

Raport

2/2006

Ocena projektu “Rehabilitacja trakcji i eliminacja wąskich gardeł na sieci kolejowej” i propozycje korekty

Warszawa, lipiec 2006 r.

Przygotował: Stanisław Biega,

Współpraca: Krzysztof Rytel, Marcin Maciąg



Spis treści

W S T Ę P

1.1 Zły stan infrastruktury kolejowej w Polsce.....	3
1.2 Remonty infrastruktury kolejowej w 2006 r.....	3
1.3 Cel i zakres raportu.....	3

2. PROJEKT „REHABILITACJA TRAKCJI I ELIMINACJA WĄSKICH GARDEŁ NA SIECI KOLEJOWEJ”

2.1 Zakres projektu.....	4
2.2 Zgodność projektu z kryteriami SPO Transport.....	7
2.3 Ocena poszczególnych zadań.....	7
2.4 Wnioski.....	10

3. CO MOŻNA BYŁO ZROBIĆ ZA TE PIENIĄDZE?

3.1 Zadania trafnie wytypowane.....	11
3.2 Zadania wymagające głębszej analizy.....	11
3.3 Zadania błędnie zakwalifikowane.....	12
3.4 Zadania zamienne.....	13

4. JAK ŚRODKI Z DOTACJI BUDŻETOWEJ DLA PKP PLK S.A. WYCIEKAJĄ DO INNYCH SPÓŁEK

.....	16
-------	----

Źródła	16
---------------------	----

Załączniki:	17
--------------------------	----

W S T Ę P

1.1 Zły stan infrastruktury kolejowej w Polsce

Na koniec 2005 r. PKP Polskie Linie Kolejowe zarządzała torami, których łączna długość, wyłączając tory stacyjne, wynosiła 27 593 km. Stan polskiej infrastruktury kolejowej jest zły, następuje degradacja nie tylko linii lokalnych, na które przeznaczają się zatrważająco niskie w stosunku do potrzeb nakłady, lecz także linii pierwszorzędnych. Tylko w latach 2001 - 2004 liczba stałych ograniczeń prędkości wzrosła z 5274 do 6492, a więc o 23%. Szacuje się, że aby odrobić zaległości remontowe i na bieżąco wykonywać zadania ujęte w harmonogramie napraw, przez najbliższe 10 lat należałoby rocznie remontować 960 kilometrów torów i wymieniać 1660 rozjazdów. Skala potrzeb jest więc ogromna.

1.2 Remonty infrastruktury kolejowej w 2006 r

W roku bieżącym finansowanie modernizacji i naprawy stanu infrastruktury kolejowej odbywa się już z kilku źródeł. Środki przeznaczone na ten cel są znacznie wyższe niż w latach ubiegłych i należy oczekiwać widocznych efektów realizacji zadań w tym zakresie w postaci skróconego czasu jazdy na liniach magistralnych i pierwszorzędnych. Plan inwestycyjny na rok 2006 obejmuje wydatki na sumę 1,924 mld zł, z tego:

- dotacja budżetowa: 582,5 mln
- ISPA/FS: 513,2 mln
- Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego: 357,8 mln
- TEN-T: 12,1 mln
- Kredyt EBI: 124,1 mln
- Kredyt inwestycyjny: 20 mln
- Środki własne: 238,9 mln

PKP Polskie Linie Kolejowe, z dotacji budżetowej, i przy współfinansowaniu środków unijnych w roku bieżącym zamierzają kontynuować 11 zadań oraz rozpocząć 8 nowych. Wszystkie z tych zadań, prócz jednego, dotyczą modernizacji linii magistralnych, wchodzących w skład sieci europejskiego systemu transportowego. Ze środków własnych Polskich Linii Kolejowych rozpocznie 18 nowych projektów oraz będzie kontynuować 11 [wg: „Rynek Kolejowy”, nr 7-8/2006].

Także i w tym roku po raz kolejny głównym kryterium jakim posłużono się przy wyborze zadań do realizacji jest priorytetowe traktowanie linii wchodzących w skład transeuropejskich korytarzy transportowych.

1.3 Cel i zakres raportu

Zakres raportu obejmuje analizę projektu „Rehabilitacja trakcji i eliminacja wąskich gardeł na sieci kolejowej” zaś jego celem jest ocena zadań w ramach tego projektu, wybranych przez PKP PLK oraz przedstawienie propozycji realizacji innych zadań, które pozwolą na osiągnięcie realnych efektów w postaci skrócenia czasu jazdy, odczuwalnej poprawy komfortu podróży na tych z odcinków sieci kolejowej, gdzie kursuje znacznie więcej pociągów pasażerskich i towarowych.

Analizy zadań projektu jednoznacznie wskazują, iż PKP Polskie Linie Kolejowe dokonują wyboru inwestycji w sposób chybiony.

Projekt został zgłoszony do współfinansowania z funduszy unijnych w ramach Działania 1.1 Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (SPOT) i jest obecnie rozpatrywany i oceniany. Mimo że nie podjęto jeszcze decyzji odnośnie jego przyjęcia i finansowania, praktycznie wszystkie z 33 zadań składających się na projekt, są już w trakcie realizacji. Ewentualne odrzucenie projektu spowoduje przypuszczalnie, iż inwestycje te zostaną sfinansowane z dotacji budżetowej lub środków własnych spółki, kosztem innych, przewidzianych w tegorocznym planie inwestycyjnym.

2. PROJEKT „REHABILITACJA TRAKCJI I ELIMINACJA WĄSKICH GARDEŁ NA SIECI KOLEJOWEJ”

PKP PLK stara się podejmować środki zaradcze, by zapobiec postępującej degradacji technicznej infrastruktury. Temu służyć ma między innymi projekt pod nazwą „Rehabilitacja trakcji i eliminacja wąskich gardeł na sieci kolejowej”. Projekt jest rozpatrywany i oceniany w ramach Działania 1.1 Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (SPOT) pt. „Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach”. Składa się on z 33 zadań o łącznym koszcie ok. 152 milionów zł. Celem niniejszego raportu jest ich analiza i ocena pod kątem efektywności i realizacji podstawowych założeń projektu, czyli eliminacji wąskich gardeł.

Niestety, analiza zadań przewidzianych do realizacji wskazuje, że zapewnienie środków na likwidację wąskich gardeł wcale nie gwarantuje realizacji celów projektu, na który te środki są przewidziane. Więcej - podstawowy efekt projektu - wskazany jako podniesienie prędkości i skrócenie czasu przejazdu nie jest realizowany. **Co gorsza, w wyniku chybionego wyboru projektów, czas jazdy na wielu liniach, na których będą realizowane projekty ulegnie od grudnia b.r. nawet dalszemu wydłużeniu!**

2.1 Zakres projektu

Na projekt składają się następujące 33 zadania:

Lp.	Nazwa zadania	Numer linii	Województwo	Powiat	Gmina	Oddział Regionalny PLK
1	Warszawa Zachodnia - Warszawa Włochy - wymiana nawierzchni z naprawą odwodnienia	447	mazowieckie	warszawski	Włochy, Ochota	Warszawa
2	Warszawa Wileńska - Zielonka - wymiana nawierzchni	21	mazowieckie	warszawski, wołomiński	Warszawa, Ząbki	Warszawa
3	Wołomin - Tłuszcz -wymiana nawierzchni	6	mazowieckie	wołomiński	Wołomin, Klembów, Tłuszcz	Warszawa
4	Pionki - Garbatka - wymiana nawierzchni w km 94,400 - 82, 410; przebudowa peronów na p.o. Pionki Zachodnie	26	mazowieckie	radomski, kozienicki	Pionki, Garbatka - Letnisko	Lublin
5	Wymiana nawierzchni toru 1 na szlakach: Ostrów Wlkp. - Biniew; km 87,522 - 95,606; Biniew - Bronów; km 96,972 - 102, 398	272	wielkopolskie	ostrowski, pleszewski	Ostrów Wielkopolski, Raszków, Pleszew	Poznań
6	Szczecin Główny - Trzebież Szczeciński - wymiana nawierzchni	406	zachodniopomorskie	szczeciński, policki	Szczecin, Police	Szczecin
7	Koszalin - Kołobrzeg - wymiana nawierzchni	402	zachodniopomorskie	koszaliński, kołobrzegi	Będzino, Ustronie Morskie	Szczecin
8	Kutno - Kaliska Kujawskie - modernizacja w km 4,435 - 19,000; tor 2	18	łódzkie, kujawsko - pomorskie	kutnowski, włocławski	Nowe Ostrowy, Krośniewice, Lubień Kujawski	Gdańsk
9	Centralna Magistrala Kolejowa - kompleksowa wymiana przekładek podszynowych w km 94,000 - 212,000	4	Świętokrzyskie, śląskie	konecki, włoszczowski, zawierciański, częstochowski	Fałków, Słupia, Krasocin, Kluczewsko, Włoszczowa, Secemin, Szczekociny, Irządze, Kroczyce, Włodowice, Lelów	Lublin

10	Przebudowa wiaduktu kolejowego w Świdniku (km 186,198); przebudowa peronów na stacji Świdnik	7	lubelski	świdnicki	Świdnik	Lublin
11	Kutno – Kaliska Kujawskie – przebudowa mostu stalowego w km 4,499	18	łódzkie	kutnowski	Kutno	Gdańsk
12	Kutno – Kaliska Kujawskie – przebudowa mostu stalowego w km 5,973	18	łódzkie	kutnowski	Kutno	Gdańsk
13	Kutno – Kaliska Kujawskie – przebudowa mostu stalowego w km 17,084	18	łódzkie	kutnowski	Nowe Ostrowy	Gdańsk
14	Sieraków – Sowczyce – przebudowa wiaduktu w km 39,445	143	opolskie	oleski	Olesno	Wrocław
15	Gręboszów – Namysłów – przebudowa przepustu w km 104,600	143	opolskie	namysłowski	Namysłów	Wrocław
16	Karłowice – Biskupice Oławskie – przebudowa przepustu w km 52,008	277	opolskie	brzeski	Lubsza	Wrocław
17	Wzmocnienie kamiennego sklepienia mostu w km 138,287 linii nr 1	1	łódzkie	piotrkowski	Moszczenica	Warszawa
18	Warszawa Wileńska – Zielonka – kompleksowa przebudowa sieci trakcyjnej na długości 17,000 km wraz z opracowaniem projektu budowlanego	21	mazowieckie	warszawski, wołomiński	Warszawa, Żąbki, Zielonka	Warszawa
19	Domanowice – Łódź Żabieniec – wymiana izolacji na długości 16,709 oraz konstrukcji wsporczych na długości 7,352	15	łódzkie	łódzki, zgierski, łowicki	Łódź, Zgierz, Stryków, Głowno, Domaniewice	Warszawa
20	Łódź Olechów – Tomaszów Mazowiecki – wymiana izolacji na długości 61,524 km	25	łódzkie	łódzki, łódzki wschodni, tomaszowski	Łódź, Andrespol, Koluszki, Ujazd, Tomaszów Maz.	Warszawa
21	Cierpice – Solec Kujawski, tor 1 i 2, km 120,305 – 138,300 – wymiana uszkodzonych konstrukcji wsporczych, regeneracja fundamentów, wymiana osprzętu sieciowego, izolatorów oraz uszynień na długości 37,366 km	18	Kujawsko -pomorskie	bydgoski, toruński	Solec Kujawski, Wielka Nieszawka	Gdańsk
22	Wrocław Świebodzki – Wrocław Zachodni, tor 1 i 2, przebudowa sieci trakcyjnej na długości 7,342 wraz z wymianą konstrukcji wsporczych	274	dolnośląskie	Wrocławski	Wrocław	Wrocław

