

## Załącznik 1c.

Tabela Uwagi zgłaszane podczas konferencji 23 listopada 2020 r.

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Treść uwagi lub wniosku (propozycja zmian)	Sposób uwzględnienia uwagi i wniosku
1.	PCC Intermodal	<p>Jaki jest powód i jakie uzasadnienie dla włączenia tematu bocznic kolejowych do dokumentu KRTI ? Rozwój bocznic jest może i istotny z punktu widzenia przewozów kolejowych, ale co to ma wspólnego ze strategią i kierunkami rozwoju transportu intermodalnego ?</p> <p>Przewóz kolejowy na trasie : bocznicza - bocznicza, albo bocznicza - terminal morski to nie jest przewóz intermodalny tylko zwykły przewóz kolejowy. Nie mam nic przeciwko wspieraniu tego typu przewozów, ale nie powinno się to chyba odbywać pod szyldem 'przewozów intermodalnych' ?</p> <p>Rozwijamy bocznicę, ale dlaczego mamy to robić pod szyldem i z funduszy przeznaczonych na rozwój transportu intermodalnego ? Przewozy intermodalne w wydaniu lądowym, to przewóz drogowy &lt;=&gt; terminal przeładunkowy&lt;=&gt; przewóz kolejowy lub rzeczny/barkowy. Przy bocznicowych przewozach kolejowych trudno jest mówić o intermodalności i o łączeniu najlepszych cech różnych środków transportu. Transport intermodalny nie jest tożsamy z transportem kolejowym i nie powinien być też traktowany jako jego integralna część (barka+droga to też intermodal, a przecież bez udziału kolei !).</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>KRTI wspiera cały system przewozów intermodalnych, bocznicza nie dotyczy bezpośrednio przewozów intermodalnych, ale jest elementem tego systemu.</p> <p>Jeżeli konkurs multimodalny ze środków TEN-T będzie umożliwiał finansowanie bocznic czy dróg dojazdowych do portów morskich to musi mieć poparcie w krajowych dokumentach strategicznych.</p> <p>W KRTI zostanie wydzielony osobny podrozdział dedykowany żegludze śródlądowej, którego celem jednak nie będzie kreowanie polityki państwa w tym obszarze (planowany jest odrębny dokument strategiczny dla tej gałęzi transportu), ani wskazywanie konkretnych inwestycji. Potencjał wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach intermodalnych w Polsce został oceniony jako bardzo niski w stosunku do nakładów inwestycyjnych, które należałoby ponieść. Z tych względów w KRTI nie zawarto szczegółowych działań dotyczących tej gałęzi transportu</p>
2.	PCC Intermodal	<p>Czy jest jakiś pomysł na zmianę zasad dostępu i pobierania opłat za korzystanie z liniowej infrastruktury kolejowej - np. poprzez uzależnienie stawek dostępu od prędkości handlowej (a nie od masy brutto i kategorii linii kolejowej) ? Jak zachęcić/zmobilizować zarządcę do poprawy przepustowości i zapewnienia punktualności przejazdów dla pociągów intermodalnych ?</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Przedmiotem niniejszego opracowania jest <i>Przeprowadzenie analizy w zakresie ulgi intermodalnej, w tym określenie preferencji dla nadawców ładunków i operatorów intermodalnych.</i></p> <p>Z analizy może również wynikać potrzeba zmian w podejściu do stawek dostępu do infrastruktury.</p>
3.	PCC Intermodal	<p>Czy planowane są jakieś prace nad opracowaniem standardowego "intermodalnego listu przewozowego" ?</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona</b></p> <p>Koncepcja standardowego listu jest słuszna, usprawniłaby obsługę, uwaga zostanie uwzględniona jako element cyfryzacji i informatyzacji transportu intermodalnego</p>
4.	PCC Intermodal	<p>1. na jakim etapie są prace nad programem pomocowym (czy programami, jeśli będzie ich więcej) dla transportu intermodalnego i kiedy przewidywany jest konkurs wspierający transport intermodalny w przyszłej perspektywie finansowej.</p>	<p>Ad.1) Ministerstwo Funduszy i Polityki Rozwoju pracuje nad dokumentami programowymi na nową perspektywę. W pierwszej kolejności zostaną zakończone prace nad umową partnerstwa, następnie nad projektem programu operacyjnego a w dalszej kolejności nad programem pomocowym. KE prezentuje podejście wspierające transport intermodalny i promujące tę dziedzinę.</p>

