



Andrzej Massel

Inwestycje rewitalizacyjne w ramach POIiŚ – zagadnienia techniczne i formalno-prawne

Fot. 1. Trwające roboty rewitalizacyjne na posterunku Wyczerpy na odcinku linii nr 1 Koluszki–Częstochowa (13.01.2014 r.)

Sprawną, dopasowaną do potrzeb przewoźników, infrastruktura jest warunkiem koniecznym prawidłowego funkcjonowania transportu kolejowego i jest niezbędna do wypełnienia przez kolej jej funkcji gospodarczych i społecznych.

W Polsce, z powodu ponad 20-letnich zaległości w naprawach i w utrzymaniu infrastruktury kolejowej, jej stan nie jest zadowalający. Mimo że od początku obecnej dekady zaległości te są stopniowo nadrabiane, to jeszcze przez wiele lat stan infrastruktury nie będzie odpowiadał potrzebom rynku przewozowego [5].

Stan infrastruktury a potrzeby przewoźników

Problemem najczęściej zgłaszanym przez przewoźników jest niska prędkość na całych liniach lub na ich odcinkach. Wskazywane są także ograniczenia przepustowości (z reguły punktowe) oraz ograniczenia nacisku osi. Ponadto w niektórych lokalizacjach utrudnieniami dla realizacji przewozów są ograniczenia długości pociągu, a w pojedynczych przypadkach – brak elektryfikacji [12]. Jak najszybsze wyeliminowanie wskazanych wąskich gardeł jest konieczne, jeśli weźmie się pod uwagę usługowy, służebny wobec przewoźników, charakter infrastruktury kolejowej. Dlatego bardzo istotne jest takie planowanie zakresu działań inwestycyjnych na poszczególnych odcinkach linii, aby w jak najkrótszym czasie uzyskiwać możliwie największe efekty eksploatacyjne, przy istniejących możliwościach finansowania. Na tym tle szczególnie ważne jest hierarchizowanie napraw nawierzchni kolejowej przy zasobach niewystarczających na usunięcie wszystkich występujących w niej wad [1]. Równie istotne wydaje się uwzględnianie przy planowaniu działań inwestycyjnych występujących ograniczeń związanych z otoczeniem projektu, jak i z samą modernizacją układów torowych [4].

W ostatnich latach w odniesieniu do sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zostały zrealizowane liczne projekty inwestycyjne o charakterze odtworzeniowym. Te bardzo efektywne przedsięwzięcia określane są również inwestycjami rewitalizacyjnymi. Określenie 'rewitalizacja' jest używane w odniesieniu do różnych dziedzin nauki, wiedzy i gospodarki. W praktyce technicznej słowem tym określa się przywrócenie funkcji pierwotnie spełnianych przez urządzenie, które aktualnie tych funkcji nie spełnia. W kolejnictwie przez rewitalizację można rozumieć przywrócenie ruchu kolejowego na liniach czy odcinkach linii, na których ten ruch był zawieszony [6]. Ostatnio jednak pojęcie 'rewitalizacji' jest odnoszone coraz częściej do działań dotyczących czynnej linii kolejowej, a związanych z wprowadzeniem nowych (lepszyc) parametrów eksploatacyjnych i z dostosowaniem jej do nowych funkcji. Rewitalizacją może być także przeprowadzanie napraw na linii przy niezmiennych jej funkcjach i warunkach eksploatacji.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie głównych założeń technicznych tych inwestycji, ich zakresu, sposobu finansowania oraz już uzyskanych i planowanych efektów.

Dotychczasowe doświadczenia

W okresie przedakcesyjnym i w pierwszych latach po wejściu Polski do Unii Europejskiej nacisk był położony na przygotowanie, a następnie na realizację modernizacji głównych linii kolejowych, położonych w korytarzach transportowych. Obowiązywało też wtedy podstawowe założenie, że modernizacja powinna być kompleksowa i że powinna obejmować wszystkie podsystemy infrastruktury – drogę kolejową, sterowanie i zasilanie. Modernizacje miały zapewnić uzyskanie parametrów wynikających z umów AGC i AGTC, przede wszystkim prędkości 160 km/h i dopuszczalnej długości pociągów równej 750 m.

Uprawniony wydaje się jednak pogląd, że przy bardzo dużych kosztach jednostkowych (często rzędu 30 mln złotych na km zmodernizowanej linii) oraz ograniczonych możliwościach finansowania inwestycji takie pochłaniały niemal całość dostępnych środków. Skutkiem takiego podejścia było ograniczenie efektów inwestycji do stosunkowo niewielkiej części sieci kolejowej, podczas gdy pozostałe linie ulegały stopniowej degradacji. Doszło więc do zachwiania proporcji między inwestycjami modernizacyjnymi a inwestycjami o charakterze odtworzeniowym, przy jednoczesnym drastycznym ograniczeniu środków na utrzymanie infrastruktury.

