L.dz. 248/2015 Warszawa, 15.07.2015

Załącznik 1 do pisma 423/2016 z dnia 09.08.2016 do Ministra A.Adamczyka

W odpowiedzi na pismo DRK.II.40.1.JW.2015.12 z dnia 6 lipca 2015 przedstawiamy:

STANOWISKO STOWARZYSZENIA EKSPERTÓW I MENEDŻERÓW TRANSPORTU SZYNOWEGO do projektu KRAJOWEGO PROGRAMU KOLEJOWEGO do 2023 roku.

Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego, wyrażając swoją opinię do *Krajowego Programu Kolejowego do roku 2023* (dalej „KPK"), pragnie przywołać swoje wcześniejsze stanowiska do: *Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020, z perspektywą do roku 2030* (dalej „SRT") oraz do Dokumentu Implementacyjnego do tej Strategii (dalej DI do SRT), w tym do programu inwestycji kolejowych na lata 2014 – 2020, postulujące konieczność daleko idącej weryfikacji tych dokumentów.

Zapisy SRT i DI do SRT nie zawierają deklarowanego przez Rząd rozwoju kolei, zawierają natomiast plany dalszego zmniejszania udziału transportu kolejowego w relacji do innych gałęzi transportu, w szczególności do transportu samochodowego.

Dokumenty powyższe, a także bieżąca polityka Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oznaczają kontynuowanie polityki niezrównoważonego rozwoju transportu w Polsce, co stoi w ewidentnej sprzeczności z potrzebami społeczeństwa i gospodarki oraz jest niezgodne z zaleceniami i rekomendacjami Komisji Europejskiej na perspektywę budżetową UE 2014 – 2020.

W hierarchii dokumentów: **Strategia (SRT) – Dokument Implementacyjny Strategii (DI do SRT) – Program Wykonawczy Strategii, czyli projekt KPK** jest on usytuowany najniżej.

Należy na wstępie skonstatować, że skierowany do konsultacji projekt KPK jest pochodną niedoskonałych zapisów dokumentów wyższej rangi tj. SRT i *Dokumentu Implementacyjnego do SRT*(dalej „DI do SRT"). Opiniując projekt KPK odnosimy się zatem również do niektórych jego powiązań z SRT i z DI do SRT.

1. Struktura dokumentów strategicznych dotyczących transportu.

Projekt KPK utrwala niewłaściwą strukturę dokumentów strategicznych dotyczących obszaru transportu. Stowarzyszenie po raz kolejny zwraca uwagę, że zawartość poszczególnych dokumentów powinna być następująca:

1. Strategia Rozwoju Transportu powinna określać miejsce i rolę transportu w gospodarce, pożądany podział międzygałęziowy i preferencje w zakresie obsługi transportowej, wyznaczać cele do osiągnięcia i mierniki ich osiągnięcia dla poszczególnych gałęzi transportu, uwzględniając przy tym wpływ branży transportu jako gałęzi gospodarki generującej miejsca pracy i przychód do PKB.
2. Dokument Implementacyjny do SRT powinien określać taktykę osiągania celów założonych w SRT, np. pożądane kierunki inwestowania w infrastrukturę poszczególnych gałęzi transportu, instrumenty stosowane przez rząd do osiągania pożądanych kierunków rozwoju branż transportowych (np. systemy finansowania infrastruktury czy dopłat do przewozów pożądanych z innych niż gospodarcze przesłanek), politykę regionalną w zakresie rozwoju transportu itp. DI do SRT powinien również zapewnić spójność działań taktycznych, aby uniknąć sytuacji, gdy w jednej relacji buduje się drogę ekspresową i jednocześnie modernizuje linię kolejową, a w innej brak jest jakiegokolwiek połączenia transportowego dobrej jakości.
3. Krajowy Program Kolejowy powinien mieć charakter operacyjny tj. zawierać listę konkretnych zadań wraz z pożądanym harmonogramem (lub przynajmniej kolejnością lub priorytetami) ich realizacji

Tymczasem lista kolejowych zadań inwestycyjnych (nie tylko zresztą kolejowych) znajduje się już w DI do SRT. Co gorsza, na str. 26 KPK znajdujemy stwierdzenie, że lista projektów w DI jest wiążąca, co oznacza że KPK pełni wyłącznie funkcję instrumentu gwarantującego finansowanie zadań inwestycyjnych, a jego ponowna konsultacja merytoryczna, po przeprowadzanych wcześniej konsultacjach i przyjęciu DI do SRT, jest po prostu zbędna, gdyż i tak nie będzie można wnieść zmian do listy projektów ujętych w KPK bez uprzedniej zmiany DI do SRT.

