



Warszawa, 7 grudnia 2012

Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych
European Rail Freight Association
Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce
Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP
Seksja Krajowa Kolejarzy NSZZ Solidarność
Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP
Centrum Zrównoważonego Rozwoju
Kampania „Tiry na Tory”
Stowarzyszenie Zielone Mazowsze
Bydgoskie Towarzystwo Przyjaciół Kolei
Klub Sympatyków Kolei we Wrocławiu
Tow. Ochr. Zabytków Kolejnictwa i Organizacji Skansenów Pyskowice
Radomskie Inwestycje
Łódzka Inicjatywa na Rzecz Przyjaznego Transportu

Sz. P. Bronisław Komorowski
Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej

Sz. P. Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu RP

Sz. P. Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu RP

Sz. P. Donald Tusk
Prezes Rady Ministrów

Sz. P. Siim Kallas
Komisarz ds. Transportu
Wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej

Sz. P. Brian Simpson
Przewodniczący Komitetu Transportu i Turystyki
Parlamentu Europejskiego

NR REF. ZNPK 2/12/2012

LIST OTWARTY W SPRAWIE LIKWIDACJI LINII KOLEJOWYCH W POLSCE

Szanowni Państwo,

Transport kolejowy w Polsce, w wyniku dwudziestu lat uporczywego ignorowania jego znaczenia dla rozwoju gospodarczego kraju przez kolejne rządy, znalazł się w stanie całkowitej zapaści. Lata nieudolnych i

pozorowanych reform oraz chroniczne niedofinansowanie, przy jednoczesnym priorytecie dla sektora drogowego, skutkują postrzeganiem kolei jako obszaru, w którym ostatnie dwie dekady zostały całkowicie zmarnowane. **W ruchu pasażerskim, czasy przejazdu w wielu relacjach są gorsze niż przed II Wojną Światową a z wielu tras zupełnie zniknęły pociągi osobowe. Średnia prędkość pociągów towarowych wynosi około 26 km/h (na Górnym Śląsku oscyluje wokół 10 km/h), zaś przeciętny czas ich opóźnień przekroczył już 5 godzin. Drastycznie pogorszyło się też bezpieczeństwo a sytuacje, w których na tym samym torze znalazły się dwa pociągi, przestały należeć do rzadkości (tylko w 2012 roku m. in. Szczekociny, Warszawa ZOO, Pałędzie).** Należy w tym miejscu podkreślić, iż tylko dzięki przytomności umysłu liniowych pracowników PKP PLK i przewoźników w mijającym roku tylko jedno takie zdarzenie zakończyło się tragiczną w skutkach katastrofą.

Sygnatariusze niniejszego listu wielokrotnie sygnalizowali polskim władzom najpilniejsze problemy do rozwiązania. Cel ten poniekąd został osiągnięty, zamówiona została analiza u renomowanego doradcy, mająca być podstawą do opracowania kompleksowego planu poprawy sytuacji na polskiej kolei. Niestety, okazało się, że zamiast programu naprawczego, opracowano program systemowej destrukcji polskiej sieci kolejowej.

Jak wynika z publicznych wypowiedzi m.in. Ministra Andrzeja Massela i Prezesa Zarządu PKP PLK Remigiusza Paszkiewicza, **systemowym rozwiązaniem problemów kolei ma być (nie pierwsza) masowa likwidacja linii kolejowych. Mówi się o skróceniu długości sieci kolejowej pozostającej w gestii narodowego zarządcy o 4-5 tys. km linii, to jest o ponad 25% ogólnego stanu.** Aby wyciszyć głosy sprzeciwu, używa się przy tym sformułowania „optymalizacja” oraz podkreślana jest wola znalezienia sposobu na dalsze funkcjonowanie odcinków zakwalifikowanych jako zbędne. Należy podkreślić, że obecna ścieżka likwidacji linii kolejowych przewiduje wiele rozwiązań zanim dana linia zostanie ostatecznie przeznaczona do rozbiórki. Dotychczasowe doświadczenia wskazują, że praktycznie nigdy nie są one wykorzystywane, gdyż zachowanie linii nie zapewnia żadnych środków finansowych z budżetu (nawet proporcjonalnej do długości przejętej sieci części dotacji utrzymaniowej przekazywanej do PKP PLK od państwa) i w obecnej sytuacji budżetowej nierealnym jest, aby miało się to zmienić. Samorządów z kolei, przy obecnych ciężarach jakie są na nie nałożone, nie stać na samodzielne utrzymywanie linii kolejowych.

