

ROZWÓJ TRANSPORTU KOLEJOWEGO JAKO JEDNO Z DZIAŁAŃ PRIORYTETOWYCH RZĄDU W OBSZARZE ROZWOJU SPOŁECZNO – GOSPODARCZEGO KRAJU

Realizacja zadań związanych z rozwojem i modernizacją sieci kolejowej w Polsce oraz eliminacja wykluczenia komunikacyjnego, stanowi istotny element w obszarze rozwoju społeczno-gospodarczego kraju i jest jednym z priorytetów Rządu RP.

Potwierdzeniem tego jest Rozporządzenie Rady Ministrów z 4 czerwca 2019 r., na mocy którego powołany został Pełnomocnik Rządu do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Do zadań Pełnomocnika należy m.in. koordynowanie prac dotyczących zwiększenia dostępności i poprawy jakości usług przewozowych oraz poprawy jakości infrastruktury kolejowej i drogowej oraz przygotowywanie propozycji zmian legislacyjnych oraz zmian w rządowych dokumentach strategicznych, koniecznych do przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.

Na przestrzeni ostatnich lat Polska dokonała znacznego postępu w zakresie rozwoju infrastruktury transportu kolejowego. Realizowane były zadania polegające przede wszystkim na poprawie stanu technicznego linii kolejowych, budowie bezkolizyjnych skrzyżowań, wdrażaniu nowoczesnych systemów zapewniających interoperacyjność sieci, budowę terminali intermodalnych oraz modernizację i budowę infrastruktury dworcowej. Działania te sukcesywnie będą przyczyniały się do podniesienia atrakcyjności transportu kolejowego względem innych środków transportu i w konsekwencji do przeniesienia części pasażerów i ładunków na ten bardziej przyjazny środowisku rodzaj transportu.

Jednocześnie Rząd podejmuje działania, które mają na celu usunięcie zaległości w rozbudowie, modernizacji i rewitalizacji infrastruktury transportowej oraz połączenie infrastrukturalne najważniejszych ośrodków wzrostu z obszarami o niższej dynamice rozwoju i włączenie ich w sieć transportu europejskiego.

W chwili obecnej w Ministerstwie Infrastruktury wdrażane są, prowadzone oraz monitorowane programy wieloletnie związane z realizacją inwestycji kolejowych, umożliwiające rozwój infrastruktury kolejowej na terenie całej Polski, podejmowane są również działania na rzecz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu poszczególnych regionów, które utraciły dostęp do transportu kolejowego. Inwestycje te prowadzone są w ramach kilku programów rządowych:

- Krajowego Programu Kolejowego;
- Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku;
- Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025.

W początkowych latach realizacji „Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku” występowała konieczność aktualizacji planów inwestycyjnych w związku z niewystarczającym przygotowaniem projektów kolejowych w poprzednich latach (tj. przed 2015 r.) oraz opóźnieniami w ich realizacji.

„Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku” to największy w historii program modernizacji linii kolejowych. Łącznie w KPK ujętych jest ponad 230 projektów o wartości ponad 76,7 mld zł. Projekty zakończone i realizowane – na różnym poziomie zaawansowania - stanowią 93% Programu (71,2 mld zł).

Budżet KPK od momentu jego uchwalenia w 2015 roku wzrósł o 9,2 mld zł - przez 6 lat wartość Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku wzrosła z wartości 67,5 mld do 76,7 mld zł. Zmiany te pozwoliły na urealnienie zakresów projektów, kontynuację inwestycji oraz zakończenie działań przetargowych i przystąpienie do realizacji rzeczowej kilku dużych inwestycji, m.in. dotyczących dostępu kolejowego do portów morskich.

W grudniu 2019 r. Rada Ministrów przyjęła „Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej + do 2028 roku”. Budżet Programu to 6,6 mld zł. W 2020 roku przeprowadzono nabór wniosków oraz kwalifikację do II etapu, który zakończył się 24 listopada 2021 roku. Po I etapie zakwalifikowano 79 projektów opiewających na łączną kwotę 30,5 mld zł, co pokazuje że transport kolejowy na poziomie lokalnym budzi szerokie zainteresowanie a proces inwestycyjny obejmuje także mniejsze miejscowości i lokalne społeczności. W I kwartale 2022 roku wyłonione zostaną projekty które uzyskają dofinansowanie w ramach Programu. Pierwsze przetargi mogą ruszyć w 2022 roku.

