

Referat PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. do pisemnej Debaty Stowarzyszenia Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego

O konkurencyjności i rozwoju kolei w Polsce w perspektywie 2030 r.

Ireneusz Merchel, Prezes Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej także Spółka) są narodowym zarządcą infrastruktury kolejowej (w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym), realizującym ustawowy obowiązek w zakresie budowy, rozwoju i modernizacji sieci kolejowej. Obecnie Spółka kończy realizację największego programu inwestycyjnego w historii działalności – Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku (KPK) obejmującego ponad 240 projektów oraz nakłady inwestycyjne na infrastrukturę kolejową w kwocie prawie 77 mld zł. Cele, priorytety i kierunki interwencji określone w KPK dotyczą poprawy warunków funkcjonowania transportu kolejowego w Polsce zarówno w przewozach pasażerskich, jak i towarowych. Trwają także prace nad kontynuacją Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku. W okresie Nowej Perspektywy Finansowej 2021 – 2027 Spółka będzie kontynuować i podejmować nowe przedsięwzięcia inwestycyjne mające na celu stworzenie jak najlepszych warunków dla wykonywania przewozów pasażerskich oraz towarowych, a co za tym idzie zwiększenie konkurencyjności kolei.

Na podstawie analiz stanu istniejącego infrastruktury, bieżącej sytuacji przewozowej, zidentyfikowanych wniosków z wdrażania projektów w ramach perspektywy unijnej 2014 – 2020/23, przewidywanych trendów w rozwoju segmentów transportu kolejowego oraz przy uwzględnieniu roli infrastruktury kolejowej dla gospodarki, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. określiły priorytety inwestycyjne dla sieci kolejowej po 2023 roku, w sposób zapewniający jak najlepsze dopasowanie do celów strategicznych potrzeb i uwarunkowań rynkowych w postaci:

- wsparcia dla wykorzystania korzystnego położenia geopolitycznego Polski, która stanowi zarazem wschodnią granicę UE oraz ogniwo łączące wschód i zachód Europy, jak również północ i południe, a w szerszej perspektywie Europę z Azją;
- alternatywy dla generującego największe koszty zewnętrzne transportu drogowego, a w konsekwencji minimalizacji negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne;
- wpływu na rozwój przedsiębiorstw poprzez poprawę ich konkurencyjności oraz zapewnienie obsługi transportowej przemysłu, elektrowni i portów.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nadały priorytet inwestycjom, które spełniają główne cele określone w dokumentach strategicznych nie tylko unijnych, ale również krajowych, tj.:

- **dostosowanie do 2030 r. linii kolejowych wchodzących w skład korytarzy sieci bazowej TEN-T:** Bałtyk – Adriatyk oraz Morze Północne – Bałtyk do parametrów wymaganych w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T);
- **połączenie głównych ośrodków miejskich i aglomeracyjnych zmodernizowanymi liniami kolejowymi,** na których możliwe będzie dalsze podwyższanie dopuszczalnej prędkości maksymalnej, co pozwoli na skrócenie czasu przejazdów pomiędzy poszczególnymi miastami, zwiększenie mobilności społeczeństwa, a także poprawi dostępność transportową dla peryferyjnych obszarów naszego kraju, zmniejszając tym samym ryzyko ich marginalizacji i wykluczenia komunikacyjnego;
- **poprawa przepustowości w aglomeracjach miejskich** – rozbudowa wlotów do aglomeracji do 4 torów, co pozwoli na separację ruchu podmiejskiego, dalekobieżnego i towarowego;
- **dostosowanie do potrzeb tzw. Komponentu Kolejowego Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK),** odcinków sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- **usprawnienie transportu towarowego poprzez poprawę parametrów technicznych wybranych linii kolejowych** (szczególnie ważnych dla tego rodzaju transportu): dopuszczalnych nacisków na oś (do wymaganych 221 kN/oś), długości użytecznych torów stacyjnych (umożliwiających „przyjęcie” pociągu towarowego o długości 750 m), a także likwidację punktowych ograniczeń prędkości, w szczególności na liniach i odcinkach jednotorowych;
- **usprawnienie dostępu do kluczowych polskich portów morskich** (Gdynia, Gdańsk, Szczecin, Świnoujście) poprzez podniesienie parametrów techniczno-eksploatacyjnych infrastruktury kolejowej wraz z jej dostosowaniem do rzeczywistych potrzeb przewoźników i kontrahentów oraz prognozowanych kierunków rozwoju portów;
- **sukcesywne wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS)** – zgodnie z Krajowym Planem Wdrażania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TSI) Sterowanie oraz GSM-R;
- **likwidacja „wąskich gardeł”** oraz działania inwestycyjne wpływające na wzrost bezpieczeństwa oraz zwiększające multimodalność;
- **zapewnienie obsługi potrzeb związanych z obronnością,** m.in. w kontekście transportu wojsk (w przypadku konfliktów zbrojnych) lub walki ze skutkami katastrof naturalnych;

