

Marcin Horała

Sekretarz Stanu, Pełnomocnik Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego dla RP

TRANSPORT KOLEJOWY JAKO STRATEGICZNY ŚRODEK KOMUNIKACJI

Kolej to coś niezwykłego – to transport przyszłości, z fascynującą historią, który już teraz przeżywa swój renesans przyciągając do wagonów pociągów coraz większą liczbę ludzi i towarów. Jest bezpieczny, wygodny, ekologiczny. W ubiegłym roku statystyczny Polak skorzystał z kolei średnio ponad 9 razy – to najwyższa wartość wskaźnika wykorzystania kolei w Polsce w ostatnich 20 latach, a przewiezione towary ważyły prawie 250 mln ton, co oznaczało wzrost w porównaniu do 2021 r. o 2,1%. Te optymistyczne dane motywują by kolei przyjrzeć się bliżej, aby być świadomym m.in. jakie korzyści społeczno-gospodarcze niesie i jak ważny jest jej rozwój dla naszego kraju, Europy i świata.

Historyczna rola kolei

Dwa wieki temu maszyna parowa zmieniła oblicze transportu, a już kilka lat po uruchomieniu pierwszego pociągu w Anglii (1825 r.), linie kolejowe zaczęły powstawać w całej Europie, w tym na ziemiach polskich. W XIX wieku można było pojechać np. z Warszawy do takich miast jak Grodzisk Mazowiecki, Dąbrowa Górnicza, Białystok czy Lublin.

Możliwości jakie niosła za sobą kolei przyczyniły się do rewolucji transportowej – transport kolejowy był o wiele szybszy, wydajniejszy i mniej zawodny oraz zależny od pór roku niż transport konny czy wodny.

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości, koniecznym było scalenie w jedność sieci kolejowej trzech zaborców i odbudowanie taboru. Tworzono wówczas również nowe odcinki pomiędzy obszarami rozdzielonymi wcześniej granicą zaborów. Pod koniec lat 30. rozpoczęto także elektryfikację pierwszych odcinków.

W czasie II wojny światowej sieć kolejową dotknęły liczne zniszczenia i grabieże dokonane przez Armię Czerwoną. Po II wojnie światowej kolej podlegała odbudowie, a szczyt swojego rozwoju osiągnęła w połowie lat 80-tych XX wieku. Pamiętać jednak należy, że rekordowe wyniki przewozowe osiągnano w warunkach niemal zerowej konkurencji ze strony motoryzacji indywidualnej oraz monopolu państwa na prowadzenie przewozów.

W następnych latach ograniczano nakłady na utrzymanie sieci kolejowej, co w połączeniu z zaniedbaniem taboru oraz okrojeniem oferty przewozowej doprowadziło do spadku udziału kolei w transporcie zarówno pasażerskim jak i towarowym. PKP – wielkie przedsiębiorstwo zatrudniające kilkaset tysięcy ludzi, miało problemy z dostosowaniem się do nowych realiów społeczno-ekonomicznych, a kolejne jego reformy nie przynosiły znaczącej poprawy.

Losy kolei w naszym kraju zmieniły się na lepsze po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Otworzył się wówczas dostęp do źródła funduszy mających na celu odwrócenie trendów i powrót na ścieżkę rozwoju. Przekazanie organizacji przewozów regionalnych w ręce samorządów, czy też spadek atrakcyjności motoryzacji indywidualnej, spowodowany rosnącymi cenami paliw i zatłoczeniem dróg, również przyczyniły się do zwiększenia popularności kolei i przyciągnięcia nowych pasażerów. Wiele jednak pozostaje jeszcze do zrobienia, ponieważ wieloletnie zaniedbania w utrzymaniu sieci oraz wymianie taboru sprawiają, że proces zmian przebiega zbyt wolno względem oczekiwań pasażerów i wyzwań klimatycznych stojących przed całym społeczeństwem.

Kolej jako element integracji społeczno-gospodarczo-przestrzennej i czynnik miastotwórczy

Transport kolejowy niewątpliwie wpływa na rozwój poszczególnych regionów czy miejscowości usytuowanych w jego okolicy, a czasem wręcz inicjuje powstawanie kolejnych ośrodków. Przykładem może być Krzyż Wielkopolski, który powstał, kiedy skrzyżowano linię pruskiej kolei wschodniej (Ostbahn) z linią Poznań – Szczecin. Innym miastem powstałym w ten sposób jest Jaworzyna Śląska, która zaczęła się rozwijać po ulokowaniu w miejscu dzisiejszego miasta rozgałęzienia trasy na linię do Świdnicy i Świebodzic. W obrębie największych miast, kolej przyczyniła się do dynamicznego rozwoju przedmieść, pozwalając na rozładowanie przeludnionych centralnych dzielnic i zapewnienie dostępu do terenów zielonych. Tu dobrym przykładem są miejscowości i osiedla położone wzdłuż linii otwockiej i grodzkiej w rejonie Warszawy czy też na trasie Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście.

Ponadto kolej może odegrać kluczową rolę w pogłębianiu integralności kraju za sprawą zapewnienia mobilności mieszkańców. Dzięki niej mają oni ułatwiony dostęp do edukacji czy pracy w większych miastach. Jednocześnie zapewnienie szybkiej komunikacji kolejowej pozwala niwelować negatywne zjawisko wyludniania się mniejszych miast dzięki wspomnianej możliwości dojazdu do szkoły, uczelni czy miejsca pracy bez konieczności wyprowadzki. W ostatnim czasie zaobserwować można też zjawisko przyciągania pracowników z większych miast do zakładów powstających w mniejszych ośrodkach, jednak jest to możliwe tylko pod warunkiem dostępności dojazdu koleją.

Połączenia kolejowe pozwalają rozwijać również handel poprzez wydajny transport dóbr i jednocześnie zwiększające się odległości, na które możliwe jest ich efektywne przewożenie. Trzeba także pamiętać, że budowa kolei wymaga zajęcia o wiele mniejszego terenu niż budowa dróg, co pomaga zachować większe obszary pod rozbudowę danych miejscowości.

Kolej jako motor rozwoju gospodarczego

Bez kolei nie byłoby rewolucji przemysłowej XIX wieku. Dzięki możliwości szybkiego transportu towarów, jakie dawała kolej, każde miasto włączone do sieci przeżywało gospodarczy boom. Budowa bocznic do zakładów przemysłowych była przez lata podstawowym wyposażeniem nowoczesnego zakładu przemysłowego – na równi z zaopatrzeniem w prąd czy wodę. Kolej umożliwiła transport węgla potrzebnego do rozwoju fabryk i miast, a także dowóz go do portów w celu eksportu.

W dzisiejszym krajobrazie miast kolej dla przemysłu ma dwa oblicza: zrujnowane ślady dawnej świetności fabryk, które funkcjonowały w oparciu o transport kolejowy, a z drugiej strony powstające nowoczesne centra logistyczne opierające przewóz towarów o specjalistyczne wagony lub platformy kontenerów intermodalnych.

Kolej w dalszym ciągu odgrywa także istotną rolę w przewozie ładunków masowych, takich jak węgiel, paliwa czy kruszywa, pozwalając na eliminację z dróg tysięcy samochodów ciężarowych.

Kolej jako wydajny środek transportu

Bez wątplenia możemy nazwać kolej jednym z wydajniejszych środków transportu pod względem przewozu osób i towaru. Do przewiezienia 400 osób potrzebny jest 1 pociąg dalekobieżny, w porównaniu do 8 autobusów, czy aż 100 samochodów. Jeśli chodzi zaś o przewóz towarów to 1 pociąg towarowy równoważy 67 samochodów ciężarowych. Zmniejszenie uciążliwości dla użytkowników dróg czy obciążenia dla środowiska jest oczywiste i niebagatelne.

Kolej jako zielony środek transportu

Pociągi są przyjazne dla środowiska naturalnego, ponieważ nie pozostawiają po sobie wysokiego śladu węglowego. W Unii Europejskiej 25% emisji CO₂ związane jest z transportem – z czego ponad 44% pochodzi z samochodów osobowych, a jedynie 0,5% to transport kolejowy (dane Eurostatu).

W Polsce udział transportu kolejowego w emisji CO₂ w 2020 r. wyniósł 0,4%, w porównaniu do transportu drogowego, którego udział wyniósł 94,74% (dane UTK).

Obecnie dąży się do tego, aby pociągi były całkowicie bezemisyjne. Pomóc w tym mają silniki wodorowe, które emitują wyłącznie parę wodną. Ponadto energia elektryczna wykorzystywana do napędu pociągów ma być pozyskiwana z odnawialnych źródeł energii. Po dłuższej przerwie, w ostatnich latach rozpoczęto ponownie prace nad elektryfikacją kolejnych, dłuższych odcinków polskiej sieci kolejowej.

Kolej jako bezpieczny środek transportu

Kolej to również jeden z najbezpieczniejszych środków transportu. W 2021 r. liczba wypadków na drogach wyniosła prawie 23 000, a liczba ofiar śmiertelnych ponad 2 200 osób. Dla porównania liczba wypadków na torach wynosiła 511, a liczba ofiar śmiertelnych 149 osób (dane UTK). Trzeba również pamiętać, że olbrzymia większość wypadków kolejowych spowodowanych jest z winy kierowców samochodów oraz osób przekraczających tory w miejscach niedozwolonych.

Kolej jako strategiczny środek transportu

Istotne jest także militarne znaczenie kolei. Pozwala ona na jednoczesny przewóz dużej liczby broni, przy większej pewności terminowości dostaw. Zaletą jest również niezależność od układu drogowego. Oprócz broni czy sprzętu wojskowego koleją można oczywiście przewozić również samych żołnierzy. W czasie I i II wojny światowej kolej stanowiła strategiczny środek transportu, a teraz sprawdza się jako najefektywniejsza podczas wojny w Ukrainie, pozwalając zarówno na prowadzenie dostaw sprzętu z państw NATO, jak i ewakuację mieszkańców z terenów objętych działaniami wojennymi.

Kolej jako społeczny środek transportu

Transport kolejowy służy nie tylko jednostce, ale i całym społecznościom. Niestety w wyniku polityki transportowej prowadzonej na przełomie XX i XXI w., opartej na promowaniu motoryzacji indywidualnej, pozbawiono dostępu do kolei ponad 2 mln Polaków. Dotyczyło to m.in. takich miast jak Jastrzębie Zdrój, Łomża czy Mielec, a więc miast liczących kilkadziesiąt tysięcy mieszkańców, które

przez dziesiątki lat posiadały swoje połączenia. Przyczyniało się do tego również scentralizowane zarządzanie organizacją przewozów, nie uwzględniające lokalnych potrzeb w tym zakresie.

Zamknięcie połączeń kolejowych doprowadziło do wzrostu użycia transportu indywidualnego, a należy pamiętać, że nie każdy może być jego czynnym użytkownikiem, np. dzieci czy osoby chore – doprowadziło to do ich wykluczenia komunikacyjnego, pogłębiania izolacji i spadku jakości ich życia, ponieważ są one zdane niemal wyłącznie na posiadaczy aut, a kolej jako ogólnodostępny środek transportu pozwala walczyć z wykluczeniem społecznym.

Europa wsiada do pociągu

Europa stawia na kolej. Od uruchomienia Kolei Dużych Prędkości (KDP) we Francji w 1967 r. sieć KDP (powyżej 250 km/h) w Europie została rozbudowana i dziś jej długość wynosi około 8 000 kilometrów i dąży się do jej dalszego rozwoju zarówno w kontekście sieci krajowych, jak i ich unifikacji w transeuropejską sieć kolejową (TEN-T). Dotychczas zrealizowane projekty umożliwiły uruchomienie wielu międzynarodowych pociągów, które każdego dnia przewożą pasażerów stanowiąc realną i atrakcyjną konkurencję wobec transportu lotniczego. Są wśród nich np. Eurostar (Francja/Wielka Brytania/Belgia), RailJet (Węgry/Austria/Czechy/Niemcy) czy Thalys (Belgia/Francja/Holandia).

Wspólnotowe cele w zakresie redukcji emisyjności transportu sprawiły, że dzisiejszym priorytetem polityki transportowej UE jest przeniesienie jak największej części transportu z dróg na kolej. Oznacza to stworzenie efektywnego i wydajnego transportu, który jest w jak najmniejszym stopniu szkodliwy dla środowiska, zdrowia, gospodarki i urbanistyki.

Biała Księga opublikowana przez Komisję Europejską w 2011 r. zakłada, że do 2030 r. 30% drogowego transportu towarów na odległość większą niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny, zaś do 2050 r. powinno to być już ponad 50% tego typu transportu. Ułatwi to rozwój efektywnych, ekologicznych korytarzy transportowych. Aby osiągnąć ten cel, niezbędna jest budowa adekwatnej infrastruktury.

Perspektywy rozwoju kolei w Polsce

Z roku na rok coraz więcej Polaków korzysta z kolei jako środka transportu, który jest bezpieczniejszy, tańszy i lepszy dla środowiska. Aby transport kolejowy był jeszcze bardziej atrakcyjny dla pasażera potrzebna jest nowa, nowoczesna sieć, która pozwoli zlikwidować dysproporcje pomiędzy wschodnią a zachodnią Polską wynikające jeszcze z budowy sieci linii kolejowych w czasie zaborów. Ważne jest, aby rozwój połączeń dalekobieżnych połączony był z rozwojem sieci regionalnych. Dodatkowo transport kolejowy powinien być uzupełniony o dowozowy transport kolejowy, który umożliwi dojazd do przystanków czy stacji.

