

**O KONKURENCYJNOŚCI I ROZWOJU KOLEI W POLSCE
W PERSPEKTYWIE 2030 R**

Kolej + Fundusze UE = KOLEJ na miarę 2030 roku

Kolej, to obok elektromobilności, jeden z filarów polityki klimatycznej Unii Europejskiej (UE) w sektorze transportu. Kształtując rozwój polskiego transportu, Zielony Ład rozpatrujemy nie tylko w charakterze obowiązku, ale przede wszystkim z myślą o długofalowych korzyściach. Dlatego tak ważne jest podejmowanie wszelkich inicjatyw, w tym planowania, realizacji i wdrażania projektów, zbliżających do osiągnięcia zakładanych celów neutralności klimatycznej w Europie. Inwestycja w transport szynowy jest jedną z kluczowych dróg do realizacji tego celu.

Przyglądając się historii rozwoju kolei w Polsce, zauważamy wieloletni zastój i opóźnienia w modernizacji i rozbudowie infrastruktury oraz wymianie taboru. Zmiany w tym zakresie zaczęły się dopiero po 2004 roku, po którym widać wzrost inwestycji w transport kolejowy.

Kolejową mapę Polski zaczęły zmieniać projekty dofinansowane z funduszy unijnych - począwszy od przedakcesyjnych, po obecnie realizowane działania w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ) i Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (POPW), w kończącej się już perspektywie finansowej 2014-2020 oraz wspierane ze środków Instrumentu Connecting Europe Facility – CEF.

Przed wejściem Polski do Unii Europejskiej na inwestycje kolejowe przeznaczano mniej niż 10% budżetu poświęconego na rozwój dróg. W perspektywie unijnej 2014-2020, której zakończenie prac planowane jest do końca 2023 roku – 40% wydatków na transport w naszym kraju kierowane jest na transport przyjazny środowisku - rozwój komunikacji publicznej i kolej.

Zgodnie z założeniami przyjętymi w POLiŚ, wskutek realizacji projektów w ramach V osi priorytetowej, rola kolei w systemie transportowym kraju i obszarów aglomeracyjnych wzrośnie. Ponadto celem jest poprawa stanu infrastruktury kolejowej sieci TEN-T, odcinków linii kolejowych łączących główne miasta kraju, ważne ośrodki przemysłowe i gospodarcze oraz porty morskie.

W ramach dostępnych środków modernizowane są szlaki kolejowe, dworce, przystanki, a także wiadukty i mosty kolejowe. Rezultatem tych inwestycji są korzyści zarówno dla pasażerów, jak i rozwój przewozów towarowych. Warto wskazać, że tylko w ciągu roku 2022 liczba podróżnych korzystających z transportu kolejowego

wzrosła o 97 mln w porównaniu do roku 2021¹. Ponad 342 mln pasażerów podróżowało w 2022 roku koleją w Polsce. Liczba ta nie tylko była wyższa o 6,3 mln w zestawieniu z 2019 rokiem, ale również była najwyższa w ostatniej dekadzie.

Nadzieję na kontynuację podjętych działań i dalsze zmiany na kolei niesie ze sobą perspektywa finansowa 2021-2027. Wynika to z szeregu dokumentów, których założenia stawiają na rozwój kolei w całej Unii, a więc również w Polsce.

Na szczeblu europejskim, w treści takich dokumentów, jak np.: „Strategia Europa 2020”, „Biała Księga Transportu”, Rozporządzenie 1303/2013², wskazane zostały wyzwania oraz środki do osiągnięcia tego celu, jakie muszą zostać zaimplementowane w sektorze transportu.

Dotyczy to zarówno podjęcia działań w perspektywie krótkoterminowej tj. do 2020/2030 roku³, jak również prowadzenia strategicznych aktywności w dłuższej perspektywie do 2050 roku. Aby sprostać stawianym wyzwaniom, wśród których klimat odgrywa szczególną rolę, przyjęto rozwój transportu kolejowego za jeden z kluczowych obszarów rozwoju.

Zgodnie z polityką transportową UE, kolej powinna być główną gałęzią transportu i stanowić alternatywę dla dominującego obecnie w przewozach towarów i osób transportu drogowego. Przyjmuje się, że do 2030 roku 30% przewozów towarów realizowanych na dystansach powyżej 300 km powinno zostać przeniesionych z dróg na tory. Z kolei do 2050 roku wartość ta powinna osiągnąć 50%.

W związku z powyższym, ramy polityki europejskiej wskazują na konieczność podjęcia działań prowadzących do poprawy konkurencyjności tego środka transportu, co w rezultacie ma przyczynić się do ogólnego zwiększenia udziału kolei w transporcie osób i towarów.

Wzrost roli transportu kolejowego ma być również jednym z narzędzi pozwalających na osiągnięcie do 2050 roku tzw. „wizji zero”. Jej celem jest dążenie do całkowitej eliminacji ofiar śmiertelnych i liczby rannych na obszarze UE oraz wejście w rolę kształtującego trendy światowego lidera w zakresie bezpieczeństwa i ochrony użytkowników wszystkich rodzajów transportu.

Żeby z kolei uczynić atrakcyjny, wydajny, komfortowy i zrównoważony środek transportu, konieczne jest przeprowadzenie inwestycji infrastrukturalnych i taborowych, pozwalających na osiągnięcie zakładanych celów polityki europejskiej. W dokumentach strategicznych wskazano na podejmowanie działań zmierzających

¹ Zgodnie z danymi Urzędu Transportu Kolejowego

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006

³ Horyzont czasowy określony w poszczególnych dokumentach strategicznych jest różny.

do: rozwoju zrównoważonego transportu, usuwania niedoborów w przepustowości infrastruktury kolejowej, przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu i wzroście mobilności oraz poprawy spójności sieci TEN-T⁴, zapewniającej dostęp do jednolitego rynku unijnego oraz międzynarodowego. Kierunek podejmowanych interwencji powinien przede wszystkim polegać na: rozwoju i rehabilitacji infrastruktury kolejowej, inwestycjach na sieci TEN-T, poprawie bezpieczeństwa, wdrażaniu usług informacyjnych i systemów zarządzania ruchem kolejowym ERTMS⁵ oraz wprowadzaniu nowoczesnego taboru zasilanego zrównoważonymi źródłami energii.

Zaakcentowanie większej niż dotychczas roli kolei, stanowiącej efektywny i ekologiczny środek transportu, ma znaczenie również w kontekście wyzwań związanych ze zmianami klimatu.

Jednym z głównych celów UE jest bowiem transformacja w kierunku gospodarki zrównoważonej, wykorzystującej w większym stopniu odnawialne źródła energii oraz uniezależnienie rozwoju gospodarczego od zwiększonego wykorzystania zasobów. Cel ten ma być osiągnięty poprzez m.in. niskoemisyjne środki transportu, wykorzystujące również alternatywne źródła napędu (napęd hybrydowy, elektryczny, wodorowy) i paliwa (np. biopaliwa).

Działania akcentujące wybór przyjaznych środowisku środków transportu, mają przyczynić się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych oraz obniżenia poziomu hałasu generowanego przez transport. Zgodnie z zamierzeniami strategicznymi, wysokiej jakości transport kolejowy ma pomóc w obniżeniu emisji zanieczyszczeń emitowanych przez sektor transportu o 60% przed 2050 rokiem, jednocześnie nie ograniczając mieszkańcom UE prawa do swobody przemieszczania się.

Dla każdego pasażera istotny jest jednak wpływ projektów finansowanych z funduszy UE na czas i komfort podróży. Na przestrzeni ostatnich lat zaszły ogromne zmiany w tym zakresie. Z przeprowadzonej analizy wpływu projektów kolejowych finansowanych w kończącej się perspektywie 2014-2020 wynika, że w 2020 roku średni czas przejazdu pociągiem dalekobieżnym pomiędzy najważniejszymi miastami w Polsce skrócił się o 8,86% (z 5 godzin 37 minut do 5 godzin 7 minut), w stosunku do roku 2013.

Natomiast dzięki zakończeniu m.in. prac inwestycyjnych realizowanych przy współudziale środków POliŚ 2014-2020, domniemane skrócenie czasu jazdy na przestrzeni dziesięciu lat, w 2023 roku wyniesie 35,93% (skrócenie z 5 godzin 37 minut do 3 godzin 36 minut).

Naturalnie, należy pamiętać, że wyniki te mają jedynie charakter prognoz i mogą ulec modyfikacji, m.in. w związku z zakończeniem innych projektów modernizacyjnych na sieci PKP PLK, czy realizacją prac utrzymaniowych, które również mogą mieć wpływ na skrócenie czasu jazdy np. dzięki likwidacji punktowych ograniczeń prędkości.

⁴ Transeuropejska Sieć Transportowa

⁵ Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym

Na czas przejazdu oddziałują też inne prace – np. bardziej efektywne konstruowanie rozkładów jazdy, eliminujące zbyt długie czasy postoju na stacjach (obecne czasy przejazdu w przypadku wielu relacji są wydłużone ze względu na trwające prace modernizacyjne i ograniczenia w przepustowości pociągów).

Przedstawione czasy przejazdu dotyczą tylko samej jazdy pociągów – nie uwzględniają czasu na przesiadki, co w przypadku źle skonstruowanego rozkładu jazdy, może znacząco wydłużać sumaryczną długość jazdy i wpływać negatywnie na ocenę konkurencyjności kolei.

Nowa perspektywa finansowa to szansa na dalsze realne zmiany. Lata 2023 - 2030 będą okresem wielkich inwestycji kolejowych w Polsce, również dzięki wsparciu unijnemu w ramach Programu Operacyjnego Fundusze na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko (FENiKS), Programu Operacyjnego Fundusze Europejskie na Polskę Wschodnią (FEPW), Krajowego Programu Odbudowy (KPO) oraz Instrumentu Łącząc Europę (CEF). Warto zwrócić uwagę na zmianę proporcji pomiędzy sektorami transportu, które mają możliwość wykorzystania największej puli środków UE.

W ramach programu FENiKS, w porównaniu do poprzedniej perspektywy znacząco zmniejszyło się finansowanie dróg z 10 956 mln EUR do 4 381 mln EUR. Finansowanie projektów kolejowych jest natomiast wyższe, wzrosło z 5 010 mln EUR do 5 324 mln EUR. W połączeniu ze środkami z instrumentu CEF pozwoli to na stabilny rozwój sektora kolejowego w przyszłości.

Założenia unijnych dokumentów strategicznych nakładają wiele odpowiedzialności na instytucje i osoby decydujące o kształcie kolejowych programów inwestycyjnych. Prawidłowe pokierowanie polityką rozwoju kolei, dobór przedsięwzięć inwestycyjnych i sprawna ich realizacja, będzie miała znaczący wpływ na sieć połączeń szynowych w roku 2030.

Centrum Unijnych Projektów Transportowych ma 15-letnie doświadczenie we wdrażaniu projektów unijnych. W toku mijających lat, zrealizowane inwestycje kolejowe w odczuwalny sposób zwiększyły bezpieczeństwo, usprawniły ruch pasażerski i towarowy, skróciły czas przejazdu, ułatwiły dostęp do infrastruktury kolejowej, a także pozwoliły ograniczyć wykluczenie komunikacyjne, które jest bolączką wielu regionów Polski.

Dużo zostało zrobione, ale wciąż wiele wyzwań przed nami. Niezmiennie służymy pomocą beneficjentom na każdym etapie realizacji projektów – od ubiegania się o środki z funduszy unijnych, po ich wdrażanie przez realizację zamierzonych działań, a wszystko po to, aby polska kolej stała się komfortowa, konkurencyjna, bezpieczna i dostępna dla wszystkich bez wyjątku. To wszystko przyczyni się do poprawy stanu środowiska, co jest niezwykle ważne dla wszystkich i ma decydującą rolę w kształtowaniu przyszłości kolejnych pokoleń.

Centrum Unijnych Projektów Transportowych