Opinia **Forum Kolejowego RBF** odnośnie

**Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku**

**- projekt MI z dnia 9 listopada 2018**

*W związku z zaproszeniem do zgłaszania uwag na temat projektu zmian do „Strategii Rozwoju Transportu (SRT) przyjętej uchwałą Rady Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r. zaprezentowanego w formie dokumentu pn. „STRATEGIA ZROWNOWAZONEGO ROZWOJU TRANSPORTU DO 2030 ROKU (projekt z dnia 9 listopada 2018 r.) zamieszczonego na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury pod adresem :*

[*https://www.gov.pl/web/infrastruktura/strategia-rozwoju-transportu-do-2020*](https://www.gov.pl/web/infrastruktura/strategia-rozwoju-transportu-do-2020)

*Forum Kolejowe Railway Business Forum przekazuje poniżej uwagi w ramach konsultacji społecznych projektu.*

**Uwagi generalne.**

Dokument Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku - projekt MI z dnia 9 listopada 2018 (Dokument) jest dosyć obszerny, jednak zawiera wiele powtórzeń niektórych tez w poszczególnych rozdziałach. Z drugiej strony pomija wiele kwestii, które wydają się bardzo istotne. Dotyczy to zwłaszcza klasycznego celu polityki transportowej - przesunięcia ładunków i pasażerów z transportu drogowego na kolejowy - wymagającego szeregu systemowych działań, opisanych i wskaźnikowo zwymiarowanych co nie zostało precyzyjnie uwzględnione w ramach Dokumentu. Zapis na stronie 63 SRT „W horyzoncie czasowym SRT, strategicznym zadaniem jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju” jest dalece niewystarczający, w istocie nie ma pokrycia w innych częściach strategii.

Dokument nie zawiera wyraźnego określenia modelu transportu takiego, jakiego należy spodziewać się i takiego, który byłby pożądany w 2030 roku i w latach następnych. Przytoczone prognozy ruchu nie są wiarygodne. W zakresie transportu drogowego prognoza (str. 47) w roku 2017 osiągnięty był wolumen 1747 mln ton, co wedle prognozy minimalnej miało nastąpić w roku 2024/ 2025, natomiast maksymalnej około roku 2022. W zakresie transportu kolejowego w 2017 volumen wynosił 240 mln ton, a na rok 2018 mln ton spodziewane jest wykonanie rzędu 255 mln ton. Tak więc w 2017 roku osiągnięto volumen prognozy maksymalnej z roku ok. 2023 a minimalnej z roku 2030. W przypadku kolei miało to miejsce w warunkach silnego ograniczenia przepustowości, katastrofalnie niskiej prędkości handlowej i skali spóźnień pociągów towarowych, zmniejszonego ale nadal wyraźnego dysparytetu pomiędzy transportem drogowym a kolejowym w zakresie opłat za infrastrukturę, zarówno co do wysokości jak i pokrycia sieci obowiązkowymi opłatami (100% do 21,5% dróg krajowych). Zakończenie prac modernizacyjnych na sieci kolejowej poprawi, a ewentualna decyzja co do zmniejszenia udziału przewoźników w pokrywaniu kosztów infrastruktury powinna jeszcze bardziej skorygować rzeczywistość względem prognoz.

Analogiczne efekty daje porównanie prognoz i rzeczywistości pracy przewozowej. Jeśli prognozy znacząco rozmijają się w wynikami z lat 2016-2018 to zdecydowanie osłabiona jest ich wiarygodność.

Występuje też rozbieżność pomiędzy prognozami Dokumentu a prognozami ze Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju.

Nie wyjaśniono jakie są przyczyny zmian prognoz pomiędzy Strategią 2013 i opiniowanym Dokumentem.

Wydaje się że rok 2015 nie powinien być rokiem bazowym dla prognoz – to ostatni rok spadku przewozów towarów koleją. Dokument na str. 53 stwierdza, że „W okresie 2015-2030 w całości lądowej pracy przewozowej ładunków udział transportu drogowego wzrośnie z obecnych 81,1% do ok. 83%”. Nie jest jasne czy dotyczy to prognozy przy założeniu status quo, czy też po wprowadzeniu stosownych instrumentów. W każdym przypadku jest to niepokojące oraz oderwane od tendencji krajowych i unijnych podkreślających konieczność odciążania dróg z ciężkiego transportu na rzecz kolei. Z drugiej strony na str. 7 Dokumentu czytamy, że „SRT uwzględnia cele i priorytetowe działania zidentyfikowane w … Białej Księdze” . Niestety, nie uwzględnia założonego tam na 2030 rok celu dla kolei: 30% towarów przewożonych na odległość ponad 300 km.

Prognozy oparte są o „prostą kontynuację dotychczasowych trendów” (str. 47), a te nie zapewniają zrównoważonego rozwoju, z uwagi na niewłaściwe relacje między transportem drogowym a kolejowym oraz nie realizują celów UE.

Prognozy zawarte w SRT są jej najsłabszą stroną i należałoby je doprecyzować.

Niektóre wskaźniki z tablic str. 140 i następnych dotyczą modelu systemu ale generalnie prowadzą ku parametrom technicznym, które oczywiście są potrzebne, ale jako wynik a nie cel.

Niewątpliwe pewną trudnością w prognozowaniu ruchu a także projektowaniu środków mających na celu skorygowanie modelu jest brak prognoz zjawisk rynkowych, ale także brak decyzji co do tych aspektów strategii rozwoju kraju, które zależą od wyborów strategicznych dokonanych przez państwo.

