Dr inż. Ignacy Góra Warszawa, 13.03.2025

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego

STRATEGICZNE KIERUNKI ORAZ UWARUNKOWANIA ROZWOJU TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POLSCE, W PERSPEKTYWIE 2040 ROKU. DOKONANIA I ZAMIERZENIA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Okres 15 lat z perspektywy kolei to niewiele. Średni wiek lokomotyw elektrycznych w Polsce to około 30 lat, wagonów jeszcze więcej. Perspektywa 2040 r. nie powinna wydawać się nam bardzo odległa. Mam jednak nadzieję, że w tak krótkim okresie kolej dokona ogromnego skoku rozwojowego i w Polsce. Będziemy jeździć z prędkościami 250 czy 300 km/h. Jestem jednocześnie przekonany, że szybki przeskok do nowej cyfrowej ery czeka również Urząd Transportu Kolejowego. Te zmiany już się dzieją.

Prezes UTK – jaką ma rolę

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (Prezes UTK) to organ administracji publicznej, krajowa władza bezpieczeństwa i krajowy regulator transportu kolejowego. Wykonuje swoje zadania przy pomocy Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), który został utworzony 1 czerwca 2003 r. Szczegółowe zadania Prezesa UTK określa ustawa o transporcie kolejowym, która – uchwalona w 2003 r. –przeszła wiele nowelizacji.

Do głównych zadań Prezesa UTK należą:

- regulacja transportu kolejowego,
- licencjonowanie transportu kolejowego,
- nadzór techniczny nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych,
- nadzór nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego,
- sprawy związane z interoperacyjnością i spójnością techniczną transportu kolejowego,
- wydawanie licencji i świadectw maszynistów,
- nadzór nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym,
- uzgadnianie dokumentów w obszarze planowania i zagospodarowania przestrzennego dotyczących linii kolejowych o znaczeniu państwowym oraz gruntów w sąsiedztwie tych linii.

W codziennej pracy w UTK kierujemy się **wizją** poprzez kreowanie bezpiecznych i konkurencyjnych warunków świadczenia usług transportu kolejowego oraz **misją** jako nowoczesny i otwarty urząd, który dba o wysokie standardy wykonywania usług na rynku transportu kolejowego.

Nasze wartości są wspólne dla całej służby cywilnej, uwzględniają specyfikę działalności urzędu. Przyświecają nam w szczególności zasady: praworządności, uczciwości, profesjonalizmu, neutralności, uprzejmości i życzliwości oraz szybkiego poszukiwania rozwiązań najprostszych.

Planowanie i współpraca

Wiele lat doświadczeń w administracji publicznej oraz wśród podmiotów rynku kolejowego, dało zasadniczy wniosek, że kluczowymi elementami skuteczności działań jest planowanie i współpraca.

Proces planowania pozwala na uporządkowanie celów i zadań, co zwiększa szanse na ich realizację. Dzięki temu możliwe jest lepsze zarządzanie czasem i posiadanymi zasobami. Umożliwia także przewidywanie potencjalnych trudności i opracowanie działań, które je eliminują. To zaś przekłada się na elastyczność i pewność w działaniu.

Dlatego Prezes UTK cyklicznie przygotowuje dokumenty strategiczne, planistyczne, a następnie sprawozdawcze. Jednym z najważniejszych są Cele strategiczne, które w perspektywie wieloletniej przedstawiają kierunki rozwoju sektora kolejowego oraz UTK.

Kolejnym dokumentem jest Plan działalności Prezesa UTK, określający zadania priorytetowe i wskazujący konkretne działania planowane do realizacji na rok następny.

Natomiast kluczowym dokumentem związanym z ustawowymi zadaniami Prezesa UTK jest Strategia i Plan Nadzoru, który powstaje od wielu lat na każdy następny rok. Nadzór Prezesa UTK nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo transportu kolejowego to priorytetowe zadania Prezesa UTK związane ze skutecznym monitorowaniem poziomu bezpieczeństwa.