2. Właściwość podmiotowa KPK

Zespół ekspertów, który dokonywał ewaluacji wykonania Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych, rekomendował m. in. otwarcie możliwości finansowania z budżetu państwa inwestycji innych zarządców infrastruktury, jak również realizowanych przez spółki celowe rządowe i samorządowe.

Stwierdzenie ujęte w punkcie 3 na str. 14–15 sugeruje, jakoby obecna wersja KPK spełniała tę rekomendację. Jest to ewidentne wprowadzanie w błąd czytelnika KPK, ponieważ realizację zadania inwestycyjnego przez inwestora innego niż PKP PLK S.A wykluczają następujące zapisy:

1) § 2 ust. 2 uchwały Rady Ministrów, przyjmującej KPK;
2) stwierdzenia zawarte w rozdziale 8.1 KPK.

Wątpliwości budzi przy tym fakt umieszczenia w ww. rozdziale KPK zdania trzeciego na str. 38. Nie wydaje się bowiem właściwe, aby to Rada Ministrów przyjmowała oświadczenie o właściwości i przygotowaniu PKP PLK S.A do realizacji programu inwestycji ujętego w KPK.

3. Ocena struktury list projektów w KPK

Przegląd struktury list projektów ujętych w załącznikach do KPK wskazuje, że spośród 112 projektów listy podstawowej, przeznaczonych do realizacji z dofinansowaniem z funduszy europejskich, 57 projektów (zarówno budowlanych, jak i o charakterze przygotowawczym) jest kontynuacją projektów rozpoczętych w perspektywie 2007–2013 i w tejże perspektywie nie zakończonych lub nie rozliczonych. Do tego 10 projektów stanowią zadania „fazowane" tj. intencjonalnie przesunięte z perspektywy 2007–2013 do 2014–2020 ze względu na niemożność ich realizacji i rozliczenia do końca 2015 r.

Zatem jedynie 79 projektów obejmuje zadania nowo rozpoczynane, w tym 7 złożonych do konkursu CEF. Z tą liczbą należy zestawić 34 projekty umieszczonych na liście rezerwowej. Jednakże KPK nie określa priorytetu zadań z listy rezerwowej, ani nie precyzuje na podstawie jakich kryteriów będą te projekty w przyszłości ewentualnie przenoszone na listę podstawową. Zatem nie można ocenić zasadności podejmowania 43% liczby nowych projektów, ponieważ nie wiadomo w jakiej kolejności i czy w ogóle będą realizowane.

Podobnie na liście projektów krajowych (Załącznik 4 do KPK) 8 projektów o łącznej wartości 7,595 mld zł ma zakres określony bardzo ogólnie, bez przypisania do konkretnych lokalizacji, co również uniemożliwia merytoryczną ocenę objętych nimi zadań inwestycyjnych.

Szczegóły zapewne będą ujęte w Dokumencie Wykonawczym do KPK, ale ten – póki co – jest nieznany i nie wiadomo, czy jako dokument operacyjny będzie podlegał konsultacjom.

4. Cele KPK a wskaźniki ich osiągnięcia

Stowarzyszenie zwraca uwagę na brak spójności pomiędzy:

1) celami, jakie postawiono w KPK, wobec celów ujętych w DI do SRT;
2) celami, jakie postawiono w KPK, a wskaźnikami ich osiągnięcia.

Czytając poszczególne dokumenty odnosi się wrażenie, że na potrzeby każdego dokumentu tworzy się odrębny zestaw celów. W KPK np. nie ujęto żadnego wskaźnika, który umożliwiałby pomiar osiągnięcia celów postawionych przez DI do SRT w ruchu towarowym (vide: DI do SRT str. 13). Stowarzyszenie zwraca też

uwagę na istotną rozbieżność w zakresie planowanego osiągniętego na koniec 2023 roku stopnia zmodernizowania sieci bazowej TEN-T:

1) pasażerskiej: 86% według DI wobec 53% według KPK;
2) towarowej: 90% według DI wobec 34% (!) według KPK.