		<p>2. Na ile realne są przedstawione w KRTI terminy, biorąc pod uwagę to, że realizacja część działań jest przewidziana już na rok 2020</p> <p>3. Czy planowane jest zaangażowanie przedstawicieli operatorów transportu intermodalnego w działania przewidziane w KRTI tj. np. weryfikacja listy terminali drogowo-kolejowych w ramach przeglądu sieci TEN-T</p>	<p>Wszystkie informacje zamieszczane będą na stronach internetowych CUPT.</p> <p>Jeśli chodzi o najbliższe konkursy to wiemy o CEF 2 (to już nowa perspektywa), pierwszy nabór (konkurs) planowany jest przez INEA w przyszłym roku.</p> <p>W ramach CEF 2021-2027 planowane jest między innymi wsparcie projektów polegających na połączeniu terminali towarowych z siecią bazową, zapewnieniu lub poprawie dostępu i połączeń drogowych / kolejowych w portach śródlądowych i portach morskich, poprawie połączeń drogowych z portami i terminalami kolejowo-drogowymi, jeżeli przyczynia się to do zmniejszenia zatorów komunikacyjnych na obszarach miejskich lub jest konieczne do zwiększenia przepustowości portów śródlądowych i terminali kolejowo-drogowych oraz budowie lub modernizacji terminali kolejowo-drogowych określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 punktów przeładunkowych transportu kombinowanego i innych publicznie dostępnych multimodalnych platform logistycznych zlokalizowanych w węzłach sieci TEN-T.</p> <p>Ad.2) Terminy określone w KRTI pozostają realne. Przykładowo terminy realizacji określone zostały w przedziałach czasowych i pewne procesy jak np. weryfikacja listy terminali już się rozpoczęła.</p> <p>Ad.3) Prace nad przeglądem sieci TEN-T prowadzone są przez MI. Planuje się udział zainteresowanych stron w tym działaniu.</p>
5.	Osoba prywatna	<p>Dlaczego w projekcie KRTI pominięto analizę w zakresie transportu śródlądowego rzeczno, który jest najbardziej proekologicznym środkiem transportu - zwłaszcza znaczenie Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz znaczenie terminali intermodalnych obsługujących ten rodzaj transportu?</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona</b></p> <p>W KRTI zostanie wydzielony osobny podrozdział dedykowany żegludze śródlądowej, którego celem jednak nie będzie kreowanie polityki państwa w tym obszarze (planowany jest odrębny dokument strategiczny dla tej gałęzi transportu), ani wskazywanie konkretnych inwestycji. Potencjał wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach intermodalnych w Polsce został oceniony jako bardzo niski w stosunku do nakładów inwestycyjnych, które należałoby ponieść. Z tych względów w KRTI nie zawarto szczegółowych działań dotyczących tej gałęzi transportu. Uzasadnienie dodano w pkt. 2.1 KRTI.</p>