23	Krzyż - Drawiny - wymiana 49 szt. słupów trakcyjnych na niestabilnym podłożu na słupy na fundamentach palowych, wymiana osprzętu sieciowego	351	wielkopolskie	czarnkowsko - trzeciecki	Krzyż Wielkopolski	Szczecin
24	Dąbrowa Górnicza Huta Katowice - Dąbrowa Górnicza Południowa, tor 1 i 2 w km 6,480 - 7,680 - przebudowa sieci trakcyjnej	133	śląskie	Dąbrowa Górnicza	Dąbrowa Górnicza	Katowice
25	Likwidacja nastawni JSE 11 stacji Jaworzno - Szczakowa	133	śląskie	jaworznicki	Jaworzno	Katowice
26	Likwidacja nastawni MW-12 stacji Mysłowice	138	śląskie	mysłowicki	Mysłowice	Katowice
27	Przeniesienie sterowania do nastawni Kb1, zabudowa TVU; km 158,561	131	łódzkie	łaski	Sędziejowice	Katowice
28	Przebudowa urządzeń SRK i łączności w rejonie nastawni dysponującej DG; km 300,125; stacja Dąbrowa Górnicza	1	śląskie	Dąbrowa Górnicza	Dąbrowa Górnicza	Katowice
29	Stacja Łazy, km 280,438 - przeniesienie obsługi nastawni dysponującej ŁB do „nowego” budynku z zabudową komputerowego pulpitu w istniejących urządzeniach typu „E”	1	śląskie	zawierciański	Łazy	Katowice
30	Przebudowa urządzeń SRK dla likwidacji posterunków ruchu na stacji Książki	353	Kujawsko - pomorskie	wąbrzeski	Książki	Gdańsk
31	Przebudowa urządzeń SRK dla likwidacji posterunków ruchu na stacji Strzebielino Morskie	202	pomorskie	wejherowski	Łęczyce	Gdańsk
32	Zabudowa i modernizacja urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru na odc. Poznań - Krzyż	351	wielkopolskie	szamotulski	Szamotuły, Wronki	Poznań
33	Zabudowa urządzeń TVU w km 256,195 linii 202, Gdańsk - Stargard Szczeciński	202	zachodniopomorskie	świdwiński	Świdwin	Szczecin

2.2 Zgodność projektu z kryteriami SPO Transport

Już sama nazwa projektu: „**Rehabilitacja trakcji i eliminacja wąskich gardeł na sieci kolejowej**”, który został zgłoszony i obecnie jest rozpatrywany w ramach Działania 1.1 SPO Transport pt. „Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach”, nie ma wiele wspólnego z omawianym działaniem. Przypomnijmy - celem Działania jest usprawnienie obsługi pasażerskiej pomiędzy aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach, między innymi poprzez modernizację linii kolejowych.

Spośród 33 zadań opisanych jako zadania w ramach projektu i zaprezentowanych w styczniu br. większość nie dotyczy ani ruchu pomiędzy aglomeracjami lub w aglomeracjach, ani w ogóle ruchu pasażerskiego, ani nie ma wpływu na skrócenie czasu przejazdu, czy poprawę komfortu podróży. Trudno za zadanie celowe w ramach tego projektu uznać takie, które polega na wymianie sieci trakcyjnej na trasie, gdzie pociąg przez ponad 5 kilometrów jedzie 30 km/h. Realizacja oczywiście pozostawia bez zmian wąskie gardło, którym jest prędkość 30-40 km/h - uciążliwa dla pasażerów, przepustowości linii czy racjonalnego rozkładu jazdy na linii jednotorowej. A takie przykłady dotyczą zadań 19, 21, 22.

Poniższa tabela prezentuje podział działań w projekcie ze względu na wpływ na skrócenie czasu jazdy:

Zadania wpływające na skrócenie czasu jazdy na liniach pomiędzy aglomeracjami i w aglomeracjach	Zadania nie wpływające na skrócenie czasu jazdy na liniach pomiędzy aglomeracjami i w aglomeracjach	Zadania na liniach o charakterze towarowym i z niewielkim ruchem pasażerskim (poza obszarem działania) nie zapewniające skrócenia czasu jazdy	Zadania na liniach regionalnych (poza obszarem działania) zapewniające skrócenie czasu jazdy	Zadania na liniach regionalnych (poza obszarem działania) nie zapewniające skrócenia czasu jazdy
1,2,3, 5, 8, 11,12, 13	9, 14, 15, 17, 18, 21, 22, 23, 25-33	16, 19, 20, 24	4, 6,7	10

2.3 Ocena poszczególnych zadań

Poniższa tabela prezentuje podział zadań na poszczególne Zakłady Linii Kolejowych PKP PLK z omówieniem zakresu prac, ich efektu dla standardu podróżowania i atrakcyjności komunikacji kolejowej dla pasażerów oraz zaznaczeniem zmiany najważniejszego parametru dla pasażera - czasu przejazdu.

Obszar realizacji zadania		Wpływ zadania na kursowanie pociągów pasażerskich (kwalifikowanych lub międzywojewódzkich, regionalnych)	Długość odcinka	Skrócenie czasu jazdy
ZLK Warszawa	1	Zadanie dotyczy linii obsługującej ruch regionalny w aglomeracji. Obecna prędkość maksymalna 30 km/h, ruch pociągów pasażerskich intensywny ok. 83 par, czas jazdy ulegnie skróceniu z 7 do ok. 4 (tor 4) i 6 do 4 minut. Likwidacja ograniczeń na torze 3 do 30 km/h na odc. 2 km i na torze 4 do 30 km/h na odc. 0,8 km.	2 x 3 km	415 minut /dzień
	2	Zadanie dotyczy linii obsługującej ruch regionalny w aglomeracji. Obecna prędkość to ok. 40 km/h, ruch pociągów pasażerskich intensywny ok. 46 par, czas jazdy ulegnie skróceniu z 16 minut(tor 1) i 18 minut (tor 2) do ok. 10 minut Podniesienie v maks. na 100 km/h	2 x 9,5km	644 minuty /dzień
	3	Zadanie dotyczy toru 1 linii obsługującej ruch w aglomeracji (51 pociągów) i między aglomeracjami - międzywojewódzki (9 pociągów stałego kursowania) . Obecna prędkość to 50 km/h, koło Tłuszcz 30 km/h, ruch pociągów pasażerskich intensywny, czas jazdy ulegnie skróceniu o ok. 22 minuty dla pociągów i 10 minut dla osobowych. Podniesienie v maks. z 50 na 100 km/h	24 km	708 minut /dzień
ZLK Lublin	4	Zadanie dotyczy toru 1 linii obsługującej ruch regionalny (11 pociągów) i między aglomeracjami międzywojewódzki (4 pociągi stałego kursowania) . Obecna prędkość to 60 km/h, ruch pociągów przeciętny. Czas jazdy ulegnie skróceniu o ok. 5 minut dla pociągów i dla osobowych 3 minuty. Podniesienie v maks. Z 60 na 120 km/h	12 km	53 minuty /dzień