KPK w ogóle nie odnosi się do czterech następujących celów postawionych w DI do SRT:

1. Skrócenie średniego czasu przejazdu w transporcie pasażerskim między ośrodkami wojewódzkimi o 1 godzinę 50 minut (średnio o 33%);
2. Uzyskanie stałych prędkości pociągów na długich odcinkach;
3. Umożliwienie prowadzenia długich (740 m) pociągów o naciskach osi 221 kN;
4. Poprawę przepustowości na wjazdach do aglomeracji.

Cele KPK są sformułowane jako „handlowe" tj. odnoszące się do usług oferowanych przez transport kolejowy na rynku przewozów. Cel główny tj. wzmocnienie roli transportu kolejowego ma być osiągnięty przez 3 cele szczegółowe: (1) wzmocnienie efektywności, (2) zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania i (3) poprawę jakości usług przewozowych.

Spośród natomiast wskaźników jedynie wskaźnik 1. dla celu 3. można określić jako „handlowy" (średnia prędkość kursowania pociągów towarowych na sieci PLK S.A.). Pozostałe są „techniczne", są zatem wskaźnikami realizacji programu, ale niekoniecznie osiągnięcia celu.

Przykładowo: podniesienie prędkości jazdy na linii kolejowej nie musi oznaczać skrócenia czasu przejazdu, jeżeli na linii prowadzony jest ruch mieszany, a takie przeważają na sieci PLK S.A. Doświadczenie wskazuje często przykłady przeciwne: na liniach po modernizacji – na skutek „doganiania się" pociągów – pociągi szybsze nie mogą osiągnąć czasów przejazdu wynikających z parametrów technicznych linii kolejowej, a pociągi regionalne tracą czas na przepuszczanie pociągów wyższej kolejności np. Warszawa – Łowicz, Warszawa – Mińsk Maz., Tczew – Gdańsk, Kozłów – Kraków, a niedługo Warszawa – Skierniewice.

Podobnie statystycznie liczona liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami o średniej prędkości jazdy pociągów 100 km/h (nota bene: nie wiadomo, co oznacza to pojęcie, w transporcie używa się określeń „prędkość techniczna" – bez postojów lub „prędkość handlowa" – z postojami) nie musi oznaczać wzrostu potoków podróżnych, szczególnie jeśli te same ośrodki łączy droga ekspresowa nowo zbudowana – z reguły po najkrótszej geograficznie trasie.

Generalnie projekt KPK przyjmuje „przez domniemanie", że poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej przełoży się na wzrost potoków podróżnych i

ładunków. Podejście racjonalne nakazywałoby pomiar tych potoków, aby stwierdzić, czy cele postawione w programie rzeczywiście zostały osiągnięte.

Zwraca również uwagę nierównomierność rozłożenia pożądanych rezultatów w czasie. Szczególnie widoczne jest to w długości zmodernizowanych linii kolejowych: o ile w latach 2015–2017 zakłada się zmodernizowanie jedynie 500 km, to w latach 2018–2023 (a więc w okresie 2-krotnie dłuższym) aż 8.000 km.

Duże wątpliwości budzi też wskaźnik wyposażania linii w ERTMS/ETCS. Założona na koniec 2023 r. liczba 2.000 km jest znacznie niższa niż łączna długość zmodernizowanych – z wykorzystaniem dofinansowania ze środków UE – linii kolejowych, a przecież w takim przypadku wyposażenie linii w ERTMS jest warunkiem utrzymania kwalifikowalności wydatków na modernizację linii. Nie wspominając już o tym, że występuje pełna rozbieżność z przyjętym również na poziomie rządowym Narodowym Planie Wdrażania ERTMS.

5. Kontynuacja projektu KDP i przygotowanie innych nowo budowanych odcinków

Za błąd KPK należy uznać również brak projektu obejmującego kontynuację prac przygotowawczych do budowy Kolei Dużych Prędkości, jak również brak jakichkolwiek projektów dokumentacyjnych ukierunkowanych na zadania budowlane przewidziane do podjęcia w perspektywie UE 2021–2028.

Oznacza to wprost, że rozwój transportu kolejowego w Polsce zakończy się wraz z dostępnością środków przeznaczonych na poprawę spójności Unii Europejskiej. Brak bowiem dobrze przygotowanych projektów uniemożliwi ich składanie w postępowaniach konkursowych do funduszy typu CEF, jakie zapewne będą dostępne Polsce jako już rozwiniętemu krajowi członkowskiemu UE.