W celu uzasadnienia tego programu, przytaczane są statystyki przewozowe, wskazujące, że na zagrożonych liniach prowadzona jest niewielka część pracy przewozowej a „optymalizacja” pozwoli na skoncentrowanie wysiłku utrzymaniowego na najbardziej obciążonych ruchem liniach. Tymczasem, według wewnętrznych szacunków samej PKP PLK S.A, wyzbycie się nawet 4 tys. km linii kolejowych będzie skutkowało rocznymi oszczędnościami na poziomie około 1,5% rocznego budżetu PKP PLK S.A. przeznaczonego na utrzymanie sieci kolejowej, to jest kwoty rzędu ok. 40-50 mln zł. W świetle wartych miliardy złotych projektów inwestycyjnych oraz idących w miliony złotych rocznie kosztów managementu w całej Grupie

PKP, teoretycznie zaoszczędzone pieniądze w żadnym stopniu nie przyczynią się do uzdrowienia narodowego zarządcy infrastruktury

Cztery tysiące kilometrów torów, to ponad 25% całej sieci kolejowej Polski. To dziesiątki tysięcy pasażerów, korzystających z uruchamianych na niektórych z tych linii pociągów osobowych w codziennych podróżach do pracy i szkoły, tysiące przedsiębiorstw będących nadawcami i odbiorcami towarów i jeszcze więcej potencjalnych odbiorców, którzy mogliby się do kolei przekonać (lub po prostu powrócić do korzystania z niej) w przyszłości. Przeprowadzenie zapowiadanych działań sprawi, że nie będzie już możliwe - po przeprowadzeniu prac rewitalizacyjnych - przywrócenie przewozów pasażerskich, co uczyniono z sukcesem w wielu miejscach w Polsce (połączenia Wrocław – Trzebnica, Opole – Kluczbork, Międzyrzecz – Rzepin, Ocice – Rzeszów i wiele innych), gdyż żadnego samorządu nie będzie stać ani na de facto zbudowanie linii od nowa, ani na wykup wyprzedanych po likwidacji linii gruntów. W wyniku proponowanych działań całe regiony zostaną wykluczone z dostępu do kolei, a pasażerowie oraz nadawcy towarów zmuszeni będą do korzystania z transportu drogowego.

W kontekście zamysłów drastycznego ograniczania długości sieci kolejowej PKP PLK nie sposób nie omówić konsekwencji takiego ruchu oraz kardynalnych błędów w założeniach odnośnie kosztów oraz przychodów generowanych przez linie i odcinki przewidziane do „optymalizacji”.

Przewoźnicy ponoszą opłaty z tytułu dostępu do infrastruktury kolejowej za każdy kilometr zrealizowanej trasy. Przyjęto więc, że jeśli po danej linii odbywa się śladowy w skali sieci ruch kolejowy, to likwidacja danego odcinka pomniejszy przychody z tytułu udostępniania tras w stopniu proporcjonalnym do realizowanej na nim pracy przewozowej. Innymi słowy, zakłada się, że jeśli zlikwiduje się 5 km torów, to pociąg, który pierwotnie miał pokonać trasę 500 km, po likwidacji przejedzie trasę o długości 495 km a więc dochody z tytułu udostępniania tras pozostaną praktycznie niezmienione. Jest to założenie całkowicie błędne, gdyż likwidacja rzadko uczęszczanych linii podważy ekonomiczny sens uruchamiania pociągów w całych relacjach z uwagi na dodatkowe koszty przeładunku i związane z tym straty. Likwidacja nawet kilkukilometrowej linii do zakładów przemysłowych może spowodować, iż przeładunek z samochodów ciężarowych na pociąg okaże się nieopłacalny i kolejne tysiące ton trafią na drogi – nie na kilka kilometrów, ale na całą sieć, zaś PKP PLK S.A. utraci istotną część przychodów również z linii magistralnych.

