



# Kolej w Polsce – terazniejszość i przyszłość

■ Agnieszka Sobiera, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne

Obecny stan infrastruktury kolejowej w Polsce jest wysoce niezadowalający i wymaga szybkiej poprawy. Podstawowe problemy, z jakimi borykamy się dzisiaj, to m.in. niska prędkość składów, ograniczona przepustowość, nacisk osiowy i długość składu, a także brak pełnej elektryfikacji. Problemy te są związane przede wszystkim ze złym stanem torów, podtorza oraz obiektów inżynieryjnych. Nakładają się na to niedostateczne zabezpieczenia przejazdów na poziomie szyn. W konsekwencji po 1990 r. zaznaczył się znaczny spadek udziału transportu kolejowego w całości przewozów na rzecz bardziej konkurencyjnego transportu samochodowego.

## Stan kolei w Polsce

Stan infrastruktury w skali sieci ulegał stopniowemu pogorszeniu od początku lat 90. XX w. Dobitym tego świadectwem był ujemny bilans prędkości. Oznacza to, że sumaryczne długości odcinków, na których przy zmianie rozkładu jazdy zwiększono prędkość, były mniejsze niż sumy długości odcinków, na jakich prędkość ulegała zmniejszeniu. Odwrócenie tej tendencji nastąpiło dopiero pod koniec 2011 r., kiedy po raz pierwszy od kilkudziesięciu lat bilans prędkości jazdy był dodatni.

Obecny stan infrastruktury, mimo podjętych działań inwestycyjnych, jest postrzegany przez przewoźników kolejowych jako największa bariera dla konkurencyjności transportu kolejowego. Nie bez znaczenia są także wysokie koszty eksploatacji istniejącej infrastruktury, spowodowane m.in. brakiem automatycznej obsługi ruchu.

## Perspektywa zmian – wyzwania

Obecny stan transportu w Polsce z uwzględnieniem kolei został poddany szczegółowej analizie, która leży u podstaw *Strategii rozwoju transportu*, określającej cele polskiego kolejnictwa do 2020 r. Dokument powiązany jest z dwoma innymi: *Master planem dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030* oraz *Wieloletnim programem inwestycji kolejowych do 2013 roku z perspektywą do roku 2015*. Wskazują one na możliwość stosunkowo szybkiego osiągnięcia przez polskie kolejnictwo silnej pozycji na rynku transportowym (ok. 10 lat). Droga do osiągnięcia tego celu wiedzie przez inwestycje obejmujące budowę nowych odcinków, ale także

modernizację istniejących wraz ze związaną z nimi infrastrukturą.

Konieczne jest zmodernizowanie obsługi ruchu kolejowego m.in. przez jego zautomatyzowanie oraz zmiany w systemach zarządzania przewozami towarowymi i pasażerskimi. Ważnym wyzwaniem będzie wprowadzenie *Europejskiego zarządzania ruchem kolejowym*, który pozwoli na poprawę możliwości operacyjnych kolei, a w konsekwencji umożliwi podniesienie prędkości rozwijanej na szlakach. Wpłynie to także na poprawę bezpieczeństwa ruchu, zwiększenie przepustowości węzłów komunikacyjnych, skrócenie czasu przejazdu, a w konsekwencji poprawi konkurencyjność przewozów kolejowych w odniesieniu do innych rodzajów transportu.

Na poprawę efektywności funkcjonowania transportu kolejowego wpłynąć ma również zapewnienie stabilnego finansowania infrastruktury oraz efektywne zarządzanie wszystkimi jej składnikami i systemami, a także pełne wykorzystanie zasobów ludzkich (w tym optymalizacja zatrudnienia).

Całość działań ma spowodować zrównoważenie poszczególnych gałęzi transportu (drogowego oraz kolejowego), a przez to zmniejszenie szkód środowiskowych związanych z gwałtownym rozwojem transportu drogowego. Wprowadzone zmiany powinny również ułatwić możliwości przemieszczania się z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu, co szczególnie w aglomeracjach miejskich pozwoliłoby na zmniejszenie zatłoczenia dróg. Działania te powinny także prowadzić do wzrostu przewozu ładunków pomiędzy Europą a Azją.