Stowarzyszenie zwraca 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.

6. Magistrala Wschodnia

Projekty ujęte w PO PW stanowią realizację koncepcji tzw. Magistrali Wschodniej, która pojawiła się w *Dokumencie Implementacyjnym do SRT*. Ten projekt to niewątpliwie szansa na wykorzystanie środków z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia. Zdaniem Stowarzyszenia ta inicjatywa powinna być pilnie poparta dalszymi analizami ekonomiczno-społecznymi i pracami projektowymi. Zwracamy przy tym uwagę na:

- Potrzebę elektryfikacji Magistrali Wschodniej, przynajmniej na odcinkach: Łuków – Lublin – Stalowa Wola – Rozwadów.

- Nadanie projektowi wymiaru europejskiego, np.: poprzez dodanie rewitalizacji ciągu Jasło – Zagórz – Łupków oraz poprzez budowę kilkukilometrowej łącznicy pomiędzy liniami nr 106 i 108 omijającej Jasło i skracającej połączenie Rzeszów – Sanok o około 20 km.

Projekt KPK słusznie wspomina, że celem Magistrali Wschodniej jest „przeciwdziałanie marginalizacji" regionów kraju przez które ona przebiega, ale nie podaje, w jaki sposób ma to nastąpić. W szczególności nie wiadomo, czy minister właściwy ds. transportu zamówi jako usługę publiczną bezpośrednie połączenia dalekobieżne łączące m. in. Gdańsk, Olsztyn, Białystok, Lublin i Rzeszów. Dotychczas bowiem na wielu odcinkach tej magistrali ruch pociągów został zawieszony. Dla wygenerowania dodatkowych potoków ładunków celowym byłby kompleksowy plan rozwoju regionalnych ośrodków przemysłowych.

7. Projekty RPO

Analizując Załącznik 3 do KPK z satysfakcją należy odnotować fakt, że w obecnej perspektywie UE również województwa mazowieckie, śląskie, opolskie i podlaskie, które w latach 2007–2013 nie ujmowały generalnie kolejowych projektów infrastrukturalnych w swoich RPO, przewidują środki na poprawę stanu technicznego lub wręcz modernizację linii kolejowych o znaczeniu regionalnym. Brak jest jednak konsekwencji, przykładowo: dla zrealizowanego I etapu projektu Szybka Kolej Regionalna Tychy – Dąbrowa Górnicza (zrealizowano do Katowic) nie ujęto dalszych etapów projektu. Należy dodać, że KPK w zakresie województwa śląskiego należałoby rozpatrywać w powiązaniu z nową inicjatywą polityczną, jaką jest Kontrakt Terytorialny dla Śląska pod nazwą Śląsk 2.0.

Podobnie jednak, jak w przypadku listy projektów finansowanych centralnie, ponad 50% ogólnej ilości projektów ujęte jest na listach rezerwowych, co wskazuje na wysoką niepewność ich faktycznej realizacji w zależności od priorytetów, jakimi będą się kierować zarządy poszczególnych województw.

Zestawiając realizację projektów RPO równolegle z projektami z Załącznika 1 do KPK, i zwracając uwagę na wyjątkowo wysokie przewidywane wartości wydatków PLK S.A. w latach 2018–2020, można z dużym prawdopodobieństwem przewidywać ryzyko braku wydolności przerobowej wykonawców, co skutkować będzie przesuwaniem wydatków w kierunku końca perspektywy tj. lat 2020–2023, podobnie jak to było w okresach poprzednich.

8. Brak koordynacji przepustowości na ciągach linii kolejowych

Kilka z obecnie realizowanych lub przewidzianych do realizacji projektów obejmuje poprawienie ewidentnych błędów popełnionych na etapie planowania inwestycji m. in. powtórna przebudowa st. Warszawa Rembertów, poprawa przepustowości odcinków Warszawa – Łowicz czy Warszawa – Mińsk Maz. i inne.

Mimo to popełniane są kolejne błędy, których przykładem jest chociażby odcinek Zgierz – Kutno linii nr 16. Przyjmuje on pociągi od północy z trzech kierunków: Szczecin – Poznań, Trójmiasto – Bydgoszcz – Toruń i Płock, przekazując na południe na dwa główne kierunki: Częstochowa – Katowice/ Kraków i Tomaszów Maz. – Lublin/CMK. Niezbędna jest zatem jego rozbudowa do linii dwutorowej o parametrach 160 km/h, gdyż analizy rozwoju Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej wykazują zagrożenie szybkiego wyczerpania się przepustowości.

Tymczasem autorzy projektu KPK proponują jedynie rewitalizację tej linii jako jednotorowej i to w dodatku ujętą na liście rezerwowej.

Wątpić również należy, czy kwoty przewidziane w poz. 82 (linia nr 273 tzw. Nadodrzanka) i poz. 95 (linia nr 131 tzw. linia węglowa), dające w przeliczeniu nieco ponad 2,5 mln zł za 1 km dwutorowej zelektryfikowanej linii kolejowej, pozwolą na trwałą poprawę stanu technicznego tych linii, szczególnie w kontekście nakładów niezbędnych na odtworzenie lub modernizację obiektów inżynieryjnych i odcinków podtorza.

9. Uwagi szczegółowe i pytania.

Do pkt 2.2

Na sieci zarządzanej przez PKP PLK SA praca brutto tonokilometrach wykonywana jest w 76 % w przewozie towarów i 24 % w przewozie osób.

Oznacza to, że przy zrównanych stawkach dostępu ¾ wpływów PKP PLK SA dają przewozy towarowe. Dlaczego KPK preferuje mimo to przewozy pasażerskie

Przykład: modernizacja linii Warszawa – Gdańsk.

W trakcie modernizacji polikwidowano na stacjach pośrednich tory boczne pozwalające na przepuszczanie przez pociągi towarowe szybkich pociągów pasażerskich. W wyniku tego przepustowość linii Warszawa - Gdańsk dla pociągów towarowych po modernizacji zmalała.

Do pkt 2.3

WPIK do 2015 przewiduje

na rok 2015 wydatki 8 993,37 mln PLN

na rok 2016 wydatki 5 597,53 mln PLN

oraz

tzw. wydatki fazowane 4 677,28 mln PLN, które mają być przeniesione z perspektywy budżetowej 2007 -2013 do perspektywy budżetowej 2014-2020, co może nastąpić jednak dopiero po uzyskaniu zgody KE.

Z jakich środków budżetowych zostaną pokryte wydatki na inwestycje nie rozliczone do końca 2015 roku oraz wydatki przewidziane do fazowania, jeśli nie uzyska się zgody KE na fazowanie ?

Do końca roku 2015 pozostało 6 miesięcy i chyba można oszacować wielkość środków które będą potrzebne. Przy niekorzystnym układzie może to stanowić ¼ budżetu UE na nową perspektywę budżetową.

Propozycja załatwienia tej sprawy poprzez następujący zapis w KPK „*Zarówno projekty zgłoszone do CEF jak i tzw. Projekty fazowane zostały uwzględnione w KPK. Natomiast projekt, których realizacja nie zakończy się w 2015 roku będą włączone niejako automatycznie do KPK i zostaną uwzględnione do realizacji w latach następnych, co znajdzie odzwierciedlenie w Szczegółowym planie realizacji KPK"* jest wysoce niewystarczająca i wymaga zmiany. Wpisanie zadań nie zakończonych w 2015 do KPK wymagać będzie wykreślenia zadań nowych. Nie można zatem tego robić ***„niejako automatycznie***".

<u>Do pkt. 2.4</u>

Badanie ewaluacyjne WPIK do 2015 dokonane przez niezależnych ekspertów zakończyło się wnioskami z których jeden dotyczy otwarcia finansowania budżetowego na realizację projektów zarządców innych niż PKP PLK SA.

Niestety skierowany do konsultacji projekt KPK takich projektów nie zawiera.

Nie ma żadnych projektów spółki państwowej LHS Sp z o.o. Nie ma również projektów spółek samorządowych PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o i WKD sp. z o.o.

Jak dotychczas wszystkie wystąpienia innych niż PKP PLK S.A zarządców infrastruktury na której realizowane są przewozy towarów spotykają się z odmową. Dla wzrostu przewozów towarów koleją poprawa stanu tej infrastruktury ma również duże znaczenie.

Wnioskujemy o wprowadzenie do KPK przynajmniej konkretnych ścieżek dostępu dla innych zarządców infrastruktury niż PKP PLK S.A.