Szanowni Państwo,

Jesteśmy przekonani, jako fachowcy i użytkownicy zagrożonych likwidacją szlaków, że faktyczne oszczędności, jakie zostaną osiągnięte dzięki tym niszczycielskim działaniom, nie tylko nie przyniosą nawet śladowych oszczędności, spowodują natomiast ogromne i nieodwracalne straty. Znamy te linie kolejowe i wiemy doskonale, że przy obsłudze miażdżącej większości z nich nie są zatrudnieni na stałe żadni ludzie. To

pracownicy przewoźników sami muszą strzec przejazdów na nich podczas przejazdu pociągu, to rewidenci i ustawiacze przewoźników przestawiają zwrotnice na opuszczonych stacjach pobierając klucze do nich wiele kilometrów dalej. Istniejące zapisy prawne nakazujące coroczne przeprowadzenie na każdej linii kolejowej określonych czynności utrzymaniowych są martwe. Na większości z nich żadne tego typu prace od lat nie były prowadzone, skutkiem czego lokomotywy ślizgają się na niekoszonej trawie porastającej torowisko, a stawiane jako doraźne rozwiązania ograniczenia prędkości dodatkowo utrudniają efektywne prowadzenie ruchu kolejowego. Wyliczenia, pokazujące, że zamknięcie, „przekazanie” czy też fizyczne zlikwidowanie tych linii przyniesie jakiegokolwiek oszczędności są jedynie dowodem braku rozeznania w realiach.

Warto zaznaczyć, że polska sieć kolejowa straciła od 1989 roku niemal 7 tysięcy kilometrów linii kolejowych. Wszystkie wcześniejsze likwidacje uzasadniane były w dokładnie taki sam sposób jak obecna i żadna z nich nie przyniosła pozytywnych rezultatów. Nie ma przesłanek, aby sądzić, że bieżąca koncepcja odniesie lepszy skutek. Podzielamy pogląd, iż PKP PLK S.A. wymaga restrukturyzacji i optymalizacji. Doradca wskazał wiele obszarów potencjalnych oszczędności i każdy z nich należy wszechstronnie przemyśleć. W żadnym wypadku nie należy jednak ograniczać restrukturyzacji do krótkoterminowych i złudnych oszczędności, które w długim okresie uniemożliwią budowę sprawnej i efektywnej kolei.

My, niżej podpisani przedstawiciele organizacji pracodawców, związków zawodowych, ekspertów branżowych oraz wszystkich tych, którym na sercu leży wygodny i efektywny transport kolejowy, w nie mającym precedensu, wspólnym wystąpieniu oświadczamy, że planowane przez polski rząd działania mogą jedynie doprowadzić do ostatecznego zmarginalizowania roli kolei w Polsce i uniemożliwienia jej rozkwitu w przyszłości.

Równocześnie żądamy podjęcia prac legislacyjnych zmierzających do maksymalnego zaostrzenia rygorów procedury likwidacji linii kolejowej. Obecna jest zbyt liberalna i sprzyja pochopnym decyzjom, czego koronnym przykładem jest rozebranie dwutorowej, zelektryfikowanej magistrali Zabrze Biskupice – Pyskowice, co przyczynia się do paraliżu kolejowego transportu towarowego na Górnym Śląsku. Decyzje takie muszą być dokładnie przeanalizowane i szeroko skonsultowane z całym środowiskiem kolejowym.

Rozumiejac szerzej hasło „optymalizacji” pragniemy równocześnie przypomnieć, iż kształt sieci kolejowej znacząco odbiega od współczesnych potrzeb transportowych. Z tego względu postulujemy powrót do koncepcji budowy nowych linii kolejowych w Polsce (nie tylko kolei wysokich prędkości). Należy więc przeanalizować budowę dawno planowanych odcinków takich jak Sieradz – Wieruszów, Podłęże – Piekiełko czy Busko-Zdrój – Żabno koło Tarnowa. Ich powstanie stworzy nowe korytarze transportowe i zapewni lepsze zaspokajanie potrzeb mieszkańców oraz przemysłu. W świetle intensywnie realizowanego programu budowy autostrad i dróg ekspresowych brak realnych decyzji prorozwojowych odnośnie kształtu sieci kolejowej oznaczać będzie dalszą marginalizację kolei.

