

Prezes Izby:
Stanisław Kogut

Wiceprezes Izby:
Piotr Macioszek,
Marita Szustak,
Przemysław Korwiel

Członkowie Zarządu:
Tomasz Sweklej,
Wiesław Nowak,
Ryszard Leszczyński



IGTL/2/1-85/2014

Warszawa, 04.02.2014 r.

Szanowny Panie Ministrze!

Odpowiadając na pismo nr DF-4mkr-0831-2b/ 39/13 (146917/13) z dnia 23 grudnia 2013 w sprawie konsultacji społecznych projektu „Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030r)” Izba Gospodarcza Transportu Lądowego jako organizacja samorządu gospodarczego skupująca większość przedsiębiorstw związanych z transportem kolejowym przedstawia poniżej następujące uwagi do konsultowanego projektu dokumentu implementacyjnego (zwanego dalej DI).

1. Podobne konsultacje były zorganizowane przez Ministerstwo TBiGM przed ponad rokiem. Jej wynikiem miała być weryfikacja i aktualizacja „Masterplanu dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030” (dokumentu wymaganego swego czasu przez Komisję Europejską). IGTL przeanalizowała wówczas otrzymane drogą mailową wszystkie dokumenty strategiczne dotyczące transportu i przekazała w wyznaczonym terminie do MTBiGM swoje stanowisko (pismo nr IGTL/1/1-84/2013). Okazało się jednak, że konsultacje te niczemu nie służyły ponieważ już 22 stycznia Rada Ministrów uchwałą nr 6 przyjęła Strategię Rozwoju Transportu do 2020 r (z perspektywą) do 2030r). Dlatego też IGTL przekazuje przy niniejszym ww. kopię pisma z 14 stycznia 2013 w nadziei, że przynajmniej niektóre z zawartych w nim uwag zostaną uwzględnione w DI.
2. Analizując pkt 1 i 2 DI należy stwierdzić, że sformułowania w nich zawarte idą dalej niż przyjęta w styczniu 2013 Strategii Rozwoju Transportu. Jest to krok w dobrym kierunku. Ale czy wystarczający? Nie do zaakceptowania naszym zdaniem jest wydatkowanie na transport kolejowy w latach 2014-20 dziesiątków mld EUR i założonym w strategii stałym spadkiem udziału przewozów towarów koleją (do poniżej 10%). Dlatego też IGTL sugeruje równoległe z powstawaniem DI dokonanie ponownej oceny Strategii Rozwoju Transportu i wprowadzenie w niej koniecznych zmian. W aktualnej wersji nie jest to strategia rozwoju tylko stagnacji przynajmniej w części dotyczącej przewozu towarów koleją.
3. W pkt 2.2. DI jest mowa o poprawie konkurencyjności transportu kolejowego
DI zakłada cel operacyjny - skrócenie średniego czasu przejazdu koleją w przewozach pasażerskich między ośrodkami wojewódzkimi o 1 godz. 50 minut. Operowanie średnimi krajowymi jako celem operacyjnym jest naszym zdaniem niewystarczające. W dokumencie

implementacyjnym powinny się znaleźć bardziej konkretne cele np. 20 najważniejszych relacji w przewozach między ośrodkami wojewódzkimi dla których w 2023 czas przejazdu koleją będzie krótszy niż czas przejazdu samochodem osobowym.

Podobna uwaga dotyczy modernizacji 86 % sieci bazowej i 45 % sieci kompleksowej. DI powinien zawierać nie procenty tylko wykaz linii dający te procenty, szczególnie w kontekście zapisu zawartego w DI „*W ciągu okresu programowania 2007-2013 jak również w latach wcześniejszych w sektorze kolejowym modernizowane były kluczowe ciągi transportowe ale żaden z nich nie został zmodernizowany w całości*”.

