

ZWIĄZEK
NIEZALEŻNYCH
PRZEWOŹNIKÓW
KOLEJOWYCH





List Otwarty w sprawie planów likwidacji linii kolejowych w Polsce

Rafał Milczarski

Prezes Zarządu ZNPK
Prezes Zarządu Freightliner PL

Jacek Bieczek

Członek Zarządu ZNPK
Prezes Zarządu CTL Logistics

Timothy Hollaway

Członek Zarządu ZNPK
Prezes Zarządu Rail Polska

Konferencja prasowa

Warszawa, 7 grudnia 2012 r.

List Otwarty w sprawie planów likwidacji linii kolejowych w Polsce



Wstęp

Rządowy plan likwidacji kolei w Polsce

Studia przypadków

Postulaty

Andrzej Massel, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej:

- *„Długość sieci zarządzanej przez PLK wynosiłaby 14-15 tys. km. Pozostała część sieci kolejowej zostałaby przekazana innym podmiotom ze szczególnym naciskiem na podmioty samorządowe.”* (obecnie 19 tys. km, podmioty samorządowe: poniżej 300 km). Wypowiedź z dnia 25.09.2012.

Jakub Karnowski, prezes Grupy PKP S.A.:

- *„Nie ma potrzeby budowania linii kolejowych, bo to dużo kosztuje i się nie opłaca”.* Wypowiedź z dnia 06.12.2012.
- *„Mamy policzony każdy odcinek linii: jakie są z niego przychody, jakie koszty (...). W ten sposób wyłoniliśmy te odcinki, które przynoszą największe straty i musimy je wyłączyć z eksploatacji właśnie po to, żeby PKP PLK mogły normalnie funkcjonować i nie zwiększały w nieskończoność opłat za dostęp do torów dla przewoźników.”* Wypowiedź z dnia 06.12.2012.

Wypowiedzi kluczowych osób odpowiedzialnych za kształt i stan polskiej kolei.