ZLK Poznań	5	Zadanie dotyczy toru 1 linii obsługującej ruch regionalny (13 pociągów) między aglomeracjami (z tego 4 Łódź-Poznań) i międzywojewódzki (5 pociągów sezonowych). Obecna prędkość to 60 km/h, ruch pociągów pasażerskich przeciętny przy intensywnym ruchu towarowym. Czas jazdy ulegnie skróceniu o ok. 20 minut w przypadku jazdy torem 1 (obecnie żaden poc. osobowy nim nie jedzie na tym odcinku - trasowany torem 2). Podniesienie v maks. z 30 na 100 km/h	13,4 km	Brak – ale pociągi będą kursować torem właściwym, co poprawi przepustowość linii	
ZLK Szczecin	6	Zadanie dotyczy wymiany nawierzchni na linii aglomeracyjnej o skomplikowanym profilu (prędkość handlowa nawet bez ograniczeń w 1989 r. wynosiła 33 km/h) pozbawionej ruchu pasażerskiego z v drogową maks 20-50 km/h i zamkniętymi odcinkami toru	?	(całość linii 37+23 km)	Brak
	7	Zadanie dotyczy wymiany nawierzchni na linii nie obsługującej obszaru Działania 1.1 (Koszalin-Kotobrzeg). Obecna prędkość to 60-90 km/h, ruch pociągów mały (7 par), w sezonie przeciętny (10 par). Skrócenie czasu jazdy o ok. 12 minut	?	(całość linii 43km)	168 minut/dzień
ZLK Toruń	8	Zadanie dotyczy toru 2 linii obsługującej ruch regionalny (7 pociągów) między aglomeracjami - międzywojewódzki (13 pociągów stałego kursowania i 3 pociągi sezonowe). Obecnie całość ruchu na odcinku objętym zadaniem jest realizowana torem 1 na 120- km/h, gdy tor 2 jest zamknięty. Ruch pociągów pasażerskich wzmożony (20 par). Obecna v handlowa między Kutnem i Włocławkiem średnio ok. 87 km/h. Czas jazdy ulegnie skróceniu o ok. 5 minut dla ok. 3 pociągów i 5 osobowych. Podniesienie v maks. z 20 na 120 km/h	14,6 km		40 minut/dzień
ZLK Lublin	9	Zadanie dotyczy CMK - intensywny ruch kwalifikowany. Jego realizacja nie wpłynie na zmianę czasu jazdy. Realizacja zadania będzie wiązać się z uciążliwymi zamknięciami torowymi, które wpłyną na wydłużenie czasu przejazdu pociągów kwalifikowanych.	118 km x 2=236km		Brak
	10	Zadanie dotyczy wymiany nawierzchni na linii nie obsługującej obszaru Działania 1.1 (Lublin-Chełm) , ruch pociągów pasażerskich przeciętnym (16 par). Obecna prędkość to 100 km/h nie ulegnie zmianie -brak ograniczeń, Brak skrócenia czasu jazdy	400 m		Brak
ZLK Toruń	11	Zadanie dotyczy likwidacji 3 punktowych ograniczeń prędkości do 60 km/h na mostkach linii obsługującej ruch regionalny (7 pociągów) między aglomeracjami - międzywojewódzki (13 pociągów stałego kursowania i 3 pociągi sezonowe). Obecna v handlowa między Kutnem i Włocławkiem średnio ok. 87 km/h. Realizacja zadania skróci czas przejazdu o 1,5 minuty	Punktowe	60 minut/dzień	
	12		Punktowe		
	13		Punktowe		
ZLK Wrocław	14	Zadanie dotyczy naprawy mostku na linii między aglomeracjami. W wyniku realizacji zadania zostanie zlikwidowane punktowe ograniczenia na torze 1 do 20 km/h. Ruch pociągów pasażerskich mały (8 par regionalnych) i 3 sezonowe, nocne. Skrócenie czasu jazdy poniżej 1 minuty (ok. 30 sekund). Od grudnia planowane jest wydłużenie czasu jazdy w sumie ok. 5 minut na odc. Lubliniec-Kluczbork ze względu na inne bardziej uciążliwe ograniczenia prędkości.	Punktowe	5 minut/dzień	
	15	Zadanie dotyczy naprawy przepustu na linii na torach z v maks 40 km/h i 100 km/h na linii między aglomeracjami. Mimo realizacji zadania czas jazdy na odcinku Kluczbork-Wrocław na torze 1 wzrośnie o ok. 10 minut ze względu na inne bardziej uciążliwe ograniczenia prędkości m.in. obniżenia odcinkowego na odc. Gręboszów - Namysłów prędkości maksymalnej o 30 km/h . W wyniku realizacji zadania zostanie zlikwidowane punktowe ograniczenia na torze 1 do 20 km/h. Ruch pociągów pasażerskich przeciętny (11 par regionalnych) i intensywny towarowy.	Punktowe	Brak. Dodatkowo wydłużenie czasu jazdy ze względu na inne uciążliwe „wąskie gardła”	
	16	Zadanie dotyczy przebudowy przepustu na linii nie obsługującej obszaru Działania 1.1 (linia typowo towarowa, zaledwie 1 para w ruchu osobowym, lokalnym). Niezależnie od zadania czas jazdy na tej linii towarowej ma w 2007 r. ulec wydłużeniu	Punktowe	Brak. Dodatkowo wydłużenie czasu jazdy ze względu na inne uciążliwe „wąskie gardła”	

ZLK Łódź	17	Zadanie dotyczy linii obsługującej ruch regionalny (12 pociągów) między aglomeracjami - międzywojewódzki (10 pociągów stałego kursowania i 2 pociągi sezonowe)- przebudowa mostu w miejscu z prędkością 120 km/h bez ograniczeń. Czas jazdy nie ulegnie skróceniu mimo istnienia 2 uciążliwych punktowych ograniczeń prędkości na odcinku Koluszki-Piotrków Tryb.	Punktowe	Brak
ZLK Warszawa	18	Zadanie dotyczy linii obsługującej ruch regionalny w aglomeracji w zakresie nie wpływającym na czas jazdy (przebudowa sieci trakcyjnej).	2 x9,5 km	Brak
ZLK Łódź	19	Zadanie dotyczy linii obsługującej szczytkowy ruch regionalny (3 pary pociągów) nie obsługującej obszaru Działania 1.1 (linia regionalna). Wymiana izolacji i konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej na linii z v maks. 30 km/h. Czas jazdy po realizacji zadania nie ulegnie skróceniu.	16,7 km	Brak
	20	Zadanie dotyczy linii obsługującej szczytkowy ruch regionalny (7 par) i pospieszny (1 para na fragmencie) nie obsługującej obszaru Działania 1.1. Wymiana izolacji sieci trakcyjnej na odc. 61,5 Czas jazdy po realizacji zadania nie ulegnie skróceniu.	61,5 km	Brak
ZLK Toruń	21	Zadanie dotyczy linii obsługującej ruch między aglomeracjami (Toruń-Bydgoszcz) - regionalny (13 par pociągów) międzywojewódzki (13 par pociągów stałego kursowania i 3 pary pociągów sezonowych). Prace z zakresu przebudowy sieci trakcyjnej Czas jazdy po realizacji zadania nie ulegnie skróceniu mimo istnienia szeregu uciążliwych ograniczeń prędkości dotyczących nawierzchni między miastami	37,4 km	Brak
ZLK Wrocław	22	Zadanie dotyczy linii obsługującej ruch regionalny w aglomeracji - regionalny (10 par pociągów) i sezonowy (4 par pociągów sezonowych). Prace z zakresu przebudowy sieci trakcyjnej Czas jazdy po realizacji zadania nie ulegnie skróceniu mimo istnienia szeregu uciążliwych ograniczeń prędkości dotyczących nawierzchni w kierunku Wałbrzyska.	7,3 km x 2 kierunki	Brak
ZLK Wrocław	23	Zadanie dotyczy linii obsługującej ruch między aglomeracjami (Poznań-Szczecin) - międzywojewódzki (10 par pociągów stałego kursowania i 3 pary pociągów sezonowych), kwalifikowany (6 par stałego kursowania) . Prace z zakresu przebudowy sieci trakcyjnej Czas jazdy po realizacji zadania nie ulegnie skróceniu.	Ok. 2,5 km	Brak
ZLK Katowice	24	Zadanie dotyczy linii obsługującej ruch między aglomeracjami (Kraków-Częstochowa). Ruch pociągów pasażerskich mały (5 par regionalnych) i 2 międzywojewódzkie stałego kursowania Prace z zakresu przebudowy sieci trakcyjnej Czas jazdy po realizacji zadania nie ulegnie skróceniu mimo istnienia szeregu uciążliwych ograniczeń prędkości dotyczących nawierzchni.	2,4 km	Brak
	25	Zadanie dotyczy linii obsługującej ruch między aglomeracjami (Kraków - Katowice). Ruch pociągów pasażerskich intensywny zarówno pasażerskich (z kwalifikowanymi), jak i towarowych Prace z zakresu racjonalizacji zatrudnienia (likwidacja stanowisk liniowych). Czas jazdy po realizacji zadania nie ulegnie skróceniu mimo istnienia szeregu uciążliwych ograniczeń prędkości dotyczących nawierzchni wprowadzonych na linii w grudniu 2005 r.	Punktowe	Brak
	26	Zadanie dotyczy linii obsługującej ruch między aglomeracjami (Kraków-Katowice). Ruch pociągów pasażerskich intensywny zarówno pasażerskich (z kwalifikowanymi), jak i towarowych Prace z zakresu racjonalizacji zatrudnienia (likwidacja stanowisk liniowych). Czas jazdy po realizacji zadania nie ulegnie skróceniu mimo istnienia szeregu uciążliwych ograniczeń prędkości dotyczących nawierzchni wprowadzonych na linii w grudniu 2005 r.	Punktowe	Brak
ZLK Bydgoszcz	27	Zadanie dotyczy linii obsługującej szczytkowy ruch regionalny (4 pary pociągów) nie obsługującej obszaru Działania 1.1 (magistrala towarowa o marginalnym ruchu pasażerskim). Zabudowa TVU. Czas jazdy po realizacji zadania nie ulegnie skróceniu.	Punktowe	Brak
ZLK Częstochowa	28	Zadanie dotyczy linii obsługującej ruch między aglomeracjami (Warszawa-Katowice). Ruch pociągów pasażerskich bardzo intensywny w tym pociągów kwalifikowanych. Prace z zakresu racjonalizacji zatrudnienia (likwidacja stanowisk liniowych). Czas jazdy po realizacji zadania nie ulegnie skróceniu mimo istnienia szeregu uciążliwych ograniczeń prędkości dotyczących nawierzchni wprowadzonych do WOS poziomie w br. - szacowane wydłużenie czasu rozkładowego na odc., Zawiercie-Katowice ok. 2 minuty w każdym z kierunków.	Punktowe	Brak
ZLK Częstochowa	29	Zadanie dotyczy linii obsługującej ruch między aglomeracjami (Warszawa-Katowice). Bardzo intensywny ruch pociągów pasażerskich z kwalifikowanymi. Przeniesienie nastawni na stacji, która praktycznie nie obsługuje ruchu pasażerskiego (ruch pociągów po torach głównych). Czas jazdy po realizacji zadania nie ulegnie skróceniu mimo istnienia szeregu uciążliwych ograniczeń prędkości dotyczących nawierzchni wprowadzonych do WOS poziomie w br. - szacowane wydłużenie czasu rozkładowego na odc., Zawiercie-Ząbkowice.	Punktowe	Brak

ZLK Toruń	30	Zadanie dotyczy linii obsługującej ruch między aglomeracjami (Olsztyn-Poznań) o przeciętnym ruchu pasażerskim (8 par pociągów regionalnych i 3 międzywojewódzkie). Prace z zakresu racjonalizacji zatrudnienia (likwidacja stanowisk liniowych). Czas jazdy po realizacji zadania nie ulegnie skróceniu.	Punktowe	Brak
ZLK Koszalin	31	Zadanie dotyczy linii obsługującej ruch między aglomeracjami (Gdańsk-Szczecin) o przeciętnym ruchu pasażerskim (7 par pociągów regionalnych i 5 międzywojewódzkich stałego kursowania). Prace z zakresu racjonalizacji zatrudnienia (likwidacja stanowisk liniowych). Czas jazdy po realizacji zadania nie ulegnie skróceniu.	Punktowe	Brak
	32	Zadanie dotyczy linii obsługującej ruch między aglomeracjami (Poznań-Szczecin) o wzmożonym ruchu pasażerskim (21 par) i intensywnym towarowym. Zabudowa urządzeń detekcji stanów awaryjnych (ASDEK) w celu eliminacji ruchu wagonów w złym stanie technicznym. Czas jazdy po realizacji zadania nie ulegnie skróceniu.	Punktowe	Brak
ZLK Szczecin	33	Zadanie dotyczy linii obsługującej ruch między aglomeracjami (Gdańsk-Szczecin) o niewielkim ruchu pasażerskim (5 par pociągów regionalnych i 4 międzywojewódzkich stałego kursowania). Prace z zakresu racjonalizacji zatrudnienia (likwidacja stanowisk liniowych). Czas jazdy po realizacji zadania nie ulegnie skróceniu.	Punktowe	Brak

2.4 Wnioski

Z 33 zadań przewidzianych do realizacji w ramach projektu, zdecydowana większość nie spełnia podstawowego kryterium, jakim jest podwyższenie prędkości i skrócenie czasu jazdy, a także poprawy komfortu podróży, czy standardu obsługi pasażerów.