Dotyczy to zwłaszcza:

Decyzji co do strategii energetycznej i udziału węgla kamiennego rodzimego i importowanego. O ile zmniejszanie wydobycia krajowego na rzecz importu zmienia kierunki przewozu i może zwiększać lub zmniejszać pracę przewozową, to zmniejszenie udziału węgla wpłynie istotnie na wolumen i pracę przewozową kolei.

Decyzji o dedykowaniu niektórych linii kolejowych do transportu intermodalnego – z pierwszeństwem pociągów towarowych pospiesznych - co umożliwiłby cykliczne, co kilka godzin, przewozy kolejowe towarów pomiędzy portami, dużymi ośrodkami przemysłowymi i przejściami granicznymi z i do terminali węzłowych, co pozwoliłyby na przejmowanie, w tych relacjach ładunków z dróg zarówno poprzez atrakcyjną ofertę przewozową jak i „wymuszone” przewozy przechodzące na kolej wskutek ograniczeń na drogach, które być może okażą się nieuniknione. Kolizja ruchu towarowego z pasażerskim, który ma pierwszeństwo w ruchu kolejowym, jest obecnie czynnikiem poważnie zmniejszającym szanse transportu towarowego kolejowego.

Decyzji przybliżających sytuację drogi/kolej do „*fair competition*”, w szczególności w zakresie opłat za dostęp do infrastruktury – całkowitego pokrycia nimi dróg krajowych oraz zastosowania zbliżonych zasad kwalifikowania kosztów infrastruktury do tych, które pokrywają przewoźnicy.

Wyboru strategicznego co do udziału Polski w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku, co dotyczy wszystkich gałęzi transportu – zwłaszcza kolejowego i lotniczego. Jak na razie nie jest jasne, czy Polska zamierza traktować ekspansję gospodarczą Chin i krajów Azji jako szansę i wyzwanie czy też zagrożenie.

Analizy modelowej potencjalnego ruchu kolejowego pasażerskiego w warunkach poprawy stanu infrastruktury, zwłaszcza uzyskania podstaw do rozstrzygnięcia na ile celowe jest lansowanie w Dokumencie i innych strategiach skoncentrowania ruchu dalekobieżnego pasażerskiego w jednym węźle w CPK. Ten wariant wydaje się wątpliwy wobec naturalnego układu, w którym de facto centrum jest w Warszawie, a przesuniecie go na zachód poprawiłoby warunki przesiadania wyłącznie w relacjach południe – zachód, którego potrzeba zmaleje po doprowadzeniu do projektowanego stanu linii Kraków - Katowice - Wrocław – Poznań. Należałoby wariantowo rozważyć model szwajcarski, zakładający jednolity cykl kursowania – pulsowanie godzinne i wiele węzłów przesiadkowych, także na autobusy. Metodologia projektowania powinna wychodzić od rozpoznania potoków, potem optymalizacji rozkładu jazdy i wreszcie odpowiedniego dostosowania infrastruktury.

Analizy ruchu lotniczego i ruchu kolejowego na lotniska – w tym ewentualnie CPK - w oparciu o urealnione prognozy. Dane przytoczone na str. 32 i 33 powinny zostać poparte nowymi prognozami i skonfrontowanymi z trendami określonymi przez IATA.

Analizy korzyści/kosztów modernizacji dróg żeglugi śródlądowej, w tym zwłaszcza Odry i decyzji co do zakresu modernizacji. Jak wynika z raportu Europejskiego Trybunału Obrachunkowego standardy wynikające z konwencji AGD nie są wdrażane w Europie. Zresztą kraje o kluczowym znaczeniu – Niemcy i Francja - nie ratyfikowały tej konwencji, Niemcy i Czechy nie przestrzegają jej przy decyzjach inwestycyjnych. Nowe inwestycje realizowane są na poziomie poniżej wymagań tej konwencji. Tak więc pojawienie się ruchu międzynarodowego poza Dolną Odrą jest wątpliwe. O ile dostosowanie reszty Odry do klasy III (opłacalność względem kolei dla towarów masowych) wydaje się zasadna, to klasa IV (umożliwiająca opłacalność względem kolei dla transportu kontenerów) stwarza istotnie wyższe wymagania inwestycyjne, czego jak dotąd nie pokazano. Konieczne jest więc pogłębione rozważenie celowości w kontekście wykorzystania przepustowości sieci kolejowej oraz realnego rozwoju tras międzynarodowych. Z tez na str. 76, 77 i 128 wynikłoby że przyjmuje się wariant intermodalu w żegludze śródlądowej (czyli w praktyce IV klasę Odry) bez uprzedniego wyważenia korzyści / kosztów. Podana na str. 77 kwota 67 do 90 mld zł, (porównywalna z wartością 7 letnich perspektyw dla dróg i kolei), która miałaby być wydatkowana na inwestycje w obiekty wodne przeznaczone do obsługi mniej niż 1% przewożonej masy lub pracy przewozowej całości transportu towarowego (str. 47) jest nieakceptowalna. Wydaje się ze kwestie hydrotechniczne powinny być finansowanie tak, aby nie krępować rozwoju żeglugi i ta nadwyżka może ewentualnie obciążać konto inwestycji infrastruktury transportowej. Uwaga ta odnosi się też do rozwoju kadr i współdziałania w sprawach hydrotechnicznych – str. 107.