<u>Do pkt 3.1.2</u>

Biała Księga przywołana w KPK zakłada:

1) Przeniesienie 30 % ładunków z transportu drogowego na inne gałęzie transportu – kolej, transport morski i wodny śródlądowy na dystansach powyżej 300 km do 2030 roku i 50 % ładunków do 2050 roku.
2) Stworzenie do 2030 roku w pełni funkcjonalnej, multimodalnej bazowej sieci TEN-T obejmującej cały obszar UE

podczas gdy zgodnie z obowiązująca dzisiaj SRT udział przewozów kolejowych w tym okresie spadnie z kilkunastu procent do poniżej 10 %

Rozporządzenie Parlamenty Europejskiego i Rady (UE) nr 1315 z 11 grudnia 2013 r w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej w art. B11 stanowi, że infrastruktura transportu kolejowego składa się w szczególności z:

a/ linii kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnych w tym

(i) bocznic,
(ii) tuneli,
(iii) mostów

b/ terminali towarowych i platform logistycznych do przeładunku towarów w ramach

transportu kolejowego i pomiędzy koleją a innymi rodzajami transportu,

c/ dworców zlokalizowanych wzdłuż linii wskazanych w załączniku i służących do

przesiadek pasażerów w ramach transportu kolejowego i pomiędzy koleją a innymi rodzajami transportu,

d/ połączeń dworców terminali towarowych i platform logistycznych z innymi rodzajami transportu w europejskiej sieci transportowej

e/powiązanego wyposażenia,

f/ aplikacji telematycznych

Pomimo bezpośredniego obwiązywania w Polsce tego rozporządzenia KPK ograniczony został do infrastruktury linii kolejowych, co jest naruszeniem postanowień cytowanego rozporządzenia. Brak jest przykładowo kompleksowego programu informatyzacji kolei w Polsce.

<u>Ad 3.2</u>

Nie są potwierdzone faktami stwierdzenia, że KPK tworzono o takie założenia jak:

1. Wdrożenie inwestycji dotyczących rozwoju kolejowej części Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)

Opiniowany dokument nie zawiera bowiem żadnych projektów dotyczących terminali towarowych i platform logistycznych i całkowicie pomija koleje dużych prędkości.

2. Wiążącego charakteru listy projektów ujętych w Dokumencie Implementacyjnym do SRT

Żadna z lokalizacji platform intermodalnych zawartych w DI (patrz pkt 9.3) nie została ujęta w KPK, (nie ujęto nawet lokalizacji na sieci bazowej)

Naszym zdaniem niezbędne jest uzupełnienie KPK o ww. projekty.

Ponadto w ostatnim punkcie założeń stwierdza się, że powyższe środki zostaną zabezpieczone w budżecie państwa w latach 2016-2019. Z jakich źródeł będą zatem finansowane projekty w latach 2020 – 2023 ?

Ad 6

Zaniepokojenie Stowarzyszenia budzi sposób rozłożenia nakładów na poszczególne lata (Tabela 1, 2 i 3) W roku 2017 planuje się wydatki na poziomie 6,2 mld PLN a w 2019 18,3 mld PLN. Czy jest to realistyczne ?

Ad 7

Długość przebudowanych linii kolejowych ma wynieść na koniec 2017 roku 500 km, a na koniec 2023 roku 8500 km co oznacza, że w latach 2017-2023 musi być przebudowywane rocznie około 1200 km linii. Czy jest to do zrealizowania ?

W wykazie efektów celu 1 proponujemy dopisanie nowego efektu „poprawa stanu technicznego i wzrost przepustowości infrastruktury obsługującej producentów ładunków na południu Polski”

Na koniec 2023 roku długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną > 160 km/godz. ma wynieść jedynie 350 km co równa się np. długości linii Warszawa –Gdańsk. A co z innymi połączeniami dużych aglomeracji miejskich.

W ramach realizacji celu 2 na koniec 2023 roku ERTMS ma być zabudowany na 2000 km linii kolejowych podczas gdy tylko na 350 km można będzie przekraczać prędkość 160 km/godz. Czy te zadania są ze sobą skoordynowane ?

Zbyt zachowawcze są wskaźniki realizacji celu 3

Średnia prędkość kursowania pociągów 40 km/godz. w ruchu towarowym i modernizacja jedynie 34% linii sieci bazowej do końca 2023 roku nie gwarantuje konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do transportu samochodowego.