- **zwiększenie roli transportu kolejowego – jako gałęzi transportu bardziej przyjaznej dla mieszkańców oraz środowiska naturalnego.**

Transport kolejowy cechuje się niższą, względem transportu drogowego, kosztocłonnością w przeliczeniu na pasażera (lub jednostkę ładunku), emisją gazów cieplarnianych, mniejszą uciążliwością (choćby w kontekście zajętości terenu) i hałasem, co oznacza mniejszy negatywny wpływ na zdrowie ludzkie. Ponadto mniejsza, w transporcie kolejowym, liczba wypadków komunikacyjnych przekłada się na większe bezpieczeństwo ruchu.

Inwestycje w infrastrukturę kolejową pozwalają również na „przejęcie” części pasażerów i ładunków z innych środków transportu, co przyczynia się do zmniejszenia kongestii na drogach. Jednocześnie należy wskazać, że odnotowywany od 2015 r., dynamiczny wzrost liczby użytkowników kolei jest zbieżny z zakończeniem głównych inwestycji transportowych realizowanych w ramach perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2007-2013, co może stanowić potwierdzenie tezy, że realizacja inwestycji w infrastrukturę kolejową zwiększa atrakcyjność i konkurencyjność kolei względem alternatywnych środków transportu.

Należy również wskazać, że realizacja kolejnych projektów inwestycyjnych (ujętych w KPK do 2030 roku) powinna przynieść dalsze pozytywne efekty ekonomiczne, w tym korzyści bezpośrednio odczuwalne przez użytkowników transportu. Wykorzystywanie nowoczesnych narzędzi analitycznych, w tym m.in. Zintegrowanego Modelu Ruchu (ZMR), opracowanego przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych, pozwoli na dalsze uszczegółowienie, w poszczególnych przedsięwzięciach, kwestii nie tylko przewidywanego ruchu pasażerskiego, ale także innych aspektów mających wpływ na docelowe oszczędności czasu podróży dotychczasowych użytkowników kolei, pasażerów przesiadających się oraz użytkowników transportu drogowego.

Spełnienie wymogów dla sieci bazowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)

Jednym z kluczowych priorytetów inwestycyjnych związanych z usprawnieniem transportu towarowego oraz pasażerskiego jest poprawa parametrów technicznych linii kolejowych wchodzących w skład bazowej i kompleksowej sieci TEN-T. Zgodnie z obowiązującym Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej Spółka podejmuje stosowne kroki w celu modernizacji sieci bazowej, aby spełniła ona unijne wymogi do końca 2030 r. Określone wymogi to:

- pełna elektryfikacja linii kolejowych oraz w miarę potrzeb związanych z eksploatacją pociągów zasilanych elektrycznie – bocznic;