Uchwałą nr 63/2021 z dnia 19 maja 2021 r. Rada Ministrów ustanowiła „Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021 – 2025”, który zakłada m.in. budowę, modernizację infrastruktury pasażerskiej na czynnych liniach kolejowych oraz zadania związane z dostępnością miejsc parkingowych dla podróżnych. Zbudowane zostaną nowe przystanki kolejowe, odbudowane te, które od lat nie istnieją oraz wydłużone perony tam, gdzie nie mogą zatrzymywać się pociągi dalekobieżne. Budżet programu to około 1 mld zł. Obecnie prowadzone są postępowania przetargowe na realizację zadań ujętych w Programie.

Charakter zadań planowanych do realizacji w ramach wspomnianych Programów umożliwi uczestnictwo również niedużych polskich firm budowlanych w postępowaniach przetargowych. Ich realizacje będzie zatem służyć wzmocnieniu potencjału gospodarczego mniejszych przedsiębiorców na rynkach lokalnych.

Jednocześnie należy mieć na uwadze, że pandemia COVID-19 nie zatrzymała inwestycji kolejowych. Wykonawcy realizujący inwestycje kolejowe, deklarowali chęć prowadzenia prac z maksymalnym ograniczeniem ryzyka rozprzestrzeniania się wirusa i z zachowaniem wysokiego potencjału sprzętowego i ludzkiego. Proces inwestycyjny był i jest kontynuowany. Zachowanie ciągłości realizacji inwestycji, ogłaszanie nowych przetargów i podpisywanie umów jest niezbędne dla utrzymania stabilności na rynku budowlanym oraz rozwoju gospodarki.

Aby było to możliwe PKP Polskie Linie Kolejowe SA wprowadziła szereg działań usprawniających np. częściowo zdalne odbiory, czy ograniczenie liczby osób komisji odbiorowych, tj. 2-3 pracowników, którzy sprawdzają poszczególne elementy realizowanych inwestycji. Zarządca infrastruktury kolejowej wprowadził także przyśpieszenie płatności i rozliczeń. Utrzymywany jest stały kontakt z wykonawcami. Prowadzone są rozmowy z branżą o działaniach pozwalających na zachowanie ciągłości procesu inwestycyjnego.

Dla przykładu, w trudnym dla rynku budowlanego okresie pandemii, podpisano wiele istotnych nowych umów na realizację inwestycji kolejowych takich jak:

- linia Warszawa – Białystok, odcinek od Czyżewa do Białegostoku o wartości 3,4 mld zł;
- przebudowa stacji Warszawa Zachodnia o wartości 1,8 mld zł;
- kolejny odcinek magistrali węglowej (linii 131) – Chorzów Batory – Nakło Śląskie – 1,2 mld zł.
- linia 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie o wartości 650 mln zł;
- cztery umowy na prace na odcinku Poznań – Szczecin o łącznej wartości 1,4 mld zł;
- budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej w Rzeszowie o wartości 300 mln zł;
- linia 132 Bytom – Wrocław Główny na odcinku Opole Groszowice – Opole Zachodnie o wartości 275 mln zł.

Realizowane przez Rząd Programy wypełniają cele Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Głównym celem krajowej polityki transportowej przedstawionej w tym dokumencie jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym.

Strategia wpisuje się również w europejskie założenia dotyczące rozwoju kolei. Zostały one scharakteryzowane w tzw. „Europejskim Zielonym Ładzie”, który wyznacza kierunki rozwoju gospodarek Państw Członkowskich w perspektywie ambitnego celu klimatycznego całej Unii jakim jest neutralność klimatyczna do 2050 r. Dokument przedstawia 9 głównych obszarów interwencji (strategii):

różnorodność biologiczna, żywność, rolnictwo i obszary wiejskie, energia, przemysł, sektor budowlany, transport, zanieczyszczenia, klimat.

Zakres jaki obejmuje „Europejski Zielony Ład” w dziedzinie transportu dotyczy wszystkich jego sektorów – transport ma być multimodalny, bez- lub niskoemisyjny, cyfrowy oraz dostępny międzynarodowo. Komisja Europejska stawia na rozwój kolei, w ramach przenoszenia na tory ruchu towarowego, ale także w ruchu pasażerskim w obrębie miast oraz w połączeniach długodystansowych i międzynarodowych, w szczególności takich, które mogą stanowić alternatywę dla połączeń lotniczych. Kolej jest średnio 3 razy mniej emisyjna niż transport drogowy oraz 8 razy mniej niż transport lotniczy – Za kluczową wskazywana jest także dalsza elektryfikacja linii, sprawna realizacja sieci TEN-T, zabudowa ERTMS, zmiana ram prawnych dla opłat za infrastrukturę, a także uproszczenie systemu biletów międzynarodowych.

Całość ambitnych założeń „Europejskiego Zielonego Ładu” ma być finansowana przez dedykowany plan inwestycyjny, w którym łączna wartość zmobilizowanych inwestycji ma wynieść 1 bilion euro. Niemal połowę środków będzie stanowił część budżetu UE przeznaczona na finansowanie klimatu i ochrony środowiska. Znaczna część środków bazować będzie też na Mechanizmie Sprawiedliwej Transformacji, który zapewni co najmniej 100 mld euro w ciągu najbliższych 7 lat. Program InvestEU ma przynieść 279 mld euro, a instrument pożyczkowy Europejskiego Banku Inwestycyjnego uruchomi 25-30 mld euro.

Rząd polski popiera główne cele unijnej Strategii Zintegrowanej i Inteligentnej Mobilności (dalej SZIM), tj. dekarbonizację, cyfryzację i zwiększenie odporności transportu, jednak stoi również na stanowisku, że cele te nie powinny przysłaniać zadania podstawowego, tj. dostosowania infrastruktury kolejowej do sieci unijnej. Tylko wysokiej klasy, w pełni zintegrowana z europejską siecią transportową infrastruktura jest w stanie zapewnić realizację pozostałych zadań stawianych branży transportowej.

Jednocześnie Rząd RP stoi na stanowisku, że w podejściu strategicznym, powinny być wskazywane nie tylko technologie bezemisyjne lecz także niskoemisyjne, jako istotny etap przejściowy (co warto podkreślić, SZIM określa cele jedynie do 2030 r., co oznacza, że nie pokrywa ona jeszcze swoim zakresem etapu docelowego).

Cele „Europejskiego Zielonego Ładu” będą realizowane również w oparciu o komponent „Zielona, inteligentna mobilność” w ramach Krajowego Planu Odbudowy (KPO).

Największa modernizacji polskiej kolei w historii będzie kontynuowana w kolejnych latach w ramach Krajowego Programu Kolejowego na perspektywę 2021-2027. Skala inwestycji będzie uzależniona od dostępnej alokacji środków UE na projekty kolejowe oraz sfinalizowania prac nad określeniem zasad przygotowania, oceny i wyboru projektów w ramach perspektywy 2021-2027. Rozpatrywana i analizowana jest szeroka lista projektów oparta na przyjętym przez Zarząd PKP PLK SA w czerwcu br. dokumencie pn. „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Dokument ma na celu wskazanie priorytetów rozwoju sieci kolejowej w perspektywie do 2040 roku poprzez identyfikację projektów inwestycyjnych najlepiej służących osiągnięciu celów wyznaczonych transportowi kolejowemu.

W ramach aktualizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku planuje się utrzymanie wysokich i stabilnych nakładów na inwestycje kolejowe. Proces rozwoju sektora kolejowego w Polsce będzie kontynuowany i w głównej mierze dotyczył będzie modernizacji najważniejszych fragmentów podstawowych szlaków transportowych, przede wszystkim w zakresie sieci bazowej i kompleksowej TEN-T, jak również stanowiących kolejowe korytarze transportowe oraz usunięcia występujących wąskich gardeł.