Pociąg Pendolino, fot. Alstom

Nie bez znaczenia są też inwestycje związane z taborem, którego znaczną część należy w możliwie nieodległej perspektywie wymienić bądź poddać generalnym remontom.

Tak rozbudowane plany nie są możliwe do realizacji bez stabilnego długofalowego planu finansowego. Środki na liczne inwestycje pochodzą z kilku źródeł. Przede wszystkim dzięki wejściu Polski do Unii Europejskiej kolej może korzystać z funduszy, takich jak ISPA (do 2004 r.), budżet TEN-T, Fundusz Spójności oraz Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego. Ważną rolę odgrywają także środki z Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI), których dystrybucją w naszym kraju zajmuje się Bank Gospodarstwa Krajowego. Pozwalają one na pokrycie niewystarczającego wkładu własnego, który jest wymagany do uzyskania finansowania ze środków Unii Europejskiej.

Obok wyżej wymienionych europejskich środków finansowych do dyspozycji pozostają także fundusze z budżetu państwa, środki własne zarządcy czy wreszcie Fundusz Kolejowy.

Dotychczasowe modernizacje infrastruktury opierały się przede wszystkim na Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) oraz na Regionalnych Programach Operacyjnych (RPO). Łącznie na lata 2011–2013 w ramach powyższych programów zaplanowano finansowanie na poziomie 21 474 363,0 tys. zł. Środki te przeznaczone są na realizację projektów liniowych (budowa i utrzymanie linii kolejowych, w tym również dużych prędkości, wykorzystywanych przez przedsiębiorców) oraz punktowych (dworce i terminale), a także wszystkich, które nie są związane lokalizacyjnie.

### Działania w zakresie infrastruktury kolejowej

Aby zapobiec pogłębiającej się z roku na rok degradacji istniejącej infrastruktury kolei, na lata 2007–2013 zaplanowano działania w ramach RPO poszczególnych województw, a także w obrębie POIiŚ. Rewitalizacja starych odcinków nie jest jednak jedynym celem, przewiduje się bowiem budowę nowych linii. Przykładami realizacji nowych inicjatyw są:

- połączenie oddane do użytku w maju 2012 r. do Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina w Warszawie,
- połączenie stacji Gdańsk Wrzeszcz z linią nr 201 Kościerzyna – Gdynia przez Port Lotniczy Trójmiasto im. Lecha Wałęsy,

- łącznica pomiędzy liniami nr 273 i 356 umożliwiającą przejazd pociągów na trasie Poznań – Zielona Góra i Gorzów Wielkopolski – Zielona Góra bez uciążliwej i opóźniającej podróż zmiany czoła na stacji Czerwieńsk.

*Wieloletni program inwestycji kolejowych do 2013 roku* (z możliwością wydłużenia działań do 2015) zakłada, że będą one realizowane w perspektywie krótkoterminowej (dwa, trzy lata), co umożliwi stopniową modernizację. Nie bez znaczenia są też ograniczone środki na takie inwestycje. Wymusza to odpowiedni porządek prac odtworzeniowych. Na pierwszym miejscu w harmonogramie znajdują się odcinki, których stan techniczny jest na tyle zły, że skutkuje zmniejszeniem prędkości rozkładowych lub też ograniczeniami punktowymi, ma także wpływ na funkcjonowanie całej sieci kolejowej (miarą jest tu liczba pociągów i struktura ruchu). Ograniczony zakres techniczny projektów zmierzających do modernizacji pozwala na uproszczenie procedur administracyjnych wymaganych do rozpoczęcia tych inwestycji.

