



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Raport z przebiegu Konsultacji Społecznych projektu
Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych 2010-2013

Warszawa 2011

1. Wstęp

W dniu 9 marca 2011 r. Minister Infrastruktury skierował do konsultacji społecznych projekt *Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych 2010-2013*. Ogłoszenie o rozpoczęciu konsultacji społecznych zostało opublikowane w dzienniku o zasięgu krajowym (*Puls Biznesu*) oraz na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Obowiązek podania do publicznej wiadomości informacji o przystąpieniu do opracowywania projektu dokumentu i jego przedmiocie oraz obowiązek przeprowadzenia konsultacji społecznych wynika z *ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*. Konsultacje miały otwarty charakter.

Dokumenty związane z powyższym projektem udostępnione zostały w wersji elektronicznej na oficjalnej stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury (po kliknięciu na baner zamieszczony na stronie głównej) oraz w Biuletynie Informacji Publicznej. Zostały one również wyłożone w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury w bibliotece. Niezależnie od powyższego projekt dokumentu przekazany został bezpośrednio do konsultacji z następującymi instytucjami i partnerami społecznymi:

- Urząd Transportu Kolejowego;
- Instytut Kolejnictwa;
- Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP;
- Stowarzyszenie na rzecz Interoperacyjności i Rozwoju Transportu Szynowego;
- Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej;
- Railway Business Forum.

Uwagi do projektu dokumentu można było przysyłać w formie elektronicznej na adres: wpik@mi.gov.pl, bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym, o którym mowa w ustawie z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym, lub pisemnie na adres:

Ministerstwo Infrastruktury - Departament Inwestycji Kolejowych
ul. Chałubińskiego 4/6
00 – 928 Warszawa

Stosownie do art. 6 ust. 3 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, termin na wyrażenie opinii o projekcie wynosił 35 dni od daty ukazania się niniejszego ogłoszenia i minął *12 kwietnia 2011 r.*

Konferencja poświęcona projektowi odbyła się w dniu 30 marca 2011 r. o g. 10.00 w Ministerstwie Infrastruktury przy ul. Chałubińskiego 4/6 w Warszawie. Sprawozdanie z przebiegu konferencji przedstawione jest w części 2 niniejszego raportu.

Uwagi, zgłoszone w trakcie konsultacji społecznych, wraz ze stanowiskiem i uzasadnieniem Ministerstwa Infrastruktury, przedstawione zostały w części 3.

2. Sprawozdanie z Konferencji konsultacyjnej w sprawie projektu Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych 2010-2013

W dniu 30 marca 2011 r. o godz. 10.00 w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury odbyła się konferencja konsultacyjna poświęcona projektowi Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych 2010-2013. Konferencja miała charakter otwarty i prowadzona była w ramach konsultacji społecznych nad ww. dokumentem.

Na konferencję przybyło ok. 40 osób reprezentujących głównie firmy i organizacje związane z transportem kolejowym. Konferencję prowadził Pan Tomasz Warsza, Dyrektor Departamentu Inwestycji Kolejowych w Ministerstwie Infrastruktury. W panelu ekspertów zasiadali również: Pan Ryszard Sikora (MI), Pan Grzegorz Jagielski i Wojciech Rybak (PLK S.A.)

Konferencja rozpoczęła się prezentacją Pana Dyrektora Tomasza Warszy, w której przedstawił genezę oraz uwarunkowania powstania dokumentu, wskazał również główny cel jakim jest realizacja projektów ujętych w Programie w określonym terminie oraz koszcie. Wprowadzenie uzupełnił Dyrektor Wojciech Rybak, który zaznaczył, że samo przygotowanie Programu było bardzo przydatne dla PLK S.A. z uwagi na zabranie i ujednoczenie informacji o wszystkich realizowanych oraz planowanych inwestycjach. Praca ta pomogła w znacznym stopniu uporządkować proces planowania inwestycji po stronie PLK S.A.

Następnie głos zabierali przedstawiciele strony społecznej, którzy odnosili się do następujących kwestii:

- Braku uwzględnienia w WPIK połączenia Warszawa – Wrocław z wykorzystaniem linii kolejowej nr 61 Kielce – Fosowskie.

Wyjaśnienie udzielone ze strony MI i PLK S.A.

Połączenie Warszawy z Wrocławiem z wykorzystaniem linii kolejowej nr 61 od przecięcia z CMK przez Częstochowę do miejscowości Fosowskie, a następnie linii kolejowej nr 144 do Opola jest koncepcją rozważaną przez resort infrastruktury od dłuższego czasu. Można dodać, że analizowane było jeszcze alternatywne rozwiązanie dla tego połączenia z wykorzystaniem linii kolejowej nr 1 na odcinku Warszawa – Częstochowa. Jednakże w chwili obecnej żadne z tych rozwiązań nie znajduje się w Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych 2010-2013.

Wynika to przede wszystkim z tego, iż linia ta nie jest położona w korytarzach transeuropejskich, jak również nie jest objęta umowami AGC/AGTC, i z tej przyczyny jej modernizacja nie została umieszczona jako priorytetowy projekt inwestycyjny w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013. Ponadto wysoki koszt modernizacji tych linii sprawia, że środki własne zarządcy infrastruktury, budżetu państwa i Funduszu Kolejowego są niewystarczające, mając na względzie istniejące potrzeby w zakresie modernizacji, remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej. Należy tu dodać, że linie kolejowe mogą być również współfinansowane ze środków samorządowych oraz będących w ich dyspozycji funduszy UE w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych.

W najbliższych latach planowane jest prowadzenie bieżących prac utrzymaniowych, mających na celu zachowanie dotychczasowych parametrów technicznych tych linii.

W przyszłości na zmianę sytuacji może mieć wpływ zwiększenie środków z funduszy UE na modernizację linii kolejowych znaczenia lokalnego i regionalnego, jednakże

obecnie trudno jest określić konkretny termin rozpoczęcia kompleksowej modernizacji linii na odcinku CMK – Częstochowa – Fosowskie - Opole, liczymy że będzie to realne w nadchodzącej perspektywie finansowej na lata 2014-2020.

- Czy Ministerstwo Infrastruktury zamierza zaktualizować dokument „Narodowy plan wdrażania ERTMS dla Polski” w zakresie występujących w nim dat?

Wyjaśnienie udzielone ze strony MI i PLK S.A.

Po pierwsze zwracamy uwagę, że pytanie nie dotyczy przedmiotu dzisiejszej konferencji i w tej kwestii możemy umówić się na spotkanie indywidualne. Krótko odnosząc się do treści pytania, to terminy wskazane w dokumencie są oczywiście nieaktualne. Obecnie kwestia wdrażania ERTMS sprowadza się do realizacji projektów w ramach POLiŚ, gdzie korzystanie z funduszy UE obliguje do modernizacji linii zgodnie z wymaganiami interoperacyjności.

- Jak Ministerstwo Infrastruktury zamierza rozwiązać problem standardów technicznych dla linii powyżej 160 km/h, czy rozporządzenie w tej sprawie zostanie zmienione? Dlaczego zmieniono przepisy dopuszczające prowadzenie prac budowlanych na „zgłoszenie”?

Wyjaśnienie udzielone ze strony MI i PLK S.A.

Odnosząc się do kwestii zmiany przepisów technicznych należy przede wszystkim zaznaczyć, że jest to sprawa bardzo złożona. Pierwsza próba nowelizacji tego rozporządzenia miała miejsce w 2008 r., skończyła się jednak niepowodzeniem. PLK S.A. powołała zespół ds. opracowania projektu zmiany rozporządzenia, który w zasadniczej części sfinalizował prace przygotowawcze. Trudności w sprostaniu wymogom legislacyjnym przy budowaniu tego typu przepisów spowodowały jednak, że musieliśmy wstrzymać prowadzenie prac w przyjętym trybie i rozporządzenie trzeba w zasadzie napisać od nowa. Wymaga to oczywiście wykonania szeregu analiz oraz prac badawczych, które są złożone i wymagają czasu. Reasumując, nie należy się spodziewać aby rozporządzenie to zostało zmienione w najbliższym czasie. Pracujemy jednak nad tym i będziemy chcieli zaprosić m.in. biura projektowe do udziału w pracach nad tymi przepisami – tu prosimy o wsparcie.

Odnosząc się do kwestii „zgłoszenia” to chcemy przypomnieć, że bezwzględny wymóg administracyjnego uzyskania zgody właściwego organu (praktycznie pozwolenia na budowę) wprowadziła Komisja Europejska w stosunku do projektów współfinansowanych z funduszy UE oraz gdy mamy do czynienia z decyzją środowiskową. KE po okresie gdzie „przymykała oko” na niedopatrzania Polski w tym zakresie, postawiła sprawę jednoznacznie – brak respektowania przepisów UE w tym zakresie, oznacza brak dofinansowania.

Obecnie rozważa się możliwość opracowania przepisu, który byłby zbliżony do mechanizmu zgłoszenia, i byłby uznawany przez KE.

- Jak rozwiązany zostanie problem pozyskania środków na realizację inwestycji ujętych w WPIK – w świetle informacji o zamiarze zaciągnięcia kredytu w EBI w wysokości 1 mld EUR?

Wyjaśnienie udzielone ze strony MI i PLK S.A.