- linie towarowej sieci bazowej: nacisk osi co najmniej 22,5 t, prędkość konstrukcyjna dla pociągów towarowych 100 km/h i możliwość uruchomienia pociągów o długości 750 m;
- pełne wdrożenie ERTMS;
- nominalna szerokość toru dla nowych linii kolejowych: 1 435 mm z wyjątkiem przypadków, gdy nowa linia jest przedłużeniem sieci, której szerokość toru jest inna i która nie jest połączona z głównymi liniami kolejowymi w UE. Ponadto infrastruktura musi spełniać wszystkie wymagania określone dla infrastruktury sieci kompleksowej TEN-T.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do końca 2030 roku planują zakończyć wszystkie inwestycje wymagane do spełnienia wymogów bazowej sieci TEN-T. Aby to osiągnąć, w najbliższych latach zostaną przeprowadzone znaczące prace na liniach kolejowych, kluczowych dla prawidłowego funkcjonowania całego transportu kolejowego:

- modernizacja korytarza kolejowego C-E65 na odcinku Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Zduńska Wola Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo;
- modernizacja korytarza kolejowego E20 na odcinku Poznań – Kunowice (gr. państwa);
- modernizacja korytarza kolejowego C-E59 na odcinkach Świnoujście – Szczecin Dąbie – Rzepin – Zielona Góra – Wrocław Główny oraz Kędzierzyn Koźle – Racibórz – Chałupki (gr. państwa);
- modernizacja korytarza kolejowego E30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Gliwice;
- modernizacja korytarza kolejowego E75 Rail Baltica na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (gr. państwa);
- modernizacja linii średnicowej w Warszawie;
- kontynuacja modernizacji ciągu E65 Katowice – Tychy – Czechowice-Dziedzice – Zebrzydowice.

Zapobieganie wykluczeniu komunikacyjnemu

Polska w ostatnich latach dynamicznie rozwija swoją sieć transportową, częściowo uzupełniając również braki, które w tej sieci występowały. Jednak w dalszym ciągu istnieje znaczna liczba istotnych ośrodków miejskich, które nie posiadają czynnego dostępu do kolei pasażerskiej i towarowej. Tego typu braki przyczyniają się do pogłębiania tak niekorzystnych zjawisk jak: wykluczenie transportowe, czy depopulacja. Dlatego przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu jest jednym z priorytetowych celów działalności inwestycyjnej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Do celu tego przyczynia się przede wszystkim bieżąca współpraca Spółki z Urzędami Marszałkowskimi poszczególnych województw, będącymi dysponentami środków

unijnych dostępnych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych. Dzięki temu, w przeciągu dwóch perspektyw unijnych na lata 2007-2013 oraz na lata 2014-2020, zrealizowano szereg projektów o charakterze rewitalizacji lokalnych linii kolejowych, pozwalających na znaczną poprawę funkcjonowania transportu kolejowego poprzez zwiększenie jego dostępności zarówno w sensie przestrzennym, jak i czasowym.

Dostępność przestrzenna poprawiła się m.in. dzięki budowie nowych przystanków kolejowych oraz zmianie lokalizacji, dostępności i standardów technicznych już istniejących. Natomiast w aspekcie dostępności czasowej – działania Spółki pozwalają na tworzenie zintegrowanego, skutecznego transportu, łączącego przewozy regionalne i aglomeracyjne w spójną całość. Ponadto zrealizowane przedsięwzięcia pozwoliły na przywrócenie ruchu pasażerskiego m.in. na poniższych liniach kolejowych:

- linia kolejowa nr 14 na odcinku Leszno – Wschowa – Głogów;
- linia kolejowa nr 25 na odcinkach Tomaszów Mazowiecki – Opoczno – Końskie – Skarżysko-Kamienna oraz Padew – Mielec – Dębica;
- linia kolejowa nr 33 na odcinku Sierpc – Rypin – Brodnica;
- linia kolejowa nr 52 na odcinku Lewki – Hajnówka;
- linia kolejowa nr 73 Sitkówka Nowiny – Busko Zdrój;
- linia kolejowa nr 108 na odcinku Uherce – Ustrzyki Dolne – Krościenko – granica państwa;
- linia kolejowa nr 190 na odcinku Goleiszów – Cieszyn;
- linia kolejowa nr 285 na odcinku Wrocław Główny – Sobótka – Świdnica Przedmieście (wraz z linią kolejową nr 771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto);
- linia kolejowa nr 289 Legnica – Lubin – Rudna Gwizdanów;
- linia kolejowa nr 292 na odcinku Jelcz Miłoszyce – Wrocław Sołtysowice;
- linia kolejowa nr 358 na odcinku Czerwieńsk – Krosno Odrzańskie – Gubin.

Dzięki inwestycjom, mieszkańcy regionów zyskali dostęp do kolei, a możliwość transportu ciężkich towarów koleją pozwoliła na odciążenie dróg i poprawę warunków ochrony środowiska.

Jednocześnie kontynuowany jest szereg inwestycji, których celem jest dalszy rozwój jakości infrastruktury liniowej, co pozytywnie wpłynie na możliwość budowy bardziej konkurencyjnej oferty przewozowej, w takich korytarzach transportowych jak:

- połączenie kolejowe ze Świdnicy do Jedliny Zdroju, które będzie efektem realizacji projektu pn. „Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój”;

- połączenie kolejowe Tarnowskich Gór z Zawierciem, które będzie efektem realizacji projektu „Rewitalizacja i odbudowa częściowo nieczynnej linii kolejowej nr 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie”;
- połączenie kolejowe Wieliszewa z Zegrzem w wyniku realizacji projektu „Prace na linii kolejowej Wieliszew – Zegrze”;
- połączenie kolejowe z Ostrołęki do Chorzel w wyniku realizacji projektu „Modernizacja linii kolejowej nr 35 na odcinku Ostrołęka – Chorzele”;
- połączenie kolejowe Rzeszowa z nową stacją Port Lotniczy Rzeszów, w wyniku realizacji projektu „Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej – PKA”.

Ponadto Spółka realizuje dwa programy rządowe ukierunkowane stricte na walkę z wykluczeniem komunikacyjnym: Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2029 roku oraz Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025.

Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2029 roku

Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2029 roku jest programem wieloletnim, który przyczyni się do eliminowania wykluczenia komunikacyjnego dzięki możliwości uzupełniania sieci kolejowej o nowe połączenia, które przede wszystkim zapewnią pasażerom dostęp do komunikacji między większymi ośrodkami wojewódzkimi. Dotyczyć to będzie głównie miast liczących powyżej 10 tys. mieszkańców, które obecnie nie mają dostępu do kolei pasażerskiej lub towarowej. Realizacja programu ułatwi dostęp do kolei pasażerskiej, poprawi warunki prowadzenia działalności gospodarczej i bezpieczeństwo na drogach.

Do realizacji zakwalifikowano 34 inwestycje zgłoszone przez samorządy 11 województw: 8 w śląskim, po 5 w lubelskim oraz wielkopolskim, 4 w mazowieckim, po 3 w dolnośląskim i małopolskim, 2 w łódzkim, po 1 w lubuskim, opolskim, podlaskim i świętokrzyskim.

Program Kolej Plus zaplanowano do realizacji do 2029 r. Program jest wart ok. 13,2 mld zł, w tym 11,2 mld zł stanowią środki budżetu państwa i ok. 2 mld środki Jednostek Samorządu Terytorialnego.

Projekty w Programie obejmują:

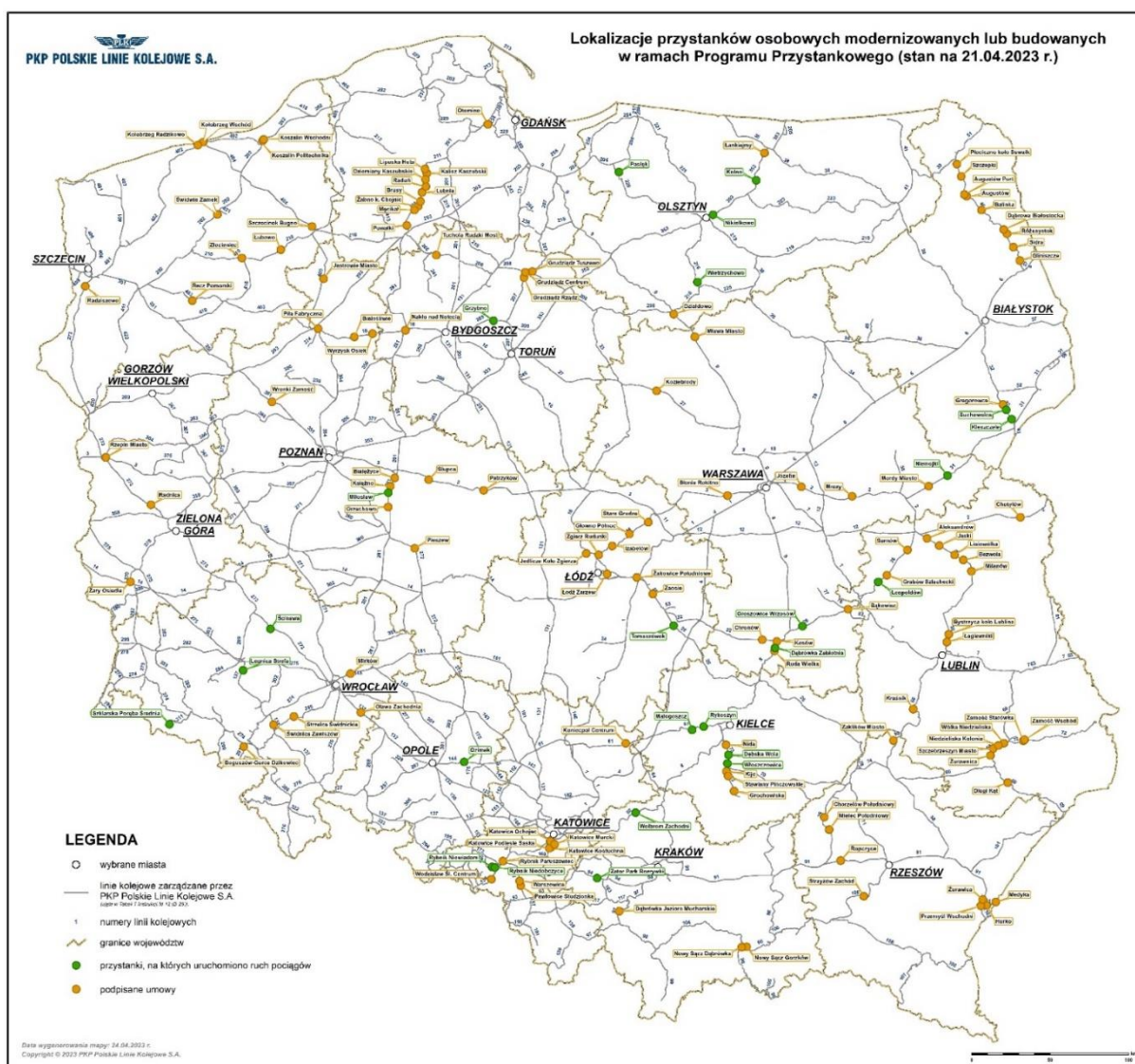
- 10 projektów dot. rewitalizacji linii na łączną długość ok. 315 km,
- 14 projektów dot. odbudowy lub rozbudowy linii na łączną długość ok. 516 km,
- 7 projektów dot. budowy nowych linii na łączną długość ok. 189 km,
- 3 projekty dokumentacyjne dotyczące ok. 183 km linii kolejowych.

Liczba zadań na listach podstawowej i rezerwowej wynosi łącznie 314 lokalizacji:

- lista podstawowa zawiera 185 lokalizacji,
- lista rezerwowa zawiera 129 lokalizacji.

Miejsca, gdzie podróżni już korzystają z efektów Programu Przystankowego to 25 przystanków wybudowanych/zmodernizowanych w 12 województwach (stan na kwiecień 2023 r.)