Polacy chcą poruszać się po swoim kraju szybko i wygodnie. Do tego potrzebna jest wydajna sieć Kolei Dużych Prędkości – z pociągami osiągającymi 250-350 km/h, ściśle powiązana z siecią o średnich parametrach (160 km/h). Jeśli czas przejazdu będzie atrakcyjny, a pociągi nowoczesne i wygodne, kolej wygra konkurencję z transportem samochodowym, a szansą na to jest Centralny Post Komunikacyjny (CPK). CPK zakłada zmianę systemu transportowego w Polsce – budowę lotniska, ale także prawie 2 000 km nowych linii kolejowych. Program Kolejowy CPK składa się w sumie z 12 tras, w tym 10 tzw. szprych prowadzących z różnych regionów Polski do Warszawy i portu lotniczego.

O budowie Kolei Dużych Prędkości w Polsce zaczęto myśleć już w latach 70. Zbudowano wówczas pierwszy fragment Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK), łączący aglomerację warszawską, górnośląską i krakowską. Choć głównym celem powstania tej linii było zapewnienie dodatkowej przepustowości dla pociągów towarowych z Górnego Śląska – zaprojektowano ją w parametrach umożliwiających łatwe przystosowanie w przyszłości do parametrów KDP. W 1988 r. po linii CMK pociągi rozpoczęły regularne kursowanie z prędkością 160 km/h, pozwalając na skrócenie czasu jazdy w relacjach Warszawa – Kraków / Katowice do poziomu 2,5 godziny. Po roku 2010 rozpoczęto kolejny etap prac, pozwalający na zwiększenie prędkości na linii CMK, a także modernizowanej trasie Warszawa – Gdańsk do 200 km/h. W kolejnych latach zakłada się przystosowanie CMK do docelowej prędkości 250 km/h.

Jednocześnie dyskutowane od wielu lat wydłużenie linii CMK do Trójmiasta, jak też budowa drugiej linii KDP w osi wschód-zachód – tzw. „Ygreka” Warszawa – Poznań / Wrocław, przez długi czas pozostawało w fazie dalekosiężnych planów, do których powrócono dopiero wraz z uruchomieniem projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Kolejne odcinki Kolei Dużych Prędkości, będące obecnie w fazie wstępnej realizacji, obejmują również linie łączące Polskę z krajami sąsiednimi: z Litwą, Łotwą i Estonią (Rail Baltica), a także z Niemcami, Czechami i Słowacją. Są one szansą na szybki i nowoczesny przewóz pasażerów, a także realną konkurencją wobec samochodów i niektórych relacji lotniczych.

Odnosząc się do transportu kolejowego nie można również zapomnieć o transporcie związanym z przewozem towarów. Koleją można transportować pełne kontenery, ale także przesyłki drobnicowe, ładunki niebezpieczne czy przesyłki gabarytowe.

Dziś za wyborem kolei do transportu towarów przemawia przede wszystkim wolumen przewożonego produktu. Najbardziej widoczne są korzyści w przewozie dużych ilości sypkich materiałów (kruszywo, węgiel, zboże) a także cieczy (paliwa, surowa ropa naftowa). Przewóz towarów koleją jest zdecydowanie tańszy niż liniami lotniczymi. Ponadto jest szybszy niż przewóz towarów drogą morską. Aby rozwój transportu kolejowego mógł być możliwy konieczna jest sieć terminali, która dziś w Polsce rozwija się niestety bardzo powoli. Problemem jest również to, że pociągi towarowe w Polsce w większości przypadków nie jeżdżą zgodnie z rozkładem jazdy, co przekłada się na niskie zaufanie do tego środka transportu.

Prowadzone w ostatnich latach inwestycje, a także kolejne projekty modernizacyjne, uwzględniają wszelkie bolączki obecnego transportu kolejowego – rezygnuje się z negatywnego zjawiska likwidacji stacji, a założenia projektowe uwzględniają zapewnienie dodatkowej przepustowości dla ruchu towarowego.

Znaczące polepszenie warunków dla prowadzenia ruchu zarówno pasażerskiego jak i towarowego przyniesie realizacja linii Kolei Dużych Prędkości w ramach Programu CPK: część z nowych odcinków będzie dostosowana do prowadzenia ruchu towarowego, a jednocześnie przetrasowanie pociągów pasażerskich na linie KDP uwolni znaczne rezerwy przepustowości na istniejących liniach konwencjonalnych. Transport kolejowy to przyszłość, dlatego powinno się w niego inwestować, by nasz kraj mógł się rozwijać, a Polacy mogli podróżować szybko, bezpiecznie, wygodnie i ekologicznie.