



Adrian Furgalski -Przewodniczący Zarządu

Warszawa, 24 sierpnia 2020 r.

Szanowny Pan

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu

honorowy Panie Ministrze

Na początku marca 2020 r. RBF przesłał do Ministerstwa Infrastruktury opinię na temat Rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym w ówczesnej wersji.

Aktualnie odnosimy się do nowego projektu przedmiotowego Rozporządzenia przesłanego zgodnie z pismem MI z dnia 3 sierpnia 2020 r. Znak sprawy : DTK-8.0211.2.2020 prezentując uwagi w dwóch częściach.

W części I zostały omówione i odpowiednio skomentowane istotne zmiany w Planie. W części II zamieszczamy opinię będącą powtórzeniem projektu opinii sporządzonego w marcu 2020 do poprzedniej wersji projektu Planu Krajowego z wprowadzeniem niezbędnych zmian.

C. Jozefowicz
Adrian Furgalski



CZĘŚĆ I

Opinia Forum Kolejowego RBF w przedmiocie projektu (z 31.07.2020) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

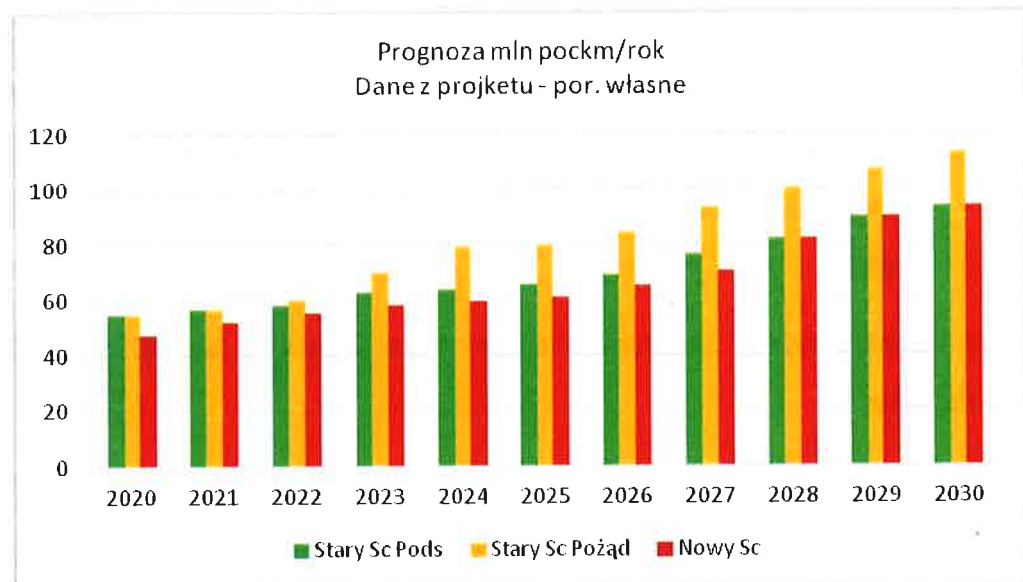
Nowa wersja projektu w porównaniu z poprzednią (18 lutego 2020) zawiera niewiele zmian co uzasadnia powtórzenie opinii przedłożonej do poprzedniej jedynie z wprowadzeniem korekt.

1. W kwestiach programowych nowa wersja wylicza fakt przyjęcia uchwałą RM z 24 września 2019 Strategii ZR Transportu do 2030 roku (str. 5) a także Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 roku (str. 8) przy czym w odniesieniu do tego programu zawarto (str. 15) określanie zasad kwalifikowania linii kolejowych do tego programu. Dopełnienie listy podstaw programowych jest słuszne, aczkolwiek trzeba pamiętać że linie z programu Kolej+ będą wykorzystane głównie w ruchu organizowanym na poziomie samorządu.
2. Nowa wersja uwzględnia nowelizację ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w wyniku czego plan powinien zawierać „... wyznaczone w uzgodnieniu z województwami linie komunikacyjne w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym zapewniające połączenie komunikacyjne między sąsiednimi województwami. „ (str. 5) co znajduje potem odbicie w dalszej części planu.
3. Opis uwarunkowań sieciowych oraz opis istniejącej oferty nie uległy zmianie poza zaktualizowaniem statystyki przepustowości (str. 11) i stanu (str. 12) sieci.
4. W części poświęconej dostępności transportu kolejowego dla osób niepełnosprawnych słusznie wskazano dodatkowo, na brak – na większości stacji – personelu dedykowanego pomocy takim osobom oraz zalecenie dążenia do zmiany

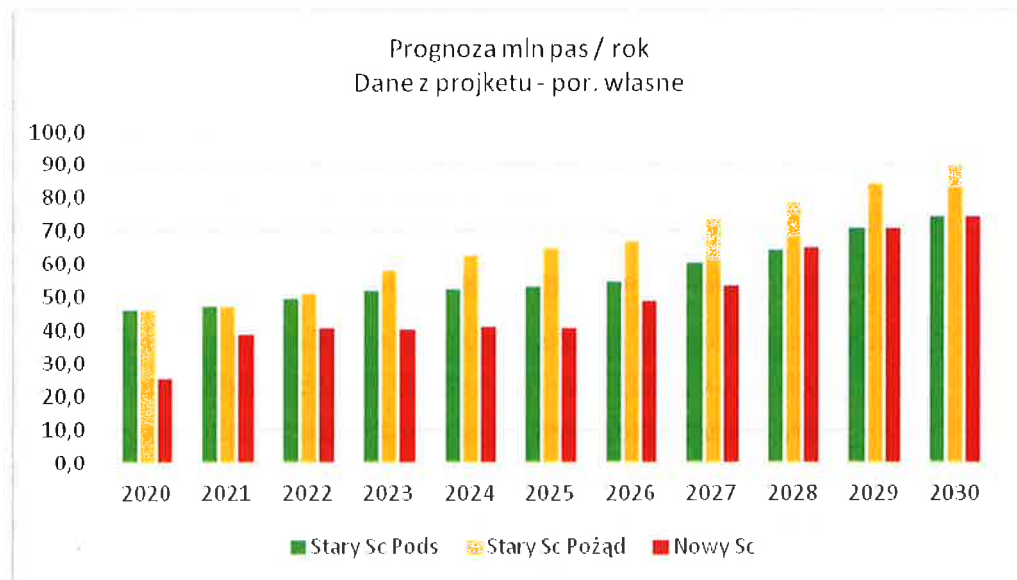
tej sytuacji (str. 44) jakkolwiek brak jest dookreślenia na kim powinien spoczywać taki obowiązek.

5. W części dotyczącej prognozy zapotrzebowania (pkt. 3.7) do roku 2028 (str. 46 i następne) z katalogu przesłanek usunięto podział rozważań na scenariusz podstawowy i pożądany. Usunięto też ze str. 49 poprzedniej wersji: „*Natomiast dla scenariusza pożądanego założono możliwość zwiększenia poziomu dofinansowania, przy czym należy zauważyć, że początkowe zwiększenie dofinansowania może w rezultacie poskutkować zmniejszeniem deficytu przewozów z uwagi na zwiększenie się liczby podróży.*” Zmieniły się także prognozy pracy eksploatacyjnej i liczby pasażerów w przewozach międzywojewódzkich:

- a. W nowej wersji szacowana praca eksploatacyjna ma wzrastać od **47,1** mln pockm/rok w 2020 do **70,6** w 2027 i dojsie szybko do **93,7** w 2030. Stara wersja przewidywała w scenariuszu podstawowym **54,5** mln pockm/rok w 2020 i wzrost do **76,3** w 2027 aby dojsć – w wolniejszym tempie - do identycznej jak w nowej wersji liczby **93,7** w 2030W nowej wersji porzucono scenariusz pożądany kończący dekadę 2020 – 2030 pracą 112,9 mln pockm / rok.



- b. Korekta prognozowanej liczby pasażerów jest dalej idąca. W nowej wersji jest to od 25,2 mln pas/rok w 2020 do 74,3 mln w 2030 to w starej wersji scenariusz podstawowy zakładał 46,0 mln pas/rok w 2020 i 74,3 mln w 2030. W scenariuszu rozszerzonym w 2030 zakładano 89,5 mln pas/rok.