Ponadto, mając na uwadze istniejące potrzeby w obszarze rozwoju transportu intermodalnego Centrum Unijnych Projektów Transportowych we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury opracowało projekt strategicznego dokumentu pt. „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.” (KRTI).

Celem KRTI jest identyfikacja działań zmierzających do rozwoju transportu intermodalnego i uwzględnianie potrzeb w tym zakresie w ramach przyszłego dofinansowania w perspektywie

finansowej UE 2021-2027. Ponadto dokument określa optymalne warunki dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym i zwiększenie wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych.

W odniesieniu do kształtu organizacji rynku kolejowego w Polsce należy podkreślić, że w dniu 28 lipca 2021 r. weszła w życie ustawa z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 780), implementująca do prawodawstwa krajowego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei. Powyższe dyrektywy składają się na tzw. filar techniczny IV pakietu kolejowego, którego celem jest dalsze usprawnianie funkcjonowania transportu kolejowego na obszarze Unii Europejskiej.

Filar techniczny IV pakietu kolejowego zakłada wzmocnienie roli Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (ERA), która przejęła część kompetencji krajowych organów ds. bezpieczeństwa (NSA) w państwach członkowskich Unii (w przypadku Polski organem tym jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego). Agencja Kolejowa Unii Europejskiej wydaje jednolite certyfikaty bezpieczeństwa, zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu, a także dokonuje preautoryzacji systemu ERTMS. Ponadto Agencja wydaje przewoźnikom kolejowym jednolity certyfikat bezpieczeństwa, który zastąpił certyfikat bezpieczeństwa wydawany do tej pory przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa. Agencja działa jako „One Stop Shop” – punkt kompleksowej obsługi, poprzez platformę informatyczną, przy pomocy której wnioskodawcy będą zdalnie składać wnioski i przysyłać dokumenty.

W związku z powyższym znacząco zmieniła się również rola Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie wydawania zezwoleń technicznych. W nowym porządku prawnym jest on odpowiedzialny za dopuszczanie do eksploatacji urządzeń stałych (infrastruktury kolejowej) wchodzących w skład podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe”, „energia” i „infrastruktura”. Ponadto może, zamiast Agencji (gdy taką wolę wyrazi wnioskodawca) wydawać zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu, ale tylko w przypadku gdy obszar użytkowania tego pojazdu jest ograniczony do terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Rolą Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego jest również badanie zgodności z siecią oraz krajowymi przepisami technicznymi w procesie wydawania przez Agencję zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu.

Jednym z najistotniejszych projektów wdrażanych przez Ministerstwo Infrastruktury i spółki kolejowe od 9 grudnia 2018 r. jest projekt Wspólny Bilet. Umożliwia on pasażerowi zakup jednego biletu na cały przejazd kolejną, niezależnie od kanału sprzedaży i przewoźnika, a jego cena jest wyliczana w oparciu o jedną, całkowitą nową taryfę. Aktualnie w kasach biletowych można nabyć bilety 9 z 10 pasażerskich przewoźników kolejowych w Polsce, a w systemie internetowym Bilkom 6 przewoźników. Wspólny Bilet ma być podstawą do stworzenia kompleksowego systemu zarządzania całym transportem publicznym i kierunkiem „door to door”, z wykorzystaniem sieci połączeń długodystansowych (kolejowych i autobusowych), średniodystansowych (kolejowych, autobusowych, busowych) oraz krótkodystansowych (tzw. ostatnia mila: komunikacja miejska, taksówki; usługi współdzielone: carsharing, bikesharing, hulajnogi, dojazd pojazdem własnym). Trwają prace nad rozszerzeniem projektu o przewoźników autobusowych PKS Polonus S.A. W pierwszym etapie od 19 lipca 2021 r. uruchomiono wzajemną sprzedaż PKS-PKP IC za pośrednictwem internetowych kanałów dystrybucji z wykorzystaniem mechanizmu przekierowania. Drugi etap współpracy obejmie sprzedaż wzajemną w wybranych kasach biletowych. Trwają rozmowy na temat współpracy z operatorami komunikacji miejskiej na terenie kraju oraz z przedsiębiorstwami zainteresowanymi rozwojem wspólnej oferty biletowej.