Splata kredytu zaciągniętego przez PLK S.A. będzie możliwa dzięki zmianie ustawy o funduszu kolejowym i ustawy o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa, która wprowadzi mechanizm umożliwiający spłatę kredytu ze środków

Funduszu Kolejowego. W ten sposób nie będzie to wpływało na wysokość deficytu budżetu państwa. Kwota 1 mld jest tu kwotą orientacyjną, będzie to kilka kredytów dedykowanych pod konkretne linie, najbliższej podpisania umowy kredytowej jest projekt modernizacji linii E-59 oraz E-30 (IV kwartał 2011).

- Co z realizacji WPIK będą mieli przewoźnicy towarowi? Czy można zamieścić mapę linii gdzie będzie nośność 22,5 tony na oś przy 100 km/h? Brak odniesienia do koncepcji korytarzy towarowych?

Wyjaśnienie udzielone ze strony MI i PLK S.A.

WPIK został uzupełniony o dodatkowe informacje dotyczące ruchu towarowego, w tym zamieszczono mapę obecnych i planowanych nacisków 22,5 tony na oś.

Wyjaśniając kwestię przewagi inwestycji na liniach dedykowanych raczej dla transportu pasażerskiego, należy zaznaczyć, że wynika to w głównej mierze z tego, iż KE była niechętna w finansowaniu inwestycji odtworzeniowych, które są najistotniejsze z punktu widzenia ruchu towarowego.

W kwestii koncepcji utworzenia europejskich towarowych korytarzy transportowych widzimy dzisiaj jeszcze bardzo dużo znaków zapytania. Szczególne zastrzeżenia mamy do pomysłu powołania międzynarodowego zarządcy infrastruktury.

- Jaka jest relacja pomiędzy WPIK, Master Planem i Dokumentem Implementacyjnym?

Wyjaśnienie udzielone ze strony MI i PLK S.A.

Komisja Europejska zobowiązała Polskę do przedłożenia dokumentu, którym był Dokument Implementacyjny. Zaskoczył nas trochę fakt tak długiego procedowania nad tym dokumentem przez KE. Dzisiaj pracujemy nad jego modyfikacją bazując na ostatnio przekazanych uwagach KE.

Master Plan jest przede wszystkim strategią długookresową (do 2030 r.) i obejmuje cały sektor transportu kolejowego, natomiast WPIK dotyczy tylko okresu 2010-2013 i wyłącznie inwestycji infrastrukturalnych na liniach kolejowych. WPIK jest swoistym dokumentem wykonawczym dla Master Planu, jego celem jest m.in. zapewnienie finansowania dla wskazanych w nim projektów. Po przyjęciu przez Radę Ministrów, WPIK będzie podstawą do przygotowania kolejnych ustaw budżetowych oraz aktualizacji Wieloletniego Planu Finansowego Państwa.

- Dlaczego inwestujemy w najlepszą polską linię – CMK, a zaniedbujemy obszary Polski Wschodniej, gdzie infrastruktura kolejowa jest dużo słabiej rozwinięta?

Wyjaśnienie udzielone ze strony MI i PLK S.A.

Patrząc na mapę inwestycji w ramach WPIK, widać że ich rozkład jest równomierny w stosunku do terytorium kraju, jak i gęstości sieci kolejowej, nie uważamy, że tereny Polski Wschodniej są tu gorzej potraktowane. Niemniej jednak postaramy się uwypuklić to bardziej w treści WPIK.

Modernizacja CMK do prędkości 200 - 250 km/h ma przede wszystkim znaczenie rozwojowe, jest to skok technologiczny dla polskich kolei, z takimi prędkościami ruch nie był u nas nigdy prowadzony. Będzie to pole do zbierania doświadczeń, pierwszy krok na drodze do dalszego rozwoju kolei dużych prędkości, chcemy to zrobić na istniejącej linii zanim podejmiemy decyzje o wydawaniu miliardów na budowę nowych linii.

- Sprawa przesunięcia 1,2 mld EUR z kolei na drogi

Wyjaśnienie udzielone ze strony MI i PLK S.A.

Jest to trudna decyzja dla nas, ale z punktu widzenia systemu transportowego całego kraju stanęliśmy przed dylematem: albo przeznaczymy pieniądze na inny cel, albo zostaną nam anulowane. KE nie podjęła jeszcze żadnych decyzji odnośnie przesunięcia środków kolejowych na drogi lub pozostawienia ich w sektorze.

- Czy jest możliwość rozwoju ogólnodostępnych terminali towarowych?

Wyjaśnienie udzielone ze strony MI i PLK S.A.

Ta sprawa ma dwie strony medalu, z jednej, byłoby dobrze gdyby terminale towarowe były publiczne, gdyż zapewnia to ogólnodostępność, z drugiej jednak strony, pojawia się pytanie o inwestowanie w rozwój takiego terminala, bo zarządca publiczny nie do końca może podejmować tego typu działania z uwagi na prawo ochrony konkurencji oraz brak środków. Z tego powodu państwo raczej nie inwestuje w infrastrukturę punktową.

Niemniej jednak, w ramach POIiŚ jest pula środków przeznaczona na ten cel (działanie 7.4 Rozwój transportu intermodalnego), z której mogą korzystać również przedsiębiorcy. W ubiegłym roku rozpisany został konkurs na te środki, przewiduje się, że jego rozstrzygnięcie nastąpi na przełomie kwietnia i maja br.

- Brak jest wieloletniej perspektywy rozwojowej – a przecież firmy transportowe planują swoją działalność w okresach do 2030, 2050.

Wyjaśnienie udzielone ze strony MI i PLK S.A.

Tu nie możemy się do końca zgodzić gdyż mamy Master Plan, który jest strategią długookresową (do 2030 r.). WPIK jest przygotowany na okres do 2013, ale pamiętajmy, że sektor publiczny pracuje w dalszym ciągu na budżecie jednorocznym. WPIK będzie pierwszym programem obejmującym 2 kolejne lata, dla których budżet nie został jeszcze uchwalony. Po przyjęciu przez Radę Ministrów, WPIK będzie systematycznie przedłużany. Naszym zdaniem jest to szansa, by w przyszłości, programy tego typu były przyjmowane na dłuższe okresy. Jesteśmy oczywiście otwarci i chętnie przeanalizujemy wszelkie propozycje w tym zakresie.

- Brak „kamieni milowych” we WPIK, mógłby to być harmonogram przetargów.

Wyjaśnienie udzielone ze strony MI i PLK S.A.

Rozważymy zmianę treści WPIK w tym zakresie. Jednakże na s. 28 WPIK znajdują się wskaźniki szczegółowe realizacji programu z podziałem na poszczególne okresy realizacji programu. W załącznikach są tabele (1z-4z) gdzie dla każdego projektu przyporządkowane są kwoty na poszczególne lata.

Nie chcieliśmy aby WPIK był zbyt szczegółowy, a harmonogram przetargów nie jest elementem, który zamieszcza się w tego typu dokumentach.

Uzupełniając, PLK S.A. informuje, że posiada takie harmonogramy na najbliższy rok i są one dostępne.

- Dlaczego wśród ryzyk nie wskazano braku podpisanych umów o dofinansowanie z CUPT?

Wyjaśnienie udzielone ze strony MI i PLK S.A.

Brak podpisanych umów o dofinansowanie nie jest w tej chwili głównym ryzykiem zagrażającym realizacji WPIK. Mamy bowiem zapewnienie finansowania ze strony Ministra Finansów na kwotę 12 mld zł, jest też kredyt EBI, który wykorzystywany jest m.in. do prefinansowania wydatków, które zostaną zrefundowane w ramach POIiŚ. Dodatkowo trwają negocjacje nad kolejnymi transzami kredytu EBI. Opinie ekspertów Jaspers (organu doradczego KE) wskazują, iż projekty znajdujące się na liście POIiŚ nie powinny mieć problemów z zatwierdzeniem przez KE. PLK S.A. dysponuje harmonogramem podpisywania umów. Tak więc na dzisiaj ryzyko to zostało zminimalizowane.

Niemniej jednak rozważymy możliwość poszerzenia treści WPIK w tym zakresie.

- Jakie są cele krótkoterminowe i długoterminowe WPIK?

Wyjaśnienie udzielone ze strony MI i PLK S.A.

Cele WPIK zostały szczegółowo opisane w części 6 Cele programu (s.24), a w kolejnych częściach przedstawiony został zakres rzeczowy (cz. 7, s. 25) oraz rezultaty realizacji programu (cz. 8, s. 27).

- Gdzie znajdują się dokumenty strategiczne dotyczące transportu kolejowego?

Wyjaśnienie udzielone ze strony MI i PLK S.A.

Dokumenty te zamieszczone są na stronie BIP Ministerstwa Infrastruktury w dziale Dokonania i zamierzenia/Programy i Strategie/Transport kolejowy:

http://bip.mi.gov.pl/pl/bip/programy_i_strategie/transport_kolejowy

3. Zestawienie uwag zgłoszonych w ramach konsultacji społecznych wraz ze stanowiskiem i uzasadnieniem Ministerstwa Infrastruktury

Treść uwag w zestawieniu jest oryginalna, nie poprawiano błędów ortograficznych oraz składni. Część uwag została skrócona przy zachowaniu treści merytorycznej.