List Otwarty w sprawie planów likwidacji linii kolejowych w Polsce

Wstęp

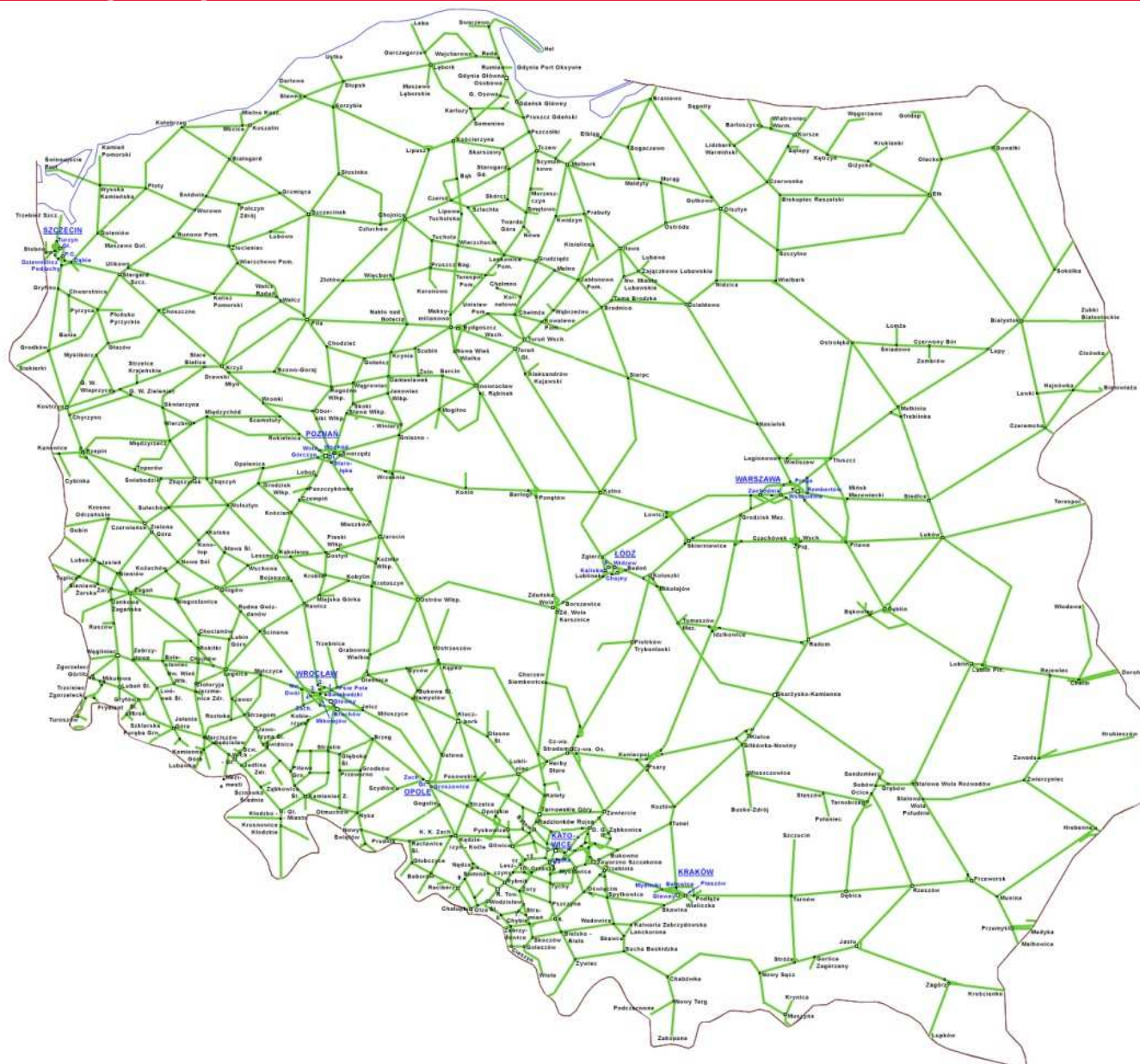


Rządowy plan likwidacji kolei w Polsce

Studia przypadków

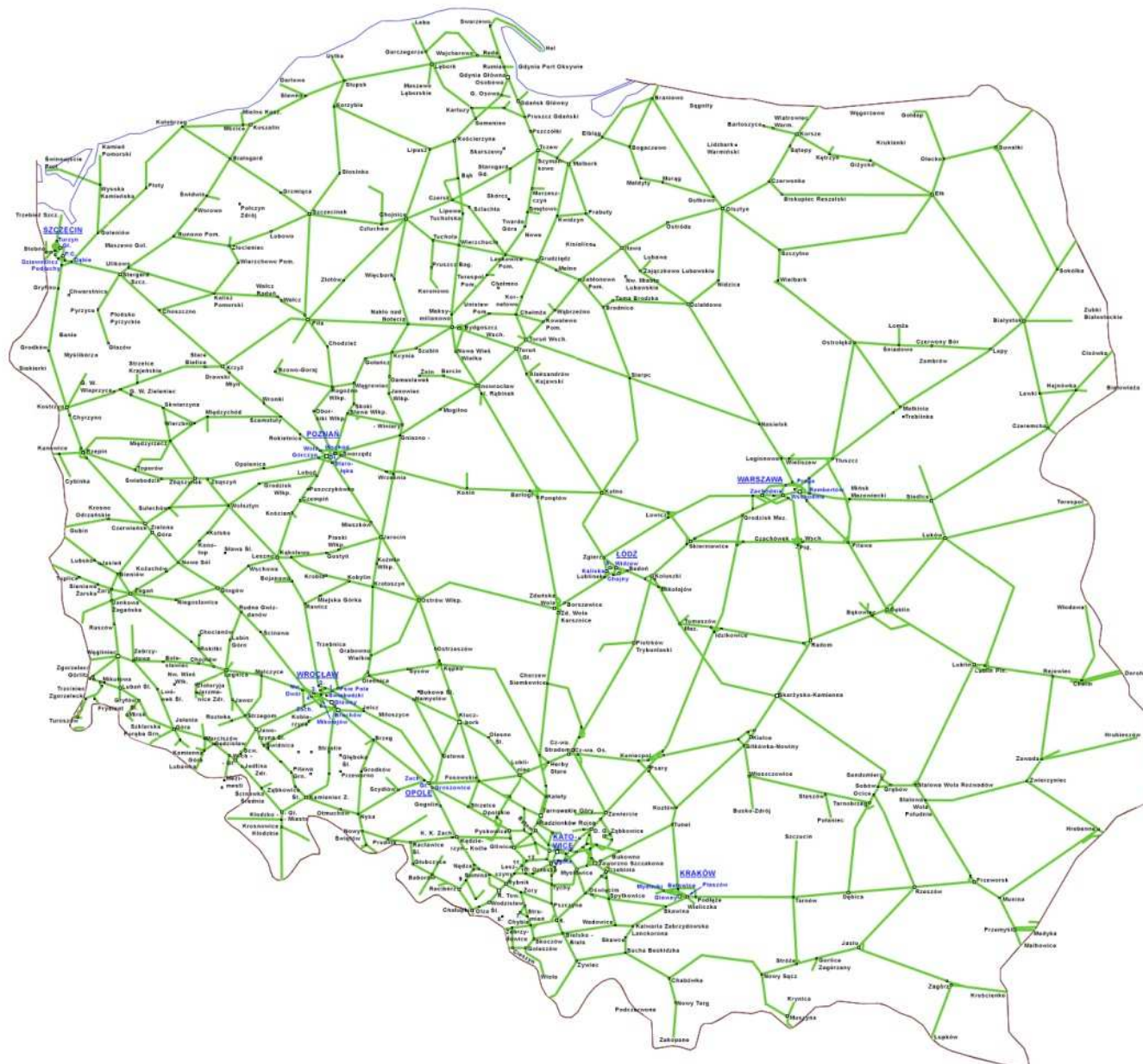
Wnioski

