

Stanisław Romański

# Stanowisko Grupy PKP w sprawie konsultacji publicznych, ogłoszonych przez Komisję Europejską, dotyczących transportu między UE a krajami trzecimi

*Podstawą formalną tworzenia sieci transeuropejskich (TEN) w Europie był traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską (rozdział XV – artykuły 154–156), gdzie wskazano cele, priorytety i ogólne kierunki działań, zwłaszcza w odniesieniu do integracji regionalnej, interoperacyjności parametrów technicznych, koordynacji założeń polityki transportowej oraz metod finansowania przedsięwzięć. W odniesieniu do Polski takim dokumentem jest traktat akcesyjny, w którym układ linii kolejowych, o łącznej długości 5277 km, w zasadzie pokrywa się z układem linii objętych umowami AGC, AGTC oraz zawartych w raporcie TINA.*

Układ linii kolejowych w ramach sieci transeuropejskiej (według załącznika 1 do decyzji 1692/EC) obejmuje 79 440 km kolejowych linii konwencjonalnych oraz linii dużych prędkości, z których 23 005 km to linie planowane.

Polska w określonej, nowej rzeczywistości geopolitycznej ma nadal do odegrania znaczącą rolę w aspekcie zapewnienia efektywnych relacji Wschód – Zachód i Północ – Południe. Jako kraj członkowski UE, którego sąsiedzi są w większości krajami trzecimi, Polska powinna spełniać kluczową rolę w tworzeniu połączeń sieci transeuropejskiej starej 15. i nowych członków UE z krajami trzecimi zarówno w skali europejskiej, jak i ogólnosiwiatowej.

## Konsultacje publiczne DG TREN

W drugiej połowie 2004 r. Dyrekcja Generalna ds. Energii i Transportu Komisji Europejskiej (DG TREN) zwróciła się do krajów członkowskich z szeregiem zapytań związanych z istniejącym stanem i kierunkami rozwoju sieci transportowej łączącej te kraje z krajami trzecimi. Sprawa ta nabrała szczególnego znaczenia po rozszerzeniu Unii Europejskiej z 15 do 25 krajów członkowskich. Konsultacje te polegały na oczekiwaniu uzyskania odpowiedzi na wiele zasadniczych pytań, na podstawie których otrzymano pełny obraz kształtowania się sieci transportowej oraz preferencji poszczególnych krajów w zakresie jej rozwijania. Materiał, uzyskany tą drogą w ramach konsultacji publicznych, jest ważnym składnikiem do podejmowania decyzji w sprawie prowadzenia prace nad skoordynowaniem działań według ustalonych priorytetów, mających na celu uzyskanie jednolitej sieci europejskiej w odniesie-

niu do wszystkich rodzajów transportu – transeuropejskich sieci transportowej (TEN-T).

W ramach konsultacji publicznej respondenci odpowiadali na trzy następujące części pytań.

- Jakie są najważniejsze osie transportowe?
- Jakie inwestycje i jak są prowadzone?
- Jak zapewnić jednolicie płynne (tj. bez utrudnień w punktach styku systemów transportowych) i efektywne wykorzystanie osi transportowych?

W dalszej części artykułu przedstawione zostaną odpowiedzi na pytania w ramach wszystkich trzech części, stanowiące łącznie stanowisko Grupy PKP w sprawie transportu pomiędzy Unią Europejską a krajami trzecimi.

## Główne osie transportowe przebiegające przez Polskę

1. Najważniejsze obecnie osie transportowe, włączając w to morskie szlaki wodne łączące UE z krajami sąsiadującymi lub regionami granicznymi

### ■ Oś wschód – zachód

Linia E 20 położona w Korytarzu Paneuropejskim II: Berlin – Warszawa – Mińsk – Moskwa – Niżnyj Nowgorod

Korytarz II jest priorytetowym korytarzem w relacji Wschód – Zachód, zapewniającym łączność krajom Europy Zachodniej, Środkowo-Wschodniej z Rosją i krajami azjatyckimi. W związku z możliwościami, jakie daje w zakresie prowadzenia wymiany Europa – Azja; połączenie korytarza między innymi z korytarzami OSZD: 1 (Moskwa – Omsk – Nachodka – Władywostok/odgałęzienie Ułan-Bator, Pekin), 2 (Moskwa – Astana i dalej do Chin), ma on wielki potencjał do wykorzystania.

Dzięki prowadzonym inwestycjom, korytarz ten będzie w jeszcze większym procencie wykorzystywany w transporcie kolejowym wschód – zachód.

Linia E 30 położona w Korytarzu Paneuropejskim III: Berlin – Drezno – Wrocław – Lwów – Kijów

Korytarz III stanowi połączenie krajów UE z Ukrainą, Rosją i krajami basenu Morza Czarnego. W ramach projektu TRACECA, finansowanego ze środków Unii Europejskiej (program TACIS), planuje się zbudowanie korytarza transportowego, umożliwiającego połączenie Europy, Kaukazu, Centralnej Azji, Chin i Mongolii. W połączeniu z korytarzami paneuropejskimi pozwoli to na stworzenie dogodnej siatki transportowej do zintensyfikowania przewozów Europa – Azja.

■ Oś północ – południe

Linia E 65/CE 65 położona w Korytarzu Paneuropejskim VI: Gdańsk – Warszawa – Katowice – Żylna, do ruchu towarowego Gdańsk – Bydgoszcz – Zduńska Wola – Katowice (odgałęzienie Katowice – Ostrawa – Breclav)

Korytarz VI jest podstawowym korytarzem paneuropejskim łączącym północ z południem. Stanowi też najlepsze połączenie basenu Morza Bałtyckiego i Śródziemnego. Jest on traktowany na szczeblu unijnym priorytetowo. Zostało to potwierdzone decyzją 884/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 29.04.2004 r., gdzie wśród 30 priorytetowych projektów na sieci TEN wymieniona została oś kolejowa Gdańsk – Warszawa – Brno/Bratysława – Wiedeń.

Linia E 59/CE 59 jako alternatywa dla transportu towarowego północ – południe, do rozładowania zatorów („wąskich gardeł”) w Europie Zachodniej

■ Oś północny-wschód – południowy-wschód

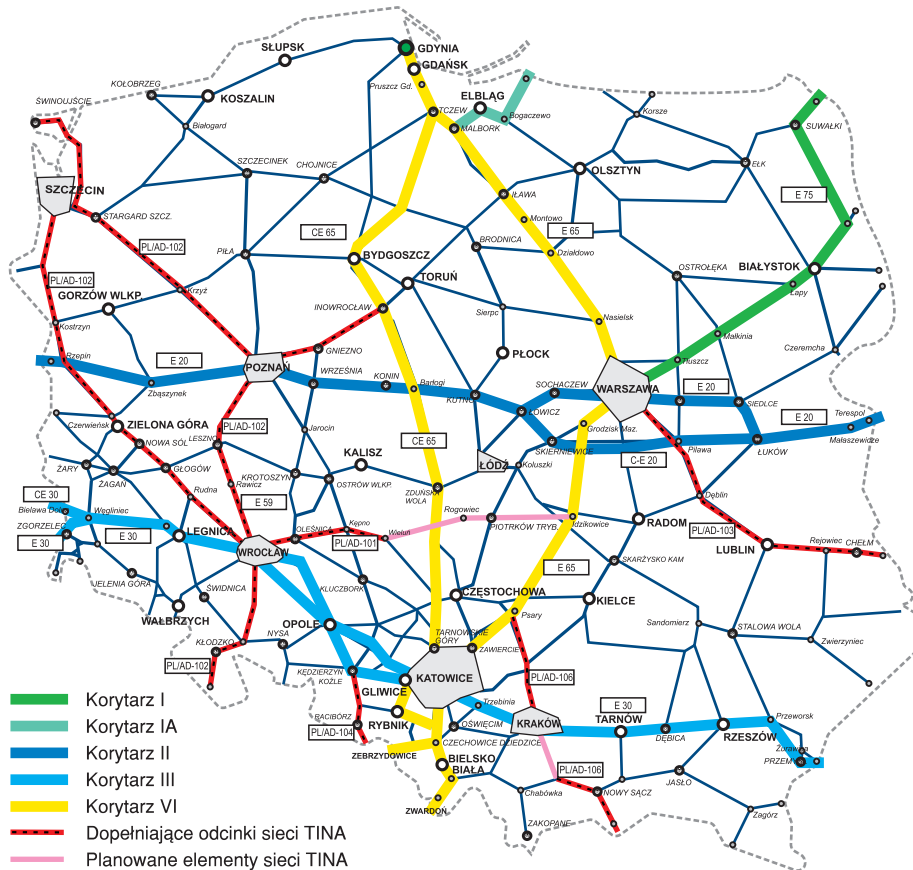
Linia E 75 położona w Korytarzu Paneuropejskim I: Helsinki – Tallin – Ryga – Kowno – Warszawa (z odgałęzieniem IA Ryga – Kaliningrad – Gdańsk)

Korytarz I spełnia bardzo ważną rolę w integracji terytorialnej Unii Europejskiej. Sprawne transportowe połączenie krajów bałtyckich z pozostałymi krajami UE traktowane jest w chwili obecnej priorytetowo. Potwierdzeniem tego jest decyzja 884/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 29.04.2004 r., w której wśród 30 priorytetowych projektów na sieci TEN wymieniona została *Rail Baltica*: oś Warszawa – Kowno – Ryga – Tallin – Helsinki. Korytarz I wraz z odgałęzieniem IA, to nie tylko integracja wewnątrz Unii, ale także sprawne połączenie z Rosją i Morzem Bałtyckim. Linia E 28 Warszawa – Otwock – Piława – Lublin – Rejowiec – Dorohusk – Jagodnin – Kowel – Kijów (z możliwością rozgałęzienia na Moskwę i Odesę)

Linia zaliczona jest do sieci TEN jako kierunek dodatkowy, potwierdzony końcowym protokołem TINA. Połączenie linii E 28 z linią E 75 (z włączeniem dodatkowej odnogi Sokółka – Kuźnica Białostocka – Grodno – Wilno) oznacza połączenie krajów bałtyckich, Rosji (przy wykorzystaniu odgałęzienia IA) i Polski, z krajami basenu Morza Czarnego.

2. Jak będą wyglądać te osie transportowe w horyzoncie czasowym 2020 r.?

W horyzoncie czasowym do 2020 r. przewiduje się zwiększenie znaczenia korytarzy przebiegających przez Polskę w związku z zakładaną intensyfikacją przewozów pomiędzy UE a krajami trzecimi. Jest to okazja do właściwego wykorzystania już w dużej części zmodernizowanych linii kolejowych leżących w korytarzach paneuropejskich na terytorium Polski i wydłużenia ich na kraje sąsiednie. Należy podkreślić, że kontynuacja i zakończenie modernizacji linii E 20/CE 20, E 30/CE 30, E 65 jest jednym z priorytetów *Strategii Rozwoju Infrastruktury Kolejowej do roku*



Główne osie transportowe przebiegające przez Polskę

Źr. PKP PLK S.A.