 Dokument zawiera wiele różnych postulatów niekiedy rozmytych. Kwestia dostępności transportowej poruszona na str. 37 i następnych jest generalnie podejściem trafnym, jednak potrzebne jest też dokonanie oceny, co uważamy za dostępność poprzez transport publiczny (odległość do stacji, dworca, częstotliwość) i zadanie wskaźników docelowych. Strategia powinna je definiować, określać do jakiego poziomu zmierzamy i jakie środki powinny być w tym celu przedsięwzięte. Rozwinięcie takich założeń i przeniesienie ich do programów pod-sektorowych nadałoby strategii rzeczywiście strategiczny charakter. Jest to szczególnie istotne w przypadku kolei, dla której istnieją nie uchylone: Master Plan, Program Kolei Dużych Prędkości, Studium przebudowy Centralnej Magistrali Kolejowej, które nie jest dostępna publicznie choć przyjęcie takiego a nie innego wariantu istotnie wpływa na sieć kolejową w skali krajowej. Powstają też nowe programy mniej lub bardziej sprecyzowane: KPK, Kolej Plus, Komponent Kolejowy CPK, obszerna lista jest w tablicy na str. 143 – 145. Szczegółowy program kolejowy powinien więc odnieść się do przeszłych ale nieuchylonych projektów dla kolei oraz skonsolidować istniejące, posługując się celami Strategii Transportowej.

 Opiniowany dokument abstrahuje od czynników równowagi na rynkach poza wąsko rozumianym transportem. Dotyczy to dwu sektorów:

Zarządcy infrastruktury (drogowej i kolejowej) są głównymi inwestorami w zakresie **budownictwa obiektów inżynierii lądowej**. Według GUS ten podsektor budownictwa odpowiadał latach 2014 – 2017 odpowiednio za 47 mld zł, 45 mld zł, 38 mld zł i 45 mld zł PKB. Skala wahań wynika między innymi z dużych skoków wartości  wydatków sięgających kilku miliardów zł rok do roku (np. w PKP PLK od 4 mld zł w 2016 do planowanych 9 mld zł w 2018, w jednostkach samorządu terytorialnego 15 mld w 2016 i 19 mld zł w 2017) . Taki stan rzeczy powoduje wahania cen, a także nie sprzyja jakiejkolwiek polityce inwestycyjnej w przedsiębiorstwach budowalnych. Rozważania na str. 130 są z tego punktu widzenia niewystarczające. Nie jest też jasne co oznacza modyfikacja działania Funduszu Kolejowego zapisana na str. 133. Na tle rozważań o PPP nasuwa się pytanie czy nastąpi zmiana klimatu odnośnie prywatyzacji / nacjonalizacji. Jeżeli na poziomie politycznym ocenia się że w istocie rozrywkowe kolejki linowe nie mogą być prywatne, to jak wyobrażamy sobie aprobatę dla zapewne bardziej istotnych nowych - częściowo prywatnych dróg, kolei, portów itd. Są to kwestie rozwiązywalne, ale zarówno dla pozyskanie inwestora i jak i uzyskania aprobaty społecznej musi być jednak klarowne stanowisko państwa.

Sytuacja transportu kolejowego nie jest jasna w obszarze taboru przewozów towarowych. Z jednej strony statystyki wykazują dużą liczbę taboru, z drugiej jego wyeksploatowanie. Niewielka liczba wagonów spełnia kryteria dyrektywy hałasowej, której wdrażanie należy rozłożyć w czasie, ale też raczej poprzez wymianę taboru niż modernizowanie wagonów przestarzałych. Poza tym obecny poziom inwestycji ujawnił że faktyczna dyspozycyjność wagonów jest ograniczona. Jednocześnie nawet zachowawcza prognoza pokazuje konieczność pozyskiwania 50 lokomotyw i 2000 wagonów rocznie, tak wiec zarysowanie stabilnej polityki poprzez określenie celów w SRT, jednoznacznie spowodowałoby określenie planów inwestycyjnych przewoźników oraz zainteresowanie reaktywowaniem zdolności produkcyjnych krajowych zakładów dając im możliwość dynamicznego rozwoju i – co realne – tworzenie polskiej specjalizacji w zakresie produkcji taboru kolejowego.

**Uwagi szczegółowe**

* 1. Na str. 7 słusznie wskazuje się na „efektywności wykorzystania środków publicznych na przedsięwzięcia transportowe”. Jednak luki wskazane w pkt. 1.2. i 1.3 opinii uniemożliwiają taką optymalizację.
	2. Na str. 9 jest mowa o zintegrowanej sieci transportu – tymczasem konieczne jest też podkreślenie potrzeby integracji publicznego transportu zbiorowego (taryfy, informacja).
	3. Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego potraktowane jest marginalnie, wbrew diagnozie ze str. 34. Teza na str. 9 o kierunku interwencji jest niewystarczająca. Natomiast na str. 115 mówi się o nadzorze nad bezpieczeństwem ruchu. Natomiast w rzeczywistości likwidowane są kamery wymuszające zachowanie przepisów. W debacie na ten temat przyjęta została narracja „chciwości gmin i straży miejskich” zamiast wskazania, że jest to po prostu system wymuszania stosowania prawa, który w wielu krajach przyniósł wymierne efekty w postaci mniejszej liczby ofiar. Na wielokroć bezpieczniejszej kolei inwestuje się miliardy w systemy, ale także wprowadza wiele ograniczeń poprawiających bezpieczeństwo kosztem przepustowości i szybkości, natomiast w transporcie drogowym przy braku rzeczowej analizy, rozważa się jak ograniczyć egzekwowanie istniejących przepisów. Trzeba pamiętać, że niski poziom bezpieczeństwa jest elementem zewnętrznych kosztów transportu. Ponadto brak egzekucji albo niewystarczająca egzekucja w ruchu drogowym zarówno przepisów ruchu jak i dopuszczalnego i obciążenia pojazdów jest istotnym czynnikiem naruszenia sprawiedliwej konkurencji drogi – koleje. Te ostatnie ponoszą bowiem konsekwencje ekonomiczne wysokiego poziomu bezpieczeństwa (zarówno po stronie inwestycji jak i eksploatacji), zapewnianego przez rozbudowane systemy przepisów, kosztowne rozwiązania techniczne i procedury eliminacji naruszeń. Na tym tle w Dokumencie brak propozycji oddziaływani na poprawę sytuacji, poza akcjami edukacyjnymi.
	4. Na str. 14 wskazuje się na gęstość linii kolejowych w Polsce w porównaniu do Niemiec i Czech. Są to kraje o zdecydowani większej gęstości zaludnienia niż Polska, w której tylko województwo śląskie ma gęstość zaludnienia większą niż średnia całych Niemiec, a małopolskie ma w przybliżeniu taką jak Niemcy. Warto zwrócić uwagę, że w Hiszpanii – kraju o podobnej jak Polska powierzchni i populacji - gęstość linii kolejowych jest dwukrotnie mniejsza, za to liczba podróży na mieszkańca 1,5 razy większa niż w Polsce. Jak widać istotna jest adekwatność sieci do potrzeb, a nie tylko jej długość. Odtwarzanie linii lub budowa nowych powinna być poprzedzona sformułowaniem standardów dostępności i zasad finansowania publicznego transportu zbiorowego oraz wyboru stosownego środka transportu, o czym pobieżnie wspomina się na str. 103 (w tiret 3 w przewozach pasażerskich). Zwłaszcza analiza białych plam, o których często mówi się w dokumencie powinna polegać na zbadaniu, na ile zanik przewozów kolejowych wynikał z niskiej jakości i jest możliwy do poprawy, a na ile z obiektywnych uwarunkowań demograficznych i położenia linii względem sieci osadniczej. Z tych przesłanek powinny wynikać standardy dostępności transportu publicznego w tym kolejowego. Standardy te powinny tez uwzględniać częstotliwość kursowania stosownie do potoku pasażerów. Procedowana równolegle ze strategią nowelizacja ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zakłada połączenie wszystkich miast powiatowych, ale bez wskazania środków (poprzez finansowanie skrośne) co wręcz może odbić się negatywnie na trasach istniejących. Poruszony na str. 31 brak dostępu do kolei wielu miast ponad 10 tys. mieszkańców jest uzasadniony, ale środki zaradcze powinny uwzględniać potencjalny potok pasażerów generowany przez takie miasto zależnie od jego specyfiki oraz założenie co do liczby kursów dziennie aby doszło do przejęcia pasażerów z transportu indywidualnego. Bez tego i bez wskazania źródeł finansowania eksploatacji (publicznego transportu zbiorowego) ryzykuje się zjawiska takie jak brak ruchu na linii nowej lub zmodernizowanej.
	5. Na str. 15 poruszono kwestię, że tylko 8 miast wojewódzkich ma połączenia kolejowe z prędkością pociągu pasażerskiego 100 km/h. Jest to podejście nieścisłe zapowiadające brak precyzji w części postulatywnej, gdzie na stronie 36 operuje się prędkościami technicznymi (160 km/h) i inną liczbą miast. Prędkość handlowa 100 km/h (o ile to o niej mowa) wymaga prędkości maksymalnej w ruchu dalekobieżnym rzędu 150 km/h. Należy ujednolicić sposób określania prędkości. Poza tym wydaje się że pomiędzy głównymi metropoliami należałoby przyjąć prędkości handlowej rzędu 140 km/h (a więc maksymalne 200 km/h) a pomiędzy pozostałymi miastami wojewódzkimi 100 km/h. Na str. 17 poruszony jest problem wydłużenia odległości „kolejowych” w porównaniu do drogowych o linii prostej. Identyfikacja tych przypadków jest istotna dla programów i strategii gdyż modernizacje ciągów istniejących w takich warunkach pomimo podwyższenia prędkości nie skracają wystarczająco czasu jazdy, np. Warszawa – Wrocław oraz linie w dawnym zaborze austriackim.
	6. W części dotyczącej portów morskich na str. 19 podniesiony jest problem portów morskich regionalnych. Brak jest jednak analizy przyczyn, które spowodowały ich marginalne znaczenie dla żeglugi.
	7. Na str. 20 w części poświęconej portom morskim wskazuje się słusznie, że rozwój portów nastąpił w wyniku współdziałania wiodących na świecie armatorów. Warto więc zastanowić się czy i kto byłby potencjalnym partnerem w rozwoju transportu lotniczego i żeglugi śródlądowej, albowiem są to systemy w dużym lub pewnym stopniu międzynarodowe. Rozbudowa Portu Gdańskiego była wszak możliwa w wyniku uprzedniego zadeklarowania skierowania do niego największych kontenerowców przez określonych armatorów.
	8. W części dotyczącej lotnictwa na str. 23 powtarzana jest teza o niemożności rozbudowy Okęcia bez porównania kosztów takiej rozbudowy z budową całkiem nowego CPK, a w prognozie pomija się podział ruchu pomiędzy port centralny i regionalne oraz linie konwencjonalne i nisko kosztowe, które unikają droższych portów. Nie jest także jasna kwestia zamknięcia lotniska Okęcie oraz celowość, możliwość funkcjonowania oraz dalsze losy Radomia i Modlina. Jak wskazano na stronie 33 port centralny przejął 40% ruchu, a linie inne niż nisko kosztowe też 40%. Tak więc oparty o huby ruch linii konwencjonalnych to około 16% całego ruchu lotniczego w kraju. Nawet gdy przyjąć odpowiednio po 50% to nadal jest tylko 25%, czyli przy ruchu w kraju na poziomie 100 mln podróży rocznie (omal 3 na mieszkańca co i tak mało prawdopodobne) to „luksusowy” port centralny miałby klientelę rzędu 25 mln pasażerów, co mieści się w możliwościach Okęcia. Bez tych prognoz i propozycji rozstrzygnięć kwestia uruchamiania CPL w 2027 roku jest wysoce dyskusyjna. Jest oczywiste że port gdy powstanie, musi mieć połączenie kolejowe, ale kwestia koncentracji tam przesiadek dla całej Polski jest wątpliwa, o czym piszemy w pkt. 1.3.4 i 1.3.5 opinii.
	9. Kwestia transportu miejskiego i komunikacji miejskiej (str. 26, 112 - 114) wskazuje na ich znaczenie dla transportu publicznego jednak nie identyfikuje przeszkód w lepszym wykorzystaniu potencjału kolei dla ruchu aglomeracyjnego. W dyskusjach na ten temat ignorowane są proporcje ilościowe oraz funkcjonalne. W dużych metropoliach liczba pasażerów komunikacji miejskiej pojedynczej aglomeracji w ciągu roku jest większa niż na całej sieci kolejowej (np. w Krakowie nieco ponad 400 mln. pas/rok), a w kraju wynosi łącznie około 3847 mln. Kolej aglomeracyjna i regionalna jest czynnikiem, który może istotnie wzmocnić komunikację wokół aglomeracji, a jako „mocna szyna” nawet lepiej niż metro służy rozwojowi Park&Ride. Także wewnątrz aglomeracji są odcinki, na których kolej jest atrakcyjna czasowo, trochę gorzej z częstotliwością ale w większości miast (poza Warszawą) bilety strefowe czasowe i okresowe nie są akceptowane na kolejach, co odstręcza od takiego wyboru, gdyż wymaga dodatkowej operacji – zakupu biletu. Na tle tego szczebla problem integracji: kolej dalekobieżna – kolej aglomeracyjna i/lub komunikacja miejska jest mniej istotny choć także powinien być rozwiązywany. Ten pierwszy nie może jednak polegać, jak to sugeruje się dalej, na dostosowaniu systemów obejmujących prawie 4 mld pasażerów (w samej Warszawie około 1 mld) do sytemu który jeszcze nie osiągnął 300 mln (koleje). Tak więc obok wspomnianej nieadekwatnej sieci przystanków wskazane byłoby zbadanie barier integracyjnych z odejściem od rutynowego narzekania na wielość przewoźników kolejowych. Miejskich jest jeszcze więcej, lecz integracja jest potrzebna: zniesienie barier oraz wprowadzenie zachęt służących wspólnym systemom taryfowym i informacyjnym kolei aglomeracyjnych (regionalnych) z komunikacją miejską.
	10. Na str. 27 sporo miejsca poświęcono systemowi ERMTS. Jednak faktyczny zasięg jego działania będzie ograniczony ze względu na niewielką liczbę taboru trakcyjnego wyposażonego w odpowiednie urządzenia pokładowe. Jest to znaczący nakład dla przewoźników i nasuwa się pytanie o system zachęt, w przeciwnym razie przy zachowaniu przepisu o 2 maszynistach wiele szlaków o prędkości ponad 130 km/h nie będzie w pełni wykorzystanych i nakłady na infrastrukturę nie przyniosą efektu. Konieczne są więc adresowane metody interwencji w tym kierunku.
	11. Rozważania o taborze żeglugi śródlądowej oraz cargo lotniczego (str. 28) wydają się być nadmiarowe wobec realnej skali problemu, zresztą nie do końca zwymiarowanej. Poważnym problemem jest kwestia taboru kolejowego o czym w pkt. 1.4.2. opinii.
	12. Na str. 28 wspomina się o znaczącej roli linii lotniczej SmallPlanet – z informacji prasowych – być może nieścisłych – wynika, że doszło do jej upadłości.
	13. Na str. 29 poruszono problem taboru kolejowego do przewozów intermodalnych. O ile kwestia kontenerów jest oczywista to kwestia przewozu nadwozi samochodowych, naczep oraz przewozów w systemie „ ro-la” powinna być poprzedzona analizą doświadczeń jakie wynikają z prób wdrożenia takich technologii w innych krajach i przyczyn niepowodzenia. Wydaje się, że poza przejazdem tunelami „ro-la” raczej nie występuje, nie jest tez jasne na ile producenci nadwozi samochodowych dostosowali je do przenoszenia na wagony. Brak wskazania analiz potwierdzających lub rozwiewających te wątpliwości. Jednocześnie na str. 89 - precyzyjniej niż na str. 29 i 100 - Dokument trafnie wskakuje na przewóz kontenerów jako dominującą formę transportu intermodalnego.
	14. Na str. 30 wskazano na postulat pełnej intermodalności transportu lotniczego cargo z innymi rodzajami transportu co jest niejasne – wydaje się że cargo lotnicze jest z lotniska dowożone do drzwi samochodem bez udziału kolei, a kontenery stosowane na morzu i lądzie są po prostu zupełnie inne od lotniczych. Zatem koncepcja integracji cargo lotniczego z koleją jest raczej dysfunkcjonalna i nie jest praktykowana.
	15. Do kwestii poruszonych na str. 30 odnośnie transportu intermodalnego opinia odnosi się w pkt. 1.3.2.
	16. Przytoczone na str. 40/41 środki działania dla poprawy transportu zbiorowego mają charakter całkowicie blankietowy – pomijają na przykład stanowisko w przedmiocie opłat za wjazd i parkowanie w miastach co jest regulowane ustawowo, problem jednolitości systemu ulg i zachęt do integracji z kolejami aglomeracyjnymi, tudzież dostosowanie sieci do tych potrzeb. Tymczasem w odróżnieniu od większości punktów ze str. 40/41 to są właśnie kwestie leżące w gestii ustawodawcy i rządu.
	17. Uwagi o możliwości przejęcia przez kolej ładunku z transportu morskiego wydają się zbyt optymistyczne. Wymienione tam zabiegi (piętrowy przewóz kontenerów) wymagają zmiany skrajni na bardzo dużych długościach linii i jest wątpliwe dla gęsto zaludnionych i nasyconych inną infrastrukturą obszarach Europy Środkowej i Zachodniej. Poza tym trzeba podjąć na poziomie strategii politycznej decyzje o której mowa w pkt. 1.3.4.
	18. W analizie SWOT – str. 43 i następne - zawarto szereg tez, z których niektóre wymagają komentarza:
* Jako mocną stronę infrastruktury podkreśla się lokalizację większości portów lotniczych w niedużej odległości od centrów miast oraz równomierne rozmieszczenie regionalnych ośrodków społeczno–gospodarczych. Ten atut dotyczy np. Warszawy i Okęcia. Jak zatem pogodzić to stwierdzenie z projektami w postaci CPK.
* Jako słabą stronę wskazuje się ograniczenia rozbudowy Okęcia do hubu. Jednak brak jest precyzyjnej analizy kosztów przezwyciężenia tych ograniczeń, szczególnie, że nie ma także dokładnych danych co do wielkości hubu na który będzie zapotrzebowanie.
* Jako słabą stronę rynków transportowych słusznie podkreśla się niską konkrecyjność towarowego transportu kolejowego, ale nie widać w Dokumencie koncepcji przezwyciężenia tego stanu rzeczy o czym w pkt. 1.3.2 i 1.3.3. opinii.
	1. Na str. 57 odnośnie zamierzeń liką jest nie wymienienie kolei aglomeracyjnej i szybkich pociągów towarowych (intermodal) pomiędzy centrami logistycznymi. Słusznie pisze się o wykorzystaniu środków UE pragmatycznym programie inwestycyjnym, ale pominięto problemy zasygnalizowane w pkt. 1.4.1 opinii (stabilizacja rynku budownictwa infrastrukturalnego).
	2. Akapit „Osiągnięcie celu (…)” na str. 58 jest całkowicie jest całkowicie blankietowy.
	3. Kwestie przekształcenia sieci kolejowej na układ z centrum przesiadkowym – co być może stanie kosztem innych inwestycji i rozwiązań - CPK omówiono w pkt. 1.3.5. (CPK versus model szwajcarski). Dokument wraca do tego tematu w sposób jednostronny na str. 59 i 62.
	4. Mapa przewidywanych prędkości kolejowych na str. 85 jest przykładem jak próba uszczegółowienia strategii – zamiast przeniesienia niektórych kwestii do programu szczegółowego - prowadzi raczej do pytań niż wniosków” np.:
* Czy istotnie zakłada się że „na zawsze” nie będzie linii 160 km/h pomiędzy Katowicami a Opolem? Jest to przerwa zarówno na ciągu E-30 jak i na ciągu Rzeszów - Kraków - Katowice – Wrocław – Poznań – Szczecin?
* Czy linia na Pn-Zach od Kielc będzie miała węzeł z CMK - bo już dwa są: w pobliżu Czarnca w budowie i Idzikowice?
* Czy z mapy wynika powrót do koncepcji KDP w kształcie Y oraz do małego y na południu CMK?
	1. Rozważania na str. 71 maja charakter futurystyczny i dotyczą systemów w fazie badań i wykraczają całkowicie poza czasokres jaki obejmuje strategia.
	2. Koncepcja nowego ośrodka miejskiego (str. 80) abstrahuje zupełnie od realiów demograficznych i ubytku ludności w istniejących miastach oraz możliwości lokalizacji centrów biurowych w samej Warszawie, w Łodzi i innych miastach. Jest wątpliwe aby powstała presja na migrację centrów biznesowych do nowego miasta w takiej sytuacji. Jest to też założenie pełnej centralizacji życia w Polsce - jest bowiem oczywiste że takie „nowe miasto” o ile jego rozwój zakończy się powodzeniem musi „odessać” najwyżej kwalifikowane kadry z innych metropolii, lub zapobiec ich napływowi do innych metropolii. Jest to możliwy ale co najmniej dyskusyjny kierunek rozwoju kraju.
	3. Podporządkowanie idei CPK całości rozwoju transportu kolejowego, co pośrednio wynika zapisów na stronie 80 – 82 jest przesadne. Oczywiście kolejowy dowóz do lotnisk – nie tylko CPK – powinien być składnikiem programu kolejowego, ale sztuczne przesuwanie centrum ruchu dalekobieżnego z Warszawy do Baranowa jest dyskusyjne, zwłaszcza że potok pasażerów korzystających z takiego węzła wydaje się niewielki (patrz pkt. 1.3.5 opinii).
	4. Odnośnie sensu podejścia organicznego i konstruktywistycznego warto odnotować zapis ze str. 86 który przypomina, że najpoważniejsza i korzystna dla Polski zmiana strategiczna w transporcie morskim czyli powstanie w Gdańsku głównego hubu morskiego na Bałtyku nastąpiła w wyniku działań interesariuszy portu bez jakiejkolwiek strategii.
	5. W opisie działań na str. 90 pominięto kwestię linii dedykowanych dla ruchu towarowego oraz innych środków służących możliwości uruchamiania pociągów intermodalnych o krótkim czasie jazdy pomiędzy węzłami logistycznymi.

* 1. Na str. 100 ukazuje się pewna niespójność Dokumentu. Jak już wspomniano w jednym miejscu uznaje się za słabą stronę dezintegrację kolei po stronie przewoźników, natomiast tu proponuje się przesuwanie infrastruktury do samorządów czyli dopełnienie dezintegracji. Wydaje się że są to kwestie do analizy w każdym przypadku.
	2. Na str. 108 uważa się za celowe proponowanie rozwiązań przestrzennych ograniczających popyt na transport – jak to się ma do projektu CPK i nowego miasta oderwanego od zaplecza kulturalnego, naukowego, akademickiego itd?
	3. Na str. 110 się rozważania odnośnie koli próżniowej – hyperloopu. Czy jest odpowiedź promotorów tej innowacji na kwestie prędkości (na razie mniejsza niż najszybsze eksperymenty na istniejących liniach kolejowych), energetycznych (energia na wypompowanie i podtrzymanie próżni), bezpieczeństwo (próżnia, dehermetyzacja, odstępy) i co za tym idzie przepustowość oraz zajęcie przestrzeni versus koszty budowy tunelu.
	4. Na str. 110 zapowiada się rozwój systemu poboru opłat na drogach dla pojazdów ponad 3,5 ton, jednak brak wskaźników i kalendarza. Zwlekanie z rozwojem systemu jest o tyle dziwne, że przenosi on wymierne dochody i każdy rok zwłoki to strata.
	5. Na str. 117 wskazano że priorytetem decydującym o modernizacji przejazdów kolejowo – drogowych będzie … kierunek linii do CPK. Wydaje się, że decydować powinny jednak uwarunkowania ruchowe oraz miejscowe takie jak widoczność czy statystyka wypadkowa.
	6. Na str. 127 sugeruje się budowę przejść dla zwierząt – co jest dość kosztowne i nie likwiduje problemu. Tymczasem w Polsce zaprojektowano urządzenia odstraszania zwierząt które wzbudziły zainteresowanie w Rosji, Izraelu itp. Wydaje się że stosownie do okoliczności należy wyboru różnych sposobów zapobiegania zderzeniom ze zwierzętami.
	7. Zawarta na stronie 134 teza o połączeniach pomiędzy miastami wojewódzkimi jest słuszna, ale takie rozwiązanie do reszty eliminuje potrzebę istnienia centralnego punktu przesiadkowego w CPK. Najwyraźniej brak jest rozstrzygnięcia czy same szprychy czy jednak szprychy i okrąg (używając terminologii z projektu CPK). Wyliczając różne potrzebne połączenia na str. 135 (Ściana wschodnia, pomorze środkowe, Toruń – Piła) pominięto kwestie sposobu rozwiązania relacji Warszawa – Wrocław. Całokształt rozważań ze strony 135 oraz uprzednio omawianej mapy linii kolejowych zmieszczonej innym miejscu pozbawiony jest poprawnej kolejności: 1) potoki pasażerów, 2) ramowy rozkład jazdy, 3) infrastruktura oraz 1) oczekiwana dostępność 2) infrastruktura. Podane są rozwiązania, być może słuszne ale nie oparte na jasnych kryteriach i analizach.

