

Warszawa, 16 stycznia 2023

**LISTA ZAGADNIENÍ
DO PISEMNEJ DEBATY STOWARZYSZENIA
ZATYTUŁOWANEJ**

**O KONKURENCYJNOŚCI I ROZWOJU KOLEI W POLSCE
W PERSPEKTYWIE DO 2030 ROKU**

BLOK I – DIAGNOZA STANU KOLEI NA PRZEŁOMIE LAT 2022/2023

1. Statystyki dotyczące długości linii kolejowych w Polsce i innych elementów infrastruktury kolejowej, za lata 2000 – 2021/2022. Statystyki porównawcze z zakresu infrastruktury dróg publicznych i autostrad.
2. Statystyki dotyczące ilostanów taboru kolejowego do przewozów pasażerskich i towarowych, za lata 2000 – 2021/2022. Statystyki porównawcze z ilostanami taboru w przewozach po drogach publicznych i autostradach.
3. Statystyki dotyczące wielkości kolejowych przewozów towarów i osób za lata 2000 – 2021/2022. Statystyki porównawcze z wielkościami przewozów innymi gałęziami transportu, w szczególności transportem samochodowym.
4. Stan realizacji inwestycji kolejowych na koniec 2022 roku, w tym analizy nakładów na inwestycje kolejowe za okres od 2000 roku. Analizy głównych niedomagań w procesach projektowania i realizacji inwestycji na kolei.
5. Analizy głównych uwarunkowań funkcjonowania kolei w okresie od 2000 roku do końca 2022 roku. Analizy trendu konkurencyjności kolei w latach 2000 – 2022, w relacji do innych gałęzi transportu

BLOK II – PLANY I PROGRAMY ROZWOJU I MODERNIZACJI INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ W OKRESIE DO 2030

6. Jaki ostateczny kształt powinny przyjąć programy inwestycji kolejowych w obszarze infrastruktury liniowej, w perspektywie 2030 roku, współfinansowanych z KPO, programów operacyjnych: FENiKS, ŁACZĄC EUROPE i innych. Jak zapewnić równomierne rozłożenie inwestycji na poszczególne lata, co powinno zapewnić stabilizację dla rynku wykonawców inwestycji.
7. Przewidywany układ sieci linii kolejowych w 2030 roku, po zrealizowaniu przedsięwzięć inwestycyjnych planowanych na ten okres ?. Jak będą integrowane, linie budowane w ramach CPK, z dotychczasowymi liniami kolejowymi ? Które linie z programu CPK zostaną wybudowane do 2030 roku.

8. W okresie do roku 2030 powinna zostać wypracowana Strategia Rozwoju Infrastruktury Kolejowej na okres do 2050 roku i powinny zostać podjęte najważniejsze przedsięwzięcia tej Strategii. Jakie one powinny być ?
 - 8.1. Jak powinien być przygotowywany i realizowany program Kolei Dużych Prędkości w Polsce ?
 - 8.2. Czy, np.: należy dążyć do powstania odrębnych linii kolejowych, dedykowanych wyłącznie dla kolejowych przewozów ładunków ?
 - 8.3. Jak wzbogacić program inwestycji kolejowych o nowe duże przedsięwzięcia inwestycyjne jak: Wschodnia Magistrala Kolejowa ?
 - 8.4. Czy Polska powinna podjąć się realizacji dużych międzynarodowych inwestycji kolejowych, jak np.: Linia kolejowa o szerokości 1435 mm z Polski na Ukrainę i do Rumunii i inne ?.
 - 8.5. Czy nowe, duże przedsięwzięcia inwestycyjne powinny być przygotowywane przez PKP PLK S.A, czy też należy powołać do ich przygotowania i realizacji odrębny podmiot, na wzór spółki CPK ?.
9. Plany i potrzeby rozwoju nowoczesnych systemów sterowania ruchem kolejowym, stan i plany wdrażania rozwiązań z zakresu ERTMS.
10. Programy inwestycji kolejowych w obszarze bocznic kolejowych, terminali i innej infrastruktury punktowej, ważnych dla rozwoju kolejowych przewozów ładunków. Przewidywany układ sieci centrów logistycznych i terminali intermodalnych w Polsce.
11. Kierunki inwestowania, niezbędne zamierzenia i przedsięwzięcia dotyczące rozwoju infrastruktury i logistyki na styku torów o szerokości 1435 i 1520 mm, na wschodniej granicy Polski i Unii Europejskiej. Możliwe przedsięwzięcia oparte o idee partnerstwa publiczno – prywatnego.
12. Plany i programy modernizacji i rewitalizacji dworców kolejowych oraz rozwoju infrastruktury przy dworcach kolejowych, umożliwiającej rozwój funkcji wspierających kolejowe przewozy pasażerskie, jak np.: Program Mobility PKP.
13. Wyzwania związane z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego i bezpieczeństwa na kolei.
14. Programy cyfryzacji kolei wspomagające zarządzanie infrastrukturą kolejową liniową i punktową oraz wspomagające prowadzenie ruchu kolejowego.
15. Jak usprawnić system odbiorów i certyfikacji inwestycji, systemów i składników interoperacyjności na kolei ? Jak sprostać konkurencji z firmami z zagranicy ?

BLOK III – PROGNOZY ROZWOJU KOLEJOWYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH I TOWAROWYCH ORAZ PROGRAMY INWESTYCJI TABOROWYCH.

16. Działania niezbędne dla zahamowania spadku udziału kolei w przewozach ładunków, w tym niezbędne działania inwestycyjne i regulacyjne. Prognozy przewozów ładunków w perspektywie 2030 roku
17. Plany rozwoju kolejowych przewozów pasażerskich w perspektywie 2030 roku w podstawowych segmentach rynku.
18. Poglądy i zamierzenia dotyczące konsolidacji i przekształceń na rynku kolejowych przewozów regionalnych i aglomeracyjnych.

19. Możliwe scenariusze rozwoju przewozów osób i ładunków w relacjach polsko – ukraińskich. Plany podjęcia aktywności przewozowych i logistycznych na rynku ukraińskim
20. Plany zakupowe spółek przewozowych w zakresie taboru lokomotyw i wagonów oraz pojazdów specjalistycznych.
21. Innowacje techniczne w wytwarzaniu i gospodarce taborem kolejowym, np.: program wdrażania automatycznych sprzęgów wagonowych, pojazdy kolejowe napędzane z baterii a także wodorem i inne.
22. Prawidłowa gospodarka remontowa w zakresie taboru kolejowego podstawą sprawności i efektywności funkcjonowania przewoźników kolejowych. Jak powinny być zorganizowane zaplecza taborowe u dużych przewoźników.

BLOK IV – ZAKRES NIEZBĘDNYCH ZMIAN W POLITYCE TRANSPORTOWEJ PAŃSTWA, ZAPEWNIAJĄCYCH WYRÓWANIE KONKURENCYJNOŚCI KOLEI Z INNYMI GAŁĘZIAMI TRANSPORTU ORAZ ZAKRES NIEZBĘDNYCH ZMIAN STRUKTURALNYCH NA KOLEI, POPRAWIAJĄCYCH SPRAWNOŚĆ JEJ FUNKCJONOWANIA.

23. Jak powinny zostać przeformułowane podstawowe cele polityki transportowej państwa, w świetle polityki klimatycznej Unii Europejskiej oraz dla rozpoczęcia faktycznego procesu równego traktowania kolei z innymi gałęziami transportu ?
24. Jakie, w świetle przeformułowanych celów polityki transportowej państwa, powinny być zastosowane zakresy i narzędzia interwencji inwestycyjnej i regulacyjnej wobec kolei aby zahamować spadki udziału kolei w rynkach przewozowych, w szczególności w obszarze kolejowych przewozów ładunków.
25. Poglądy na temat polityki opłat za korzystanie z infrastruktury dróg publicznych i infrastruktury kolejowej. Płatna czy bezpłatna infrastruktura dla przewoźników. Czy i kiedy dojdzie do wyrównania wielkości opłat za korzystanie z infrastruktury przez transport samochodowy i kolejowy.
26. Poglądy i propozycje rozwiązań dotyczące systemu kształtowania cen energii elektrycznej dla przewoźników kolejowych
27. Jaki powinien być kierunek zmian strukturalnych i organizacyjnych na kolei. Czy model systemu organizacji zarządzania koleją, ukształtowany, w następstwie reformy kolei z lat 2000 – 2001, wyczerpał możliwości swojej przydatności. Jakie byłyby pożądane korekty w tym modelu.
28. Możliwe nowe modele organizacji zarządzania koleją w Polsce, w tym model Holdingu PKP, model Grupy Kapitałowej PKP PLK i inne.
29. Pożądany i możliwy rozwój nowych rynków na kolei, jak: rynek wynajmu taboru lokomotyw i wagonów, rynki mobilnych napraw i serwisów taboru i inne rynki.
30. Jaki powinien być model organizacji zarządzania infrastrukturą kolejową na wschodnich kolejowych przejściach granicznych.

Zarząd Stowarzyszenia