2013 i na lata dalsze, przyjętej przez Ministerstwo Infrastruktury w 2004 r.

3. Jak kształtuje się równowaga między różnymi rodzajami transportu?

W chwili obecnej, jak w całej UE tak i w Polsce, obserwuje się niski poziom zrównoważenia transportu. Zdecydowany jest udział transportu drogowego zarówno w przewozach osób, jak i towarów. Również polityka transportowa nie sprzyja rozwojowi sektora kolejowego. W ostatnich latach tylko około 10% wydatków budżetu państwa przeznaczanych było na infrastrukturę kolejową, 90% to wydatki na drogi kołowe.

Z uwagi na praktyczny brak w Polsce kolejowych przewozów intermodalnych, przewóz towarów odbywa się przy udziale ciężkiego taboru samochodowego, co powoduje dużą degradację środowiska, jak i istniejących dróg. Dotyczy to zwłaszcza przewozów tranzytowych przez Polskę; te przewozy powinny być w pierwszej kolejności przejęte przez transport intermodalny.

4. Obecne wielkości przewozów pasażerskich i towarowych na wskazanych osiach

W 2004 r. przewozy ładunków i pasażerów w Grupie PKP kształtowały się następująco.

- Przewóz ładunków
- Korytarz II
  - Kunowice – Terespol około 106 tys. t
  - Terespol – Kunowice około 402 tys. t
- Korytarz III
  - Bielawa Dolna – Medyka 2,5 tys. t
  - Medyka – Bielawa Dolna 5,3 tys. t

## ■ Przewóz pasażerów

W przewozach kwalifikowanych przewieziono w relacji Warszawa – Mostiska – Warszawa 111 950 osób, w relacji Kraków – Kijów – Kraków 23 248 osób, w relacji z granicy z Ukrainą do Krakowa 520 490 osób.

W przewozach regionalnych liczba przewiezionych osób kształtowała się następująco:

- komunikacja Polska – Rosja, przejście Braniewo – Mamonowo – 23 528 osób (zwiększenie o 46% w stosunku do 2003 r.),
- komunikacja Polska – Białoruś, przejście:
  - Kuźnica Białostocka – Grodno – 177 857 osób (zmniejszenie o 23% w stosunku do 2003 r.),
  - Czeremcha – Wysokolitosk – 34 140 osób (zwiększenie o 19% w stosunku do 2003 r.),
  - Terespol – Brześć – 727 872 osób (zwiększenie o 3% w stosunku do 2003 r.),
- komunikacja Polska – Ukraina, przejście:
  - Dorohusk – Jagodin – 156 082 osób (zmniejszenie o 10% w stosunku do 2003 r.),
  - Hrebenne – Rawa Ruskaja – 105 302 osób (zwiększenie o 73% w stosunku do 2003 r.),

Medyka – Mostiska – 146 598 osób (zmniejszenie o 16% w stosunku do 2003 r.),

Krościenko – Starzawa – 43 192 osób (zwiększenie o 116% w stosunku do 2003 r.).

5. Jaka jest wielkość i udział międzynarodowych przewozów do i z Unii Europejskiej lub między sąsiadującymi regionami?

Wielkości przewozów ładunków, wykonanych przez operatorów Grupy PKP w 2004 r., przedstawiono w tabeli 1, natomiast pasażerów – w tabeli 2.

6. Jak będą się kształtować w/w przewozy do roku 2020?

Do 2020 r. przewiduje się znaczne zwiększenie zapotrzebowania na transport, związane bezpośrednio z przewidywanym dużym wzrostem gospodarczym, a także ze znacznym zwiększeniem obrotów polskiego handlu zagranicznego.

W polskiej gospodarce jest – i nadal będzie się utrzymywał – relatywnie wysoki popyt na kolejowe przewozy towarowe. Można przyjąć, że po niezbędnej restrukturyzacji przemysłów ciężkich i górnictwa popyt na przewozy ładunków koleją ustabilizuje się na pewnym, dzisiaj trudnym do określenia poziomie. Według prognozy, opracowanej przez prof. J. Burnewicza dla Ministerstwa Infrastruktury, przewozy towarów koleją będą się kształtować w porównaniu do 242 mln t w 2003 r. na poziomie min/max – 271/288 mln t w 2013 r. i 292/324 mln t w 2020 r.

W regionalnym ruchu pasażerskim potoki podróźnych w perspektywie 2015 r. będą kształtowały się jak w tabeli 3.

7. Czy istnieją szczególnie wrażliwe środowiskowo obszary, które muszą być wzięte pod uwagę podczas analizowania najważniejszych osi transportowych?

Na obszarach przez które przechodzą najważniejsze korytarze kolejowe znajduje się wiele obszarów wrażliwych środowiskowo: parki narodowe (np. w przypadku Korytarza I – Narwiański, Biebrzański, Wigierski), rezerwy przyrody, rezerwy zwierzęce, krajobrazowe itp. Umieszczenie w pobliżu tych terenów najbardziej przyjaznego środowisku rodzaju transportu, jakim jest kolej (zwłaszcza, jeśli będą to zmodernizowane linie o odpowiednim standardzie), jest najwłaściwszym rozwiązaniem – szczególnie wobec alternatywy transportu drogowego.

## Zakładane inwestycje i sposoby ich finansowania

Prowadzone w ramach Grupy PKP inwestycje infrastrukturalne mają na celu poprawę jakości oferowanych usług, zwiększenie wolumenu przewozów kolejowych, polepszenie dostępności kolei, jak również poprawę mobilności zarówno na poziomie krajowym, jak i międzynarodowym.

### ■ Inwestycje na osi wschód – zachód:

- na linii E 20 przyczyniają się do stworzenia coraz lepszego połączenia kolejowego na linii Paryż – Berlin – Warszawa – Moskwa,
- na linii E 30 są bardzo ważnym elementem, szczególnie w aspekcie transportu kombinowanego dla międzynarodowych towarowych przewozów kolejowych.

■ Modernizacje infrastruktury kolejowej prowadzone i planowane na najbliższe lata na osi północ – południe, w Korytarzu VI oraz na ciągu

Tabela 1

## Przewozy ładunków

Kraj	Eksport z Polski do krajów UE	Import do Polski z krajów UE
	[t]	
Finlandia	223 646	6 965
Litwa	82 507	731 122
Łotwa	15 148	320 953
Estonia	19 356	20 417
Czechy	3 872 713	2 062 099
Węgry	780 584	205 627
Słowacja	1 703 618	1 291 660
Irlandia	49 350	6 990
Wielka Brytania	312 513	67 509
Hiszpania	270 449	10 957
Grecja	22 033	422
Szwecja	357 779	114 268
Słowenia	99 272	59 829
Niemcy	9 173 620	1 807 314
Austria	3 279 607	382 709
Luxemburg	27 037	5 581
Włochy	413 937	301 026
Holandia	248 897	125 346
Dania	210 172	46 165
Francja	601 027	163 084
Belgia	1 890 246	82 791
Portugalia	26 233	211
Razem	21 975 744	7 813 045

Źródło: statystyka STAT 2004.

## Przewozy pasażerów

Os	Linia	Liczba podróźnych			Udział przewozów międzynarodowych w przewozach ogółem
		w ruchu		ogółem	
		międzynarodowym	krajowym	w 2004 r.	
Polska – Białoruś	Warszawa – Terespol	320	23 107	23 427	1,37
	Warszawa – Dorohusk	340	19 000	19 340	1,76
Polska – Ukraina	Kraków – Przemyśl	25	23 315	23 340	0,11

Tabela zawiera dane średniodobowe i tylko dla przejść, na których planuje się utrzymanie ruchu międzynarodowego.

Tabela 2

E 59 i CE 59 umożliwią szybsze połączenia kolejowe od Morza Bałtyckiego na południe Europy po infrastrukturze o wyższych standardach technicznych i eksploatacyjnych, spełniającej wymagania przewoźników kolejowych.

Wymienione przedsięwzięcia, zwłaszcza te modernizacje, które znajdują się w końcowej fazie (E 20), stanowią przykład projektów, których realizacja odbywa się na obszarach wielu krajów i dzięki temu europejski transport kolejowy zyskuje nową wartość, a ponadto ułatwia rozładowanie wąskich gardel transportowych oraz przenoszenie przewozów z dróg na kolej.

Synchronizacja działań modernizacyjnych na liniach kolejowych w wielu krajach tak, aby możliwe było w jednakowym czasie dyskontowanie efektów modernizacji na całych ciągach kolejowych stanowi dobre rozwiązanie modelowe do rozpowszechnienia nie tylko dla krajów sąsiadujących ze sobą.

**1. Jakie są najbardziej uciążliwe zatory transportowe, wąskie gardła, dotyczące bezpieczeństwa ruchu lub ochrony środowiska na głównych osiach, które mogłyby uzasadniać inwestycje?**

Wąskimi gardłami na ciągach są węzły kolejowe wymagające przebudowy. Na liniach proponowanych do ujęcia, jako ważnych dla ruchu międzyregionalnego i łączących ciągi międzynarodowe, konieczna jest naprawa infrastruktury i przebudowa układów torowych na stacjach. W zakresie skrzyżowań drogi kolejowej z kołową należy dążyć do rozwiązań bezkolizyjnych (budowa wiaduktów, kładek).

W planach modernizacyjnych do 2020 r. nie jest ujęta modernizacja lub kompleksowa naprawa linii nr 131 Chorzów Batory – Tczew, wchodzącej w skład ciągu AGTC – CE 65 oraz ujęta w układzie korytarzy paneuropejskich. Obecny stan techniczny linii wymusza wprowadzanie zmniejszeń prędkości maksymalnych. Konieczne jest wcześniejsze ujęcie w planach modernizacyjnych tej linii, gdyż z uwagi na pogorszenie warunków eksploatacyjnych może wystąpić wąskie gardło dla towarowych przewozów Śląsk – Gdańsk Port Płn.

Na osi E 30 odcinek graniczny PKP – DB między Węglińcem i Horką nie jest zelektryfikowany (po obu stronach granicy), co powoduje konieczność zmiany trakcji z elektrycznej na spalinową i ponownie na elektryczną. Ma to wpływ na wydłużanie czasów przejazdu, jak i na środowisko (stosowanie trakcji spalinowej). Na granicy zachodniej jest tylko jedno zelektryfikowane przejście Rzepin – Frankfurt/O. Według aktualnej informacji elektryfikacja Horki wypadła z planu inwestycyjnego DB Netz do 2012 r.

Obecnie głównym problemem w relacji Warszawa – granica z Białorusią jest długi czas oczekiwania składów pociągów pasażerskich na stacji granicznej na wymianę wózków, co wynika z różnej szerokości torów na białoruskiej i polskiej sieci kolejowej. Zarówno w relacji Warszawa – granica z Białorusią, jak i Kraków – granica z Ukrainą występują problemy wynikające z:

- różnego napięcia zasilania sieci trakcyjnej,
- zbyt małej prędkości maksymalnej dla pociągów w krajach sąsiednich,
- niedostatecznej współpracy systemów rezerwowania miejsc w pociągach (brak standardów UIC w krajach sąsiednich),
- długotrwałej procedury służb celnych i granicznych w krajach sąsiednich.

## Potoki podróży w perspektywie do 2015 r. w regionalnym ruchu pasażerskim

	Polska – Białoruś		Polska – Ukraina			
	Warszawa – Terespol		Warszawa – Dorohusk		Kraków – Przemyśl	
	2010	2015	2010	2015	2010	2015
Ruch międzynarodowy	375	410	380	460	15	15
Ruchu krajowy	30 039	30 039	19 000	19 000	20 984	18 885
Razem	30 414	30 449	19 380	19 460	20 999	18 900

Tabela zawiera dane średniodobowe i tylko dla przejść, na których planuje się utrzymanie ruchu międzynarodowego.

**2. Jakie rodzaje udoskonaleń (odnowa, nowe konstrukcje) infrastruktury będą potrzebne w celu usunięcia wąskich gardel?**

- Korytarz III
  - elektryfikacja odcinka przez przejście Węglińiec – Horka,
  - modernizacja całej linii z uwzględnieniem parametrów AGC i AGTC.
- Korytarz II
  - rozbudowa i modernizacja Centrum Logistycznego w Małaszewiczach, m.in. poprzez: zwiększenie długości torów stacyjnych (zwiększenie potencjału), budowę torowego stanowiska przestawczego dla systemu SUW 2000, budowę CL w Małaszewiczach.
- Korytarze I i VI
  - zmodernizowanie linii na całym ciągu do wymaganych parametrów prędkościowych, bezpieczeństwa i nacisków na oś.
- Wdrożenie do eksploatacji na przejściu granicznym z Białorusią technologii automatycznej zmiany szerokości toru dzięki zastosowaniu przesuwanych zestawów kołowych z systemem SUW 2000. Skraca on czas postoju pociągów na przejściach granicznych z powodów technicznych z 2–3 godz. do 20 min. System ten działa od 2003 r. na przejściu granicznym z Ukrainą.
- Zakończenie prac modernizacyjnych przejść Terespol i Przemyśl.
- Zakończenie modernizacji linii E 20 skróci czas przejazdu pociągów.
- Wprowadzenie kontroli celnej i granicznej podczas biegu pociągu.

**4. Jakie byłyby ekonomiczne, w zakresie ochrony środowiska oraz w charakterze bezpieczeństwa, korzyści takiego projektu?**

Przesunięcie ładunków z drogi na szyny (przy występującym przeciążeniu dróg i niedociążeniu szyn) wydatnie poprawi bezpieczeństwo w transporcie i zmniejszy poziom emisji szkodliwych dla środowiska spalin powodowanych przez transport samochodowy.

**5. Czy istnieją alternatywne techniczne lub modalne opcje by zlikwidować lub wygładzić wąskie gardła?**

Nie ma alternatywy dla niezbędnych nakładów inwestycyjnych na infrastrukturę kolejową w Polsce na tych osiach transportowych, jeżeli ma być realizowana strategia zrównoważonego rozwoju transportu.

## 6. Jaki jest najlepszy sposób finansowania projektów? Jak mogłaby wyglądać rola zaangażowanego w inwestycje sektora prywatnego i wpływów za użytkowanie infrastruktury?

Realizacja zakładanego na lata 2007–2013 programu inwestycyjnego nie będzie możliwa bez znacznego udziału środków pochodzących z funduszy unijnych, kredytów EBI, a także bez zapewnionych w budżecie państwa środków na współfinansowanie projektów.

Wsparcie UE obejmuje zasilanie z Funduszu Spójności (zakres wsparcia: transeuropejskie sieci transportowe i inwestycje poza tymi sieciami, systemy intermodalne, interoperacyjność) oraz z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (zakres wsparcia: inwestycje transportowe, w tym sieci transeuropejskie oraz przyczyniające się do bardziej zrównoważonego podziału gęstościowego i ograniczania oddziaływań na środowisko).

### Zapewnienie jednolicie płynnego i efektywnego wykorzystania osi transportowych

#### 1. Najważniejsze techniczne i administracyjne wąskie gardła na osiach transportowych

■ Techniczne (w relacjach do i z krajów trzecich – oś E 20 i E 30):

- brak zharmonizowanego elektronicznego systemu wymiany danych,
- zły stan techniczny taboru przybywającego z Białorusi do UE, powodujący opóźnienia w przyjmowaniu pociągów,
- niedostateczna długość torów na stacjach granicznych,
- niedostateczna moc przeładunkowa na stacjach granicznych na wschodniej granicy Polski,
- różnica szerokości toru 1435 mm i 1520 mm, powodująca konieczność przeładunku towarów, przestawienia wagonu na wózki innej szerokości toru lub zastosowania stanowisk przestawczych i wagonów z automatyczną zmianą rozstawu kół,
- różne napięcia zasilania sieci trakcyjnej,
- zbyt mała prędkość maksymalna dla pociągów w krajach sąsiednich.

■ Administracyjno-formalne:

- obowiązkowe inspekcje fitosanitarne i weterynaryjne w relacjach tranzytowych,
- brak punktów kontroli fitosanitarnej i weterynaryjnej na granicy wschodniej,
- zmiana systemu kolejowego prawa przewozowego z CIM na SMGS, lub odwrotnie, wymaga wystawiania na zewnętrznej granicy Unii Europejskiej nowych listów przewozowych,
- brak procedury przekazywania pociągów na zasadzie wzajemnego zaufania w ramach UE,
- brak procedur wspólnego dokonywania czynności granicznych na granicy z krajami trzecimi,
- niedostateczna współpraca systemów rezerwowania miejsc w pociągach (brak standardów UIC w krajach sąsiednich),
- długotrwałe procedury służb celnych i granicznych w krajach sąsiednich,
- stemplowanie przez służby celne dokumentów wywozowych do potrzeb odzyskania podatku VAT.

#### 2. Czy występują problemy w zakresie interoperacyjności przy przekraczaniu granic lub zmianie rodzaju transportu?

Aktualne problemy związane z interoperacyjnością przy przekraczaniu granic (w zakresie urządzeń srk, telekomunikacji) zostaną

na terenie Polski rozwiązane poprzez implementację na głównych osiach transportowych dwóch składników Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) – zorientowanego na bezpieczeństwo i sterowanie ruchem Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami (ETCS) oraz zorientowanego na komunikację Globalnego Systemu Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej (GSM-R). Zostaną one uzupełnione o aplikacje telematyczne dla transportu towarowego (TAF).

Implementacja wspomnianych systemów w Polsce będzie się odbywała głównie na podstawie zapisów unijnych aktów prawnych dotyczących interoperacyjności kolei konwencjonalnych, w tym technicznych specyfikacji interoperacyjności dla podsystemów sterowanie (TSI CCS CR) i telematyka (TSI TAF CR).

Brak interoperacyjności na wschodniej granicy Polski, wynikający z różnic w szerokości toru, przy wykorzystaniu naszych wieloletnich doświadczeń i zastosowaniu rozwiązań technicznych jest niwelowany. Jednym z przykładów wykorzystania innowacji technicznych w transporcie kolejowym w tym zakresie jest system SUW 2000, umożliwiający bezprzeładunkowy przejazd składów właśnie na styku sieci kolejowych o różnych szerokościach toru. Integralnymi częściami systemu są wózki umożliwiające automatyczną zmianę rozstawu kół oraz torowe stanowisko przestawcze. W praktyce funkcjonowanie systemu polega na przejeździe składu przez torowe stanowisko przestawcze, które łączy tory o różnej szerokości. Rozwiązanie to umożliwia znaczne skrócenie czasu przejazdu pociągu oraz wyeliminowanie konieczności przeładunku towarów. Obecnie system SUW 2000 funkcjonuje bezusterkowo na stacji Trakiszki. Naukowcy z Wydziału Transportu Politechniki Warszawskiej opracowali technologię usprawniającą działanie już istniejącego systemu. Pilotowany przez nich projekt, o nazwie *Intergauge*, przewidziany jest do realizacji w ramach 6. Programu Ramowego UE i zakłada zautomatyzowanie torowego stanowiska przestawczego oraz przystosowanie całego systemu do przejazdu pociągów o większej masie.

Rozpowszechnienie systemu umożliwi zwiększenie przepływności oraz spełnienie standardów interoperacyjności na wszystkich punktach przejścia między kolejami o różnej szerokości toru (1435 i 1520/1524 mm), jakie znajdują się w Europie Środkowo-Wschodniej.

#### 3. Czy bezpieczeństwo lub zapewnienie ochrony są głównymi problemami na osiach transportowych?

■ W przewozach ładunków

W korytarzu I, III i VI ze względów bezpieczeństwa występuje dużo ograniczeń prędkości wymuszonych:

- złym stanem technicznym torów,
- złym stanem technicznym rozjazdów,
- dużą liczbą skrzyżowań w poziomie torów, ich stanem lub rozwiązaniem technicznym.

■ W przewozach osób

Bezpieczeństwo i zapewnienie ochrony są obecnie problemem w przewozach pasażerów w ruchu międzynarodowym w relacjach Warszawa – Moskwa – Warszawa i Kraków – Kijów – Kraków.

#### 4. Co należy zrobić, aby rozwiązać problem wąskich gardła dziś i w horyzoncie roku 2020?

Strategia rozwoju transportu na lata 2007–2013 przewiduje realizację następujących celów szczegółowych w dziedzinie transportu kolejowego, które mają na celu jego rozwój, poprawę

stanu technicznego i eliminację wąskich gardeł.

■ Zakończenie modernizacji od 40% do 50% kolejowej transeuropejskiej sieci transportowej, w tym poprawę stanu technicznego istniejącej infrastruktury kolejowej, tak by w 2013 r. 80% linii było w stanie dobrym, a 20% w stanie zadowolającym.

■ Likwidacja wąskich gardeł powodujących ograniczenia prędkości na liniach kolejowych o dużych potokach przewozowych (zarządca infrastruktury został zobowiązany do opracowania strategii inwestycyjnej ukierunkowanej na rewitalizację ważnych linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem zmniejszenia liczby punktowych ograniczeń prędkości).



Lokalizację torowych stanowisk przestawczych systemu SUW 2000 na granicy Polski; kolorem zielonym oznaczono wykorzystanie systemu SUW 2000 w relacjach: Warszawa – Wilno (eksploatacja systemu od października 2000 r.), Kraków – Kijów (eksploatacja systemu od grudnia 2003 r.); niebieskim – potencjalne miejsca wykorzystania systemu SUW 2000

##### 5. Jakie można wprowadzić ułatwienia w zakresie transportu intermodalnego?

Rozwój i usprawnienie przewozów intermodalnych na głównych osiach transportowych można osiągnąć poprzez modernizację linii kolejowych, przede wszystkim wchodzących w skład europejskich korytarzy transportowych przecinających Polskę na osi wschód–zachód i północ–południe, zapewniających wyeliminowanie wszystkich wąskich gardeł oraz możliwość uzyskiwania przez przewoźników kolejowych dużych prędkości handlowych.

■ Rozbudowę istniejących i budowa nowych terminali kontenerowych stanowiących załączki i centralne punkty powstających centrów logistycznych, przy czym założeniem podstawowym jest lokowanie centrów logistycznych korzystających ze wsparcia ze strony budżetu krajowego i środków pomocowych EU jedynie w miejscach mających połączenia z polską siecią kolejową, w których podstawową formą intermodalnej obsługi transportowej będzie transport kolejowy.

■ Modernizację istniejącego taboru kolejowego operatorów kolejowych oraz inwestycyjne zakupy nowoczesnych wagonów specjalistycznych przeznaczonych do przewozów intermodalnych jednostek transportowych, jak również lokomotyw do prowadzenia szybkich pociągów towarowych na obszarze krajów członkowskich UE.

■ Rozbudowę telekomunikacyjnej sieci światłowodowej i połączenie jej z systemami krajów sąsiednich oraz stworzenie informatycznej platformy wymiany informacji o przesyłkach i ich monitoringu.

Jako przykład inicjatywy w tym zakresie należy wskazać nowoczesne centrum logistyczne, które ma powstać w Sławkowie, do obsługi przeladunku kontenerów i przepływu towarów między Azją, Polską a Europą Zachodnią. Sławków jest najbardziej wysuniętym na zachód punktem Europy, do którego biegnie szeroki tor kolejowy.

Budowa euroterminalu to część międzynarodowego projektu logistycznego, którego celem jest przejście przez transport kolejowy części ładunków transportowanych dotychczas z Azji do Europy drogą morską. Ma to dać szansę na rozwój gospodarczy w skali globalnej, intensyfikację handlu i nowe miejsca pracy.

##### 6. Jakie wspólne reguły rynkowe powinny być stosowane w celu usprawnienia i przyspieszenia transportu na osiach transportowych?

Polityka kolejowa w Unii Europejskiej dąży do utworzenia jednolitego wspólnego rynku przewozów kolejowych. Jego zaistnienie wymaga pełnej harmonizacji technicznej, w tym między innymi wyeliminowania barier wywołanych różnymi systemami zasilania sieci, sterowania ruchem i sygnalizacji.

Wdrażania osiągnięć postępu technicznego w kolejnictwie weryfikowane jest przez rynek usług przewozowych.

Przełom techniczny w europejskim kolejnictwie (wykorzystujący niektóre z dotychczasowych osiągnięć) przewidywany jest na lata 2010–2015. Już dziś można stwierdzić, że dużą rolę może odegrać np.:

- rozwój transgranicznych tras kolejowych, po których będą kursowały szybkie pociągi towarowe; obecnie funkcjonuje linia z Antwerpii (Belgia) do Mediolanu, w najbliższym czasie powstaną jeszcze trzy, między innymi z Londynu do Sopronu (na Węgrzech);
- osiągnięcie na wytyczonych ciągach kolejowych poprawy atrakcyjności transportu kolejowego przez wprowadzenie prędkości 160 km/h dla ruchu pasażerskiego i 120 km/h dla ruchu towarowego, przy nacisku osi 225 kN, a także na określonych nowych liniach magistralnych położonych w priorytetowych korytarzach transportowych uzyskanie standardów europejskich, w tym prędkości równej lub większej niż 250 km/h; wszystkie linie objęte wymienionymi umowami mają status linii o państwowym znaczeniu;
- ujednoczenie standardów infrastruktury zgodnie z umowami AGC i AGCT, wykorzystując w maksymalnym stopniu prędkość handlową, naciski osi, masę brutto i długość pociągu;
- utworzenie wspólnego systemu rezerwacji miejsc i sprzedaży biletów w komunikacji kolejowej pomiędzy Polską a sąsiednimi krajami, nie będącymi członkami UE;
- uproszczona odprawa graniczno-celna w pociągach kursujących w relacjach przygranicznych.

7. Które dziedziny procedur administracyjnych powinny być lepiej zintegrowane?

- Zasady finansowania infrastruktury tak, aby poprzez odpowiedni poziom dotacji budżetowych zmniejszyć poziom stawek dostępu do infrastruktury, który w Polsce należy obecnie do najwyższych w Europie (po Bułgarii, Litwie, Słowacji i Łotwie). Szczególnie rażąco wysokie są stawki za pociągi towarowe.
- Stworzenie programu dofinansowania ze środków UE projektów inwestycyjnych w zakresie interoperacyjności.
- Uproszczenie procedur służb celnych i granicznych w krajach sąsiednich (procedury te powinny być prowadzone wspólnie przez służby graniczne i celne obu państw podczas jazdy pociągu).

8. Jaka mogłaby być rola sektora prywatnego?

Sektor prywatny mógłby uczestniczyć w realizacji projektów związanych z rozwojem centrów logistycznych, terminali kontenerowych i poprawą infrastruktury w portach (poprawa dostępności do portów).

## Wnioski

PKP S.A., jako spółka matka w Grupie PKP, przywiązuje duże znaczenie do kwestii strategii i rozwoju transportu kolejowego w Polsce zarówno w skali przewozów krajowych, jak i międzynarodowych. Dlatego traktuje ze szczególną uwagą konsultacje publiczne Komisji Europejskiej (DG TREN) w sprawie uzyskania praktycznych zaleceń do działań Unii Europejskiej w celu rozwijania transportu między UE a krajami trzecimi.

Z tego punktu widzenia stanowisko Grupy PKP uwzględni zarówno potrzeby rozwojowe kraju, jak i wykorzystanie walorów tranzytowego położenia Polski. Zakłada ono rozwijanie sieci kolejowej głównie poprzez konsekwentną modernizację infrastruktury do standardów umów AGC/AGTC, przede wszystkim paneuropejskich korytarzy transportowych I, II, III, VI oraz linie E 59/CE 59 i E 28. Oznacza to równorzędne traktowanie osi wschód–zachód i północ–południe, jak również kierunków pośrednich. Główny nacisk położony jest na działania w zakresie zagadnień technicznych (podniesienie standardu i prędkości przewozów, zapewnienie bezpieczeństwa, nowoczesne systemy interoperacyjne, np.

SUW 2000), jak również administracyjne (usprawnienie obsługi granicznej i płynności przewozów w punktach styku systemów transportowych).

Realizacja założeń stanowiska Grupy PKP zapewni więc warunki do rozwinięcia przewozów pasażerów i ładunków transportem kolejowym nie tylko w skali wynikającej z przewidywanego popytu na przewozy, ale stwarza możliwość pewnej zmiany proporcji obecnego podziału międzygałęziowego na korzyść kolei, szczególnie w obliczu narastających zatorów w ruchu drogowym obserwowanych i przewidywanych w Europie Zachodniej. Jest to kierunek zgodny z oczekiwaniami Komisji Europejskiej wyrażonych w Białej Księdze *Europejska polityka transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji* z 2001 r.

Materiał przygotowany w konsultacji ze spółkami Grupy PKP, w tym zwłaszcza PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., został przekazany do Komisji Europejskiej 29 marca 2005 r., stanowiąc istotny wkład do opublikowanego w listopadzie 2005 r. raportu Grupy Wysokiego Szczebla (HLG), kierowanej przez Loyolę de Palacio, na temat *Sieci dla pokoju i rozwoju – rozszerzenie głównych transeuropejskich sieci transportowych na sąsiednie kraje i regiony*. Pierwszy raport HLG został opublikowany w październiku 2005 r., a obecnie trwa następny etap prac, w ramach którego nastąpi uzupełnienie i zaktualizowanie dotychczas zebranych materiałów. □

## Literatura

- [1] Materiał PKP S.A.: *Stanowisko Grupy PKP w sprawie konsultacji publicznej ogłoszonej przez Komisję Europejską, dotyczącej transportu między UE i krajami trzecimi* (pismo nr KRS-077/59/05 z 29 marca 2005 r.).
- [2] Massel A.: *Europejska sieć transportowa*. Technika Transportu Szynowego 4/2004, s. 42–46.
- [3] Materiał PKP S.A. i PKP Intercity Sp. z o. o.: *Informacja o eksploatacji nadzorowanej i perspektywach dalszego rozwoju i wdrażania systemu SUW 2000*. Narada PKP S.A. – UZ w Krakowie, 1–3.02.2006 r.
- [4] Burniewicz J.: *Prognoza zapotrzebowania na transport w Polsce do 2013 i 2020 r.* Sopot 2004.
- [5] Ministerstwo Infrastruktury: *Strategia rozwoju transportu na lata 2007–2013*. Warszawa, grudzień 2004.

## Konferencja

# Nowe i modernizowane połączenia kolejowe w Polsce

## Warszawa, 10–11 maja 2006 r.

**Cel** – przedstawienie koncepcji i projektów przewidzianych w Narodowym Planie Gospodarczym na lata 2007–2013 nowych i modernizowanych linii kolejowych, uwarunkowania ich realizacji oraz roli organizacji społecznych w lobbingu na rzecz budowy i modernizacji kolei

Panel dyskusyjny *Ocena kierunków rozwoju połączeń kolejowych w Polsce i realności ich wykonalności w latach 2007–2013* – przewodniczący: Zbigniew Szafranski

**Miejsce** Dom Technika NOT w Warszawie, ul. Czackiego 3/5, sala „A” III piętro

**Patronat medialny** Technika Transportu Szynowego, Przegląd Komunikacyjny, Rynek Kolejowy

**Zgłoszenia przyjmuje i informacji udziela** mgr inż. Krystyna Chudoń-Kroczek  
Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej, SITK-Warszawa  
tel. 022 826 28 87, fax 022 827 02 58, 022 827 85 72  
e-mail: k.chudon@sitk.neostrada.pl;