Koncepcję bardziej zrównoważonego programu inwestycyjnego zawarto w Master Planie dla transportu kolejowego do roku 2030. W dokumencie tym uwzględniono zarówno budowę odcinków nowych linii, modernizację linii istniejących, jak i inwestycje odtworzeniowe [7]. Potrzebę rewizji polityki inwestycyjnej PKP PLK S.A., tak aby priorytetami były prace dające odczuwalne skrócenie czasu podróży dla możliwie największego potoku pasażerów i likwidacja wąskich gardel, wyartykułowano także w Białej księdze – mapie problemów polskiego kolejnictwa, opublikowanej w grudniu 2009 roku [2].

Problemem, jakiego przez wiele lat nie udawało się rozwiązać, było zapewnienie współfinansowania Unii Europejskiej dla inwestycji odtworzeniowych, usuwających wąskie gardła na sieci kolejowej. Jedyńm zrealizowanym przedsięwzięciem o takim charakterze był projekt *Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce 2001/PL/16/P/PT/015*. Jego realizacja trwała w latach 2004–2009, przy czym większość robót była wykonywana w latach 2007–2009. Źródłem finansowania Fundusz Spójności w ramach instrumentu ISPA. Wydatki poniesione w ramach projektu wyniosły 159,121 mln EUR. Ogółem zrealizowano 18 kontraktów na roboty, projekt i budowę oraz usługi. Ponadto zlecono w ramach trzech kontraktów dodatkowe roboty finansowane ze środków własnych PKP PLK. Zakres rzeczowy inwestycji obejmował między innymi:

- ❑ wymianę nawierzchni torowej wraz z robotami towarzyszącymi na wybranych liniach kolejowych (przede wszystkim na liniach nr 3, 8, 139, 273, 353);
- ❑ wymianę rozjazdów;
- ❑ przebudowę obiektów inżynierskich;
- ❑ zaprojektowanie i zabudowę samoczynnych sygnalizacji na przejazdach kolejowych.

Realizacja projektu niewątpliwie przyczyniła się do poprawy stanu infrastruktury na odcinkach linii objętych robotami, choć w stosunku do występujących na sieci kolejowej potrzeb zakres przedsięwzięcia był bardzo ograniczony. Wydaje się, że głównymi problemami związanymi z tym projektem były:

- ✱ długi czas przygotowania inwestycji (czas od zainicjowania projektu do faktycznego rozpoczęcia robót);
- ✱ dość przypadkowe ustalenie zakresu robót – na przykład na linii 273 Wrocław–Szczecin wykonano wymianę nawierzchni

torów nr 1 i 2 od dawnej stacji Bytnica do przystanku osobowego Drzeńsko (km 189,8–228,9). Pominięto natomiast sąsiadujący odcinek Nietkowice–Bytnica (km 172,1–189,8) o złym stanie nawierzchni, na którym już wtedy prędkość pociągów była zmniejszona do 40–60 km/h (później nastąpiło dalsze jej obniżenie do 30 km/h);

- ✱ nadmierna fragmentacja robót – niekiedy ich zakresy w danej lokalizacji obejmowały wymianę pojedynczych rozjazdów, a w skrajnym przypadku – nawet jednego skrzyżowania torowego, jak to miało miejsce na stacji Dąbrowa Górnicza Ząbkowice na linii nr 1;
- ✱ nieuzasadnione technicznie założenie, że wymieniany element powinien być zastąpiony takim samym elementem, na przykład w miejsce rozjazdu 300-1:9 w odmianie klasycznej był wbudowywany taki sam rozjazd klasyczny (np. rozjazdy na stacji Świebodzin na linii nr 3 Warszawa–Kunowice).

Mimo wskazanych problemów za logiczne należałoby uznać wykorzystanie doświadczeń zebranych w trakcie realizowania projektu *Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce* do przygotowania i realizacji większej grupy projektów o takim charakterze w perspektywie finansowej UE 2007–2013. Niestety, inwestycje takie udało się rozpocząć dopiero w końcowym okresie tej perspektywy.

Inwestycje rewitalizacyjne w ramach POIiŚ

W Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) na lata 2007–2013 inwestycje kolejowe realizowane są w ramach Priorytetu VII Transport przyjazny środowisku. W szczegółowym opisie tego priorytetu zapisano, że w jego ramach realizowane będą projekty budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej, znajdującej się przede wszystkim w sieci TEN-T, jak również projekty modernizacji i zakupu taboru kolejowego. W ramach priorytetu mogą być realizowane również inne projekty mające na celu zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego i poprawę jakości usług [8]. Jak widać, na etapie tworzenia Programu co prawda nie zakładano realizacji inwestycji infrastrukturalnych innych niż budowa i modernizacja linii, ale też ich nie wykluczano. Potwierdza to zresztą bardziej szczegółowy opis działania 7.1 Rozwój transportu kolejowego. Celem tego działania jest poprawa stanu połączeń kolejowych wchodzących w skład sieci TEN-T, a także



Fot. 2. Peron przy torze nr 2 na odcinku linii nr 1 Kolaszki–Częstochowa (13.01.2014 r.)



Fot. 3. Roboty budowlane na stacji Herby Stare na odcinku linii nr 61 Częstochowa Stradom-Fosowskie (13.01.2014 r.)

wybranych odcinków znajdujących się poza tą siecią oraz poprawa obsługi pasażerów w międzynarodowym i międzyregionalnym transporcie kolejowym. Zgodnie z opisem działanie pozwoli na polepszenie parametrów technicznych linii kolejowych, w tym zwiększenie nośności torów. Poprawa stanu technicznego linii kolejowych zwiększy dostępność transportu kolejowego w wymiarze międzynarodowym i usprawni połączenia między największymi miastami kraju. Cel ten obejmuje także powstrzymanie degradacji infrastruktury kolejowej, likwidację ograniczeń prędkości, modernizację sieci kolejowej tworzącej układ AGC/AGTC i dostosowanie linii kolejowych do wymogów interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolejowego.

Mimo cytowanych (stosunkowo elastycznych) zapisów w Programie na liście projektów indywidualnych w ramach działania 7.1 wśród inwestycji liniowych uwzględniono początkowo tylko inwestycje modernizacyjne, na które rozdysponowana została dostępna alokacja.

Trudności w przygotowaniu modernizacji linii kolejowych i rosnące opóźnienia na etapie ich realizacji sprawiły, że na przełomie 2010 i 2011 roku pojawiło się zagrożenie niewykorzystania funduszy UE na ten cel w ramach priorytetu VII POIiŚ. Wśród stwierdzonych wówczas problemów za najpoważniejsze należy uznać:

- bardzo długi okres przygotowania projektów (3 lata i więcej);
- bardzo długi okres realizacji;
- zła współpraca instytucjonalna;
- postępująca degradacja infrastruktury na liniach przewidzianych do modernizacji wskutek zaniechania prac utrzymaniowych i oczekiwania na inwestycje;
- eskalacja kosztów inwestycji (koszty nieproporcjonalne w stosunku do efektów);
- bardzo negatywny wpływ inwestycji na proces przewozowy – drastyczne wydłużenie czasu przejazdu i równoczesna redukcja przepustowości, bardzo poważny spadek liczby podróży;
- niska jakość robót na odcinkach już zmodernizowanych: brak zasadniczej zmiany.

Dlatego na początku 2011 roku w ówczesnym Ministerstwie Infrastruktury podjęte zostały działania na rzecz zwiększenia skali inwestycji odtworzeniowych, rewitalizacyjnych i stworzenia możliwości współfinansowania tych inwestycji ze środków UE w ramach POIiŚ.

W tym celu przeanalizowano „wąskie gardła” na odcinkach głównych linii kolejowych w Polsce, nieobjętych inwestycjami modernizacyjnymi. W wyniku ustaleń pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przyjęto model rewitalizacji linii kolejowych, której zasadniczym celem jest naprawa toru. W zależności od istniejącego stanu może ona polegać na:

- ✳ wymianie nawierzchni (naprawa główna nawierzchni);
- ✳ naprawie średniej nawierzchni z wymianą podkładów;
- ✳ naprawie średniej nawierzchni z wymianą szyn;
- ✳ naprawie średniej nawierzchni;
- ✳ naprawie kolejowych obiektów inżynierskich wraz z robotami towarzyszącymi, koniecznymi do uzyskania trwałego efektu eksploatacyjnego.

Ponadto przyjęto, że w zakres przedsięwzięć rewitalizacyjnych powinny wchodzić niezbędne prace w urządzeniach sterowania ruchem oraz sieci trakcyjnej. Założono, że zasadniczym celem nowego programu *Wąskie gardła* powinna być poprawa parametrów eksploatacyjnych linii kolejowych, przy ograniczonym, w stosunku do pełnej modernizacji, zakresie robót. Za najistotniejsze czynniki, które powinny ulec poprawie, uznano:

- ❖ prędkość techniczną ruchu pociągów (zarówno pasażerskich, jak i towarowych) oraz wyeliminowanie zagrożenia wyłączenia toru z eksploatacji;
- ❖ przepustowość;
- ❖ likwidację ograniczeń eksploatacyjnych na obiektach inżynierskich;
- ❖ likwidację zagrożenia wyłączeniem z ruchu obiektów inżynierskich.

Przyjęto, iż naprawom nawierzchni powinny towarzyszyć naprawy obiektów inżynierskich, w tym także obiektów, na których zidentyfikowano zagrożenie wprowadzeniem ograniczeń eksploatacyjnych. Na decyzję taką miały wpływ doświadczenia uzyskane podczas prac przy niektórych już zmodernizowanych odcinkach, na których z zakresu robót wyłączono prace na mostach, wiaduktach i przepustach, co skutkowało wprowadzeniem na tych obiektach ograniczeń prędkości niweczących efekty inwestycji (na przykład na odcinku linii nr 15 między Łowiczem Przedmieście a Zgierzem).

Na potrzeby oszacowania zakresu finansowego przedsięwzięcia wstępnie przyjęto następujące – jednolite dla wszystkich linii kolejowych – koszty jednostkowe:

- naprawa główna nawierzchni – 2 mln zł/tkm;
- naprawa średnia nawierzchni z wymianą podkładów – 1,3 mln zł/tkm;
- naprawa średnia nawierzchni z wymianą szyn – 1 mln zł/tkm;
- naprawa średnia nawierzchni – 0,5 mln zł/tkm.

Ponadto przyjęto szacunkowe koszty robót inwestycyjnych i utrzymaniowych, dotyczących kolejowych obiektów inżynierskich, określone przez właściwe terytorialnie Zakłady Linii Kolejowych i gromadzone przez Centrum Diagnostyki PKP PLK S.A. według stanu na koniec roku 2010.

Pierwsza propozycja lokalizacji inwestycji rewitalizacyjnych współfinansowanych ze środków UE została przesłana przez PKP PLK do Ministerstwa Infrastruktury w dniu 8 marca 2011 roku. Obejmowała ona naprawę główną nawierzchni na długości około 1 173 km toru, a także pewien zakres napraw średnich nawierzchni, napraw obiektów inżynierskich z ograniczeniami eksploatacyjnymi oraz obiektów zagrożonych wprowadzeniem takich ograniczeń. Wstępnie oszacowane koszty (według przyjętych założeń) opiewały na kwotę około 3 mld zł. Propozycja ta była stopniowo dopracowywana pod kątem realności wykonania inwestycji i uzyskania jak największej ich efektywności.

Kolejnym niezbędnym krokiem było pogrupowanie działań planowanych na poszczególnych odcinkach w projekty poprawy stanu infrastruktury możliwe do wprowadzenia na listę POIiS. Za racjonalne uznano, by koszty całkowite poszczególnych projektów zawierały się w przedziale od 200 do 600 mln. Początkowo, w celu ograniczenia liczby przedsięwzięć, rozważano wyróżnienie projektów liniowych obejmujących odcinki linii (lub ich ciągi) oraz projektów węzłowych. Na przykład jeden z projektów węzłowych miał dotyczyć poprawy stanu infrastruktury w obrębie Bydgoszczy, Inowrocławia i Torunia. Miał on obejmować prace na odcinkach Toruń Główny–Bydgoszcz Główna (linia nr 18) i Inowrocław–Toruń Główny (linia nr 353). Ostatecznie z projektów węzłowych zrezygnowano, grupując przedsięwzięcia według linii lub ciągów linii.

Równoległe z doprecyzowywaniem zakresu projektów rewitalizacyjnych Ministerstwo Infrastruktury podjęło w pierwszym kwartale 2011 roku rozmowy z Komisją Europejską w celu uzyskania akceptacji dla stosownych zmian w Programie. Komisja Europejska odniosła się pozytywnie do propozycji realizacji w ramach POIiS inwestycji rewitalizacyjnych. Przed podjęciem ostatecznych decyzji o korektach w Programie Dyrekcja Generalna Polityki Regionalnej (DG REGIO) zleciła wykonanie oceny gotowości do wdrożenia projektów kolejowych w Polsce. Ocena ta została wykonana przez firmę doradczą Leigh Fisher (zakończono ją w marcu 2012 roku) [3]. Objęła ona zarówno projekty znajdujące się na liście podstawowej i rezerwowej projektów indywidualnych POIiS, jak i zgłoszone przez stronę polską projekty rewitalizacyjne. Istotny jest fakt, że projekty rewitalizacyjne zostały ocenione przez konsultanta jako możliwe do wdrożenia, w odróżnieniu od niektórych projektów modernizacyjnych, znajdujących się na obu listach POIiS.

W wyniku uzgodnień z Ministerstwem Rozwoju Regionalnego rozszerzenie programu Infrastruktura i Środowisko o nowe projekty nastąpiło etapami. Jako pierwszy, w sierpniu 2011 roku, na Listę Projektów Indywidualnych (list podstawowa) został wprowadzony projekt POIiS 7.1-45 pod nazwą *Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii nr 18 Kutno–Piła na odcinku Toruń–Bydgoszcz*. Takie określenie projektu nie było przypadkowe. W ten sposób akcentuje się fakt, że poprawa stanu infrastruktury kolejowej nie jest celem samym w sobie, ale środkiem, który ma umożliwić przewoźnikom kolejowym zaoferowanie lepszej jakości usług adresowanych do pasażerów i do nadawców ładunków.

Duża grupa inwestycji rewitalizacyjnych została umieszczona na Liście Projektów Indywidualnych w ramach jej aktualizacji w październiku

2012 roku (lista ogłoszona 23 listopada 2012 r.). Wszystkie te projekty zostały opisane analogicznie jak w przypadku odcinka Toruń–Bydgoszcz, to jest jako *Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej*. Na listę inwestycji wprowadzono projekty dotyczące następujących linii:

- ❑ nr 132 na odcinku Błotnica Strzelecka–Opole Groszowice (7.1-65);
- ❑ nr 1 na odcinku Koluszki–Częstochowa (7.1-66);
- ❑ nr 61 i 700 na odcinku Częstochowa–Fosowskie (7.1-67);
- ❑ nr 353 na odcinku Inowrocław–Jabłonowo Pomorskie z wyłączeniem odcinka Toruń Główny–Toruń Wschodni (7.1-68);
- ❑ nr 1, 133, 160 i 186 na odcinku Zawiercie–Dąbrowa Górnicza Ząbkowice–Jaworzno Szczakowa (7.1-69);
- ❑ nr 143 na odcinku Kalety–Kluczbork (7.1-70).

Ostatnie dwa projekty rewitalizacyjne zostały uwzględnione na Liście Projektów Indywidualnych, opublikowanej 29 sierpnia 2013 roku. Dotyczy one linii:

- ❖ nr 140 i 158 na odcinku Rybnik–Chałupki (7.1-77);
- ❖ nr 272 na odcinku Kluczbork–Ostrzeszów (7.1-78).

Ostatecznie więc w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko realizowanych jest aż 9 inwestycji liniowych o charakterze rewitalizacyjnym. Ponadto bardzo ważnymi inwestycjami eliminującymi „wąskie gardła” na sieci kolejowej są w POIiS projekty dotyczące poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych (dwa projekty: 7.1-59 i 7.1-80). Realizowany jest również tzw. „projekt rozjazdowy”, którego celem jest poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym (7.1-71).

Procedury administracyjne inwestycji rewitalizacyjnych

W analizie przebiegu procesu inwestycyjnego w Polsce, zawartej w raporcie Leigh Fisher z 2012 roku, w odniesieniu do inwestycji kolejowych wyróżniono trzy kategorie inwestycji [3]. Podstawą do tej kategoryzacji była ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane [11]. Dokończając klasyfikacji inwestycji, ustawa ta operuje pojęciami:

- ✱ budowy – należy przez nią rozumieć wykonywanie obiektu budowlanego w określonym miejscu, a także odbudowę, rozbudowę, nadbudowę obiektu budowlanego;
- ✱ przebudowy – należy przez nią rozumieć wykonywanie robót budowlanych, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego, z wyjątkiem charakterystycznych parametrów (jak kubatura, powierzchnia zabudowy, wysokość, długość, szerokość bądź liczba kondygnacji); w przypadku dróg dopuszczalne są zmiany charakterystycznych parametrów w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego;
- ✱ remontu – należy przez niego rozumieć wykonywanie w istniejącym obiekcie budowlanym robót budowlanych polegających na odtworzeniu stanu pierwotnego, a niestanowiących bieżącej konserwacji, przy czym dopuszcza się stosowanie wyrobów budowlanych innych niż te, których użyto w stanie pierwotnym.

Warto też przypomnieć, że w przepisach ustawy Prawo budowlane nie występuje pojęcie ‘modernizacji’. Zostało ono wykreślone na mocy zmiany tej ustawy, która weszła w życie z dniem 1 stycznia 1999 roku. Równocześnie została wtedy zmieniona definicja ‘remontu’. Zgodnie z interpretacją Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego, pojęcie ‘modernizacja’ mieści się w zakresie pojęciowym ‘remontu’, ‘przebudowy’ albo ‘rozbudowy’. Odpowiednie zakwalifikowanie



Fot. 4. Prace na stacji Koszęcin na odcinku Kalety–Kluczbork (13.01.2014 r.)

wykonywanych robót budowlanych ma istotne znaczenie w przypadku rozbudowy lub wykonywania robót budowlanych, dotyczących przebudowy albo remontu. Jest to związane z obowiązkiem wydania przez organ administracji architektoniczno-budowlanej odpowiednio pozwolenia na budowę (art. 28 ustawy Prawo budowlane) lub przyjęcia zgłoszenia (art. 29 i 30 ustawy).

W zależności od tego, do której kategorii należy dane przedsięwzięcie, niezbędne kroki (etapy) prawne, proceduralne i administracyjne różnią się w sposób istotny. Oznacza to w praktyce, że w przypadku realizacji poszczególnych projektów czas niezbędny do ich ukończenia będzie się także bardzo różnił.

Z administracyjnego punktu widzenia zasadnicza różnica między trzema kategoriami inwestycji dotyczy fazy przygotowawczej:

- ❑ w przypadku kategorii 1 wymagane są decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja lokalizacyjna oraz pozwolenie na budowę;
- ❑ w przypadku kategorii 2 nie są wymagane decyzja lokalizacyjna ani pozwolenie na budowę; właściwy organ musi być powiadomiony o rozpoczęciu inwestycji w formie zgłoszenia robót budowlanych;
- ❑ w przypadku kategorii 3 nie są wymagane pozwolenie na budowę, decyzja środowiskowa ani decyzja lokalizacyjna.

Tab. 1
Kategoryzacja inwestycji wynikająca z przepisów ustawy Prawo budowlane

Kraj	Przykładowe typy projektów
Kategoria 1 (17 etapów od studium wykonalności do eksploatacji)	Budowa nowych torów, mostów, wiaduktów Budowa, przebudowa lub rozbiórka stacji Budowa podstacji trakcyjnych
Kategoria 2 (11 etapów od studium wykonalności do eksploatacji)	Remonty Przebudowa torów i urządzeń, podstacji trakcyjnych, odwodnienia, kanalizacji, sieci telekomunikacyjnych Budowa wiat peronowych i zadaszeń Instalacja urządzeń informacji pasażerskiej
Kategoria 3 (6 etapów od studium wykonalności do eksploatacji lub zakończenia)	Tabor kolejowy Prace przygotowawcze

Źródło: [3].

Tab. 2
Etapy realizacji kolejowych projektów inwestycyjnych w Polsce

Etap	Kategoria 1	Kategoria 2	Kategoria 3
Studium wykonalności/projekt wstępny	tak	tak	tak
Wniosek o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z KIP	tak	tak	nie
Raport oddziaływania na środowisko	tak	nie	nie
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach	tak	tak	nie
Wniosek o decyzję lokalizacyjną	tak	nie	nie
Decyzja lokalizacyjna	tak	nie	nie
Projekt budowlany	tak	tak	nie
Wniosek o pozwolenie na budowę (z ewentualną powtórzną oceną oddziaływania na środowisko)	tak	nie	nie
Pozwolenie na budowę	tak	nie	nie
Zgłoszenie robót budowlanych	nie	tak	nie
Wniosek o dofinansowanie	tak	tak	tak
Zamknięcie finansowe	tak	tak	tak
Projekt wykonawczy	tak	nie	nie
Wykup (pozyskanie) gruntów	tak	nie	nie
Wybór wykonawcy	tak	tak	tak
Wykonanie robót (w przypadku taboru dostawa)	tak	tak	tak
Certyfikacja bezpieczeństwa	tak	tak	tak
Pozwolenie na użytkowanie	tak	nie	nie

Źródło: [3].



Fot. 5. Linia nr 132 na szlaku Błotnica Strzelecka–Strzelce Opolskie. W torze nr 1 wykonana kompleksowa wymiana nawierzchni oraz sieci trakcyjnej

Należy zaznaczyć, że w procesie przygotowania inwestycje rewitalizacyjne przeznaczone do współfinansowania ze środków UE w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013 podlegały procedurze administracyjnej prowadzonej przez Regionalnych Dyrektorów Ochrony Środowiska (RDOŚ). Do RDOŚ, właściwego ze względu na miejsce lokalizacji inwestycji, inwestor składał wnioski w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z wymaganymi załącznikami, przede wszystkim z kartą informacyjną przedsięwzięcia (KIP).

Jako przykładowy można wskazać projekt *Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii nr 18 Kutno–Piła na odcinku Toruń–Bydgoszcz*. Wniosek o wydanie decyzji złożono do RDOŚ w Bydgoszczy w dniu 24 kwietnia 2012 roku.

Po zapoznaniu się z załączonymi do wniosku dokumentami organ ten stwierdził, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko [10], że planowana inwestycja należy do przedsięwzięć, o których traktuje rozporządzenie. Z uwagi na fakt, że inwestycja dotyczy poprawy stanu technicznego istniejącej linii kolejowej, nie była wymagana ocena zgodności zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Organ środowiskowy przeanalizował opisany w karcie informacyjnej zakres inwestycji, biorąc pod uwagę podstawowe fakty, między innymi:

- ✱ przedsięwzięcie ogranicza się do terenu obecnie zajmowanego przez linię kolejową, do którego inwestor posiada tytuł prawny;
- ✱ inwestycja nie ma bezpośredniego wpływu na obszary Natura 2000 (z uwagi na znaczne oddalenie tych obszarów od terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie);
- ✱ roboty budowlane polegają na odtworzeniu stanu pierwotnego linii kolejowej i są prowadzone w ramach zajmowanego pasa gruntu;
- ✱ zakres robót obejmuje w szczególności wymianę istniejącej nawierzchni torów wraz z oczyszczeniem i uzupełnieniem podsypki tłuczniowej, odbudowę rowów odwadniających, profilowanie ław torowiska, remont przejazdów, wymianę rozjazdów z wymianą podsypki tłuczniowej i zastosowaniem warstwy filtracyjnej, roboty towarzyszące w branży automatyki i energetyki;
- ✱ źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie realizacji będzie emisja spalin z pojazdów, maszyn i urządzeń pracujących przy wykonywaniu robót;

- * eksploatacja linii nie będzie wpływać negatywnie na stan powietrza atmosferycznego;
- * realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na jakość wód.

Uwzględniając powyższe informacje, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska uznał, że przedsięwzięcie na etapie realizacji i eksploatacji nie powinno spowodować zagrożenia dla środowiska i zdrowia ludzi. Dlatego w dniu 15 czerwca 2012 roku wydał postanowienie, aby nie nakładać obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji na linii nr 18 na odcinku Toruń–Bydgoszcz [9]. Analogicznie przebiegało postępowanie przed RDOŚ w przypadku pozostałych omawianych w tym artykule 8 projektów rewitalizacyjnych.

Fakt, że na inwestora nie został nałożony obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, miał zasadniczy wpływ na przyspieszenie przygotowania inwestycji rewitalizacyjnych. Na przykład przygotowania projektu poprawy stanu

technicznego linii nr 18 na odcinku Toruń–Bydgoszcz rozpoczęły się w I kwartale 2011 roku, 21 grudnia 2011 ogłoszony został przetarg na zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych, 2 sierpnia 2012 roku podpisano umowę z wybranym wykonawcą głównego kontraktu, a w październiku 2012 roku roboty te fizycznie się rozpoczęły.

Zasadniczym warunkiem umożliwiającym skorzystanie z uproszczonej ścieżki realizacyjnej jest na tyle ograniczony zakres robót budowlanych, aby możliwe było ich zakwalifikowanie jako remontu lub przebudowy. Zgodnie z terminologią zaproponowaną w raporcie Leigh Fisher jest to równoznaczne z zaliczeniem inwestycji do Kategorii 2 (por. tab. 2). Ponadto taka uproszczona procedura może dotyczyć odcinków linii kolejowych, które nie przebiegają przez obszary Natura 2000. Należy też podkreślić, że każdy przypadek inwestycji, z uwagi na swoją specyfikę (lokalizacja, zakres robót), musi być rozpatrywany indywidualnie.

Tab. 3

Zakres rzeczowy projektów rewitalizacyjnych - nawierzchnia kolejowa i obiekty inżynierskie

Projekt	Długość odcinka [km]	Wymiana toru [km]	Wymiana rozjazdów [szt.]	Likwidacja rozjazdów [szt.]	Remont obiektów [szt.]
Toruń–Bydgoszcz	52,0	93,6	54	5	1
Błotnica Strzelecka–Opole Groszowice	36,0	68,5	39	6	20
Koluszki–Częstochowa	125,2	158,4	142	7	51
Częstochowa–Fosowskie	61,0	58,0	81	7	71
Inowrocław–Jabłonowo Pomorskie	92,0	109,4	75	1	16
Zawiercie–Jaworzno Szczakowa	35,0	92,0	160	8	60
Kalety–Kluczbork	69,0	136,0	77	2	44
Rybnik–Chałupki	31,2	32,6	37	25	31
Kluczbork–Ostrzeszów	60,1	86,0	61	18	71

Źródło: dane PKP PLK według stanu na dzień 1 lipca 2013 r.

Tab. 4

Zakres rzeczowy projektów rewitalizacyjnych - sieć trakcyjna, obiekty, sterowanie

Projekt	Wym. sieci trakcyjnej [km]	Wymiana nawierzchni na przejazdach [szt.]	Zabudowa urządzeń SSP [szt.]	Wymiana odstępów SBL	Naprawa peronów
Toruń–Bydgoszcz	52,0	93,6	54	5	1
Błotnica Strzelecka–Opole Groszowice	36,0	68,5	39	6	20
Koluszki–Częstochowa	125,2	158,4	142	7	51
Częstochowa–Fosowskie	61,0	58,0	81	7	71
Inowrocław–Jabłonowo Pomorskie	92,0	109,4	75	1	16
Zawiercie–Jaworzno Szczakowa	35,0	92,0	160	8	60
Kalety–Kluczbork	69,0	136,0	77	2	44
Rybnik–Chałupki	31,2	32,6	37	25	31
Kluczbork–Ostrzeszów	60,1	86,0	61	18	71

Źródło: dane PKP PLK według stanu na dzień 1 lipca 2013 r.

Tab. 5

Projekty rewitalizacyjne - finansowanie

Projekt	Nr projektu POIiŚ	Wartość zadania [mln zł]	Wydatki kwalifikowane [mln zł]	Wydatki niekwalifikowane [mln zł]	Budżet środków UE [mln zł]
Toruń–Bydgoszcz	7.1-45	183,728	147,355	36,373	125,252
Błotnica Strzelecka–Opole Groszowice	7.1-65	204,763	204,363	0,400	173,709
Koluszki–Częstochowa	7.1-66	534,600	489,654	44,946	416,206
Częstochowa–Fosowskie	7.1-67	288,537	249,721	38,816	212,263
Inowrocław–Jabłonowo Pomorskie	7.1-68	224,505	224,170	0,335	190,545
Zawiercie–Jaworzno Szczakowa	7.1-69	395,347	394,926	0,421	335,687
Kalety–Kluczbork	7.1-70	331,245	330,825	0,420	281,201
Rybnik–Chałupki	7.1-77	154,399	153,890	0,509	130,807
Kluczbork–Ostrzeszów	7.1-78	244,483	244,002	0,481	207,402

Źródło: [13].



Fot. 6. Wymieniony w ramach projektu „rozjazdowego” rozjazd typu 60E1-500-1:12 na stacji Sośnie Ostrowskie na linii Ostrów Wielkopolski–Grabowo Wielkie

Zakres techniczny inwestycji rewitalizacyjnych

Jak już wspomniano wcześniej, cechą tej grupy inwestycji jest koncentracja na wymianie nawierzchni torów i rozjazdów, których stan jest główną przyczyną ograniczeń prędkości. W niezbędnym zakresie wykonywane są prace towarzyszące, obejmujące sieć trakcyjną oraz urządzenia sterowania ruchem, w tym szczególnie poprawę bezpieczeństwa na skrzyżowaniach z drogami kołowymi poprzez zabudowę samoczynnych sygnalizacji przejazdowych.

Zgodnie z danymi PKP PLK łączna długość linii, na których jest realizowanych 9 projektów rewitalizacyjnych POIiŚ, wynosi 561,5 km. Ich sumaryczny zakres obejmuje (według stanu na dzień 1 lipca 2013 roku):

- wymianę 834,5 km toru;
- wymianę 726 rozjazdów;
- likwidację 79 rozjazdów;
- remont 365 obiektów inżynierskich;
- wymianę 431,8 km sieci trakcyjnej;
- wymianę nawierzchni na 264 przejazdach;
- zabudowę 72 samoczynnych sygnalizacji przejazdowych;
- zabudowę 104 odstępów samoczynnej blokady liniowej;
- naprawę 126 peronów.

Szczegółowe zakresy rzeczowe inwestycji rewitalizacyjnych w ramach POIiŚ zestawiono w tabelach 3 oraz 4.

Ostateczne zakresy poszczególnych projektów mogą ulegać jeszcze pewnym zmianom z uwagi na fakt, że są one realizowane w formule „projektuj i buduj”, a ponadto mogą być udzielane zamówienia dodatkowe. Zgodnie z danymi zapisanymi w Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2015 sumaryczna wartość 9 projektów rewitalizacyjnych wyniesie 2,562 mld złotych [13]. Udział budżetu środków europejskich w ich finansowaniu osiągnie 2,073 mld złotych, czyli około 80%.

Podsumowanie

Projekty rewitalizacyjne są jednym z najważniejszych elementów programu poprawy stanu infrastruktury kolejowej w Polsce [5]. Pozwalają one na możliwie najszybsze nadrobienie wieloletnich zaległości w remontach i utrzymaniu infrastruktury. Bardzo duże znaczenie ma także możliwość uzyskania dla takich przedsięwzięć dofinansowania ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013. Inwestycje rewitalizacyjne przygotowywane są w uproszczonym trybie, w którym:

- ✱ jest sporządzana karta informacyjna, która jest przedkładana do właściwego RDOŚ, ale nie przeprowadza się oceny oddziaływania na środowisko,
- ✱ nie jest uzyskiwane pozwolenie na budowę, a dokonuje się jedynie zgłoszenia robót budowlanych.

Dzięki temu radykalnemu skróceniu ulega czas niezbędny na przygotowanie projektu. Od jego zainicjowania do rozpoczęcia robót potrzeba około 1,5 roku. Trzeba jednak pamiętać, że warunkiem umożliwiającym skorzystanie z uproszczonego trybu przygotowania inwestycji jest ograniczony zakres robót, pozwalający na ich kwalifikację jako remontu lub przebudowy. Poza tym każdy przypadek inwestycji, z uwagi na swoją specyfikę, musi być rozpatrywany indywidualnie. Cechy szczególne projektów poprawy stanu infrastruktury kolejowej oraz ich analiza porównawcza są tematem odrębnego artykułu [5].

Bibliografia:

1. Bałuch H., *Zagrożenia w nawierzchni kolejowej – badania i przeciwdziałanie*, „Problemy Kolejnictwa” 2013, z. 158.
2. Biała księga – mapa problemów polskiego kolejnictwa. Forum Kolejowe – Railway Business Forum, Warszawa-Kraków, grudzień 2009.
3. *Evaluation of readiness for implementation of railway projects in Poland and assessment of the absorption capacity of the railway sector in Poland in relation to the Operational Programme Infrastructure and Environment 2007–2013*, Leigh Fisher, Bruksela 2012.
4. Martinčević I., *Ograniczenia występujące w modernizacji linii i stacji kolejowych*, „Problemy Kolejnictwa” 2012, z. 157.
5. Massel A., *Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce*, „Technika Transportu Szynowego” 2014, nr 1–2.
6. Massel A., Wołek M., *Podręcznik rewitalizacji linii kolejowych. Bałtyckie Studia Regionalne*, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Szczecin-Gdańsk-Olsztyn 2007.
7. Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku. Uchwała Rady Ministrów z dnia 19.12.2008 r.
8. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko. Szczegółowy opis priorytetów. Wersja 3.5. MRR, Warszawa 3 lutego 2011 r.
9. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy. Postanowienie W00.4201.1.2012.DM.21.
10. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko: Dz. U. 2010, Nr 213, poz. 1397.
11. Ustawa Prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. Tekst jednolity Dz. U. 2013, poz. 1409.
12. *Wąskie gardła na polskiej sieci kolejowej* [raport z badań], Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych, Warszawa 2012: <http://www.rynek-kolejowy.pl/foto/files/ZNPKRaport.pdf> (dostęp z dnia 12.03.2014 r.).
13. Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015. Uchwała Rady Ministrów z dnia 5.11.2013 r.

Autor:

Dr inż. **Andrzej Massel** – Instytut Kolejnictwa.

W okresie XII 2010–XI 2011

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

W okresie XI 2011–XI 2013

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.