeracji?
 - Zwiększenie równości szans w transporcie pasażerskim i towarowym?
 - Wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu?
 - Rozwój i rehabilitację kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego?

➤ Propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu?

Odpowiedź:

Obecnie wdrażane inwestycje umożliwiają wzrost znaczenia sektora transportu kolejowego, ale niestety nie w rozumieniu systemowym. Cechują się one dużym stopniem indywidualności analizowanych projektów nie uwzględniając relacji z innymi branżami kluczowymi dla funkcjonowania transportu kolejowego.

Dostępność transportu kolejowego rozumiana jest często (zarówno w prawodawstwie europejskim jak i krajowym) jako możliwość korzystania z infrastruktury kolejowej przez przewoźników kolejowych. Tymczasem z punktu widzenia osiągnięcia celów V OP POIiŚ oraz ogólnie rozwoju regionalnego kluczowe jest zapewnienie dostępności:

- a) pasażera do ogólnodostępnego przewozu osób,
- b) nadawcy przesyłki towarowej do ogólnodostępnego przewozu rzeczy.

Brak tego uwarunkowania prowadzi do faworyzowania PKP PLK SA i destrukcyjnych działań tego zarządcy powodujących odcinanie na stacjach węzłowych linii kolejowych znaczenia lokalnego oraz pozbawiania stacji kolejowych torów ładunkowych, ramp przeładunkowych oraz odgałęzień do torów dojazdowych bocznic.

Tworzone są "tunele" kolejowe, wprowadzające negatywny efekt "autostradowy" znany z branży drogowej. Kolej zaczyna być traktowana jako bariera rozcinająca przestrzeń a nie jako środek rozwoju regionalnego.

Zrównanie szans z transportem drogowym powinno obejmować pełną integrację tras objętych V OP POIiŚ z pozostałymi drogami kolejowymi oraz budowę przewidujących potencjał przewozowy stacji i przystanków. Bez "MOP-ów" przy autostradach nie posiadałyby one funkcjonalności. W układzie kolejowym funkcję tę pełnią węzły kolejowe oraz stacje umożliwiające krzyżowanie i wyprzedzanie pociągów.

[Popieram uwagę]

- **Czy jest Pan/i w stanie wskazać cele i założenia określone w dokumentach strategicznych krajowych i zagranicznych, które nie są realizowane dzięki wdrażaniu V OP POIiŚ 2014-2020, a które powinny zostać uwzględnione w założeniach osi priorytetowej? Jeżeli tak – jakie, Pana/i zdaniem, działania powinny zostać podjęte, aby uwzględnić wskazane cele?**

Odpowiedź:

Jednym z narzędzi zachęcających do projektowania stacji kolejowych powinien być warunek **nieodcinania rozjazdów**

[Ważny argument dotyczy on również odcinania nieczynnych (albo mało używanych) linii kolejowych!]

oraz takiego zaplanowania urządzeń SRK, aby możliwe było korzystanie z wjazdów/wyjazdów na linie kolejowe lub bocznic o marginalnym ruchu lub wyłączone z eksploatacji bez dodatkowych kosztów. Warunek zatwierdzenie projektu powinien uwzględniać tę możliwość. Technikocentryzm spowodował aprobowanie projektów budowlanych przebudowy stacji bez wnikania w koncepcję techniczno-ruchowe zaproponowane przez inwestora (PKP PLK) lub wykonawców.

Kolejnym narzędziem powinno być gwarantowane uzyskania dla torów głównych dodatkowych, a jeśli to wymagane także torów bocznych - parametrów identycznych lub wyższych niż w stanie przed modernizacją, włączając w to tory wyłączone z eksploatacji. Przede wszystkim należy podkreślić tutaj długość użyteczną torów stacyjnych, dopuszczalne naciski osiowe, elektryfikację torów dodatkowych na stacjach, przez które przebiegają linie zelektryfikowane.

[Ważne uwagi, ale rodzi się problem przy rewitalizacjach aglomeracyjnych i regionalnych. Często w debacie publicznej pada argument „DSDiK² to tak sobie może, ale ile droższa będzie reaktywacja, gdy wszystkie standardy PKP PLK się zrealizuje”]

² Dolnośląska Służba Dróg i Kolei.

2. Jak ocenia Pan/i postępy we wdrażaniu V OP POIiŚ 2014-2020 w kontekście promowania do dostosowania do zmian klimatu oraz promowania zrównoważonego transportu? Proszę uzasadnić odpowiedź.

- W jaki sposób wdrażane inwestycje umożliwiają:
 - Wsparcie w zakresie infrastruktury chroniącej przed skutkami klęsk żywiołowych?
 - Zmniejszenie wrażliwości obszarów i sektorów wrażliwych na zmiany klimatu?
 - Poprawę zdolności adaptacji do zmian klimatu?
 - Rozwój systemów zarządzania zagrożeniami?
 - Zwiększenie dostępności transportowej kraju w układzie krajowym i europejskim
 - Podniesienie poziomu bezpieczeństwa systemu transportowego
 - Rozwój alternatywnych form transportu

Odpowiedź:

Obszary przyrodniczo cenne były w analizowanej perspektywie zbyt mało dofinansowane. Kluczowe obszary interwencji wymagające dofinansowania projektów ze środków krajowych programów to przede wszystkim:

- Linie w Bieszczadach: Sanok – Zagórz – Łupków oraz Zagórz – Chyrów (UA),
- Linie na Podlasiu: Hajnówka – Białowieża Towarowa oraz Białowieża Towarowa – Białowieża Pałac,
- Linie na Warmii i Mazurach: Elbląg – Braniewo, Olsztyn – Mikołajki – Ełk, Kętrzyn – Węgorzewo,
- Linie na Mierzeję Wiślaną: Szymankowo – Nowy Dwór Gdański, Nowy Dwór Gdański – Stegna – Sztutowo (Prawy Brzeg Wisły),
- Linie w Małopolsce: Chabówka – Nowy Sącz, Nowy Sącz – Stróże – Gorlice/Jasło,
- Linie w Sudetach przede wszystkim: Jelenia Góra – Karpacz, Jelenia Góra – Lwówek Śląski, Gryfów Śl. – Świeradów Zdrój, Kłodzko – Stronie Śląskie.

Wszystkie wymienione wyżej destynacje cechują się szczególnym natężeniem ruchu kołowego i jednocześnie prowadzą na obszary wysokiej koncentracji turystycznej. Wraz z komponentem infrastrukturalnym powinny iść zobowiązania dla samorządów szczebla regionalnego, który jest organizatorem transportu publicznego. Rozpatrywanie efektywności wyłącznie w aspekcie potencjału infrastruktury jest błędne, ponieważ wynik – praca przewozowa – nie znajduje się w gestii zarządzającego V OP POIiŚ.

W zakresie przeciwdziałania zagrożeniom, podniesienia bezpieczeństwa systemu transportowego i rozwoju alternatywnych form transportu należy stworzyć nową mapę „hot spots” kraju, które oprócz tradycyjnych generatorów ruchu powinny uwzględniać także generatory sezonowe (Wybrzeże Bałtyku, Mazury, Góry w sezonie letnim; Góry w sezonie zimowym), które bez odpowiedniej infrastruktury kolejowej stają się bardzo niebezpieczne dla użytkowników dróg.

[Zasadniczo zgoda (zwłaszcza kwestia reaktywacji niektórych linii), ale pojawia się problem systemowy rozgraniczenia RPO – POIiŚ – CEF, a także niezależnych zarządców infrastruktury kolejowej. Być może nawet tramwaju dwusystemowego]

3. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, wsparcie oferowane w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 przyczynia się do poprawy konkurencyjności transportu kolejowego?

- Które inwestycje mają największy wpływ na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu (w tym przede wszystkim transportu samochodowego)?

Odpowiedź:

Najistotniejsze są dwa podstawowe typy inwestycji:

- a) Te, na których istnieje równoległa do linii kolejowej droga szybkiego ruchu (o parametrach autostrady lub drogi ekspresowej),
- b) Te, na których nie istnieje żadna równoległa do linii kolejowej dobra droga.

W przypadku „a” należy brać pod uwagę wysoką konkurencję między transportem drogowym a kolejowym już w przypadku rozpoczynania inwestycji. Negatywne przykłady znaczącej utraty konkurencyjności kolei są odcinki Poznań – Kutno – Warszawa (równoległe przebiega autostrada A2) i Poznań – Leszno – Wrocław (od 2019 r. istnieje ciąg dróg A2/S11/S5, które umożliwiają bezkolizyjny przejazd z dowolnej strefy aglomeracji poznańskiej do aglomeracji wrocławskiej). W skrajnych przypadkach dochodzi do zachwiania pierwotnej równowagi

obciążenia przewozami infrastruktury drogowej i kolejowej. W przypadku linii wymienionych wyżej czasy przejazdu były atrakcyjniejsze niż transportem drogowym przed rozpoczęciem modernizacji przez PKP PLK. Obecnie po wielu latach utrudnień nie widać realnej perspektywy na znaczącą poprawę czasów przejazdu w/w relacjach.

W przypadku „b” należy przewagę konkurencyjną kolei pozostawić przynajmniej na obowiązującym poziomie, nie powodując całkowitego zamknięcia lub załamania się popytu na trasie, która posiada lepsze parametry niż alternatywna trasa w transporcie drogowym.

Szczególnie istotne jest to w skali regionalnej, gdzie codzienne dojazdy do pracy wymagają stabilnej i wydajnej alternatywy. Zmiana zachowań transportowych jest trudna do odwrócenia.

[Ważne rozróżnienie]

- **Czy, Pana/i zdaniem, można podjąć jakieś dodatkowe działania, które zwiększą efektywność V OP POIiŚ pod względem zwiększenia konkurencyjności kolei? Proszę uzasadnić odpowiedź.**

Odpowiedź:

Obecny system nie uwzględnia bardzo negatywnych skutków długotrwałych zamknięć i przeciągających się modernizacji. Każdorazowo przyjmuje się praktycznie całkowitą rozbiorę i budowę od nowa linii kolejowych nie biorąc pod uwagę ich rzeczywistej wartości w chwili rozpoczęcia inwestycji. Linie kolejową, która jest „tylko śladem terenowym” traktuje się dokładnie tak samo jak linię, która miała modernizację 10 lat wcześniej. To powoduje ogromne zmarnowanie środków na powtórne wykonywanie czynności inwestycyjnych i przedłużenie remontów/budów. Pojawiają się problemy z dochowaniem terminów i przejście pasażerów na inne środki transportu.

[Istotny problem, ale wniosek wymaga doprecyzowania – brak jest sensownych objazdów dla pociągów towarowych (wiązałoby się to z naprawą lub reaktywacją równoległych tras)]

4. Jaki wpływ, Pana/i zdaniem, na poziom konkurencyjności transportu kolejowego miały projekty z obszaru transportu kolejowego realizowane w perspektywie 2007-2013?

- **Które inwestycje mają największy wpływ na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu (w tym przede wszystkim transportu samochodowego) w perspektywie 2007-2013?**

Odpowiedź:

Biorąc pod uwagę doświadczenia wynikające z prac prowadzonych w latach 2007-2013 najbardziej widowiskowymi i najbardziej efektywnymi projektami są bez wątpienia:

- a) Modernizacja linii kolejowej nr 356 na odcinku Poznań Wschód – Wągrowiec,
- b) Rewitalizacja linii kolejowych w ciągu komunikacyjnym Poznań – Bydgoszcz – Tczew (Trójmiasto).

