

**Prezes Izby**  
Marita Szustak

**Wiceprezesi Izby**  
Przemysław Korwiel  
Piotr Macioszek  
Wiesław Nowak

**Członkowie Zarządu**  
Andrzej Kwiek  
Ryszard Leszczyński  
Henryk Pińkowski



Warszawa, 2 września 2016 r.

**Marita Szustak**  
**Prezes Zarządu**

**Wiesław Nowak**  
**Przewodniczący Sekcji Budownictwa Kolejowego**  
**Wiceprezes Zarządu**  
**Izby Gospodarczej Transportu Lądowego**  
**IGTL/2/3/2/MG/2016**

**Pan**  
**Andrzej Adamczyk**  
**Minister**  
**Infrastruktury i Budownictwa**

Szanowny Panie Ministrze

w nawiązaniu do przekazanych 8 sierpnia br. uwag Izby Gospodarczej Transportu Lądowego do projektu *Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku* oraz pytania skierowanego przez przedstawiciela IGTL podczas konferencji konsultacyjnej, która odbyła się 29 sierpnia br. w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa pragniemy podkreślić wagę włączenia do programu odrębnego wieloletniego zadania inwestycyjnego obejmującego zabudowę nowych rozjazdów w lokalizacjach nieobjętych innymi projektami modernizacyjnymi i rewitalizacyjnymi.

Projekt ten co do istoty powinien być oparty na sprawdzonym modelu „projektu rozjazdowego”, który był zrealizowany z wykorzystaniem środków unijnych z POIiŚ 2007 – 2013 w ramach *Wieloletniego programu inwestycji kolejowych do roku 2015*, czyli poprzednika KPK. Brak kontynuacji projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym”, który zakończył się sukcesem jest zaskakujący i niezrozumiały. Zgodne są opinie środowiska producentów i wykonawców, a przede wszystkim zarządcy infrastruktury i przewoźników kolejowych jako użytkowników sieci, że projekt rozjazdowy był efektywny i właściwie skonstruowany w zakresie założonych celów w odniesieniu do zabezpieczonego finansowania i ustalonego harmonogramu.



Kluczowe elementy pozytywnej oceny tego typu projektów to widoczne efekty eksploatacyjne osiągnięte w rozsądnych ramach finansowych i czasowych. Najistotniejsze zrealizowane cele to oszczędność czasu w przewozach pasażerskich i towarowych z tytułu zmniejszenia liczby wypadków kolejowych, jak również likwidacji istniejących i prognozowanych ograniczeń prędkości na rozjazdach. Można zatem stwierdzić, że osiągnięto rezultaty zarówno w kategoriach zmniejszenia kosztów prowadzenia przewozów, jak i poprawy bezpieczeństwa pasażerów i ładunków. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że zgodnie z raportem *Ocena stanu realizacji wieloletniego programu inwestycji kolejowych do roku 2015 oraz oszacowanie wpływu programu na zwiększenie dostępności i poprawę jakości transportu kolejowego w Polsce*, sporządzonym w grudniu 2014 r. na zamówienie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju przez zespół ekspertów pod kierownictwem dra Michała Wolańskiego, efektem projektu rozjazdowego było zlikwidowanie "wąskich gardeł" w postaci punktowych ograniczeń prędkości, co poprawiło sprawność przejazdów pociągów pasażerskich i towarowych szczególnie w obszarze stacji. Wartość projektu wynosiła ok. 600 mln PLN. Projekt został rozpoczęty w 2013 roku, a zakończony został w 2015 r. Objął swoim zasięgiem 31 linii kolejowych oraz 142 posterunki ruchu na terenie całego kraju, a w jego wyniku zostało wymienionych 30 km torów na obszarze 14 województw. Łączny czas skrócenia czasu przejazdu pociągów w wyniku realizacji projektu wyniósł 260 minut.