Dostrzegając równocześnie nieuzasadnione ciężary, jakie nakładane są na narodowego zarządcę infrastruktury kolejowej, wnosimy o bardzo pilne wprowadzenie uregulowań, zwalniających PKP PLK S.A. z obowiązku ponoszenia kosztów oraz wszelkich ciężarów podatkowych związanych z władaniem liniami nieeksploatowanymi. Linie, które w danym momencie nie są wykorzystywane, powinny stanowić rezerwę pod przyszły rozwój kolei. Należy też mieć na względzie korzyści związane z władaniem ciągłym pasem gruntu, który może posłużyć również do prowadzenia innych rodzajów infrastruktury (np. światłowody).

Opisane powyżej problemy i ich konsekwencje w istotnej części spowodowane są wewnętrznymi zaniedbaniami sektora kolejowego, które wymagają przemyślanych reform. Należy jednak pamiętać, iż w pierwszej kolejności optymalizacji wymaga polityka transportowa państwa. **Obecnie państwo ponosi aż 70% kosztów utrzymania dróg kołowych i tylko 30% kosztów utrzymania linii kolejowych, a proporcje nakładów na inwestycje modernizacyjne i w nową infrastrukturę kształtują się na poziomie 85:15 na korzyść dróg.** Polityka taka prowadzi do wzrostu cen transportu kolejowego przy jednoczesnym pogorszeniu stanu torów a w konsekwencji – jakości usług kolejowych. Napędza to mechanizm ucieczki pasażerów i towarów z kolei na drogi, co prowadzi do fałszywych wniosków o znikomym potencjale przewozowym linii i postulatów ich zamknięcia. W związku z tym w pierwszej kolejności nakłady te należy wyrównać. Dopiero w sytuacji w pełni zoptymalizowanej polityki transportowej państwa i wyrównania warunków konkurencji pomiędzy poszczególnymi gałęziami transportu narodowy zarządca infrastruktury będzie zdolny do przeprowadzenia właściwej optymalizacji sieci kolejowej: likwidacji setek wąskich gardeł, realizacji programów rewitalizacyjnych oraz uzupełnienia brakujących fragmentów logicznych ciągów transportowych.

Szanowni Państwo,

Nie wolno zapomnieć, iż to rząd kształtuje w Polsce politykę transportową decydując o kwotach, jakie zostaną przeznaczone na utrzymanie i inwestycje w poszczególne gałęzie transportu. To do rządu należą decyzje w kwestii rozwoju kolei w Polsce – zarówno nakładów utrzymaniowych oraz inwestycyjnych na poszczególne gałęzie transportu, jak i formalno-prawnego zorganizowania rynku transportowego. Nie rozumiemy, dlaczego GDDKiA jest agendą rządową, natomiast PKP PLK – spółką prawa handlowego (konsekwencją tego jest naliczanie amortyzacji od inwestycji w linie kolejowe, co sztucznie i niesprawiedliwie podnosi koszt dostępu i pogarsza konkurencyjność kolei). **Dlaczego rządziej wykorzystywane linie to „koszt”, podczas gdy nikt nie rozlicza w ten sposób kosztów utrzymania lokalnych dróg kołowych? Dlaczego kolej ponosi całość kosztów związanych z budową i utrzymaniem przejazdów kolejowo-drogowych?** Sygnatariusze tego listu apelują o natychmiastowe zaprzestanie trwających od lat działań dyskryminujących kolej, szczególnie tak niszczycielskich jak planowany program „optymalizacji” sieci.

Załączniki:

1. Lista sygnatariuszy

Otrzymują:

1. Sz. P. Bronisław Komorowski, Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Sz. P. Ewa Kopacz, Marszałek Sejmu RP
3. Sz. P. Bogdan Borusewicz, Marszałek Senatu RP
4. Sz. P. Donald Tusk, Prezes Rady Ministrów
5. Sz. P. Siim Kallas, Komisarz ds. Transportu, Wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej
6. Sz. P. Brian Simpson, Przewodniczący Komitetu Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego

Do wiadomości:

1. Sz. P. Sławomir Nowak, Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
2. Sz. P. Andrzej Massel, Podsekretarz Stanu, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
3. Sz. P. Jakub Karnowski, Prezes Zarządu PKP SA
4. Sz. P. Remigiusz Paszkiewicz, Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
5. Sz. P. Krzysztof Dyl, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego