

# Dokąd zmierza polska kolej?

Polityka transportowa i perspektywy rozwoju transportu kolejowego

MINISTERSTWO  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
i GOSPODARKI MORSKIEJ

Andrzej Massel  
Podsekretarz Stanu  
MTBiGM

*Targi TRAKO – Konferencja "KOLEJ 2020. Zielone czy czerwone światło?" – 25 września 2013 r.*

22 stycznia 2013 r. Rada Ministrów przyjęła w drodze uchwały *Strategię Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*; SRT

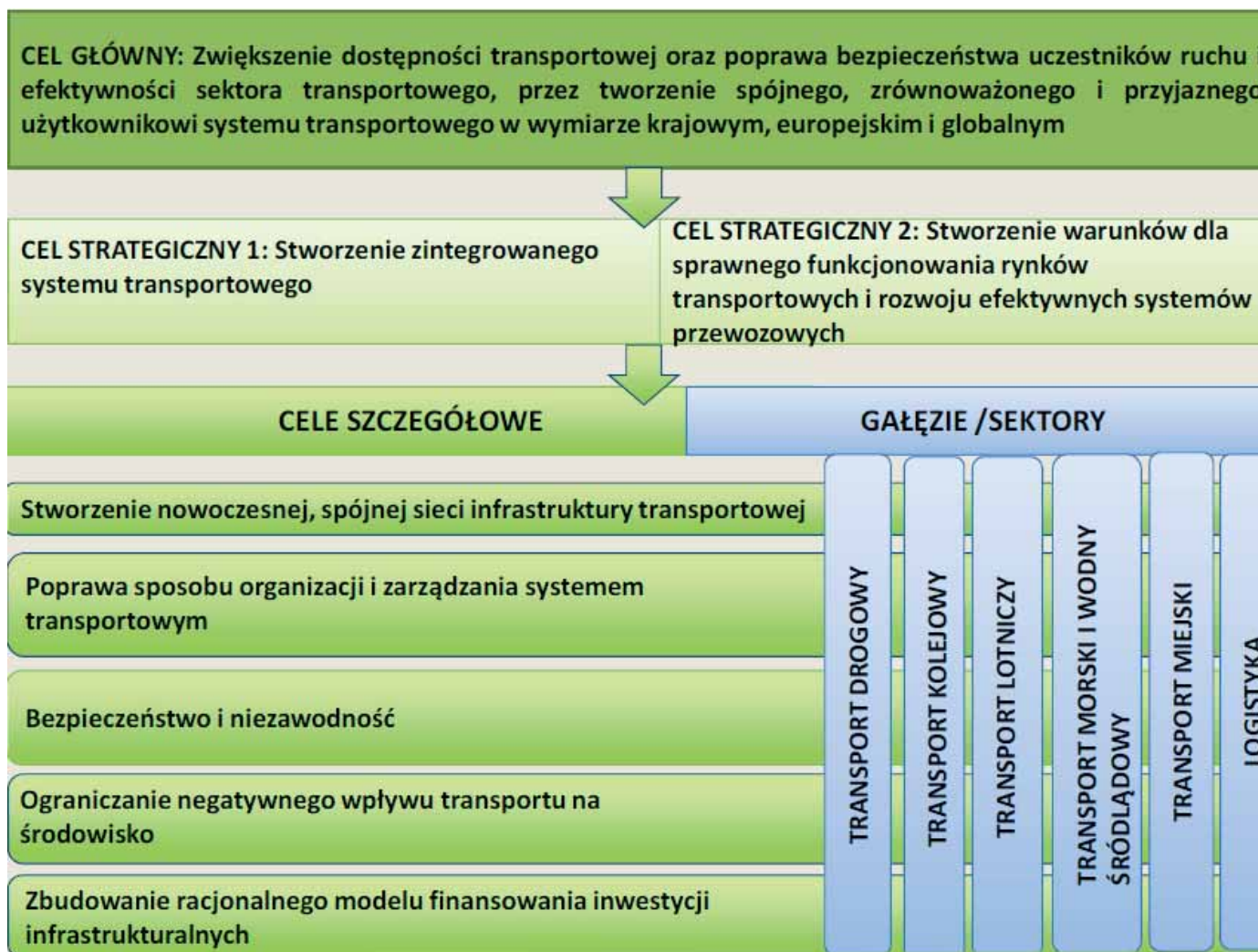
SRT wyznacza najważniejsze kierunki działań oraz ich koordynację w obszarze osiągnięcia celu strategicznego, którym jest:

**zwiększenie dostępności terytorialnej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym**

# Struktura i hierarchia celów SRT



MINISTERSTWO  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
i GOSPODARKI MORSKIEJ



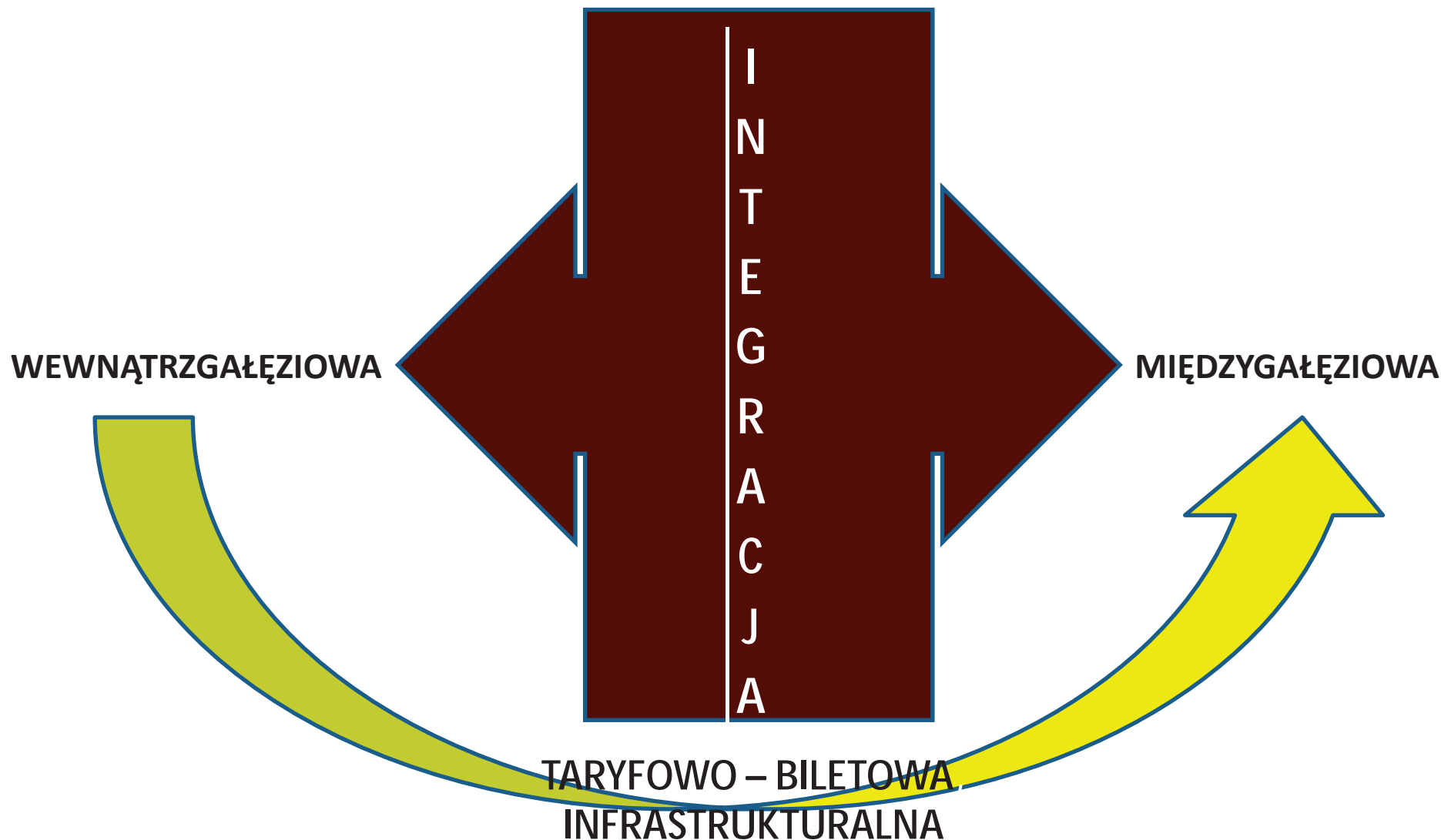


19 grudnia 2008 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę w sprawie przyjęcia strategii ponadregionalnej *Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*

***Master Plan* jest strategicznym dokumentem planistycznym, pozwalającym podejmować zadania inwestycyjne oraz tworzyć harmonogram ich realizacji, szczególnie w zakresie: projektowania i przygotowywania inwestycji, budowy i modernizacji infrastruktury, świadczenia usług przewozowych oraz zarządzania i utrzymania infrastruktury kolejowej**



- zapewnienie konkurencyjności kolei w relacji do innych gałęzi transportu w najbardziej rozwojowych segmentach rynku
- zrównoważenie gałęziowej struktury transportu i ograniczenia szkód w środowisku wynikających ze wzrostu zapotrzebowania na transport, w tym gwałtownego rozwoju transportu drogowego
- zapewnienie warunków do podnoszenia jakości obsługi klientów przez przewoźników kolejowych
- zapewnienie stabilnego finansowania infrastruktury kolejowej
- poprawa efektywności operacyjnej i alokacyjnej zasobów transportu kolejowego

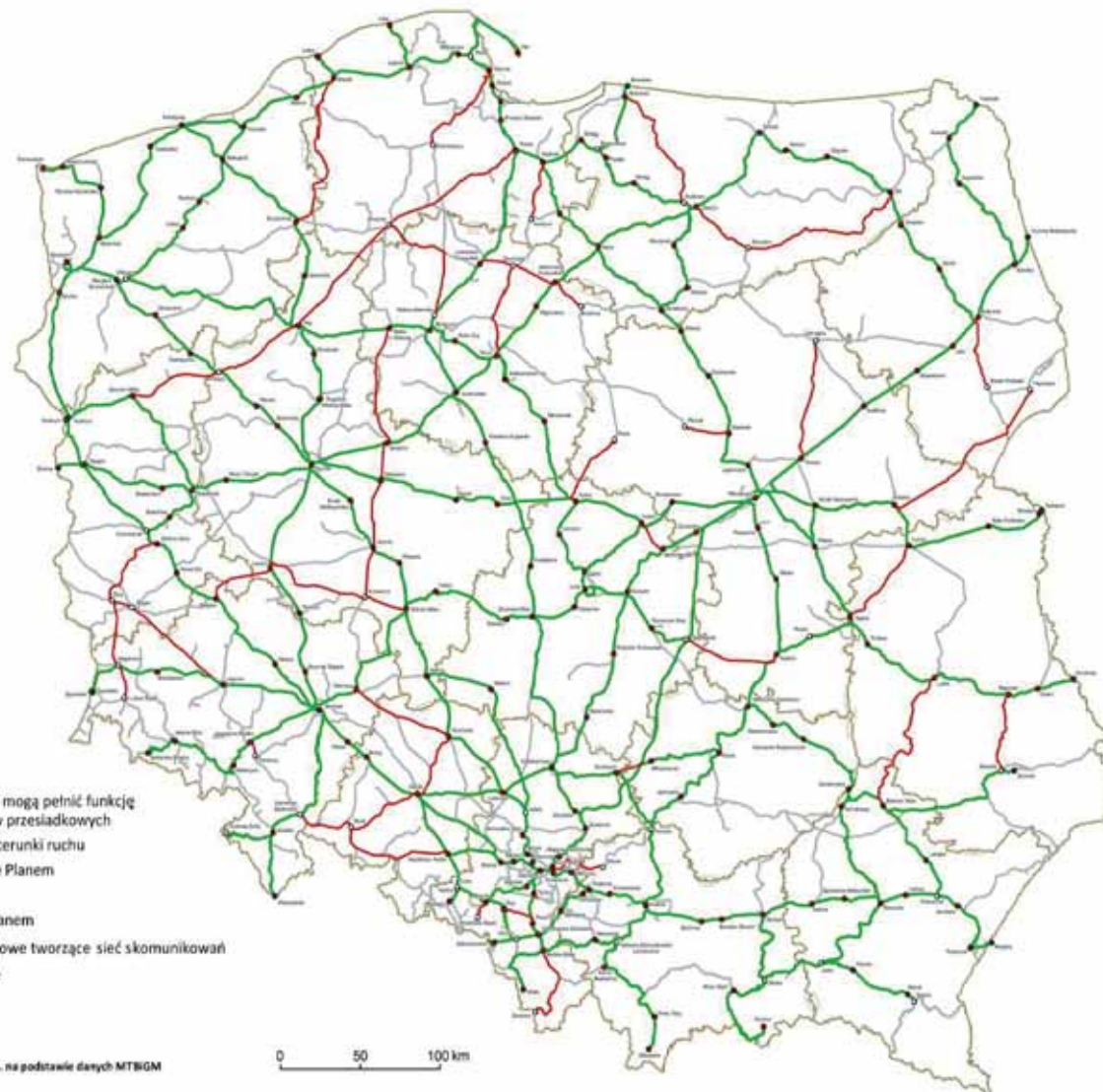


# Plan transportowy Ministra



MINISTERSTWO  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
i GOSPODARKI MORSKIEJ

## Planowana sieć pasażerskich kolejowych połączeń międzynarodowych i międzywojewódzkich objętych planem wraz z siecią uzupełniającą opartą o skomunikowania



## Kwestie kluczowe dla organizacji przewozów pasażerskich poruszane w Planie Transportowym Ministra

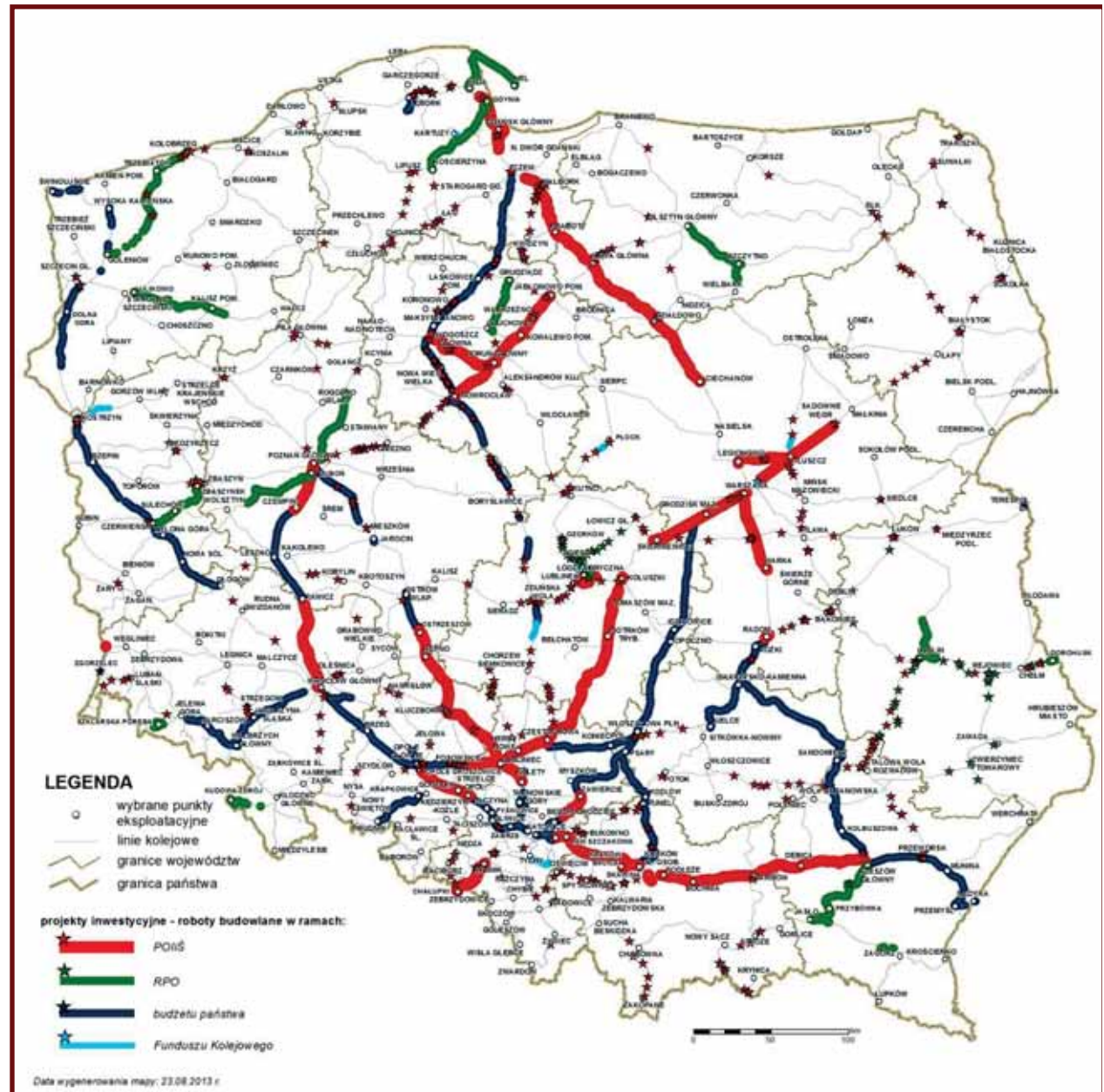
- Zobowiązanie zarządcy do niepogarszania parametrów linii i czasów przejazdów pociągów przekazanych organizatorom w celu sporządzenia przez nich stosownych planów transportowych
- Osiągnięcie średniosieciowego czasu skomunikowania między pociągami różnych organizatorów na sieci komunikacyjnej objętej Planem na poziomie 30 minut
- Dokonanie hierarchizacji przydzielania tras pociągów – system publicznego transportu zbiorowego powoduje, że pozostali organizatorzy uwzględniają w swoich planach dokument opracowany przez Ministra, co w dużej mierze kształtuje zakres oferty organizatorów szczebla samorządowego
- Plany transportowe niższego szczebla przede wszystkim powinny zapewnić komplementarność usług transportowych z ofertą przewidzianą przez Ministra, a także pozostałych organizatorów



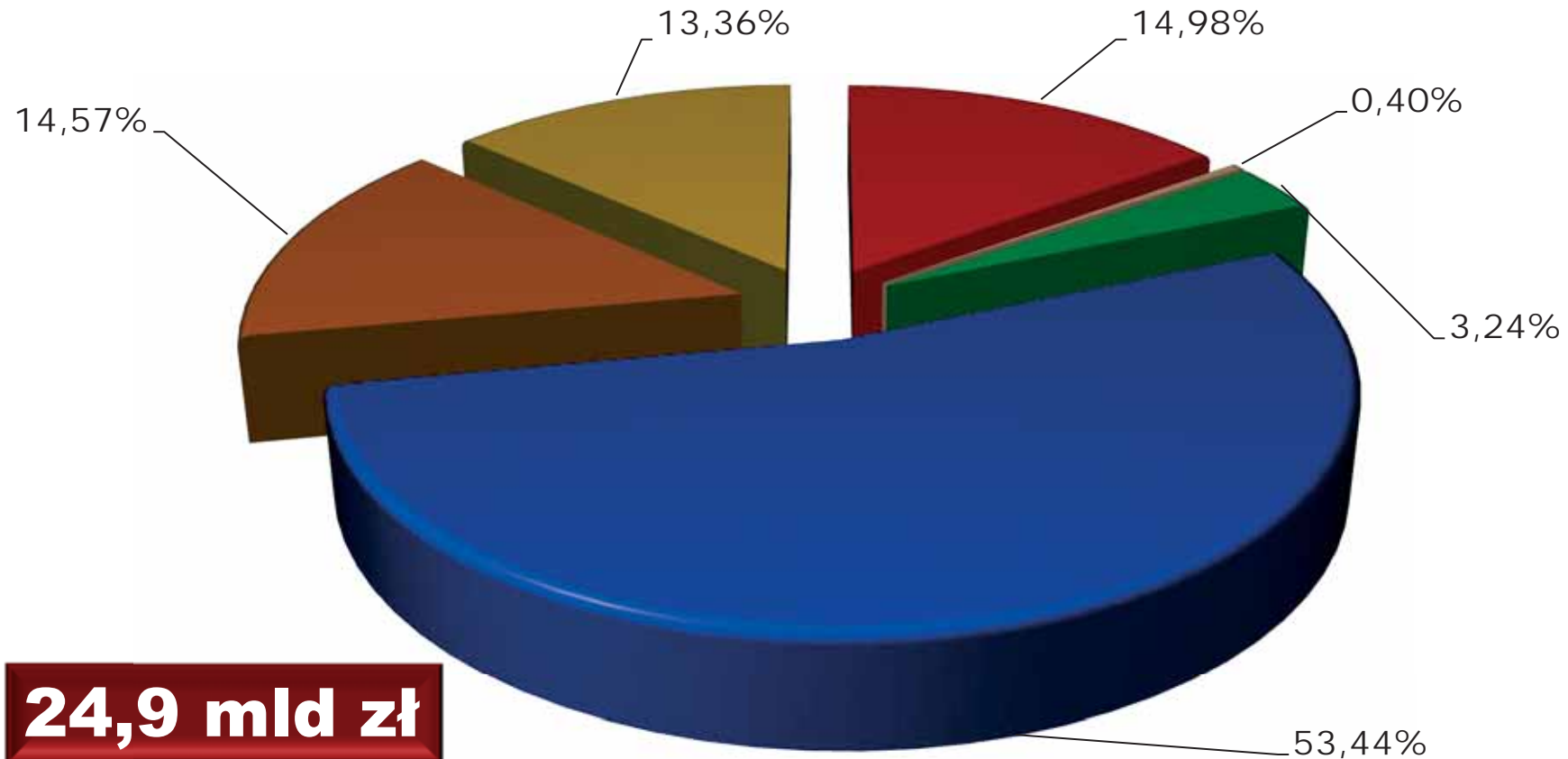
- Stan formalny na dzisiaj
  - Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2013, z perspektywą 2015 roku (WPIK)***
    - przyjęty Uchwałą Rady Ministrów 7 listopada 2011 r.
    - mała modyfikacja - uzupełnienia zgodne z Uchwałą Rady Ministrów 18 lipca 2012 r.
  
- Konieczna zmiana obowiązującego WPIK i przedłużenie go na okres do 2015 roku; prace w fazie finalnej

## Zadania „nowego WPIK” do 2015 roku

- 137 zadań
- 24,9 mld zł
- przygotowanie – 5300 km linii
- prace budowlane – 1800 km linii
- ERTMS/ETCS – 2200 km linii



# Finansowanie realizacji WPIK do 2015



■ Budżet państwa

■ Środki prywatne - spoza PLK

■ Fundusz Kolejowy

■ Unia Europejska

■ Środki PLK - obligacje

■ Środki PLK - kredyt (EBI)

## Zadania taborowe ...

- PKP Intercity S.A.
  - zakup **20 składów zespolonych** oraz budowa hali wielopociągowej; koszt **2,1 mld zł**
  - odnowa taboru obsługującego relację Wrocław-Gdynia, zakup **25 wagonów**; koszt **176 mln zł**
  - zakup **10 lokomotyw spalinowych**; koszt ok. **165 mln zł**
  - zakup **20 EZT**; koszt **1,3 mld zł**
- SKM Warszawa – uruchomienie obsługi lotniska Okęcie; koszt **370 mln zł**
- Koleje Mazowieckie; wsparcie Urzędu Marszałkowskiego
  - zakup **taboru do obsługi lotniska Okęcie**, oraz przewozów w aglomeracji; koszt **382 mln zł**
  - zakup **20 szt. piętrowych wagonów** środkowych i **2 szt. wagonów sterowniczych** dla systemu push-pull; koszt **223 mln zł**
  - zakup **13 szt. szynobusów**; koszt **128 mln zł**
- Przewozy Regionalne – modernizacja 44 EZT; **koszt 380 mln zł**
- SKM w Trójmieście; koszt **146 mln zł**
- samorząd woj. kujawsko-pomorskiego – **tabor dla BIT-City**; koszt **130 mln zł**
- samorządy innych województw, z wykorzystaniem różnych źródeł, finansują zakupy taboru, jego modernizację oraz naprawy i remonty

- Zwiększony nacisk KE na inwestycje kolejowe  
– szansa pozyskania większych środków
- Wsparcie unijne projektów uzależnione  
od spełnienia **warunków ex ante**
- Głównym źródłem finansowania inwestycji **Fundusz Spójności**  
– jeszcze nie zostały sprecyzowane limity środków oraz  
zasady udzielania dofinansowania

- Realizacja inwestycji finansowana również z nowego instrumentu *Connecting Europe Facility* (Łącząc Europę), który zastąpi obecny Fundusz TEN-T
- CEF dysponował będzie m.in. środkami wydzielonymi z Funduszu Spójności; skupiony będzie na wspieraniu sieci bazowej TEN-T. Nie doprecyzowano jeszcze warunków oraz procedur konkursowych
- Środki CEF na transport dla wszystkich krajów UE wynoszą ok. 21 mld euro, zaś dla Polski limit środków (zasilanych z FS) wynosi ok. 3,9 mld euro. Trwają ustalenia, które projekty mogą być zgłoszone do konkursu Funduszu CEF

- Zgodnie z harmonogramem MRR, prace nad programami operacyjnymi 2014-2020 **potrwają przez cały 2013 r.** – Programy Operacyjne określą szczegółowo zakres wsparcia przedsięwzięć transportowych
- Nierozstrzygnięta kwestia **udzielania wsparcia unijnego z EFRR w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych**  
– konieczne decyzje MRR. PLK S.A. wraz z marszałkami województw przygotowuje listę potencjalnych projektów o znaczeniu regionalnym
- Poza projektami infrastrukturalnymi PLK S.A. rozpatrywane są również projekty multilokalizacyjne, dworcowe oraz taborowe.  
KE kładzie nacisk na ich wzajemne powiązanie

- Mając na uwadze oczekiwania KE przyjmuje się, że realizacja inwestycji w przyszłej perspektywie opierać się będzie na czerwonym FIDIC-u („buduj” – przynajmniej dla prac modernizacyjnych). Wymusza to bardzo dobre przygotowanie projektów jeszcze w obecnej perspektywie oraz zreorganizowanie zarządzania projektami PLK S.A.
- Dla osiągnięcia efektu sieciowego niezbędne objęcie inwestycjami znacznej części sieci kolejowej, co pozwoli na skrócenie czasu przejazdu pomiędzy największymi miastami i ośrodkami gospodarczymi na terenie kraju
- Z tego też względu:
  - **nie przewiduje się w latach 2014-2020 modernizacji linii do prędkości większej niż 160 km/h**
  - **przewiduje się znaczną ilość inwestycji o charakterze rehabilitacyjnym**
  - **przewiduje się inwestycje na liniach towarowych, na których prędkości są bardzo niskie, często nawet rzędu 20 km/h**



## Kryteria wyboru projektów ...

**Kryterium położenia**, w którym uwzględniono, czy:

- odcinek modernizowany/rewitalizowany leży na sieci TEN-T lub stanowi część kolejowego korytarza towarowego (wg Rozp. Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r.)
- projekt usprawnia połączenie z portem morskim lub lotniczym
- odcinek tworzy część trasy najszybszego połączenia ośrodka stołecznego z wojewódzkim w ruchu pasażerskim

**Kryterium ruchowe**, zawierające podkryteria:

- średniodobowa liczba pociągów pasażerskich i towarowych
- dodatkowy punkt za elektryfikację linii
- dodatkowe punkty za szczególne zwiększenie przepustowości (budowa nowej linii, toru, lub przywrócenie do eksploatacji)

**Kryterium zwiększenia prędkości**, podzielone na następujące podkryteria:

- obecna prędkość techniczna, bez uwzględnienia postojów i rezerw
- zwiększenie prędkości
- liczba punktów po uwzględnieniu efektywności wydatku

**Kryterium kontynuacji** (przedłużenie odcinka już zrealizowanego lub w trakcie realizacji; przedłużenie odcinka linii kolejowej o dobrym stanie technicznym)

**Kryterium gotowości projektu do realizacji**, które uwzględnia, czy:

- decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji jest uzyskana, czy też jest w trakcie pozyskiwania
- decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji jest uzyskana, czy też jest w trakcie pozyskiwania
- studium wykonalności jest gotowe, jest w przygotowaniu lub w trakcie aktualizacji
- projekt budowlany jest gotowy, w przygotowaniu lub w trakcie aktualizacji
- projekt był przygotowywany przy udziale środków UE

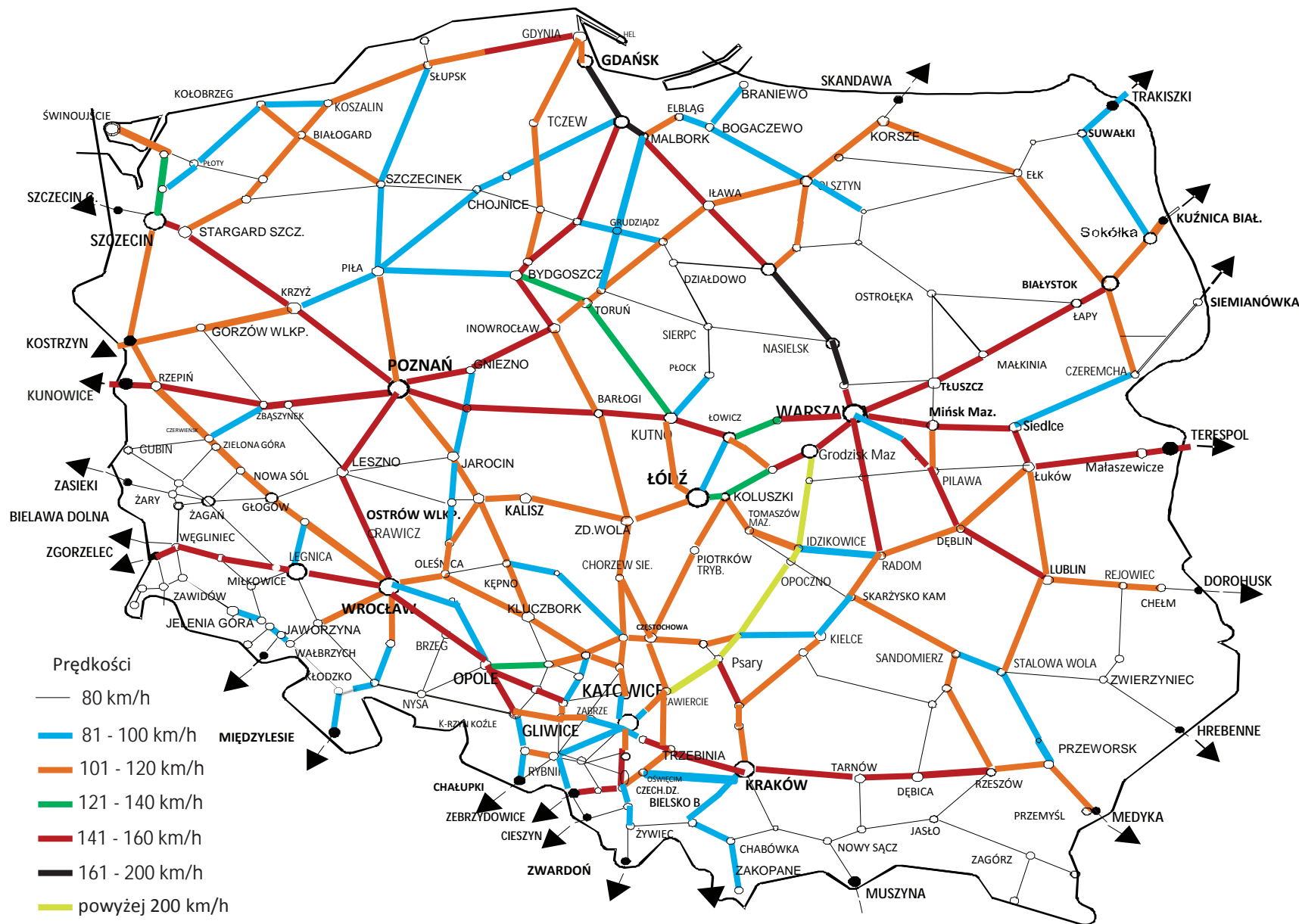
## Rozważane projekty ...

Grupa 1 – Inwestycje infrastrukturalne horyzontalne, inne niż liniowe (multilokalizacyjne), w tym wdrażanie systemu ERTMS na sieci kolejowej

Grupa 2 – Inwestycje infrastrukturalne liniowe objęte dofinansowaniem ze środków FS i instrumentu CEF – łącznie 58 projektów

- **6 projektów obejmujących budowę linii kolejowych** na długości 309,6 km – łączne nakłady ok. 14 mld zł
- **18 projektów modernizacji linii kolejowych** o łącznej długości ok. 1 543 km – przewidywane nakłady ok. 27,8 mld zł (w tym jeden projekt, w którego zakres wchodzi także elektryfikacja linii kolejowej)
- **33 projekty rewitalizacyjne (rehabilitacyjne)** na łącznej długości ok. 3 197,8 km linii – orientacyjne nakłady ok. 15,2 mld zł (w tym trzy projekty, w których zakres wchodzi również elektryfikacja linii kolejowych)
- **1 projekt elektryfikacji linii kolejowej** na długości 27,2 km – nakłady inwestycyjne ok. 0,1 mld zł

# Prędkości sieci PLK, docelowe dla roku 2023 r. (zależne od dostępnych środków)



**Celem Polski jest wdrożenie ERTMS na poszczególnych odcinkach korytarza F:**

a) Odcinek Kunowice – Warszawa (linia E 20/C-E 20)

- Zakończenie prac przewidziane w 2015 roku

b) Odcinek Warszawa – Terespol (linia E 20/C-E 20)

- Wdrożenie w pełni funkcjonalnego systemu ETCS planowane do 2020 roku

c) Odcinek Łowicz – Czachówek – Łuków (linia C-E 20)

- Zabudowa systemu ERTMS została przewidziana na lata 2014 – 2020

d) Odcinek Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna (linia E30/CE30)

- Zakończenie prac przewidziane w 2014 roku

**Następujące stacje powinny zostać połączone z korytarzem F (w latach):**

- Gdynia – ciąg E 65/C-E 65 (2020)
- Katowice – ciąg E 30/C-E 30 do Legnicy (2020)
- Wrocław – ciąg E 30/C-E 30 do Legnicy (2015)
- Gliwice – ciąg E 30/C-E 30 do Legnicy (2020)
- Poznań – ciąg E 20/C-E 20 (2015)
- Warszawa – ciąg E 20/C-E 20 (2015)



30 maja 2013 r. Trybunał Sprawiedliwości UE stwierdził, że Rzeczpospolita Polska nie wywiązała się z dwóch zobowiązań wynikających z prawa UE w dziedzinie transportu kolejowego (wdrożenie tzw. I pakietu kolejowego):

- stworzenia mechanizmu motywacji zarządców infrastruktury do zwiększenia efektywności i wysokości opłat za dostęp do niej
- obciążania przewoźników wyłącznie kosztami związanymi bezpośrednio z przejazdem pociągu



Dla wykonania wyroku niezbędne jest:

- zapewnienie środków finansowych na zbilansowanie zarządcy, w tym na pokrycie kosztów „pośrednich”
- rozwiązanie problemu rozgraniczenia kosztów ponoszonych pośrednio i bezpośrednio w wyniku przejazdu pociągu (rozgraniczenie to zostanie ujęte w nowym rozporządzeniu w sprawie stawek dostępu)
- ramy prawne dla utworzenia mechanizmów motywujących zarządcę infrastruktury (w tym celu konieczna jest nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym, która zmieni zasady udzielania dotacji zarządcy)

# Ograniczenia potencjału rozwoju transportu kolejowego w Polsce (1)



MINISTERSTWO  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
i GOSPODARKI MORSKIEJ

- generalny spadek liczby ludności, ubożające i starzejące się społeczeństwo
- rozwój motoryzacji indywidualnej – samochód jako wyznacznik posiadania wysokiego statusu majątkowego
- nadmierna koncentracja ludności w miastach, które nie posiadają rezerw gruntu na budowę/dobudowę kolejnych par torów dla ruchu aglomeracyjnego
- spadek zainteresowania pasażerskimi przewozami regionalnymi – rosnące koszty ich uruchamiania – ograniczanie oferty przez jednostki samorządu terytorialnego – zmniejszanie podaży usług w przewozach regionalnych – coraz słabsza dostępność kolejowa poszczególnych regionów (w tym cennych przyrodniczo)

# Ograniczenia potencjału rozwoju transportu kolejowego w Polsce (2)



MINISTERSTWO  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
i GOSPODARKI MORSKIEJ

- koszty funkcjonowania kolei niewspółmiernie wysokie w porównaniu z kosztami ponoszonymi w transporcie drogowym
- zakres i jakość usług świadczonych przez przewoźników i zarządców mało konkurencyjne w porównaniu z transportem drogowym (ograniczenia w dostępie do informacji o ofercie, utrudnienia w sferze integracji biletowo – taryfowej itd.)
- niemożność dostarczenia przesyłki pod same drzwi odbiorcy, w tym ograniczenia infrastrukturalne i ekonomiczne w organizacji przewozów rozproszonych – większa elastyczność transportu drogowego
- stopniowa rezygnacja z eksploatacji mało ekologicznych nośników energii przewożonych transportem kolejowym (węgiel kamienny)



# Ograniczenia potencjału rozwoju transportu kolejowego w Polsce (3)



MINISTERSTWO  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ

- stan techniczny infrastruktury kolejowej, taboru i dworców
- ograniczenia w infrastrukturze dostosowanej do przewozu ładunków ponadgabarytowych i posiadającej zwiększone dopuszczalne naciski
- rosnąca luka pokoleniowa w obrębie szeroko rozumianych kadr kolejowych – pracowników firm projektowych, wykonawczych, przewozowych, zarządzających infrastrukturą kolejową
- luka kompetencyjna – ograniczenia formalno-prawne w nabywaniu niezbędnych uprawnień zawodowych (do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w sektorze transportu kolejowego)
- brak zintegrowanego programu kształcenia szkolnictwa kolejowego – regres szkolnictwa kolejowego szczebla zawodowego i średniego

- Kontynuacja procesu modernizacji liniowej i punktowej infrastruktury kolejowej oraz taboru kolejowego
- Stworzenie warunków ułatwiających zbudowanie informatycznego systemu rozliczeń sprzedaży biletów na przejazd środkami transportu publicznego różnych przewoźników kolejowych, w tym biletu wspólnego
- Dążenie do włączenia transportu kolejowego w systemy komunikacji miejskiej: integracja taryfowo – biletowa
- Polish Pass II w przyszłości (?) – powrót do koncepcji jednego dokumentu integrującego uprawnienia do podróżowania pociągami różnych przewoźników oraz innymi środkami lokomocji
- Zespół zadaniowy ds. wprowadzenia cyklicznego rozkładu równoodstępowego

**Dziękuję za uwagę.**