



KOLEJ · TRAMWAJ · METRO
STOWARZYSZENIE EKSPERTÓW
I MENEDŻERÓW TRANSPORTU SZYNOWEGO

L.dz. 184/2015

Warszawa, 27.03.2015

Pani Maria Wasiak

Minister Infrastruktury i Rozwoju



Szanowna Pani Minister

W imieniu Stowarzyszenia Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego przedkładamy wniosek o podjęcie prac nad aktualizacją Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020, w części dotyczącej transportu kolejowego

Zdaniem Stowarzyszenia za potrzebą weryfikacji *Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020* (dalej SRT) przemawiają m. in. następujące argumenty:

1. SRT zakłada, mimo inwestycji w infrastrukturę transportu kolejowego, dalszy spadek udziału kolei w przewozach towarowych (SRT, str. 35). Stoi to w sprzeczności z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, szczególnie z celami postawionymi w *Białej Księdze Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu COM (2011) 144*.

W Polsce, poczynając od wejścia do UE, przybywa średniorocznie do przewozu transportem lądowym około 50 mln ton ładunków. Cały ten przyrost był dotychczas kierowany do transportu samochodowego. SRT do roku 2020 zakłada prostą kontynuację tej praktyki, gdyż prognozowany (na str. 34 i 35 SRT) przyrost przewozów ładunków do roku 2020, w ilości ponad 350 mln ton ma być znowu skierowany na drogi.

Takie postanowienia SRT do roku 2020 zaprzeczają celowości inwestycji kolejowych, które będą w tej sytuacji nieproduktywne.

Wnioskowana zmiana zapisów SRT do roku 2020 jest więc konieczna i powinna być uzupełniona postanowieniami i działaniami zmierzającymi do wyrównania wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej i kolejowej, co jest elementarnym warunkiem prowadzenia polityki zrównoważonego rozwoju transportu lądowego.

2. SRT nie jest prorozwojowa również w dziedzinie kolejowych przewozów pasażerskich. Przykładowo: odłożenie decyzji o podjęciu budowy KDP w Polsce do 2020 r. (SRT, str. 10) spowoduje, że jej wybudowanie i uruchomienie do 2030



KOLEJ · TRAMWAJ · METRO STOWARZYSZENIE EKSPERTÓW I MENEDŻERÓW TRANSPORTU SZYNOWEGO

r. nie będzie możliwe, do czego Polska zobowiązała się wprowadzając linię „Y” do sieci TEN-T. Stwierdzenie SRT o odłożeniu decyzji o budowie KDP jest również sprzeczne z wciąż obowiązującym dokumentem, przyjętym przez Radę Ministrów w grudniu 2008 r.

Jeśli, zgodnie z wymaganiami TEN-T dotyczącymi sieci bazowej dla ruchu pasażerskiego, linia KDP ma być w Polsce uruchomiona do roku 2030, to najpóźniej w 2020 powinna się rozpocząć jej budowa. Oznacza to, że najbardziej czasochłonne (co zostało już przetestowane na dotychczasowych projektach modernizacyjnych) procedury przygotowawcze powinny się rozpocząć w perspektywie 2014–2020.

Należy zatem ująć w planie inwestycji kolejowych kontynuowanie prac przygotowawczych do budowy KDP, w tym analizę dostosowania układu elektroenergetycznego do zasilania linii KDP, jak również wstępne prace projektowe i wykup gruntów pod linię. Niezależnie od formuły budowy linii wykup gruntów jest zawsze obowiązkiem partnera publicznego.

Zwracamy również uwagę, że brak kontynuacji prac przygotowawczych do budowy KDP niesie poważne ryzyko, że Komisja Europejska zażąda zwrotu środków wydanych na ten projekt w perspektywie 2007–2013.

3. Cele do osiągnięcia w transporcie kolejowym w SRT nie są wyrażone jako rynkowe cele rezultatu (istotne z punktu widzenia klienta kolei), ale jako cele produktu (techniczne). Tymczasem powinno być dokładnie odwrotnie: na bazie prognoz rozwojowych gospodarki, zaludnienia, mobilności społecznej itp. należałoby określić pożądaną z punktu widzenia polityki transportowej państwa ofertę transportu kolejowego wobec klientów. Budowa nowych odcinków linii, ich modernizacja lub rehabilitacja są wyłącznie narzędziami do osiągnięcia założonych celów.

Uwzględniając przedłożone argumenty wnosimy jak na wstępie

Z poważaniem

Józef Marek Kowalczyk

Prezes Stowarzyszenia

Franciszek Adam Wielądek

Wiceprezes Stowarzyszenia