Przykład sukcesu tych linii kolejowych wynika z faktu, że przywrócone parametry znacznie przekroczyły możliwości układów drogowych równoległych do tych tras.

[W pełni zgadzam się]

5. Jaki jest, Pana/i zdaniem, wpływ projektów realizowanych/ zrealizowanych w ramach V OP POIiŚ na osiąganie przez województwa spójności międzyterytorialnej (rozumianej jako rozwój infrastruktury ułatwiającej współpracę pomiędzy regionami)?

- **Jaki jest, Pana/i zdaniem wpływ projektów realizowanych/ zrealizowanych w ramach V OP POIiŚ na rozwój społeczny i gospodarczy kraju?**

Odpowiedź:

Wpływ jest zasadniczo pozytywny z zastrzeżeniem, że modernizacje prowadzone w sposób ciągły, permanentny i z opóźnieniami mają jednoznacznie negatywny wpływ na rozwój społeczny i gospodarczy.

Likwidacja odgałęzień bocznicy i linii szczebla lokalnego / regionalnego zmniejsza potencjał transportu kolejowego.

Projekty powstające w ramach obecnej i poprzedniej perspektywy często pozbawione są pierwiastka społecznego. Projektowane perony położone są w znacznym oddaleniu od przystanków innych środków transportu, nieintuicyjne położenie peronów (Bydgoszcz Leśna, Poznań Starołęka, Szreniawa itd.) powodują

zniechęcenie do korzystania z tych środków transportu.

[Ważny i ogólny problem dostępności na poziomie lokalnym, dotyczy też innych, nawet centralnie ulokowanych obiektów (brak zejścia z Mostu Dworcowego na peron 3 Poznań Główny, brak zejścia do tunelu pod torami na zachodzie dworca Poznań Garbary) – rodzi się tu problem jakości konsultacji społecznych i tzw. „dziadowskich oszczędności” w wielomilionowych projektach.]

W kontekście zapewnienia spójności terytorialnej skandalicznym faktem jest niezakończenie modernizacji odcinka Katowice – Kraków.

- Jaki był, Pana/i zdaniem wpływ projektów dotyczących transportu kolejowego w perspektywie 2007-2013 na określenie założeń i celów V OP POIiŚ 2014-2020?

Odpowiedź:

W moim odczuciu zbyt mało wyciągnięto wniosków z projektów udanych, a powielono błędy projektowe z działań niezakończonych sukcesem.

[Ogólna uwaga, ale kierunkowo zgoda]

- Jaki był, Pana/i zdaniem wpływ projektów dotyczących transportu kolejowego w perspektywie 2007-2013 na konieczność osiągnięcia przez województwa spójności między terytorialnej w perspektywie 2014-2020?

Odpowiedź:

W skali regionalnej stawiano przede wszystkim na modernizację odcinków istotnych z punktu widzenia dojazdu do stolicy województwa. To działanie miało charakter priorytetowy i trudno z tym faktem dyskutować. Teraz powinien być kładziony nacisk na rozwój odcinków łączących ośrodki średniego (byłe miasta wojewódzkie, duże generatory ruchu dojazdów do pracy i szkoły, obszary recepcji turystycznej z wysoką frekwencją sezonową) między sobą, jak również na rozwój połączeń, które posiadają zarówno potencjał w codziennym ruchu regionalnym jak i w połączeniach dalekobieżnych (Poznań – Piła, Gdańsk – Pruszcz Gdański – Tczew, Gliwice – Rybnik itd.), nie wyłączać ruchu towarowego.

[Ogólna uwaga, ale kierunkowo zgoda. Problemem w wielu regionach jest fakt, że „optymalizacja sieci” dokonała zniszczeń na innych odcinkach, które nie prowadzą do stolicy województwa. W przywołanym przykładzie Wielkopolski, wiele tras jest trudnych już do odtworzenia (np. Opalenica – Kościan, Piła – Czempień – Rogoźno – Wągrowiec – Żnin).]

- Jaki był, Pana/i zdaniem wpływ projektów dotyczących transportu kolejowego w perspektywie 2007-2013 na cel związany z rozwojem gospodarczym i społecznym kraju 2014-2020?

Odpowiedź:

Wpływ jest zasadniczo pozytywny. Zastrzeżenia dotyczą:

- Permanentne i przedłużające się modernizacje powodują przerzucenie przewozu osób i towarów na transport drogowy.
- Niewłaściwa priorytetyzacja niektórych przedsięwzięć (w zakresie spójności terytorialnej skandalicznym faktem jest niezakończenie modernizacji odcinka Katowice – Kraków).
- Pominięcie w wielu projektach potrzeb ruchu towarowego (długość użyteczna torów stacyjnych, liczba mijanek).

[Zgadzam się z uwagą]

6. Czy, Pana/i zdaniem, podczas tworzenia programu i realizacji projektów w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 wykorzystano doświadczenia i tzw. dobre praktyki z wdrażania POIiŚ 2007-2013? Proszę uzasadnić odpowiedź.

- Jakże, Pana/i zdaniem, doświadczenia (tzw. dobre praktyki) zostały wykorzystane podczas tworzenia programu POIiŚ 2014-2020?
- Jakże, Pana/i zdaniem, doświadczenia (tzw. dobre praktyki) zostały wykorzystane podczas

realizacji projektów w ramach V OP POIiŚ 2014-2020?

- Czy potrafi Pan/i wskazać dobre praktyki z tworzenia programu POIiŚ 2014-2020, które nie zostały wykorzystane, a powinny? Jeżeli tak – jakich doświadczeń nie wykorzystano i dlaczego?

Odpowiedź:

Modelowe rozwiązania z perspektywy 2007-2013 stanowią projekty przywołane wyżej:

- Modernizacja linii kolejowej nr 356 na odcinku Poznań Wschód – Wągrowiec,
- Rewitalizacja linii kolejowych w ciągu komunikacyjnym Poznań – Bydgoszcz – Tczew (Trójmiasto).

W przypadku linii wągrowieckiej przełożyło się to na ukierunkowanie rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej, gdzie sieć osadnicza zaczyna skupiać się wokół przystanków osobowych na linii nr 356. Minusem prezentowanego projektu była zbyt mała zaplanowana liczba mijanek, za mała liczba torów dodatkowych na istniejących stacjach i mijankach oraz zupełnie nieistotne z punktu widzenia prowadzenia ruchu aglomeracyjnego ($V_{max}=120$ km/h) wyposażenie w ECTS. Te środki powinny posłużyć m.in. do usprawnienia przejazdu przez Sławę Wlkp. dla pociągów z paliwem do stacji docelowej Stawiany, a także na budowę dodatkowych torów w Murowanej Goślinie (część pociągów tam kończy bieg) i budowę dodatkowych mijanek. Wzrost natężenia ruchu pasażerskiego praktycznie uniemożliwia lub utrudnia w sposób znaczny ruch towarów. Wydłużenie torów stacyjnych i zwiększenie liczby mijanek nie powodowałoby takiej kongestii transportowej na linii nr 356.

W przypadku linii kolejowych tworzących trasę Poznań – Bydgoszcz – Tczew należy zauważyć, że prowadzone prace nie wprowadzały żadnych długotrwałych zamknięć ani odczuwalnego pogorszenia oferty (jak analogiczne „sąsiednie” projekty Poznań – Warszawa czy Poznań – Wrocław). Poprawa czasu przejazdu na odcinku Poznań – Bydgoszcz wynosi spadek z 2h 20 min do 1h 25 min (dla najszybszych pociągów), co na 150 kilometrowym odcinku pozostaje bezkonkurencyjne dla transportu samochodowego.

[Zasadniczo zgoda. Brak systemowego wniosku, iż zbyt długo się prowadzi prace budowlane, a zbyt krótko przygotowuje projekty inwestycji (uwzględniając szerokie konsultacje)]

7. Jaki wkład, Pana/i zdaniem, mają działania podejmowane w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 w realizację wskaźników rezultatu strategicznego? Proszę uzasadnić odpowiedź.

- Wskaźnik Kolejowej Transportowej WKDT II (syntetyczny) dla Polski.
- Średni czas przejazdu koleją między ośrodkami wojewódzkimi [godziny].
- Praca przewozowa w kolejowym transporcie pasażerskim [mln paskm/rok].
- Praca przewozowa w kolejowym transporcie towarowym [mln tkm/rok].

Odpowiedź:

Nie mniej istotne od czasów przejazdu pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi jest też to, czy poprawiły się warunki prowadzenia ruchu na odcinkach stanowiących kluczowe trasy dla pociągów towarowych, a będących wcześniej „wąskimi gardłami”, czyli odcinkami o szczególnie wysokiej koncentracji przewozowej. Mowa tu przede wszystkim o takich trasach jak np.:

- Kędzierzyn Koźle – Jaworzno Szczakowa,
- Tarnowskie Góry – Chorzów Batory,
- Zajączkowo Tczewskie – Gdynia Port,
- Łuków – Małaszewicze/Kobylany,
- Stargard Szczeciński – Police Chemia,
- Kobylnica – Luboń k. Poznania / Kiekrz / Pałędzie.

Powyższe mają szczególnie istotne znaczenie dla ruchu towarów, w tym intermodalu oraz transportu towarów niebezpiecznych.

8. Jaki jest, Pana/i zdaniem, poziom dostosowania założeń V OP POIiŚ 2014-2020 do obecnych wyzwań dotyczących konkurencyjności transportu kolejowego?

- Czy, Pana/i zdaniem, założenia V OP POIiŚ są aktualne? Proszę uzasadnić odpowiedź. Jeżeli nie – Jakie nowe wyzwania zidentyfikowano w kontekście konkurencyjności transportu kolejowego?

Odpowiedź:

Podstawowym problemem rozważań na temat dostępności i konkurencyjności jest ich pojmowaniem z perspektywy przewoźników kolejowych. **Prawodawstwo europejskie podkreśla konieczność zapewnienia niedyskryminującego dostępu przewoźników do infrastruktury kolejowej.**

[Moim zdaniem jest to niejasna logika. Dostęp podmiotów do sieci kolejowej a planowanie inwestycji w nią to są dwie różne, niewykluczające się, sprawy]

Należy zerwać z tym sposobem interpretacji. To zarządcy obiektów generujących ruch towarów (właściciele zakładów produkcyjnych, spedytorzy, operatorzy bocznic) powinni mieć decydujące zdanie w kwestii wskazywania priorytetów. Bez ich zamówień nie ma mowy o przewozie. Analogicznie, w transporcie pasażerskim to klient (podróżny, pasażer) jest tym, któremu należy zapewnić dostępność. Przewoźnicy i organizatorzy transportu publicznego powinni być tylko narzędziem do zaspokojenia potrzeb pasażerów.

9. Czy chciałby/ chciałyby Pan/i poruszyć jakieś dodatkowe kwestie związane z V OP POLIŚ?

Odpowiedź:

Najistotniejsze dodatkowe aspekty warto do rozważenia przy kolejnych edycjach programu POLIŚ:

- Większe powiązanie oferty przewozowej z prowadzonymi inwestycjami. Inwestycje powinny odpowiadać na rzeczywiste potrzeby przewozowe, a po ich zakończeniu niedozwolone jest np. wycofywanie się organizatorów transportu z realizacji przewozów pasażerskich po takich odcinkach.
- Niedopuszczalne jest akceptowanie usuwania infrastruktury pasażerskiej z modernizowanych pod kątem ruchu towarowego linii, które obecnie (przejściowo) pozbawione są tej infrastruktury. Przykładem są odcinki Częstochowa – Chorzew Siemkowice, Tarnowskie Góry – Zduńska Wola Karsznice etc.
- Niedopuszczalne z punktu widzenia rozwoju regionalnego jest odcinanie na stacjach węzłowych linii nieczynnych lub bocznic, a także likwidacja torów dodatkowych i bocznych.
- Konieczne jest wprowadzenie jednego, zunifikowanego interfejsu dla urządzeń srk (sterowania ruchem kolejowymi), dla możliwości zapewnienia rotacji pracowników między posterunkami w przyszłości oraz dla ograniczenia kosztów i zwiększenia poziomu bezpieczeństwa.
- Zwiększenie partycypacji społecznej i badań naukowych nad potrzebami transportowymi społeczeństwa przed opracowaniem projektów.
- Bezużyteczne wydatkowanie środków spowodowane brakiem zrozumienia potrzeb ruchu pasażerskiego i przepisów technicznych kolei. Przykład – semafor wyjazdowy z Poznania Starołęki zlokalizowany w 1/3 długości peronu. Pociąg zatrzymując się na tym przystanku nie może go pominąć, więc i tak wydłuża się sztucznie (podczas modernizacji) wydłużona droga dojścia z innego środka transportu.
- Nieznane kryteria oceny projektów, które w niektórych przypadkach powodują bardzo bogate wyposażenie w ETCS lub elektryfikację, a w niektórych – odejście np. od koncepcji odbudowy drugiego toru, co w przypadku linii Słupsk – Łębork albo Poznań – Piła ma kluczowe znaczenie.
- **Zabudowa ETCS na liniach o $V_{max} < 160$ km/h powinna być systemowo wstrzymana, gdyż nie ma żadnego znaczenia dla bezpieczeństwa i poprawy wydajności, a koszty są ogromne.**

Ze względu na ruch międzynarodowy towarowy, zasadniczo nie zgadzam się. Aczkolwiek powinna być wyznaczona siatka, gdzie ETCS jest konieczne, a na pozostałych liniach dopuszczone. Zależć to musi od roli w tranzycie oraz lokalizacji kluczowych klientów.

- Czas planowanych utrudnień i rzeczywiste wstrzymanie ruchu lub pogorszenie parametrów jazdy przez okres prowadzonych prac powinny być ujęte w późniejszej ewaluacji. Powodują one niejednokrotnie ogromny odpływ klientów (ruch towarowy i pasażerski).

3.4. Ankieta nr 4

Konsorcjum badawcze firm INFRA – Centrum Doradztwa i EU-Consult na zlecenie Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) realizuje badanie ankietowe w celu oceny bieżących działań podejmowanych w ramach V osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) 2014-2020 oraz ich wpływu na poprawę konkurencyjności kolei.

Ocena bieżących działań podejmowanych w ramach V OP POIiŚ

1. Jak ocenia Pan/i postępy we wdrażaniu V OP POIiŚ 2014-2020 w kontekście celów określonych w dokumentach strategicznych krajowych i europejskich w zakresie transportu kolejowego? Proszę uzasadnić odpowiedź.

- **W jaki sposób wdrażane inwestycje umożliwiają:**
 - **Wzrost znaczenia sektora transportu kolejowego?**
 - **Zwiększenie dostępności transportu kolejowego?**
 - **Wsparcie mobilności?**
 - **Obniżenie emisji gazów cieplarnianych?**
 - **Zwiększenie efektywności sieci multimodalnego podróżowania i transportu w obrębie miast/aglomeracji?**
 - **Zwiększenie równości szans w transporcie pasażerskimi towarowym?**
 - **Wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu?**
 - **Rozwój i rehabilitację kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego?**
 - **Propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu?**

Odpowiedź:

Zasadniczą wadą programu jest niepoprawne zdefiniowanie konkurencyjności kolei. Konkurencyjność jest miarą odniesienia do innych rodzajów transportu. Kluczowe są więc mierniki konkurencji międzygałęziowej – na ile kolej stała się bardziej atrakcyjna w stosunku do transportu drogowego, czy w niektórych relacjach (np. Rzeszów-Warszawa, Szczecin-Warszawa) wobec transportu lotniczego. Zaprezentowane miary są raczej miarami poprawy atrakcyjności (ew. efektywności itp.) systemu kolejowego. I w takim ujęciu generalnie następuje poprawa, co wykazują prezentowane tabele.

Metodyczne zastrzeżenia można mieć również do wskaźników dostępności transportu kolejowego. Miarą dostępności jest bardzo wiele, m.in. przestrzenna (np. stacje kolejowe, bocznic, punkty przeładunkowe), ekonomiczna (np. ceny dostępu, koszt korzystania z infrastruktury wliczając przestoje i ryzyka opóźnień), techniczna (np. wyposażenie w ETCS, naciski na oś, długość składów, możliwość mijania pociągów) czy organizacyjna (np. godziny otwarcia linii bocznych dla pociągów towarowych, rodzaj ofert dla pasażerów). Te rzeczy nie są przedstawione jako syntetyczny miernik. WKDT prezentowany przez prof. Komornickiego jest właściwie miernikiem dostępności czasowej, całkiem rzetelnie oddający ten parametr. I rzeczywiście w tym względzie widać znaczącą poprawę.

Poruszając kwestie czasów przejazdów należy zaznaczyć, iż poza uwarunkowaniami tzw. komponentu kolejowego CPK, żaden z ogólnopolskich dokumentów strategicznych nie prezentuje mapy oczekiwanych izochron w podróżach po kraju (np. minimalna prędkość handlowa pociągów kwalifikowanych 110 km/h). Nie ma też żadnych wytycznych odnośnie parametrów technicznych linii w ujęciu systemowym (np. na trasach pomiędzy sąsiednimi miastami wojewódzkimi oczekiwaną prędkością maksymalną prac inwestycyjnych jest 160 km/h, między centrami subregionalnymi 120 km/h). W przypadku planowania sieci drogowej kraju przyjęto założenie, iż między miastami sąsiednich województw mają istnieć połączenia drogami szybkiego ruchu (autostrady lub drogi ekspresowe) przy możliwie najprostszym przebiegu (tj. z maksymalnie jednym zjazdem jak Poznań – Szczecin A2-S3 i w przyszłości S10-S11). Znacząco to wpływa na konkurencyjność międzygałęziową.

Oczywiście tabele załączone do analiz prezentują osiągnięcia w tym zakresie – skrócenie czasu w relacjach między centrami województw, ale wnikliwa analiza pozwala stwierdzić, że to bardziej jest sukces budowlany, niż wynik systemowego myślenia o transporcie.

I szczegółowe odpowiedzi

Wzrost znaczenia sektora transportu kolejowego?

- Dostłownie nie, gdyż inwestycje jedynie opóźniają spadek konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do transportu samochodowego. Uzyskiwane efekty są znacznie mniejsze niż efekty uzyskiwane w inwestycjach drogowych (np. porównanie Poznań-Wrocław, Warszawa-Białystok), są wprawdzie wyjątki, gdzie skrócenie czasu było zbliżone do wartości drogowych, dla całych relacji (Kraków-Rzeszów, w obu przypadkach krócej o ok. godzinę; kolej vs. A4) czy dla fragmentów (Radom – Warka, ponad kwadrans, kolej vs. S7). W przypadku transportu towarowego problemem są przepustowości, zamiana stacji na przystanki (np. Wrocław – Rawicz)

Zwiększenie dostępności transportu kolejowego?

- Literalnie niewiele – nieliczne inwestycje zakładają dodatkowe przystanki kolejowe. Gdyby trzymać się WKDT tak – skrócenie czasu.

Wsparcie mobilności?

- Tak – krótsze czasy przejazdu, zapewnienie standardowych nacisków na oś (zazwyczaj) zapewnienie standardowych maksymalnych długości składów towarowych.

Obniżenie emisji gazów cieplarnianych?

- Częściowo – jedynie spowolnienie niekorzystnych trendów związanych ze wzrostem znaczenia motoryzacji względem transportu kolejowego. Są oczywiście pozytywne trendy: na wjazdach do aglomeracji, kolej zyskuje pasażerów kosztem indywidualnej motoryzacji, nowoczesny tabor (ezt.) zapewnia jest bardziej efektywny energetycznie niż składy wagonowe.

Zwiększenie efektywności sieci multimodalnego podróżowania i transportu w obrębie miast/aglomeracji?

- Tak. Inwestycje torowe i taborowe są bardzo ważnym elementem tworzenia zintegrowanej oferty aglomeracyjnej. Podobnie realizacja elementów Programu Inwestycji Dworcowych przez PKP SA sprzyja integracji transportu publicznego w aglomeracjach. Na marginesie należy nadmienić, że duże znaczenie mają też środki z regionalnych programów operacyjnych.

Zwiększenie równości szans w transporcie pasażerskim i towarowym?

- Tak; pomijając spadki przepustowości wynikające z likwidacji mijanek.

Wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu?

- Tak, poprzez wdrożenie ETCS, naciski na oś itp.

Rozwój i rehabilitację kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego?

- Raczej tak. Problem z wysoką jakością dotyczy przede wszystkim jakości wyposażenia przystanków pasażerskich (jakość wykończenia, rodzaj dostępnej informacji)

Propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu?

- Tak. Wynik zarówno zastosowania nowoczesnych technik (budowa torowisk, tabor), jak i wdrażanie przepisów środowiskowych (ekrany akustyczne). Ekrany akustyczne rodzą jednak problemy krajobrazowe.

- **Czy jest Pan/i w stanie wskazać cele i założenia określone w dokumentach strategicznych krajowych i zagranicznych, które nie są realizowane dzięki wdrażaniu V OP POIiŚ 2014-2020, a które powinny zostać uwzględnione w założeniach osi priorytetowej? Jeżeli tak – jakie, Pana/i zdaniem, działania powinny zostać podjęte, aby uwzględnić wskazane cele?**

Odpowiedź:

Jak wspomniałem, nie jest realizowany wzrost konkurencyjności transportu kolejowego względem innych środków lokomocji. Uzyskuje się poprawę wewnątrz systemu kolejowego, a w porównaniu z transportem drogowym zazwyczaj nie.

Inwestycje taborowe przewoźników finansowane z POIiŚ są kontryktoryjne wobec celów związanych z otwarciem rynku na konkurencję.

2. Jak ocenia Pan/i postępy we wdrażaniu V OP POIiŚ 2014-2020 w kontekście promowania do dostosowania do zmian klimatu oraz promowania zrównoważonego transportu? Proszę uzasadnić odpowiedź.

- **W jaki sposób wdrażane inwestycje umożliwiają:**
 - **Wsparcie w zakresie infrastruktury chroniącej przed skutkami klęsk żywiołowych?**
 - **Zmniejszenie wrażliwości obszarów i sektorów wrażliwych na zmiany klimatu?**
 - **Poprawę zdolności adaptacji do zmian klimatu?**
 - **Rozwój systemów zarządzania zagrożeniami?**
 - **Zwiększenie dostępności transportowej kraju w układzie krajowym i europejskim**
 - **Podniesienie poziomu bezpieczeństwa systemu transportowego**
 - **Rozwój alternatywnych form transportu**

Odpowiedź:

W zakresie adaptacji do zmian klimatu ocena jest generalnie negatywna. Inwestycje, jeśli nie mają pewnych działań (np. ochrona przed skutkami klęsk żywiołowych) wpisanych w decyzje środowiskowe, same z siebie nie inicjują działań na rzecz ochrony klimatu i adaptacji do zmian klimatycznych. Dotyczy to zarówno detali (np. miejsc brak zacienienia na wielu przystankach kolejowych), jak i generalnego spojrzenia na zrównoważony rozwój transportu (100% OZE w zasilaniu kolei, jak w niektórych krajach ma miejsce; wzrost udziału kolei w podziale zadań transportowych w segmencie pasażerskim i towarowym). Należy jednak podkreślić, iż sytuacja kolei nie różni się od sytuacji innych inwestycji współfinansowanych z funduszy unijnych. W Polsce jest ogólny problem ze zrozumieniem kwestii klimatycznych, co ma swoją emancypację w świecie polityki.

Istniejące zdarzenia na sieci kolejowej (np. skutki nawałnic, wichur) pozwalają stwierdzić również, iż nie ma efektywnych scenariuszy związanych z objazdami, organizacją transportu zastępczego itd. Dokumenty takie w Europie Zachodniej nie tylko powstają, ale również stanowią obiekt konsultacji społecznych i badań świata nauki. W Polsce się z tym nie spotkałem. Planowanie strategiczne PKP Polskie Linie Kolejowe pozostawia wiele do życzenia.

Niskie prędkości pociągów towarowych, w tym pociągów intermodalnych, utrudniają rozwój przewozów kolejowych, nawet jeśli kooperanci w strategiach CSR kładą nacisk na zwiększenie roli kolei w obsłudze przedsiębiorstwa, a także ograniczanie emisji CO₂. Posiadanie bocznicy jest ze względów administracyjnych dla wielu przedsiębiorców nieatrakcyjne. A nowe inwestycje zazwyczaj odcinają nieużywane bocznice, nie dają szans na nowe.

3. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, wsparcie oferowane w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 przyczynia się do poprawy konkurencyjności transportu kolejowego?

- **Które inwestycje mają największy wpływ na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu (w tym przede wszystkim transportu samochodowego)?**

Odpowiedź:

We wszystkich przypadkach są to inwestycje torowe skracające czas przejazdu, bez ograniczania przepustowości.

W transporcie towarowym, to przede wszystkim kwestia wsparcia dla terminali intermodalnych (zwłaszcza na obszarach ich pozbawionych), i inwestycji torowych – tj. nacisków na oś i długości pociągów.

W transporcie pasażerskim poza skróceniem czasu, priorytetem są inwestycje taborowe. To świadczy o wizerunku kolei.

- **Czy, Pana/i zdaniem, można podjąć jakieś dodatkowe działania, które zwiększą efektywność V OP POIiŚ pod względem zwiększenia konkurencyjności kolei? Proszę uzasadnić odpowiedź.**

Odpowiedź:

Tak. W transporcie towarowym wsparcie dla bocznicy oraz integracja planowania przestrzennego (strefy przemysłowe, specjalne strefy ekonomiczne) z planowaniem infrastruktury kolejowej. Finansowanie rozjazdów

w boczne linie, nawet linia jest sporadycznie używana (dziś zazwyczaj się je odcina).

W transporcie pasażerskim. Umożliwienie zakupu taboru tylko dla pooli taborowych i rozpisywanie przetargów. Dodatkowe dofinansowanie dla tworzenia węzłów przesiadkowych, w tym dla doprowadzania tras tramwajowych, dróg rowerowych do stacji kolejowych, umożliwiając przesiadki.

4. Jaki wpływ, Pana/i zdaniem, na poziom konkurencyjności transportu kolejowego miały projekty z obszaru transportu kolejowego realizowane w perspektywie 2007-2013?

- **Które inwestycje mają największy wpływ na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu (w tym przede wszystkim transportu samochodowego) w perspektywie 2007-2013?**

Odpowiedź:

Za sukcesy perspektywy 2007-2013 należy uznać przede wszystkim inwestycje, w których nakłady kosztowe do efektów były najkorzystniejsze. Niewątpliwie było to połączenie Poznań – Gdańsk wykonane na Euro2012. W skali lokalnej sukcesem była rewitalizacja linii Poznań-Wągrowiec (skrócenie czasu przejazdu o ok. połowę, blisko czterokrotny wzrost liczby pasażerów).

Choć ma to negatywny wpływ na liberalizację rynku, sukcesem były zakupy taboru dla pociągów w służbie publicznej (PKP IC – dart, flirt, wagony; koleje marszałkowskie i urzędy – ezt, szt). Pozwoliło to na zmianę wizerunku kolei pokazując, iż może być atrakcyjną w rozsądnej cenie, nawet pomijając problemy z produktami Pesa Bydgoszcz.

Dużym sukcesem były inwestycje w terminale intermodalne – pozwoliło to rozruszać branżę. Obecnie tendencja funduszy na transport towarowy intermodalny jest inna – głównie dotyczy zakupu taboru, a nie inwestycji w siatkę terminali, pozwalającą stworzyć systemowe rozwiązanie.

5. Jaki jest, Pana/i zdaniem, wpływ projektów realizowanych/ zrealizowanych w ramach V OP POIiŚ na osiągnięcie przez województwa spójności międzyterytorialnej (rozumianej jako rozwój infrastruktury ułatwiającej współpracę pomiędzy regionami)?

- **Jaki jest, Pana/i zdaniem wpływ projektów realizowanych/ zrealizowanych w ramach V OP POIiŚ na rozwój społeczny i gospodarczy kraju?**

Odpowiedź:

Jeśli inwestycje są prowadzone na sieci TEN-T czy na sieci o znaczeniu krajowym, efekty POIiŚ dla spójności międzywojewódzkiej są generalnie pozytywne. Problemem jest jednak zdefiniowanie obszarów interwencji. Przykładowo: linia Poznań – Piła, choć funkcjonalnie ma de facto znaczenie krajowe (dojazd ze Dolnego Śląska i Wielkopolski na obszary nadmorskie, duże wykluczenie transportowe Pomorza Środkowego, pociągi PKP IC), musiała być finansowana z WRPO, MI oraz PKP PLK nie chciały się zgodzić na finansowanie z POIiŚ. W rezultacie linie boczne (np. Poznań – Śrem, Poznań – Pniewy – Międzychód) nie uzyskały wsparcia regionalnego. Co więcej, PKP PLK nie ma planowania strategicznego, gdyż jeszcze przed zakończeniem prac rewitalizacyjnych, przedstawiciele zarządu mówili o konieczności rozbudowy linii do dwóch torów, co było niemożliwe ze względu na ograniczoną ilość środków z WRPO.

Konieczne jest stworzenie czytelnej podziału na źródła finansowania (POIiŚ, RPO, Fundusz Kolejowy, Kolej Plus, inne). Ułatwi to planowanie i zarządzanie całym transportem kolejowym w kraju.

- **Jaki był, Pana/i zdaniem wpływ projektów dotyczących transportu kolejowego w perspektywie 2007-2013 na określenie założeń i celów V OP POIiŚ 2014-2020?**

Odpowiedź:

Perspektywa 2014-2020 jest w dużej kontynuacją projektów z poprzedniej perspektywy (realizacją, tego z czym nie zdążono). To rzutuje na fakt, iż powinna ona być kolejnym krokiem – po sieci TEN-T, realizuje się sieć o znaczeniu krajowym, a później regionalnym. Opóźnienia 2007-2013 wypaczyły w dużej mierze logikę interwencji publicznej. Położyły też nacisk na realizację finansową planu, a niekoniecznie rzeczową („wydać pieniądze, a nie kupić efekt sieciowy”).

- **Jaki był, Pana/i zdaniem wpływ projektów dotyczących transportu kolejowego w perspektywie 2007-2013 na konieczność osiągnięcia przez województwa spójności między**

terytorialnej w perspektywie 2014-2020?

Odpowiedź:

Dla regionów zlokalizowanych wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych (TEN-T oraz krajowego znaczenia) wpływ był pozytywny. Natomiast na pozostałych liniach efekty były zazwyczaj o znaczeniu lokalnym lub regionalnym (np. Poznań – Wągrowiec, ale już nie dalej do Bydgoszczy przez Kcynię – dziś nieprzejezdne). Często te inwestycje były widziane tylko z perspektywy pasażerskiej, a nie z perspektywy transportu towarowego.

- **Jaki był, Pana/i zdaniem wpływ projektów dotyczących transportu kolejowego w perspektywie 2007-2013 na cel związany z rozwojem gospodarczym i społecznym kraju 2014-2020?**

Odpowiedź:

Skrócenie czasów przejazdów między wybranymi wiodącymi ośrodkami kraju przyczyniało się do realizacji założeń modelu polaryzacyjno-rozwojowego. Podobnie jak fakt, iż obszary metropolitalne, poza tym zyskały infrastrukturę dla budowy kolei aglomeracyjnych. Niestety, model rozwoju był realizowany tylko zazwyczaj w pierwszej części – polaryzacji dobrze skomunikowanych, bogatych miast względem prowincji. Inwestycje w sieć TEN-T sprzyjały lokalizacji nowoczesnego globalnie usieciowionego przemysłu (np. VW we Wrześni).

Inwestycje same z siebie sprzyjały odbudowie potencjału przemysłowego Polski (reindustrializacja) związanego ze wzrostem znaczenia na rynkach krajowych i zagranicznych poddostawców materiałów (np. Tratec, Plastwil, KZN).

Kolej dzięki wsparciu inwestycji w terminale intermodalne stała się też załącznikiem dla niektórych stref przemysłowych (np. CLIP), a przykład ten chcą powielać inne strefy (np. Suwałki i pomysł 11 km bocznicy do strefy przemysłowej).

6. Czy, Pana/i zdaniem, podczas tworzenia programu i realizacji projektów w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 wykorzystano doświadczenia i tzw. dobre praktyki z wdrażania POIiŚ 2007-2013? Proszę uzasadnić odpowiedź.

- **Jakie, Pana/i zdaniem, doświadczenia (tzw. dobre praktyki) zostały wykorzystane podczas tworzenia programu POIiŚ 2014-2020?**
- **Jakie, Pana/i zdaniem, doświadczenia (tzw. dobre praktyki) zostały wykorzystane podczas realizacji projektów w ramach V OP POIiŚ 2014-2020?**
- **Czy potrafi Pan/i wskazać dobre praktyki z tworzenia programu POIiŚ 2014-2020, które nie zostały wykorzystane, a powinny? Jeżeli tak – jakich doświadczeń nie wykorzystano i dlaczego?**

Odpowiedź:

Lektura programu POIiŚ w zakresie kolei pozostawia pewne mieszane uczucia. Z jednej strony widać wyraźnie odzwierciedlenie polityk UE (kwestie klimatyczne, wzrost konkurencji na rynku kolejowym, konkurencyjność międzygałęziowa, polityka spójności UE), z drugiej strony lista inwestycji daje odczucie, iż należy dokończyć inwestycje nieskończone w poprzedniej perspektywie (np. Katowice – Kraków) lub przenieść część kosztów utrzymania infrastruktury na inwestycje (np. Poznań – Warszawa), bez uzyskiwania globalnego efektu. Przykładowo, znaczenie inwestycji Poznań – Warszawa bez stworzenia szybkiego, zelektryfikowanego połączenia kolejowego z Białegostokiem do granicy z Litwą nie ma prawie żadnego znaczenia dla Rail Baltiki! Realizacja inwestycji (porównanie deklaracji, przetargów itd.) Warszawa – Białystok pokazuje zupełny brak strategii – nikt wcześniej nie zadał sobie trudu, czy linia ma mieć Vmax 160 km/h czy 200 km/h. Rodzi to znaczące skutki po stronie kosztów, nie przynosi wielkich efektów po stronie czasu przejazdu.

W efekcie popełniono wiele błędów poprzedniej perspektywy, nie tylko związanych z inwestycjami torowymi, ale również z inwestycjami taborowymi (wsparcie dla operatorów zasiedziały: PKP IC, KD, KM). W konsekwencji jest duży dysonans między celami a inwestycjami.

Pewną poprawą są natomiast kwestie związane z realizacją inwestycji, choćby np. zamknięcia dwutorowe celem przyspieszenia inwestycji (nie oceniam, czy się udało, ale jakie były założenia).

W samych programach plusem było dopuszczenie pewnych działań multilokalizacyjnych (przejazdy kolejowe,

rozjazdy, program inwestycji dworcowych).

Podsumowując jednym zdaniem, największy błąd POIiŚ to brak społecznie i ekonomicznie uzasadnionej hierarchii potrzeb inwestycyjnych i wynikającego z niej harmonogramu działań.

7. Jaki wkład, Pana/i zdaniem, mają działania podejmowane w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 w realizację wskaźników rezultatu strategicznego? Proszę uzasadnić odpowiedź.

- Wskaźnik Kolejowej Transportowej WKDT II (syntetyczny) dla Polski.
- Średni czas przejazdu koleją między ośrodkami wojewódzkimi [godziny].
- Praca przewozowa w kolejowym transporcie pasażerskim [mln paskm/rok].
- Praca przewozowa w kolejowym transporcie towarowym [mln tkm/rok].

Odpowiedź:

Na wszystkie cztery parametry inwestycje mają pozytywny wpływ. W pierwszych dwóch przypadkach efekt jest bardzo mocno widoczny. W dwóch pozostałych jest on ograniczany przez działania kontrydiktoryjne – na rzecz systemów związanych z konkurencją międzygałęziową. Oczywiście są segmenty rynków (aglomeracyjne, towarowy intermodalny), które by zdecydowanie gorzej wyglądały bez funduszy unijnych (nie tylko samo POIiŚ).

8. Jaki jest, Pana/i zdaniem, poziom dostosowania założeń V OP POIiŚ 2014-2020 do obecnych wyzwań dotyczących konkurencyjności transportu kolejowego?

- Czy, Pana/i zdaniem, założenia V OP POIiŚ są aktualne? Proszę uzasadnić odpowiedź. Jeżeli nie – Jakie nowe wyzwania zidentyfikowano w kontekście konkurencyjności transportu kolejowego?

Odpowiedź:

Pomijam kwestię odbudowy transportu publicznego, w tym kolei, po SARS-CoV-2.

Nie jest aktualne zwiększenie konkurencyjności kolei względem innych form transportu (we wcześniejszych punktach opisano). Cele polityki klimatycznej nie są do osiągnięcia, podobnie jak realna liberalizacja rynku pasażerskich przewozów. Wzrost kosztów stwarza ryzyko dla realizacji poszczególnych inwestycji (realizacja rzeczowa vs. finansowa), przez co osiągnięcie efektów systemowych jest zagrożone.

9. Czy chciałby/ chciałyby Pan/i poruszyć jakieś dodatkowe kwestie związane z V OP POIiŚ?

Odpowiedź:

Przydałaby się mapa inwestycji kolejowych prowadzona na wzór inwestycji drogowych GDDKiA. Nie chodzi o dokładne dane o funduszach (co jest świetnie prowadzone na mapie funduszy) ale o mapę inwestycji z podziałem na planowane i rzeczywiste kamienie milowe (daty np. podpisania umowy o finansowanie, daty decyzji środowiskowych, daty projektów, daty zakończenia prac inwestycyjnych) i informację o opóźnieniach wraz z uzasadnieniem.

3.5. Ankieta nr 5

Konsorcjum badawcze firm INFRA – Centrum Doradztwa i EU-Consult na zlecenie Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) realizuje badanie ankietowe w celu oceny bieżących działań podejmowanych w ramach V osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) 2014-2020 oraz ich wpływu na poprawę konkurencyjności kolei.

Ocena bieżących działań podejmowanych w ramach V OP POIiŚ

1. Jak ocenia Pan/i postępy we wdrażaniu V OP POIiŚ 2014-2020 w kontekście celów określonych w dokumentach strategicznych krajowych i europejskich w zakresie transportu kolejowego? Proszę uzasadnić odpowiedź.

- **W jaki sposób wdrażane inwestycje umożliwiają:**
 - Wzrost znaczenia sektora transportu kolejowego?
 - Zwiększenie dostępności transportu kolejowego?
 - Wsparcie mobilności?
 - Obniżenie emisji gazów cieplarnianych?
 - Zwiększenie efektywności sieci multimodalnego podróżowania i transportu w obrębie miast/aglomeracji?
 - Zwiększenie równości szans w transporcie pasażerskimi towarowym?
 - Wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu?
 - Rozwój i rehabilitację kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego?
 - Propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu?

Odpowiedź:

Co do zasady inwestycje polegające na modernizacji infrastruktury, odnowy taboru czy wdrażania ERTMS powinny się przyczyniać do realizacji wszystkich powyższych celów. Niestety pozytywny efekt inwestycji jest skutecznie pomniejszany przez brak równoległych działań regulacyjnych na poziomie państwa, które w sposób jednoznaczny promowałyby transport kolejowy. W transporcie pasażerskim prosta kumulacja skrócenia czasu przejazdu z poprawą jakości usług w związku z zakupem/modernizacją taboru, daje w stosunkowo krótkim czasie zauważalne efekty w postaci wzrostu liczby pasażerów. Jednakże w transporcie towarowym konieczne jest działanie szersze, ponieważ koszt odgrywa dużo większą rolę. Z punktu widzenia łańcuchów dostaw niezwykle istotna jest również niezawodność, ze względu na funkcjonowanie wielu podmiotów przemysłowych w systemie „just in time”. Krótko mówiąc, nie wystarczy podnieść prędkość maksymalną na linii magistralnej. Jeżeli nie zostanie położony nacisk na infrastrukturę „last mile”, wdrożony (realny i odpowiednio wyskalowany finansowo) program rozwoju bocznicy i punktów ładunkowych, a także wdrożona polityka opłat za dostęp do infrastruktury i energię pozwalająca na konstruowanie ofert przewozowych atrakcyjnych dla nadawców ładunków, zatrzymujemy się w pół kroku.

- **Czy jest Pan/i w stanie wskazać cele i założenia określone w dokumentach strategicznych krajowych i zagranicznych, które nie są realizowane dzięki wdrażaniu V OP POIiŚ 2014-2020, a które powinny zostać uwzględnione w założeniach osi priorytetowej? Jeżeli tak – jakie, Pana/i zdaniem, działania powinny zostać podjęte, aby uwzględnić wskazane cele?**

Odpowiedź:

Jednym z priorytetów europejskiej polityki transportowej w zakresie transportu kolejowego jest promocja konkurencyjności wewnętrznej. W zakresie transportu pasażerskiego na wstępie programowania POIiŚ 14 – 20 szeroko dyskutowany był pomysł inwestowania w tabor z wykorzystaniem ROSCO, co znalazło nawet odzwierciedlenie w dokumentach programowych. Idea ta nie doczekała się realizacji.

POIiŚ 14-20 w zasadzie pomija element innowacyjności w przemyśle kolejowym, co jest jednym z priorytetów na poziomie europejskim.

[Co do zasady, zgoda. Pytanie jest, jak definiowana jest innowacyjność. W Polsce duże fundusze przeznaczyło Narodowe Centrum Badań i Rozwoju na różne „innowacyjne” produkty. W rzeczywistości nie było to techniczne novum, ale uzyskanie zdolności produkcji określonego taboru przez polskie przedsiębiorstwa, w czasie, gdy zagraniczne podmioty takie produkty oferowały. Pytanie o efektywność „innotabor”, luxtorpeda 2.0” itd.]

2. Jak ocenia Pan/i postępy we wdrażaniu V OP POIiŚ 2014-2020 w kontekście promowania do dostosowania do zmian klimatu oraz promowania zrównoważonego transportu? Proszę uzasadnić odpowiedź.

- W jaki sposób wdrażane inwestycje umożliwiają:
 - Wsparcie w zakresie infrastruktury chroniącej przed skutkami klęsk żywiołowych?
 - Zmniejszenie wrażliwości obszarów i sektorów wrażliwych na zmiany klimatu?
 - Poprawę zdolności adaptacji do zmian klimatu?
 - Rozwój systemów zarządzania zagrożeniami?
 - Zwiększenie dostępności transportowej kraju w układzie krajowym i europejskim
 - Podniesienie poziomu bezpieczeństwa systemu transportowego
 - Rozwój alternatywnych form transportu

Odpowiedź:

Poza banalnym stwierdzeniem, że każda inwestycja w obszarze kolei jest (o ile ma uzasadnienie ekonomiczne) działaniem w kierunku równoważenia międzygałęziowego transportu i wzrostu dostępności transportowej, trudno mi się odnieść.

3. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, wsparcie oferowane w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 przyczynia się do poprawy konkurencyjności transportu kolejowego?

- Które inwestycje mają największy wpływ na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu (w tym przede wszystkim transportu samochodowego)?

Odpowiedź:

Najistotniejsze są inwestycje poprawiające dostęp do portów morskich, a także zlokalizowane w obszarach aglomeracyjnych pozwalające na chociażby częściową separację ruchu towarowego i pasażerskiego.

[Uwaga prezentuje dwa z kilku priorytetów]

- Czy, Pana/i zdaniem, można podjąć jakieś dodatkowe działania, które zwiększą efektywność V OP POIiŚ pod względem zwiększenia konkurencyjności kolei? Proszę uzasadnić odpowiedź.

Odpowiedź:

Odpowiedź w zasadzie tożsama z pkt. 1. Należy wykorzystywać dobre wzorce: niemiecki Masterplan dla kolejowego transportu towarowego, na podstawie którego zredukowane są o 50% stawki dostępu do infrastruktury. Szwajcarski model dofinansowania jednostki ładunkowej przemieszczanej koleją. Do tego dochodzi cała masa działań deregulacyjnych w zakresie polskiego systemu kolejowego w odniesieniu do zawodów kolejowych (wymagania zdrowotne, czas szkolenia, itd.), ponieważ są to czynniki kosztotwórcze. Dotychczasowy system dopuszczania wyrobów również nie sprzyjał innowacyjności przemysłu, która mogłaby w dłuższej perspektywie pozwolić na większą efektywność – trudno ocenić jakie w perspektywie kilku lat będą w tym zakresie efekty wdrożenia części technicznej IV pakietu kolejowego.

[Uwagi ważne, ale dotyczą działań poza samym POIiŚ – są tzw. otoczeniem regulacyjnym kolei]

4. Jaki wpływ, Pana/i zdaniem, na poziom konkurencyjności transportu kolejowego miały projekty z obszaru transportu kolejowego realizowane w perspektywie 2007-2013?

- Które inwestycje mają największy wpływ na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu (w tym przede wszystkim transportu samochodowego) w perspektywie 2007-2013?

Odpowiedź:

Wziąwszy pod uwagę punkt startowy w perspektywie 2007 – 2013, wszystkie (z kilkoma niechlubnymi wyjątkami) inwestycje miały istotny wpływ na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego. szczególnie widoczny był pozytywny rezultat zakupu i modernizacji taboru pasażerskiego.

5. Jaki jest, Pana/i zdaniem, wpływ projektów realizowanych/ zrealizowanych w ramach V OP POIiŚ na osiąganie przez województwa spójności międzyterytorialnej (rozumianej jako rozwój infrastruktury ułatwiającej współpracę pomiędzy regionami)?

- Jaki jest, Pana/i zdaniem wpływ projektów realizowanych/ zrealizowanych w ramach V OP POIiŚ na rozwój społeczny i gospodarczy kraju?

Odpowiedź:

Co do pierwszego pytania nie mam wystarczających danych, żeby odpowiedzialnie się odnieść. Intuicyjnie mogę zakładać, że wymiar spójności międzyregionalnej jest realizowany w stopniu dalece mniejszym niż cele na poziomie całego kraju, do czego odnosi się pytanie drugie. Wszystkie inwestycje przyczyniające się do ułatwienia przemieszczania się ludzi i towarów mają pośredni i bezpośredni wpływ na rozwój społeczny i gospodarczy. Dla przykładu poprawa warunków podróżowania wpływa pozytywnie na mobilność, a to z kolei oddziałuje na rynek pracy, w szczególności w mniejszych i peryferyjnych ośrodkach. Realizacja projektów infrastrukturalnych w obszarach przemysłowych jest niewątpliwie czynnikiem pozytywnie wpływającym na możliwość lokowania nowych przedsięwzięć gospodarczych.

- **Jaki był, Pana/i zdaniem wpływ projektów dotyczących transportu kolejowego w perspektywie 2007-2013 na określenie założeń i celów V OP POIiŚ 2014-2020?**

Odpowiedź:

Jednym z ważnych efektów oceny kolejowej części POIiŚ 2007 – 2013 było dostrzeżenie przy projektowaniu kolejnej perspektywy potrzeb transportu towarowego, który wcześniej był niemal zupełnie zignorowany. Nierzadko inwestycje infrastrukturalne w pierwotnych założeniach wręcz pogarszały warunki prowadzenia operacji towarowych i już na późnym etapie projektowania albo wdrażania musiały być wprowadzane korekty. *[Wiele inwestycji również obecnie pogarsza warunki przewozów towarowych przez likwidację stacji czy torów odstawczych]*

- **Jaki był, Pana/i zdaniem wpływ projektów dotyczących transportu kolejowego w perspektywie 2007-2013 na konieczność osiągania przez województwa spójności między terytorialnej w perspektywie 2014-2020?**

Odpowiedź:

Raczej mizerny.

- **Jaki był, Pana/i zdaniem wpływ projektów dotyczących transportu kolejowego w perspektywie 2007-2013 na cel związany z rozwojem gospodarczym i społecznym kraju 2014-2020?**

Odpowiedź:

Na pewno większy niż w odniesieniu do poprzedniego pytania. Nie potrafię się odnieść w sposób kwantyfikujący, ale jest oczywiste, że efekty perspektywy 2007 – 2013 są w zasadzie „konsumowane” przez badanie wszelakich wskaźników rezultatu na koniec perspektywy 2014 – 2020. Dopiero na koniec tej perspektywy, wzięwszy pod uwagę również CEF i 2 rundy RPO mamy zauważalny efekt sieciowy, który można przekładać na gospodarkę.

6. **Czy, Pana/i zdaniem, podczas tworzenia programu i realizacji projektów w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 wykorzystano doświadczenia i tzw. dobre praktyki z wdrażania POIiŚ 2007-2013? Proszę uzasadnić odpowiedź.**

- **Jakie, Pana/i zdaniem, doświadczenia (tzw. dobre praktyki) zostały wykorzystane podczas tworzenia programu POIiŚ 2014-2020?**
- **Jakie, Pana/i zdaniem, doświadczenia (tzw. dobre praktyki) zostały wykorzystane podczas realizacji projektów w ramach V OP POIiŚ 2014-2020?**
- **Czy potrafi Pan/i wskazać dobre praktyki z tworzenia programu POIiŚ 2014-2020, które nie zostały wykorzystane, a powinny? Jeżeli tak – jakich doświadczeń nie wykorzystano i dlaczego?**

Odpowiedź:

- dostrzeżono transport towarowy
- do pewnego stopnia zakładano realizację wyprzedzająco tras alternatywnych, ale założenia te zupełnie położyła niezbornosć w przygotowaniu, ogłaszaniu i rozstrzygnięciu przetargów, co spowodowało, że ciąg główny był/jest realizowany równoległe z alternatywnym
- nastąpiło przynajmniej częściowe zracjonalizowanie założeń projektowych w odniesieniu do planowanych efektów i kosztów

- nikt już nie udaje, że inwestycje kolejowe można realizować z pominięciem procedur środowiskowych
 - przywrócono dialog z branżą wykonawczą i przemysłem (Forum Inwestycyjne) – nie wszystko dało się pozytywnie rozwiązać, ale część zagadnień owszem
 - nie uniknięto zapaści inwestycyjnej na przełomie perspektyw – lata 2016/2017 były dla branży wykonawczej i produkcyjnej katastrofalne, co doprowadziło do niekontrolowanego wzrostu cen w następnym okresie i zupełnym rozregulowania rynku. Spowodowało to lawinę nierozstrzygniętych przetargów i kłopoty z waloryzacją prowadzonych inwestycji.

7. Jaki wkład, Pana/i zdaniem, mają działania podejmowane w ramach V OP POLiŚ 2014-2020 w realizację wskaźników rezultatu strategicznego? Proszę uzasadnić odpowiedź.

- Wskaźnik Kolejowej Transportowej WKDT II (syntetyczny) dla Polski.
- Średni czas przejazdu koleją między ośrodkami wojewódzkimi [godziny].
- Praca przewozowa w kolejowym transporcie pasażerskim [mln paskm/rok].
- Praca przewozowa w kolejowym transporcie towarowym [mln tkm/rok].

Odpowiedź:

Intuicyjnie – mają wpływ pozytywny. Nie mam wystarczających danych, żeby rzetelnie przeanalizować wpływ.

8. Jaki jest, Pana/i zdaniem, poziom dostosowania założeń V OP POLiŚ 2014-2020 do obecnych wyzwań dotyczących konkurencyjności transportu kolejowego?

- Czy, Pana/i zdaniem, założenia V OP POLiŚ są aktualne? Proszę uzasadnić odpowiedź. Jeżeli nie – Jakie nowe wyzwania zidentyfikowano w kontekście konkurencyjności transportu kolejowego?

Odpowiedź:

Nowym wyzwaniem jest kryzys klimatyczny – kolejowa część POLiŚ wpisuje się jak najbardziej w ten obszar. W chwili obecnej nikt nie jest w stanie przewidzieć precyzyjnie, co stanie się z gospodarką europejską w wyniku kryzysu COVID19. Należy przewidywać, że dekonjunktura może potrwać relatywnie długo przy jednoczesnej dodatkowej presji gospodarek azjatyckich opartych w dużej mierze na interwencjonizmie państwowy.

[Efekty klimatyczne przecież są już ujęte w strukturze programu.]

9. Czy chciałby/ chciałyby Pan/i poruszyć jakieś dodatkowe kwestie związane z V OP POLiŚ?

Odpowiedź:

3.6. Ankieta nr 6

Konsorcjum badawcze firm INFRA – Centrum Doradztwa i EU-Consult na zlecenie Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) realizuje badanie ankietowe w celu oceny bieżących działań podejmowanych w ramach V osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ) 2014-2020 oraz ich wpływu na poprawę konkurencyjności kolei.

Ocena bieżących działań podejmowanych w ramach V OP POLiŚ

1. Jak ocenia Pan/i postępy we wdrażaniu V OP POLiŚ 2014-2020 w kontekście celów określonych w dokumentach strategicznych krajowych i europejskich w zakresie transportu kolejowego? Proszę uzasadnić odpowiedź.

- Postępy we wdrażaniu V OP POLiŚ 2014-2020 są w najlepszym razie umiarkowane. Wynika to z trzech czynników (1) przesuwających się terminów realizacji, (2) rezygnacji z części inwestycji w wyniku znacznego przekroczenia budżetu zamawiającego, (3) wydłużonego okresu certyfikacji inwestycji blokującego podniesienie parametrów infrastruktury w przypadku inwestycji zakończonych.

- W jaki sposób wdrażane inwestycje umożliwiają:
 - Wzrost znaczenia sektora transportu kolejowego?

- Wzrost znaczenia sektora kolejowego jest pochodną poprawy jego konkurencyjności. Zauważalny efekt w tym zakresie dały dotychczas inwestycje zakończone tylko w kilku wybranych przypadkach (np. modernizacja linii Rembertów-Tłuszcz, budowa łącznicy Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki). **W sytuacji wyczerpującej się przepustowości najlepszy efekt daje bowiem tworzenie nowych elementów infrastruktury.**

[Teza dyskusyjna. Są inne możliwości – sterowanie ruchem, dodatkowe mijanki lub stacje]

➤ **Zwiększenie dostępności transportu kolejowego?**

- Jedynym dotychczas ukończonym projektem, który poprawił w sposób istotny dostępności do transportu kolejowego były prace na linii nr 289 Legnica - Rudna Gwizdanów, która pozwoliła na odtworzenie połączeń pasażerskich do Lubina. Potencjał taki mają również projekty „udroźnienie Łódzkiego Węzła Transportowego” (tunel), „poprawa dostępu kolejowego do Portu Gdańsk”, „odbudowa linii nr 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie”, „budowa przystanku kolejowego Wrocław Szczepin”, „budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej”, „budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej – PKA”, „rewitalizacja Kolei Kokoszkowskiej”.

➤ **Wsparcie mobilności?**

- Wzrost mobilności jest w dużej mierze pochodną jakości rozkładu jazdy (częstotliwości). W tym zakresie obok zwiększania dostępności opisanej powyżej pomocne są przede wszystkim projekty poprawiające przepustowość oraz część projektów taborowych, zwiększających dotychczasową flotę.

➤ **Obniżenie emisji gazów cieplarnianych?**

- Obniżenie emisji w sektorze transportu wynika ze zmian w udziale rynkowym poszczególnych gałęzi transportu (modal split). Przywołane w ramach analizy dane statystyczne wskazują na taki efekt w przypadku przewozów pasażerskich, ale już nie towarowych. Po części jest to pochodną priorytetu dla projektów „pasażerskich” zarówno w poprzedniej jak i obecnej perspektywie.

➤ **Zwiększenie efektywności sieci multimodalnego podróżowania i transportu w obrębie miast/aglomeracji?**

- Realne zmiany w obsłudze transportowej aglomeracji wywołuje tworzenie i rozbudowa systemów kolei aglomeracyjnych. Wymagają one inwestycji w poprawę przepustowości (dodatkowe tory), nowe przystanki i nowy tabor. V OP POIiŚ 2014-2020 zawiera szereg projektów w tym zakresie, ale wciąż są one w face przygotowania/realizacji.