List Otwarty w sprawie planów likwidacji linii kolejowych w Polsce



Sieć kolejowa
Polski w 1988 r.
Długość około
26 tys. km.

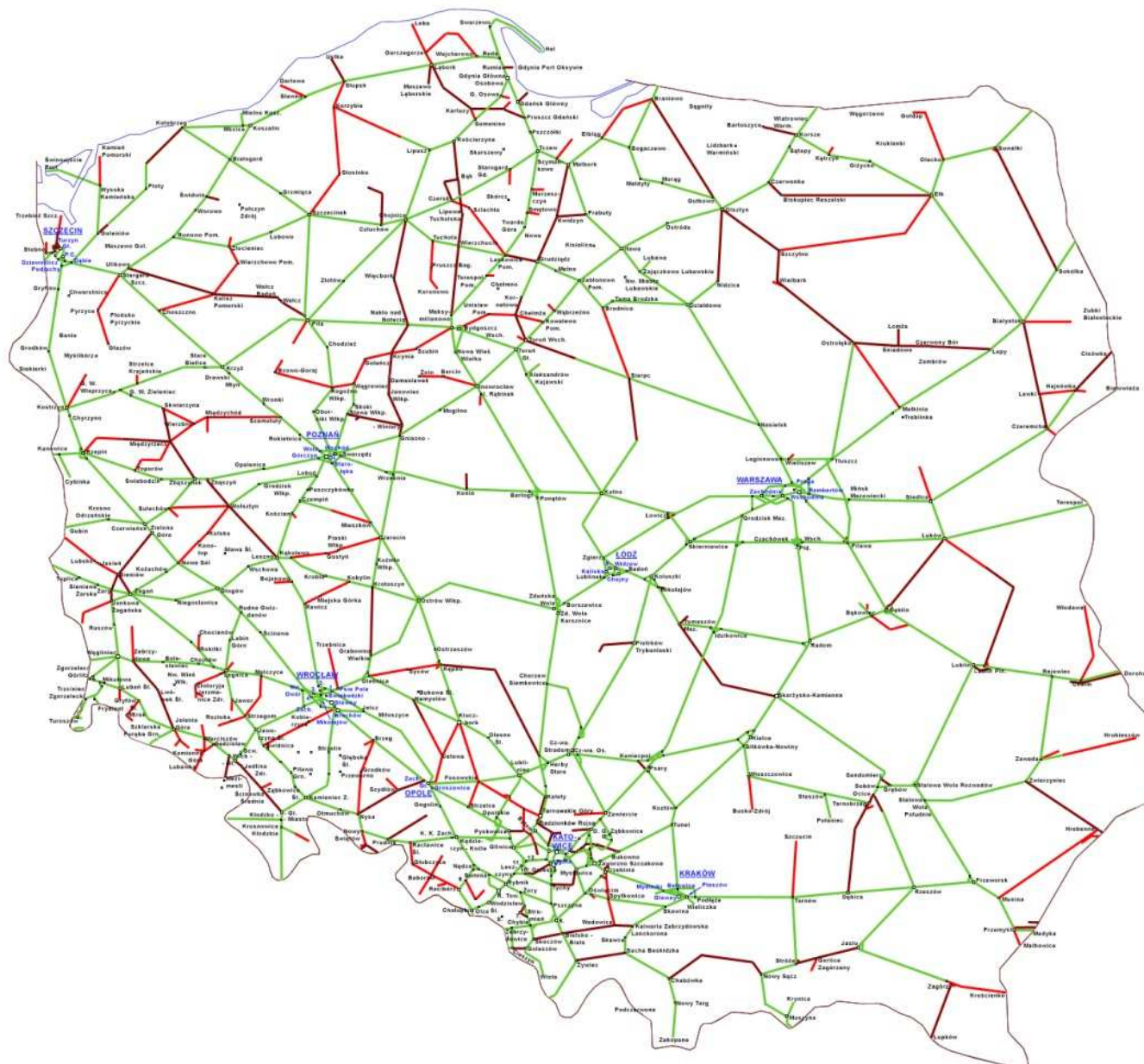
List Otwarty w sprawie planów likwidacji linii kolejowych w Polsce



**Sieć kolejowa
Polski w 2012 r.
Długość około
19 tys. km.**

W okresie od 1989 do 2012 zlikwidowano około 6-7 tys. kilometrów linii kolejowych. Nie przyniosło to żadnych pozytywnych rezultatów.

List Otwarty w sprawie planów likwidacji linii kolejowych w Polsce



Planowane likwidacje

- Kolor czerwony – rozbiórka
- Kolor bordowy – próba przekazania innemu podmiotowi lub rozbiórka

Procesy modernizacyjne z punktu widzenia przewoźników kolejowych

Oczekiwania przewoźników

Problemy



Studia przypadków

Wnioski

Planowane do zlikwidowania linie to między innymi:

- Wyremontowane lub w trakcie remontów finansowanych z Regionalnych Programów Operacyjnych:
 - Linia nr 30 Łuków – Lublin Północny, odcinek Lubartów – Lublin. Linia w trakcie modernizacji;
 - Linie nr 35 oraz 219 stanowiące połączenie Olsztyn – Szczytno – lotnisko Szymany. Linia w trakcie modernizacji. Inwestycja wsparta finansowo przez koncern Swedwood, który zbudował duży zakład przemysłowy położony w nieodległym od Szyman Wielbarku i zdeterminowany jest korzystać z usług kolei;
 - Linia nr 403: Piła Północ – Ulikowo, województwo zachodniopomorskie, kluczowy element optymalnego połączenia kolejowego Bydgoszcz – Piła – Szczecin, modernizacja zakończona w czerwcu 2012 r;
- Przenoszące istotny ruch kolejowy i łączące ważne ośrodki gospodarcze:
 - Linia 40 Sokółka – Suwałki, główne połączenie kolejowe Suwałk z krajem, połączenie kolejowe Augustowa, duży ruch pociągów towarowych (m. in. kruszywa, węgiel, drewno, podkłady kolejowe, ruch na Litwę);
 - Linia 181 Herby Nowe – Kępno, linia o wysokich parametrach eksploatacyjnych dla ruchu towarowego, ruch pociągów pośpiesznych, jedyne połączenie miast Wieluń i Wieruszów;
 - Linia 370 Zielona Góra – Żary, jedyne połączenie kolejowe miast Żary i Żagań z resztą województwa lubuskiego, oraz centralną i północną Polską, w zamian PLK proponuje ruch po nieużywanej od 1992 roku linii w kierunku Nowej Soli. Ruch pociągów pasażerskich lokalnych i międzywojewódzkich.

Planowane do zlikwidowania linie to między innymi:

- Ważne z punktu widzenia bezpieczeństwa energetycznego kraju:
 - Linia nr 33, planowana do likwidacji na północ od Płocka, ważny szlak transportowy produktów naftowych z Rafinerii Orlen w Płocku;
 - Linia nr 34 Ostrołęka – Małkinia, jedyne przejezdne połączenie alternatywne do Elektrowni Ostrołęka. W przyszłości możliwe jest przywrócenie połączeń pasażerskich do położonej na tej trasie Ostrowi Mazowieckiej;
 - Linie 377, 430, stanowiące dojazd do dużych baz paliw w Stawianach (obsługa woj. wielkopolskiego) i Barnówku (obsługa woj. zachodniopomorskiego i lubuskiego)
- Kluczowe dla obsługi przemysłu:
 - Linia 24, połączenie kolejowe Elektrowni Bełchatów;
 - Linia 25, obsługująca ośrodki przemysłowe w Opocznie, Stąporkowie (ceramika), Mielcu i Tarnobrzegu (specjalne strefy ekonomiczne z bardzo rozwiniętym przemysłem maszynowym);
 - Linie 218 i 240, kluczowe dla obsługi przemysłu w Kwidzynie i Świeciu (jedne z największych zakładów celulozowych w Europie)
- Niezbędne do obsługi przejść granicznych:
 - Linie 31 (przejście w Siemianówce - BY), 107 (Łupków - SK), 291 (Mieroszów - CZ), linie szerokotorowe do ładowni po polskiej stronie granicy wschodniej, bez nich zlokalizowane tam terminale upadną.

List Otwarty w sprawie planów likwidacji linii kolejowych w Polsce

Oczekiwania przewoźników

Problemy

Studium przypadku



Wnioski

Popełniany jest kardynalny błąd w dziedzinie traktowania i postrzegania sieci kolejowej. Analizowanie potencjału zdegradowanej dwudziestoletnimi zaniedbaniami infrastruktury nie ma żadnego sensu, gdyż z góry skazuje to kolej na porażkę. W związku z tym, jako sygnatariusze Listu Otwartego postulujemy:

- Wprowadzenie moratorium na likwidację jakichkolwiek linii kolejowych w Polsce do zakończenia kolejnej perspektywy budżetowej UE oraz bezwzględnego zakazu ich likwidacji bez uprzedniej aprobaty interesariuszy, tj. samorządów, przemysłu zlokalizowanego w rejonie ciężenia danej linii kolejowej oraz przewoźników kolejowych.
- Eliminację czynników zaburzających analizę porównawczą efektywności transportu kolejowego i drogowego (przejazdy kolejowe, pasy przeciwpożarowe, zwolnienia na niestrzeżonych przejazdach, amortyzacja linii w stawkach dostępu, daniny z PLK dla PKP SA, grabież pieniędzy z Funduszu Kolejowego)
- Stosowanie tych samych kryteriów oceny podstaw ekonomicznych inwestycji w infrastrukturę kolejową i drogową prawidłową ewaluację funkcjonowania infrastruktury kolejowej przez pryzmat rachunku ekonomicznego przy jednoczesnym nie prowadzeniu jej w odniesieniu do transportu drogowego.
- Opracowanie i uzgodnienie z interesariuszami tj. przewoźnikami i samorządami, spójnej metodologii, umożliwiającej szacowanie rzeczywistych kosztów i korzyści (bieżących i potencjalnych) funkcjonowania i likwidacji danej linii kolejowej.
- Jakościową zmianę polityki transportowej państwa, która obecnie rażąco dyskryminuje kolej.
- Żądamy wyrównania nakładów inwestycyjnych i utrzymaniowych na kolej i drogi. W związku z dwoma dekadami zapóźnień, skutkujących zapaścią transportu kolejowego, państwo powinno zwiększyć nakłady inwestycyjne na nią do poziomu umożliwiającego nadrobienie zaległości – przewyższając nakłady na drogi.



Dziękujemy za uwagę

www.znpk.org

List Otwarty w sprawie planów likwidacji linii kolejowych w Polsce

Warszawa, 7 grudnia 2012 r.

ZWIĄZEK
NIEZALEŻNYCH
PRZEWOŹNIKÓW
KOLEJOWYCH