Łącznie w 2023 roku podróżni skorzystają z nowych, lepiej dostępnych obiektów w ponad 100 lokalizacjach w całej Polsce. Ponadto Program Przystankowy swym zakresie obejmuje również budowę parkingów. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oddały do użytku trzy parkingi – przy przystanku Kolno w woj. warmińsko mazurskim oraz Dębska Wola i Włoszczowice w woj. świętokrzyskim. Obecnie (wg stanu na kwiecień 2023 r.) trwają prace w zakresie miejsc postojowych dla samochodów w 19 kolejnych lokalizacjach.



Budowa nowych linii kolejowych

W ostatnich latach rozwój transportu kolejowego oparty był przede wszystkim o program modernizacji istniejącej infrastruktury. Niemniej w dalszym ciągu, w ramach ogólnej sieci transportowej, występują pewne braki, które PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zamierzają uzupełniać nie tylko poprzez zwiększenie przepustowości wybranych linii kolejowych, stacji kolejowych i posterunków ruchu, ale również poprzez budowę zupełnie nowych szlaków.

Aktualnie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. planują, że w najbliższych latach zostaną zrealizowane projekty zakładające nie tylko dobudowę dodatkowych torów szlakowych na istniejącej infrastrukturze, w takich lokalizacjach jak:

- linia kolejowa nr 7 na odcinku Warszawa Wawer – Otwock (dodatkowe 2 tory);
- linia kolejowa nr 201 na odcinku Maksymilianowo – Gdynia (dodatkowy tor);
- linia kolejowa nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk (dodatkowy tor),

ale również budowę zupełnie nowych linii kolejowych, takich jak:

- budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc –Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz;
- utworzenie kolejowego dostępu do portu morskiego w Policach;
- zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia – Nasielsk (Kątne/Świercze);
- budowa łącznic pomiędzy wybranymi liniami kolejowymi, np. pomiędzy liniami nr 38 i 41;
- Budowa nowej linii kolejowej do elektrowni jądrowej na odcinku Lubiatowo – Kopalino.

Jednak z uwagi na dotychczasowy brak decyzji odnośnie docelowej wielkości i zasad podziału środków finansowanych, dostępnych w ramach Nowej Perspektywy Finansowej Unii Europejskiej na lata 2021-2027, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nie są w stanie wskazać potencjalnego zakresu oraz harmonogramu realizacji poszczególnych przedsięwzięć.

Krajowy Plan Odbudowy (KPO)

Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) jest planem rozwojowym określającym cele związane z odbudową i tworzeniem odporności społeczno-gospodarczej Polski po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 oraz służącym realizacji reform i inwestycji. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są gotowe realizować zaplanowane projekty w ramach środków z KPO. Spółka jest przygotowana do ogłoszenia nowych przetargów.

W sumie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zrealizują ponad 100 zadań inwestycyjnych, o łącznej wartości 11 126,7 mln zł, podzielonych według poniższych kategorii:

- a) zadania liniowe,
- b) zabudowa systemu dynamicznej informacji pasażerskiej,
- c) digitalizacja infrastruktury kolejowej poprzez zabudowę nowoczesnych urządzeń i systemów,
- d) poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych,
- e) likwidacja wąskich gardeł i zwiększenie przepustowości linii kolejowych.

W ramach KPO, Spółka zrealizuje między innymi zadania tj.:

- a) modernizację linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz, na odc. Chabówka - Rabka Zaryte - Mszana Dolna oraz Limanowa - Kłęczany - Nowy Sącz,
- b) dostosowanie CMK do prędkości 250 km/h,
- c) prace na linii kolejowej nr 38 odc. Giżycko - Korsze wraz z elektryfikacją,

- d) modernizację linii kolejowej nr 97 na odcinku Żywiec - Sucha Beskidzka,
- e) prace na linii kolejowej nr 26 Łuków - Radom Główny.

Zakończenie prac modernizacyjnych i rozliczenie finansowe powinno mieć miejsce najpóźniej do końca II kwartału 2026 r.