4. DI nie określa żadnych celów dotyczących sieci kolejowej zmierzających do poprawy jakości obsługi pasażerów transportem kolejowym w aglomeracjach.

Jednym z takich celów powinno być dostosowanie infrastruktury kolejowej PKP PLK SA do ruchu okrężnego w m. st. Warszawa. Przy stosunkowo niewielkich nakładach można w Warszawie uruchomić linię okrężną SKM kursującą w obu kierunkach między stacjami W-wa Śródmieście, W-wa Powiśle, W-wa Stadion, W-wa Wschodnia, W-wa Praga, W-wa ZOO, W-wa Gdańska, W-wa Koło, W-wa Kasprzaka, W-wa Zachodnia, W-wa Ochota, W-wa Śródmieście. Dzisiaj nie ma takiej możliwości ponieważ odcinek linii od Warszawy Gdańskiej kończy się tuż przy stacji Warszawa Zachodnia. Nie można z niej wjechać na linię średnicową Warszawa Zachodnia - Warszawa Wschodnia. Dotychczasowe działania PKP PLK polegające przemianowaniu końcówki tego odcinka na peron 8 na st. Warszawa Zachodnia są działaniami pozorowanymi. Zadanie inwestycyjnego polegającego na budowie na st. Warszawa Zachodnia odpowiedniej łącznicy nie może zrealizować miasto. Może zrealizować tylko PKP-PLK S.A.

Jest to tylko przykład. Podobne problemy istnieją w innych aglomeracjach.

Dlatego też w DI powinien się znaleźć nowy cel operacyjny w zakresie poprawy infrastruktury kolejowej w aglomeracjach.

5. Również cele odnoszące się do przewozów towarowych są zbyt ogólne.

Cel operacyjny określony jako „*uzyskanie stałych prędkości pociągów na długich odcinkach*” nie jest żadnym celem. Już dzisiaj uzyskiwana jest stała prędkość pociągów na długich odcinkach. Jest ona jednak kompromitująco niska. Prędkość handlowa pociągów towarowych kształtuje się na poziomie 23 km/godz. W przewozach samochodowych jest to dzisiaj 50 km/godz. i należy zakładać, że wyniku modernizacji dróg kołowych i budowy obwodnic będzie jeszcze wyższa.

Bez podniesienia prędkości handlowej pociągów nie można mówić o konkurowaniu transportu samochodowego.

Zgodnie z wymaganiami unijnymi prędkość techniczna pociągów towarowych przynajmniej na liniach sieci bazowej i sieci kompleksowej powinna wynosić 100 km/godz. Jako cel operacyjny w zakresie prędkości pociągów naszym zdaniem należy wprowadzić wykaz połączeń między największymi centrami logistycznymi w kraju dla których czas przewozu będzie krótszy od czasu przewozu transportem samochodowym.

Podobne uwagi odnoszą się do możliwości prowadzenia długich pociągów (750 m), nacisków na oś 221 kN (22,5t) i poprawy przepustowości na wjazdach do aglomeracji.

W dzisiaj realizowanych projektach wymóg dotyczący prowadzenia pociągów 750 m jest pomijany.

Naciski na oś 221 kN są dopuszczalne „wyspowo”. Nie ma praktycznie linii na której można bez ograniczeń przejechać wagonem towarowym o takim nacisku.

Sprawa nacisku na oś ma bardzo duży wpływ na konkurencyjność transportu kolejowego. Waga ładunku w wagonie jest dostosowywana do najmniejszego dopuszczalnego nacisku na oś występującego na całej trasie przewozu (przykład jeśli nacisk dopuszczalny wynosi 221 kN/oś - tj. 22,5t/oś to wagon czteroosiowy z ładunkiem może ważyć 90 ton, przy 20t/oś już tylko 80 ton.).

Sama poprawa przepustowości na wjazdach do aglomeracji nie rozwiązuje problemu. Dzisiaj piętą achillesową w przewozach towarów jest stan techniczny odcinków linii łączących stacje z terminalami towarowymi.