**Uwagi podsumowujące**

Generalnie strategia wkracza w wiele szczegółów, nie zawsze fortunnie – większość uwag z części 2 opinii jest merytorycznym odniesieniem do kwestii poruszonych w strategii, ale zapewne kwalifikujących się raczej do szczegółowego programu.

Podsumowując kwestie generalne – w naszej opinii omawiany Dokument nie odpowiada na podstawowe pytania:

- jaki ma być system transportowy w Polsce w 2030 roku, aby odpowiadał oczekiwaniom społeczeństwa i gospodarki kraju?

- jaki ma być efekt wykorzystania środków finansowych z trzech perspektyw unijnych?

- czy realizacja SRT daje gwarancję, że budowana dzisiaj kolej /infrastruktura i tabor/, spełni aspiracje kraju, również te za kilkadziesiąt lat?

- jakie konkretne instrumenty będą miały zastosowanie dla realizacji zamierzeń związanych z przeniesieniem przewozu ładunków z transportu drogowego na kolejowy

- w jaki sposób nastąpi ograniczenie emisji CO2 przy braku jasno zdefiniowanych kierunków działań i powiązanych z nimi wskaźników dla zmniejszenia emisji przez transport samochodowy, który ma około 97% udział w emisji.

Prognozy przewozów kolejowych zawarte w Dokumencie oparte są o „prostą kontynuację dotychczasowych trendów”, nie uwzględniają choćby wariantowo CPK, przyjmują zaniżony punkt wyjścia, stąd ich wartość jest wątpliwa. Tymczasem konieczne jest prognozowanie rozwoju wydarzeń przy braku interwencji i przedstawienie działań – w tym realizacji celów zakreślonych w strategii UE - mających na celu zmianę niekorzystnych trendów – zwłaszcza niewłaściwych relacji pomiędzy transportem drogowym a kolejowym.

Naszym zdaniem w Dokumencie w sposób dalece niewystarczający uwzględniono niezwykle ważne problemy kongestii i obciążenia dróg. Przy utrzymujących się relacjach między transportem samochodowym a kolejowym drogi w Polsce nie będą w stanie przyjąć prognozowanej, rosnącej wielkości przewozów. Doprowadzi to do poważnego pogorszenia warunków jazdy samochodów osobowych i stanowczo artykułowanych oczekiwań społeczeństwa dotyczących udrożnienia dróg poprzez ograniczenia dla ciężkiego transportu towarów. Jednak to transport samochodowy, w praktyce obsługuje gospodarkę kraju. Jakiekolwiek ograniczenia spowodują zakłócenia procesów gospodarczych. Wdrożenie takich ograniczeń jest możliwe wyłącznie poprzez wcześniejsze zorganizowanie realnej alternatywy dla przewozów drogowych. W polskich warunkach może być to jedynie kolej, z uwagi na niewielką rolę żeglugi śródlądowej. Nawet, jeżeli żegluga będzie rozwijać się, jej znaczenie dla systemu transportu w kraju nie będzie tak znaczące, aby realizować cel odciążenia dróg z ładunków.

W imieniu grupy ekspertów RBF –

Piotr Faryna

Dyrektor Zarządzający

Biuro Forum Kolejowe Railway Business Forum.

**Ponadto poniżej zamieszczamy uwagi w oryginale , jakie otrzymaliśmy od członka związku RBF - CTL Logistics sp. z o.o.**

Analiza dokumentu wskazuje na kilka istotnych braków:

1. Nie ma wzmianki o decyzji zmiany na kolei systemu radiołączności z systemu analogowego VHF 150 MHz na system GSM-R. Zmiana ta ma zostać przeprowadzona po roku 2023 i dotyczy systemu łączności na 15 (!) tys. km linii kolejowych, w tym wszystkich pojazdów kolejowych poruszających się na tych liniach. Szczegóły przedstawione w opracowaniu pt.: „Suplement do Krajowego Planu Wdrażania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie” https://www.gov.pl/web/infrastruktura/krajowy-plan-wdrazania-technicznej-specyfikacji-interoperacyjnosci-sterowanie

W dokumencie SRT (np. str. 110 i 117) są jedynie wzmianki o wdrażaniu systemu ERTMS (ETCS poziom 2 + GSM-R) oraz jest przywołany Krajowy Plan Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności "Sterowanie". Odnosi się to jednak jedynie do sieci bazowej TEN-T, czyli do ok 5 tys. km linii kolejowych.

Utożsamianie wdrożenia sytemu ERTMS z wdrożeniem GSM-R jest błędem, biorąc pod uwagę skalę zmian organizacji ruchu na całej sieci kolejowej.

Należy jednocześnie zwrócić uwagę, iż wdrażanie nowego systemu radiołączności wpisuje się w strategię wdrażania „nowoczesnych” rozwiązań technologicznych na kolei, również w obszarze bezpieczeństwa kolejowego. W związku z tym, jest istotnym czynnikiem w strategii rozwoju transportu.

2. W dokumencie brak nawiązania do Krajowego planu wdrażania TSI PRM.

„Krajowy plan wdrażania technicznych specyfikacji interoperacyjności, odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (TSI PRM)” został opracowany przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa w roku 2017 i zgłoszony do Komisji Europejskiej https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/interoperability/interoperability/prm-tsi\_en

W dokumencie SRT (str. 68 oraz 69) w zakresie działań warunkujących pożądany rozwoju transportu kolejowego pojawia się zapis: „modernizacja infrastruktury dworców i przystanków kolejowych oraz ewentualna budowa nowej pasażerskiej infrastruktury usługowej zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego dostosowania do potrzeb osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się” - ale nie ma nigdzie w tekście przywołania przedmiotowego krajowego planu wdrażania TSI PRM.

3. Nie ma wskaźnika realizacji kierunku interwencji SRT w obszarze wdrożenia korytarzy bazowych TEN-T.

W dokumencie wskazane są planowane działania w zakresie rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (str. 96), lecz brak jest wskazania elementu kontrolnego dla prawidłowości wdrażania przedmiotowego celu.

Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 1315/2013 (art. 4, pkt 2 a) - poziom realizacji celu tj. zwiększenia interoperacyjności kolei mierzony jest „liczbą kilometrów linii kolejowych dostosowanych do europejskiego standardu nominalnej szerokości torów i wyposażonych w ERTMS”.

W sieci bazowej TEN-T jest ok. 5 tys. linii kolejowych. Zgodnie z art. 54 ww. rozporządzenia, wdrożenie sieci bazowej TEN-T zostanie ocenione przez Komisję UE do dnia 31 grudnia 2023 r.