

Jan Raczyński

# Polska infrastruktura kolejowa

**Pod względem długości linii kolejowych w unijnych statystykach kolejowych Polska zajmuje jedno z czołowych miejsc. Stosunkowo duża sieć kolejowa wynika z faktu dużego obszaru kraju, jego centralnego położenia w Europie i bardzo dobrych warunków topograficznych do budowy linii kolejowych. Pod względem gęstości sieci kolejowej miejsce Polski jest już gorsze. Jeszcze gorzej wygląda porównanie długości nowo budowanych linii w państwach Unii z obecną sytuacją w Polsce. Od czasu zakończenia budowy linii LHS nie ma już żadnych nowych inwestycji w Polsce. Prawie cała sieć kolejowa w Polsce pochodzi z XIX w., z wieloma jej niespójnościami z okresu rozbiórów.**

Pod względem jakościową infrastruktura w Polsce należy jednak do gorszych w Europie. Tylko kilka fragmentów sieci o prędkościach maksymalnych 160 km/h nie pozwala na stworzenie atrakcyjnej oferty w przewozach pasażerskich, co przyczynia się także do systematycznego zmniejszenia przewozów pasażerskich w tempie ponad 5% rocznie, nawet pociągami InterCity i ekspresowymi. Brak jest też systemów kolei aglomeracyjnych, które powinny posiadać co najmniej 10 aglomeracji miejskich w Polsce. Publikowane okresowo raporty zarządcy zasadniczej części sieci kolejowej PKP PLK S.A. problem niedoinwestowania sieci kolejowej w Polsce sygnalizują już od dłuższego czasu, pomimo to jednak nakłady budżetowe na tę gałąź gospodarki od lat systematycznie się zmniejszają.

## Stan posiadania

Zarządcami sieci kolejowej, będącej uprzednio w strukturze PKP, są obecnie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. Ta ostatnia zarządza tylko jedną linią o szerokości toru 1520 mm ze Sławkowa na Śląsku do granicy z Ukrainą. Spółka ta jest też jedynym operatorem na tej linii z licencją na przewozy towarowe i pasażerskie. Krótkimi, przygranicznymi odcinkami linii o szerokości toru 1520 mm zarządza także PKP PLK S.A. [1].

Znacznie krótsze niż w przypadku PKP PLK i PKP LHS sieci kolejowe są zarządzane przez spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. oraz PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.

Ponadto, zgodnie z traktatem akcesyjnym do załącznika II KOLEJ – Sieci otwarte dla ruchu publicznego i połączone z siecią główną (z wyłączeniem sieci miejskich) rozporządzenia Rady (EWG) nr 1108/70 zostały zaliczone sieci kolejowe następujących przedsiębiorstw:

- Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem S.A. – Rybnik,
- Kopalnia Piasku „Kuźnica Warężyńska” S.A. – Dąbrowa Górnicza,
- Kopalnia Piasku „Szczakowa” S.A. – Jaworzno,
- Kopalnia Piasku „Kotlarnia” S.A. – Kotlarnia,

- Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o. w Jastrzębiu Zdroju,
- Kopalnia Piasku „Maczki Bór” Sp. z o.o. – Sosnowiec.

Sieci te stanowią istotną część kolei przemysłowych, łączących między sobą kopalnie i zakłady energetyczne na Górnym Śląsku. Obecnie są udostępnione publicznie. Nie są one jednak jeszcze ujęte w statystykach UIC, które są przytaczane także w rocznych statystykach unijnego urzędu statystycznego Eurostat. Statystyki UIC obejmują tylko dane spółek grupy PKP. Sytuacja powinna ulec zmianie po pełnym wdrożeniu zasad statystyki kolejowej według unijnego rozporządzenia 91/2003.

Długości linii kolejowych zarządzanych przez poszczególnych zarządców są przedstawione w tabelicy 1.

PKP PLK S.A. zarządza ogółem liniami o długości 23 428 km, ale w eksploatacji znajduje się obecnie tylko 19 435 km linii (tabl. 2). 11 644 km linii to linie kolejowe znaczenia państwowego, wyszczególnione w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z 8 lutego 2000 r. [2]. 2100 km linii znaczenia państwowego ma znaczenie wyłącznie obronne. Zgodnie prawem inwestycje, eksploatacja i utrzymanie tych linii powinny być finansowane z budżetu państwa [3]. Nie jest to przestrzegane przez władze państwowe, a coroczne wnioski PKP PLK S.A. o dofinansowanie nie są uwzględniane w ustawach budżetowych, co pogarsza sytuację finansową Spółki, gdyż koszty te musi ona pokryć ze środków własnych. Rocznie powinna być to obecnie kwota około 150 mln zł.

Los pozostałych linii, długości 11 768 km (50,3% sieci), nie napawa optymizmem. Dla części z nich obecna sytuacja eksploatacyjna i prawna jest następująca:

- 1582 km to linie, dla których wydano decyzje o ich likwidacji bądź wyrażona została przez PKP PLK S.A. zgoda na przekazanie jednostkom samorządu terytorialnego; 26.04.2004 r. minister infrastruktury wydał decyzję o zgodzie na likwidację kolejnych 418 km lokalnych, w tym dla 62 km linii PKP PLK S.A. wyraziło zgodę na przekazanie ich samorządom;
- dla 910 km linii przygotowywane są wnioski o likwidację;
- 621 km – to linie z zawieszonym ruchem na podstawie decyzji ministra transportu wydanych do końca 2000 r.;

Tabela 1

## Publiczne sieci kolejowe w Polsce

Zarządca	Długość linii [km]
PKP PLK S.A.	19 435
PKP LHS Sp. z o.o.	396
PKP SKM Sp. z o.o.	32
PKP WKD Sp. z o.o.	40
Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem S.A. – Rybnik	140
Kopalnia Piasku „Kuźnica Warężyńska” S.A. – Dąbrowa Górnicza	15
Kopalnia Piasku „Szczakowa” S.A. – Jaworzno	200
Kopalnia Piasku „Kotlarnia” S.A. – Kotlarnia	206
Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o. w Jastrzębiu Zdroju	27
Kopalnia Piasku „Maczki Bór” Sp. z o.o. – Sosnowiec	127
Razem	20 618

Źr.: Informacje zarządców sieci

- 434 km linii nie udostępniano z powodu braku wniosków od przewoźników.

