



Polska Zielona Sieć

Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć, ul. Sławkowska 12, 31-014 Kraków
tel. 12/431 28 08, fax 12/431 28 08, e-mail: info@zielonasiec.pl, Internet: zielonasiec.pl

Kraków, 05.02.2014

Uwagi Związku Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć do projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) –wersja z 9 grudnia 2013 r.

Uwaga nr 1

Aktualny projekt Dokumentu Implementacyjnego nie zawiera jasnego powiązania między przyjętym rezultatem strategicznym „zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego w Polsce w stosunku do transportu drogowego” a zaprezentowanym planem inwestycyjnym dla poszczególnych gałęzi transportu. Dodatkowo, sam rezultat strategiczny określony jest w sposób zbyt ogólny. Aby zapewnić spójność dokumentu w tym zakresie, wnioskujemy o:

- określenie pożądanego podziału zadań przewozowych pomiędzy poszczególne gałęzie transportu, do którego będzie dążyć Rząd realizując inwestycje przewidziane w DI;
- określenie optymalnej proporcji środków finansowych, które zostaną przeznaczone na poszczególne gałęzie transportu, w szczególności zaplanowanie co najmniej dwukrotnie większej alokacji środków na transport kolejowy niż na transport drogowy;
- przedstawienie planów Rządu dotyczących polityki opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej i drogowej w perspektywie do roku 2020;
- odzwierciedlenie najważniejszych dla konkurencyjności transportu kolejowego (zwłaszcza towarowego i pasażerskiego w aglomeracjach) kwestii w kryteriach użytych do sporządzenia list rankingowych projektów kolejowych.

Uzasadnienie uwagi nr 1

Związek Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć popiera podporządkowanie inwestycji realizowanych w ramach DI rezultatowi strategicznemu określonym jako „zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego w Polsce w stosunku do transportu drogowego”. Spadek udziału transportu kolejowego w przewozach towarowych i pasażerskich w Polsce, jaki miał miejsce w ciągu ostatnich 25 lat, jest skutkiem m.in. zaniedbań infrastrukturalnych, które dotknęły kolej. Dlatego celem operacyjnym DI powinno być przywrócenie transportowi kolejowemu pozycji konkurencyjnej w stosunku do transportu drogowego. W pierwszej kolejności należy skoncentrować się na transporcie towarowym (ponieważ drogowy transport towarowy wiąże się ze szczególnie uciążliwymi kosztami zewnętrznymi) oraz transporcie pasażerskim w obrębie aglomeracji (gdyż kolejowy transport aglomeracyjny charakteryzuje się on największym potencjałem, jeśli chodzi o zwiększenie udziału w podziale zadań przewozowych).

Aby przyjęte w DI plany inwestycyjne miały szansę zrealizować wspomniany rezultat strategiczny, konieczne jest określenie w tym dokumencie, jaka będzie optymalna dla tego celu proporcja środków finansowych przeznaczonych na transport drogowy w stosunku do transportu kolejowego. Zdaniem Polskiej Zielonej Sieci, alokacja dla transportu kolejowego powinna być co najmniej dwukrotnie

wyższa niż dla transportu drogowego. W przeciwnym wypadku, może się okazać, że wdrożenie DI przyczyni się wręcz do dalszego pogorszenia pozycji konkurencyjnej transportu kolejowego. Proces Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko powinien posłużyć m.in. do określenia proporcji alokacji na optymalnym poziomie z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju transportu.

Obok zaniedbań w modernizacji infrastruktury, na słabą pozycję transportu kolejowego w Polsce wpływ mają wyjątkowo wysokie, jak na Unię Europejską, koszty dostępu do torów ponoszone przez przewoźników (zwłaszcza towarowych). Stawki te były w Polsce dotychczas ustalane z naruszeniem prawa UE, co zostało udowodnione wyrokiem ETS¹. Dokument Implementacyjny nie może abstrahować od kwestii kształtowania polityki taryfowej za dostęp do infrastruktury kolejowej i drogowej. Obniżenie stawek za dostęp do torów kolejowych przy jednoczesnym rozszerzaniu systemu ViaToll będzie miało wpływ na rozkład prac przewozowych pomiędzy transportem drogowym i kolejowym, tak więc powinno być wzięte pod uwagę przy określaniu planów inwestycyjnych na lata 2014-2020.

W odniesieniu do kryteriów zastosowanych w trakcie tworzenia listy rankingowej projektów kolejowych, proponujemy mocniejsze odzwierciedlenie następujących zadań postawionych przed DI (str. 9), jako kluczowych zadań poprawiających konkurencyjność kolejowych przewozów towarowych:

- eliminację „wąskich gardeł” – miejsc o ograniczonej przepustowości;
- uzyskanie stałych prędkości na długich odcinkach, w tym likwidację punktowych ograniczeń prędkości oraz instalację nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem;
- umożliwienie przejazdu pociągów o maksymalnej długości (750 m);
- likwidację odcinków i punktów o zmniejszonym dopuszczalnym nacisku na oś.