Połączenie dopiero w 2023 roku wszystkich ośrodków wojewódzkich liniami kolejowymi pozwalającymi na kursowanie pociągów pasażerskich z prędkością jedynie 100 km/godz. nie przybliży nas do Europy.

Przy tak nisko postawionych celach ponownego przeanalizowania wymaga wpływ inwestycji kolejowych na gospodarkę.

Uwagi do karty projektu

Powinien zostać uzupełniony przynajmniej pkt 4 karty w zakresie oddziaływania na: samorządy województw, branżę budowlaną, przedsiębiorstwa kolejowe korzystające z infrastruktury kolejowej.

10. Uwagi podsumowujące całość dokumentu

Oceniając projekt KPK, w zestawieniu z SRT, DI do SRT, osiągnięciami dotychczasowych perspektyw 2004–2006 i 2007–2013, jak również założeniami, które przyświecały celom przekazywania przez Unię Europejską funduszy pomocowych Polsce jako krajowi, który miał nadgonić zapóźnienie techniczne w transporcie kolejowym w stosunku do krajów UE-15, Stowarzyszenie prezentuje następujące stanowisko:

1. KPK jest programem pasywnym, stawiającym bardziej na odtwarzanie potencjału transportu kolejowego niż na jego rozwój. Stoi to w ewidentnej sprzeczności z celami realizowanymi w transporcie drogowym, gdzie nakłady kierowane są podstawowo na budowę nowych połączeń drogowych lub znaczącą poprawę przepustowości istniejących dróg jednojezdniowych.
2. Realizacja KPK stwarza szansę utrzymania bądź rozwoju znaczenia kolei w przewozach towarów, jednakże stan techniczny infrastruktury nie jest jedynym i zapewne nawet nie najważniejszym czynnikiem kształtującym udział transportu kolejowego w przewozie towarów. O wyborze przez nadawców ładunków środka transportu decyduje również cena usługi przewozowej, sprawność i kompleksowość jej realizacji, dostępność bieżącej informacji o procesie przewozu, niezawodność dostawy, uciążliwości wynikające z przepisów prawa (dotyczące głównie bocznic kolejowych) i inne. Oznacza to, że sukces KPK w obszarze przewozów towarowych zależny jest od podjęcia szeregu działań komplementarnych, w tym z obszaru polityki transportowej.
3. W dziedzinie przewozów pasażerskich KPK nie zapewnia przełomu w zakresie nowoczesnych usług przewozowych, choć niewątpliwie efektem powinna być poprawa jakości i komfortu podróży. Zauważyć jednak należy, że toczący się równolegle postęp w transporcie drogowym zapewnia nieporównywalnie większy skok jakościowy. Polska ma duży i niewykorzystany potencjał w kolejowych przewozach pasażerskich. Analiza danych statystycznych krajów UE-15 pozwala wykazać dość prostą prawidłowość: 1 mln ludności kraju generuje 1 mld pasażero·km w przewozach kolejowych np. Belgia 10,8 mln ludności vs. 10,4 mld pkm, Holandia 16,6 mln ludności vs. 16,4 mld pkm, Francja 62,8 mln ludności vs. 86 mld pkm, Niemcy 81,8 mln ludności vs. 82,4 mld pkm, Wielka Brytania 62,0

mln ludności vs. 52,8 mld pkm. Tymczasem w Polsce 38,2 mln ludności generuje jedynie 18,6 mld pkm, zatem przy właściwie prowadzonej polityce transportowej Państwa realne powinno być podwojenie liczby pasażerokilometrów w przewozach kolejowych.

KPK do roku 2023 obejmuje ostatni okres wysokiej dostępności przez Polskę środków finansowych Unii Europejskiej.

Stowarzyszenie wyraża pogląd, że projektowany zakres KPK, wraz z projektami realizowanymi w perspektywach 2004–2006 i 2007–2013 nie zapewni osiągnięcia celów postawionych przez Unię Europejską w Białej Księdze z 2011 r. – *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.*

Trudno się jednak temu dziwić, skoro nawet Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020, z perspektywą do roku 2030, przyjęta w styczniu 2013 r., zakłada spadek udziału transportu kolejowego w przewozach, co stoi w ewidentnej sprzeczności z celami, jakie stawia Biała Księga UE z 2011 r.

Prezes Stowarzyszenia

Józef Marek Kowalczyk