Opracowanie i wykonanie Strategii i Planu Nadzoru to istotny element działalności Określa szczegółową ocenę ryzyka w transporcie kolejowym. Sporządzany jest w sposób elastyczny i uwzględnia dynamikę rynku i konieczność podejmowania działań doraźnych. Realizacja Planu odzwierciedla aktualną sytuację i stan bezpieczeństwa na rynku kolejowym, koncentruje się na obszarach wymagających szczególnego nadzoru (ze względu na potencjalne ryzyko wystąpienia sytuacji niebezpiecznych) i pozwala reagować na negatywne trendy i wyniki.

Co roku realizowanych jest blisko 1 000 działań nadzorczych w ramach tego Planu.

Każdy z realizowanych projektów również poddawany jest analizie i sporządzane są do niego cele, harmonogram oraz przewidywane skutki.

UTK działa w otoczeniu interesariuszy. Są to przedsiębiorstwa (m.in. przewoźnicy, zarządcy infrastruktury, zarządcy bocznic kolejowych, właściciele i zarządcy dworców, producenci taboru, jednostki szkolące maszynistów, instytuty badawcze), personel kolejowy, pasażerowie, organy władzy państwowej, podmioty zagraniczne i międzynarodowe, miłośnicy kolei, odbiorcy Kampanii Kolejowe ABC oraz uczestnicy szkoleń organizowanych w ramach Akademii Bezpieczeństwa Kolejowego. Ta współpraca jest ważna ponieważ pozwala podejmować nowe przedsięwzięcia, skuteczniej realizować ustawowe zadania oraz co najważniejsze dla Prezesa UTK – podnosić poziom bezpieczeństwa systemu kolejowego.

Jednym ze sposobów współpracy są porozumienia. W dotychczasowym dorobku Prezes UTK zawarł blisko 100 porozumień. Dotyczyły one współpracy z innymi organami administracji publicznej, z podmiotami zagranicznymi, z jednostkami naukowymi i badawczymi czy z podmiotami rynku kolejowego. Ponadto przedstawiciele UTK od wielu lat są uczestnikami międzynarodowych grup roboczych, m. in. w ramach Agencji Kolejowej UE, Komisji Europejskiej czy IRG-Rail.

W ramach swoich ustawowych kompetencji jak i inicjatyw własnych Prezes UTK podejmuje szereg działań, których głównym celem jest podnoszenie poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, zwiększenie interoperacyjności systemu kolejowego oraz regulacji transportu kolejowego z uwzględnieniem dbałości o przestrzeganie praw pasażerów. Dla efektywności podejmowanych działań UTK stara się zapewnić, aby urząd był przyjaznym i otwartym miejscem pracy m.in. .realizujemy wiele pomysłów zgłaszanych przez pracowników.

Na cyfrową rewolucję nie musimy czekać do 2040

Jeśli chodzi o UTK i cały system kolejowy, można powiedzieć, że cyfrowa rewolucja już się dzieje. Trwają prace legislacyjne umożliwiające powstanie Generatora Informacji Bezpieczeństwa Kolejowego (GIBK). Będzie to centralny system raportowania informacji o zdarzeniach kolejowych, wyposażony również w narzędzia analityczne. Ta zmiana jest potrzebna, by skutecznie monitorować poziom bezpieczeństwa. Obecnie mamy wiele różnych informacji i danych, ale nie są one wystarczająco szybko przetwarzane.

W przyszłości będziemy mogli zauważyć niepokojące trendy, a także mieć dostęp do bardzo aktualnej informacji m.in. o zdarzeniach kolejowych. Tego nie zapewnia dotychczasowy system raportowania. Przewidujemy, że dzięki automatyzacji procesów wymiany danych zimniejszą się obciążenia administracyjne związane z koniecznością przygotowywania wersji papierowych dokumentów.

GIBK w założeniu ma zbierać i gromadzić dane, przetwarzać je i analizować, a następnie generować odpowiednie informacje dla podmiotów, które biorą udział w realizacji procesu przewozowego.

Aplikacja ma wspierać codzienną pracę podmiotów, które są powołane do realizacji analiz lub wpływają na poziom bezpieczeństwa np. Państwowa Komisja Badania

Wypadków Kolejowych, komisje kolejowe, zarządcy infrastruktury, przewoźnicy i producenci kolejowi. System zapewni dostęp do danych podmiotom, które zobowiązane są do ciągłego doskonalenia systemu zarządzania bezpieczeństwem. Uprawnione podmioty otrzymają dostęp do informacji, które z ich punktu widzenia są ważne i niezbędne do prawidłowej oceny zagrożeń. Korzystanie z GIBK pozwoli również na ograniczenie działań biurokratycznych w takich przypadkach jak np. sporządzanie pism czy przekazywanie materiałów.