Reasumując DI powinien zawierać skonkretyzowane cele jak np. wykaz linii z dojazdami do terminali a jeszcze lepiej mapę pokazującą sieć linii (bez dziur jak to ma miejsce dzisiaj) spełniającą podstawowe wymogi dla TEN-T:

prędkość maksymalna 100 km/godz.,

długość pociągu 750 m,

dopuszczalny nacisk na oś 221 kN

6. DI przedstawia 64 projekty o znaczeniu krajowym oraz 10 projektów o znaczeniu makroregionalnym. Wszystkie wymienione projekty krajowe stanowią element istotny dla funkcjonowania sieci kolejowej. Oczywiście jedne są bardziej istotne dla ruchu towarowego inne dla ruchu pasażerskiego. Brak możliwości szczegółowej oceny istotności projektów ze względu na ogólnikowy opis inwestycji ograniczający się do stwierdzenia „prace na linii kolejowej”.
7. Z punktu widzenia przewozów towarowych nie powinny trafić na tę listę projektów niektóre linie o znaczeniu makroregionalnym np.: linia 219 Ełk – Szczytno, linia 216 Olsztyn- Działdowo
Brak konsultacji z przewoźnikami skutkuje brakiem niektórych linii które należałoby uwzględnić np.:
149 Leszczyny –Zabrze Makoszowy,
141 Katowice Ligota - Gliwice
8. DI nie uwzględnia konieczności likwidacji ograniczeń punktowych i wąskich gardeł. Aktualne doświadczenia w realizacji inwestycji wskazują na konieczność zwiększenia wydolności sieci kolejowej przed rozpoczęciem realizacji dużych inwestycji. W tej chwili realizacja inwestycji powoduje częstokroć całkowity paraliż lub konieczność wyboru alternatywnych dróg przewozu, które wielokrotnie wydłużają odległość i czas przejazdu oraz nadmiernie podnoszą koszty transportu.
Inwestycje w rewitalizację lub modernizację linii muszą uwzględniać także układy stacyjne w zakresie większym niż dotychczas tzn. nie tylko tory główne ale także tory boczne - tylko takie podejście pozwoli na unikanie sytuacji braku możliwości kursowania pociągów o długości 750m.
9. Brak koncepcji budowy stacji postojowych dla ruchu towarowego (analogicznie jak dla ruchu pasażerskiego) – wcześniejsze rozwiązania zakładające, że rolę tę pełnią bocznice jest w aktualnej sytuacji niedostateczne ponadto brak takich możliwości w przypadku portów morskich i śródlądowych a także terminali intermodalnych.
Opisana w DI strategia nie tworzy systemu transportowego tylko określa odrębne strategie dla każdej gałęzi transportu preferując dalej transport drogowy. Np.: tworzenie równoległych dróg transportowych dla przewozów osób przy założeniu skrócenia czasu przejazdu do 3 godz 40 min

zarówno dla transportu kolejowego jak i samochodowego daje przewagę temu ostatniemu ze względu na zapewnienie większej swobody dostępu.

10. DI wskazuje, że przewidywane są inwestycje obejmujące m.in.:
 - inwestycje w tabor ale tylko w tabor dla przewozów pasażerskich
 - modernizację dworców kolejowych
 - przyspieszenie wdrażania ERTMS na polskiej sieci kolejowej nie wspomina się jednak o możliwości dofinansowania dostosowania taboru przewoźników do wymogów systemu