Projekt, pomimo trudności realizacyjnych związanych z brakiem wystarczającej ilości niektórych materiałów niezbędnych do jego realizacji, został zakończony w okresie kwalifikowalności. Opóźnienie w stosunku do pierwotnego harmonogramu wynosiło 6 miesięcy, co w porównaniu do liczonych w latach opóźnień projektów modernizacyjnych o dużej skali jest sytuacją do zaakceptowania. W ten sposób projekt przyczynił się również do zwiększenia wykorzystania środków unijnych dostępnych w ramach POIS 2007 – 2013. Jego ważną zaletą jest znaczne uproszczenie proceduralne w zakresie koniecznych do uzyskania decyzji administracyjnych i zgód na realizację. Podobnie, w łatwy sposób można oszacować korzyści w zakresie bezpieczeństwa i wzrostu parametrów eksploatacyjnych, które są elementem koniecznym do sporządzenia analiz ekonomicznych na potrzeby aplikowania o środki europejskie.

W naszej ocenie projekt rozjazdowy realizowany w ramach WPIK nie rozwiązał w całości problemu złego stanu rozjazdów na sieci PKP PLK SA i występujących na liniach kolejowych ograniczeń punktowych z tego powodu. Przygotowanie programu wymiany siedmiuset rozjazdów zostało poprzedzone szczegółową analizą potrzeb, w wyniku której ustalono, że pilnej wymiany wymaga dwa tysiące rozjazdów, a liczba ta obejmuje wyłącznie działania mające na celu likwidację najbardziej uciążliwych ograniczeń punktowych. Pierwszym krokiem do kompleksowego rozwiązania problemu jest uwzględnienie w nowym KPK i zapewnienie finansowania wymiany rozjazdów, co najmniej w ilości wynikającej z wspomnianej powyżej analizy najpilniejszych potrzeb.

Sprawą o ogromnej wadze jest nie tylko zabezpieczenie środków na zakup i montaż rozjazdów, ale również właściwe rozłożenie realizacji tych działań w czasie z uwzględnieniem potencjału producentów i wykonawców oraz ograniczeń wynikających z eksploatacji linii. Analizując



ilości wymienionych w 2015 roku przez PKP PLK SA rozjazdów zarówno w ramach projektów modernizacyjnych i rewitalizacyjnych, jak i wspomnianego projektu rozjazdowego, można stwierdzić, że wykonalne jest dostarczenie i wbudowanie nawet tysiąca czterystu rozjazdów. Wziąwszy pod uwagę znaczne, bo ponad dwumiliardowe, zmniejszenie nakładów inwestycyjnych planowanych do poniesienia w roku 2017 w odniesieniu do roku 2015, można postawić wniosek, że potencjał produkcyjny i wykonawczy w zakresie rozjazdów pozostanie w co najmniej 30% niewykorzystany. Jest to sytuacja wysoce niepożądana nie tylko z punktu widzenia przedsiębiorców realizujących dostawy i wykonawstwo, ale w niemniejszym stopniu jeśli wziąć pod uwagę konieczność przyspieszenia absorpcji środków unijnych, nie zapominając o poprawie warunków prowadzenia działalności przewozowej.

W opinii Izby Gospodarczej Transportu Lądowego konieczne jest niezwłoczne uruchomienie nowego programu wymiany rozjazdów, który począwszy od 2017 roku objąłby corocznie taką liczbę rozjazdów, która łącznie z ilościami planowanymi w projektach modernizacyjnych i rewitalizacyjnych wykorzystywałaby w pełni potencjał produkcyjny. Według naszych szacunków w roku 2017 powinno być to ok sześciuset rozjazdów, a w kolejnych latach liczba ta nie powinna być mniejsza niż pięćset sztuk lub ewentualnie mogłaby być zmniejszana proporcjonalnie do wzrastających potrzeb w innych projektach, tak aby łączne roczne zapotrzebowanie utrzymane było na stałym poziomie. Pozwoli to, w połączeniu z zaplanowanymi już w programie modernizacjami i rewitalizacjami, podwyższyć standard usług oferowanych przez infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PKP PLK SA do poziomu oczekiwanego przez rynek.