➤ **Zwiększenie równości szans w transporcie pasażerskimi towarowym?**

- *Jedynie niewielka część projektów obejmuje inwestycje w poprawę warunków prowadzenia ruchu towarowego. Są to przede wszystkim projekty dostępu do portów, modernizacje linii nr 93, C-E 65, nr 140, 148, 157, 159, 173, 689, 691 i 146. W wielu pozostałych przypadkach modernizacje przygotowane zgodnie z doktryną upraszczania i redukcji infrastruktury nie tylko nie poprawiają, ale wręcz pogarszają warunki prowadzenia ruchu poprzez likwidację stacji i układów torowych.*

[Moim zdaniem problemem nie jest sam fakt wyboru „pasażerskich” projektów jako priorytetu, ale zaniebywanie podczas nich interesu przewoźników towarowych]

➤ **Wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu?**

➤ **Rozwój i rehabilitację kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego**

- Do ujednoczenia sieci kolejowej w skali Europy powinny służyć przede wszystkim projekty korytarzowe. Niestety w wielu przypadkach (np. linii E20) realizowane są one fragmentarycznie, bez gwarancji utrzymania na całej długości jednakowych parametrów przepustowości, nacisku, wysokości peronów **czy długości pociągu**.

[oraz ETCS]

W rezultacie konieczne są ich uzupełnienia i poprawki – czego wyrazem jest m.in. projekty „Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Mińsk Mazowiecki”, „Poprawa przepustowości linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa – Kutno”, „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku

Warszawa - Gdynia – w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego - Faza II”.

➤ **Propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu?**

- Jedynym zauważalnym działaniem w powyższym zakresie jest powszechna budowa ekranów dźwiękochłonnych.

[Kontrowersyjne. Nowy tabor i torowiska są przecież cichsze. Problemem „odczucia” hałasu jest wycinka zieleni w promieniu 15 m. Nie chodzi o samo tłumienie hałasu, ale przede wszystkim wzmocnienie poczucia głośności, gdyż źródło jest również widzialne]

- Czy jest Pan/i w stanie wskazać cele i założenia określone w dokumentach strategicznych krajowych i zagranicznych, które nie są realizowane dzięki wdrażaniu V OP POIiŚ 2014-2020, a które powinny zostać uwzględnione w założeniach osi priorytetowej? Jeżeli tak – jakie, Pana/i zdaniem, działania powinny zostać podjęte, aby uwzględnić wskazane cele?

- Problemem realizacji V OP POIiŚ 2014-2020 nie jest definicja celów, ale weryfikacja projektów pod kątem ich realizacji. Znaczna część projektów w bardzo ograniczonym stopniu przyczynia się do poprawy użyteczności systemu kolejowego dla odbiorców końcowych – tj. pasażerów oraz nadawców/odbiorców ładunków. Czasy przejazdu po zakończeniu inwestycji pozostają na poziomie zbliżonym do wartości historycznych, niemodernizowane elementy sieci (obiekty inżynieryjne, wybrane stacje) eliminują efekty w postaci poprawy nacisku na oś lub długości pociągu.

[Na podstawie uwagi widać problem systemowy: na ile są to prace odtworzeniowe czy wręcz utrzymaniowe, a na ile prace wnoszące nową jakość (pod wieloma względami)?]

- Do zmiany tej sytuacji niezbędny jest szczegółowy merytoryczny audyt projektów na etapie ich zgłaszania, przyznawania dofinansowania i rozliczania. Niestety według mojej wiedzy, potwierdzonej na podstawie analizy procedur i wymiany korespondencji w obecnym systemie na żadnym z etapów taki audyt nie jest realizowany.

- Potwierdzeniem opisanego powyżej problemu jest fragment Państwa materiału, zgodnie z którym „...należy pamiętać, że brak prac inwestycyjnych mogłoby w niedługim czasie (kilka-kilkanaście lat) prowadzić do znaczącego pogorszenia stanu infrastruktury, a przez to do obniżenia prędkości maksymalnych, a w ślad za tym prędkości handlowych”. Celem V OP POIiŚ 2014-2020 nie jest jednak „nie pogarszanie istniejącej oferty” (czyli zachowywanie status-quo) ale rozwój i poprawa konkurencyjności kolei.

2. Jak ocenia Pan/i postępy we wdrażaniu V OP POIiŚ 2014-2020 w kontekście promowania do dostosowania do zmian klimatu oraz promowania zrównoważonego transportu? Proszę uzasadnić odpowiedź.

- W jaki sposób wdrażane inwestycje umożliwiają:
 - Wsparcie w zakresie infrastruktury chroniącej przed skutkami klęsk żywiołowych?
 - Zmniejszenie wrażliwości obszarów i sektorów wrażliwych na zmiany klimatu?
 - Poprawę zdolności adaptacji do zmian klimatu?
 - Rozwój systemów zarządzania zagrożeniami?
 - Podniesienie poziomu bezpieczeństwa systemu transportowego

- Poprawa stanu i parametrów infrastruktury w pewnym stopniu zwiększa odporność systemu na zagrożenia środowiskowe i klimatyczne. Projekty, które bezpośrednio przyczyniają się do poprawy sytuacji w tym zakresie są jednak ograniczone do inwestycji PKP PLK takich jak „Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez zakup specjalistycznego sprzętu technicznego”, „Usprawnienie systemu ratownictwa w transporcie kolejowym”, ewentualnie wsparcie kampanii „Bezpieczny przejazd”

➤ **Zwiększenie dostępności transportowej kraju w układzie krajowym i europejskim**

Kwestia dostępności opisane w odp. na pytanie 1.

➤ **Rozwój alternatywnych form transportu**

V OP POIiŚ 2014-2020 nie obejmuje inwestycji w alternatywne formy transportu kolejowego (systemy kolejowo-tramwajowe, pojazdy autonomiczne, linie wydzielone, monorail etc.)

[Uwaga ważna i prawdziwa, ale ona dotyczy przede wszystkim tzw. uwarunkowań regulacyjnych (brak prawa dla tram-train), a nie samego programu]

3. W jaki sposób, Pana/i zdaniem, wsparcie oferowane w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 przyczynia się do poprawy konkurencyjności transportu kolejowego?

- **Które inwestycje mają największy wpływ na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu (w tym przede wszystkim transportu samochodowego)?**

- Największy wpływ na konkurencyjność transportu kolejowego mają inwestycje infrastrukturalne istotnie poprawiające parametry infrastruktury udostępnianej przewoźnikom kolejowym. Z tej grupy równie istotne są skrócenie rozkładowego czasu przejazdu (ale już niedeklarowane podniesienie prędkości maksymalnej), zagwarantowanie wysokiego nieprzerwanego nacisku na oś, zagwarantowanie wysokiej nieprzerwanej długości pociągu, zagwarantowanie przepustowości infrastruktury umożliwiającej realizację wszystkich wniosków o jej wykorzystanie i gwarantującej możliwość prowadzenia ruchu cyklicznego.

- Uzupełnieniem inwestycji w skrócenie czasu przejazdu, poprawę parametrów pociągów i przepustowość sieci są zakupy nowego taboru, którego parametry umożliwiają wykorzystanie maksymalnych możliwości infrastruktury i podnoszą komfort podróży.

- **Czy, Pana/i zdaniem, można podjąć jakieś dodatkowe działania, które zwiększą efektywność V OP POIiŚ pod względem zwiększenia konkurencyjności kolei? Proszę uzasadnić odpowiedź.**

- Projekty infrastrukturalne i taborowe V OP POIiŚ powinny być obligatoryjnie uzupełniane o porównanie deklarowanej do osiągnięcia oferty kolei i równoległego transportu samochodowego (indywidualnego i zawodowego). Zestawienie zysku po stronie systemu kolejowego (czas przejazdu, komfort, parametry ładunkowe) odniesione do konkurencji pozwalałyby na uszeregowanie inwestycji pod kątem ich efektywności. Opisy w tym zakresie powinny być sparametryzowane – tj. zawierać konkretne, weryfikowalne wartości liczbowe.

[Bardzo ważne porównanie konkurencyjności! Chodzi o to, by projekty nie były kontrydiktoryjne, np. Warszawa-Gdańsk. I inwestycje w kolej, i w A1-A2 oraz w S7 a do tego pieniądze unijne na lotniska]

4. Jaki wpływ, Pana/i zdaniem, na poziom konkurencyjności transportu kolejowego miały projekty z obszaru transportu kolejowego realizowane w perspektywie 2007-2013?

- **Które inwestycje mają największy wpływ na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu (w tym przede wszystkim transportu samochodowego) w perspektywie 2007-2013?**

- Spośród projektów kolejowych POIiŚ 2017-13 (Lista projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, aktualizacja – październik 2015) najlepsze efekty przyniosły:

- Modernizacja linii kolejowej nr 8, budowa łącznicy do lotniska Okęcie (nowa linia kolejowa)
- Budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków - Balice” z Krakowem (zwiększenie liczby torów, fragment nowej linii kolejowej)
- Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica WarszawaBiałystok-granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa RembertówZielonka-Tłuszcz (zwiększenie liczby torów)
- Odtworzenie Zabytkowego Historycznego Kompleksu Dworca Wrocław Główny z przebudową kolejowej (inwestycja w duży, intensywnie wykorzystywany węzeł przesiadkowy)
- Budowa dworca kolejowego Kraków Główny zintegrowanego z miejskim transportem publicznym (inwestycja w duży, intensywnie wykorzystywany węzeł przesiadkowy)
- Budowa zintegrowanego centrum komunikacyjnego w Bydgoszczy (inwestycja w duży, intensywnie wykorzystywany węzeł przesiadkowy)
- Zakup kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń dalekobieżnych (wprowadzenie do oferty przewozowej wysokiej jakości pojazdów dalekobieżnych)
- Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej (spójna i kompleksowa inwestycja w nowe pojazdy do

ruchu regionalnego, zaplecze techniczne)

- Zakup 20 sztuk nowych piętrowych wagonów oraz 2 sztuk nowych wagonów sterowniczych i 2 sztuk nowych lokomotyw do składów pociągów w systemie push-pull (wprowadzenie do oferty przewozowej pojazdów regionalnych o dużej pojemności)
- Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 132 na odcinku Błotnica Strzelecka – Opole Groszowice (dobre efekty w porównaniu z nakładami)
- Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 1 na odcinku Kolaszki – Częstochowa (dobre efekty w porównaniu z nakładami)
- Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 61 i 700 na odcinku Częstochowa – Fosowskie (dobre efekty w porównaniu z nakładami)
- Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 353 na odcinku Inowrocław – Jabłonowo (dobre efekty w porównaniu z nakładami)
- Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym (inwestycja multilokalizacyjna, usuwająca wąskie gardła na sieci kolejowej)

[Polemizowałbym zasadniczo z dwoma тезami – znaczenia airport linków. Ważne, ale czy priorytet? A także znaczenia projektów taborowych – blokują konkurencję na rynku przewoźników]

Jako najmniej efektywne, negatywne przykłady projektów można natomiast wskazać:

- Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze - Katowice – Kraków (eliminacja kolei w korytarzu transportowym ze względu na czas trwania robót, likwidacja stacji pogarszająca przepustowość)
- Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Wrocław – Opole (projekt bez wpływu na ofertę kolei, brak przewoźników wykorzystujących system),
- Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica - Węglińiec – Bielawa Dolna (projekt bez wpływu na ofertę kolei, brak przewoźników wykorzystujących system),
- Budowa infrastruktury systemu GSM-R zgodnie z NPW ERTMS na linii kolejowej E 20/C-E 20 korytarz F na odcinku Kunowice – Terespol (projekt bez wpływu na ofertę kolei, brak przewoźników wykorzystujących system),
- Zakup 10 nowych lokomotyw spalinowych do ruchu pasażerskiego PKP Intercity S.A. (dostarczono pojazdy prototypowe, awaryjne, niedostosowane do wskazanej we wniosku infrastruktury)

[Uwagi niosące dużo prawdy, choć trzeba pamiętać, że to są etapy wdrażania niektórych rozwiązań w ETCS czy GSM-R.]