Wymogiem formalnym, umożliwiającym podpisanie umów z wykonawcami jest przygotowanie kompletnej dokumentacji dla każdego z projektów, złożenie wniosku o dofinansowanie i oficjalne zapewnienie finansowania prac.

W wyniku realizacji KPO, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zmodernizują około 500 kilometrów linii kolejowych dostosowanych do wyższych prędkości zarówno dla składów pasażerskich, jak i towarowych. W dłuższej perspektywie pozwoli to na rozszerzenie oferty przewozowej i utworzenie nowych, atrakcyjnych czasowo połączeń kolejowych.

W planach znalazła się również instalacja urządzeń systemu dynamicznej informacji pasażerskiej w ponad 100 lokalizacjach, a także modernizacja około 400 urządzeń przejazdowych i objęcie zdalnym sterowaniem około 80 lokalizacji na sieci kolejowej.

Podsumowanie

Jako Spółka zarządzająca narodową siecią linii kolejowych mamy świadomość, że nowoczesna gospodarka potrzebuje infrastruktury, która będzie odpowiedzią na rosnące i wyspecjalizowane potrzeby przewozowe. Dla transportu pasażerskiego liczyć się będzie zatem infrastruktura umożliwiająca krótką podróż pomiędzy miastami, z odpowiedniej jakości miejscami obsługi pasażerów. W przypadku transportu towarowego będzie to natomiast infrastruktura umożliwiająca sprawny załadunek i rozładunek towarów, dobry dostęp i właściwie zorganizowany punkt styku pomiędzy infrastrukturą „krajową” a prywatną.

Elementem wspólnym dla obu rodzajów transportu pozostaje natomiast wysoka przepustowość, czyli zapewnienie niezakłóconej koegzystencji transportu pasażerskiego i towarowego na torach, tak aby nie funkcjonowały zatory w ruchu pasażerskim i towarowym. Temu wszystkiemu służą inwestycje w infrastrukturę kolejową realizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zarówno obecnie, jak i w kolejnych latach tj. do 2030 roku.

Równocześnie Spółka liczy na to, że działalność inwestycyjna PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. pozwoli na ukształtowanie w Polsce zrównoważonego systemu transportowo - logistycznego, w którym transport kolejowy (jako branża przyjazna dla mieszkańców oraz środowiska naturalnego) odrywa znaczącą rolę. Ponadto, aby w pełni wykorzystać swój potencjał jako „ekologicznego środka transportu”, kolej powinna dążyć do eliminowania starych, zasobochłonnych technologii na rzecz technologii efektywnych ekologicznie.

Dlatego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uważają, że zauważalne efekty poszczególnych inwestycji, takie jak:

- zwiększona przepustowość wybranych linii kolejowych i posterunków ruchu – w tym stacji kolejowych,
- poprawa spójności sieci kolejowej poprzez budowę łącznic,
- rozwój punktów ładunkowych,
- poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej w rejonach kolejowych przejść granicznych na styku linii normalno i szerokotorowych (1435 i 1520 mm),
- poprawa dostępu kolejowego do ważnych generatorów ruchu, w tym terminali intermodalnych,

staną się zachętą, m.in.: dla organizatorów przewozów i przewoźników w kwestii wymiany użytkowanego taboru na nowy, co również zwiększy atrakcyjność i konkurencyjność transportu kolejowego względem transportu samochodowego.

Realizacja programów strategicznych tj.: Programu Kolej+, czy Rządowego Programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025, pozwoli także na zmniejszenie skali wykluczenia komunikacyjnego, co znacznie zwiększy komfort oraz poziom życia lokalnych społeczności. Natomiast realizacja przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A wybranych elementów Komponentu Kolejowego CPK wpłynie na poprawę dostępności transportowej dla wielu ośrodków miejskich, umożliwiając w ten sposób budowę stabilnej i konkurencyjnej oferty przewozowej, także w nowych relacjach. Ponadto należy oczekiwać, że realizacja Komponentu Kolejowego CPK będzie miała ogólny pozytywny wpływ na mobilność mieszkańców poszczególnych regionów Polski.