Zaledwie 10 zadań z 33 zapewni skrócenie czasu jazdy. Tylko w trzech wypadkach (zadania 1 - 3) skrócenie czasu jazdy jest znaczące. Inne trzy zadania zapewniające skrócenie czasu jazdy nie dotyczą obszaru Działania 1.1. (odcinki linii w ruchu aglomeracyjnym i międzyaglomeracyjnym – nie można za takie uznać linii Kołobrzeg-Koszalin, Dęblin-Radom, czy zawieszanej dla ruchu pasażerskiego linii Szczecin-Trzebież.

Największe zadania mają być realizowane na terenie ZLK Szczecin, ZLK Lublin i ZLK Toruń, a więc tam gdzie stan infrastruktury jest lepszy niż przeciętny, a natężenie ruchem pociągów pasażerskich niższe od przeciętnej. Na terenie ZLK Katowice, gdzie istnieją największe zaległości w tym zakresie na tle kraju, żadne zadanie nie poprawi stanu nawierzchni. Aż 5 zadań dotyczy systemów sterowania ruchem, 1 trakcji.

Co ciekawe na obszarze działania Zakładów Linii Kolejowych w Łodzi i Warszawie trzy duże (ponad 98 km) zadania dotyczą przedsiębiorstwa PKP Energetyka. Żadne z nich nie zapewni poprawy przepustowości linii ani skrócenia czasu jazdy. A jest to więcej niż ma być przeprowadzonych napraw nawierzchni w całym kraju w ramach projektu (90 km).

Na obszarze ZLK Opole zadania są realizowane na liniach, gdzie do grudnia ma nastąpić wydłużenie, zamiast skrócenia, czasów jazdy. Jedno z zadań (nr 16) dotyczy linii towarowej, po której kursuje tylko jedna para pociągów osobowych i to tylko w dni robocze. Tymczasem na bardzo obciążonej magistrali E30 wydłuża się czas jazdy.

Na liście brak jest inwestycji na Górnym Śląsku, gdzie nawierzchnia kolejowa jest szczególnie zdegradowana i nawet pociągi kwalifikowane, w tym międzynarodowe, rozwijają prędkość 30-40 km/h (np. Czechowice Dziedzice Płd. - Bielsko Biała). Pominęto całkowicie w zadaniach projekty na obszarze województw: małopolskiego, podkarpackiego, warmińsko-mazurskiego, podlaskiego, pomorskiego, lubuskiego.

Taki, a nie inny wybór zadań świadczy o pozamerytorycznym wyborze inwestycji do realizacji. Wydaje się, że o doborze zadań decydowały osobiste naciski na pozyskanie środków dla konkretnych spółek lub zakładów, a nie potrzeby kolei w Polsce. Większość zadań ma charakter sztuki dla sztuki, gdyż mimo wydatkowania ponad 150 mln zł., efekt realizowanych zadań jest nieznaczny. Głównymi beneficjentami są wykonawcy specjalistycznych instalacji (TVU, ssp), czy izolacji sieci trakcyjnej oraz uprzywilejowane względem innych Zakłady Linii Kolejowych (ZLK) w ramach PKP PLK. Zdumienie budzi fakt, że od lat na PKP łatwiej jest znaleźć 0,5 mln zł na bezobsługowe rogatki, którymi zastępuje się dróżnika, niż 0,1 mln zł na naprawę nawierzchni, po której pociąg jedzie 20-30 km/h. Efektem tego jest sięgająca już blisko 3000 liczba miejsc występowania stałych ograniczeń prędkości. O ile w Polsce prowadzenie pociągu wymaga znajomości setek takich punktów, gdzie prędkość jest niższa niż rozkładowa, sytuacja taka praktycznie nie występuje w innych krajach europejskich - także tych o podobnym stopniu rozwoju, co Polska.

3. CO MOŻNA BYŁO ZROBIĆ ZA TE PIENIĄDZE?

W obecnym kształcie projektu tylko realizacja 3 zadań spośród 33 przyniesie spodziewane efekty, w postaci znacznego skrócenia czasu przejazdu i faktycznej eliminacji „wąskich gardeł”. Projekt jest nieefektywny, środki na jego realizację można uznać za wyrzucone w błoto. Podjęliśmy się próby modyfikacji projektu poprzez przedstawienie własnego zestawu zadań. Przy ich doborze kierowaliśmy się zasadą maksymalizacji korzyści wynikających z ich realizacji. Na dwóch mapkach stanowiących załącznik do raportu przedstawiliśmy efekty (w postaci skrócenia czasu przejazdu) na liniach, na których realizowane są/będą zadania w dwóch wersjach: obecnej - zaprogramowanej przez PKP PLK oraz zmodyfikowanej, proponowanej przez autora raportu.

3.1 Zadania trafnie wytypowane

Na liście zadań w ramach projektu, trzy nie budzą wątpliwości i ich realizacja przyniesie wymierne efekty dla pasażerów i przewoźników. Dotyczy to zadań 1, 2, 3. Zadanie 2 zapewni skrócenie czasu przejazdu z Warszawy do Białegostoku o ok. 20 minut, a pociągów osobowych, na bardzo obciążonym odcinku Warszawa-Tłuszcz, z 56 do 40 minut. Pociągi regionalne dzięki realizacji zadań 2 i 3 będą mogły kursować, tak jak przed laty co 10 minut, a nie, jak obecnie, co 15. Zmiany będą widoczne dla każdego pasażera, czas podróży znacznie krótszy, a komfort jazdy lepszy.

Z kolei realizacja zadania 1 zapewni skrócenie czasu jazdy na niezwykle obciążonym odcinku z kierunku Grodziska i Sochaczewa. Obok warszawskiej linii średnicowej właśnie ten odcinek linii jest w najgorszym stanie.

3.2 Zadania wymagające głębszej analizy

Przed zatwierdzeniem zadań, należy ponownie przeanalizować zadania 5,8,11,12,13. Są to zadania skierowane na likwidację wąskich gardeł, przyniosą poprawę przepustowości linii i wpłyną na nieznaczne skrócenie czasu jazdy. Niewątpliwie są to zadania do realizacji np. w 2007 r, jednak traktowanie ich jako pierwszoplanowych, w sytuacji, gdy w 2006 r. należy realizować projekty zapewniające zachowanie racjonalności przewozów kolejowych pod względem oferowanej prędkości handlowej, byłoby mocno dyskusyjne.

Na linii Poznań-Ostrów Wlkp. (zadanie nr 5) wskazane jest wykonanie zadania na odc. Jarocin-Kotlin, na którym w obecnym rozkładzie jazdy obowiązująca prędkość 30 km/h na torze 1 (cały odcinek Ostrów-Jarocin) stanowi wielki problem dla kursujących pociągów. Być może za cenę rezygnacji z innych zadań nie zapewniających osiągnięcia efektów będących celami Działania 1.1, można rozszerzyć zakres zadania o wzmiankowany odcinek lub, przy braku takiej możliwości, dokonać wymiany nawierzchni na odc. Kotlin-Jarocin.

Z kolei efektem realizacji zadań 8, 11-13 będzie skrócenie czasu jazdy o ok. 2,5 minuty na torze nr 1 oraz otwarcie toru nr 2 - ma to zlikwidować wąskie gardło na linii Kutno - Piła, ważnej dla ciągów: Warszawa-Bydgoszcz i Łódź-Gdynia. Jednak na tych ciągach są odcinki wymagające realizacji w pierwszej kolejności, na których mniejszy zakres robót pozwoli bardziej skrócić czas jazdy. Najbardziej uciążliwe wąskie gardła znajdują się na linii Łódź-Kutno-Toruń-Bydgoszcz na innych odcinkach - po obu stronach stacji Toruń, gdzie na obu torach jest prędkość 40 km/h w km. 107,4-111,km (ze względu na semafony i stan linii); podobnie km. 55,53-62, gdzie na obu torach ze względu na stan mostu jest 30 km/h. Proponując wymianę nawierzchni na torze 1,2 w km 109,8-111 oraz 107,4-108,4 a także naprawę obiektu w km 55,53-55,61 zapewni się skrócenie czasu jazdy o 2,5 minuty w obu kierunkach, a więc tyle ile zapewni realizacja zadań 8, 11-13. Pracami w ramach zadań 8,11-13 będzie objęte 14,5 km torów i 3 mosty, tymczasem zakres prac w proponowanym rozwiązaniu będzie musiał objąć tylko 4,4 km torów i jeden obiekt mostowy .

Z kolei odc. jednotorowy od Zgierza (linia Łódź-Kutno) nie dość, że zapewnia prędkość maksymalną wynoszącą zaledwie 70 km/h, to na długich odcinkach pociąg jedzie 30 km/h. Tylko realizacja wymiany nawierzchni na linii 16 w km 15,9-16,6 i 19,5-20,45 i 26,2-26,5 oraz 37,24-37,65 oraz 42,14-42,54 i 44,2-44,5 (łącznie

3 km) zapewni skrócenie czasu jazdy o ok. 7 minut! Naprawa dwóch rozjazdów na linii nr 15 koło Żabieńca w km 62,6 i naprawa uszkodzonej konstrukcji wiaduktu w km 58,6 zapewni skrócenie przejazdu o kolejne 2-3 minuty ze względu na zlikwidowanie ograniczeń do 20 km/h. Jak widać, zamiast zadań 8, 11-13 można zrealizować niższym kosztem zadania przynoszące daleko bardziej widoczny efekt dla pasażerów w postaci skrócenia czasu jazdy. Podobnie jak w przypadku zadania 5 – przez rozszerzenie realizacji opisanych powyżej inwestycji, można osiągnąć widoczny efekt dla pasażera w postaci likwidacji wszystkich wąskich gardel na odc. Warszawa-Toruń i znaczącego skrócenia czasu jazdy między Łodzią i Toruniem (o ok.15 minut).