Zaplanowane działania krótkoterminowe pokrywały się z tymi, które zrealizowano w celu obsługi transportowej w czasie Euro 2012. Kluczowe okazały się prace odtworzeniowe przypadające na 2011 r., finansowane z dodatkowych środków budżetowych, na odcinku Trójmiasto – Poznań – Wrocław. Pozwoliły na skrócenie przejazdu pociągów pomiędzy Poznaniem a Gdańskiem o blisko dwie godziny. Dzięki ustaleniom z Komisją Europejską poczynionym w ciągu ostatnich dwóch lat możliwe było realizowanie inwestycji ze środków UE. Przygotowano wtedy osiem projektów, które zakładały nadrobienie zaległości w utrzymaniu i przywracanie normalnych parametrów eksploatacyjnych na takich odcinkach kolejowych, jak: Toruń – Bydgoszcz, Inowrocław – Toruń – Jabłonowo Pomorskie, Koluszki – Częstochowa, Częstochowa – Lubliniec – Fosowskie, Zawiercie – Dąbrowa Górnicza-Ząbkowice – Jaworzno Szczakowa, Błotnica Strzelecka – Opole Groszowice, Kalety – Lubliniec – Kluczbork, Legnica – Rudna Gwizdanów. Dodatkowo plany modernizacji wzbogacono o programy poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych oraz zakupu i wymiany rozjazdów kolejowych.



Plany na lata 2014–2020 przewidują kontynuację rozpoczętych działań modernizacyjnych, a także wdrażanie nowych rozwiązań – rozjazdy z ruchomymi dziobami krzyżownic, nowe konstrukcje sieci trakcyjnych, system bezpiecznej kontroli jazdy z sygnalizacją kabinową (ERTMS/ETCS).

Na przełomie lat 2012 i 2013 planuje się też wprowadzenie, po raz pierwszy w Polsce, prędkości 200 km/h z perspektywą na przyszłość 220–230 km/h dla pociągów obsługiwanych składami zespolonymi. Ma to nastąpić na Centralnej Magistrali Kolejowej Warszawa – Katowice / Kraków.

Inwestycje związane z poprawą stanu jakości polskiej kolei wymuszają konieczność przebudowy dworców kolejowych. W sposób oczywisty poprawi to warunki obsługi pasażerów i zmieni oblicze PKP. Środki na ten cel mogą być pozyskiwane z dwóch źródeł: jako dotacje z budżetu państwa oraz ze środków UE w ramach POIiŚ na lata 2012–2013. Już w chwili obecnej na dworcach zlokalizowanych w dużych miastach (Katowice, Poznań, Sopot) realizowane są projekty komercyjne z udziałem inwestorów.

## Wyboista droga do sukcesu

Niewątpliwie założenia *Master planu...* oraz *Wieloletniego planu...* wyglądają obiecująco. Część prac ujętych w obu programach znajduje się w trakcie realizacji, część zakończono. Realizacja założeń strategicznych narzuca konieczność pokonania wielu różnych trudności.

Przede wszystkim realizacja inwestycji jest zadaniem wielobranżowym, które wymaga sprawnej koordynacji i zarządzania. Wiąże się z uzyskaniem rozlicznych zezwoleń, dokonaniem wielu uzgodnień, a co najważniejsze związana jest z koniecznością stosowania ustawy Prawo zamówień publicznych. Wszystko to wymaga spełnienia wielu formalności związanych z rozpoczęciem inwestycji. Całą procedurę wydłuża także wymóg uzyskania decyzji administracyjnych. Niemalą bolączką jest ustalanie kryteriów wyboru najlepszego wykonawcy. Powszechnie stosowane kryterium cenowe w konsekwencji nie gwarantuje realizacji inwestycji w ramach wynegocjowanej kwoty. Niedoskonałości na poziomie *Specyfikacji istotnych warunków zamówienia* wymagają często wykonania robót dodatkowych, które drastycznie podnoszą koszt inwestycji w stosunku do zakładanego poziomu.

Problemy pojawiają się także w trakcie prac inwestorskich. Często okazuje się, że inwestycje nie są należycie przygotowane, ich kosztorysy nieprecyzyjnie określają koszty realizacji poszczególnych etapów.

Sprawnej realizacji omawianych przedsięwzięć nie ułatwia także ograniczona liczba firm, które mogą podjąć się realizacji projektów inwestycyjnych. Problemem jest także brak

specjalistów w tej dziedzinie. Stąd pojawiające się inicjatywy uruchamiania studiów podypłomowych czy też kształcenia kierunkowego z zakresu kolejnictwa.

Zwrócić uwagę należy także na zły stan finansów publicznych. Generuje to problemy z zapewnieniem wkładu własnego dla inwestycji (zwłaszcza w przypadku programów operacyjnych), finansowania wydatków niekwalifikowanych w projekcie. W chwili obecnej środki publiczne przeznaczane są w pierwszej kolejności na inwestycje drogowe, a nie kolejowe.

Liczyliśmy bardzo na skok cywilizacyjny, który miał nastąpić w związku z organizowaniem przez Polskę oraz Ukrainę Mistrzostw Europy w piłce nożnej Euro 2012. Stworzone z rozmachem plany zrealizowano tylko częściowo, wykonując najbardziej niezbędne remonty. Część inwestycji znajduje się jeszcze w realizacji. Zakończenie mistrzostw przyniosło zmianę priorytetów finansowych państwa. Kryzys gospodarczy, który ogarnął niemal cały świat, skutkuje ograniczeniem do minimum wydatków z budżetu państwa. Tymczasem nowoczesna i wydajna infrastruktura kolejowa to warunek rozwoju kraju. Przewozy kolejowe powinny być atrakcyjne zarówno dla pasażerów, jak i przedsiębiorców jako nadawców ładunków. Dotychczasowe plany muszą zostać rzetelnie zweryfikowane. Doświadczenia zebrane na podstawie dotychczasowych działań powinny umożliwić podejmowanie racjonalnych decyzji we współpracy z wieloma środowiskami.

## Literatura

- [1] *Wieloletni program inwestycji kolejowych do 2013 roku z perspektywą do roku 2015*. Ministerstwo Infrastruktury, maj 2011 r. Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów nr 219/2011 7 listopada 2011 r. z późniejszymi aktualizacjami. Dostępny w internecie: [http://bip.transport.gov.pl/pl/bip/px\\_wpik\\_do\\_roku\\_2013\\_z\\_perspektywa\\_2015\\_\\_\\_po\\_konsultacjach\\_spolecznych.pdf](http://bip.transport.gov.pl/pl/bip/px_wpik_do_roku_2013_z_perspektywa_2015___po_konsultacjach_spolecznych.pdf).
- [2] *Sprawozdanie z wykonania w 2011 r. Wieloletniego programu inwestycji kolejowych do 2013 roku z perspektywą do roku 2015*. Warszawa, maj 2012 r. Dostępny w internecie: [http://bip.transport.gov.pl/pl/bip/programy\\_i\\_strategie/transport\\_kolejowy/wieloletni\\_program\\_inw\\_kolej\\_10\\_13/px\\_sprawozdanie\\_z\\_wykonania\\_wpik\\_za\\_2011\\_rok\\_ost\\_.pdf](http://bip.transport.gov.pl/pl/bip/programy_i_strategie/transport_kolejowy/wieloletni_program_inw_kolej_10_13/px_sprawozdanie_z_wykonania_wpik_za_2011_rok_ost_.pdf).
- [3] Massel A.: *Rozwój infrastruktury kolejowej w Polsce*, referat wygłoszony podczas 58. Konferencji Naukowej Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN oraz Komitetu Nauki PZITB „Infrastruktura komunikacyjna: nauka, praktyka, perspektywy rozwoju”, Rzeszów – Krynica, 16–21 września 2012 r.

ZDJĘCIA: NBI, ALSTOM I PKP PLK SA