6.	Osoba prywatna	Jakie odcinki Odry będą modernizowane?	<p>Zgodnie z założeniami Krajowego Programu Żeglugowego do 2030, który został wpisany do Wykazu Prac Legislacyjnych i Programowych Rady Ministrów planuje się realizację następujących kategorii projektów:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• modernizacja infrastruktury punktowej (śluz i jazów) na odcinku Odry Regulowanej (Gliwice-Brzeg);</li> <li>• modernizacja Kanału Gliwickiego - urządzeń i obiektów funkcjonalnie związanych z kanałem żeglugowym oraz szlaku żeglugowego i urządzeń brzegowych;</li> <li>• odbudowa zabudowy regulacyjnej rzeki Odry - przystosowanie do III klasy drogi wodnej, na odcinku od miejscowości Ścinawa do ujścia Nysy Łużyckiej;</li> <li>• prace modernizacyjne na Odrze granicznej – likwidacja „wąskich gardeł” (likwidacja przemiałów, pogłębianie itp.)</li> </ul> <p>Dodatkowo Wody Polskie zleciły wykonanie dokumentacji projektowych dla dwóch stopni wodnych Lubiąż i Ścinawa, czas opracowania to ok. 48 miesięcy. Szczegółowy harmonogram robót będzie znany po etapie ich opracowania, ale należy zakładać możliwość rozpoczęcia realizacji projektów w perspektywie do 2030 r.</p> <p>W PO IiŚ 2014-2020 modernizowane są wybrane odcinki ODW (część Kanału Gliwickiego), Odra skanalizowana (jazy, śluzy) od ok. Malczyc, oraz fragment Odry granicznej na południe od Szczecina (podpisanie UoD w najbliższym czasie). Ale to wszystko to są inwestycje mające na celu osiągnięcie III kl.</p>
7.	Osoba prywatna	Jak lokowana jest Polska versus światowe korytarze transportowe? Jaka jest strategia przyciągnięcia towarów na polskie korytarze?	<p><b>Uwaga uwzględniona w pracy nad KRTI.</b></p> <p>Planowane działania zawarte w KRTI są komplementarne w stosunku do szerszych działań prowadzonych w ramach innych programów rządowych (m.in. KPK), których celem jest: zapewnienie odpowiednich parametrów technicznych liniowej infrastruktury kolejowej (czas przejazdu), infrastruktury przeładunkowej (czas przeładunku), utworzenia atrakcyjnych warunków celno-skarbowych oraz elektronicznej wymiany informacji (czas odpraw i transakcji).</p> <p>Przez Polskę przebiegają trzy kolejowe korytarze towarowe, które są częścią sieci bazowej TEN-T. Dla tych ciągów kontynuowane będą prace modernizacyjne w celu dostosowania głównych parametrów</p>

			<p>technicznych linii kolejowych do standardów określonych w wytycznych unijnych oraz eliminacji wąskich gardel (poprzez projekty flagowe).</p> <p>Polska jest ważnym krajem tranzytowym w wymianie towarowej między Europą a Azją w ramach euroazjatyckich korytarzy Organizacji Współpracy Kolei (OSŽD). KRTI będą wspierać rozwój kluczowych kierunków przewozów w eksporcie, imporcie i transycie m.in. poprzez analizę oraz zalecenie niezbędnych zmian przepisów celno-skarbowych.</p> <p>Ponadto w celu usprawnienia przewozów kolejowych między Chinami a Europą podejmowane są działania w ramach wspólnej grupy roboczej ds. organizacji przewozów pociągów kontenerowych w relacji Chiny – Europa. Grupa powstała w ramach podpisanego w 2017 r. siedmiostronnego porozumienia kolei z Białorusi, Chin, Niemiec, Kazachstanu, Mongolii, Polski i Rosji. W ramach grupy działają podzespoły ds. organizacji przewozów i marketingu oraz współdziałania informatycznego.</p>
8.	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP	<p>Prawidłowo funkcjonujący system transportowy w tym i intermodalny powinien pracować w układzie sieciowym, którego elementami jest infrastruktura punktowa w postaci różnego rodzaju terminali intermodalnych o różnej wielkości i przeznaczeniu. Sieciowość układu jest istotnym zagadnieniem dla objęcia oddziaływaniem terminali całego kraju. Terminale w chwili obecnej powstają w miejscach gdzie występują już ukształtowane potoki ładunków. Dlatego też w tych rejonach powstaje kilka terminali różnych operatorów konkurujących ze sobą, wybudowanych lub rozbudowywanych za środki pomocowe Unii Europejskiej (Poznań, Małaszewicze, Kutno- Krzewie). Tego typu terminale konkurują ze sobą a ich ogólnodostępność jest bardziej umowna niż realna. Czy nie należy zastanowić się aby dla zapewnienia warunku pełnej ogólnodostępności infrastruktury terminalowej nie powinny powstać podmioty który sprzedawał by usługi terminalowe przykładem jest Holandia terminie publiczne. Dla budowy tego typu infrastruktury konieczne byłoby w programie KRTI przewidzieć możliwość niezależnego finansowania.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona w pracy nad KRTI.</b></p> <p>Podczas diagnozy szczegółowo została przeanalizowana sytuacja w zakresie lokalizacji terminali intermodalnych mających status obiektów infrastruktury użytkowej (OIU). Występowanie konkurencji na rynku kolejowym jest spójne z unijną polityką transportową. Decyzje o lokalizacji terminali są decyzjami biznesowymi. KRTI nie wskazuje lokalizacji nowych terminali, a jedynie warunki, które powinny być spełnione przy wyborze lokalizacji. Zadaniem Państwa w kolejnych latach będzie zapewnienie powstania terminali intermodalnych w węzłach, które objęte zostały rozporządzeniem 1316/2013 (załącznik 1, część 1).</p> <p>Analiza zasadności powstania podmiotu, który sprzedawałby usługi terminalowe mogłaby być przeprowadzona przez wyspecjalizowaną jednostkę odpowiedzialną za koordynację i promocję transportu intermodalnego w Polsce (działanie w ramach celu 2B).</p>
9.	PKP S.A.	<p>Warto rozważyć dodanie do KRTI powstanie krajowego operatora również z tego powodu, że mógłby on zapewnić uzupełnienie sieci terminali intermodalnych na terenie Polski ze szczególnym uwzględnieniem tych regionów, gdzie brakuje takiej infrastruktury punktowej do przeładunków naczep oraz kontenerów.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Podczas diagnozy w ramach prac nad KRTI szczegółowo została przeanalizowana sytuacja w zakresie lokalizacji terminali intermodalnych mających status obiektów infrastruktury użytkowej</p>

			(OIU). Występowanie konkurencji na rynku kolejowym jest spójne z unijną polityką transportową. Decyzje o rozwoju terminali i kierunków przewozów są decyzjami biznesowymi poszczególnych operatorów intermodalnych i przewoźników kolejowych. Analiza zasadności powstania ogólnokrajowego podmiotu, który sprzedawałby usługi terminalowe mogłaby być przeprowadzona przez wyspecjalizowaną jednostkę odpowiedzialną za koordynację i promocję transportu intermodalnego w Polsce (działanie w ramach celu 2B).
10.	PCC Intermodal	‘Bocznicie’ i ‘ruch rozproszony’ to zaprzeczenie idei transportu intermodalnego, a nie element jego wsparcia. Jeśli jest potrzeba rozwoju bocznic pod jakiegokolwiek potrzeby, to to róbmy, ale ... nie pod szyldem KRTI.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Bocznicie stanowią ważne ogniwo łańcucha logistycznego i łańcucha dostaw w przewozach kolejowych, który dotychczas był niedofinansowany i ulegał degradacji. Widzimy silną synergię pomiędzy przewozami intermodalnymi a bocznicami kolejowymi, stąd bocznicie znalazły się w KRTI jako kierunek interwencji również publicznej. Bocznicia kolejowa pełni w wielu przypadkach dodatkową rolę jako droga kolejowa prowadząca do obiektów infrastruktury usługowej. Podczas konsultacji przeprowadzonych przez UTK z podmiotami korzystającymi z transportu kolejowego wskazywano na potrzebę wsparcia bocznic kolejowych.
11.	KKT INTERMODAL Sp. z o.o.	Jakie są przyczyny odsuwania w czasie udrożnień na Odrze?	<b>Uwaga nie dotyczy KRTI</b>
12.	KKT INTERMODAL Sp. z o.o.	Dlaczego prywatnym inwestorom np. terminalowi KKT Intermodal utrudnia się dostęp do sieci kolejowej przez PKP i PKP PLK?	<b>Uwaga nie dotyczy KRTI</b>