Lp.	Treść uwagi i zgłaszający Stanowisko MI
1.	<p>(...) u nas w Polsce przynajmniej żeby cały czas 160km/h osiągnąć profilując odpowiednio stare łuki to będzie całkiem niezły wynik , chodzi mi o modernizacje linii , Łódź Kaliska - Łowicz , Łódź Kaliska - Kutno , Łódź Kaliska - Koluszki , czy Łódź Kaliska - Wrocław, jeśli chodzi o kolejowe inwestycje to moja propozycja w moim regionie łódzkim z uwagi na zakorkowane ulice i pozamykane dla ruchu dwukierunkowego oraz w ostatnim czasie na wielką fale urbanizacji oraz bogacenie się północnego rejonu Łodzi, proponuję modernizacje linii Zgierz- Łódź Widzew wraz z przystankami na osiedlu Łódź Radogoszcz wschód , oraz przy centrum handlowym M1 gdzie ze Zgierza samochodem podrażuje się conajmniej 45minut , a w szczycie pełną godzinę a nawet dłużej jeśli się utknie w korkach z uwagi na bezrobocie w moim mieście Zgierzu i na fakt i w okolicach Centrum Handlowego M1 w Łodzi przy ul.Brzezińskiej powstało i powstaje bardzo wiele firm które potrzebują pracowników i nie chcą przyjmować Zgierzan do pracy bo dojazdu nie ma odpowiedniego podczas gdy pociąg odległość ze Zgierza do proponowanego przezemnie przystanku przy ul.Brzezińskiej pod wiaduktem wraz z mijanką w niedalekim sąsiedztwie centrum Handlowego M1 na którym to przystanku mogłaby powstać pętla autobusowa i mógłby tam zmieścić się dwa tory na mijance albo i nawet 3 tory ładne perony wraz z reklamami świetlnymi na peronach bo obok jest potężne centrum handlowe i bogata dzielnica Łodzi , myśle że uruchomienie na tej wyłączonej z ruchu pociągów trasie ze Zgierza do Łodzi Widzewa szynobusów wiele dobrego by uczyniło biorąc pod uwagę fakt iż ze Zgierza do Łodzi Widzewa ciężko nawet wybrać się samochodem bo ta podróż może trwać nawet kilka godzin , przydałby się też na tej trasie przystanek PKP w okolicy budynków Uniwersytetu Łódzkiego i ul.Uniwersyteckiej , a koniec trasy na widzewie dałby Zgierzanom szybkie i pewne połączenie koleją do Warszawy ktorego w obecnym czasie Zgierz jest całkowicie pozbawiony z uwagi na fatalny stan torów ze Zgierza do Łowicza .</p> <p>(...) warto byloby poddać odcinek Łódź Kaliska – Kutno do bardzo gruntownej modernizacji i tu już nie chodzi o to żeby budować drugi tor bo jeden jak starczał przez dziesięciolecia ludziom tak i wystarczy obecnie ale chodzi o to żeby ten jeden tor z Łodzi Kaliskiej do Kutna został porządnie nie tylko wyremontowany ale i zmodernizowany do 160km/h na porządnym materiałach i żeby te roboty były należycie zrobione bo odkąd pamiętam od niepamiętnych czasów te modernizacje tego odcinka nam wszystkich wychodziły bokiem ponieważ po tych modernizacjach tory się wyginają czy zapadają do dzisiaj być może jest to wina słabej jakości zastosowanych materiałów , ale to jest środek Polski i uważam że ktos w koncu powinien tak wyremontować ten odcinek żeby z Łodzi można było Intercity w końcu do Poznania podróżować , przynajmniej na odcinku Łódź - Kutno te 160km/h może on być jednotorowy byleby rozjazdy były przystosowane na mijankach do jazdy po zboczu 100km/h wtedy pociągi nie będą się spóźniały przy zjeździe na taką mijankę , i wtedy jak wyremontujecie porządnie ten odcinek Łódź Kaliska - Kutno to dopiero Łódź zyska szybkie połączenie z resztą Kraju , może to być jeden tor wyremontowany jak już wcześniej wspomniałem byleby jakość materiałów była odpowiednio dobra i użytych rozjazdów , wzmocnienia terenu itp , żeby te tory starczyły na wiele lat i nie trzeba było ich ciągle remontować bo odkąd pamiętam to na tej trasie Łódź Kaliska - Kutno ciągle ludzi autobusami wożono z powodu napraw torowiska co kawalek dosłownie.</p> <p>Na koniec mam kilka innych propozycji po remontowaniu tego odcinka modernizacji powinno się poddać stację w Zgierzu która wygląda gorzej ze swoją infrastrukturą pozarastanymi torami które ledwo widac w ziemi , i peronami w samym środku Polski jest obecnie w gorszym stanie niż podrzędna stacja w Rumunii . Moja ostatnia propozycja na inwestycje kolejowe to Remont ale gruntowny linii kolejowej Tarnów - Nowy Sącz - Muszyna - Krynica , doprawdy wielu z nas często podróżuje na wczasy w Sudety a nie brakuje innych narodowości nie od dzisiaj wiadomo że pociągi tamtędy wleką się niemiłosiernie od Tarnowa do Krynicy nawet te Ekspresowe, zróbcie coś z tym bo to jest pare kilometrów zaledwie około setki a pociąg ekspresowy się wlecze tamtędy kilka ładnych godzin i też jest linia jednotorowa ale to zupełnie nie przeszkadza nikomu , tylko żeby ona miała standard unijny i przyzwoite prędkości i zbudowana z dobrych materiałów a mijanki z</p>

	<p>rozjazdów takich jak w całej UE po których można po zbroczu jechać nawet i 100km/h a nie jak obecnie 40km/h to będzie już bardzo dobrze , najgorzej wygląda stacja w Muszynie jak ostatnio byłem i odcinek Muszyna - Krynica też jest w złym stanie , jak i Muszyna - Plavec , Zapomniabym dodać że w Niemczech dyżurny ruchu nie stoi z trąbką nie wygląda przez okno marznąc bo on ma plan całej stacji na komputerze przedstawiony który sobie to plan ma wyświetlony całej stacji na dużym monitorze plazmowym mowa o stacjach w Bonn i Koln (...) mandat za łazenie po torach i fotografowanie bez kufajki odblaskowej i bez biletu kosztuje około 500zł . A u nas w Polsce kolej na fotografowaniu nic nie zarabia a wiele ludzi szweda się po torach w niebezpieczeństwie.</p> <p>Zgłoszenie pocztą elektroniczną przez osobę prywatną</p> <p><u>Stanowisko MI:</u> Oprócz odcinka Łódź Widzew – Zgierz, wszystkie wskazane w tej uwadze inwestycje przynajmniej częściowo pokrywają się z inwestycjami ujętymi w Programie w załącznikach 20z, 21z, 22z i 25z. Są to: - Łowicz – Zgierz (21z, nr 51) - Zgierz-Kutno-Płock (22z, nr 60) - Warszawa-Łódź, etap II, lot C (20z, nr 26) - Przygotowanie budowy linii dużych prędkości (20z, nr 28) - Przebudowa przystanków Łódzkiej kolei aglomeracyjnej (21z, nr 54) - Tarnów – Stróże (21z, nr 35) - Tarnów – Leluchów – Nowy Sącz – Stary Sącz (22z, nr 111)</p> <p>Uwaga dotycząca systemu monitoringu na stacjach oraz propozycja wprowadzenia opłaty za fotografowanie nie dotyczy WPIK i została przekazana do wykorzystania przez PLK S.A.</p>
2.	<p>Codziennie dojeżdżam do pracy pociągiem z Torunia do Bydgoszczy. Obecnie pociąg regio 50km pokonuje w 65minut. Z tego co opowiada konduktor i kierownik pociągu od nowego rozkładu jazdy pociąg będzie jechał 10 minut dłużej. Czyli 50km pojedziemy 75minut. To jest nie do przyjęcia. Pasażerów już teraz denerwuje czas jazdy 65minut. Strach pomyśleć co będzie od nowego rozkładu jazdy. Uważam że ten odcinek powinien być priorytetowym remontem w KUJ-POMie. No może oprócz Bydgoszcz-Laskowice Pomorskie. Dlatego chciałbym Państwu zwrócić uwagę, że trzeba zrobić wszystko żeby czas jazdy pociągów Regio na Bydgoszcz-Toruń wynosił za 2-3lata max 40minut. A dla pociągów TLK i EIC max 35minut. Inaczej kolej straci tam pasażerów. A pasażera łatwo stracić, ale 10razy trudniej odzyskać.</p> <p>Zgłoszenie pocztą elektroniczną przez osobę prywatną</p> <p><u>Stanowisko MI:</u> W Programie została ujęta inwestycja „Modernizacja linii kolejowej nr 18 Toruń Bydgoszcz” (załącznik 22z, nr 75), która rozpoczęta została w 2010 r., a zakończona zostanie w 2014. Przewidywany koszt to 80 mln zł.</p>
3.	<p>Uwaga dot. punktów styku z „szerokim torem” i konieczności modernizacji infrastruktury by zwiększyć dopuszczalny nacisk na oś.</p> <p>Uwaga zgłoszona w formie pisemnej przez osobę prywatną</p> <p><u>Stanowisko MI:</u> Uwaga wykracza poza poziom szczegółowości programu. Jednakże wszystkie planowane modernizacje linii towarowych zakładają zwiększenie parametru nacisku do 221 kN na oś. W poprawionej wersji Programu uwidocznione jest to na mapie obecnych i planowanych nacisków, rys. 6.</p>
4.	<p>Bardzo proszę o włączenie do wieloletniego programu inwestycji kolejowych na lata 2011-2013 modernizacji istniejącej linii kolejowej Opole-Fosowkie-Lubliniec-Częstochowa-Koniecpol-CMK, która po przywróceniu jej pierwotnej maksymalnej prędkości 120 km/h pozwoliłaby na podróż z Warszawy do Wrocławia przez CMK, Częstochowę i Opole w czasie 3h 45 min., czyli o ok. 1,5 godz. szybciej niż obecnie jeżdżą pociągi na trasie Warszawa-Wrocław przez Katowice lub Poznań (propozycję tę zgłaszałem kilkakrotnie podczas m.in. opiniowania kolejnych wersji listy indykatywnej projektów kluczowych POIS). Inwestycja ta jest komplementarna w stosunku do projektu podwyższenia prędkości maksymalnej na CMK do 200 km/h i modernizacji linii Wrocław-Opole i mogłaby szybko dać pożądane efekty w postaci</p>

	<p>znaczącego skrócenia czasu podróży z Wrocławia i Opola do Warszawy. Ponadto ma kluczowe znaczenie dla zintegrowania Wrocławia i Opola z centralną Polską, co jest sprawą ogromnej wagi dla integralności Polski w warunkach dynamicznych procesów gospodarczych w UE przy otwartych wewnętrznych granicach. Nie można także odsuwać połączenia Wrocławia z Warszawą na okres po ew. realizacji projektu tzw. "Y", ponieważ nie jest przesądzone czy będzie on opłacalny i możliwy do sfinansowania a jego ew. realizacja zajmie od dziś co najmniej kilkanaście lat. Tyle nie można czekać na porządne połączenie kolejowe Wrocławia i Opola ze stolicą Polski w sytuacji, gdy coraz silniejsze są procesy integracji gospodarczej transgranicznej wewnątrz UE. Proponowana modernizacja szlaku CMK- Częstochowa-Opole może być zrealizowana w ciągu paru lat i nie wyklucza realizacji do ok. 2030 r.tzw. "Y", jeśli okaże się ten projekt opłacalny i możliwy do sfinansowania.</p> <p>Zgłoszenie pocztą elektroniczną przez osobę prywatną</p> <p><u>Stanowisko MI:</u></p> <p>Połączenie Warszawy z Wrocławiem z wykorzystaniem linii kolejowej nr 61 na odcinku od przecięcia z CMK przez Częstochowę do miejscowości Fosowskie, a następnie linii kolejowej nr 144 do Opola jest koncepcją rozważaną przez resort infrastruktury od dłuższego czasu. Można dodać, że analizowane było jeszcze alternatywne rozwiązanie dla tego połączenia z wykorzystaniem linii kolejowej nr 1 na odcinku Warszawa – Częstochowa. Jednakże w chwili obecnej żadne z tych rozwiązań nie znajduje się w Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych 2010-2013.</p> <p>Wynika to przede wszystkim z tego, iż linia ta nie jest położona w korytarzach transeuropejskich, jak również nie jest objęta umowami AGC/AGTC, i jej modernizacja nie mogła być umieszczona jako priorytetowy projekt inwestycyjny w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013. A z uwagi na wysoki koszt modernizacji tych linii, środki własne zarządcy infrastruktury, budżetu państwa i Funduszu Kolejowego są niewystarczające, uwzględniając istniejące potrzeby w zakresie modernizacji, remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej. Należy tu dodać, że linie kolejowe mogą być również współfinansowane ze środków samorządowych oraz będących w ich dyspozycji funduszy UE w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych.</p> <p>W najbliższych latach planowane jest prowadzenie bieżących prac utrzymaniowych, mających na celu zachowanie dotychczasowych parametrów technicznych linii.</p> <p>W przyszłości na zmianę sytuacji może mieć wpływ zwiększenie środków z funduszy UE na modernizację linii kolejowych znaczenia lokalnego i regionalnego, jednakże obecnie trudno jest określić konkretny termin rozpoczęcia kompleksowej modernizacji linii na odcinku CMK – Częstochowa – Fosowskie - Opole, liczymy że będzie to realne w nadchodzącej perspektywie finansowej na lata 2014-2020.</p>
5.	<p>Jako mieszkaniec Radomia, domagam się realizacji inwestycji polegającej na modernizacji linii nr 8 na odcinku Warszawa Okęcie Radom. Realizacja jej na połowie szlaku nie będzie wystarczającym motywem do przeniesienia pasażerów z dróg kołowych na szyny z uwagi na zbyt długi czas połączenia. W efekcie setki milionów euro wydane połowiczną modernizacją nie przyniosą spodziewanych rezultatów w postaci zwiększenia potoków podróży, odciążenia dróg kołowych, zwiększenia mobilności przy jednoczesnym spadku poziomu bezrobocia w regionie problemowym jakim niewątpliwie jest woj.radomskie. Z uwagi na powyższe istniejące niebezpieczeństwo zaprzepaszczenie szansy na cywilizacyjny skok dla całego regionu.</p> <p>Zgłoszenie pocztą elektroniczną przez osobę prywatną</p> <p><u>Stanowisko MI:</u></p> <p>Modernizacja odcinka Warka – Radom planowana jest po roku 2014, projekt ten został ujęty na liście zadań rezerwowych w poprawionej wersji Programu i nie jest wykluczone, że prace na tym odcinku zostaną jednak rozpoczęte jeszcze w ramach obecnej perspektywy finansowej.</p>
6.	<p>Postulujemy podjęcie szybkich prac rewitalizacyjnych na linii kolejowej nr 22, ze szczególnym uwzględnieniem odcinka Radom-Radzice. Przeprowadzenie tych prac w praktyce umożliwi łatwe podłączenie terenów województwa lubelskiego oraz podregionu radomskiego do CMK. Dziś regiony te są praktycznie odcięte od tej linii magistralnej.</p> <p>Ma to dodatkowe znaczenie w sytuacji, gdy planowana jest generalna przebudowa magistrali kolejowej nr8 na odcinku Warszawa-Radom-Kielce i wiele pociągów będzie musiało kursować objazdami.</p> <p>Zgłoszenie pocztą elektroniczną przez Stowarzyszenie 'Radomskie Inwestycje'</p>

	<p><u>Stanowisko MI:</u> Obecnie nie planuje się prac na linii kolejowej nr 22 na odc. Radom-Radzice, z uwagi na brak środków.</p>
7.	<p>Będziemy zobowiązani za informację jaki jest charakter prowadzonych konsultacji Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych 2010-2013. Zgodnie z art. 46 ustawy z dnia 3 października 2008r o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz.1227 ze zmianami) dokument ten winien zostać poddany strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Aby taka ocena, prowadzona z udziałem społeczeństwa, mogła się odbyć należało opracować prognozę oddziaływania na środowisko (art. 51 cytowanej ustawy). Zgodnie z art. 54 konsultacjom poddaje się dokument (w tym wypadku plan) wraz z prognozą. W zaproszeniu do składania uwag mowa jest jedynie o samym planie, stąd nasze wątpliwości co do charakteru tych konsultacji.</p> <p>Zgłoszenie pocztą elektroniczną przez Fundację Greenmind</p> <p><u>Stanowisko MI:</u> WPIK został zwolniony z obowiązku przeprowadzania oceny strategicznej oddziaływania na środowisko z uwagi na fakt, iż stanowi program wykonawczy do <i>Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku</i>, dla którego ocena taka została już sporządzona.</p>
8.	<p>W związku z wyłożeniem do wglądu projektu Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych na lata 2010 – 2013 Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji SISKOM wyraża poparcie dla założeń oraz treści Programu. Uważamy, że jego realizacja jest niezbędna dla skokowego podniesienia jakości podróżowania w Polsce, oczekiwanego zarówno przez obywateli, jak i środowisko ekspertów związanych z transportem.</p> <p>Zgłoszenie pocztą elektroniczną przez Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji</p>
9.	<p>1. Uważam za niekorzystną propozycję rezygnacji w całości z projektów z wariantu inwestycyjnego 3 (maksymalnego). Dotyczy to przede wszystkim będącego w złym stanie technicznym odcinka linii nr 14 Łódź Kaliska - Zduńska Wola (Vmax poc. pasażerskich 60km/h, poc. towarowych 40-60km/h, ponadto liczne ograniczenia prędkości). Nie ujęcie ww. odcinka w programie jest tym bardziej niezrozumiałe, że jest on istotny nie tylko dla połączenia Łodzi z Wrocławiem, ale również dla ruchu regionalnego/aglomeracyjnego w rejonie Łodzi.</p> <p>Jednocześnie w programie został ujęty podobnej długości odcinek linii nr 8 Skarżysko-Kamienna -Kielce, będący w znacznie lepszym stanie (V drogowa 90km/h odpowiada prędkości konstrukcyjnej, a liczba ograniczeń prędkości jest niewielka). Czy w tej sytuacji kryteria doboru projektów dotyczące kompleksowości i komplementarności nie są tu przedłożone ponad kryterium stanu technicznego? Czy w powyższej sytuacji, uwzględniając ograniczenia finansowe, nie byłaby zasadna realizacja odcinka Łódź - Zduńska Wola, nawet kosztem przesunięcia kompleksowej rewitalizacji odcinka Skarżysko - Kielce na okres po 2015r?</p> <p><u>Stanowisko MI:</u> Uwaga została częściowo uwzględniona, połączenie Łódź-Ostrów Wlkp-Wrocław zostało ujęte jako projekt rezerwowy. Zrezygnowano z przedstawienia analizy wariantów.</p> <p>2. Nie uwzględniono w programie żadnych inwestycji dotyczących linii nr 1 na odcinku Piotrków Trybunalski - Częstochowa, znaczącym dla wielu połączeń międzywojewódzkich (Częstochowy z Warszawą i północną częścią kraju, Katowic z Łodzią i Bydgoszczą, relacji Warszawa - Częstochowa - Opole - Wrocław), a także dla ruchu towarowego. Od kilku lat zwłaszcza stan toru nr 2 na ww. odcinku pogarsza się (obniżenia prędkości do 50-70km/h).</p> <p>Czy możliwe jest w związku z tym ujęcie tego odcinka w programie? Jeśli nie, to czy byłyby tam przeprowadzane naprawy np. ze środków przeznaczonych na utrzymanie?</p> <p><u>Stanowisko MI:</u> Ta inwestycja ma szansę na realizację po roku 2014. Na linii nr 1 prowadzona jest obecnie modernizacja odc. Warszawa – Koluszki – jest to jedyny odcinek tej linii, który nie jest przystosowany do standardu nacisku 22,5 tony/oś. W Programie priorytetowo potraktowano CMK, będącą linią równoległą do tego odcinka.</p> <p>W ramach przeprowadzonych oraz planowanych prac utrzymaniowych:</p> <p>w roku 2010 w ramach Funduszu Kolejowego realizowane było zadanie pod nazwą: Wymiana szyn UIC 60 obrabianych cieplnie na szyny 60E1 na linii Nr 001 Warszawa Centralna – Katowice w km od 167,522 do 172,330 toru nr 1, w ilości 4,808 kmt;</p>

	<p>w roku 2011</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. w ramach własnych środków operacyjnych realizowane będzie zadanie pod nazwą: Naprawa główna nawierzchni kolejowej polegająca na remoncie toru – wybudowa szyn „oc” i zabudowa szyn surowych na linii 001 Warszawa Centralna - Katowice, tor nr 1 w następujących kilometrach: <ul style="list-style-type: none"> - od km 177,902 do km 178,019 – 0,117 kmt; - od km 178,052 do km 179,965 – 1,913 kmt; - od km 182,870 do km 184,340 – 1,470 kmt. <p>łącznie 3,500 kmt.</p> 2. Wykonanie robót związanych z zaprojektowaniem i naprawą bieżącą wiaduktu kolejowego w torze nr 2 w km 221,963 linii nr 1 Warszawa - Katowice. 3. Remont wiaduktu kolejowego linii nr 1 Warszawa-Katowice, tor nr 2, w km 223,107 nad ulicą Wypoczynku, w Częstochowie 4. Wymiana nawierzchni torowo – drogowej na przejeździe w poziomie szyn w torze nr 1 i 2 w km 210,478 linii nr 1 Warszawa – Katowice, w miejscowości Rzerzeczyce w ciągu drogi powiatowej nr 1034 5. Wymiana pojedynczych podkładów w km 224,000 do 225,450 - 750 szt. <p>W roku 2011 w torze nr 2 przewidziane są pewne roboty utrzymaniowo - naprawcze polegające na podbiciu torów, usuwaniu wychłapów czy innych usterek po kontroli diagnostycznej toru. Ale dla uzyskania wymiernych efektów a nie doraźnej pomocy dla odtworzenia parametrów eksploatacyjnych potrzebna jest Naprawa Główna.</p> <p>w roku 2012 w ramach możliwości i przyznanych środków z Funduszu Kolejowego planowana jest do zrealizowania na linii 001 w torze nr 2 na odcinku Piotrków Trybunalski - Częstochowa wymiana szyn "oc" wraz z kompleksową wymianą nawierzchni kolejowej - naprawa główna.</p> <p>3. Program nie uwzględnia będącego w bardzo złym stanie odcinka linii 25 Dębica - Mielec, (Vmax 20-40km/h, zagrożenie wyłączeniem ze względu na stan techniczny). Jest to fragment linii o długości niespełna 32km, ale jego rewitalizacja pozwoliłaby na skrócenie czasu jazdy o ponad 50 minut! W połączeniu z modernizacją linii E30 znacząco poprawiłoby to nie tylko dostępność okolic Mielca, ale również znacząco poprawiło jakość połączeń Małopolski z północną częścią Podkarpacia (Tarnobrzeg, Stalowa Wola) oraz Rostoczem i Zamojszczyzną.</p> <p>Czy po wykonaniu studium wykonalności dla odcinka Ocice - Dębica, na które niedawno został rozstrzygnięty przetarg, możliwe będzie ujęcie tego odcinka w ramach aktualizacji programu?</p> <p><u>Stanowisko MI:</u> Tak, odcinek Ocice – Dębica został ujęty jako projekt rezerwowowy.</p> <p>Zgłoszenie pocztą elektroniczną przez osobę prywatną</p>
10.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rozesłany do konsultacji Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych 2010 - 2013 jest krokiem w dobrym kierunku, ponieważ zakłada, że po jego przyjęciu Rząd zapewni jego finansowanie przez cały okres trwania programu. 2. Uważamy jednak, że 3-letni okres planowania jest zbyt krótki. 3. Izba jest zdania, że powinny zostać podjęte działania dla opracowania wieloletniego programu, który będzie zawierał kompletne propozycje inwestycyjne tworzące jednolitą sieć kolejową a nie będzie ograniczony do wybranych odcinków linii, co nie pozwala na uzyskanie realnych efektów np. plan taki powinien dać odpowiedź na pytanie, kiedy będzie można jechać z prędkością 200km/godz. w relacji Warszawa-Katowice-Zebrzydowice-granica państwa a nie tylko do Katowic lub WarszawaKraków a nie tylko do Tunelu, 4. Odrębnego potraktowania wymaga sprawa modernizacji linii kolejowych dla przewozów towarowych. Przewozów towarowych dotyczy tylko jeden wskaźnik efektywności rzeczowej tj. nacisk na oś. Przedłożone materiały nie zawierają informacji, na jakich odcinkach linii po modernizacji będzie można jeździć z naciskiem 221kN. Według aktualnych danych ok. 2/3 wpływów od przewoźników kolejowych PKP PLK SA otrzymuje z tytułu przewozów towarowych. Natomiast program przynajmniej do 2013 roku dotyczy wyłącznie ruchu pasażerskiego. Pociągom towarowym nie jest potrzebne ani 200km ani

	<p>160km/godz. Zgodnie z TSI Infrastruktura linie po modernizacji powinny umożliwiać równoczesne spełnienie 2 warunków: maksymalnej prędkości 100km/godz. i nacisku na oś 221kN. Przedkładany do konsultacji program takich informacji nie zawiera. Nie zawiera on również informacji, kiedy i w jakim zakresie będą modernizowane lokalne linie kolejowe często przeznaczone wyłącznie do obsługi ruchu towarowego. Bez doprowadzenia tych linii do takiego stanu, aby można było jeździć z naciskiem 221 kN modernizacja nawet długiego odcinka nie przyniesie żadnych efektów, ponieważ wagon może być załadowany tylko tak jak na to pozwala najstabszy odcinek linii.</p> <p>5. Opiniowany projekt nie odnosi się w jakikolwiek sposób do Rozporządzenia Rady i Parlamentu Europejskiego w sprawie towarowych korytarzy transportowych. Zgodnie z tym Rozporządzeniem mają w Polsce do 2015 roku powstać 2 towarowe korytarze transportowe. Bez uwzględnienia tego w aktualnym planie inwestycyjnym nie ma na to żadnych szans.</p> <p>Reasumując wieloletni program inwestycji kolejowych powinien być opracowany na znacznie dłuższy okres i uwzględniać potrzeby przewozów towarowych</p> <p>Zgłoszenie pocztą elektroniczną przez Izbę Gospodarczą Transportu Lądowego Stanowisko MI: Uwzględniamy uwagę dotyczącą okresu programu. Postanowiliśmy zmienić nazwę programu na „WPIK do 2013 roku z perspektywą do 2015”. Chcemy przez to wskazać, iż istnieje potrzeba kontynuowania inwestycji już rozpoczętych, a celem programu jest cykliczne wydłużanie okresu jego obowiązywania. Dlatego sygnalizujemy wstępne zapotrzebowanie na środki budżetowe w perspektywie do 2015 r. Dokładne kwoty na inwestycje kolejowe po 2013 r. będą znane po zatwierdzeniu budżetu UE na lata 2014-2020.</p> <p>WPIK został uzupełniony o dodatkowe informacje dotyczące ruchu towarowego, w tym mapę ruchu towarowego, mapę planowanych nacisków 22,5 tony/oś oraz listę projektów rezerwowych o znaczeniu dla ruchu towarowego. Wyjaśniając kwestię przewagi inwestycji na liniach dedykowanych raczej dla transportu pasażerskiego, należy zaznaczyć, że wynika to w głównej mierze z tego, iż KE była niechętna w finansowaniu inwestycji odtworzeniowych, które są najistotniejsze z punktu widzenia ruchu towarowego. W kwestii koncepcji utworzenia europejskich towarowych korytarzy transportowych widzimy dzisiaj jeszcze bardzo dużo znaków zapytania. Szczególne zastrzeżenia mamy do pomysłu powołania międzynarodowego zarządcy infrastruktury.</p>
11.	<p>1. Główną słabością Programu jest brak sprecyzowania obiektywnych potrzeb napraw i inwestycji kolejowych. Potrzeby te należałoby określić na podstawie wymaganych – na obecnym etapie rozwoju społeczeństwa i gospodarki, przy jednoczesnym porównaniu z innymi rodzajami transportu – prędkości handlowych na liniach kolejowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> - łączących podstawowe aglomeracje; - stolice kraju ze stolicami województw; - na liniach, na których realizowane są dojazdy pasażerów do pracy i szkół. <p>Konieczność zapewnienia ww. prędkości wynika z przewidywanego w „Strategii Rozwoju Kraju na lata 2007 – 2015”, „Master Planu do 2030 r.” ; „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko - zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozie pasażerów i towarów”. Bez ich zapewnienia nie będzie możliwości zwiększenia tego udziału.</p> <p>Niezbędne prędkości pozwalają dopiero określić wielkość potrzeb napraw i inwestycji oraz obiektywnie rozmieścić je na poszczególnych liniach kolejowych, aby uzyskać cel podstawowy – utrzymanie należytego poziomu technicznego eksploatowanej sieci kolejowej. Przy ograniczonych środkach pozwala to na sprecyzowanie linii kolejowych, na których poziom utrzymania nie będzie zapewniony i jakie decyzje w związku z tym będą podjęte oraz, czy założone zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozie pasażerów i towarów zostanie osiągnięte!</p> <p>Stanowisko MI: Elementy te zostały uwzględnione w Programie, dobór inwestycji opiera się na wskazanych kryteriach, jednak decyzja o prowadzeniu inwestycji uzależniona jest jeszcze od innych kwestii, w tym decyzji politycznych, możliwości technicznych prowadzenia inwestycji przy założeniu zapewnienia sprawności funkcjonowania całej sieci. PLK S.A. jako podmiot zarządzający siecią na bieżąco analizuje stan techniczny oraz możliwości całej sieci, dlatego Rząd polega na propozycjach przedkładanych przez PLK. W celu lepszego zobrazowania zasadności podejmowanych inwestycji zamieściliśmy dodatkowe mapy</p>

przedstawiające natężenie ruchu towarowego i pasażerskiego oraz mapę planowanych nacisków 22,5 tony/oś.

2. Na Programie ciąży uległość autorów względem zagrożeń i ryzyka w jego realizacji, mających charakter głównie prawny, administracyjny i finansowy.

Świadomość tych zagrożeń winna wywoływać propozycje konkretnych działań, decydujących o realizacji programu, zamiast wskazania ekstensywnych jedynie sposobów ich ograniczania „zwiększenie nacisku na jakość dokumentacji i interwencje w urzędach, rzetelna wycena wartości kosztorysowych” – nie wystarcza i czy w ogóle tolerowanie takich niedostatków jest dopuszczalne w poważnym Wieloletnim Programie Inwestycyjnym zaniedbanej od co najmniej 15 lat dziedzinie, dziedzinie, dla której przewiduje się zwiększenie udziału w transporcie pasażerów i towarów.

Stanowisko MI:

Uwaga uwzględniona. Tabela 9 Zagrożenia, ryzyka i sposoby ich ograniczania została poprawiona.

3. Nieczytelne w Programie jest powiązanie projektów inwestycyjnych z projektami rozwoju Infrastruktury drogowej (?), systemu portów lotniczych i rozwoju żeglugi śródlądowej (?).

Stanowisko MI:

Mapa zamieszczona w Programie pokazuje inwestycje zapewniające dostęp do portów lotniczych oraz przebudowę przejazdów kolejowych. Sam Program ma charakter strikte kolejowy, powiązanie inwestycji kolejowych z drogowymi i innymi przedstawione jest w dokumentach wyższej rangi, tj. strategii dla całego sektora transportu.

4. Dalece nieprzekonywująca jest wielokryterialna ocena przytoczonych w opracowaniu wariantów programu, w której założono z góry (bez sprecyzowania zdecydowanego rozwiązania przeszkód) największą wagę dla tzw. wykonalności programu. Zagrożenia realizacyjne, o których wspomina się, że są zawarte w nieupublicznych kartach poszczególnych projektów (cz. III Programu) mają wzmoczyć grozę niewykonalności programu, a powinny wywołać zdecydowane działania zapewniające realizację.

Stanowisko MI:

Uwaga uwzględniona, zrezygnowaliśmy z oceny wielokryterialnej.

5. W Programie wyraźnie niedopracowane są inwestycje punktowe, a uwzględnienie modernizacji górek rozrządowych (nr Proj. 830-Pk-N) – elementu bardzo ważnego z punktu konkurowania kolei z transportem samochodowym przewiduje się poza omawianym Programem, bo dopiero w latach 2013 – 2015.

Stanowisko MI:

Nastąpiła zmiana zakresu czasowego Programu z perspektywą do 2015 r. (patrz wyjaśnienia w pkt. 10).

6. Sprecyzowane w Programie warunki jego finansowania, stawiają znaczną część programu pod znakiem zapytania (konieczne pozyskanie przez PJK nowego kredytu w wysokości 1 mld EUR, przy już posiadanych kredytach 0,7 mld EUR).

Stanowisko MI:

Splata kredytu zaciągniętego przez PLK S.A. będzie możliwa dzięki zmianie ustawy o funduszu kolejowym i ustawy o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa, która wprowadzi mechanizm umożliwiający spłatę kredytu ze środków Funduszu Kolejowego. W ten sposób nie będzie to wpływało na wysokość deficytu budżetu państwa. Kwota 1 mld jest tu kwotą orientacyjną, będzie to kilka kredytów dedykowanych pod konkretne linie, najbliższe podpisania umowy kredytowej jest projekt modernizacji linii E-59 oraz E-30 (IV kwartał 2011).

7. Zainwestowanie środków finansowych w realizację inwestycji odtworzeniowej odcinka Wrocław – Ostrów Wlkp. – Łódź pozwoliłaby na podniesienie standardów technicznych tego odcinka, co przeniosłoby się na znaczne skrócenie czasu jazdy pomiędzy Wrocławiem a Warszawą.

Stanowisko MI:

Uwaga została częściowo uwzględniona, połączenie Łódź-Ostrów Wlkp-Wrocław zostało ujęte jako projekt rezerwowy.

	<p>8. Brak w programie linii nr 272 Kluczbork – Poznań na odcinku od Kluczborka do Ostrowa Wielkopolskiego. Program zakłada dokończenie robót odtworzeniowych na odcinku Ostrów Wielkopolski – Poznań, jednakże dokończenie inwestycji tylko na drugiej połowie tej linii zaprzecza wszystkim założeniom brany pod uwagę przy tworzeniu programu.</p> <p><u>Stanowisko MI:</u> Uwaga została częściowo uwzględniona, linię 272 Kluczbork – Poznań ujęto jako projekt rezerwowy.</p>
12.	<p>Uwagi Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej</p> <p>1. Wnioskujemy o dodanie do planowanych inwestycji następującego projektu: Rewitalizacja linii nr 144 na odc. Fosowskie – Opole Główne (32 km) oraz linii nr 61 na odc. Lubliniec - Fosowskie (24 km) i Koniecpol – Częstochowa Stradom (46 km, tor nr 2) – inwestycja odtworzeniowa.</p> <p><u>Stanowisko MI:</u> Wyjaśnienie przedstawiono w pkt 4.</p> <p>2. Wnioskujemy o zwiększenie kwot dla projektów modernizacyjnych Warszawa - Radom i Warszawa – Tłuszcz – Sadowne do wysokości umożliwiających realizację całej długości tych odcinków. Nie widzimy żadnego powodu dla którego zadanie Warszawa – Tłuszcz – Sadowne miałyby być skrócone do odcinka Warszawa – Tłuszcz. Decyzje administracyjne mają być wydawane dla całości, tak więc realizacja tylko części nie daje żadnego zysku czasowego. Wykonawczo również jest to ten sam czas bo odcinki Warszawa – Tłuszcz i Tłuszcz – Sadowne mogą wykonywać różni wykonawcy – w tym samym czasie. Podobnie dla projektu Warszawa – Radom nie widzimy potrzeby rezygnacji z kluczowego dla efektów modernizacji odcinka jentorowego Warka – Radom, gdyż wszelkie trudności (przeprawa mostowa, obszary Natura 2000) dotyczą tylko krótkiego odcinka Warka – Grabów i tylko ten odcinek powinien być wyłączony z realizacji do 2014 roku. Środki na realizację tego postulatu proponujemy uzyskać jak w pkt. 1.</p> <p><u>Stanowisko MI:</u> Uwaga została częściowo uwzględniona, odc. Warka - Radom ujęto jako projekt rezerwowy, natomiast odc. Tłuszcz – Sadowne przewiduje się do realizacji po roku 2014.</p> <p>3. W projekcie zdecydowanie brakuje remontów linii regionalnych, wykonywanych przy użyciu materiałów staroużytecznych, odzyskanych z modernizowanych linii kolejowych. Na dużej części linii planowanych do pełnej modernizacji obecny stan nawierzchni torowej (przed modernizacją) jest dostateczny, w wielu wypadkach umożliwia poruszanie się pociągów z prędkością 100 km/h, 120 km/h, a czasem nawet 130 km/h (np. Warszawa – Skierniewice, Nasielsk – Tczew, Warszawa - Tłuszcz – Sadowne, Kraków - Rzeszów). Na wielu liniach o charakterze regionalnym takie prędkości są marzeniem. W tej sytuacji trwającym w kraju modernizacjom linii kolejowych powinny towarzyszyć remonty linii regionalnych. Przy tej skali modernizacji remonty takie powinny być powszechne w całym kraju. W związku z tym proponujemy wdrożenie programu remontów regionalnych linii kolejowych. Za inspirację powinna posłużyć naprawa linii nr 219 na odc. Szczytno - Ełk, gdzie samorządy województwa Warmińsko - Mazurskiego skierowały bezrobotnych, zatrudnionych w ramach prac interwencyjnych, a spółka PKP Polskie Linie Kolejowe fachową kadrami, sprzęt i materiały staroużyteczne. W efekcie przy minimalnych nakładach udało się przywrócić linię do życia i stopniowo powraca na nią ruch pasażerski. Doświadczenia te powinny być wykorzystane na szerszą skalę. Drugą inspiracją powinien być Narodowy Program Budowy Dróg Lokalnych (tzw. "schetynówek"), gdzie połowę finansowania zapewnia budżet państwa (z rezerwy budżetowej w wysokości 1 miliarda zł rocznie), a połowę beneficjenci, czyli samorządy powiatowe. Skoro program ten kończy się w 2011 r. uprawniony jest postulat, aby jego kontynuacją był podobny program dla linii kolejowych, tym bardziej że chodzi o znacznie niższe nakłady, dla których co więcej wskazane jest pozabudżetowe źródło współfinansowania (Fundusz Kolejowy). Program remontów regionalnych linii kolejowych powinien zakładać następującą rolę poszczególnych partnerów: PKP Polskie Linie Kolejowe SA: przekazanie materiału staroużytecznego odzyskanego przy modernizacji linii korytarzowych, skierowanie fachowej kadry do szkolenia bezrobotnych oraz kierowania pracami. Samorządy: skierowanie bezrobotnych w ramach prac interwencyjnych, zapewnienie odzieży roboczej,</p>