Jeszcze tylko zadanie 4 zapewnia skrócenie czasu jazdy. Jednak lokalizacja zadania na linii o stosunkowo niewielkim ruchu pasażerskim i relatywnie nieznaczne skrócenie czasu jazdy, wynikające z podniesienia prędkości z 60 na 100-120 km/h, przemawiają przeciw jego podejmowaniu. Nie wydaje się to racjonalne mając na uwadze fakt, że na liniach o dużo większym obciążeniu, pociągi kwalifikowane i międzywojewódzkie jeżdżą z prędkościami 20, 30, 40 km/h. Zadania eliminujące takie wąskie gardła niestety nie znalazły się na powyższej liście.

3.3 Zadania błędnie zakwalifikowane

Kilka zadań, ze względu na lokalizację, nie powinno się w ogóle znaleźć w wykazie. Dotyczy to zadań 6, 7, 10, 16, 19, 27 które nie dotyczą linii, na których prowadzony jest ruch aglomeracyjny lub międzyaglomeracyjny. Kolejne zadania nie kwalifikują się do rozpatrzenia ze względu na brak ruchu pasażerskiego lub jego marginalny charakter – dotyczy to zadań 6, 7, 14,16, 19, 20, 24, 27, 30.

Unia Europejska daje możliwość realizacji różnorodnych zadań w ramach Działania 1.1. SPOT. Nie znaczy to jednak, że mają być realizowane zadania, które nie mają wiele wspólnego z założeniami Działania i Programu. Nieporozumieniem jest propozycja prac dotyczących przebudowy sieci trakcyjnej (poz. 18-24), zabudowy TVU, przebudowy SRK (poz. 25-31,33), czy urządzeń detekcji –poz. 32, gdy na liniach objętych tymi pracami są odcinki z prędkością maksymalną 20-50 km/h i nie ma potrzeby wprowadzania takich modernizacji ze względu na niedostateczny stan nawierzchni i niską prędkość.

Dzieje się to w sytuacji, gdy mimo coraz większych środków idących na infrastrukturę kolejową, czas przejazdu na większości linii podstawowego znaczenia ulega wydłużeniu. Tak było w grudniu 2005 r. na liniach Katowice - Kraków, Łódź - Bydgoszcz, Wrocław - Poznań, Warszawa - Gdańsk i wielu innych - tak ma też być w grudniu 2006 r. m.in. na odcinkach: Wrocław-Gliwice, Warszawa- Katowice, których teoretycznie dotyczą inwestycje w wąskie gardła.

Nie dziwi to, gdyż zamiast realizacji zadań eliminujących „wąskie gardła”, proponuje się zadania, które nie mają z nimi wiele wspólnego. Żadne z 7 zadań w przebudowę sieci trakcyjnej, ani 9 zadań w przebudowę urządzeń SRK i zabudowę TVU nie wpłynę na poprawę, i tak już znacznie obniżonych, parametrów na liniach pomiędzy aglomeracjami. Więcej, realizacji tych zadań towarzyszy dalsza degradacja nawierzchni linii kolejowych, których one dotyczą. Zadania w przebudowę urządzeń SRK i zabudowę TVU bliższe są programom redukcji zatrudnienia, które, jeśli w ogóle mają być realizowane w perspektywie krótkoterminowej, winny mieć pozyskane środki z zupełnie innych funduszy. Realizacja tych zadań (poz. 18-33) jest niezwykle kosztowna, nie przynosi żadnej poprawy w czasach jazdy i uniemożliwia realizację zadań naprawdę potrzebnych, które od razu przyniosłyby wymierne efekty dla pasażerów i przewoźników!

Wybór zadań do realizacji świadczy o niezrozumieniu celów inwestycji z zakresu wąskich gardel i braku procedur, które w jasny sposób określiłyby mierzalne wskaźniki efektywności realizacji zadania. (np. koszt skrócenia czasu jazdy o minutę).

Nawet jeśli są wybierane zadania na liniach, które spełniają kryteria Działania 1.1, są one realizowane w zakresie, który nie wpłynę na skrócenie czasów jazdy, ani poprawę standardu podróży. Dotyczy to zadań 9, 15, 17, 18, 21,22, 23, 24, 25,26, 27, 28, 29, 30,31, 32, 33.

3.4 Zadania zamienne

Na dzień dzisiejszy z listy przygotowanej przez PKP PLK należy zrealizować w 2006 r. zadania 1-3. Rozszerzenia lub zamiany na inne projekty na tej samej linii, wymagają zadania 5, 8, 11-13.

Realizacja pozostałych projektów będzie działaniem na szkodę budżetu państwa, świadectwem niegospodarności i działaniem na szkodę PKP S.A.

Zadania alternatywne zapewniające skrócenie czasów jazdy i likwidację uciążliwych wąskich gardeł w ruchu pasażerskim

Kryteria doboru inwestycji, mających na celu likwidację wąskich gardeł powinny być następujące:

- Inwestycje tylko w wymianę nawierzchni znajdującej się w złym stanie technicznym, o obowiązującej prędkości poniżej 60 km/h, ze znacznymi odcinkami, na których występują stałe ograniczenia poniżej 40-50 km/h
- Likwidacja ograniczeń prędkości do 10-20 km/h
- Koncentracja zadań o powyższym charakterze na fragmentach sieci najbardziej obciążonej ruchem pasażerskim i zarazem niedoinwestowanej w ostatnich latach (Górny Śląsk, Dolny Śląsk), znaczące skrócenie czasów jazdy we wprowadzanym 10 grudnia rozkładzie jazdy 2006/7 na liniach z dużym ruchem pasażerskim, zwłaszcza kwalifikowanym i międzywojewódzkim.
- Dążenie do akceptowalnych przez pasażera prędkości handlowych na liniach magistralnych i pierwszorzędnych.
- Wyeliminowanie odcinków z prędkościami poniżej 40 km/h w ruchu pociągów wyższych kategorii
- Umożliwienie rozsądnego skomunikowania, dzięki skróceniom czasów jazdy na stacjach węzłowych oraz konstrukcja cyklicznego rozkładu jazdy

Szacując nakłady na wymianę nawierzchni na kwotę ok. 0,8-0,9 mln zł/km środki przeznaczone w ramach Działania 1.1 w 2006 r. powinny pozwolić na poprawę stanu nawierzchni ok. 170 km torów. Zadania 1, 2, 3, 5 obejmują naprawę torów o długości 62 km. Dlatego w ramach dostępnych środków możliwa jest naprawa ok. 110 km nawierzchni w ramach nowych zadań które zastąpią zadania 4, 6-33.

Proponowane zadania do realizacji w celu skrócenia czasu jazdy pociągów kwalifikowanych, międzywojewódzkich i w ruchu aglomeracyjnych od 10 .XII.2006 r:

Obszar realizacji zadania	Nr	Zakres proponowanego zadania	Długość odcinka	Skrócenie czasu jazdy
ZLK Kraków	1	Wymiana nawierzchni na linii 91 na odc. Kraków Gł. - Kr. Płaszów w celu podniesienia v z 20 km/h do 100 km/h - tor 1 w km 0,23-0,47 i z 50 na 000 km/h w km 0,9-,15,. Zadanie dotyczy linii obsługującej intensywny ruch aglomeracyjny i między aglomeracjami- ok. 87 pociągów stałego kursowania. Czas jazdy po realizacji zadania ulegnie skróceniu o 2 minuty.	0,8 km	174 minuty
ZLK Bielsko Biała	2	Wymiana nawierzchni na linii 138 na odc. Bielsko Biała-Czechowice Płd w celu podniesienia V z 30(20) km/h do 100 km/h - tor 1 i 2 w km 48,5-55,3. Zadanie dotyczy linii obsługującej intensywny ruch między aglomeracjami (Katowice-Bielsko Biała) i aglomeracyjny - 34 pary na dobę. Czas jazdy po realizacji zadania ulegnie skróceniu o ok. 8 minut dla pociągów wyższych kategorii i ok. 7 minut dla osobowych	13,6 km	498 minut
ZLK Katowice	3	Wymiana nawierzchni na linii 134 na odc. Długoszyn-Mysłowice - w celu podniesienia V z 50 km/h do 100 km/h - tor 1 i 2 w km 2,85-6,40, oraz wymiana nawierzchni na linii 133 tor 1 i 2 w celu podniesienia V z 30 km/h do 100 km/h w km 20,50 - 24,09. Zadanie dotyczy linii obsługującej intensywny ruch między aglomeracjami (Katowice-Kraków) 27 par na dobę zamiast zadań 24, 25 i 26. Czas jazdy po realizacji zadania ulegnie skróceniu o ok. 6,5 minuty	14,3 km	351 minut
ZLK Wrocław	4	Wymiana nawierzchni na linii 143 w torze 2 km 120,7-121,74 w celu podniesienia V z 10 km/h do 100 km/h - Zadanie dotyczy linii obsługującej ruch między aglomeracjami 12 par na dobę zamiast zadań 14 i 16. Czas jazdy po realizacji zadania ulegnie skróceniu o ok. 6 minut	1,04 km	72 minuty

ZLK Opole	5	Wymiana nawierzchni na linii 143 w torze 1, km 97,5-100 w celu podniesienia V z 40 km/h (na nowy rj planowane 20-30 km/h) do 100 km/h - Zadanie dotyczy linii obsługującej ruch między aglomeracjami 12 par na dobę zamiast zadania 15. Czas jazdy po realizacji zadania ulegnie skróceniu o ok. 6 minut	2,5 km	72 minuty
ZLK Wrocław	6	Wymiana nawierzchni na linii 143 w torze 1, km 162,35-163,6- w celu podniesienia V z 20 km/h do 60 km/h - Zadanie dotyczy linii obsługującej ruch aglomeracyjny i między aglomeracjami - 24 pociągi na dobę. Czas jazdy po realizacji zadania ulegnie skróceniu o ok. 2 minuty	1,25 km	48 minut
ZLK Poznań	7	Wymiana nawierzchni (podkładów) na linii 353 w torze 1, km 40,8-44,1 - w celu podniesienia V z 30 km/h do 100 km/h, toru 1 km 45,88-53,72 w celu podniesienia V z 40-50 km/h do 120 km/h oraz toru 1,2 w km 56,47-56,52 w celu likwidacji ograniczenia do 20 km/h- Zadanie dotyczy linii obsługującej ruch między aglomeracjami - 24 pociągi na dobę zamiast zadań 6, 21, 23. Czas jazdy po realizacji zadania ulegnie skróceniu o ok. 14 minut	11,2 km	336 minut
ZLK Poznań	8	Wymiana nawierzchni (podkładów) na linii 353 w torze 2, km 40,9-43,2 i 46,7-48,6 - w celu podniesienia V z 50 km/h do 100 km/h - Zadanie dotyczy linii obsługującej ruch między aglomeracjami (Poznań-Trójmiasto)- 24 pociągi na dobę zamiast zadań 6, 21, 23. Czas jazdy po realizacji zadania ulegnie skróceniu o ok. 4 minuty	4,2 km	96 minut
ZLK Zielona Góra	9	Wymiana nawierzchni na linii 273 w torze 1, km 153,25-165,74 - w celu podniesienia V z 40 km/h do 100 km/h - Zadanie dotyczy linii obsługującej ruch między aglomeracjami (Zielona Góra-Poznań) - 34 pociągi na dobę - zamiast zadania 7. Czas jazdy po realizacji zadania ulegnie skróceniu o ok. 11 minut - do czasu remontu nawierzchni na torze 2 - prowadzenie całości ruchu pasażerskiego torem 1 w celu maksymalizacji korzyści z tytułu remontu toru 1.	12,5 km	374 minuty
ZLK Bydgoszcz	10	Wymiana nawierzchni na linii 131 w torze 201,202, w km 368,7- 370 oraz mostu w km 368,44-48 - w celu podniesienia V z 10-40 km/h do 100 km/h - Zadanie dotyczy linii obsługującej ruch między aglomeracyjny (Wrocław-Trójmiasto) - 34 pociągi na dobę - zamiast zadania 18. Czas jazdy po realizacji zadania ulegnie skróceniu o ok. 3 minuty	2,7 km	102 minuty
ZLK Siedlce	11	Wymiana nawierzchni na linii 13 w km 46,7-47,637 w celu podniesienia v z 20 km/h do 100 km/h i w km 53,44-56,335 wymiana szyn OC - zadanie dotyczy linii obsługującej ruch międzyaglomeracyjny (Lublin-Warszawa) - 22 pociągi na dobę - zamiast zadań 4, 9, 10. Czas jazdy po realizacji zadania ulegnie skróceniu o ok. 7 minut	3,8 km	154 minuty
ZLK Łódź	12	Wymiana nawierzchni na linii 16 w km 15,9-16,6; 19,5-20,45; 26,2-26,5; 37,24-37,65; 42,14-42,54 i 44,2-44,5 oraz na linii 15 naprawa dwóch rozjazdów koło Żabiańca w km 62,6 i naprawa uszkodzonej konstrukcji wiaduktu w km 58,55-58,6 - zlikwidowanie ograniczeń do 20-30 km/h - zadanie dotyczy linii obsługującej ruch aglomeracyjny i międzyaglomeracyjny (Łódź-Trójmiasto) - 36 pociągów na dobę - zamiast zadań 17, 19, 20. Czas jazdy po realizacji zadania ulegnie skróceniu o ok. 10 minut	3,2 km	360 minut
ZLK Warszawa	13	Naprawa przepustu na linii 1 - tor 1 i 2 w km 27,15-2 w celu zachowania jednolitej prędkości 120 km/h - zlikwidowanie ograniczeń do 60 km/h - zadanie dotyczy linii obsługującej ruch kwalifikowany przez CMK i międzyaglomeracyjny (Łódź-Warszawa) - 112 pociągów na dobę - zamiast zadania 4. Czas jazdy po realizacji zadania ulegnie skróceniu o ok. 0,6 minuty	0,1 km	60 minut
ZLK Toruń	14	Naprawa nawierzchni i wymiana semaforów na linii 18 - tor 101 i 102 w km 107,4-108,6 i 110,1-111,3 w celu wprowadzenia 90 km/h i zlikwidowanie ograniczeń do 40 km/h - zadanie dotyczy linii obsługującej ruch międzyaglomeracyjny (Bydgoszcz-Warszawa)- 68 pociągów na dobę - zamiast zadania 18. Czas jazdy po realizacji zadania ulegnie skróceniu o ok. 3 minuty	4,8 km	Ok..200 minut

ZLK Wrocław	15	Naprawa nawierzchni na linii 274 – tor 1 w km 14,69-14,71; km 20,29-20,31; km 28,64-29,76, km 31,6-34,9; km 44,63-44,66 w celu wprowadzenia 100 km/h i zlikwidowanie ograniczeń do 30-40 km/h oraz toru 2 w km 10,8-17,2; 20,29-20,31; 28,76-34,9 – w celu wprowadzenia 100 km/h i zlikwidowanie ograniczeń do 30-50 km/h. Zadanie dotyczy linii obsługującej ruch aglomeracyjny (Wrocław- w kierunku Wałbrzycha)- 24 pociągi na dobę. Czas jazdy po realizacji zadania ulegnie po torze 1 o 6 minut i po torze 2 skróceniu o ok. 18 minut	4,5 km (tor 1) 12,5 (tor 2)	288 minut
ZLK Skarżysko	16	Naprawa nawierzchni na linii 8 – tor 1 w km 103,8-108,85 z naprawą obiektu w km 106,1 w celu wprowadzenia V 120 km/h i zlikwidowanie ograniczeń do 30-60 km/h – zadanie dotyczy linii obsługującej ruch międzyaglomeracyjny (Kraków-Warszawa)- 22 pociągi na dobę. Czas jazdy po realizacji zadania ulegnie skróceniu o ok. 5 minut	5,05 km	198 minut
ZLK Katowice	17	Naprawa nawierzchni na linii 139 – tor 1 w km 6,3-7,3 w celu wprowadzenia 70 km/h i zlikwidowanie ograniczeń do 20-40 km/h – zadanie dotyczy linii obsługującej ruch aglomeracyjny (Katowice) - 39 pociągów na dobę. Czas jazdy po realizacji zadania ulegnie skróceniu o ok. 2 minuty.	1 km	78 minut
ZLK Katowice	18	Naprawa nawierzchni na linii 62 w km 71-83 w celu wprowadzenia 80 km/h i zlikwidowanie ograniczeń do 20-30 km/h – zadanie dotyczy linii obsługującej ruch aglomeracyjny (Katowice) - 22 pociągi na dobę. Czas jazdy po realizacji zadania ulegnie skróceniu o ok. 14 minut	12 km	308 minut
ZLK Opole	19	Naprawa nawierzchni (rozjazdów) na linii 132 w torze 1 w km 95,195-95,23 w celu wprowadzenia 100 km/h i zlikwidowanie ograniczeń do 20-30 km/h – zadanie dotyczy linii obsługującej ruch międzyaglomeracyjny (Katowice-Wrocław) - 45 pociągów na dobę. Czas jazdy po realizacji zadania ulegnie skróceniu o ok. 1 minutę	0,05 km	45 minut

Łącznie do realizacji są zaproponowane odcinki torów o łącznej długości 111 km. Wykonanie inwestycji w celu eliminacji wąskich gardeł w proponowanych lokalizacjach daje łączne skrócenie surowego czasu jazdy o 4049 minut dziennie w ciągu dnia roboczego dla stale kursujących pociągów (bez sezonowych). Łącznie z zadaniami 1,2,3, 9, 11-13 (1867 minut skrócenia surowego czasu jazdy) program w 2006 r. może przynieść szacunkowo 5 916 minut dziennego skrócenia czasów jazdy pociągów pasażerskich stałego kursowania.

Tak zaplanowane inwestycje pozwolą znacząco skrócić czas jazdy między Warszawą i Bydgoszczą (ok. 5 minut), Poznaniem i Trójmiastem (ponad 15 minut do Trójmiasta i 7 z powrotem), Łodzią i Bydgoszczą (ok. 15 minut), Krakowem i Katowicami (ok. 5 minut), Wrocławiem i Zieloną Górą i Poznaniem (ok. 10 minut), Lublinem i Warszawa (ok. 6 minut), z Warszawy do Kielc (ok. 10 minut), Łodzią i Poznaniem (ok. 10 minut), Bielsko Białą i Katowicami (ok. 10 minut) i wielu innych relacjach.

4. JAK ŚRODKI Z DOTACJI BUDŻETOWEJ DLA PKP PLK S.A. WYCIĘKAJĄ DO INNYCH SPÓŁEK

W tegorocznym budżecie państwa zarezerwowano kwotę 260 mln zł jako dotację podmiotową dla PKP PLK - stosowna umowa („Umowa o dofinansowanie utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w okresie 9.02.2006 r. - 8.02.2009 r.”) pomiędzy Ministerstwem Transportu a PKP PLK S.A. została podpisana 2 czerwca br.

Spółeczny Rzecznik Niezmotoryzowanych zwrócił się z wnioskiem do stron o udostępnienie treści umowy wraz z wykazem zadań, które finansowane będą z dotacji podmiotowej. Niestety, najistotniejsze załączniki zawierające m.in. program zadań objętych dotacją w latach 2007 - 2008 oraz plan rzeczowo - finansowy dotacji na rok 2006, nie zostały udostępnione przez żadną ze stron (odpowiedzi znajdują się w załącznikach). Obie, w tym także Ministerstwo Transportu uzasadniło to faktem, że załączniki te stanowią tajemnicę przedsiębiorcy. Jest to absurdalne i skandaliczne naruszenie jawności finansów publicznych, gdzie obywatelowi odmawia się informacji na co wydatkowane są środki budżetu państwa.

Jednym z załączników, rzekomo objętych tajemnicą przedsiębiorcy, do zawartej umowy (załącznik nr 1) jest wykaz linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. Tymczasem wykaz ten jest ogólnodostępny, stanowi równocześnie załącznik do regulaminu przydzielania tras. Można go ściągnąć ze strony internetowej przedsiębiorstwa (http://www.plk-sa.pl/fileadmin/pdf/reg2006/Zalacznik_1_PLK_w.1.1.pdf), dla wygody wydrukować lub zamówić, zapewne w bardziej estetycznej formie, drogą listowną. W odwołaniu od decyzji ministerstwa (patrz: załączniki), znajduje się dokładne wyjaśnienie, dlaczego żądane informacje nie mogą być objęte tajemnicą przedsiębiorstwa.