Dzięki rozwojowi technologicznemu polskich producentów, wykonawcy mają obecnie możliwość wymiany rozjazdów zmontowanych u producenta i dostarczonych na miejsce robót w blokach. Doświadczenie wskazuje, że jest to technologia optymalizująca czas zamknięć torowych, co minimalizuje utrudnienia eksploatacyjne dla przewoźników kolejowych a w konsekwencji pasażerów i dysponentów towarów. Warto zwrócić uwagę na korzyści, jakie uzyska zarządca infrastruktury z tytułu szybszego udostępnienia infrastruktury o wyższym standardzie oraz zwiększenia przepustowości sieci. Przełoży się to be wątplenia na możliwość poprawy oferty przez przewoźników tak towarowych, jak i pasażerskich, co jest warunkiem koniecznym dla odwrócenia niekorzystnego trendu w dynamice udziału kolei w przewozach ogółem.

Nie bez znaczenia jest stworzenie możliwości stabilnej produkcji krajowym producentom rozjazdów i przygotowania się na szczytowe zamówienia w kolejnych latach tak, aby dostawy rozjazdów w żadnym stopniu nie hamowały realizacji inwestycji kolejowych. Takie podejście jednoznacznie wpisuje się w założenia Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju zaprezentowanej przez Ministra Rozwoju, Pana Premiera Mateusza Morawieckiego, gdzie szczególny nacisk położony jest na tworzenie optymalnych warunków rozwoju działalności polskich przedsiębiorców. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego w swojej statutowej działalności stawia te zagadnienia na szczycie listy priorytetów, zatem czujemy się zobligowani do proponowania rozwiązań o niewątpliwych pozytywnych efektach dla polskiej gospodarki.

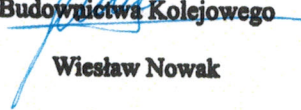


Na zakończenie chcemy podkreślić, że niezwykle ważne jest wyciąganie wniosków z realizowanych dotychczas programów inwestycyjnych i programów operacyjnych porządkujących wydatkowanie funduszy unijnych. Warto stosować sprawdzone i pozytywnie zweryfikowane wzorce oraz unikać powielania błędów, jakim było planowanie na początku ogromnych inwestycji, których realizacja była i jest nadal opóźniona i ryzykowna, a dopiero w sytuacji zagrożenia alokacji unijnej rozpoczęcie prac nad projektami rewitalizacyjnymi i multilokalizacyjnymi. Nie należy też tracić z oczu celów, jakie powinny przyświecać modernizacji infrastruktury, czyli de facto poprawy warunków prowadzenia działalności przez przewoźników towarowych i pasażerskich, co finalnie przekłada się na jakość dostarczanych przez kolej usług. Prosimy zwrócić uwagę na bardzo pozytywny odbiór projektów multilokalizacyjnych przez branżę i zarządcę infrastruktury. Nie można zapominać też o wnikliwym badaniu efektywności ponoszonych wydatków ze środków publicznych zarówno przez instytucje unijne, jak i krajowe. Mając wszystkie powyższe uwarunkowania na uwadze, nieodzownym jest kontynuacja szerokiego programu wymiany rozjazdów kolejowych w kolejnych latach, jako efektywnego projektu, stosunkowo łatwego i szybkiego w realizacji oraz przynoszącego istotną poprawę parametrów eksploatacyjnych.

Liczymy, że przedstawiona powyżej argumentacja pomoże w podjęciu przez Pana Ministra oczekiwanej przez rynek decyzji o objęciu finansowaniem w ramach KPK projektu obejmującego wymianę rozjazdów kolejowych.

Z wyrazami szacunku

**Prezes Zarządu  
Izby Gospodarczej Transportu Lądowego**  
  
**Marita Szustak**

**Wiceprezes Zarządu IGTL  
Przewodniczący Sekcji  
Budownictwa Kolejowego**  


**Wiesław Nowak**