ewentualnie także partycypacja w kosztach finansowych w zakresie jak poniżej:
Fundusz Kolejowy: pokrycie niezbędnych kosztów finansowych: energia, paliwo i materiały nie możliwe do uzyskania z odzysku, usługi obce (prace specjalistyczne np. w zakresie remontów obiektów inżynierskich).

Projekty do dofinansowania przez Fundusz Kolejowy powinny być wybierane w systemie grantowym na podstawie mierzalnych kryteriów, przede wszystkim o charakterze efektywnościowym. Wiodącym kryterium, mógłby być np. koszt skrócenia czasu jazdy jednego pociągu o jedną minutę, albo stosunek wartości czasu zaoszczędzonego przez pasażerów w ciągu roku do nakładów na inwestycję.

Rozumiemy, że szczegółowe zaprogramowanie tego typu działań wymaga czasu i udziału partnerów samorządowych, stąd nie proponujemy wpisywania konkretnych zadań do niniejszego Programu, a jedynie wpisanie do niego takiego poddziałania, a jego zaplanowanie i zaprogramowanie w postaci odrębnego Programu Rewitalizacji Kolejowych Linii Regionalnych.

Stanowisko MI:

Dziękujemy za zgłoszone propozycje, nie dotyczą one bezpośrednio przedmiotowego Programu, niemniej jednak rozważymy możliwość wykorzystania przedstawionych rozwiązań.

4. Wnioskujemy o planowanie szybszego wykonywania inwestycji.

Zwracamy uwagę, że w projekcie często nawet stosunkowo proste zadania są rozpisywane na wiele lat. Taki sposób prowadzenia modernizacji powoduje długotrwałe, uciążliwe utrudnienia dla pasażerów. Jeżeli ministerstwo planuje na lata rozgrzebać prace jednocześnie w kilkudziesięciu lokalizacjach w całym kraju to spowoduje to dotkliwie skutki praktycznie dla pociągów w każdej relacji.

Stanowisko MI:

Prowadzenie inwestycji jest uwarunkowane koniecznością zapewnienia przepustowości sieci, PLK S.A. prowadząc modernizację linii nie wyłącza jej z ruchu, to znacznie wydłuża realizację. Kolejnym czynnikiem jest oczywiście ograniczony budżet. Prowadzenie inwestycji znacznie wydłużyło również w ostatnich latach wdrożenie przepisów z zakresu ochrony środowiska.

5. W treści Programu razi błędne używanie pojęć: planowane efekty, rezultaty, wskaźniki efektywności rzeczowej – cały rozdział 8, tabela 5, tabele: 10z, 11z, 12z, 13z.

W tabelach ze wskaźnikami efektywności rzeczowej – rezultaty podaje się wskaźniki typu: długość linii kolejowych, długość toru, liczba skrzyżowań, liczba rozjazdów itp. Nie są to ani wskaźniki rezultatu, ani wskaźniki efektywności. Są to wskaźniki produktu. Informują one co rzeczowo zostanie wykonane, a jaki będzie tego rezultat i efektywność to zupełnie inna sprawa. Efektywność remontu linii kolejowej która przed remontem była w bardzo złym stanie technicznym, po której prowadzony jest bardzo intensywny ruch kolejowy jest zupełnie inna niż remontu linii, na której przed remontem były wysokie prędkości i na której ruch jest niewielki. Prosimy o korektę nazewnictwa.

Stanowisko MI:

Uwaga uwzględniona, ujednolicono stosowane pojęcia.

6. Poza tym popieramy prawie wszystkie inwestycje wpisane do projektu Programu (z wyjątkiem poz. 4, 14, 33, 44 w tabeli 3z oraz poz. 33 – 36 w tabeli 4z), stanowczo sprzeciwiamy się ewentualnym postulatami ich wykreślenia z dokumentu w ramach niniejszych konsultacji.

Zwracamy ponadto uwagę, że dla części z planowanych w Programie inwestycji nie zaplanowano wystarczających, a nawet żadnych zamknięć torowych w planie zamknięć PKP PLK na rok 2011 i w projektowanym planie zamknięć na rok 2012. I to w latach, w których planowane są wydatki dla tych zadań. W szczególności dotyczy to następujących inwestycji:

linie 6 i 449, Warszawa – Tłuszcz – Sadowne;

linia 8, Warszawa – Radom;

linia 108, Stróże – Krościenko;

linia 203, Krzyż – Kostrzyn;

linia 207, dla odc. Grudziądz – Malbork;

linia 357, dla odc. Grodzisk Wlkp. – Wolsztyn.

Prosimy o skorelowanie planów zamknięć PLK z Programem.

Stanowisko MI:

Uwaga została przekazana do wykorzystania przez Zarządcę – PLK S.A.