W odniesieniu do kolejowych przewozów pasażerskich, wnosimy o przyznanie większej liczby punktów projektom, które przyczyniają się do modernizacji, a zwłaszcza zwiększenia przepustowości linii służących znacznej liczbie pasażerów do codziennych dojazdów do pracy (linie wylotowe z Warszawy i innych dużych miast).

Uwaga nr 2

Aktualny projekt Dokumentu Implementacyjnego nie przedstawia przekonującego uzasadnienia (ekonomicznego, środowiskowego, w oparciu o analizę potrzeb i korzyści-kosztów, uwzględniając koszty zewnętrzne) dla podejmowania inwestycji w zakresie infrastruktury transportu wodnego śródlądowego. Ponadto, ocena możliwości realizacji projektów dotyczących transportu wodnego śródlądowego dokonywana będzie w przygotowywanych przez Ministra Środowiska Masterplanach dla dorzeczy Odry i Wisły. W związku z tym, wnioskujemy o wyłączenie tej gałęzi transportu z zakresu inwestycji przewidzianych do finansowania w ramach DI.

Uzasadnienie uwagi nr 2

Dokument Implementacyjny nie określa celów, jeśli chodzi o udział wodnego transportu śródlądowego w podziale zadań przewozowych. Można zatem domniemywać, że udział ten pozostanie, podobnie jak w chwili obecnej, marginalny. W związku z tym potencjalne korzyści dla środowiska (które miałyby miejsce, gdyby gałąź ta była w stanie przejąć znaczącą część zadań przewozowych od transportu drogowego) są znikome w stosunku do potencjalnie znaczącego oddziaływania projektów ułatwiających żeglugę śródlądową na środowisko.

DI powinien przewidywać jedynie wsparcie projektów uzasadnionych ekonomicznie i środowiskowo, dostosowanych do zachodzących zmian klimatycznych. Proponowane wsparcie dla projektów z zakresu rozwoju żeglugi śródlądowej nie zostało oparte o analizy potrzeb ani analizy ekonomiczne (koszty-korzyści, z uwzględnieniem kosztów środowiskowych). Należy podkreślić, iż w uwarunkowaniach polskich (hydrologia, cenne ekosystemy wodne i z wodami związane) transportu

¹ <http://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2013-05/cp130064en.pdf>

śródlądowego, poza starannie zaadaptowanym do tych warunków małowabarytowym transportem turystycznym (który zresztą powinien znaleźć się poza DI), nie można z góry traktować jako proekologiczny. Uwarunkowania związane z dyrektywami dot. Natury 2000 i Ramową Dyrektywą Wodną to kolejne, po analizach potrzeb oraz kosztów-korzyści, które każą patrzeć na rozwój śródlądowych dróg wodnych wyjątkowo ostrożnie. W kontekście Ramowej Dyrektywy Wodnej należy podkreślić jeden z warunków ex-ante, który Polska musi wdrożyć, a który wymaga m.in., by w Masterplanach dla dorzeczy Wisły i Odry uwzględnić także inwestycje z zakresu transportu śródlądowego. Dodatkowo, podkreślić należy, iż w warunkach polskich dostosowanie rzek do transportu śródlądowego, zwłaszcza towarowego, wymagające przekształceń profilu poprzecznego i podłużnego koryt oraz budowa zbiorników niezbędnych dla alimentacji wód na potrzeby żeglugi będzie kontrproduktywne w stosunku do wysiłków ukierunkowane na zarządzanie ryzykiem powodziowym i ograniczanie tego ryzyka (związane z dyrektywą 2007/60/WE). Bez działań powodujących utratę różnorodności biologicznej, w tym ekosystemów wodnych i od wód zależnych, oraz kontrproduktywnych w stosunku do koniecznej adaptacji do zmian klimatu np. zabudowy regulacyjnej swobodnie płynącej rzeki nie jest możliwa realizacja projektów z listy projektów śródlądowych.

Równolegle do prac nad Dokumentem Implementacyjnym trwają prace Ministra Środowiska nad Masterplanami dla dorzeczy Odry i Wisły. Dokumenty te są niezbędne dla rozpoczęcia wdrażania funduszy europejskich 2014-2020, gdyż stanowią element warunkowości ex ante, co wskazano w załączniku do Umowy Partnerstwa przyjętym 8.1.2014 r. przez Radę Ministrów (warunek 6.1). Inwestycje z zakresu transportu wodnego śródlądowego będą podlegać w Masterplanach ocenie – również w ramach SOOŚ – pod kątem wpływu na stan wód i zgodności z prawem UE, w szczególności z postanowieniami Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW). Dla prawidłowego wdrożenia RDW w Polsce niezbędna jest łączna ocena wszystkich rodzajów planowanych inwestycji mogących oddziaływać na stan wód (w tym także inwestycji z zakresu energetyki wodnej czy ochrony przeciwpowodziowej). Nie należy zatem oceniać projektów z zakresu transportu śródlądowego w oderwaniu od pozostałych inwestycji. Ich ocenę, która przesądzi o realizacji tych projektów bądź odstąpieniu od ich realizacji zapewnią Masterplany.