O ile da się uzasadnić:

- (i) uwzględnienie następstw pandemii oraz
- (ii) przewidywanie utrudnień związanych z pracami w węźle warszawskim poprzez eliminację scenariusza „pożądanego” i ostrożniejsze prognozy na lata 2020 – 2027

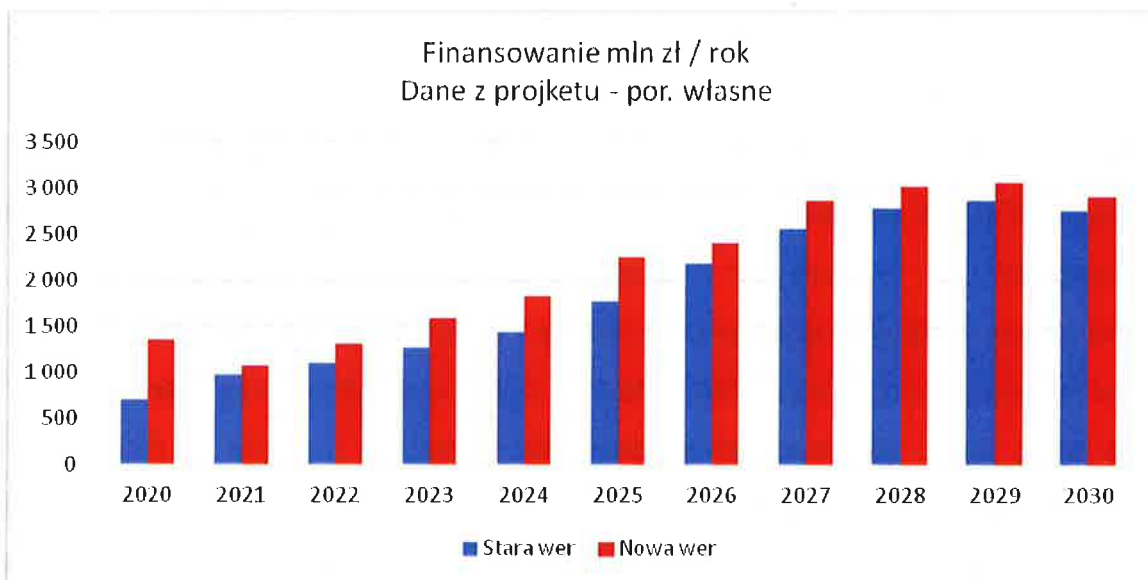
to jednak przyjęcie zdecydowanie większego tempa na lata 2028 – 2030 wydaje się arbitralne.

6. Dalszą konsekwencją jest rezygnacja z zapowiedzi ewentualnego podwyższenia dopłat po to aby zwiększyć liczbę pasażerów i osiągnąć docelowo rentowność (str. 50 starej wersji).



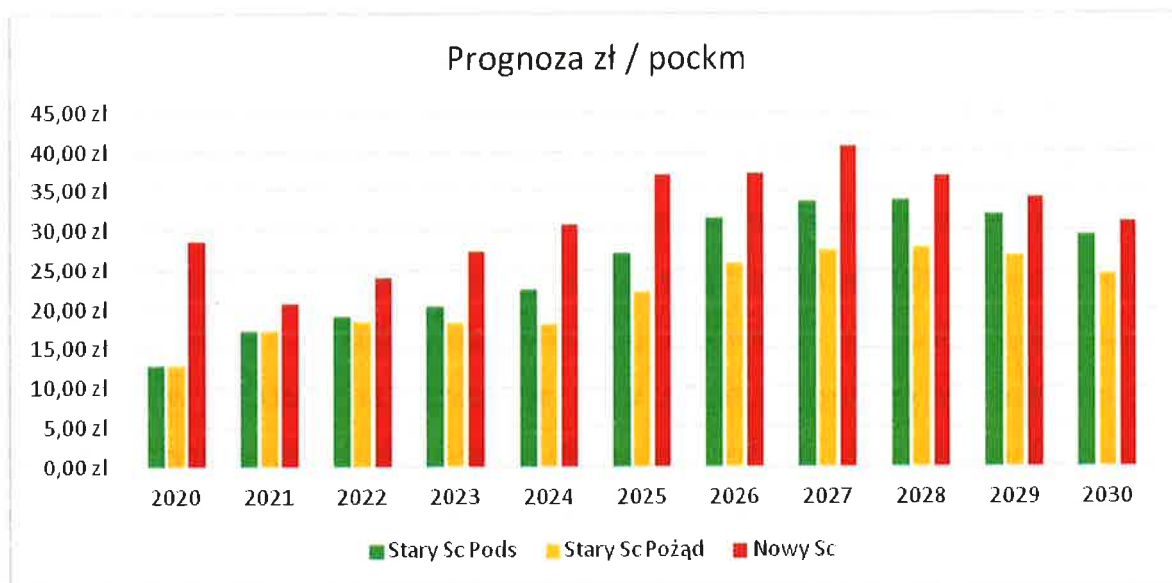
7. Także podstawowy parametr jakościowy oferty formułowany poprzednio w scenariuszu pożądanym (str. 50) na poziomie 4 par pociągów na dobę dla obsługi miast średnich w nowej wersji dopuszcza 2 pary pociągów/dobę (str. 48) w „wyjątkowej sytuacji” co jest sformułowaniem nieostrym. Takie postawienie sprawy źle rokuje gdyż oferta taka nie będzie konkurencyjna nawet w warunkach kiepskiej komunikacji autobusowej nie mówiąc już o transporcie indywidualnym.
8. Nie jest jasne czemu zrezygnowano z poglądowych map określających potoki pasażerskie (str. 51 – 52 starej wersji).
9. Zmianie uległ kalendarz w którym definiowana jest docelowa oferta przewozowa – wprowadzono 3 (zamiast 2) wersje: (i) stan w trakcie ograniczeń wynikających z modernizacji węzła warszawskiego (WWK), (ii) rozkład 2026/2027 czyli po CPK i modernizacji węzła, (iii) rozkład 2028/2029 po realizacji pierwszych inwestycji CPK. Zrezygnowane z cezury rok 2023/2024 – po realizacji KPK. Czy należy to interpretować jako brak poprawy transportu publicznego bezpośrednio po realizacji KPK? Zakończenie tak ważnego programu powinno być widoczne, nawet jeżeli modernizacja WWK wywoła pewne utrudnienia.
10. Nowa wersja wskazuje podstawowe etapy modernizacji WWK (str. 53) i na tym tle na mapie na str. 54 prezentuje nowe – na kilku relacjach mniejsze w porównaniu do starej wersji (str. 56) – liczby par pociągów. Zmniejszeniu ulega liczba par pociągów do Trójmiasta, aczkolwiek jest szansa na odstęp 1 h w szczycie. Zmniejszeniu ulega także liczba pociągów na odcinku WWK - Radom, co jest szczególnie niepokojące, jako że jest to trasa, która jak mało które daje kolei szansę na przejęcie (a raczej powrót) transportu z dróg (duży potok pasażerów, odległość, masowe dojazdy do Warszawy). Kwestia poprawy obsługi tej trasy nie powinna być odkładana i należy analizować pogodzenie modernizacji WWK z obsługą dojazdów do Warszawy – nie tylko z Radomia. Mapy częstotliwości na lata 2028/2029 nie wykazują już takich różnic.

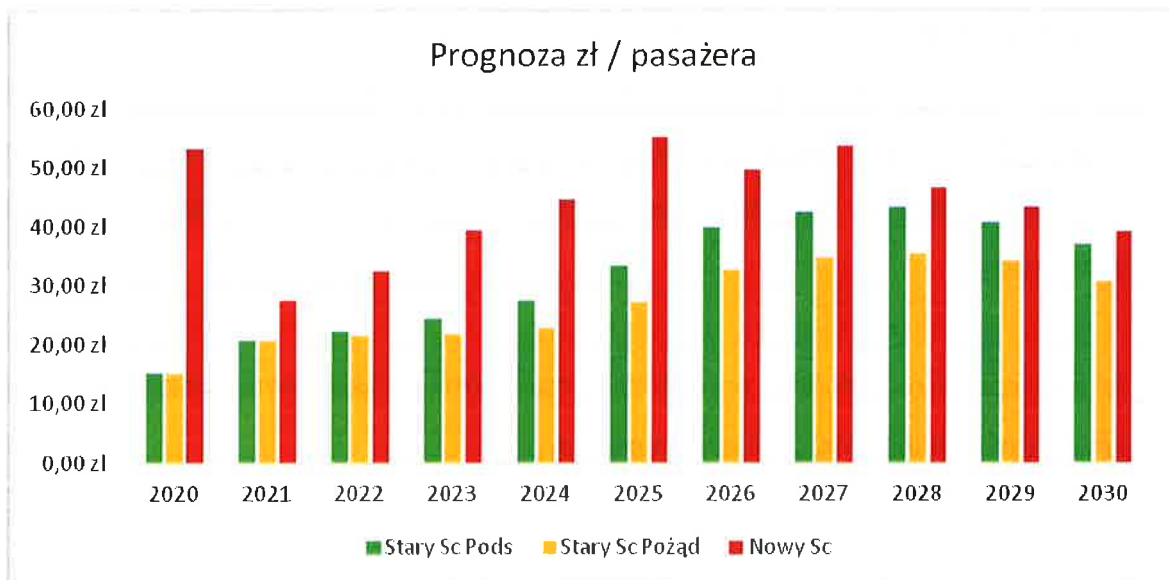
11. Doprecyzowano liczbę lokalizacji (str. 60) w których konieczne jest dostosowanie peronów (200), w starej wersji było tylko przykładowe wyliczenie.
12. Nowa wersja zakłada zwiększenie finansowania z budżetu państwa przewozów wojewódzkich i międzywojewódzkich. Niestety porównywalność liczb odnośnie finansowania jest wątpliwa. W starej wersji w Tabeli 7 na str. 77 mamy w 2020 kwotę 701 223 mln zł. Jest to oczywista pomyłka pisarska: albo ta i kolejne kwoty podane są w tys. zł albo pominięto przecinek dziesiątny 3 cyfry od końca liczby. Jednak po dokonaniu tej korekty nie jest jasne czy kwoty te dotyczą dofinansowania **bez rekompensat z tytułu zniżek czy wraz z nimi**. W 2019 roku według Tabeli 7 na str. 74 dotacja bez rekompensaty wynosiła 621 mln zł, a z rekompensatami 1201 mln zł. Jest więc prawdopodobne że w wyniku uwzględnienia decyzji ustawowej o możliwości wypłaty niewykorzystanej rekompensaty za zniżki jako dotacji, kwota wzrosła do 1345 mln w wyniku tego – słusznego - zabiegu.
- 13.



Jednak w takiej sytuacji należałoby oczekiwać prognozy co do obu składników aby określić realny i porównywalny z latami ubiegłymi poziom finansowania. Jej brak uniemożliwia ocenę propozycji a inne zmiany obawy czy nie nastąpi likwidacja refundacji zniżek w pociągach komercyjnych. Czyniłoby to zapowiadaną podwyżkę iluzoryczną.

W przeliczeniu na jednostki pracy (obliczenia własne na podstawie danych z obu wersji projektów) przedstawiają ja się następująco.





14. Powyższe wykresy i poniższa niższa tabela (obliczenia wsp. własne) pokazuje, że w nowym scenariuszu założono drastyczne zwiększanie się dopłaty do pasażera w 2020 roku ale już w 2021 jej zmniejszenie omal o połowę. W kolejnej tabeli pokazano dotację do pockm. Brak jest omówienia przesłanek decydujących o takim a nie innym ukształtowaniu proporcji, a trzeba wziąć pod uwagę zamieszczone w dalszej części zastrzeżenia odnośnie cyklu koniecznego dla nadania kolei należytej rangi w transporcie publicznym i co za tym idzie pogodzenie – przynajmniej początkowe – z niskim poziomem wypełnienia pociągów.



Adrian Furgalski -Przewodniczący Zarządu

Rok	Prognoza mln pas / rok			Finansowanie mln zł / rok		Wsp zł / pas		
Rok	Stary Sc Pods	Stary Sc Pojazd	Nowy Sc	Stara wer	Nowa wer	Stary Sc Pods	Stary Sc Pojazd	Nowy Sc
2019				621				
2020	46,0	46,0	25,2	701	1 345	15,24 zł	15,24 zł	53,37 zł
2021	47,0	47,0	38,8	976	1 067	20,76 zł	20,76 zł	27,50 zł
2022	49,3	50,8	40,4	1 103	1 314	22,37 zł	21,71 zł	32,52 zł
2023	51,8	58,0	40,2	1 269	1 584	24,49 zł	21,88 zł	39,40 zł
2024	52,2	62,4	40,8	1 434	1 826	27,48 zł	22,99 zł	44,75 zł
2025	52,8	64,7	40,7	1 766	2 254	33,45 zł	27,30 zł	55,38 zł
2026	54,6	66,7	48,6	2 183	2 414	39,98 zł	32,73 zł	49,67 zł
2027	60,2	73,5	53,4	2 565	2 867	42,61 zł	34,90 zł	53,69 zł
2028	64,2	78,3	64,9	2 782	3 024	43,33 zł	35,52 zł	46,59 zł
2029	70,6	84,1	70,6	2 872	3 062	40,68 zł	34,15 zł	43,37 zł
2030	74,3	89,5	74,3	2 753	2 912	37,05 zł	30,76 zł	39,19 zł

Rok	Prognoza mln poc km/rok			Finansowanie mln zł / rok		Wsp zł / poc km		
Rok	Stary Sc Pods	Stary Sc Pojazd	Nowy Sc	Stara wer	Nowa wer	Stary Sc Pods	Stary Sc Pojazd	Nowy Sc
2019				621				
2020	54,5	54,5	47,1	701	1 345	12,87 zł	12,87 zł	28,56 zł
2021	56,7	56,7	51,8	976	1 067	17,21 zł	17,21 zł	20,60 zł
2022	58,1	59,8	55,0	1 103	1 314	18,98 zł	18,44 zł	23,89 zł
2023	62,4	69,9	58,1	1 269	1 584	20,33 zł	18,15 zł	27,26 zł
2024	63,7	79,4	59,5	1 434	1 826	22,52 zł	18,06 zł	30,69 zł
2025	65,2	79,9	60,8	1 766	2 254	27,09 zł	22,10 zł	37,07 zł
2026	69,1	84,4	64,7	2 183	2 414	31,59 zł	25,87 zł	37,31 zł
2027	76,3	93,1	70,6	2 565	2 867	33,62 zł	27,55 zł	40,61 zł
2028	82,1	100,1	82,1	2 782	3 024	33,88 zł	27,79 zł	36,83 zł
2029	89,7	106,9	89,7	2 872	3 062	32,02 zł	26,87 zł	34,14 zł
2030	93,7	112,9	93,7	2 753	2 912	29,38 zł	24,38 zł	31,08 zł



15. Drugą – nawet bardziej istotną – luką nowej wersji sporządzanej już w warunkach COVID jest pominięcie analizy możliwości utrzymania rozmiaru działalności komercyjnej realizowalnej poza planem – jako otwarty dostęp. Tymczasem zmniejszenie podróży w niektórych kategoriach może okazać się zjawiskiem trwałym, a w każdym razie sięgającym poza rok 2023. Naturalne obawy i zarządzenia państwowe jak też korporacyjne unaocznily jak wiele czynności biznesowych i nie tylko można wykonywać zdalnie. Spowodowało to zweryfikowanie celowości wielu podróży w pociągach – zwłaszcza wyższej kategorii i zwłaszcza łączących metropolie, które w polskich warunkach były jedynymi generatorami komercyjnego potoku pasażerów w ruchu dalekobieżnym. W dodatku obawy i obostrzenia sanitarne odnowiły nieco popularność samochodu. Oczywiście nie będzie to 100%, na pewno też pozostanie sporo podróży rodzinnych i wakacyjnych, ale te będą nastawione na tańsze pociągi a częściowo też ulegną obawom sanitarnym w wyniku czego trafią na drogi. W tej sytuacji utrzymanie sektora komercyjnego w pobliżu 10% może okazać się wątpliwe. Ewentualne pogorszenie cyklu tylko pogłębi problem z frekwencją. Tak więc jest wielce prawdopodobne że zachowanie sensownej oferty z cyklem 1h (przy mniejszym wypełnieniu) na najważniejszych trasach z Warszawy będzie wymagało objęciem usługą publiczną znacznie większej liczby połączeń o różnych kategoriach, z których część brana indywidualnie będzie rentowna ale bez wsparcia nie uda się zachować rozsądnej siatki i cyklu. Zwłaszcza tam gdzie jeszcze przed COVI otwarty dostęp operował na granicy rentowności. Nie jest jasne, czy zapowiedziana w starej wersji (str. 79) zasada w myśl której: *Przewoźnicy oferujący usługi przewozów kolejowych, które nie będą ujęte w umowach, czyli przewozy komercyjne, będą mogli ulgi stosować ale nie otrzymają z tego tytułu dofinansowania.*, a której nie powtórzono w nowej wersji pozostanie w mocy. W nowej wersji zwraca się uwagę, że *„Zgodnie z przepisami ustawy PTZ, uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz*



Adrian Furgalski -Przewodniczący Zarządu

dotychczasowe zasady wypłacania dotacji podmiotom prowadzącym działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób w związku z honorowaniem tych uprawnień, obowiązują do dnia 31 grudnia 2020 roku. Stąd w 2020 roku w kolejowych przewozach pasażerskich realizowanych na terytorium RP, w tym przewozach międzynarodowych i międzywojewódzkich, których organizatorem jest minister właściwy do spraw transportu, są honorowane ulgi ustawowe. Operatorom i przewoźnikom kolejowym przysługuje dotacja przedmiotowa wyrównująca utracone przychody z tego tytułu.”. W nowej wersji dyskretnie pominięto kwestię: co z refundacją od 2021 roku. Nie jest więc jasne jaki jest zamiar co do dalszej refundacji ulg ustawowych w przewozach komercyjnych. Pogłębia to obawy o szansę utrzymania komercyjnego charakteru wielu przewozów, gdyż wynika stąd dla wielu pasażerów podwyżka cen biletów spowoduje ich odpływ od kolei albo skłoni do poszukiwanie tańszych pociągów - dofinansowanych w ramach usług publicznych. Trzeba sobie uświadomić że koszt podróży koleją przy pełnej cenie biletu jest porównywalny z jazdą samochodem nawet dla jednej osoby, gdy weźmie ona pod uwagę koszty krańcowe (pomijając koszty stałe w tym amortyzację samochodu, ubezpieczenia itd., co właśnie jest sposobem myślenia kogoś kto już ma samochód), natomiast co do czasu podróży jak wiadomo konkurencyjność z trudem i niekompletna dopiero się buduje. W przybliżeniu: typowa relacja Warszawa – Metropolia to 300 km, EIP 2 kl. ok. 150 zł czyli 0,50 zł / km. Spalanie 6 L/100 km = 27 zł/100 km = 0,27 zł / km. Dla dwu osób nawet bardziej paliwożerny samochód będzie opłacalny. W sektorze komercyjnym (otwarty dostęp) możliwości podwyżek cen biletów trzeba uznać za wyczerpane, a na istotną poprawę jakości (czas, cykl) na razie się nie zanoszą.

16. Punkty dotyczące standardów nie uległy zmianie poza drobnymi korektami raczej redakcyjnymi odnośnie odpowiedzialności za opóźnienia itp. (str. 85) oraz informacji intermodalnej.



Adrian Furgalski -Przewodniczący Zarządu

17. Zrezygowano (zał. 2) z prezentacji docelowej sieci komunikacyjnych (zał. 2 w starej wersji) natomiast skonkretyzowane zostały w duchu nowelizacji ustawy o ptz wymagania co do połączeń międzywojewódzkich (nowy zał. 2). Ocena tego fragmentu wymagałaby analizy sytuacji w konkretnych województwach, jednak bez tego widać że niektóre propozycje są dziwne. Przykładowo propozycje relacji Katowice – Krzeszowice oraz Trzebina – Jaworzno w ciągu linii Kraków - Katowice mają sens poprzez zorganizowanie rozsądnych połączeń Kraków – Katowice, co nie nastąpi przed zakończeniem modernizacji tej linii. Długi czas była ona ostatnia w priorytetach, podczas gdy jest to relacja o największym w Polsce potoku ruchu samochodowego. Inne od dawna są realizowane bez narzucania przez Ministerstwo i w lepszej relacji – np. istniejące Kraków – Rzeszów oczywiście obsługuje też Dębicę. Zamieszczenie w projekcie tego wykazu nie umniejsza krytycznych uwag zawartych w dalszych częściach (pkt. 18).



CZĘŚĆ II

Tekst opinii do wersji projektu Rozporządzenia z lutego 2020 r. z znaczeniem aktualizacji tam gdzie okazała się potrzebna (nowe fragmenty pogrubione) .

Uwagi ogólne – po uzupełnieniu o powyższe pkt. 1 do 17 - pozostają w całości aktualne

18. Istotą rozporządzenia jest wprowadzenie nowego planu dotyczącego publicznego transportu zbiorowego w tytułowym zakresie. Minister Infrastruktury (MI) jest organizatorem tych przewozów, choć w praktyce zdarzają się przewozy międzywojewódzkie wykraczające poza ustawową granicę najbliższego węzła (a nawet 30 km wedle nowelizacji ustawy) organizowane w oparciu o porozumienia samorządów wojewódzkich (np. Ostrowiec Świętokrzyski – Kielce – Kraków lub Katowice - Kraków - Rzeszów). Takie podejście pozwala im na optymalizację obiegów gdyż pociąg osobowy zatrzymujący się na wszystkich stacjach obsługuje ruch dwu sąsiadujących aglomeracji. Z drugiej strony przewozy organizowane przez MI dotyczą także *commuters* – pasażerów codziennie przemieszczających się do pracy (np. Warszawa – Łódź). Dlatego istotnym aspektem planu powinna być konieczność pogodzenia ruchu aglomeracyjnego (dla *commuters*) – obojętne kto go organizuje (MI czy samorządy) z ruchem dalekobieżnym i międzynarodowym. O ile teoretycznie przepustowość polskiej sieci kolejowej jest słabo wykorzystana, to w praktyce istnieje szkodliwy dla pasażerów konflikt pomiędzy ruchem dalekobieżnym – także międzynarodowym – a obsługą *commuters*. W rezultacie zdarza się, że przejazd pociągu międzynarodowego z pierwszeństwem (wyprzedzanie) przed pociągiem regionalnym/aglomeracyjnym uniemożliwia skonstruowanie cyklicznego rozkładu dla regio/aglo, zapewnienie regularnych odstępów a w dodatku zmniejsza ich prędkość handlową. Pociągi te przewożą wielokrotnie więcej osób jadących do pracy niż pociąg



Adrian Furgalski -Przewodniczący Zarządu

międzynarodowy – często dla wycieczkowiczów. Podobnym problemem jest rozkład jazdy pociągów kursujących okresowo, czasami kilkanaście dni w roku, co skutkuje zablokowaniem przepustowości i zmusza do konstruowania niestabilnych rozkładów jazdy w ruchu regio/aglo. Wynikiem jest rozkład jazdy pełen odnośników i wyjątków - niewygodny i nieczytelny. Tymczasem plan w kilku miejscach podkreśla hierarchiczność planów i nadrzędność planu krajowego nad wojewódzkimi umacniając i tak istniejące z mocy ustawy pierwszeństwo większości pociągów dalekobieżnych. Uważamy że **tekst planu powinien zawierać wyraźna sugestie nadania należytej rangi ruchowi regio/aglo w tym zwłaszcza w godzinach szczytu porannego i popołudniowego, zamiast podkreślać ideę hierarchiczności.**

19. Plan słusznie zwraca uwagę na cykliczność, równe odstępy i generalnie uporządkowany rozkład jazdy. Należałoby jeszcze dodać postulat stabilności. Obecnie w typowym rozkładzie jazdy pociągi kursujące codziennie stanowią mniejszość a liczba odnośników wskazujących na dni kursowania dobiega niekiedy do 100 (często na odrębnym arkuszu do którego pasażer musi podejść nawet 1m). Należałoby dążyć do sprowadzenia rozkładu jazdy do 3 tablic: Dni Robocze, Soboty, Niedziele i Święta, publikowanych w takim układzie (dzięki czemu będą czytelne) z minimalną liczbą wyjątków, ograniczaną do pociągów sezonowych (wakacyjnych). Oznacza to potrzebę uruchomienia pociągów czasami z niższą frekwencją, ale zyskuje się poczucie stabilności u pasażerów, co nie jest obojętne dla poprawienia udziału kolei w przewozach. Wskazane jest więc położenie nacisku na koordynację ruchu dalekobieżnego objętego planem krajowym z ruchem aglo/regio tak aby móc spełnić powyższe postulaty.

20. Zważywszy 10-letnią perspektywę planu, powinien on postulować stopniowe dochodzenia do cyklicznej pracy poszczególnych węzłów na wzór kolei szwajcarskich, co częściowo znajduje już odzwierciedlenie w ustaleniach szczegółowych (wskazanie



regularnych odstępów). Jednak w nowej wersji pojawiła się koncepcja „wyjątkowego” dopuszczenia 2 par/dobę co jest zupełnym anachronizmem. Wielka liczba modernizacji czyni postulat na razie mało realnym, ale tam gdzie dobiegają one końca powinno się dążyć do wdrażania takiego modelu – stałych minut przyjazdów i odjazdów dla poszczególnych kierunków w każdej „dziennej” godzinie. Takie podejście ułatwiłoby synchronizację skomunikowań nie tylko kolejowych, ale także z komunikacją miejską i inną lokalną, w tym autobusową.

21. Plan jest jednym z kilku dokumentów faktycznie programujących rozwój przewozów kolejowych – obok dokumentów CPK (koncepcja szprych) oraz Krajowego Programu Kolejowego dotyczącego inwestycji infrastrukturalnych. W tym kontekście odczuwalny jest brak dokumentu nadrzędnego opartego na zbadaniu nie tylko faktycznych ale potencjalnych potoków pasażerów możliwych do osiągnięcia po zaprowadzeniu lepszego porządku rozkładów jazdy, w tym doprowadzenia do konkurencyjnej prędkości. **Jest to kwestia tym bardziej aktualna w świetle ewolucji jakiej dozna transport pasażerski w takcie i po epidemii COVID.** Kwestia inwestycji winna być wtórna względem takiego ramowego planu i rozkładu jazdy, tak aby infrastruktura umożliwiła jego realizację.
22. Kluczowym czynnikiem decydującym o wyborze kolei lub innego środka transportu jest czas podróży, na który w przypadku transportu publicznego składa się nie tylko czas jazdy ale i konieczność oczekiwania na pojazd, zerowy w przypadku samochodu, a szacowany na połowę odstępu (cyklu) pomiędzy kolejnymi odjazdami. Tak więc trzeba docenić nie tylko czas jazdy ale i cykl. Projekt zawiera wskazówkę odnośnie liczby połączeń na dobę oraz średniej prędkości handlowej na całej sieci. Zapewne nie byłoby stosowne wprowadzenie ręcznego kierowania przedsiębiorstwami kolejowymi, ale zaprezentowane podejście jest zbyt ogólne, gdyż cykl i prędkość powinny być dostosowane do sytuacji, a realizacja wynikać z oszacowania



potencjalnego potoku pasażerów. Celem powinno być – i jest zadeklarowane, ale nie przekłada się na konkretne prędkości - osiągnięcie konkurencyjności względem samochodu: Oszacowanie jak spełnić regułę:

- a. mniej wymagającą: $T_p + 0,5 \text{ cyklu pociągu} \leq T_s$, gdzie T_p czas jazdy pociągiem, a T_s szacowny czas jazdy samochodem miasto – miasto.
- b. dla ważniejszych ośrodków bardziej wymagającą: $T_p + \text{cykl pociągu} \leq T_s$

poprzez wskazanie koniecznej prędkości i cyklu w poszczególnych korytarzach. Przy takim podejściu pomija się niekorzystną dla kolei dogodność samochodu jaką jest podróż samochodem „drzwi – drzwi”, ale w pewnej mierze jest to skompensowane długim czasem opuszczania miasta. Oczywiście stosowne badania powinny być bardziej precyzyjne i zindywidualizowane, a także uwzględniać preferencje pasażerów, ale założenie, że czas tracony na wyjazd z miasta jest porównywalny z dojazdem do dworca jest wystarczające dla przybliżonego zilustrowania problemu.

23. Zapewne w niektórych przypadkach powyższe kryterium będzie wysoce kosztowne zarówno co do infrastruktury jak i liczby uruchamianych pociągów, ale powinno być wiadome jakiej potrzeba dopłaty aby osiągnąć cel w mniejszym lub większym stopniu, a gdzie jest ono osiągalne przez połączenia komercyjne w otwartym dostępie. Wtedy dopiero możliwa jest świadoma decyzja o skali środków przeznaczonych na dopłaty. Poniżej (załączniki) przedstawiono obliczenia przy założeniu prędkości komunikacyjnej samochodowej od 40 do 140 km/h a kolejowej handlowej od 50 do 200 km/h.

- a. Przy cyklu 4 godzinnym (Tabela 1) pociąg z prędkością handlową 80 km/h na żadnej odległości mniejszej od 1100 km¹ nie będzie lepszy od samochodu jadącego typowymi drogami krajowymi (70 km/h). Przy 90 km/h w relacjach

¹ Taka jest w przybliżeniu odległość kolejowa lub drogowa w najgorszych wariantach z Nowego Łupkowa do Świnoujścia Port i w Polsce nie ma dłuższej relacji.



liczących ponad 630 km pociąg będzie lepszym wyborem w przypadku samochodu jadącego średnio 70 km/h, a więc w relacjach na których jednocześnie nie byłoby autostrad lub dróg ekspresowych. Takich relacji pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi raczej już nie ma, a na pewno nie będzie w roku 2030 – po zrealizowaniu programu budowy dróg ekspresowych (o dozwolonej prędkości 120 km/h).

- b. Przy zastosowaniu cyklu 2 godzinnego (Tabela 2) prędkość 80 km/h będzie konkurencyjna dla odległości ponad 560 km na której prędkość samochodowa wynosi 70 km/h. Przy prędkości handlowej 90 km/h konkurencyjność zostanie osiągnięta dla relacji ponad 315 km z prędkością samochodową 70 km/h oraz ponad 720 km z prędkością samochodową 80 km/h. Po zrealizowaniu programu dróg ekspresowych nie będzie takich relacji.
- c. Przy zastosowaniu cyklu 1 godzinnego (Tabela 3) konkurencyjność pociągu z prędkością handlową 80 km/h zostanie osiągnięta przy odległości już 280 km lub więcej i prędkości samochodowej 70 km/h. Jest to możliwe w relacjach pomiędzy Warszawą a miastami do których nie ma na całej długości drogi ekspresowej lub przynajmniej dwujezdniowej, których jednak nie będzie w połowie dekady. Przy prędkości handlowej 90 km/h - jaką projekt planu zakłada dla relacji pomiędzy Warszawą a ośrodkami wojewódzkimi - możliwe jest uzyskanie konkurencyjności na odległościach powyżej 158 km o ile prędkość samochodowa wynosi 70 km/h, ale dopiero powyżej 360 km przy prędkości samochodowej 80 km/h. Zdecydowana większość ośrodków oddalona jest o 300 lub mniej km od Warszawy. Tak więc gdy prędkość komunikacyjna samochodu w relacji Warszawa – ośrodek wojewódzki osiągnie 80 km/h, co już ma miejsce w większości przypadków, także w tym przypadku kolej będzie pozostawać zaledwie na granicy konkurencyjności.



- d. Należy więc uznać że proponowane prędkości handlowe powinny być zdecydowanie bardziej ambitne, a tam gdzie ich osiągnięcie jest mało realne trzeba się pogodzić z pomocniczym charakterem kolei jako środka transportu publicznego.
- e. W oparciu o załączone tabele łatwo zauważyć że w przypadku cyklu 1 godzinnego i prędkości komunikacyjnej samochodu 90 km/h (przy połączeniach czysto autostradowych może to być nawet 95) dopiero prędkość handlowa 110 km/h zapewnia konkurencyjność pociągu we wszelkich relacjach dłuższych niż 248 km, a więc z małym zapasem pomiędzy Warszawą a większymi ośrodkami wojewódzkimi. Nie jest to wielkość nierealistyczna – przyjmując za że modernizowane linie powinny mieć zasadniczo prędkość szlakową 160 km/h, prędkość handlowa w pobliżu - osiągalnych dla pociągów pospiesznych 70% szlakowej - zapewni spełnienie tego warunku. W przypadku braku równoległej autostrady, przyjmując 70 km/h, już prędkość handlowa 100 km/h zapewni konkurencyjność na odległościach ponad 117 km a więc na ogół pomiędzy sąsiadującymi ośrodkami wojewódzkimi.
- f. Sytuacja staje się trudniejsza przy cyklu 2 godzinnym. Wtedy dla trasy na której prędkość samochodu to 90 km/h dopiero prędkość handlowa pociągu 120 km/h zapewnia konkurencyjność dla odległości powyżej 360 km. Oznacza to pominięcie relacji pomiędzy Warszawą a większością ośrodków wojewódzkich i dopiero 130 km/h gwarantuje konkurencyjność (od 152 km). Taka prędkość handlowa jest trudna do osiągnięcia przy prędkości 160 km/h na szlaku. Tak więc cykl 2h nie spełni zadanego kryterium. Prędkości handlowe powyżej 120 km/h będą trudne od osiągnięcia poza CMK i ewentualnymi liniami KDP a więc pomiędzy większymi ośrodkami.



24. Tak więc spowodowanie aby kolej była podstawowym środkiem transportu z wyboru także w przypadku możliwości korzystania z samochodu, w warunkach rozwoju motoryzacji i realizacji programu autostrad i dróg ekspresowych wymaga co najmniej wprowadzania cyklu 2 godzinnego a więc więcej niż 4 pociągów na dobę i prędkości szlakowej co najmniej 160 km/h. Zapewniłoby to także przewagę nad komunikacją autobusową, której prędkość jest niższa niż samochodowa, ale pewnym jej atutem jest dysponowanie mniejszymi jednostkami i większą od kolei częstotliwością kursowania. Przykładowo w relacjach z Krakowa do Katowic cykl autobusów wynosi 30 minut, jest regularny, a czas jazdy niewiele przekracza 1 godzinę (autostrada). Czyli średni czas podróży z oczekiwaniem wynosi 1h 20min (1h 5 min + 0,5 * 30 min). Tak więc dopiero pociąg jadący 50 minut i co godzinę zbliży się do kryterium konkurencyjności z autobusem, co wymaga prędkości handlowej 96 km/h, do osiągnięcia po modernizacji linii do 160 km/h. Podobnie Kraków – Wrocław autobusy kursują w cyklu nawet poniżej 1 h w czasie od 3h 15min a więc przy średnim czasie podróży 3h 45 min, co przybliży je do konkurencji z samochodem (3h 15 min) a od kolei wymagałoby przy cyklu 2 h czasu jazdy 2h 15 min czyli prędkości handlowej 115 km/h dla konkurencji z samochodem a czasu 2h 45min czyli 95 km/h dla konkurencji z autobusem! Nawiasem mówić kwestia zapewnienia prędkości szlakowej 160 km/h na całej trasie obsługującej największe po Warszawie metropolie, a więc także w obrębie Górnego Śląska, jest wciąż otwarta co powinno być przedmiotem analizy i spowodowania rewizji KPK.

25. Podsumowując: **przedstawiony plan zwiera szereg pozytywnych i słusznych postulatów, co podkreślono w uwagach szczegółowych, ale nie wykorzystano okazji od przeprowadzenia badań i analizy potencjalnych potoków, określenia w jakim stopniu i które może obsłużyć kolej w otwartym odstępie, gdzie i jakim kosztem powinny zaistnieć usługi publiczne. Pozwoliłoby to na ustalenie kosztów dla**

różnych wariantów rozwoju w celu umożliwienia podjęcia świadomej decyzji co do polityki ich finansowania w długim horyzoncie czasowym.

Uwagi szczegółowe

26. Na str. 3 akapit 3 od dołu (był to na str. 4 akapit 5, 2 od dołu) oraz na str. 4 akapit 1 (było to na str. 5 akapit 2) omawia czym plan nie jest, ale przy okazji stwierdza, że „ma on charakter wtórny wobec obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych”, co trzeba ocenić jako fundamentalną wadę nie tyle opiniowanego dokumentu co całego procesu decyzyjnego w którym najpierw inwestujemy a potem określamy jak racjonalnie wykorzystać infrastrukturę, zamiast zdefiniować cele i podporządkować im inwestycje o czym szerzej w uwagach ogólnych opinii. W istniejącym stanie prawnym wskazana byłby więc strategia wspólna dla planu, dla KPK, dla działań programowych CPK i dla umowy utrzymaniowej (dokumenty te wyliczone są na str. 8 – 9 w starej wersji opiniowanego planu) i w rezultacie oparty o prognozę popytu, oczekiwany standard, ramowy rozkład jazdy i potrzebna infrastruktura oraz finansowanie zależne od wybranego wariantu. Znamienna pod tym względem jest kolejność uzasadnienie aktualizacji na str. 5 (było na 6) w którym zapotrzebowanie jest czwarte w kolejności a inwestycje na pierwszym miejscu. **Dodano tam tylko wzmiankę o SZRT oraz o przewozach wojewódzkich i dopisano Program Kolej +.**
27. Zważywszy nikłe potoki w przypadku większości połączeń międzynarodowych wskazana byłaby analiza potencjału kolei w tym zakresie i warunków jego wykorzystania (str. 8, było to na str. 9 / 10) tymczasem mamy do czynienia z określeniem „*kluczowe połączenia*” które niczego nie określa.
28. Sposób opisu połączeń organizowanych przez innych operatorów (str. 8) jako dowozowych jaskrawo zniekształca ich charakter. Większość połączeń aglo / regio pełni samoistnie ważną funkcje społeczną dla *commuters* (codziennych



użytkowników transportu zmieniających miejsce pobytu na czas pracy, nauki itp.), która w wymiarze ilościowym istotnie przeważa nad funkcjami dowozowymi. Nigdzie nie wskazano jaki procent pasażerów aglomeracyjnych korzysta z połączenia w celu dojechania do pociągu dalekobieżnego, a jaki jedzie do pracy lub nauki. W związku z tym jest wysoce wątpliwe aby ich organizacja była całkowicie podporządkowana rozkładowi jazdy pociągów organizowanych na poziomie MI, o czym także w uwagach ogólnych.

29. Dokument słusznie podkreśla (str. 9, było str. 10 u dołu) kluczowe znaczenie usług publicznych w kolejowym segmencie transportu publicznego. Warto dodać że w prywatyzowanych kolejach brytyjskich otwarty dostęp jest rzędu 1% lub mniej zależnie od definicji.
30. Trafna uwaga o gęstości sieci kolejowej oraz słabym w istocie jej wykorzystaniu. Warto w tym miejscu podkreślić celowość dostosowania sieci do potrzeb i popytu. W Hiszpanii sieć jest 2 razy rzadsza niż w Polsce, ale przeciętny Hiszpan jedzie koleją 1,5 razy częściej niż Polak. Zapewne od liczby km ważniejsza jest adekwatność sieci do potrzeb.
31. Omówione na str. 12 – 14 (było 14 – 16) projekty KPK powinny być skonfrontowane z siecią drogową oraz potencjalnymi potokami, podobnie jak nowe odcinki które mają powstać w ramach CPK i/lub Kolej+ . Dotyczy to także planowanych parametrów i systemu ETCS. Także ETCS jest istotnym czynnikiem wdrożenia prędkości pomiędzy 130 a 160 km/h tam gdzie tory na to pozwalają, gdyż przewoźnicy często nie zdecydują się na koszt 2 maszynistów koniecznych dla 160 km/h przy braku systemu.
32. Na str. 19 zaprezentowano sieć połączeń komercyjnych. Wydaje się że plan powinien jasno określić zasady wprowadzania usług publicznych na te trasy. Jest widoczne, że w niektórych przypadkach usługi komercyjne mają szansę wyczerpać popyt, a na



- innych (np. Rzeszów czy Kołobrzeg) są możliwe tylko w kontekście innych korytarzy o dużym potoku.
33. Na str. 19 uderzają nikłe potoki w relacji Kraków – Katowice – Opole, w korytarzu równoległym do autostrady A4.
34. Z uwag dotyczących zagospodarowania przestrzennego i ocen dotyczących gęstości zaludnienia (str. 20 – 23) powinny być wyciągnięte wnioski co do cyklu kursowania pociągów.
35. Interesujący rysunek 8 na str. 23 (było 24) powinien uzupełniony badaniami oraz analogicznym grafem ilustrującym potoki potencjalne możliwe do osiągnięcia przy określonych parametrach oferty, co umożliwiłoby ukierunkowanie decyzji o cyklu i pożądanej prędkości.
36. Konfrontacja rys. 9 z rys. 8 wskazuje na lukę jaką jest brak połączeń pomiędzy metropoliami położonymi w południowym pasie Polski - o wyższej gęstości zaludnienia i poziomie urbanizacji. Na tym tle luka w KPK co do docelowej prędkości kolejowej na połączeniu równoległym do autostrady A4 jest szczególnie widoczna.
37. Pozytywnym aspektem jest dostrzeżenie potencjału przewozów międzywojewódzkich dla *commuters*. W tym miejscu wskazane byłoby podejście kooperacyjne organizatora krajowego do lokalnych. Patrz pkt. 18 uwag ogólnych.
38. Słuszna uwaga na str. 29 u dołu (było 30) powinna być uzupełniona wskazaniem, że kolej jest w zasadzie jedynym środkiem transportu publicznego zdolnym skłonić pasażerów do opcji Park&Ride pod warunkiem odpowiedniej oferty. Problem ten był szczegółowo analizowany i zwymiarowany w Białej Księdze RBF dotyczącej konkurencyjności kolei
39. Pozytywnym aspektem planu jest wskazanie czynników istotnych dla pasażerów (str.31 u góry, było na 32). Do punktu *rytmiczności i regularności połączeń nadal* proponujemy dodać stabilność rozkładu jazdy i ewentualnie nowy punkt o celowości

organizowania autobusowej komunikacji dowozowej. Może to być remedium na trudną do osiągnięcia dostępność w sposób „czysto kolejowy”. Patrz też uwagi ogólne.

40. Odnośnie problemu „czasu skomunikowania” (str. 37, było na 38) to należałoby zachęcić operatorów i zarządcę do opracowania katalogu optymalnego czasu przesiadania dla poszczególnych stacji, gdyż sytuacja bywa bardzo zróżnicowana i zależy od topografii peronów, tuneli itp. Niektórzy przewoźnicy (Koleje Dolnośląskie) podejmowali takie działania posiłkując się eksperymentami jak długo osoba z bagażem w niewygodnym obuwiu przechodzi z peronu na peron. Katalog taki powinien być dostępny dla przewoźników i konstruktorów rozkładu jazdy, jak w Czechach. Warto też pamiętać że stopniowe wprowadzanie krótszych cykli zmniejszyłoby znaczenie skomunikowań, które z jednej strony są potrzebne, ale z drugiej skutkują propagowaniem opóźnień na całą sieć, a jak wiadomo większość opóźnień ma charakter wtórny.
41. Na str. 39 akapit 1 (było 40 akapit 2) wskazuje na istotne przyczyny zmniejszenia zainteresowania transportem publicznym. Dlatego wskazane jest pogłębienie analizy czynników konkurencyjności jakie może stworzyć transport kolejowy.
42. Rysunek 21 i 22 na str. 40 (było 41-42) i uwagi ukazują wysoką elastyczność popytu względem czasu podróży i liczby pociągów na dobę. Wskazane byłoby przeprowadzenie badań odnośnie cyklu (odstępów) oraz innych aspektów. Swego czasu PKP IC wykonywało takie badania i celowe byłoby pójście w kierunku wniosków określających stopień wykorzystania potencjału popytowego.
43. Przesłanki określone na str. 49 należy ocenić pozytywnie z następującymi uwagami:
- a. Liczba połączeń dziennych 2 lub 4 jak pokazano w niniejszej opinii jest wątpliwa, poza tym trafniej byłoby definiować jako docelowy cykl a nie tylko liczbę pociągów na dobę,

- b. Kwestia zwiększania oferty tam gdzie jest rozbudowana oferta transportu autobusowego wymaga innego podejścia – trzeba ocenić jakie są przyczyny wybierania autobusu – przecież na ogół mniej wygodnego od pociągu i jaka jest droga zmiany tych przesłanek.
44. **W nowej wersji pominięto mapy na których zarysowane zostały potoki dla scenariuszy „globalnych”. Uwagi do nowej wersji w punktach 12 – 14 opinii odnoszących się do modyfikacji projektu. Trzeba przypomnieć że także dla nowego jednolitego scenariusza nie określono jednak czy i na ile oraz na jakiej podstawie oszacowano potoki i czy istotnie zbadano potok potencjalny. Brak mapy nie uwidacznia kwestii które poruszono w opinii od poprzedniej wersji projektu planu: Jak już wielokrotnie wskazano słaby potok na odcinku Kraków – Katowice budzi duże wątpliwości – na ile jest to skutek wieloletniego zaniedbania linii kolejowej a na ile istotnie potencjalny potok pasażerów jest tak mały. Podobnie kontrowersyjny jest niewielki potok pasażerów w relacji Warszawa – Wrocław w porównaniu do Warszawa – Poznań czy Warszawa – Kraków. Miasta te są podobnej wielkości i ich odległość geograficzna od Warszawy jest także podobna.**
45. Wnioski w dziale 3.8. były w poprzedniej wersji i są nadal zasadniczo poprawne z zastrzeżeniami jakie zaprezentowano powyżej. Dokument byłby bardziej czytelny gdyby wskazano, że na niektórych odcinkach oferta publiczna uzupełnia ofertę komercyjną i w istocie łączne parametry (zwłaszcza częstotliwość) są lepsze. Poza tym z map wynika że 2 lub 4 pary pociągów na dobę nie są wyjątkiem jak deklarowano w założeniach i jest ich stosunkowo dużo nawet w planie na lata 2028/2029.
46. Rozdział 3.8.2 na str. 57 i następnych trzeba ocenić pozytywnie.
47. Rozdział 3.8.3 dotyczący rozkładu jazdy na str. 64 i następnych także zasługuje na poparcie, z tym że do podstawowych cech proponujemy dodać *stabilność oferty*. Jest ona trudno osiągalna w warunkach modernizacji sieci, ale zważywszy 10 letni

horyzont czasowy plan powinien sugerować stabilizowanie rozkładu jazdy, nawet kosztem wydłużenia czasu jazdy pociągów sezonowych. Wśród aspektów techniczno – organizacyjnych słusznie wymieniono *konkurencyjność względem transportu indywidualnego* ale istotne jest wskazanie nie tylko prędkości ale także odstępów pomiędzy pociągami o czym szerzej w uwagach ogólnych.

48. Istotnym postępowaniem w dyskusji o rozkładach jazdy jest wyraźne wskazanie w planie na celowość cykliczności rozkładów jazdy (str. 65 tiret 3) co wielokrotnie podkreślono w niniejszej opinii, aczkolwiek cykl 240 minut jest wątpliwy.
49. Odnośnie skomunikowani (str. 65) plan zawiera słuszne postulaty, aczkolwiek w miejsce sztywnych 15 minut lepiej byłoby postąpić się zindywidualizowanym katalogiem czasu przesiadania dla poszczególnych węzłów.
50. Kwestia uwzględnienia CPK wymagałaby odrębnej opinii gdyż zależnie od tego czy zostanie zamknięte Okęcie liczba pasażerów będzie się diametralnie różnić. Poza tym trzeba mieć na uwadze że przesunięcie połączenia północ południe poza Warszawę nie jest dobrym pomysłem, gdyż spowoduje rozszczępienie potoków Kraków/Katowice – Warszawa – Trójmiasto co wymusi pogorszenie oferty (częstotliwość). Poza tym trzeba mieć na uwadze że zwiększenie zainteresowania pociągiem dalekobieżnym jako środkiem dojazdu do lotniska wymaga wprowadzenia biletów kolejowych do systemu sprzedaży lotniczej i przesunięcia ryzyka spóźnienia pociągu na przewoźnika – także lotniczego. Lot do Warszawy samolotem jest mniej komfortowy od jazdy EIP ale w razie opóźnienia samolotu i utraty połączenia lotniczego z Warszawy gdzieś dalej, rozwiązanie problemu jest zadaniem przewoźnika lotniczego, w przypadku dojazdu pociągiem – pasażera, co może być kosztowne. **Poza tym trzeba brać pod uwagę korektę struktury ruchu lotniczego (zmniejszanie się lotów biznesowych) i opóźnienie jego wzrostu w wyniku epidemii.**



51. Trudno w tej opinii odnosić do projektu tak zwanych szprych (**str. 71**), który wymaga szerszej analizy, czego przykładem jest relacja Nowy Sącz - Warszawa przez Tarnów, Żabno i Busko. Już na pierwszy rzut oka nasuwa się w pytanie, czy jazda z Nowego Sącza przez Piekietko do Krakowa i dalej CMK nie będzie szybsza niż proponowana i wymagająca sporych inwestycji szprycha z Tarnowa. Wydaje się że nawet z Tarnowa a może i Rzeszowa krótszy czas jazdy będzie przez CMK, chyba że odnośne szprychy będą miały prędkości 160 – 200 km/h co jednak powoduje że linie istniejące są nie do wykorzystania jako odcinki szprychy a nowe będą bardzo kosztowne. **Projekt szprych jest jak się zdaje pogłębieniem problemu słabości połączenia równoleżnikowego na południu Polski i jeżeli istotnie otrzyma tak wysoki priorytet może przyczynić się do zaniechań w zakresie uporządkowania równoleżnikowego połączenia przez Śląsk, co jest widoczne na mapie na str. 71.**
52. Generalne podwyższenie udziału budżetu w finansowaniu usług publicznych transportu kolejowego zasługuje na poparcie, z zastrzeżeniem uwag przedstawionych w pkt. 12 – 14 opinii.
53. Na **str. 78 ust. 3** plan powtarza zasadę hierarchiczności która powinna być jednak traktowana elastycznie, zwłaszcza w godzinach szczytu komunikacyjnego. Nie jest słuszne aby jeden wiozący kilkadziesiąt osób pociąg międzynarodowy destruował cykliczne połączenia aglo / regio w aglomeracji obsługujące setki *commuters*, co ma miejsce wobec braku dodatkowej pary torów. **Proponujemy obok już istniejącej uwagi na ten temat („z uwzględnieniem”) w tym miejscu dodać zdanie: *Należy dążyć do takiego koordynowania rozkładów oraz postulowania uzupełnień w infrastrukturze aby - zwłaszcza w godzinach szczytu – skutkiem priorytetu ruchu dalekobieżnego nie było naruszenie cykliczności i czasu jazdy pociągów wojewódzkich (aglo/regio) oraz międzywojewódzkich obsługujących dojazdy do pracy.*** Nie chodzi tu o operatora ale o ten rodzaj przewozów poprzez które kolej jest



istotnym składnikiem transportu publicznego w metropoliach, a jej działanie w tym obszarze jest codziennie odczuwane przez znaczące grupy pasażerów. Patrz uwagi ogólne w tej opinii.

54. W rozdziale 6 w wyliczeniu na str. 80 **uwzględniono uwagę z naszej opinii dotyczącą dodania w wyliczeniu „miejsc parkowania rowerów (Bike&Ride)”**.
55. Na str. 84/85 **nadal** zawarta jest propozycja średnich prędkości – została ona skomentowana szczegółowo w uwagach ogólnych. Jest to podstawowy czynnik wymagający oceny krytycznej, jako nie spełniający zresztą postulatów konkurencyjności sformułowanych w innych częściach planu nawet przy cyklu jednogodzinnym. Ośrodki wymienione w drugim tiret znajdują się w odległości dla której konkurencyjność zapewni prędkość handlowa 110 km/h gdyż są lub będą do 2030 roku połączone ze stolicą drogami ekspresowymi lub autostradami.
56. W punkcie 6.3 na str. 90 i następnych poświęcono – słusznie - wiele miejsca sprecyzowaniu wymagań co do informacji. Wydaje się że jest to miejsce na wskazanie na zrozumiałość rozkładów jazdy dla niefachowców. Obecnie względnie zrozumiałe są rozkłady plakatowe, przy każdym pociągu podają dni kursowania, choć początkujący pasażer musi nauczyć się specyficznej symboliki. Natomiast rozkłady relacyjne są w zasadzie niezrozumiałe wobec posługiwania się odnośnikami o dniach kursowania czasem objaśnianych na odrębnych arkuszu w odległości np. 1 metra. Zmienność dni kursowania w roku pogłębia trudność zorientowania się w rozkładzie. Powinno się – może eksperymentalnie – rozważyć drukowanie rozkładów relacyjnych w układzie 3 tablic - dzień powszedni, sobota, dzień świąteczny. Postępuje tak większość zarządów komunikacji miejskiej a także koleje brytyjskie.

Załącznik – tabele.

Czerwono oznaczone odległości od 601 km do 1100 km (dla rzadkich dalekosiężnych połączeń międzywojewódzkich), **żółto** od 250 do 600 km (zdecydowana większość połączeń z Warszawy i większość innych międzywojewódzkich), **zielono** od 100 do 249 km (najkrótsze połączenia międzywojewódzkie)

Cykl [h]	4	Tabela 1 Odległości [km] powyżej których kolej osiąga konkurencyjność przy zadanym cyklu									
Prędkość komunikacyjna drogowa Vd [km/h]	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140
Prędkość handlowa pociągu Vp [km/h]	Aby: Średni czas podróży koleją <= Średni czas podróży drogą potrzeba by: Czas jazdy koleją + 0,5 * Cykl <= Czas jazdy drogą, a więc: Odległość / Vk + 0,5 * Cykl <= Odległość / Vd co daje: Odległość * (1 / Vd - 1 / Vk) >= 0,5 * Cykl czyli: Odległość >= 0,5 * Cykl / (1/Vd - 1/Vk)										
50	400	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
60	240	600	N	N	N	N	N	N	N	N	N
70	187	350	840	N	N	N	N	N	N	N	N
80	160	267	480	1120	N	N	N	N	N	N	N
90	144	225	360	630	1440	N	N	N	N	N	N
100	133	200	300	467	800	1800	N	N	N	N	N
110	126	183	264	385	587	990	2200	N	N	N	N
120	120	171	240	336	480	720	1200	2640	N	N	N
130	116	163	223	303	416	585	867	1430	3120	N	N
140	112	156	210	280	373	504	700	1027	1680	3640	N
150	109	150	200	263	343	450	600	825	1200	1950	4200
160	107	145	192	249	320	411	533	704	960	1387	2240
170	105	142	185	238	302	383	486	623	816	1105	1587
180	103	138	180	229	288	360	450	566	720	936	1260
190	101	136	175	222	276	342	422	523	651	823	1064
200	100	133	171	215	267	327	400	489	600	743	933



Adrian Furgalski -Przewodniczący Zarządu

Cykl [h]	2	Tabela 2 Odległości [km] powyżej których kolej osiąga konkurencyjność przy zadanym cyklu									
Prędkość komunikacyjna drogowa Vd [km/h]	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140
Prędkość handlowa pociągu Vp [km/h]	Aby: Średni czas podróży koleją <= Średni czas podróży drogą potrzeba by: Czas jazdy koleją + 0,5 * Cykl <= Czas jazdy drogą, a więc: Odległość / Vk + 0,5 * Cykl <= Odległość / Vd co daje: Odległość * (1 / Vd - 1 / Vk) >= 0,5 * Cykl czyli: Odległość >= 0,5 * Cykl / (1/Vd - 1/Vk)										
50	200	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
60	120	300	N	N	N	N	N	N	N	N	N
70	93	175	420	N	N	N	N	N	N	N	N
80	80	133	240	560	N	N	N	N	N	N	N
90	72	113	180	315	720	N	N	N	N	N	N
100	67	100	150	233	400	900	N	N	N	N	N
110	63	92	132	193	293	495	1100	N	N	N	N
120	60	86	120	168	240	360	600	1320	N	N	N
130	58	81	111	152	208	293	433	715	1560	N	N
140	56	78	105	140	187	252	350	513	840	1820	N
150	55	75	100	131	171	225	300	413	600	975	2100
160	53	73	96	124	160	206	267	352	480	693	1120
170	52	71	93	119	151	191	243	312	408	553	793
180	51	69	90	115	144	180	225	283	360	468	630
190	51	68	88	111	138	171	211	261	326	412	532
200	50	67	86	108	133	164	200	244	300	371	467



Adrian Furgalski -Przewodniczący Zarządu

Cykl [h]	1	Tabela 3 Odległości [km] powyżej których kolej osiąga konkurencyjność przy zadanym cyklu									
Prędkość komunikacyjna drogowa Vd [km/h]	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140
Prędkość handlowa pociągu Vp [km/h]	Aby: Średni czas podróży koleją <= Średni czas podróży drogą potrzeba by: Czas jazdy koleją + 0,5 * Cykl <= Czas jazdy drogą, a więc: Odległość / Vk + 0,5 * Cykl <= Odległość / Vd co daje: Odległość * (1 / Vd - 1 / Vk) >= 0,5 * Cykl czyli: Odległość >= 0,5 * Cykl / (1/Vd - 1/Vk)										
50	100	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
60	60	150	N	N	N	N	N	N	N	N	N
70	47	88	210	N	N	N	N	N	N	N	N
80	40	67	120	280	N	N	N	N	N	N	N
90	36	56	90	158	360	N	N	N	N	N	N
100	33	50	75	117	200	450	N	N	N	N	N
110	31	46	66	96	147	248	550	N	N	N	N
120	30	43	60	84	120	180	300	660	N	N	N
130	29	41	56	76	104	146	217	358	780	N	N
140	28	39	53	70	93	126	175	257	420	910	N
150	27	38	50	66	86	113	150	206	300	488	1050
160	27	36	48	62	80	103	133	176	240	347	560
170	26	35	46	60	76	96	121	156	204	276	397
180	26	35	45	57	72	90	113	141	180	234	315
190	25	34	44	55	69	86	106	131	163	206	266
200	25	33	43	54	67	82	100	122	150	186	233