Według projektu nowego rozporządzenia długość linii znaczenia państwowego ma zostać zwiększona do 12 873 km. Z pozostałych linii wytypowano linie technologiczne niezbędne do celów eksploatacyjnych. W efekcie została ustalona wielkość sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A. na poziomie 17 361 km. Oznacza to wyjęcie z obecnej sieci ponad 6 tys. km linii znaczenia lokalnego. Teoretycznie mogą przejąć je samorzady lokalne, ale praktycznie oznacza to dla większości z nich likwidację. Bez środków budżetowych jest mało realne utrzymanie ich przez samorzady lokalne. Ich dalszy los jest zależny od przyszłej polityki regionalnej państwa. Obecna polityka w tym zakresie regionom raczej nie sprzyja.

Tablica 2

### Linie eksploatowane przez PKP PLK S.A.

Rodzaj linii	Długość [km]	
	linii	torów
Ogółem eksploatowane	19 435	28 094
Linie magistralne	4 251	8 261
Linie pierwszorzędne	10 248	14 742
Linie drugorzędne	3 456	3 596
Linie znaczenia miejscowego	1 477	1 494
Tory stacyjne	—	9 927

Źr. [4]

Porównanie ilościowe polskiej infrastruktury kolejowej z kolejami Unii Europejskiej nie wypada obecnie źle. W Polsce bardzo wysoki jest procent linii zelektryfikowanych i wielotorowych. Wskaźnik gęstości sieci na 1 km<sup>2</sup> powierzchni kraju pozornie jest na dobrym poziomie. Ulegnie on jednak zmniejszeniu po likwidacji kolejnych linii kolejowych i będzie niższy niż dla Niemiec i Wielkiej Brytanii, ale na poziomie Francji i Włoch. Bliższa jednak analiza wykazuje, że polska sieć kolejowa jest bardzo niejednorodnie rozmieszczona na obszarze całego kraju. Zdecydowana jej większość jest położona na ziemiach zachodnich i północnych, terenach byłego zaboru pruskiego. Mimo, że znaczna część linii lokalnych na tych terenach ulegnie likwidacji, to i tak gęstość sieci kolejowej na nich będzie znacznie wyższa niż dla pozostałej części kraju. Należy jednak wziąć pod uwagę, że Polska należy do krajów o stosunkowo równomiernym zurbanizowaniu i wszelkie porównania powinny być odnoszone raczej do Niemiec niż do Francji lub Włoch. Równie wysokie wskaźniki gęstości sieci jak w Niemczech, a nawet wyższe, mają także Czechy, Belgia i wiele innych równie zurbanizowanych krajów. Wynika z tego, że wskaźniki gęstości sieci nie są w Polsce tak dobre, jak to wynika z mechanicznych porównań (tabl. 3).

Tablica 3

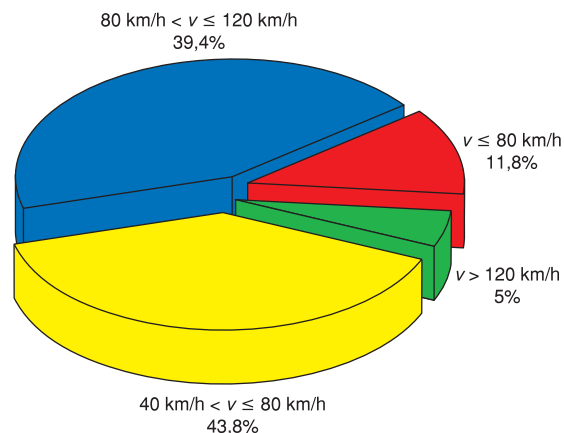
### Wskaźniki ilościowe dla sieci kolejowych Unii i wybranych państw

	Długość linii [km]			[%]		Gęstość sieci [km/1 mln km <sup>2</sup> ]
	ogółem	zelektryfikowane	wielotorowe	zelekt.	wielotor.	
UE	197 846	99 667	81 650	50	41	49,8
Niemcy	36 054	19 829	17 957	55	50	101,0
Francja	29 269	14 505	16 133	50	55	53,5
Polska	19 899	12 034	8 714	60	44	63,6
Wielka Brytania	17 052	5 142	11 896	30	70	69,9
Włochy	16 288	11 196	6 404	69	39	54,1

Źr. [5]

### Stan jakościowy infrastruktury kolejowej w Polsce

Po względem jakości polska infrastruktura kolejowa należy do najgorszych w Unii Europejskiej. Tylko 5% długości linii kolejowych ma w Polsce prędkość maksymalną wyższą niż 120 km/h. Wśród nich znajdują się odcinki o bardzo małym natężeniu ruchu, poza głównymi ciągami przewozów pasażerskich. Są to linie zmodernizowane w ramach korytary międzynarodowych finansowanych ze środków unijnych. Z drugiej strony linie obciążone większą ilością pociągów międzyregionalnych mają prędkość maksymalną co najwyżej 120 km/h. Przy tak dużym obszarze kraju i w miarę równomiernej lokalizacji głównych aglomeracji liczących powyżej 500 tys. mieszkańców stworzenie atrakcyjnej oferty przewozowej przy obecnej sieci kolejowej jest niemożliwe.



Rys. 2. Procentowy udział długości torów w zależności od prędkości maksymalnej

Poważnym problemem jest rosnąca liczba ograniczeń prędkości z powodu złego stanu technicznego nawierzchni. Tory o stanie technicznym dostatecznym i złym stanowią już 35% długości torów głównych zasadniczych, licząc tylko opcję ograniczonej sieci do 17 tys. km (tabl. 4). Wśród nich znajduje się wiele linii o podstawowym znaczeniu.

Tablica 4

### Ograniczenia prędkości

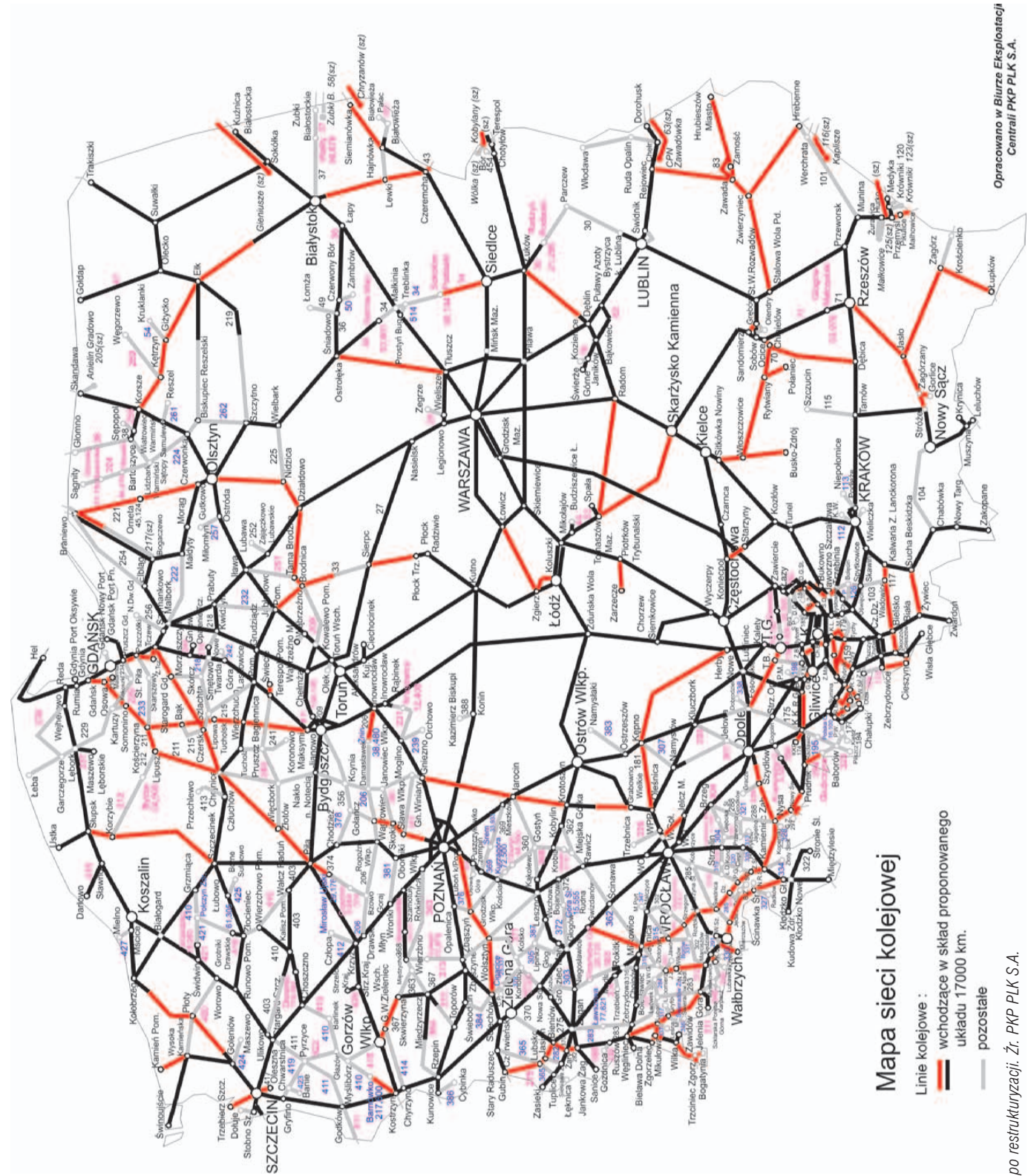
Kryterium oceny	Wskaźnik oceny torów	Długość torów [km]	Udział długości torów [%]
v ≥ 80% v	4	17 327,7	65,7
50% v ≤ v < 80% v	3	6 179,1	23,4
v ≤ 50% v	2	2 874,6	10,9

Tory ze wskaźnikiem oceny 2 i 3 (ok. 9000 km) wymagają kompleksowej wymiany nawierzchni, w tym w szczególności złym stanie jest około 2900 km torów. Do zlikwidowania tych zaległości niezbędne środki finansowe szacuje się na poziomie 10 mld zł.

Równie źle przedstawia się sytuacja w zakresie stanu technicznego rozjazdów. Na ogólną liczbę 17 800 szt. rozjazdów w torach głównych zasadniczych około 3200 szt. z nich zostało zakwalifikowanych do wymiany, co stanowi około 18% rozjazdów leżących w torach głównych zasadniczych.

Przy założeniu wymiany tylko torów głównych zasadniczych linii opcji 17 tys. km i leżących w nich rozjazdów potrzeby roczne określone zostały na poziomie 850 km toru i 900 szt. rozjazdów.

Liczba punktowych ograniczeń prędkości w 2004 r. w porównaniu z 2000 r. zwiększyła się o ponad 50% i zbliżyła się do 6500 (tabl. 5).



### Mapa sieci kolejowej

- Linie kolejowe :
- wchodzące w skład proponowanego układu 17000 km.
- pozostałe

Rys. 1. Sieć kolejowa PKP po restrukturyzacji. Źr.: PKP PLK S.A.

Tablica 5

## Punktowe ograniczenia prędkości na sieci PKP PLK S.A.

		2000 r.	2004 r.
Punktowe ograniczenia prędkości	[szt.]	4298	6492
Długość torów, na których zmniejszono prędkość kursowania pociągów z powodu ograniczeń prędkości	[km]	2515	3224
Wydużenie czasów jazdy pociągów z powodu ograniczeń prędkości	[min]	4666	6782

Źr. [4]

Ograniczenia prędkości, jakie wprowadzono w rozkładzie 2003/2004, były szczególnie dotkliwe, gdyż dotyczyły linii o dużym znaczeniu dla przewozów a długości objętych nimi odcinków często przekraczały 50 km. Są to między innymi linie:

- nr 1 Warszawa – Katowice na długości 59,9 km,
- nr 3 Warszawa – Kunowice na długości 83,8 km,
- nr 6 Zielonka – Kuźnica Białostocka na długości 105,7 km,
- nr 9 Warszawa – Gdańsk na długości 55,1 km,
- nr 22 Tomaszów Maz. – Radom na długości 129,1 km,
- nr 131 Chorzów Batory – Tczew na długości 203,5 km.

Stan techniczny infrastruktury torowej innych zarządców infrastruktury kolejowej w Polsce też nie jest najlepszy. Są to z reguły linie o prędkościach maksymalnych rzędu kilkudziesięciu kilometrów na godzinę. Ponieważ są to linie wykorzystywane jedynie do przewozów towarowych na krótkie odległości, problem ich stanu technicznego nie jest tak ostry, jak dla sieci będącej w zarządzie PKP PLK. Najdłuższa linia szerokotorowa pod zarządem PKP LHS jest obecnie częściowo remontowana z środków własnych. Utrzymywanie na tej jednotorowej linii o rzadkim rozlokowaniu stacji mijankowych dużych ograniczeń prędkości w poważnym stopniu ograniczyłoby jej zdolność przepustową.

### Stawki za korzystanie z infrastruktury

Stawki za korzystanie z infrastruktury kolejowej w Polsce należą do najwyższych w Europie. Nie wynika to bynajmniej z wysokich kosztów ich utrzymania, ale z polityki państwa. Koszty utrzymania

infrastruktury w Polsce są pokrywane tylko z opłat od przewoźników.

Poważne różnice w wielkości stawek w poszczególnych państwach Unii wynikają z różnego stopnia finansowania utrzymania infrastruktury kolejowych i nakładów inwestycyjnych ze strony państw. Jednak nawet tam, gdzie nakłady te są relatywnie niskie kompensowane jest to większymi subwencjami dla przewoźników, którzy uzyskują środki na korzystanie z niej. W Polsce nie działają oba mechanizmy, czego efektem jest bardzo niski poziom inwestycji w tym sektorze gospodarki, ponad 5-krotnie niższy w porównaniu z transportem drogowym, co jest ewenementem w skali Unii, gdzie przyjmuje się parytet nakładów na oba sektory 50:50, a nawet ostatnio coraz częściej 60:40 na korzyść kolei (Francja). Efektem takiej polityki transportowej są bardzo wysokie stawki za korzystanie z infrastruktury kolejowej w Polsce przy jej bardzo złej jakości, która uniemożliwia stworzenie przez przewoźników atrakcyjnej oferty przewozowej. Skutki takiej polityki mają nie tylko wymiar wewnętrzny, lecz także międzynarodowy. W długofalowej perspektywie może to doprowadzić do tendencji omijania Polski na międzynarodowych szlakach tranzytowych, co już obecnie ma miejsce. Udział tranzytu towarów na kierunku wschód – zachód przez Polskę jest niewielki, zaledwie na poziomie kilku procent całego wolumenu wymiany handlowej. Także udział tranzytu w przewozach głównego przewoźnika towarowego w Polsce PKP CARGO jest znikomy, także rzędu kilku procent.

Na rysunku 3 zestawiono stawki jednostkowe za 1 pockm dla przykładowego pociągu towarowego o masie 1400 t dla sieci kolejowych porównywalnych z Polską. Zasadniczo stawki te w większości krajów Unii mieszczą się w granicach od 1,5 do 2,5 euro/pockm. Wręcz dramatycznie dla Polski wygląda porównanie stawek na ciągach transportowych wschód–zachód i północ–południe (rys. 4). Które kraje zostaną wybrane przez przedsiębiorstwa spedycyjne i kolejowe na wolnym rynku usług towarowych w transzycie nietrudno zgadnąć (tabl. 6).

### Finanse

Obecnie PKP PLK S.A. pokrywa koszty swojej działalności i inwestycji z kilku źródeł. Zasadniczym źródłem są przychody z działalności gospodarczej, które w 2003 r. wyniosły 2981 mln zł. Przychody z tytułu udostępniania linii kolejowych stanowiły udział w wysokości ok. 92,5%, z czego ok. 98,2% pochodziło od przewoźników grupy PKP S.A., natomiast 1,8% spoza grupy PKP S.A. Z grupy PKP S.A. największy udział w przychodach Spółki z tytułu udostępniania linii kolejowych miały:

- PKP Cargo S.A. – ok. 59,9%,
- PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. – ok. 32,6%,
- PKP Intercity Sp. z o.o. – ok. 7,4%.

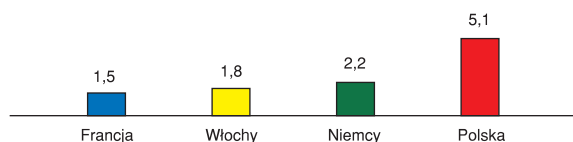
Udziały poszczególnych przewoźników w wykonanej w 2003 r. na sieci PKP PLK S.A. pracy liczonej w pociągokilometrach (252,4 mln) przedstawiono na rysunku 5, a udziały poszczególnych przewoźników spoza grupy PKP – na rysunku 6.

Udział budżetu w finansowaniu infrastruktury w Polsce ma charakter symboliczny i ogranicza się tylko do wkładów do inwestycji ze środków unijnych i wyniósł on w 2003 r. tylko 191 mln zł. Zasadniczym źródłem finansowania inwestycji kolejowych w Polsce są obecnie środki unijne. Niedogodnością w korzystaniu z nich jest konieczność kierowania ich na inwestycje celowe według unijnych priorytetów międzynarodowych korytarzy transportowych.

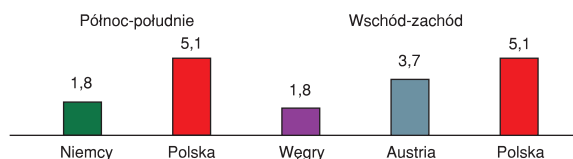
## Jednostkowe opłaty za usługi podstawowe w 2004 r.

Pociągi pasażerskie				Pociągi towarowe					Inne
EC, IC, Ex	między-regionalne	regionalne	autobusy	TX, TP, TE	TL, TN, TO	TM, TG	TK		
Stawka średnia [zł/pockm]									
13,33	11,04	7,33	2,69	23,17	14,93	26,29	24,69	3,85	

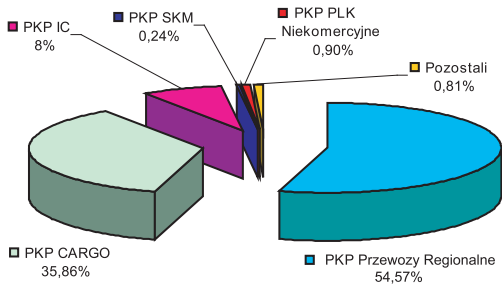
Tablica 6



Rys. 3. Przykładowe stawki za 1 pockm [euro/pockm] dla pociągu towarowego o masie 1400 t. Źr. PKP PLK S.A.



Rys. 4. Porównanie stawek [euro/pockm] na alternatywnych ciągach transportowych wschód–zachód i północ–południe. Źr. PKP PLK S.A.

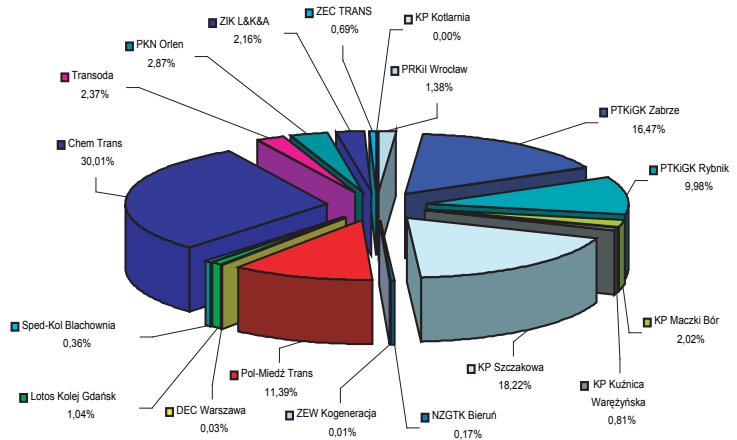


Rys. 5. Praca eksploatacyjna w 2003 r. na sieci PKP PLK S.A. [pockm] Źr. PKP PLK S.A.

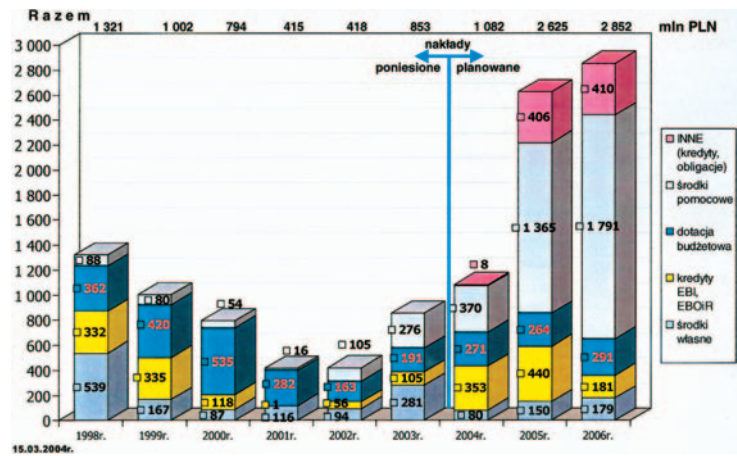
Strukturę finansowania inwestycji w ostatnich latach przedstawiono na rysunku 7. W najbliższych latach PKP PLK planuje wzrost inwestycji (rys. 7). Czy pozwolą na to coroczne ustawy budżetowe pokaże czas. Możliwości drenowania przewoźników kolejowych poprzez podnoszenie opłat za korzystanie z torów są ograniczone. Wysokie opłaty nie pozwalają im na prowadzenie wystarczającej polityki inwestycyjnej np. w zakresie zakupu taboru. Bazowanie na majątku taborowym i innym z lat 70. i 80. ma ograniczony i ciągle kurczący się horyzont czasowy.

Koszty działalności PKP PLK S.A. w 2003 r. wyniosły 3233 mln zł, co oznacza, że ok. 7,8% kosztów było niepokrytych przychodami. Znaczną część kosztów w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., bo około 70%, stanowiły koszty stałe. Strukturę kosztów PKP PLK S.A w 2003 r. przedstawiono na rysunku 9.

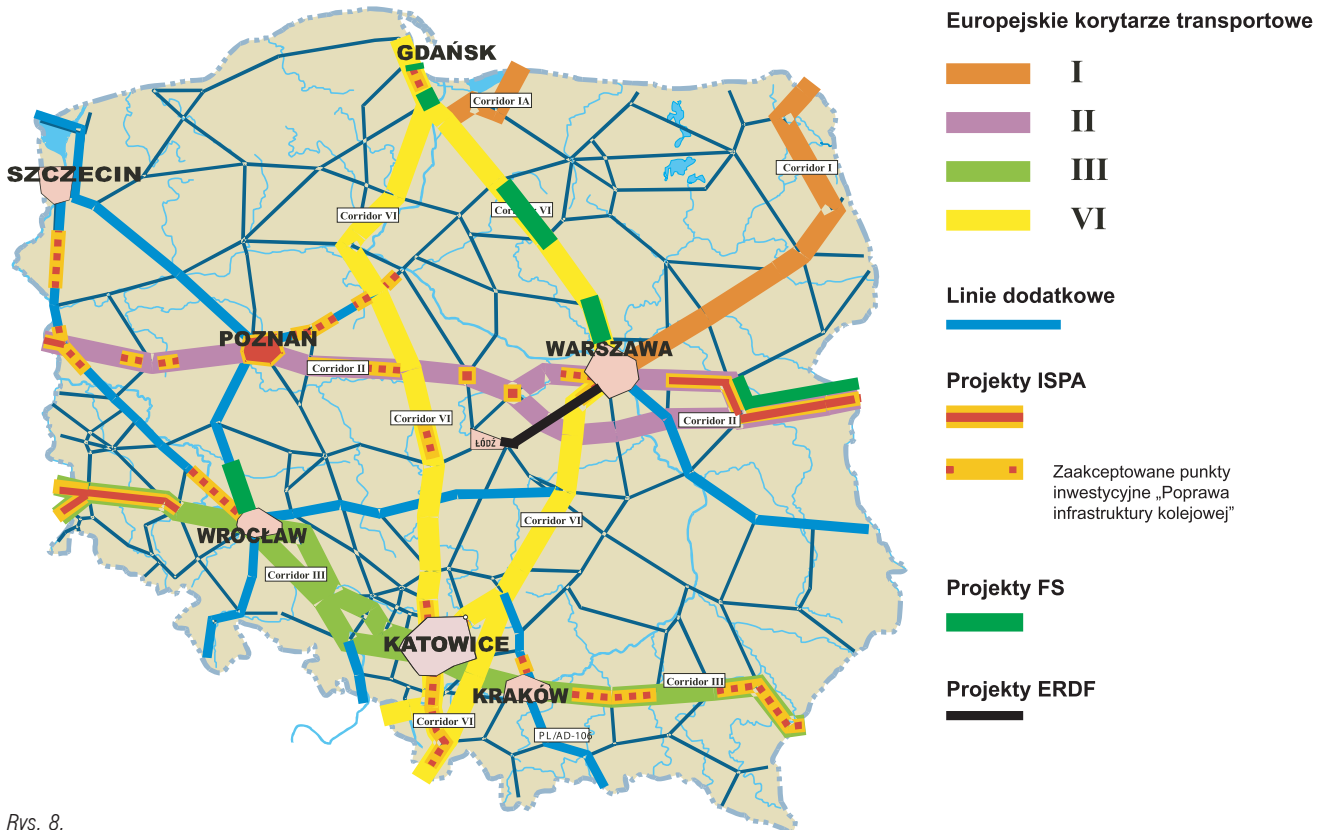
Porównanie wielkości nakładów na transport kolejowy w Polsce z innymi krajami Unii wskazuje jak daleko polityka transportowa w naszym kraju odbiega od polityki transportowej w innych krajach, ze wszystkimi tego negatywnymi konsekwencjami. Różne formy pomocy publicznej dla kolei w wybranych państwach Unii przedstawiono w tabelicy 7.



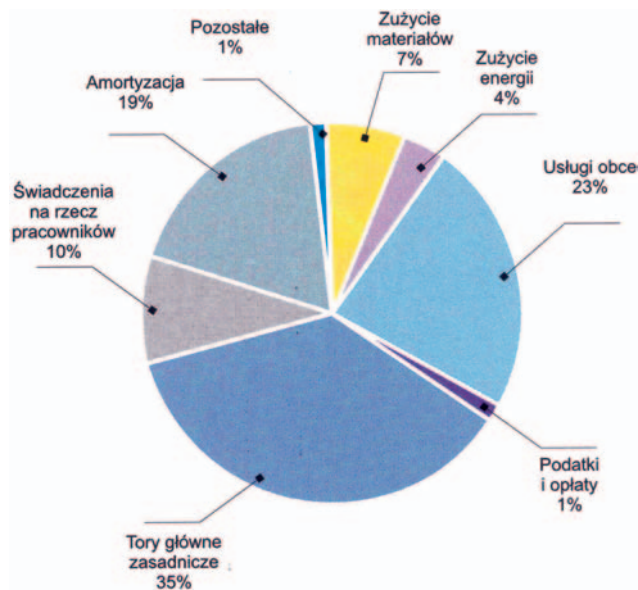
Rys. 6. Praca eksploatacyjna w 2003 r. przewoźników spoza PKP na sieci PKP PLK S.A. [pockm] Źr. PKP PLK S.A.



Rys. 7. Zestawienie źródeł finansowania inwestycji kolejowych w Polsce w latach 1998-2006. Źr. PKP PLK S.A.



Rys. 8.



Rys. 9. Struktura kosztów poniesionych przez PKP PLK S.A. w 2003 r. [4]

W poszczególnych państwach stosowane są różne proporcje między środkami na infrastrukturę a środkami na subwencje przewoźników, którzy część z nich wydają na opłaty za korzystanie infrastruktury. Pomoc publiczna dla kolei w państwach Unii wykazuje tendencję wzrostową, ale daje się zauważyć tendencje zmiany proporcji w jej przekazywaniu na korzyść infrastruktury

Tablica 7

### Pomoc publiczna w mln euro dla kolei w wybranych krajach w 2001 r. (Polska 2003 r.)

Rodzaj subwencji	Francja	Niemcy	Włochy	Wielka Brytania	Polska
Przewozy pasażerskie <sup>1)</sup>	1731	4300	1799	1727	98 <sup>4)</sup>
Przewozy towarowe/intermodalne	76	—	—	57	—
Infrastruktura – utrzymanie i eksploatacja	1608	—	1430	1201	—
Infrastruktura – inwestycje	263	2649	3615	<sup>3)</sup>	43 <sup>5)</sup>
Inne <sup>2)</sup>	3198	2091	—	—	—
Razem	6876	9040	6840	2965	141
Wydatki na infrastrukturę łącznie [tys. euro/1 km]	52	91	309	70	2

<sup>1)</sup> Przyznane na podstawie rozporządzenia 1191/69 (kompensata za świadczenie usług publicznych).

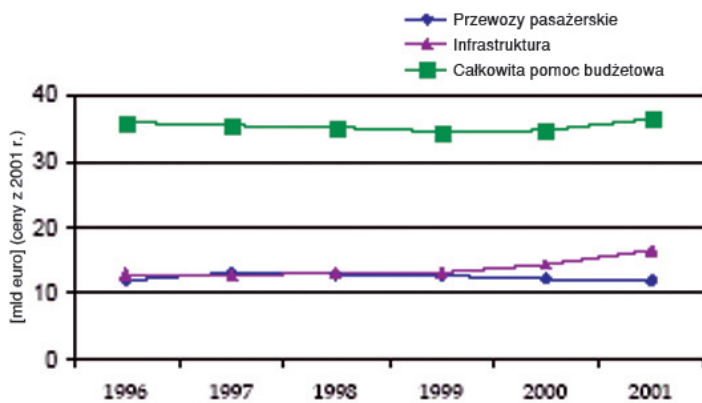
<sup>2)</sup> W tym na restrukturyzację, obsługę długu i inne.

<sup>3)</sup> Przed likwidacją spółki giełdowej Railtrack, w najbliższych latach wydatki będą wynosić po kilka miliardów funtów rocznie.

<sup>4)</sup> 432,8 mln zł, kurs przeliczeniowy 1 euro = 4,4 PLN.

<sup>5)</sup> 191 mln zł, kurs przeliczeniowy 1 euro = 4,4 PLN.

Źr. [6]



Rys.10. Trendy w finansowaniu transportu kolejowego w Unii Europejskiej [6]

(rys. 10). Ten trend jest bardziej korzystny dla przewozów towarowych, które w sposób pośredni są finansowane przez państwo, co wyrównuje ich szanse z transportem drogowym, również subwencjonowanym poprzez budowę i utrzymanie dróg, a także korzystają ze zwolnień z pokrywania pełnych kosztów zewnętrznych.

Przy obecnej dysproporcji pomocy publicznej pomiędzy Polską a innymi państwami Unii warunki konkurencyjności w transzycie dla naszego kraju są wyjątkowo trudne.

### Perspektywy

Transport kolejowy w Polsce ciągle czeka na zmianę polityki transportowej państwa, zbliżającej ją do polityki unijnej. Zasadnicze znaczenie ma zatrzymanie obecnych trendów degradacji infrastruktury kolejowej, która z Polski może uczynić mało atrakcyjny kraj, nie tylko z punktu widzenia tranzytu. Unijne środki pomocowe są ważnym elementem finansowania inwestycji kolejowych, ale praktyka innych państw Unii wskazuje, że zasadniczym źródłem ich finansowania są środki budżetowe.

Także sama tylko modernizacja istniejących linii, w zasadniczej części wybudowanych w XIX w., nie pozwoli na stworzenie nowoczesnego układu komunikacyjnego na miarę potrzeb XXI w. Konieczne będzie powrót do koncepcji zasadniczej restrukturyzacji polskiej sieci kolejowej poprzez budowę nowych linii będących jej uzupełnieniem, a także linii dużych prędkości umożliwiających stworzenie systemu szybkich połączeń międzyregionalnych integrujących poszczególne regiony kraju. Takie programy są obecnie realizowane w krajach większych, jak Francja, Niemcy, Włochy, czy porównywalna z Polską Hiszpania, ale i także w krajach mniejszych jak Belgia, Szwajcaria, czy ostatnio Portugalia.

Tablica 8

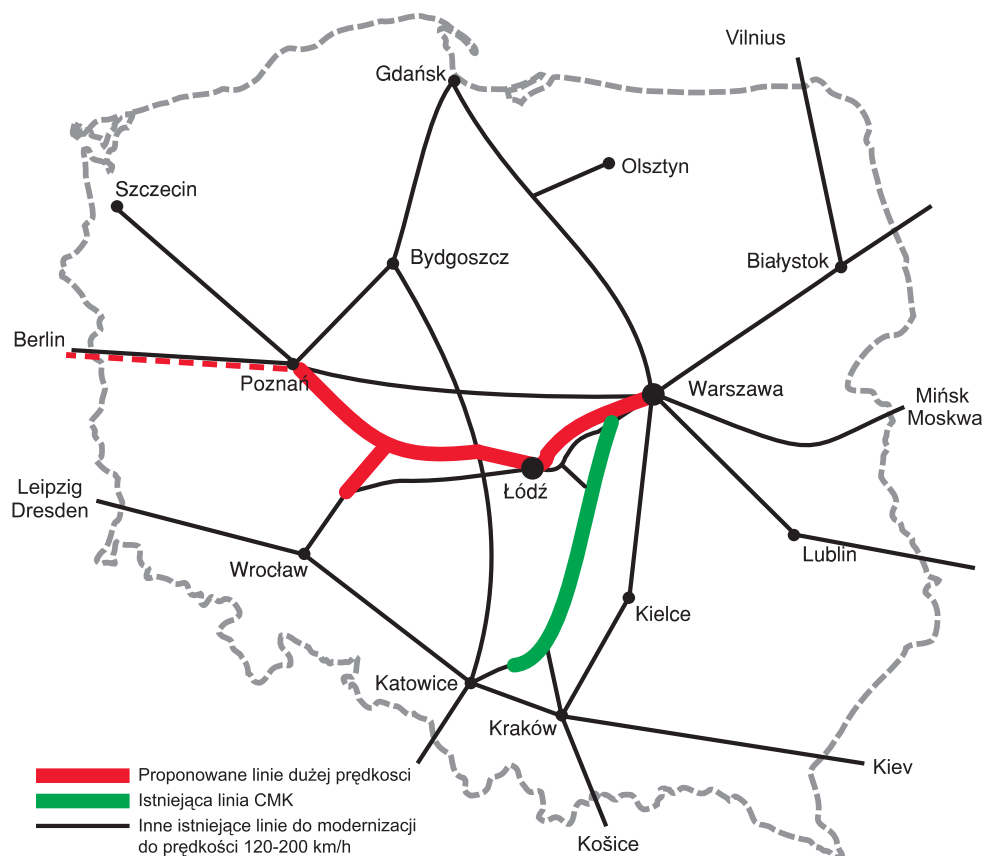
### Długość linii budowanych i modernizowanych średnio rocznie w latach 1999–2020

	1999–2010			1999–2020		
	Linie [km]					
	nowe	modernizowane	razem	nowe	modernizowane	razem
Francja	102	16	119	123	24	147
Niemcy	56	108	163	54	127	181
Włochy	92	60	151	51	136	187
Hiszpania	161	17	177	104	92	196

Źr. [7]

W Polsce spuścizną po XIX-wiecznych zaborach jest brak dobrych połączeń kolejowych między centralną i wschodnią a południowo-zachodnią częścią Polski, a także między Polską południowo-wschodnią a północno-zachodnią [8]. Duże znaczenie dla regionu podkarpackiego, a także i dla całej Polski, miałyby wybudowanie, planowej jeszcze w okresie międzywojennym, nowej linii z Krakowa do Zakopanego i Krynicy [9]. Dobre połączenia kolejowe mogłyby przyczynić się do aktywizacji gospodarczej peryferyjnych regionów kraju i jego integracji ponadregionalnej. Oczekiwanie na budowę sieci autostrad nie rozwiąże problemu, pomijając zbyt wysoki, rzeczywisty koszt transportu drogowego, przekładający się także na koszty działalności gospodarczej. Trudno też sobie wyobrazić aby z rosnącym naporem motoryzacji uporały się pozostawione sobie same miasta, które pójdą wypróbowaną drogą miast Europy zachodniej i będą ograniczać na swoim terenie ruch samochodowy.

Bez sieci szybkich połączeń w Polsce, atrakcyjnych ze względu na czas przejazdu i komfort podróży, można się liczyć tylko ze zmniejszeniem przewozów pasażerskich, co zasygnalizowane zostało w raporcie wykonanym na zlecenie UIC [10]. Budowa nowej linii z Warszawy w kierunku zachodnim przez Łódź i Poznań, z odgałęzieniem do Wrocławia, jak to zalecono w raporcie, pozwoliłaby włączyć Polskę w europejską sieć kolei dużych prędkości, ale jeszcze większe znaczenie miałaby ona dla integracji regionalnej Polski. W połączeniu z linią CMK, z prędkością maksymalną zwiększoną do 250 km/h, taki system szybkich połączeń miałby szanse powstać.



Rys. 11. Koncepcja sieci połączeń kolejowych największych aglomeracji miejskich w Polsce [7, 11]

## Literatura

- [1] Rusak R.: *Koleje piaskowe po dwóch latach działalności*. Technika Transportu Szynowego 10/2003.
- [2] Rozporządzenia Rady Ministrów z 8 lutego 2000 r. (Dz.U. 00.13.156 z 29 lutego 2000 r.).
- [3] Ustawa o transporcie kolejowym z 28 marca 2003 r., z późniejszymi zmianami.
- [4] Raport roczny PKP PLK S.A., 2003.
- [5] Statystyka UIC, 2003.
- [6] *Study of the financing of and public budget contributions to railways*. A Final Report for European Commission, DG TREN. Prepared by NE-RA National Economic Research Associates. January 2004, London.
- [7] *EU Passenger Rail Liberalisation: Extended Impact Assessment*. Steer Davies Gleave. Draft Final Report. January 2004. London.
- [8] Massel A., Raczyński J.: *Czy kolejowe przewozy międzyregionalne mają przyszłość w Polsce?* Technika Transportu Szynowego 10/2003.
- [9] Żurowska J.: *Modernizacja i budowa układu kolejowego w obszarze Kraków – Muszyna – Zakopane*. Technika Transportu Szynowego 6/2004.
- [10] *Passenger traffic study 2020 Poland and Czech Republic*. Final Report. IMTrans, Intraplan, INRETS, Munich/Paris 2003.
- [11] Massel A., Raczyński J.: *How to connect Poland to the European HS network?* Technika Transportu Szynowego, Inntrans special issue 2004.

Ogólnopolska Konferencja Naukowo-Techniczna

## Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w kolejnictwie

Krynica, 17–19 listopada 2004 r.

- Przegląd nowoczesnych technik, technologii i organizacji poprawiających funkcjonalność i interoperacyjność transportu kolejowego
- Ocena uwarunkowań technicznych, ekonomicznych i prawnych, które mają wpływ na pozycję konkurencyjną transportu kolejowego
- Analiza możliwości organizacji i finansowania transportu kolejowego (zwłaszcza kolejowych przewozów regionalnych) z wykorzystaniem systemów funkcjonujących w UE i innych krajach
- Zagadnienia z zakresu zarządzania zasobami ludzkimi

### Informacje

Biuro Oddziału SITK RP w Krakowie  
 30-804 Kraków, ul. Siostrzana 11  
 tel. (12) 658 93 72, fax (12) 659 00 76, tel/fax (12) 658 93 74,  
 e-mail: [krakow@sitk.org.pl](mailto:krakow@sitk.org.pl)