	<p>Zgłoszenie pocztą elektroniczną przez Stowarzyszenie Zielone Mazowsze</p>
13.	<p>Brak w planach elektryfikacji dwóch bardzo ważnych odcinków: Piła - Krzyż i Korsze - Etk. Oba były planowane do elektryfikacji na początku lat 90-tych, ale po zmianach ustrojowych zaniechano tego. Temat wraca od czasu do czasu w interpelacjach poselskich i doniesieniach medialnych, ale zarówno MI jak i PLK są nastawieni na NIE. Utrzymywanie lokomotyw spalinowych i zmiana trakcji są kosztowne i czasochłonne. Nie wydaje się, żeby pozostawianie takich enklaw miało coś wspólnego z polityką spójności i zrównoważonego rozwoju, o których tyle się pisze w przedłożonym opracowaniu.</p> <p>Zgłoszenie pocztą elektroniczną przez PKP Intercity SA Stanowisko MI: Zadania te nie zostały uwzględnione z uwagi na brak środków, nie są to linie o charakterze priorytetowym.</p>
14.	<p>Wyrażamy ubolewanie, iż Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych, organizacja skupiająca pracodawców reprezentującej przewoźników kolejowych realizujących ok. 20% łącznej pracy przewozowej w kolejowych przewozach towarowych w Polsce, nie został zaproszony do udziału w konsultacjach projektu Wieloletniego Planu Inwestycji Kolejowych 2010-2013.</p> <p>Proszę o dołączenie Związku do rozdzielniku i uwzględnienie naszej organizacji podczas konsultacji wszystkich kwestii mogących mieć wpływ na przewoźników kolejowych.</p> <p>Omawiając sytuację związaną z inwestycjami kolejowymi, nie sposób nie odnieść się do obecnie trwającej dyskusji w sprawie przeniesienia 1,2 mld euro z inwestycji kolejowych na transport drogowy. Motywowane jest to niezdolnością PKP PLK do wydatkowania tych środków w terminie narzuconym przez Komisję Europejską. W naszej ocenie istnieje bardzo liczny szereg projektów których realizacja pozwoliłaby wydać omawiane środki w znacznie krótszej perspektywie, jednocześnie poprawiając proporcje podziału środków pomiędzy ruch pasażerski a towarowy. Ponadto – opierając się na przytoczonych wcześniej przykładach inwestycji budzących wątpliwość pod kątem ostatecznych efektów i rzeczywistej przydatności, z punktu widzenia przewoźników kolejowych i ich klientów – można zaryzykować twierdzenie, że bez zwiększania alokacji w samym Programie istnieją pewne rezerwy finansowe.</p> <p>W związku z tym, poniżej zaprezentowana została przykładowa lista projektów, których realizacja przyczyniłaby się do znacznego poprawienia warunków działania kolejowych przewoźników towarowych. Przedstawione projekty o łącznej długości ponad 1000 km, mimo stosunkowo niewielkiego zakresu i budżetu, gwarantują podniesienie konkurencyjności przewozów w postaci skrócenia czasu dostaw oraz zmniejszenia środków technicznych zaangażowanych w fracht towarów. Ich realizacja jest drogą do m.in. obniżania cen – a co za tym idzie wzrostu atrakcyjności kolei względem transportu drogowego – zwiększenia efektywności taboru, a także poprawy wykorzystania zasobów kapitałowych i ludzkich.</p> <p>Jest to zarazem odpowiedź, na zagrożenie przesunięcia środków unijnych poza sektor, wobec którego nie ma na dzień dzisiejszy alternatyw w postaci kolejnych spektakularnych projektów modernizacyjnych.</p> <p>Przykładowe projekty inwestycyjne poprawiające stan techniczny linii o podstawowym znaczeniu dla sektora kolejowych przewozów towarowych</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Linia nr 8 (Warszawa – Radom), znacznie ograniczona prędkość drogowa, pojedynczy tor pomiędzy Warką a Radomiem, lokalne ograniczenia prędkości na przejazdach drogowych, 2. Linia nr 25 (Łódź Kaliska – Dębica), generalne ograniczenie prędkości pomiędzy Oicami a Dębicą, nocne zamknięcia ruchu pomiędzy Chmielowem a Dębicą, ograniczenia długości składu do 530m, 3. Linia nr 27 (Nasielsk – Toruń Wschodni) – niska przepustowość wynikająca z długości szlaków i niskiej prędkości, ograniczenia nazisku na oś i dopuszczonych typów lokomotyw, 4. Linia nr 70 pomiędzy Włoszczowicami a Chmielowem – niska przepustowość wynikająca z ograniczonej do 20-30 km/h prędkości drogowej i znacznej długości szlaków 5. Linia nr 131(Chorzów Batory – Tczew) – znaczny poziom degradacji i liczne ograniczenia prędkości 6. Linie nr 133/180/138/93 pomiędzy Dąbrową Górniczą Ząbkowice i Czechowicami Dziedzicami, maksymalna prędkość drogowa 20-40 km/h 7. Linia nr 134 (Jaworzno Szczakowa – Mysłowice), maksymalna prędkość drogowa 20-30 km/h 8. Linia nr 137 (Katowice – Legnica), bardzo duże natężenie ruchu pomiędzy Jaworzyną Śląską a Legnicą spowodowane eksploatacją kilku kamieniołomów, ograniczenie długości składu do 520 m pomiędzy

- stacjami Piława i Kamieniec Ząbkowicki
9. Linia nr 141/171 pomiędzy stacjami Zabrze Makoszowy i Dąbrowa Górnicza Towarowa – maksymalna prędkość drogowa 20-30 km/h
 10. Linia nr 149 (Zabrze Makoszowy – Leszczyny) – zamknięcie szlaku pomiędzy stacjami Knurów i Knurów Szczygłowie spowodowane uszkodzeniami górnictwem
 11. Linia nr 151 (Kędzierzyn Koźle – Chałupki), maksymalna prędkość drogowa 20-30 km/h
 12. Linia nr 153 pomiędzy stacjami Toszek Płn. i Rudziniec Gliwicki, maksymalna prędkość drogowa 20-30 km/h
 13. Linia nr 161/132/147/672 pomiędzy stacjami Katowice Szopienice Płn. i Zabrze Makoszowy przez Bytom, maksymalna prędkość drogowa 20-30 km/h
 14. Linia nr 172 (Ornontowice Budryk – Gierałtowiec), maksymalna prędkość drogowa 20 km/h
Linia nr 181 – nocne zamknięcie ruchu na odcinku pomiędzy stacjami Nerby Nowei Kępno, całkowite zamknięcie ruchu pomiędzy stacjami Kępno i Oleśnica
 15. Linia nr 187 (Ruda Czarny Las – Zabrze Biskupice), maksymalna prędkość drogowa 20 km/h
Linia nr 207 – zakaz ruchu dla niektórych typów lokomotyw (nawet jeśli spełniają one wymogi linii), nocne zamknięcie ruchu
 16. Linia nr 209, nocne zamknięcie ruchu na odcinku pomiędzy stacjami Chełmża i Bydgoszcz
 17. Linia nr 273 na odcinku pomiędzy stacjami Wrocław i Głogów, ograniczenia maksymalnej prędkości drogowej do 20km/h
 18. Linia nr 274 (Wrocław Świebodzki – Zgorzelec), ograniczenie długości składu do 480 metrów na odcinku pomiędzy stacjami Czarny Bór i Jaworzyna Śląska, bardzo duże natężenie ruchu i niska przepustowość wynikająca z ograniczonej do 30-40 km/h prędkości drogowej na odcinku pomiędzy stacjami Wrocław Zachodni i Wałbrzych Główny
 19. Linia nr 275 – nocne zamknięcie ruchu na odcinku pomiędzy stacjami Legnica i Żagań
 20. Line no.276 (Wrocław Gł. – Międzylesie), ograniczenie długości składu do 585 m na odcinku pomiędzy stacjami Strzelin i Kłodzko Główny
 21. Linia nr 277– maksymalna prędkość drogowa 20 km/h na odcinku pomiędzy stacjami Biskupice Oławskie i Wrocław
Linia nr 281 (Oleśnica – Chojnice), pojedynczy tor na odcinku pomiędzy stacjami Grabowno Wielkie i Jarocin, maksymalna prędkość drogowa 40 km/h
 22. Linia nr 286 (Kłodzko – Wałbrzych), maksymalny nacisk na oś na poziomie 19,5 kN na odcinku pomiędzy stacjami Kłodzko i Ścinawka Średnia
 23. Linia nr 289 (Legnica – Rudna Gwizdanów), pojedynczy tor, maksymalna prędkość drogowa 40 km/h, wysokie natężenie ruchu (główny łącznik Dolnego Śląska i północnej Polski)
 24. Linia nr 356 (Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna), ograniczenia nacisku na oś do poziomu 18.5 kN
 25. Linia nr 359 (Leszno – Zbąszyń) – nocne zamknięcie ruchu, ograniczenie długości składu do 500 m

Linia nr 367 (Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski) – nocne zamknięcie ruchu, ograniczenie długości składu do 500 m na odcinku pomiędzy stacjami Zbąszynek – Miedzyrzec oraz do 350 m na odcinku pomiędzy stacjami Miedzyrzec – Gorzów

Jakich działań potrzebuje kolej towarowa w warunkach polskich?

W chwili obecnej można stosunkowo prosto sformułować działania, które w znaczny sposób pozwoliłyby uwolnić znaczny zasób prostych rezerw tkwiących w polskiej kolei towarowej. W pierwszym rzędzie należy wymienić:

Podniesienie dopuszczalnych nacisków na oś do poziomu 22,5 tony/oś na wybranych ciągach. W chwili obecnej bardzo duża część linii posiada bardzo ograniczone naciski, powoduje to sytuacje w której niemożliwe jest stosowanie nowoczesnych lokomotyw liniowych na całej trasie przewozu.

Zwiększenia przepustowości sieci poprzez podniesienie prędkości drogowych na liniach istotnych dla przewozów towarowych (osobnym zagadnieniem jest odejście od praktyki okresowego wyłączania części linii znacznie zmniejszającego jej przepustowość i elastyczność prowadzenia ruchu). W tym zakresie nawet niewielkie działania modernizacyjne pozwalają na osiągnięcie bardzo dobrych efektów.

Zwiększenie dopuszczalnej długości składów do poziomu 600 metrów. W chwili obecnej długość ta jest na wielu liniach ograniczana archaicznymi przepisami nie mającymi uzasadnienia we współczesnej rzeczywistości.

Zgłoszenie pocztą elektroniczną przez Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych
Stanowisko MI:

Przede wszystkim zobowiązujemy się do uwzględniania Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych w rozdzielniku w trakcie prowadzenia indywidualnych konsultacji z partnerami społecznymi.

Przedstawiona lista projektów odtworzeniowych została włączona do Programu jako zadania rezerwowe, których realizacja zostanie podjęta w przypadku oszczędności lub pojawienia się dodatkowych źródeł finansowania.

Decyzja o przeniesieniu środków przeznaczonych na transport kolejowy na drogi jest dla nas trudna, ale z punktu widzenia systemu transportowego całego kraju stanęliśmy przed dylematem: albo przeznaczymy pieniądze na inny cel, albo zostaną nam anulowane. Do tej pory KE nie zgadzała się na przeznaczanie środków z funduszy UE na inwestycje odtworzeniowe, rozmowy nt. takiej ewentualności są jednak prowadzone. Na dzień dzisiejszy KE nie podjęła jeszcze żadnych decyzji odnośnie przesunięcia środków kolejowych na drogi lub pozostawienia ich w sektorze.

Uwagi zgłoszone po 12 kwietnia 2011 r. nie zostały uwzględnione.