W piśmie PKP PLK IFI2-311-BP/32/2006 znalazły się jednak dodatkowe informacje, które dają wiele do myślenia. W końcowej części wymieniono rodzaje działań, które będą realizowane ze środków dotacji budżetowej. Znaczącą część pozycji stanowią tam następujące koszty:

- dzierżawy urządzeń telekomunikacji kolejowej oraz usługi sygnalizacji czasu;
- utrzymania urządzeń telekomunikacji kolejowej;
- utrzymania urządzeń sieci trakcyjnej;

Wszystkie wymienione powyżej urządzenia są własnością innych, niezależnych od PKP PLK S.A. spółek - PKP Energetyka sp. z o.o. i Telekomunikacja Kolejowa sp. z o.o. Dodajmy, że spółka PKP Energetyka co roku przynosi pokaźny zysk - np. za rok 2004 zysk netto wyniósł 20,1 mln zł [wg: Raport Roczny Grupy PKP 2004]. Zachodzi pytanie, czy postawie głoszący nad budżetem państwa wiedzą, że beneficjentem części środków z dotacji budżetowej dla PKP PLK tak naprawdę są inne spółki?

Zachodzi obawa, że część środków z dotacji budżetowej jest transferowana do innych spółek w sposób nieprzejrzysty. Niniejszy raport pokazuje także dobitnie, że środki na remonty infrastruktury kolejowej PKP PLK bardzo niechętnie przeznaczają na poprawę stanu nawierzchni torowej (który ma bezpośredni wpływ na prędkości jazdy), a bardzo chętnie na urządzenia PKP Energetyka, i równie chętnie na urządzenia sterowania ruchem kolejowym. Są one dostarczane przez takie podmioty jak Siemens, Bombardier. Fakt przeznaczania bardzo ograniczonych środków zamiast na bardzo potrzebne remonty nawierzchni torowych na nie przynoszące efektów dla pasażera urządzenia srk, za to dostarczane przez prywatne, potężne korporacje, zawsze będzie wzbudzał podejrzenia o celową niegospodarność, a być może nawet o korupcję.

Źródła

- dane dotyczące parametrów prędkości szlakowych na liniach pod zarządem PKP PLK
- dodatki 2 ZLK PKP PLK z wykazem ostrzeżeń statych na rj 2005./6
- rozkład jazdy 2005/6
- rozkład jazdy 2000/1
- rozkład jazdy 2004/5
- rozkład jazdy 1993/4
- rozkład jazdy 1996/7
- rozkład jazdy 1989/90
- Rynek Kolejowy, nr 7-8/2006
- Raport Roczny Grupy PKP 2004

Załączniki:

1. Pismo od PKP PLK odmawiające dostępu do załączników. Załączniki zawierają wykaz inwestycji, na jakie przeznaczona będzie dotacja podmiotowa



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

CZŁONEK ZARZĄDU

03-734 Warszawa, ul. Targowa 74, tel.: 47-320-04, fax: 47-339-43

NIP: 113-23-16-427, REGON: 017319027, KRS: 0000037568

IF12-311-BP/32/2006

Warszawa, dnia 23 czerwca 2006 r.

Pan Krzysztof Rytel
Spółeczny Rzecznik
Niezmotoryzowanych
00-695 Warszawa
ul. Nowogrodzka 46 lok. 6

W odpowiedzi na pismo znak: SRN-06-0216-02-WS-KR z dnia 8 czerwca br. w sprawie udzielenia Panu przez Spółkę PKP PLK S.A. informacji dotyczących wykazu planowanych robót utrzymaniowych i remontów infrastruktury kolejowej, które zostaną dofinansowane z dotacji podmiotowej uprzejmie wyjaśniam co następuje.

W budżecie państwa na rok 2006 zaplanowano dotację podmiotową dla Spółki PKP PLK S.A. w wysokości **260 000 tys. zł** z przeznaczeniem na dofinansowanie kosztów remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej w celu zmniejszenia kosztów i wysokości opłat za korzystanie z niej. Zgodnie z art. 38a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 86, poz. 789 z późn. zm.) dofinansowanie to jest realizowane na podstawie umowy zawartej pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcą infrastruktury. Odpowiednia umowa została podpisana z Ministrem Transportu w dniu 2 czerwca br. W załączeniu przekazujemy treść tej umowy jednak bez załączników, które stanowią tajemnicę przedsiębiorcy, co pozostaje w zgodzie z art. 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. Nr 112, poz. 1503 z późn. zm).

Jednocześnie uprzejmie informuję, że dotacja podmiotowa dla naszej Spółki w 2006 roku zostanie przeznaczona na dofinansowanie remontu dziewięciu obiektów kolejowych leżących na liniach pozakorytarzowych a więc takich, które nie są finansowane ze środków Unii Europejskiej oraz na dofinansowanie kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej tj.:

- dzierżawy urządzeń telekomunikacji kolejowej oraz usługi sygnalizacji czasu;
- utrzymania urządzeń telekomunikacji kolejowej;
- obsługi technicznej przekaźników srk;
- regeneracji szyn;
- utrzymania urządzeń sieci trakcyjnej;
- utrzymania urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów;
- utrzymania urządzeń oświetlenia zewnętrznego i instalacji elektrycznych;
- energii elektrycznej dla zasilania urządzeń eor oraz oświetlenia zewnętrznego i instalacji;
- zakupów materiałów nawierzchniowych i materiałów srk.

CZŁONEK ZARZĄDU

Mirosław Pawłowski



MINISTERSTWO TRANSPORTU
Departament
Kolei i Transportu Kolejowego

TK 1z-500 – 28/06

Warszawa, dnia 27 czerwca 2006 r.

Pan Krzysztof Rytel
Społeczny Rzecznik Niezmotoryzowanych
ul. Nowogrodzka 46 lok.6
00-695 Warszawa

Szanowny Panie,

w odpowiedzi na pismo nr SRN-06-0216-01-WS-KR z dnia 8 czerwca 2006 r. dotyczące wniosku o udostępnienie i przesłanie na wskazany przez Pana adres treści umowy na dofinansowanie utrzymania i remontów powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej, której zarządcą jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przesyłam w załączeniu tekst „Umowy o dofinansowanie utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w okresie 09.02.2006 r. - 08.02.2009 r”.

Udostępniony Panu tekst umowy nie obejmuje jej załączników nr 1-3, gdyż informacje zawarte w załącznikach tych stanowią tajemnicę przedsiębiorcy, w rozumieniu art. 11 ust 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji¹

W uzupełnieniu uprzejmie informuję, że zgodnie z przepisem art. 5 ust 1 i 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej² prawo do informacji publicznej podlega ograniczeniu w zakresie i na zasadach określonych w przepisach o ochronie informacji niejawnych oraz o ochronie innych tajemnic ustawowo chronionych, m.in. ze względu na tajemnicę przedsiębiorcy .

Z poważaniem

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Kolei i Transportu Kolejowego

Jadwiga Stachowska

¹ DZ.U. z 2003 Nr 153, poz. 1503 z późn. zm.

² Dz.U. Nr 112, poz 1198

3. Odwołanie od decyzji odmawiającej udostępnienia załączników



SPOŁECZNY RZECZNIK NIEZMOTORYZOWANYCH

00-695 Warszawa, ul. Nowogrodzka 46 lok. 6, tel./fax.: (22) 6217777, www.zm.org.pl

SRN-06-0216-03- KR

Warszawa, 27 lipca 2006 r.



Sz. P. Jarosław Kaczyński
Prezes Rady Ministrów

za pośrednictwem:
Jerzy Polaczek
Minister Transportu
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

ODWOŁANIE

od decyzji z dnia 27 czerwca 2006 roku sygn. TK1z-500-28/06 odmawiającej udostępnienia załączników 1-3 do „Umowy o dofinansowanie utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w okresie 9.02.2006 r. - 8.02.2009 r.”

Na podstawie art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. Nr 112 z 2001 r. poz. 1198) wnoszę o uchylenie w/w decyzji w części odmawiającej udostępnienia załączników 1-3 i nakazanie organowi pierwszej instancji udostępnienia tych załączników.

Uzasadnienie

Pismem z dnia 8 czerwca b.r. sygn. SRN-06-021601-WS-KR, powołując się na zapisy ustawy o dostępie do informacji publicznej zwróciłem się do Ministra Transportu o udostępnienie i przesłanie treści „Umowy o dofinansowanie utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w okresie 9.02.2006 r. - 8.02.2009 r.”

W piśmie z dnia 27 czerwca b.r. sygn. TK Iz-500-28/06 podpisanym przez p. Jadwigę Stachowską, zastępcę dyrektora Departamentu Kolei i Transportu Kolejowego została przesłana treść w/w umowy, jednakże bez załączników 1-3, stanowiących jej najistotniejszą część (zwłaszcza załącznik 2: plan rzeczowo-finansowy dotacji na rok 2006 i zał. 3: Ramowy Program Zadań objętych dotacją w latach 2007-2008).

Zgodnie z art. 16 ust. 1 ustawy o dostępie do informacji publicznej odmowa udostępnienia informacji publicznej następuje w drodze decyzji. Stąd też pismo sygn. TK Iz-500-28/06 należy traktować jako decyzję administracyjną, mimo, że nie posiada ono formy decyzji. Materialnie nosi ono jednak cechy decyzji administracyjnej – jest władczym rozstrzygnięciem organu administracji publicznej.

Odmawiając udostępnienia przedmiotowych załączników organ powołał się na art. 5 ust 1 i 2 ustawy o dostępie do informacji publicznej, informując, że informacje zawarte w załącznikach objęte są tajemnicą

przedsiębiorcy.

Tymczasem zgodnie z art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. nr 153 z 2003r. z późn. zmianami) przez tajemnicę przedsiębiorstwa rozumie się „nieujawnione do wiadomości publicznej informacje techniczne, technologiczne, organizacyjne przedsiębiorstwa lub inne informacje posiadające wartość gospodarczą, co do których przedsiębiorca podjął niezbędne działania w celu zachowania ich poufności”.

Informacje z załączników 1-3 nie spełniają tego warunku. W stosunku do tych danych przedsiębiorca nie podjął niezbędnych działań w celu zachowania ich poufności. Dowodami na ten fakt mogą być choćby:

1. Artykuł na stronie internetowej Ministerstwa Transportu - aktualność z dnia 7 lipca 2006, p.t. „Minister Jerzy Polaczek apeluje o pełne wykorzystanie środków na inwestycje kolejowe”, w którego końcowej części wymienione są zadania finansowane z budżetu państwa.
2. Artykuł w Rynku Kolejowym nr 7-8/2006 p.t. „Inwestycje w infrastrukturze kolejowej w Polsce w 2006r.”, gdzie na str 25-27 wypisane są szczegółowo różne projekty, w tym także finansowane z dotacji budżetowej.
3. Odnośnie załącznika nr 1 – Wykaz linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. to są dane ogólnodostępne. PKP PLK udostępnia go choćby jako załącznik do regulaminu przydzielania tras pociągów.

Ponadto decyzja jest rażąco niezgodna z art. 107 ust. 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zmianami), gdyż nie zawiera uzasadnienia faktycznego i prawnego oraz pouczenia do kogo i w jakim trybie służy od niej odwołanie.

Wyrażam oburzenie, że w państwie prawa nadal odmawia się obywatelom tak podstawowych informacji, jak to, na jakie zadania wydatkowane są środki budżetowe. Uważam ten fakt za skandaliczny.

Dlatego wnoszę jak na wstępie

Z poważaniem


Krzysztof Rytel

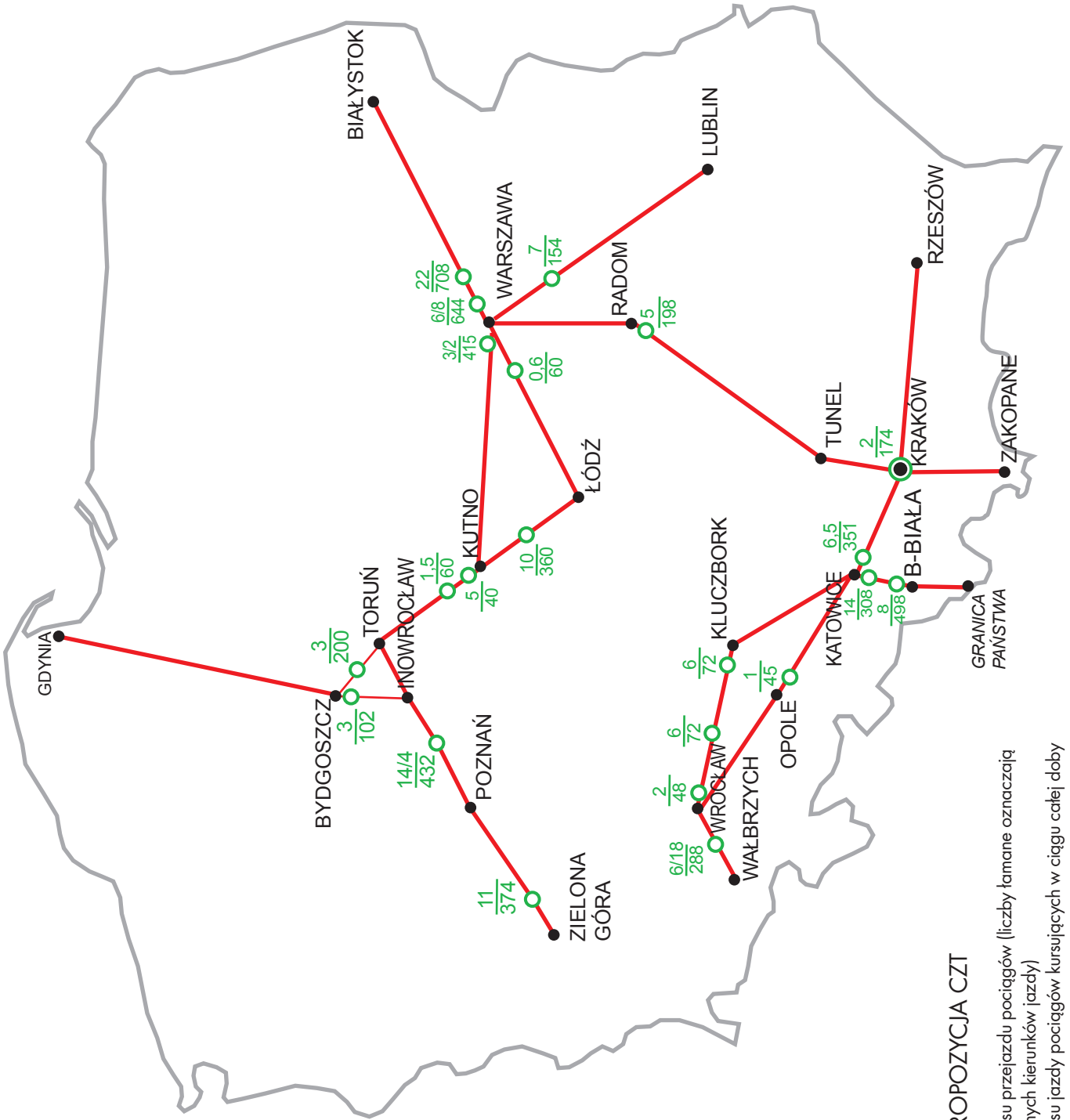
Spoleczny Rzecznik Niezmotoryzowanych

Załączniki:

1. Artykuł na stronie internetowej Ministerstwa Transportu - aktualność z dnia 7 lipca 2006, p.t. „Minister Jerzy Polaczek apeluje o pełne wykorzystanie środków na inwestycje kolejowe
2. Artykuł w Rynku Kolejowym nr 7-8/2006 p.t. „Inwestycje w infrastrukturze kolejowej w Polsce w 2006r.”.
3. Formularz PKP PLK SA zamówienia Regulaminu przydzielania tras pociągów

CENTRUM ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU
Stowarzyszenie "Zielone Mazowsze"
ul. Nowogrodzka 46 lok. 6
00-695 Warszawa
tel./fax.: (22) 6217777
czf.zm.org.pl

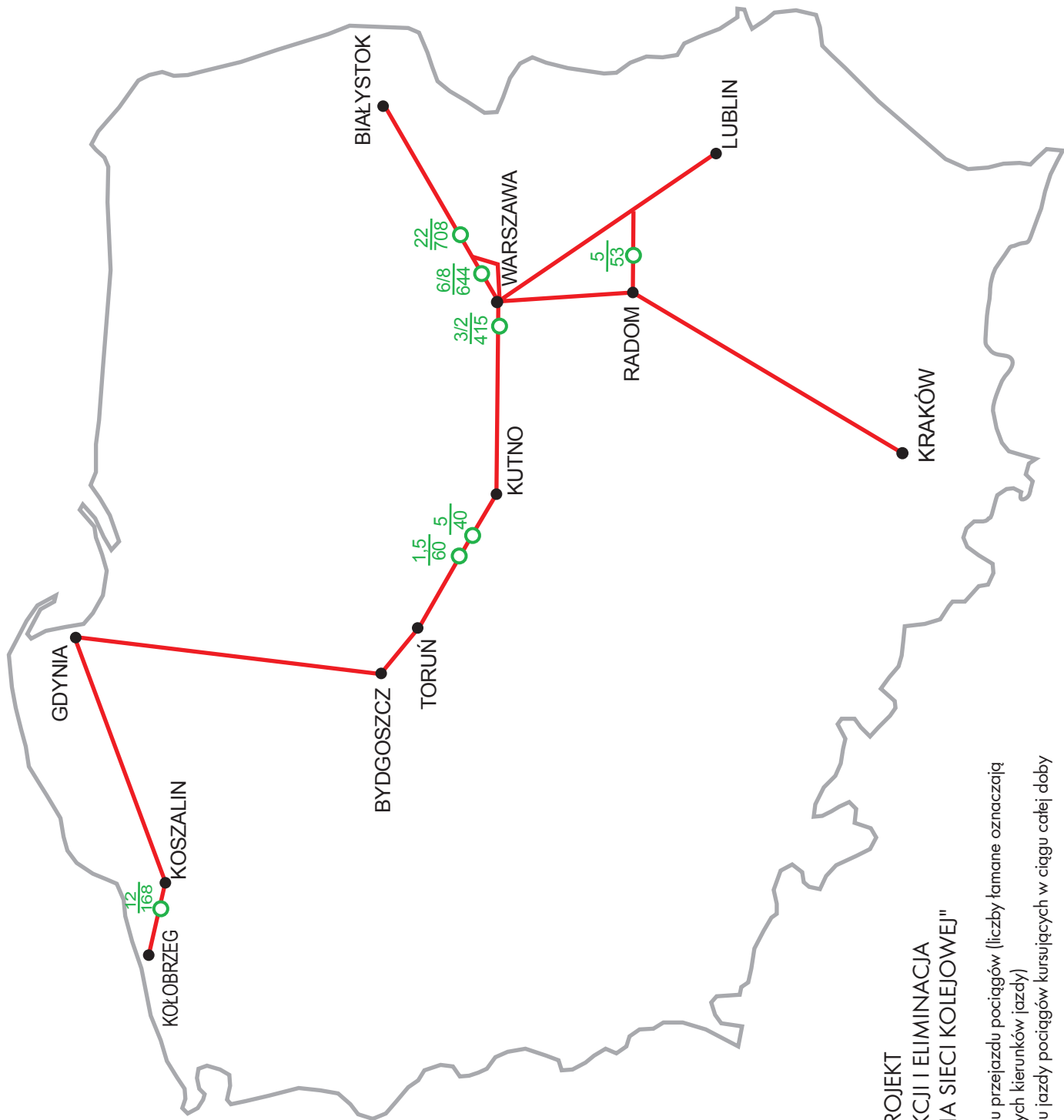
SKRÓCENIE CZASU JAZDY POCIĄGÓW



Rys 1. WARIANT II - PROPOZYCJA CZT

- skrócenie czasu przejazdu pociągów (liczby tamane oznaczają dane dla różnych kierunków jazdy)
- skrócenie czasu jazdy pociągów kursujących w ciągu całej doby

SKRÓCENIE CZASU JAZDY POCIĄGÓW



Rys 2. WARIANT I - PROJEKT
"REHABILITACJA TRAKCJI I ELIMINACJA
WAŚKICH GARDEŁ NA SIECI KOLEJOWEJ"

- x** - skrócenie czasu przejazdu pociągów (liczby łamane oznaczają dane dla różnych kierunków jazdy)
- y** - skrócenie czasu jazdy pociągów kursujących w ciągu całej doby