Co do GSM-R zasadniczym problemem jest brak współpracy z komercyjnymi operatorami (PA, NetWorks!, Polkomtel) przy kolokacji anten. Można było korzystać z istniejących masztów lub wspólnie budować, np. PKP PLK za darmo udostępnia grunt, komercyjna sieć stawia wieżę, a obaj partnerzy korzystają wspólnie z wieży wieszając własne anteny.

Pytanie czy nie czas na LTE-R, a nie na GSM-R? Sieci GSM są powoli zamykane. Złośliwie można powiedzieć, że PKP PLK powinno ściągnąć stare anteny i inne elementy sieciowe z Japonii czy Korei Południowej.]

5. Jaki jest, Pana/i zdaniem, wpływ projektów realizowanych/ zrealizowanych w ramach V OP POIiŚ na osiągnięcie przez województwa spójności międzyterytorialnej (rozumianej jako rozwój infrastruktury ułatwiającej współpracę pomiędzy regionami)?

- Realizacja projektów V OP POIiŚ przyczynia się do zwiększania spójności międzyterytorialnej tam, gdzie finalizowane są wszystkie etapy inwestycji. W przeciwnym przypadku efekt jest niewielki – bądź wręcz negatywny. Nieukończone prace na którymkolwiek fragmencie połączenia prowadzą do poważnych problemów z prowadzeniem ruchu (brak przepustowości, wydłużone czasy jazdy, odwoływane pociągi, konieczność korzystania z objazdów), a w rezultacie obniżenia poziomu konkurencyjności kolei w stosunku do stanu wyjściowego.

- **Jaki jest, Pana/i zdaniem wpływ projektów realizowanych/ zrealizowanych w ramach V OP POIiŚ na rozwój społeczny i gospodarczy kraju?**

- Duże, dobrze przygotowane pod względem efektywności i sprawnie zrealizowane projekty pozwalają na znaczną poprawę warunków obsługi aglomeracji miejskich, centrów logistycznych i dużych obiektów przemysłowych. Przykładem może być sprawna obsługa portów Trójmiasta zwiększająca ich atrakcyjności dla armatorów, a tym samym skalę wymiany handlowej, przekładającej się bezpośrednio na wpływy podatkowe budżetu państwa. W przypadku przewozów pasażerskich sfinalizowane projekty infrastrukturalne i taborowe pozwalają na uruchomienie nowych połączeń, szybko zyskujących popularność wśród pasażerów (np. prace na linii kolejowej nr 289 na odcinku Legnica - Rudna Gwizdanów).

- **Jaki był, Pana/i zdaniem wpływ projektów dotyczących transportu kolejowego w perspektywie 2007-2013 na określenie założeń i celów V OP POIiŚ 2014-2020?**

- Wpływ projektów z perspektywy 2007-2013 na cele V OP POIiŚ 2014-2020 to przede wszystkim wpisanie na listę zadań nieukończonych bądź planowanych, ale niezrealizowanych. W rezultacie program stanowi w znacznym stopniu kontynuację poprzedniego. Zauważalną zmianą jest natomiast korekta dysproporcji pomiędzy inwestycjami w ruch pasażerski i towarowy i zapisanie w V OP POIiŚ 2014-2020 projektów z drugiego obszaru.

[Systemowy problem – fazowanie inwestycji! Utrudnia lub uniemożliwia wręcz mierzenie efektów inwestycji (czas, przepustowość, wzrost liczby pasażerów itd.).]

- **Jaki był, Pana/i zdaniem wpływ projektów dotyczących transportu kolejowego w perspektywie 2007-2013 na konieczność osiągania przez województwa spójności między terytorialnej w perspektywie 2014-2020?**

- Odpowiedź analogiczna jak powyżej. Zwiększenie spójności między regionami można zauważyć w przypadku Mazowsza i Pomorza oraz Małopolski i Podkarpacia.

- **Jaki był, Pana/i zdaniem wpływ projektów dotyczących transportu kolejowego w perspektywie 2007-2013 na cel związany z rozwojem gospodarczym i społecznym kraju 2014-2020?**

- Ze względu na znaczną i powszechną degradację systemu kolejowego podstawowym efektem projektów kolejowych z perspektywy 2007-2013 była odbudowa znaczenia tego środka transportu w świadomości decydentów i społeczeństwa.

[Efekt wizerunkowy i społeczny są ważne. Trzeba jednak wymagać również efektów technicznych, przestrzennych, gospodarczych i społecznych]

Jednocześnie kilka zrealizowanych z sukcesem projektów pozwoliło potwierdzić znaczny potencjał tej branży. W rezultacie w perspektywie 2014-2020 zwiększono oczekiwania wobec kolei z poziomu utrzymania/rewitalizacji na dostarczanie nowej jakości.

- 6. Czy, Pana/i zdaniem, podczas tworzenia programu i realizacji projektów w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 wykorzystano doświadczenia i tzw. dobre praktyki z wdrażania POIiŚ 2007-2013? Proszę uzasadnić odpowiedź.**

- Opisany szerzej w odpowiedzi na pytanie 1. brak merytorycznego audytu projektów na etapie ich zgłaszania i rozliczania powoduje, że podczas realizacji programu nie powstaje katalog dobrych praktyk, rozumianych jako przykłady maksymalizacji efektów przy określonych nakładach. W rezultacie mocno zindywidualizowane projekty, są oceniane są osobno, bez wyciągania ogólnych wniosków stanowiący podstawę przygotowywania kolejnych edycji wsparcia.

[Ogólnie przy inwestycjach jest problem z pewnymi standardami. Już nawet optycznie przystanki różnią się od siebie, mają różne typy wiat, różne kolory malowania płotków. Budowa tuneli i wiaduktów często nie uwzględnia interesu pieszych czy rowerzystów, itd. Nie chodzi o same teoretyczne przesłanki (np. dokumenty z katalogami mebli), ale o wykorzystanie wiedzy w praktyce]

- **Jakie, Pana/i zdaniem, doświadczenia (tzw. dobre praktyki) zostały wykorzystane podczas tworzenia programu POIiŚ 2014-2020?**

- W przypadku inwestycji infrastrukturalnych, m.in. ze względu na bardzo długi proces ich przygotowywania negatywne doświadczenia z realizacji projektów POIiŚ 2007-2013 zostały wykorzystane w minimalnym zakresie. W obecnej perspektywie kontynuowane są projekty obniżające przepustowość (np. modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, prace na linii kolejowej nr 8, odcinek Warka – Radom, modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków – Katowice) oraz wysokobudżetowe inwestycje przynoszące marginalne efekty końcowe (modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Sochaczew - Swarzędz).

- **Jakie, Pana/i zdaniem, doświadczenia (tzw. dobre praktyki) zostały wykorzystane podczas realizacji projektów w ramach V OP POIiŚ 2014-2020?**

- Przykładem dobrej praktyki, upowszechnionej w perspektywie 2014-2020 może być łączenie zamówień na tabor kolejowy i jego utrzymanie.

- **Czy potrafi Pan/i wskazać dobre praktyki z tworzenia programu POIiŚ 2014-2020, które nie zostały wykorzystane, a powinny? Jeżeli tak – jakich doświadczeń nie wykorzystano i dlaczego?**

- Realizacja inwestycji kolejowych na wysoko rozwiniętych rynkach kolejowych, opierająca się na definiowaniu oczekiwań wobec systemu kolejowego jest źródłem bardzo bogatego katalogu dobrych praktyk. Od zagadnień tak prozaicznych jak pełne powiązanie wysokości podłogi w pojazdach z wysokością peronów, do zaawansowanych analiz dotyczących roli infrastruktury w konstrukcji zintegrowanego cyklicznego rozkładu jazdy obejmującego całą sieć kolejową. W warunkach Polski listy projektów są jednak przede wszystkim pochodną stopnia ich przygotowania. Realizuje się inwestycje, które można ukończyć w danej perspektywie budżetowej. W związku z tym dobre praktyki obejmują optymalizację zarządzania i prowadzenia projektu – ale niestety już nie efekty sieciowe czy skutki dla konkurencyjności międzygałęziowej.

7. Jaki wkład, Pana/i zdaniem, mają działania podejmowane w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 w realizację wskaźników rezultatu strategicznego? Proszę uzasadnić odpowiedź.

- **Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej WKDT II (syntetyczny) dla Polski.**

- Sposób konstrukcji WKDT II powoduje, że działania podejmowane w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 mają istotny wpływ na jego wynik. Co jednak warte podkreślenia sam fakt istnienia (często teoretycznej) **prędkości maksymalnej osiągniętej w wyniku realizacji tych inwestycji nie przesądza o realnej poprawie usług transportu kolejowego.**

[Ważna informacja. Potrzebna jest dyskusja merytoryczna nad samym wskaźnikiem.]

- **Średni czas przejazdu koleją między ośrodkami wojewódzkimi [godziny].**

- Uwaga analogiczna jak powyżej – tym bardziej, że w zaproponowanej metodologii brane są pod uwagę wyłącznie połączenia bezpośrednie. W rezultacie ocena w tym zakresie ma charakter fragmentaryczny.

- **Praca przewozowa w kolejowym transporcie pasażerskim [mln paskm/rok].**
- **Praca przewozowa w kolejowym transporcie towarowym [mln tkm/rok].**

- W przypadku pracy przewozowej w transporcie pasażerskim i towarowym o realizacji wskaźników decyduje przede wszystkim opisana wcześniej efektywność inwestycji. Dla projektów, w których jest ona wysoka wpływ ten powinien być znaczący.

8. Jaki jest, Pana/i zdaniem, poziom dostosowania założeń V OP POIiŚ 2014-2020 do obecnych wyzwań dotyczących konkurencyjności transportu kolejowego?

- **Czy, Pana/i zdaniem, założenia V OP POIiŚ są aktualne? Proszę uzasadnić odpowiedź. Jeżeli nie – Jakie nowe wyzwania zidentyfikowano w kontekście konkurencyjności transportu kolejowego?**

Ze względu na stopień zaawansowania realizacji V OP POIiŚ 2014-2020 na obecnym etapie nie ma możliwości wprowadzenia większych zmian do założeń programu. Należy skupić się przede wszystkim na

doprowadzeniu do realizacji całości programu – bez przesuwania projektów na kolejną perspektywę i tym samym powielania mechanizmu opisanego w odp. na pytanie 5.

- Aktualne wyzwania w zakresie konkurencyjności transportu kolejowego to przede wszystkim zwiększenie elastyczności (przepustowości) oraz zasięgu systemu kolejowego. Systemowe wyzwanie to również wyrównanie warunków konkurencyjności z transportem drogowym, zwłaszcza w przewozach ładunków. Wszystkie te elementy wymagają znacznego zwiększenia zaangażowania w projekty obejmujące nową infrastrukturę – tj. nowe linie, dodatkowe stacje i przystanki, dodatkowe tory szlakowe, rozwinięte i bezkolizyjne układy torowe, nowy tabor. W tym kontekście w sposób kompleksowy należy przejść z fazy modernizacji do projektów rozwijających system kolejowy.

[Odpowiedź trochę nie na pytanie. Raczej chodziłoby o ewaluację założeń, celem wyciągnięcia wniosków dla kolejnego budżetu UE. Niemniej, same uwagi dość celne]

9. Czy chciałby/ chciałyby Pan/i poruszyć jakies dodatkowe kwestie związane z V OP POIiŚ?