Planujemy wnioskować o dofinansowanie dla tego projektu z Programu Fundusze Europejskie na Rozwój Cyfrowy 2021-2027. Szacujemy, że całkowity koszt jego realizacji to 47,68 mln zł.

CEMM – nowocześnie, szybko i skutecznie

Czy projekt GIBK się powiedzie? Jestem przekonany, że tak. Mamy już doświadczenie i przykład jak działać skutecznie i wprowadzać innowacje.

Jesteśmy autorami cyfrowej rewolucji w zakresie egzaminowania i monitorowania maszynistów, której częścią jest Krajowy Rejestr Maszynistów i Prowadzących Pojazdy Kolejowe (KREMiPPK). Ten system nie tylko ułatwia wymianę informacji, ale daje przede wszystkim możliwość prowadzenia wewnętrznych rejestrów świadectw maszynistów, egzaminów i szkoleń czy praw kierowania.

Elektroniczny system zmniejsza tym samym obciążenia administracyjne. Cały proces egzaminowania jest zautomatyzowany i scalony infrastrukturą teleinformatyczną, która ułatwia i przyspiesza zarządzanie. Jest także zintegrowany z rejestrami państwowymi i logowaniem z wykorzystaniem login.gov.pl. Wnioski o egzamin czy wydanie licencji maszynisty składane są online z możliwością płatności elektronicznej. Tak zaprojektowany system ułatwia także proces zarządzania ryzykiem.

KREMiPPK to element Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów, w ramach którego zbudowano także Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów (CEMM). Cały projekt został dofinansowany ze środków Funduszy Europejskich w kwocie 48,1 mln zł.

W roku 2024 CEMM zaczął działać w pełnym zakresie. Przestały obowiązywać przepisy przejściowe i przeprowadzane były egzaminy na licencję oraz na pierwsze świadectwo maszynisty – czyli sprawdzenie wiedzy i umiejętności odbywało się również na symulatorach.

W 2024 r. do egzaminów w CEMM przystąpiło 1 612 kandydatów. Na licencję maszynisty egzamin zdawało 1 091 osób (54 kobiety i 1 037 mężczyzn), a do egzaminu na pierwsze świadectwo maszynisty przystąpiło 521 kandydatów (19 kobiet i 502 mężczyzn). Łącznie z egzaminami poprawkowymi w CEMM przeprowadzono 2 447 egzaminów.

Na licencję zdawalność wyniosła73,3%, a na świadectwo 40%. Przy czym na licencję przy pierwszym podejściu zdało 75,5% kandydatów. Rekordziści do egzaminu

podchodzili 7 razy. W przypadku świadectwa zdawalność pierwszego podejścia była niższa i wynosiła 63,1%, a dwie osoby do egzaminu podchodziły 6 razy.

Na symulatorach w 2024 r. przeprowadzono łącznie 608 egzaminów. Z czego 383 zakończyły się pozytywnie (63%), a 225 negatywnie.

Najwięcej, bo 354 egzaminów, odbyło się na symulatorze Elektrycznego Zespołu Trakcyjnego, gdzie zdawalność również była najwyższa – 68,9%.

Na symulatorze lokomotywy przeprowadzonych zostało 212 egzaminów (54% zdawalności), a na symulatorze lokomotywy manewrowej 42 egzaminy (tu zdawalność była najniższa – 52,3%).

Egzaminy praktyczne na pojeździe kolejowym zdało 99% kandydatów (378 spośród 380 zdających). Te pierwsze wyniki już pokazują, jak skutecznym narzędziem weryfikacji wiedzy przyszłych maszynistów jest symulator.

ABC i ABK – projekty warte kontynuacji

W UTK stawiamy na edukację. To ona napędza zmiany, wpływa na rzeczywistość, a przede wszystkim – wspiera tworzenie lepszej przyszłości. Nasze działania są kompleksowe, dlatego bezpiecznych zachowań na kolei uczymy już od najmłodszych lat. Cała Polska zna kampanię edukacyjną Kolejowe ABC, którą kierujemy do dzieci – przyszłych kierowców, użytkowników dróg i transportu publicznego.

Dzieci, które przyswajają zasady bezpiecznego zachowania od wczesnych lat, korygują również zachowania dorosłych – zwracają uwagę rodzicom, dziadkom, opiekunom. Dotarło do nas wiele takich historii. Edukując dzieci dziś, tworzymy bezpieczniejsze jutro. Wszystkie działania realizowane w trakcie naszej kampanii okazały się niezwykle atrakcyjne, co daje szansę, że edukacyjny przekaz zostanie przez najmłodszych zapamiętany.

Obecnie prowadzimy już trzecią odsłonę tego projektu. Rozszerzyliśmy w nim grupę docelową, o uczniów z klas 7-8 szkoły podstawowej. Wprowadzamy też nowe narzędzia, które będą wspierać nasze działania edukacyjne.

Musimy również dbać o wysoki poziom wykształcenia kadr, które już teraz wpływają na sektor kolei. To było powodem, dla którego powstał projekt Akademii Bezpieczeństwa Kolejowego (ABK). To ważny projekt dla całego rynku kolejowego.

Większość kojarzy go z darmowymi wykładami, warsztatami i szkoleniami dla przedstawicieli rynku kolejowego. I rzeczywiście, to jedno z istotnych działań. Szkolenia, warsztaty – zarówno te prowadzone na żywo, jak i dostępne w formie e-learningowej – to ogromna baza wiedzy, z której można korzystać bezpłatnie. Akademia jest miejscem wymiany wiedzy i doświadczeń. Inspektorzy UTK zyskali również możliwość kompleksowego przygotowania do realizacji swoich obowiązków w sposób profesjonalny i kompetentny.

Trwa już druga edycja Akademii. I tu również się rozwijamy. Poza organizacją i prowadzeniem szkoleń o zasięgu ogólnokrajowym z zakresu bezpieczeństwa kolejowego dla przedstawicieli rynku kolejowego oraz pracowników UTK odpowiedzialnych za zapewnienie warunków bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, będziemy rozbudowywać programy szkoleniowe: Program Startowy Inspektora (PSI) i Program Rozwoju Inspektora (PRI).

Rozbudujemy również platformę szkoleniową i stworzymy narzędzia przeznaczone do szkoleń interaktywnych (VR). Za wszystkimi działaniami, które podejmujemy jako Urząd Transportu Kolejowego, stoi bezpieczeństwo.

Wszystkie projekty edukacyjne realizujemy przy wsparciu Funduszy Europejskich.

Jakie wyzwania dla UTK i rynku?

To jak będzie funkcjonować kolej za 15 lat zależy od wielu czynników, w tym od otoczenia prawnego – przepisów krajowych jak i europejskich. Przed systemem wiele wyzwań związanych z poprawą bezpieczeństwa. Z jednej strony konieczne jest zwiększenie bezpieczeństwa w obszarach styku kolei z systemem drogowym tj. na przejazdach kolejowo drogowych. Drugi obszar to zasady bezpieczeństwa w ramach samego systemu kolejowego.

Z pewnością będą rozwijane działania związane z kulturą bezpieczeństwa, ale potrzebne są też inwestycje w systemy poprawiające bezpieczeństwo. Łączy się to z tematem interoperacyjności sytemu kolejowego w Europie, instalacją ERTMS czy projektem sprzęgów cyfrowych. Nowością dla wszystkich będzie również budowa kolei dużych prędkości i wyzwania, z tym związane. Przy tej okazji należy pamiętać o konieczności zapewnienia odpowiedniej dostępności dla pasażerów i wsparciu dla kolejowych przewozów rzeczy.

Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach

Należy przyznać, że polska kolej jest bezpiecznym środkiem transportu. Wskaźnik wypadkowości od kilku lat utrzymuje się na poziomie poniżej 2 wypadków na milion pociągokilometrów. Są jednak miejsca, w których transport kolejowy łączy się z transportem drogowym – są to przejazdy kolejowo-drogowe. Statystyka pokazuje, że najczęściej do zdarzeń kolejowych dochodzi właśnie na przejazdach. Przyczyny tych zdarzeń w większości leżą po stronie niezależnej od systemu kolejowego i są powodowane niewłaściwym zachowaniem użytkowników dróg i pieszych.

Do najbardziej niebezpiecznych zalicza się przejazdy kat. D, które nie są wyposażone w samoczynną sygnalizację przejazdową, ani żadne inne zabezpieczenia tj. oznakowane krzyżem świętego Andrzeja lub ewentualnie dodatkowo znakiem B-20 „STOP”.

Jednym ze skutecznych sposobów przeciwdziałania wypadkom na przejazdach kolejowo-drogowych powinna być świadomość zagrożeń wśród kierujących oraz nieuchronności kary za łamanie przepisów ruchu drogowego. Jest to możliwe.

W 2019 r. Prezes UTK zaproponował rozwiązanie, które przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych oraz opracował projekt „Strategii wdrożenia innowacyjnych systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D".

Zadaniem systemu jest wykrywanie pojazdów i ostrzeganie kierowców o niebezpieczeństwie związanym z przekraczaniem linii kolejowej. Drugą i zasadniczą funkcjonalnością jest możliwość egzekwowania przepisów dzięki wyposażeniu przejazdu w monitoring i oprogramowanie analizujące obraz. To umożliwi identyfikację przypadków nieprzestrzegania przepisów np. niezatrzymania się przed znakiem „STOP" czy przekroczenia dozwolonej prędkości. W połączeniu z możliwością automatycznego odczytu numeru rejestracyjnego pojazdu, urządzenie może generować informacje dotyczące naruszeń przepisów i przekazywać je automatycznie do odpowiednich służb.

Takie systemy już istnieją, zostały nawet przetestowane. Przykładem są testy z w 2020 r. na przejeździe kat. D w Imielinie. Zauważalna była tam zależność zachowania kierowców, w kontekście ryzyka poniesienia konsekwencji za nieprzestrzeganie przepisów. Dużą rolę w funkcjonowaniu systemu odgrywać będzie Główny Inspektor Transportu Drogowego, który docelowo miałby być instytucją egzekwującą nieprzestrzeganie przepisów.

Cały system cechuje prostota technologii oraz stosunkowo nieduży koszt produkcji, montażu i utrzymania, dlatego jesteśmy przekonani, że w niedalekiej perspektywie projekt zostanie zrealizowany.

ERTMS i interoperacyjność

ERTMS to podstawowy środek wdrażania interoperacyjności. System obejmuje Europejski System Sterowania Pociągiem ERTMS/ETCS oraz Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej ERTMS/GSM-R.

Wdrożenie systemu przewiduje szereg korzyści, m.in. wzrost przepustowości na istniejących liniach kolejowych, większe bezpieczeństwo dla pasażerów, wyższe prędkości (nawet do 500 km/h), niższe koszty produkcji i utrzymania systemu, poprawę konkurencyjności rynku czy poprawę niezawodności przewozów.

Jednocześnie system pozwoli niemal wyeliminować zdarzenia typu SPAD – czyli niezatrzymanie pociągu przed sygnałem wskazującym „stój".

Jeśli chodzi o infrastrukturę to obserwujemy duże opóźnienia w inwestycjach. Krajowy Plan Wdrażania TSI „Sterowanie" z 2017 r. zakładał, że do końca 2023 r. ETCS na polskiej sieci kolejowej zostanie wdrożony i oddany do eksploatacji na łącznie 2,5 tys. km linii kolejowych. Według stanu na koniec grudnia 2023 r. system ETCS był wdrożony na ok. 1 tys. km linii kolejowych w Polsce.

Podobnie proces migracji z systemu analogowego 150 MHz do systemu GSM-R przebiega powoli i niewystarczająco sprawnie.

Nie zostały osiągnięte kamienie milowe określone w Krajowym Planie Wdrażania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności" 2017 r. i suplementu do tego Planu z 2018 r. Powinniśmy już przygotowywać się do montażu FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) czyli standardu łączności opartego na technologii 5G, a nadal nie ma GSM-R działającego w oparciu o systemy 2G i 3G.

Kolejne wyzwanie to montaż urządzeń pokładowych. W GSM-R na koniec 2023 r. wyposażonych było 1 740 pojazdów – ok. 50% wszystkich pojazdów trakcyjnych. W system ETCS wyposażone były 554 pojazdy.

Pewną barierą pozostaje wciąż ograniczony obszar, na którym możliwa jest eksploatacja pojazdu pod nadzorem ETCS. Wpływ na to ma tempo wdrożenia systemu przez zarządców infrastruktury. Mimo to przewoźnicy kolejowi planują dalsze inwestycje w nowe pojazdy wyposażone w ETCS.

Sprzęg cyfrowy

W ostatnich latach powstała idea Automatycznego Sprzęgu Cyfrowego (DAC). Sprzęg automatyczny skraca czas łączenia i rozłączania wagonów, zwiększa także bezpieczeństwo prowadzonych prac.

Dodatkowo połączenia cyfrowe wprowadzają możliwości przesyłania wzdłuż składu sygnałów z czujników, które są na wyposażeniu wagonów. Mogą być to na przykład. informacje o stanach, które grożą wykolejeniem lub też informujące wprost maszynistę o wykolejeniu się wagonu w składzie.

Taka funkcja dodatkowo zwiększy bezpieczeństwo na szlakach oraz zmniejszy ryzyko, a przez to obniży koszty potencjalnych wypadków – tak dla przewoźników, jak i zarządców infrastruktury.

Wiemy jednak, że DAC to nie tylko korzyści, ale i wiele wyzwań. Nie może dojść do sytuacji, w której jakieś państwo czy region zdecyduje się odłożyć migrację do DAC w czasie. Będzie to bowiem stanowiło duże utrudnienie w transporcie międzynarodowym.

Szacuje się również, że korzyści pojawią się nie wcześniej niż po 10 latach od startu wdrażania. Co więcej, choć uczestnicy rynku kolejowego w Europie zgodzili się co do potrzeby wniesienia nawet 30% wkładu, stopa zwrotu może wynieść zaledwie około 10% całkowitych korzyści z wdrożenia DAC.

Po wstępnej analizie rynku okazuje się, że część potencjalnych kredytodawców jest niechętna udzielaniu pożyczek na dofinansowanie taboru, który przewozi paliwa kopalne. Oznacza to, że węglarki oraz cysterny, które są znaczną częścią taboru towarowego w Polsce, zostaną wyłączone z kredytowania.

Problematyczne jest także finansowanie z budżetów rządowych. W przypadku Polski, raport Ernst&Young „European DAC Investment Plan" wydany w grudniu 2022 r. na zlecenie Europe's Rail Joint Undertaking zakłada finansowanie z programów takich jak Kolej+ czy Krajowy Program Kolejowy.

Jednak już teraz wiadomo, że środki z obu programów zostały już rozdysponowane, a przesunięcia budżetu są mało prawdopodobne.

Koleje dużych prędkości i CPK

Aby w naszym kraju powstał nowoczesny, zintegrowany system transportowy, konieczne są m.in. inwestycje w rozbudowę infrastruktury kolejowej:

- budowa węzła kolejowego zintegrowanego z nowym lotniskiem centralnym (CPK),
- budowa krajowej sieci Kolei Dużych Prędkości (KDP),
- stworzenie połączeń dalekobieżnych i regionalnych, które poprawią dostęp do nowoczesnej komunikacji zbiorowej obszarów wykluczonych transportowo.

Wszystkie te przedsięwzięcia będą się wiązać z budową nowej lub modernizacją istniejącej infrastruktury kolejowej (w zakresie wszystkich podsystemów strukturalnych, tj. Infrastruktura, Energia i Sterowanie).

Będzie trzeba również pozyskać odpowiednio dostosowany tabor kolejowy – spójny technologicznie z multimodalną infrastrukturą stworzoną w ramach programu CPK. Z realizacją prac budowlanych w infrastrukturze kolejowej związane są również wymagania formalne, które dotyczą m.in. oceny zgodności technicznej wykonanych prac z normami czy też uzyskania niezbędnych zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych instalacji stałych.

Prezes UTK posiada doświadczenie i merytoryczne kompetencje w kwestiach związanych właśnie z wymaganiami formalnymi. Innymi słowy, Prezes UTK stanowi końcowe ogniwo procesu inwestycyjnego związanego z budową lub modernizacją infrastruktury kolejowej, kolei dużych prędkości, sieci trakcyjnych zasilanych prądem zmiennym o wartości 25 kV, bez którego żadna z tych inwestycji nie zostanie dopuszczona do eksploatacji.

Jeżeli inwestycje te będą dofinansowywane z funduszy europejskich, wówczas decyzja Prezesa UTK o wydaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego będzie dokumentem niezbędnym do późniejszego rozliczenia otrzymanych środków.

Szczególnie istotne w kontekście powstania CPK jest to, że Prezes UTK posiada kompetencje w obszarze planowania i zagospodarowania przestrzennego terenów znajdujących się w pobliżu linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

Uzgadniamy projekty dokumentów planistycznych, m. in. decyzje o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego czy planów inwestycyjnych. Uzgodnienie projektu dokumentu planistycznego przez Prezesa UTK jest obowiązkowe, a zatem jest jednym z warunków skutecznej realizacji całego procesu związanego z daną inwestycją.

Przez okres 4 lat od nadania Prezesowi UTK tych kompetencji do UTK wpłynęło już ponad 15 tys. wniosków z zakresu planowania i zagospodarowania przestrzennego.

Zintensyfikowanie inwestycji dotyczących powstania i rozwoju CPK, a także zagospodarowania terenów z pewnością będzie miało wpływ na zwiększenie liczby spraw, w których Prezes UTK będzie zobowiązany do zajęcia stanowiska.

Dostępność kolei

W 2024 r. rozpoczęliśmy realizację projektu „ Jednolite standardy obsługi osób z niepełnosprawnościami na kolei". To kolejny projekt, na który otrzymaliśmy dofinansowanie z Funduszy Europejskich. Chcemy wypracować jednolite standardy w modelu obsługi pasażerów z niepełnosprawnościami oraz ze szczególnymi potrzebami. Skorzystają z nich podmioty sektora kolejowych przewozów pasażerskich.

Projekt będzie realizowany w wielu etapach w perspektywie do 2028 r. Zaproponujemy m.in. szkolenia pracowników, którzy następnie staną się opiekunami dostępności, a jednocześnie trenerami wewnętrznymi w swoich organizacjach. Stworzymy również platformę e-learningową jako bazę wiedzy.

Podobny projekt realizowaliśmy już w partnerstwie z Państwowym Funduszem Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych oraz Instytutem Transportu Samochodowego, tj. „Szkolenia dla pracowników sektora transportu zbiorowego w zakresie potrzeb osób o szczególnych potrzebach, w tym z niepełnosprawnościami".

Wspólne działania pozwoliły na przeszkolenie kilku tysięcy pracowników transportu zbiorowego w zakresie profesjonalnej obsługi osób o szczególnych potrzebach, a kilkudziesięciu przewoźników wprowadziło wewnętrzne procedury i instrukcje.

Wsparcie dla przewozów intermodalnych

Jednym z kierunków, które pozwalają zwiększyć udział transportu kolejowego w transporcie towarów w Polsce, jest wspieranie transportu intermodalnego. Od lat monitorujemy sytuację na rynku przewozów oraz opracowujemy materiały dedykowane przewozom intermodalnym.

Od 2022 r. można zauważyć znaczące wyhamowanie w przewozach intermodalnych, które jest spowodowane sytuacją geopolityczna oraz wzrostem kosztów prowadzenia działalności transportowej. Jednak transport towarów koleją nadal posiada potencjał na przyszłość!

2040 – jaki będzie

Przedstawiłem tylko wybrane wyzwania jakie stoją przed systemem kolejowym i UTK w przyszłości. Ostatnie lata pokazują, że o rozwój kolei pasażerskiej nie musimy się zbytnio martwić – należy jednak zapewnić stałą poprawę jakości usług. Zdecydowanym przełomem powinno być również uruchomienie kolei dużych prędkości – to będzie z pewnością dodatkowym impulsem do wyboru kolei przez pasażerów.

Pytaniem otwartym pozostaje kierunek rozwoju przewozów towarowych, które bez odpowiedniego wsparcia nie mogą rozwijać się tak dynamicznie jak transport pasażerski.

W myśleniu o przyszłości nie powinniśmy jednak zapominać o przeszłości, o dziedzictwie historycznym. A historia pokazuje, że nawet gdy kolej spisywana była na straty i traktowana jako przeżytek, to potrafiła pokazać swoją przydatność i przewagę nad innymi środkami transportu.

Dr inż. Ignacy Góra

Prezes UTK