Namacalnym efektem działań w walce z wykluczeniem komunikacyjnym w zakresie transportu kolejowego jest poprawa rozkładu jazdy. Zakres oferty przewozowej zamawianej przez ostatnie 6 lat przez ministra właściwego do spraw transportu, jako organizatora kolejowych połączeń międzywojewódzkich, w ramach przyznanego limitu środków z budżetu państwa na ten cel, jest sukcesywnie dostosowywany do potrzeb pasażerów. W ciągu ostatnich 6 lat zwiększyła się liczba pociągów w ramach połączeń dalekobieżnych realizowanych przez PKP Intercity, których organizatorem jest Minister Infrastruktury. W Ministerstwie zakończono prace nad edycją 2021/2022

rocznego rozkładu jazdy PKP Intercity SA, uzyskując lepszą dostępność komunikacyjną. Porównując liczbę uruchamianych pociągów: w rocznym rozkładzie jazdy 2015/2016 liczba ta wyniosła około 133 tys., a w założonym obecnie rozkładzie jazdy 2021/2022 liczba połączeń kształtuje się na poziomie ponad 143 tys.

Na przestrzeni ostatnich lat dodawano również co roku nowe przystanki. Tak więc liczba postojów handlowych obsługiwanych przez PKP Intercity na zlecenie ministra właściwego do spraw transportu w rozkładzie 2014/2015 wyniosła 326, podczas gdy w rozkładzie 2021/2022 jest to już 468 postojów (wzrost o 44 %).

Mimo epidemii Covid-19 i spadku popytu na przewozy, organizator dba o uruchamianie nowych kierunków. W 2021 roku na zlecenie Ministra Infrastruktury - pociągi zaczynają docierać do Bielska Podlaskiego, Hajnówki, Siemiatycz, Płocka, Gostynina, Prudnika, Nysy, Paczkowa czy Świdnicy.

Nowa wieloletnia Umowa Ramowa o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich została podpisana pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity SA w dniu 31 grudnia 2020 r. Na tej podstawie operator zobowiązany został do wykonywania w latach 2021-2030 określonych usług przewozowych, w szczególności do poprawy ich jakości przez dofinansowanie zakupu nowego taboru umożliwiającego podniesienie poziomu świadczonych usług i prędkości maksymalnej pociągów realizujących przewozy objęte umową. Całkowita rekompensata dla przewoźnika na 10 lat wynosi ponad 21 mld zł. Umowa ta umożliwi wzrost liczby połączeń uruchamianych przez PKP Intercity do ponad 196 tys. w 2030 r.

Dzięki temu PKP Intercity SA realizuje największą w historii Strategię taborową na kwotę około 7 mld zł. Po zakończeniu programu inwestycyjnego w 2023 roku tabor PKP Intercity będzie:

- w 80 proc. nowy lub zmodernizowany;
- w 94 proc. pociągów pasażerowie skorzystają z klimatyzacji;
- w co najmniej 77 proc. także z bezprzewodowego internetu.

W każdym pociągu przewidziana będzie również przestrzeń przystosowana dla osób poruszających się na wózkach oraz wydzielone miejsce na rowery, co dodatkowo ułatwi podróż pasażerom posiadającym specjalne potrzeby.

Realizacja ww. programu zapewni także atrakcyjniejszą siatkę połączeń, która będzie łączyła ośrodki o różnym potencjale, w tym słabsze gospodarczo.

Na poziomie międzynarodowym Polska zaangażowana jest w rozwój szybkich i nocnych międzypaństwowych kolejowych przewozów pasażerskich w Europie. W dniu 26 marca 2021 r. podpisałem *List Intencyjny* w sprawie rozwoju szybkich oraz nocnych międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich w Europie, tj. Trans Europ Express (TEE 2.0). i tym samym wyraziłem wsparcie w imieniu Polski dla rozwoju międzynarodowych dalekobieżnych usług kolejowych w Europie. Szybkie kolejowe połączenia międzynarodowe łączące co najmniej 3 państwa mogą być konkurencyjne względem połączeń lotniczych w przypadku uruchomienia bezpośredniego połączenia kolejowego, bez zmiany środka trakcyjnego na granicy.