11. Uwagi dotyczące przyjętych w DI kryteriów oceny projektów
 - przyjęcie podkryterium ruchowego „średniodobowa liczba przejazdów pociągów towarowych i pasażerskich” może powodować preferencje dla linii o parametrach niekorzystnych dla ruchu towarowego co powoduje konieczność uruchamiania większej ilości pociągów dla przewozu określonej ilości jednostek towarów, ponadto przyjęcie wprost natężenia ruchu na poszczególnych liniach nie zawsze będzie odpowiadało najefektywniejszej drodze przewozu ponieważ wybór trasy wynikał w dużej mierze z polityki cenowej PKP PLK i tak np.: w relacja Śląsk – Port Szczecin wybierano często trasę „Naodrzańską” mimo tego, że wydajniejsze połączenie prowadzi trasą przez Poznań.
 - w podkryterium położenia uwzględnia się usprawnienie połączenia z portem morskim lub lotniczym a zapomina się o portach śródlądowych oraz o terminalach intermodalnych
 - podkryterium zwiększenia przepustowości dla transportu towarowego powinno być rozpatrywane w kategoriach wzrostu zdolności przewozowych wyrażonych w brtkm a nie tylko w ilości pociągów (wydłużenie długości składów przy równoczesnym zwiększeniu dopuszczalnego nacisku na oś do 221 kN oraz likwidacja niekorzystnych profili linii zmniejszy ilość uruchamianych pociągów potrzebnych do przewozu określonej ilości masy towarów).

12. W dniu 19 listopada 2013 Parlament Europejski przyjął „Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej”. Rozporządzenie to poza podziałem sieci na sieć kompleksową i bazową po raz pierwszy zalicza do infrastruktury transportowej infrastrukturę transportu intermodalnego. W skład infrastruktury intermodalnej wchodzi: terminale towarowe i platformy logistyczne stanowiące część sieci kompleksowej. Przygotowując to rozporządzenie resort w uzgodnieniu z władzami wojewódzkimi do załącznika I wskazał konkretne lokalizacje terminali towarowych i platform logistycznych (patrz mapa dołączona do niniejszej opinii). W DI nie ma ani słowa o ich lokalizacji ani o sposobie finansowania ich budowy czy rozbudowy. Powstaje pytanie po co były konsultacje z władzami wojewódzkimi. Bez rozwoju infrastruktury intermodalnej nie będzie przyrostu przewozów towarów kolejają.
Nie ustalono wbrew ww. rozporządzeniu także kryteriów wyboru projektów w zakresie infrastruktury intermodalnej. Zdaniem IGTL niezbędne jest uzupełnienie DI o ten obszar infrastruktury.



13. Minister Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej zarządzeniem nr 66 z dnia 4 grudnia 2012 powołał Radę ds. Transportu Intermodalnego. Praca Rady koncentrowała się w dwóch zespołach tematycznych. Koordynatorem zespołu nr 2 (ds. technicznych) był przedstawiciel naszej Izby. W grudniu 2013 oba zespoły przesyłały na ręce Przewodniczącego Rady ds. Transportu Intermodalnego raporty końcowe.

W raporcie zespołu nr 2 znajdują się między innymi rekomendacje dotyczące DI.

Ponieważ od utworzenia Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju do dnia dzisiejszego nie ma żadnych informacji dotyczących dalszego działania Rady, IGTL postanowiła wykorzystać konsultacje społeczne dotyczące DI do przekazania wyników prac zespołu nr 2 bezpośrednio

Panu Ministrowi aby mogły być wykorzystane w dalszych pracach nad Strategią Rozwoju Transportu i DI.

Reasumując konsultowany projekt DI jeśli ma spełnić swój cel wymaga zasadniczych zmian. IGTL zgłasza gotowość do uczestniczenia w pracach nad nimi.

Z poważaniem


Wiceprezes Zarządu IGTL
Przewodniczący Sekcji
Przewoźników Kolejowych
Piotr Macioszek

Załączniki:

Pismo IGTL/1/1-84/2013 z 14 stycznia 2013

Sprawozdanie z działalności zespołu nr 2 Rady ds. Transportu Intermodalnego.

Otrzymuje:

Pan Zbigniew Klepacki

Podsekretarz Stanu

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

Ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa