Oświadczenie złożone
przez senatora Krzysztofa Bieńkowskiego
na 22. posiedzeniu Senatu
w dniu 7 listopada 2024 r.

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka oraz do prezesa Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Piotra Wyborskiego

Szanowni Panowie!

W lipcu br. w odpowiedzi na oświadczenie 42 senatorów Senatu Rzeczypospolitej Polskiej została przedstawiona informacja dotycząca kontynuacji projektów kolejowych planowanych do realizacji przez PKP PLK SA zgodnie z przyjętymi programami wieloletnimi, którą przyjąłem z dużą dozą zrozumienia i nadziei, że projekty wypracowane w latach ubiegłych będą konsekwentnie realizowane (pismo ministra infrastruktury, znak: DTK-5-1.054.22.2024, z dnia 19 lipca 2024 r.), przyczyniając się do zwiększenia dostępności kolei na terytorium Polski. Uzyskaliśmy wówczas zapewnienie, że przetarg prowadzony przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA dla zadania inwestycyjnego polegającego na budowie linii kolejowej Zegrze – Przasnysz (projekt tzw. Kolei Północnego Mazowsza) zostanie rozstrzygnięty w IV kwartale 2024 r.

Wprawdzie zakreślony czas jeszcze nie upłynął, ale z dużym niepokojem zauważam brak jakichkolwiek informacji wskazujących na rzeczywistą chęć kontynuacji przedmiotowego projektu, choć jednocześnie jest postęp pozostałych projektów kolejowych zgłoszonych w ramach programu „Kolej +", oraz wypowiedzi sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pana Piotra Malepszaka, podające w wątpliwość rozwiązania projektowe zaproponowane przez ekspertów i samorządy, a następnie zaakceptowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA w ramach przygotowania opisu przedmiotu zamówienia dla trwającego postępowania przetargowego, de facto odciągające w czasie podjęcie rozstrzygających decyzji w przedmiocie projektu.

Wykluczenie komunikacyjne, z którym mierzą się mieszkańcy samorządów pozbawionych dziś dostępu do infrastruktury kolejowej jest źródłem wielkich problemów rozwojowych, społecznych, ekonomicznych oraz środowiskowych miast i gmin skupionych w powiatach przasnyskim, makowskim, pułtuskim oraz miasta i gminy Serock w powiecie legionowskim. Wykluczenie komunikacyjne jest jednym z czynników kształtujących negatywne trendy migracyjne i demograficzne znacznej części regionu północnego Mazowsza, który przez wzgląd na uwarunkowania historyczne pozostaje jedną z niechlubnych białych plam na mapie komunikacyjnej Polski. Z tego też powodu bariera ta jest jednym z ważniejszych wyzwań cywilizacyjnych, którym lokalne i regionalne władze samorządowe, przy wsparciu władz centralnych, muszą stawić czoła. Podjęcie wysiłku budowy nowej linii kolejowej samorządowcy zgodnie uznali za niezbędne do zatrzymania negatywnych trendów demograficznych dotykających znaczną część samorządów z regionu, czemu dano wyraz, budując partnerstwo na rzecz realizacji linii kolejowej.

Jako środek niezbędny do przeciwdziałania negatywnym zjawiskom społeczno-ekonomicznym dotykającym społeczności reprezentujące region północnego Mazowsza i podobne wskazuje się rozwój sieci powiązań komunikacyjnych („Rola infrastruktury transportu jako jednego z czynników rozwoju regionalnego", J. Majewski, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 2021, 24(3), 7–18). Czynnik ten uznaje się za niezbędny do wytworzenia nowych sposobów i kierunków ruchu gospodarczego, dostępu regionu do kapitału, otwarcia na nowe inwestycje czy dostępu mieszkańców do podstawowych usług w różnych miejscach regionu. Rozwój alternatywnych form transportu w regionie stanowi jednocześnie punkt wyjścia w procesie tworzenia warunków do wdrażania w życie idei jego zrównoważonego rozwoju („Znaczenie infrastruktury transportowej dla rozwoju regionów w krajach OECD", M. Drejerska, Katedra Polityki Europejskiej, Finansów Publicznych i Marketingu, SGGW w Warszawie).

Dotychczasowa współpraca 18 samorządów północnego Mazowsza i spółki PKP Polskie Linie Kolejowe SA doprowadziła do opracowania pierwszego strategicznego dokumentu dla inwestycji linii kolejowej Zegrze – Przasnysz, jakim jest wstępne studium planistyczno-prognostyczne (dalej jako WSPP), które wykazało zasadność realizacji tej linii kolejowej i było podstawą do ubiegania się o jej dalszą realizację w ramach programu „Kolej +". W 2022 r. projekt uzyskał pozytywną kwalifikację w ramach programu i w tej chwili oczekuje na realizację, a samorządy podtrzymują determinację do kontynuacji projektu, wciąż rezerwując środki finansowe niezbędne na pokrycie wkładu własnego, wymagalnego umową zawartą z PKP PLK SA, które w związku z wydłużającym się okresem zawieszenia projektu nie mogą być wykorzystane ani zgodnie z przeznaczeniem, ani na inne, istotne z perspektywy samorządów cele.

Przeprowadzone na etapie opracowywania WSPP prognozy ruchu i dobowych przyrostów pasażerskich na granicy z Warszawą wskazują na ponad 8-tysięczny przyrost liczby pasażerów na dobę korzystających z kolei. Uśredniony roczny przyrost liczby pasażerów korzystających z transportu kolejowego, według analiz, będzie wynosił nawet ponad 1 milion 700 tysięcy osób. Bez planowanej linii kolejowej znaczna część tych osób pojedzie w kierunku Warszawy własnymi samochodami. Mając na względzie to, że przedstawione prognozy wykonane zostały przez podmiot wykwalifikowany, w procedurze ściśle nadzorowanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA, zwracam się z prośbą o wyjaśnienie podstaw przystąpienia do wykonania „nowych analiz ruchu", a także wskazanie zakresu tych analiz, o których w wypowiedziach medialnych wspomina pan wiceminister Piotr Malepszak. Wreszcie pragnę zapytać o przyczyny braku jakiegokolwiek dialogu w sprawie wspomnianego projektu ze stroną samorządową. Prezentowana obecnie przez resort polityka „eksperckiego" odcięcia się od głównych zainteresowanych wspomnianym przedsięwzięciem podmiotów rodzi obawy o uwzględnienie w wynikach prowadzonego audytu lokalnej specyfiki samorządów, bezpośrednich interesariuszy projektu, zamazując rzeczywisty obraz przedsięwzięcia.

Pragnę podkreślić, że projekt budowy linii kolejowej relacji Zegrze – Przasnysz w 2019 r. został wpisany do opracowania „Kierunki rozwoju sieci kolejowej w Warszawskim Węźle Kolejowym. Master Plan dla transportu kolejowego w aglomeracji warszawskiej", co oznacza uznanie tym samym istotności tego projektu z punktu widzenia całego Warszawskiego Węzła Kolejowego i aglomeracji warszawskiej („Kierunki rozwoju sieci kolejowej w Warszawskim Węźle Kolejowym. Master Plan dla transportu kolejowego w aglomeracji warszawskiej", PKP PLK SA, marzec 2019, https://www.plk-sa.pl/informacje/rozwoj/master-plan-wwk, dostęp: 4 listopada 2024 r.). Warto wskazać, że projekt ten ma szanse odciążyć linię kolejową nr 9, której przepustowość w tej chwili jest ograniczona („Analiza odcinków sieci kolejowej o ograniczonej przepustowości", J. Piotrowski, UTK, Warszawa, czerwiec 2016 r., str. 6, https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i formularze/opracowania-urzedu-tran/7698,Analiza-odcinkow-sieci-kolejowej-o-ograniczonej-przepustowosci-2016.html, dostęp: 4 listopada 2024 r.), a znaczna część mieszkańców regionu dziś korzysta z tej linii w codziennych dojazdach do pracy, czy to ze stacji w Ciechanowie, czy w Nasielsku i Legionowie, obciążając ponadnormatywnie lokalną infrastrukturę, bądź wjeżdża bezpośrednio do Warszawy własnymi pojazdami. Zagęszczanie sieci kolejowej jednoznacznie oceniane jest jako właściwy sposób odciążania istniejących szczególnie obciążonych odcinków sieci kolejowej i przeciwdziałania powstawaniu tzw. wąskich gardeł, a dodatkowo otwiera potencjał rozwojowy generowany przez kolej w nowych obszarach („Rola kolei w rozwoju obszaru funkcjonalnego aglomeracji warszawskiej i łódzkiej (2). Plany rozwojowe sieci kolejowej", J. Raczyński, T. Bużałek, A. Pomykała, TTS nr 5/2016), dotychczas pozbawionych bezpośredniego dostępu do tego środka transportu.

Stworzenie alternatywnej formy przemieszczania się i przeniesienie części ruchu z infrastruktury drogowej jest działaniem umożliwiającym przeciwdziałanie rosnącemu obciążeniu infrastruktury drogowej prowadzącej do miasta stołecznego Warszawy, z której mieszkańcy regionu dzisiaj zmuszeni są korzystać. Obecnie kręgosłupem komunikacyjnym regionu pozostają drogi krajowe nr 57 i 61, z jednym mostem drogowym na Narwi – w Zegrzu w powiecie legionowskim. Tak ukształtowany system komunikacyjny dla ok. 160 tysięcy mieszkańców regionu (dane ludnościowe według GUS na koniec 2023 r.), będący jeszcze trasą wylotową dla mieszkańców Warszawy na Mazury, nie może być uznany za wystarczający. Tym bardziej nie rozumiem dążenia resortu do obsługi komunikacyjnej miast takich jak Przasnysz, Maków Mazowiecki czy Pułtusk wyłącznie komunikacją autobusową, która na drodze dojazdowej do Warszawy musi stawić czoła tym samym zatorom drogowym, w których tkwią użytkownicy prywatnych samochodów. Nie można określić autobusowej linii dowozowej do stolicy o długości ok 100 km jako atrakcyjnego połączenia zachęcającego do masowego pozostawienia samochodów, co pozostaje jednym z priorytetów władz w kontekście planowania dojazdów do Warszawy (zgodnie z wnioskami „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla metropolii warszawskiej", https://um.warszawa.pl/waw/metropolia-warszawska/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-sump-, dostęp: 4 listopada 2024 r.). W regionie północnego Mazowsza już dziś funkcjonują przewozy autobusowe, częściowo obsługiwane również przez prywatnych przewoźników. Nie sposób uznać, że ta forma skomunikowania otwiera Przasnysz, Maków Mazowiecki czy Pułtusk na powstawanie nowych inwestycji czy miejsc pracy napływających z lepiej zainwestowanych obszarów. Obecny model komunikacyjny, który – jak słyszę z przekazów medialnych – proponuje się „usprawnić" uruchomieniem dodatkowych autobusów z logiem głównego przewoźnika kolejowego na Mazowszu, trudno uznać za poważny pomysł na rozwiązanie problemów rozwojowych regionu w ujęciu strategicznym. Mieszkańcy powiatów przasnyskiego i makowskiego doświadczali w przeszłości bolesnych skutków zawirowań na rynku przewozów autobusowych, w efekcie czego tracono ostatni możliwy sposób przemieszczania się do najbliższych miast i ostatecznie przekonywano się, że jedynym pewnym środkiem transportu pozostaje prywatny samochód

(https://kulturaliberalna.pl/2018/09/26/przasnysz-pks-jablonska-pks-bodziony/, dostęp: 4 listopada 2024 r.). Formułujący propozycje ponownego zachęcania mieszkańców północnego Mazowsza do komunikacji autobusowej zupełnie nie biorą pod uwagę tego, że na dystansie, jaki dzieli od Warszawy miasta tego regionu, kolej stwarza absolutnie inne możliwości przewozowe, przede wszystkim w ujęciu jakościowym. Najlepszym przykładem tego potencjału są mieszkańcy Działdowa czy Ciechanowa dojeżdżający codziennie do pracy do Warszawy dzięki zmodernizowanej linii kolejowej nr 9. Te szanse z pewnością w ostatnich latach dostrzegła sama spółka PKP PLK SA, umieszczając realizację linii kolejowej Zegrze – Przasnysz w planach inwestycyjnych spółki po roku 2040.

Pragnę jednak zwrócić uwagę pana ministra na to, że obserwując tempo urbanizacji części obszarów, przez które przechodzi projektowana linia kolejowa (w szczególności Serocka i Pułtuska), samorządy prognozują, że bez niezbędnych rezerw terenowych zabezpieczonych w dokumentach planistycznych po 2040 r. wszystkie dostępne korytarze pod budowę linii kolejowej zostaną zabudowane, a zatem ewentualne odłożenie jej realizacji może przekreślić szanse na jej realizację lub znacznie podwyższyć jej koszty, rodząc tym samym pytanie, jak w przypadku takiego podejścia do analizowanego zagadnienia należy rozumieć tak chętnie używane przez pana wiceministra Piotra Malepszaka sformułowanie „racjonalne wydatkowanie środków publicznych". W mojej ocenie w analizowanym przypadku racjonalnym wydatkowaniem środków publicznych jest co najmniej dokończenie procesu projektowania linii kolejowej i przygotowanie samorządów do wprowadzenia jej śladu w lokalnych dokumentach planistycznych. Ponadto formułowane dziś wobec projektu zarzuty rzekomego oddalenia kolei o 5 km od centrów głównych miast (w rzeczywistości te odległości to 1–2 km od historycznych centrów miast), dla których planowana linia kolejowa miała tworzyć nowe połączenie komunikacyjne, zdają się całkowicie odrzucać istniejące uwarunkowania w nich panujące, a wynikające w szczególności z uchwalonych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i tempa ich urbanizacji, a co za tym idzie, napływu nowych mieszkańców do tych ośrodków. W przypadku Serocka obwodnica wybudowana w latach 2009–2011 dziś przypomina na pewnych odcinkach śródmiejską ulicę miasta, które dynamicznie rozwija się po obu jej stronach. Podobnie sytuacja będzie wyglądała w Pułtusku, który dziś dynamicznie rozwijając się w kierunku zachodnim, sukcesywnie przybliża się do przewidywanej lokalizacji linii kolejowej. Zarzuty te zdają się całkowicie pomijać również miastotwórczy charakter kolei, która od zawsze skupiała rozwój ośrodków miejskich, koncentrując intensywność tego zjawiska w rejonie nowo lokowanych stacji i przystanków kolejowych, a przykłady takich zjawisk możemy spotkać w Polsce jeszcze w XX wieku („Miastotwórcza rola kolei na przykładzie miejscowości Śląska, Wielkopolski i Lubuskiego: Jaworzyny Śląskiej, Krzyża Wielkopolskiego oraz Zbąszynka", M. Urbaniak, „Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka", nr 2, 2018, Uniwersytet Wrocławski), kiedy państwo olbrzymim wysiłkiem rozwijało sieć wewnętrznych powiązań kolejowych, na czym korzystały lokalne ośrodki miejskie i wiejskie.

Właściwa polityka finansowa państwa wspierająca rozwój transportu kolejowego stanowi warunek sine qua non sprostania wyzwaniom, jakie rysują przed Rzecząpospolitą Polską najbliższa przyszłość i położenie geograficzne, predysponujące nasz kraj do pełnienia roli kraju tranzytowego, a więc czerpania w związku z tym nieodzownych korzyści gospodarczych. Aby to mogło zaistnieć, niezbędne są wielkie inwestycje infrastrukturalne, do których niewątpliwie zalicza się realizacja linii kolejowej relacji Zegrze – Przasnysz o całkowitej długości ok. 70 km z jej perspektywiczną rozbudową do linii kolejowej nr 35 (w ramach odrębnego zadania). Realizacja tych wyzwań stanowi nieodzowny element odwrócenia skutków, jakie dla kraju niósł okres 123 lat zaborów, do dziś dostrzegalnych w krajobrazie infrastrukturalnym, szczególnie w stopniu rozwinięcia sieci kolejowej. Region północnego Mazowsza jest przykładem obszarów do dziś borykających się z tym obciążeniem, reprezentując tereny historycznie położone w obszarze zaboru rosyjskiego, w obrębie którego gęstość sieci kolejowej w latach dwudziestych XX wieku wynosiła ok. 2,85 km/100 km^2. Na terenie dzisiejszego województwa mazowieckiego współczynnik ten wynosi 4,8 km/100 km^2, wciąż znacznie odbiegając od średniej wartości dla całego kraju wynoszącej ok. 6,2 km/100 km^2.

Przedstawione okoliczności pokazują, że projekt realizacji linii kolejowej Zegrze – Przasnysz jest odpowiedzią na trafnie zdiagnozowaną potrzebę realizacji przedsięwzięcia infrastrukturalnego jako mającego szansę trwale zlikwidować bariery rozwojowe, z jakimi dziś mierzą się miasta i gminy usytuowane między Serockiem a Przasnyszem, stwarzając jednocześnie potencjał do odciążenia istotnego odcinka istniejącej sieci kolejowej, linii kolejowej nr 9 Warszawa – Gdańsk. Bezpośrednie połączenie z ośrodkiem aglomeracyjnym z jednej strony wydatnie poprawi jakość życia mieszkańców regionu, a z drugiej strony otworzy region na ewentualny napływ kapitału i zasobów ludzkich z tego ośrodka, dając niepowtarzalną szansę na jego rozwój, przy aktywnej postawie samorządów świadomie stymulujących ten proces. Transport kolejowy rysuje również możliwości stworzenia połączenia z Warszawą alternatywnego dla dziś wybieranego przez

większość mieszkańców regionu transportu indywidualnego. Skutki aktywności państwa polskiego w aspekcie kontynuacji projektu linii kolejowej Zegrze – Przasnysz wpisują się w konsekwentne prowadzenie polityki wspierania zrównoważonego rozwoju kraju, a diagnoza wewnętrznych potrzeb w tym zakresie stwarza możliwość szerszego skierowania na te zadania środków finansowych pochodzących ze źródeł zewnętrznych, co również oceniam jako jeden z priorytetów dla rządu RP.

Mając na względzie przedstawione okoliczności, zwracam się z prośbą o zajęcie stanowiska w przedstawionych kwestiach.

Krzysztof Bieńkowski