Oświadczenie złożone
przez senatora Andrzeja Owczarka
na 35. posiedzeniu Senatu
w dniu 20 czerwca 2013 r.

Oświadczenie skierowane do ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomira Nowaka

Szanowny Panie Ministrze!

Jednym z podstawowych zadań, które planował rząd po kolejnych wygranych wyborach oraz Pan osobiście po otrzymaniu nominacji na stanowisko ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, była poprawa infrastruktury kolejowej w naszym kraju. Inwestycje drogowe, budowa dróg ekspresowych i autostrad to ogromny sukces rządu, jednak nasila się w Polsce tendencja przewozu towarów komunikacją samochodową. W ten sposób doprowadzamy do pogarszania stanu infrastruktury drogowej wybudowanej i utrzymywanej z takim wysiłkiem oraz zwiększamy niebezpieczeństwo korzystania z polskich dróg. Samochody ciężarowe nadal rozjeżdżają nasz kraj i aby tę sytuację zmienić, należy jak najszybciej wdrożyć długofalowy plan działania, który sprawi, że korzystanie z transportu kolejowego w przewozie towarów będzie zdecydowanie częściej wybierane przez przewoźników. Jakie są przyczyny takiego stanu rzeczy? Po pierwsze, stan infrastruktury, a co za tym idzie wydłużenie czasu przemieszczania się, przewozu towarów tą drogą w naszym kraju. Po drugie, koszty związane z korzystaniem z infrastruktury kolejowej w Polsce, które są wyższe niż w krajach Europy Zachodniej przy nieporównywalnie gorszym stanie tej infrastruktury.

Kolejny problem to brak portów przeładunkowych łączących różne środki transportu, a przede wszystkim umożliwiających przeładunek kontenerowy z transportu kolejowego na kołowy i odwrotnie. W Europie Zachodniej na 1000 km dróg kolejowych występują dwa porty przeładunkowe, w Polsce współczynnik ten wynosi 0,5. W związku z tym poprawa infrastruktury kolejowej i budowa multimodalnych portów przeładunkowych oraz stosowne regulacje ustawowe powinny zrównoważyć dysproporcje, jakie istnieją w naszym kraju, jeśli chodzi o wielkość wolumenu towarów przewożonych z wykorzystaniem transportu kołowego i kolejowego.

Należy zatem w szczególności zająć się weryfikacją mapy portów przeładunkowych, tak by znalazły się na niej tereny, które z uwagi na wybudowaną bądź budowaną infrastrukturę drogową i kolejową oraz z uwagi na położenie geograficzne są naturalnymi lokalizacjami dla powstania portów przeładunkowych.

Jednym z takich obszarów jest osiedle kolejowe Zduńska Wola – Karsznice. Na mocy ustawy z dnia 23 kwietnia 1925 r. wybudowano linię kolejową Śląsk – Porty, która przebiega przez Karsznice. Pierwszy pociąg ze Śląska dotarł tu 8 listopada 1930 r. Zbudowano w Karsznicach parowozownię i osiedle mieszkaniowe dla 1300 kolejarzy i ich rodzin.

Miejsce to stanowi doskonałą lokalizację dla posadowienia tu multimodalnego portu przeładunkowego zarówno ze względu na położenie geograficzne, jak i potencjał ludzki miejscowości z ogromnymi tradycjami kolejarskimi. Teren, na którym mogłaby powstać multimodalna platforma transportowa, należy do PKP SA. Obecnie dostępne są dwie uzbrojone działki o powierzchni prawie 50 ha, położone bezpośrednio przy linii kolejowej nr 131 i około 200 m od węzła na trasie S8. Wokół znajdują się tereny, które potencjalnie mogą posłużyć do dalszego rozwoju inwestycji.

Karsznicki Węzeł Kolejowy, w ramach którego planuje się utworzenie multimodalnej platformy transportowej Zduńska Wola – Karsznice, jest jednym z największych węzłów w kraju. Podstawowym atutem utworzenia w tym miejscu multimodalnej platformy transportowej jest lokalizacja.

Dwie krzyżujące się linie kolejowe, magistrala węglowa, czyli linia nr 131 Śląsk – Porty, oraz linia kolejowa nr 14 wraz z czterema łącznicami, tworzą kluczowy węzeł na kolejowej mapie Polski.

Zlokalizowane są w tym miejscu również ważne połączenia drogowe: obecnie budowana droga ekspresowa S8 ze zjazdem Zduńska Wola – Karsznice (około 200 m od projektowanej platformy przeładunkowej) oraz droga krajowa nr 12 (14).

Przedmiotowa koncepcja spełnia wymogi Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Chodzi przede wszystkim o:

– umiejscowienie na węzłach sieci bazowej TEN-T,

– perspektywę przeładunku w granicach 1 000 000 ton rocznie w ciągu kilku lat od utworzenia platformy,

– fakt, że władze powiatu i miasta mają środki na zbadanie rynku przewozu towarów i wstępną dokumentację.

Planowana lokalizacja multimodalnej platformy transportowej Zduńska Wola – Karsznice jest zgodna z planem zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego.

Potencjalny obszar oddziaływania multimodalnej platformy transportowej Zduńska Wola – Karsznice wykracza poza zachodnią część województwa łódzkiego. Platforma będzie mogła obsłużyć podmioty gospodarcze również z terenu województwa wielkopolskiego i województwa świętokrzyskiego, obejmując swym zasięgiem między innymi takie miasta jak: Łódź, Kalisz, Ostrów Wielkopolski, Pleszew, Turek, Konin, Uniejów, Bełchatów, Pabianice, Sieradz, Łask, Piotrków Trybunalski, Wieluń, Wieruszów, Koło, Pajęczno, Radomsko, Kępno, Pabianice, Aleksandrów Łódzki, Zgierz, Opoczno, Końskie, Złoczew.

W związku z tym proszę o udzielenie mi odpowiedzi na następujące pytania.

Po pierwsze, jakie są plany ministerstwa w zakresie rozbudowy infrastruktury portów przeładunkowych w Polsce?

Po drugie, czy – a jeśli tak, to w jakim trybie – można dokonać zmian na projektowanej mapie portów przeładunkowych w Polsce poprzez uwzględnienie na niej obszaru Karsznic?

Po trzecie, czy ministerstwo transportu posiada instrumenty, za pomocą których może wesprzeć władze samorządowe w działaniach zmierzających do utworzenia na tym obszarze portu przeładunkowego, i czy ministerstwo jest zainteresowane powstaniem takiego portu w tym miejscu?

Andrzej Owczarek