



**MODERNIZACJA
POLSKIEJ SIECI TRANSPORTU KOLEJOWEGO
JAKO SZANSA DLA BRANŻY
LOGISTYCZNEJ I TRANSPORTOWEJ
W KONTEKŚCIE ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU**

Raport Instytutu Staszica

Warszawa, wrzesień 2021 r.

SPIS TREŚCI

1. Uwagi wstępne: problemy polskiej kolei.....	3
2. Koleje w Unii Europejskiej	7
3. Rynek kolei w Polsce	19
4. Transport kolejowy vs. drogowy – od konkurencji do symbiozy.....	26
5. Decentralizacja i kolej – siatka naczyń połączonych.....	35
6. Zrównoważony rozwój.....	44
7. Modernizacja kolei w Polsce.....	45
8. Strategiczne inwestycje kolejowe.....	68
9. Istotne programy i źródła finansowania rozwoju inwestycji infrastrukturalnych.....	71
10. Rekomendacje.....	73

1. UWAGI WSTĘPNE: PROBLEMY POLSKIEJ KOLEI

W ostatnich latach modernizacje infrastruktury kolejowej przejmują miliardy złotych ze środków unijnych i budżetowych – obecny Krajowy Program Kolejowy (KPK) do 2023 r. jest szacowany na prawie 80 mld zł. A nowy silny zastrzyk finansowy czeka nas w kolejnej perspektywie unijnej w latach 2021 - 2027, popychając kolej na zupełnie nowe tory.

Modernizacja i rozbudowa siatki połączeń jest szczególnie istotna nie tylko dla zwiększenia obrotów w transporcie modalnym, ale przede wszystkim niwelowania różnic gospodarczych pomiędzy poszczególnymi regionami kraju – a te są ciągle widoczne w istniejącym od dekad podziale na Polskę Zachodnią i Wschodnią. Główne wskaźniki makroekonomiczne województwa: białostockiego, lubelskiego, podkarpackiego czy świętokrzyskiego znacząco odstają na tle innych polskich województw. Patrząc jednak z perspektywy gospodarki unijnej, nie tylko te obszary pozostają w tyle. Z najbardziej rozwiniętymi gospodarczo regionami Europy może konkurować tylko warszawska aglomeracja, gdzie PKB na mieszkańca wyrażony w standardzie siły nabywczej odpowiadał 160 proc. średniej UE w 2019 r., według danych Eurostatu. W żadnym innym polskim regionie wskaźnik ten nie przekroczył poziomu 80 proc. średniej Wspólnoty. Wystarczy nawet spojrzeć na pozostałą część Mazowsza - 63 proc. unijnej średniej, natomiast województwa lubelskie i warmińskie notują zaledwie po 50 proc. średniej unijnej, Podkarpacie – 51 proc., a Świętokrzyskie i Podlasie – po 52 proc.

Choć Polska ma jedną z najdłuższych sieci kolejowych w Europie (19,5 tys. mkw.), której poziom elektryfikacji przekracza unijną średnią (61 proc. vs 56 proc. w EU), w naszym kraju można nadal znaleźć nawet kilkudziesięciotysięczne miasta, pozbawione dostępu kolei, jak np. liczące prawie 90 tys. mieszkańców Jastrzębie-Zdrój. Aż 51 miast powiatowych nie posiada dostępu do kolejowych połączeń pasażerskich. Jednocześnie ok. 100 polskich miast o populacji powyżej 10 tys. mieszkańców (łącznie 2,1 mln osób) nie posiada dostępu do transportu kolejowego, podczas gdy w Czechach jest tylko jedno takie miasto, na Słowacji - 8, na Węgrzech - 6, w Austrii - 5. Wykluczenie w transporcie kolejowym dotyczy głównych obszarów turystycznych w Polsce jak Mazury, Pomorze Środkowe, Pojezierze Pomorskie, Sudety, Bieszczady, Zamojszczyzna.

Jednocześnie średnioroczna liczba podróży koleją per capita w Polsce wynosi mniej niż 7, podczas gdy w Czechach jest to 17, Niemczech 32, Szwajcarii 71, a w Japonii - ponad 100. Co na to wpływa?

W przeciwieństwie do zachodnich państw, w siatce polskich połączeń ciągle nie mamy kolei dużych prędkości (KDP), pozwalających na osiągnięcie prędkości do 300 km/h – budowa pierwszych takich torów, realizowana w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK), ma się zacząć dopiero w 2023 r., łącząc CPK, Łódź oraz Warszawę. Jej długość wyniesie 144 km. Dla porównania w Niemczech, Francji czy Hiszpani, długość sieci KDP wynosi odpowiednio – 2,3 tys. km, ponad 2,6 tys. km i 1,1 tys. km. Różnica między krajami zachodnimi jest więc ogromna. Prędkości kolei uzyskiwane w Polsce również wymagają poprawy: dzięki modernizacji wzrósł wprawdzie udział odcinków „szybszych” odcinków o dopuszczalnej prędkości od 80 do 120 km/h – nie przekraczają one jednak nawet połowy polskiej linii torów (45,7 proc.), a dla transportu pasażerskiego, zwłaszcza międzywojewódzkiego wskazane są połączenia o prędkości od 120 do 160 km/h. A tych jest niewiele – niespełna 15 proc. całej infrastruktury. Koleje o prędkości powyżej 160 km/h nie przekraczają nawet 1 procenta.

Natomiast dla kolei towarowych średnia prędkość jeszcze w 2017 r., według danych UTK, wynosiła ok. 25 km/h - na co wpływ miały liczne remonty. Po ukończeniu programu inwestycyjnego prędkość, czyli do 2023 r. prędkość ta ma wzrosnąć do 40 km/h. Jeśli nawet uda się osiągnąć ten wskaźnik i tak ciągle będzie nam daleko do kolei zachodnich, gdzie w Niemczech średnia prędkość pociągów towarowych przekracza 50 km/h.

Jednocześnie koleje polskich przewozów towarowych kursują z licznymi opóźnieniami. Ponad połowa pociągów nie dojeżdża na czas: W 2019 r. wskaźnik punktualności nie przekraczał 42 proc. Wprawdzie skoczył do ponad 46 proc. w 2020 r., warto jednak mieć na uwadze, że wówczas ruch kolei towarowych się przyspieszył z powodu „odblokowania” torów przez przewoźników pasażerskich – mniejsza liczba pociągów była efektem ograniczeń w związku z walką z pandemią COVID-19. Główne problemy pozostają jednak te same: Są to przede wszystkim „korki”, jakie mają miejsce w szczytowych godzinach ruchu. Rozwiązanie „zatorów” wymaga licznych inwestycji zmierzających do oddzielenia ruchu towarowego, pasażerskiego lokalnego i dalekobieżnego. W niezawodności usług kolejowych nie pomaga również przestarzały tabor, zwłaszcza w przypadku lokomotyw spalinowych, które były oddawane do użytku jeszcze w czasach poprzedniego ustroju (średni wiek: 42 lata), a także słaby stan infrastruktury kolejowej (stałe lub tymczasowe ograniczenia prędkości, ograniczenia dotyczące nacisku na oś, uszkodzenia podtorza). Wiele połączeń pozostaje nieczynnych lub ich po prostu brak. Ponadto inwestycje w infrastrukturę kolejową polegają przede wszystkim na

modernizacji linii, czego efektem jest paraliż sieci kolejowej, zwłaszcza przed okresami końcowymi dla kolejnych perspektyw finansowych unijnych.

Oczekiwana jest wprawdzie znaczna poprawa połączeń kolejowych do 2023 r. w całej Polsce, jednak przy ogromnej skali modernizacji – wartość na lata 2015-2023 sięga 75,5 mld zł, obejmuje 230 projektów i zakłada modernizację 9 tys. kilometrów linii kolejowych – zdecydowana większość przedsięwzięć (ok. 70 proc.) znajduje się w trakcie zbierania dokumentacji, na etapie studium, lub projektowania.

Za przeciągające się latami inwestycje odpowiadają m.in. długotrwałe prace projektowe i liczne zmiany wprowadzane przez zamawiającego – czyli PKP PLK do projektów, przeciągające się decyzje urzędnicze w wydawaniu dokumentów (pandemia i kumulacja inwestycji z dofinansowaniem unijnym), czy niespodziewane dodatkowe prace oraz trudności z wykonawstwem. W tym roku, po uchwaleniu nowelizacji ustawy środowiskowej, pozwalającej zaskarżać decyzję środowiskową na każdym etapie pracy – można spodziewać się wzrostu odsetka zaskarżeń tych decyzji, który już dla lat 2016 – 2020 wyniósł 20 proc.

Same przetargi jak i ich wyniki odsuwane są w czasie – w I połowie br. spółka PKP PLK miała ogłosić przetargi o wartości 4 mld zł. Udało się ogłosić przetargi za dwa miliardy zł. W tej sytuacji pod znakiem zapytania stają zapowiedzi ogłoszenia przetargów za 17 mld zł w całym 2021 r., gdyż w II połowie br. spółka musiałaby ogłosić przetargi o wartości 15 mld zł. Jednocześnie w realizacji znajduje się niespełna 60 większych projektów (o pojedynczej wartości ponad 50 mln zł).

Mimo to długoterminowe prognozy dla rynku kolejowego oceniane są pozytywnie, a inwestycje w infrastrukturę mają szansę wpisać się w założenia Europejskiego, Zielonego Ładu, który to właśnie kolej wskazuje jako główny środek transportu towarowego i pasażerskiego, dla celów osiągnięcia neutralności klimatycznej w 2050 r.

Kluczowy wpływ na branżę będzie miała realizacja zadań w związku z budową CPK – z horyzontem czasowym wyznaczonym do końca 2034 r., szacowana na 90 mld zł. Projekt zakłada m.in. Na Program Kolejowy CPK składa się w sumie 12 tras kolejowych, w tym 10 tzw. szprych prowadzących z różnych regionów Polski do Warszawy i CPK. Łącznie ma powstać prawie 1,8 tys. km nowych linii (plus ok. 200 km w ramach węzła kolejowego w rejonie Portu Solidarność).

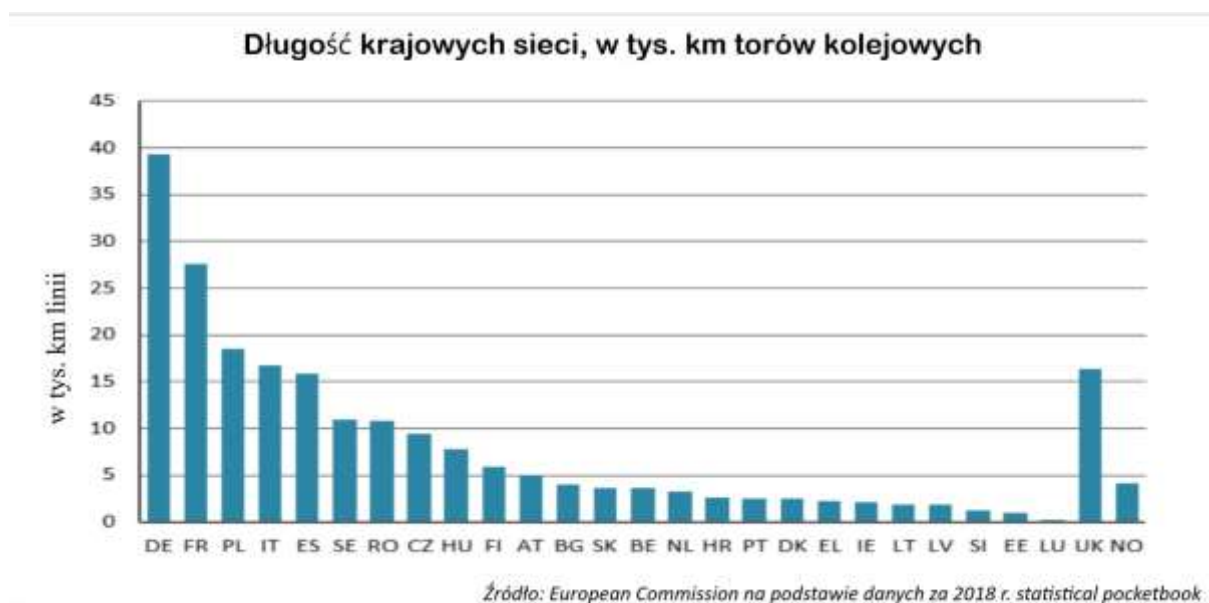
Modernizacja i rozbudowa polskiej sieci kolejowej wiąże się ściśle z decentralizacją, pozostając wciąż w oficjalnych planach rządu. Zgodnie z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK), która ma wytyczać kierunki organizacji ładu przestrzennego w Polsce do 2030 roku, chociaż Warszawa pozostanie nie tylko najważniejszym miastem w Polsce, ale będzie także jednym z najważniejszych w Europie, to *„wzrosnąć ma rola innych miast, dzięki czemu decentralizacji mają ulec funkcje decyzyjno-kontrolne, administracyjne oraz finansowe. Celem polityki przestrzennej ma być zaś wykorzystanie potencjału całego polskiego terytorium dla osiągnięcia celów rozwojowych, zgodnie z założeniem terytorialnego równoważenia rozwoju”*. Ważnym elementem wykorzystania tego potencjału będzie także likwidacja wykluczenia transportowego, także w sektorze kolejowym.

2. KOLEJE W UNII EUROPEJSKIEJ

2.1. Charakterystyka rynku kolejowego

Całkowita długość sieci kolejowej UE-27 przekracza 201 tys. km linii (spadek o 0,4 proc. w latach 2015 – 2018). Rośnie odsetek zelektryfikowanych linii – przekraczając 56 proc. sieci, czyli o 855 km więcej niż 2015 r. a także zwiększa się unijna oferta kolei dużych prędkości (KDP), przekraczając w 2019 r. 9,1 tys. km.

Najdłuższą sieć kolejową w Europie, przekraczającą 39,3 tys. km oferują Niemcy. Drugie miejsce zajmuje Francja z długością linii ponad 27 tys. km., a na trzeciej pozycji plasuje się polska sieć, posiadając w 2018 r. ponad 19,3 tys. km. Rok później – jak podaje UTK (Urząd Transportu Kolejowego) długość polskich połączeń wzrosła do 19,5 tys. km.



W 2018 r. średnia intensywność wykorzystania sieci UE-27 wyniosła 18,2 tys. pociągokilometrów na kilometr linii. Najbardziej eksploatowanymi sieciami w 2018 r. były te w Europie Zachodniej, zwłaszcza w Holandii, z intensywnością użytkowania na poziomie 50,6 tys. pociągokilometrów na 1 km linii. Rośnie przy tym całkowita długość zatłoczonych torów w UE-27, prawie podwajając się w latach 2015 – 2018 r. (2,3 tys. km torów). By przezwyciężyć ograniczenia infrastruktury operacyjnej i niekompatybilność istniejących krajowych systemów sterowania pociągami, UE wprowadziła wspólny

europejski system sygnalizacji, europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS). Planowo system ten powinien zostać wdrożony na 15 682 kilometrach torów do 2023 r.

Na terenie UE-27 zarejestrowano w 2018 r. niespełna 1,1 tys. aktywnych licencji dla przedsiębiorstw kolejowych, najczęściej w Niemczech (434), a najmniej – w Irlandii i Luksemburgu. Średnie opłaty wymagane do uzyskania licencji w 2018 r., wahały się od 37, 5 tys. EUR w Portugalii do 5 EUR w Chorwacji. Hiszpania, Polska i Wielka Brytania zgłosiły najdłuższy średni czas uzyskania licencji (ponad 100 dni)¹.

Jednocześnie kolej pozostaje jednym z najbezpieczniejszych środków transportu, podróż samochodem jest prawie 50 razy bardziej ryzykowna niż przejazd pociągiem².

Kolej jako na koniec 2018 r. zatrudniała na całym obszarze Unii ponad 916 tys. osób, z czego ok. 527 tys. u przewoźników kolejowych, a 389 tys. u zarządców infrastruktury.

2.2. Linie dużych prędkości

Na terenie UE dziewięć państw korzysta z linii dużych prędkości³, a całkowita długość tras wzrosła w latach 2015 – 2019 wzrosła o 17 proc⁴, dochodząc do poziomu 9,1 tys. km.

To głównie efekt inwestycji we Francji, Niemczech i Hiszpanii. Długość linii szybkiej kolei w tych krajach wyniosła w 2018 r. odpowiednio: ponad 2,6 tys. km, prawie 2,7 tys. km i ok. 1,1 tys. km⁵.

Kraje z najbardziej rozwiniętą siecią szybkiej kolei w UE, w km

	Hiszpania	Francja	Niemcy
2012	2406	2033	871
2013	2426	2033	871

¹ KE

² "European Union Agency for Railways' Report on Railway Safety and Interoperability in the EU"; 2020

³ Według definicji w rozporządzeniu wykonawczym Komisji Europejskiej 2015/1100 linia dużych prędkości oznacza linię zbudowaną dla umożliwienia ruchu z prędkością na ogół równą lub większą niż 250 km/h na jej głównych odcinkach; może obejmować odcinki łączące, na których prędkości są zmniejszone ze względu na warunki lokalne

⁴ KE

⁵ IRG

2014	2424	2033	871
2015	2692	2030	994
2016	2695	2166	994
2017	2675	2641	1101
2018	2675	2641	1104

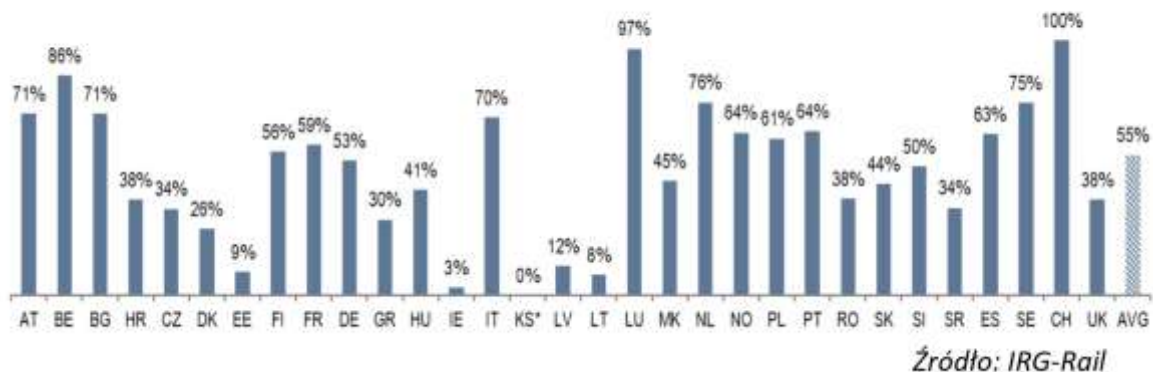
Źródło: IRG-Rail

2.3. Elektryfikacja

W krajach unijnych ok. 56 proc. wszystkich tras jest zelektryfikowanych. Poziom elektryfikacji sieci kolejowej różni się znacznie w poszczególnych państwach, w pełni zelektryfikowaną sieć posiada jedynie Szwajcaria. W ostatnich latach poziom elektryfikacji rośnie nieznacznie, przy czym największe zmiany „in plus” odnotowano w Wielkiej Brytanii, Grecji oraz Polsce⁶. Inwestycje te dotyczą zarówno elektryfikacji istniejących sieci jak i budowę nowych zelektryfikowanych tras. Korzyści z napędzania pociągów prądem są oczywiste: to mniejszy stopień zanieczyszczenia powietrza i większa wydajność (a więc i możliwość większej przepustowości), w porównaniu do wykorzystania silników spalinowych. W Polsce na koniec 2018 r. stopień elektryfikacji wyniósł 61 proc. Wyprzedzamy więc unijną średnią, jednak, oprócz wspomianej Szwajcarii, pod tym względem wyprzedzają nas następujące kraje: Austria (71 proc.), Belgia (86 proc.), Bułgaria (71 proc.), Włochy (70 proc.), Luksemburg (97 proc.), Holandia (76 proc.), Norwegia (64 proc.), Portugalia (64 proc.), Estonia (63 proc.), Szwecja (75 proc.).

⁶ “Eighth Annual, Market Monitoring Working Document”; Independent Regulators Group – Rail; 03 2020 r.

Stopień elektryfikacji kolei w transporcie kolejowym, w proc.



2.4. Opłaty za utrzymanie infrastruktury

Całkowite wydatki na infrastrukturę kolejową UE-27 wyniosły 38,7 mld EUR w 2018 r., po osiągnięciu szczytowego poziomu 39,1 mld EUR w 2015 r., w tym łączne wydatki na utrzymanie i odnowienie zgłoszone dla UE27 wyniosły 20,6 mld EUR. Ponad, średnio 72 proc. wydatków stanowiły budżety krajowe, współfinansowanie unijne – 8,3 proc., a 19,4 proc. pochodziło m.in. z pożyczek i opłat za dostęp do infrastruktury⁷.

Wydatki na kolejową infrastrukturę w krajach EU27, w mld euro

	Utrzymanie	Odnowienia	Modernizacje	Nowa infrastruktura
2011	7,4	7,6	7,8	
2012	7,7	7,4	14,4	
2013	10,9	6,1	16,7	
2014	9,8	9,4	16,7	
2015	9	10,3	9,5	10,3
2016	9,5	10,1	9	7,9
2017	9,8	9,7	8,6	9,1
2018	10,2	10,4	10	8

Źródło: RMMS, 2020

⁷ Railway Market Monitoring Scheme, 2020

2.5. Zrównoważony rozwój

Kolej jest jedynym środkiem transportu, który niemal nieprzerwanie od 1990 r. ograniczył emisje gazów cieplarnianych i CO₂, z przewozem ok. 13 proc. towarów i 7 proc. pasażerów, w całkowitym europejskim transporcie. Ma znacznie mniej szkodliwy wpływ na środowisko i jest bardziej energooszczędna, niż inne zmotoryzowane środki transportu – odpowiada za zaledwie 0,4 proc. zarówno emisji gazów cieplarnianych (GHG), w tym CO₂, a także za 2 proc. zużycia energii w transporcie w UE-27⁸. Zwiększony udział kolei w transporcie pasażerskim i towarowym pozwoli na realizację celów Europejskiego Zielonego Ładu.

2.6. Ruch kolejowy

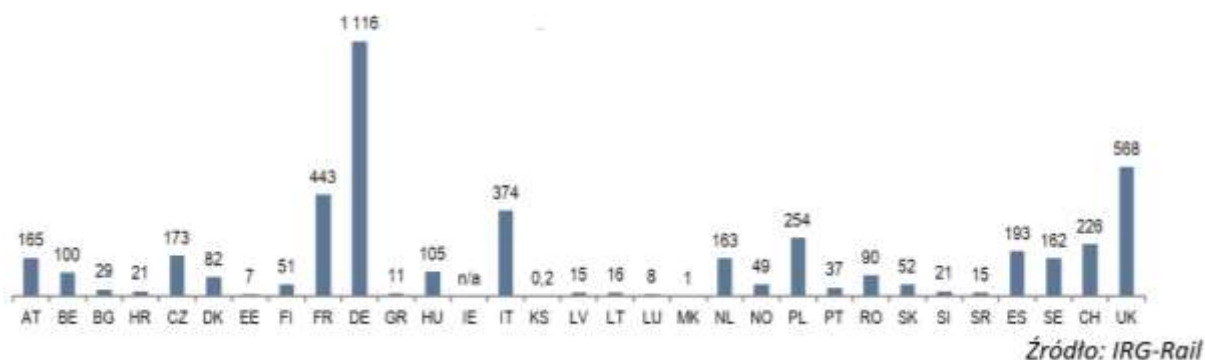
Całkowita liczba pociągokilometrów w UE (zarówno pociągów pasażerskich, jak i towarowych) utrzymywała się na zbliżonym poziomie w ostatniej dekadzie, wykazując lekką tendencję do wzrostu. Usługi pasażerskie i towarowe ożyły w różnym tempie po kryzysie finansowym z 2008 r. W latach 2015–2018 ruch kolejowy w UE-27 rósł rocznie o 2,5 proc. w przypadku pasażerów oraz w tempie 4,1 proc. w przypadku towarów.

W 2018 r. na rynku europejskim zarejestrowano całkowitą liczbę 4,5 mld pociągokilometrów⁹, za prawie 25 proc. wszystkich pociągokilometrów odpowiadali przewoźnicy działający w Niemczech. Na kolejnych miejscach pod względem przepustowości plasowała się Wielka Brytania (12,5 proc.) i Francja (9,7 proc.). Wraz z Włochami (8,2 proc.) kraje te odpowiadały za ponad połowę wszystkich pociągokilometrów. Udział Polski wyniósł natomiast 5,6 proc., co pod tym względem daje nam piątą pozycję w europejskim ruchu kolejowym.

⁸ „Seventh monitoring report on the development of the rail market under Article 15(4) of Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council” KE, 13 01 2021

⁹ Jednostka miary pracy eksploatacyjnej linii kolejowej, odpowiadająca przemieszczeniu się jednego pociągu na dystansie jednego kilometra

Ruch kolejowy w europejskich krajach, w mln pociągokilometrów, 2018 r.



2.7. Przewozy towarowe

W 2018 r. wielkość kolejowego ruchu towarowego w UE-27 wyniosła 435 mld tonokilometrów¹⁰ z ogółu 2,3 bln tonokilometrów transportu lądowego. Największym rynkiem kolejowego transportu towarów pozostają Niemcy (131,8 mld tonokm), za nim plasuje się Polska i Francja. W sumie te trzy rynki stanowią blisko 50 proc. kolejowego ruchu towarowego w Europie. Najszybsze tempo wzrostu notuje natomiast Białoruś, Grecja i Łotwa, przy czym w przypadku Grecji, ruch przewozów towarowych znacznie się zwiększył po rozwiązaniu problemów związanych z okupacją linii kolejowej przez uchodźców oraz po wejściu na rynek drugiego przewoźnika kolejowego przewożącego ładunki¹¹.

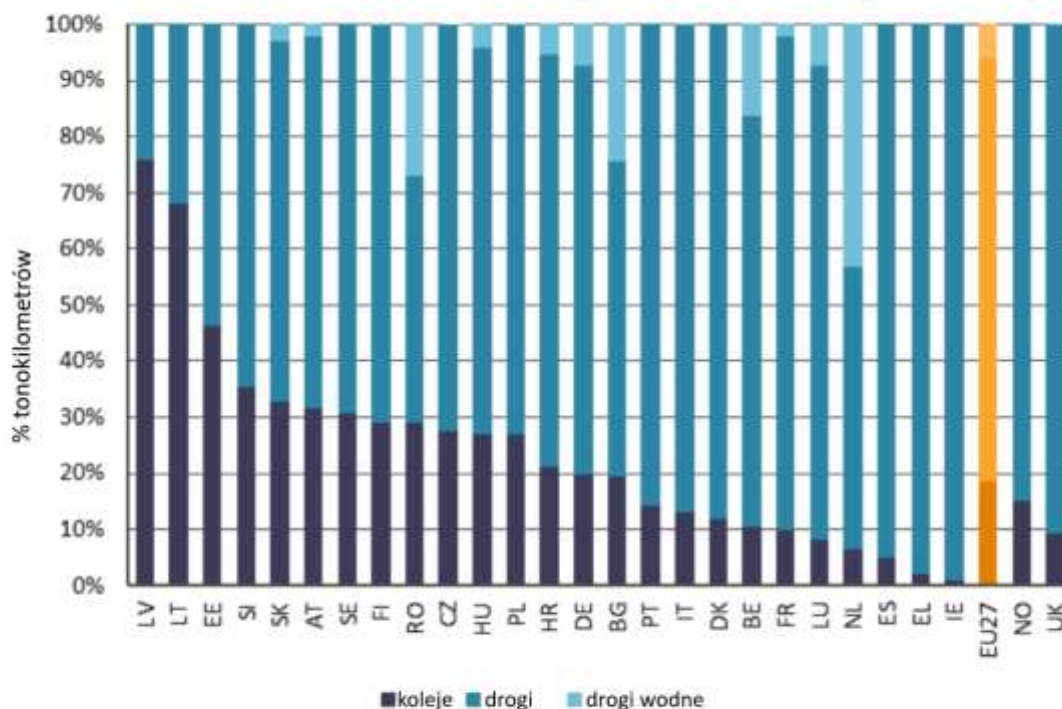
W latach 2015–2018 udział transportu drogowego w lądowym transporcie towarowym UE-27 wzrósł średnio z 74,2 proc. do 75,4 proc., podczas gdy kolejowy zmalał z 18,8 proc. do 18,7 proc.¹²

¹⁰ przewóz 1 tony ładunku na odległość 1 km

¹¹ IRG

¹² KE

Udział poszczególnych środków transportu w lądowym przewozie towarów, w proc., 2018 r.



Źródło: Komisja Europejska na podstawie Statistical pocketbook, 2020

Najwięcej towarów przewożonych jest koleją na Łotwie (ponad 75 proc. tonokilometrów), Litwie (ok. 68 proc.) i w Estonii (ok. 35 proc.). W Polsce odsetek transportu towarów koleją wynosi ok. 27 proc. (11 pozycja w Europie).

2.8. Przewozy pasażerskie

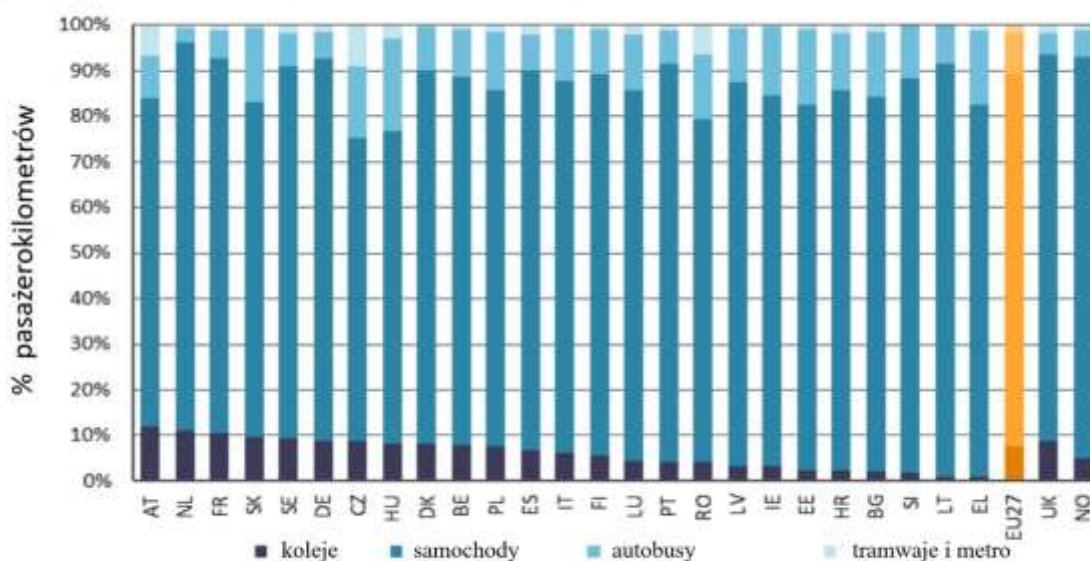
Przewozy pasażerskie stanowiły średnio 81 proc. łącznej liczby pociągokilometrów. Każdy obywatel UE-27 przebył średnio 909 pasażerokilometrów¹³ w 2018 r. (+2,4 proc. r/r. od 2015 r.). Warto zauważyć, że w latach 2015-2018 udział modalny samochodów osobowych w lądowym transporcie pasażerskim UE-27 wzrósł z 81 do 81,4 proc., podczas gdy kolej odpowiada za wzrost z 7,6 proc. do 7,8 proc.¹⁴, a więc nie dość, że jej udział w transporcie ogółem jest nie wielki, to jeszcze rośnie wolniej wobec transportu drogowego.

Największy udział pasażerskich przewozów kolejowych w transporcie ogółem ma Austria (ok. 12 proc.), na kolejnych miejscach jest Holandia ok. 11 proc. i Francja – ok. 10 proc. Polska z udziałem na poziomie ok. 7 proc. zajmuje pod tym względem 10 miejsce.

¹³ przewóz 1 pasażera na odległość 1 km

¹⁴ KE

Udział poszczególnych środków transportu w pasażerskim transporcie lądowym, w proc., 2018 r.

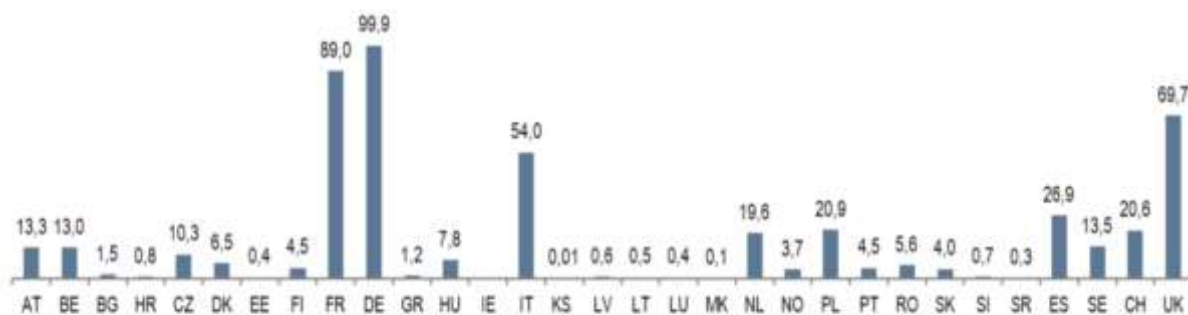


Źródło: Komisja Europejska na podstawie Statistical pocketbook, 2020

Udział pasażerokilometrów w przewozach kolejowych waha się od 61 proc. (Serbia) do 96 proc. (Dania). Natomiast w trzech krajach (Łotwa, Litwa i Słowenia) udział pasażerskiego jest mniejszy od przewozu towarów.

Szacując na podstawie pasażerokilometrów, największym rynkiem są Niemcy (99,9 mld pasażerokilometrów) a następnie Francja (89 mld), Wielka Brytania (69,7 mld) i Włochy (54 mld), stanowiąc razem ok. 2/3 rynku w monitorowanych krajach europejskich. Polska, z wynikiem 20,9 mld pasażerokilometrów plasuje się na szóstej pozycji (za Hiszpanią – 26,9 mld). Pasażerski ruch kolejowy nadal ma głównie charakter krajowy, z czego tylko 7 proc. przekroczyło granice w 2018 r.

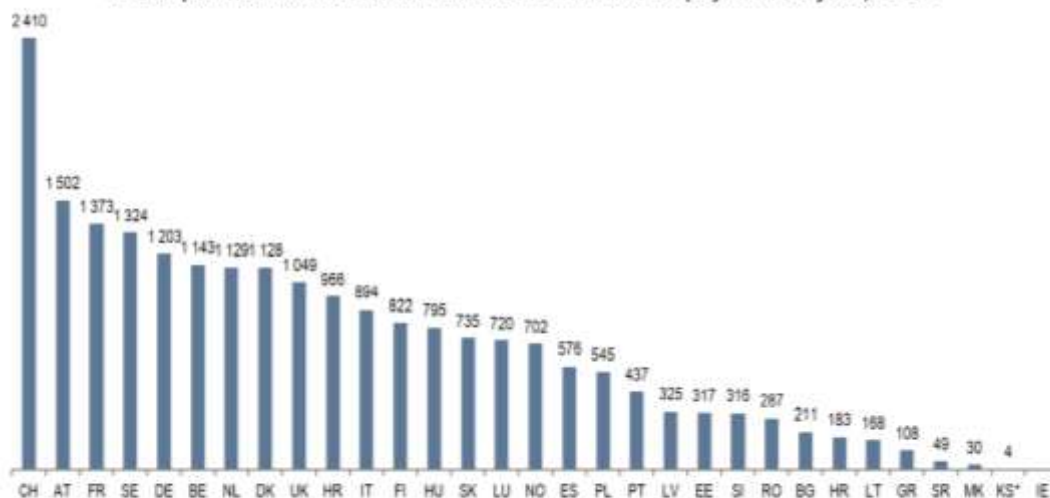
Kolejowy transport pasażerski, liczony w pasażerokilometrach (w mld), 2018



Źródło: IRG-Rail

Dość zróżnicowana pozostaje odległość przebyta na mieszkańca. Najwięcej podróży (w przeliczeniu na pasażerokilometr na mieszkańca) notuje się w Szwajcarii, Austrii oraz Francji. W Szwajcarii przeciętny obywatel przejechał pociągiem 2410 km, w Austrii 1502 km, a we Francji 1373 km. Polska pod tym względem zajmuje dość odległą, 17 pozycję, z wynikiem przejechanych 454 km.

Liczba pasażerokilometrów na 1 mieszkańca w europejskich krajach, 2018



Źródło: IRG-Rail

2.9. Punktualność transportu kolejowego

Średnia punktualność regionalnych i lokalnych przewozów pasażerskich w UE-27 nieznacznie spadła z 93 proc. w 2015 r. do 90 proc. w 2018 r., w tym przewozy dalekobieżne i dużych prędkości zanotowały nieco większy przeciętny spadek z 85 proc. w 2015 do 79 proc. w 2018 r. Wzrosła za to ich średnia niezawodność, co pokazują

statystyki dotyczące udziału odwołanych przejazdów, który się obniżył z 1,5 do 1,3 proc. w latach 2015 – 2018 r.

Natomiast przeciętna punktualność dla kolejowych przewozów towarowych w UE-27 wyniosła 60 proc. (krajowe) i 53,2 proc. (międzynarodowe). Odsetek odwołanych usług wyniósł 7,3 proc. (przewozy krajowe) i 11 proc. (międzynarodowe)¹⁵.

2.10. Niemcy – lider rozwoju sieci kolejowej. Studium przypadku

Najdłuższa w Europie niemiecka sieć kolejowa, charakteryzuje się ona także silną konkurencją przewoźników. Przykładowo, na pięciu głównych liniach (Berlin – Stuttgart, Berlin – Kolonia, Hamburg – Kolonia, Essen – Kolonia i Kolonia-Bruksela) usługi pasażerskie świadczy czterech przewoźników. Największą konkurencję widać na trasie między Essen a Kolonią. Łącznie między tymi dwoma miastami kursują tygodniowo 1694 pociągi, w tym, w ramach usług publicznych DB Regio AG oferuje przewozy pasażerskie (Regional Express i S-Bahn), obsługując w sumie 1288 pociągów tygodniowo, za pozostałe odpowiadają połączenia realizowane przez Thalys, Flixtrain i DB Fernverkehr AG. Na pozostałych trasach pasażerowie mogą wybierać przede wszystkim między ofertą Flixtrain (niższe stawki, dłuższy czas podróży) i DB Fernverkehr AG (wyższe stawki, krótszy czas podróży). Przykładowo, na trasie Berlin – Stuttgart, z odległością 650 km, pasażer może wybrać pociąg DB Fernverkehr AG, jadącym z maksymalną prędkością 250 km/h, co pozwala dotrzeć na miejsce w ciągu 5,5 godziny, podczas gdy osoby korzystające z usług Flixtrain będą jechać ok. 7 godz., pociągiem z maksymalną prędkością 160 km/h. Na tej trasie tygodniowo kursuje łącznie ok. 120 pociągów.

Koleje w Niemczech, wybrane dane:

- Całkowita długość torów: 39,3 tys. km
- Gęstość: 100 km na km.kw: 11
- Maksymalna prędkość: 250 km/h
- Średnia prędkość: 94 km/h
- Średni dystans: 314

Źródło: IRG, 2018

¹⁵ KE

Niemcy: liczba pociągów kursujących w ciągu tygodnia na wybranych trasach o dużej konkurencji

	DB Fernverkehr AG	DB Regio AG (Regional Express)	DB Regio AG (S- Bahn)	Thalys International	Flixtrain
Berlin - Stuttgart	105				14
Berlin - Cologne	182				14
Hamburg - Cologne	273				28
Essen - Cologne	308	532	756	42	56
Cologne - Brussels	98			70	

Źródło IRG-Rail

2.11. Wyzwania na europejskim rynku kolejowym

Jak pokazują statystyki, mimo znacznych inwestycji w infrastrukturę kolejową, ten rodzaj transportu ciągle przegrywa z transportem i podróżami samochodowymi. Co więcej, niewielki udział kolei w transporcie towarów spada. Przed europejską branżą kolejową jest jeszcze dużo do zrobienia, by kolej mogła w pełni wykorzystać swój potencjał.

Według raportu KE zbyt wolno przebiega proces wdrażania ERTMS¹⁶ (ok. 6 tys. km linii). Ponadto opłaty za dostęp do infrastruktury są na ogół wyższe niż drogowe, przy czym w niektórych państwach, np. w Polsce - jakość udostępnianej infrastruktury jest mierna w porównaniu z kosztem dostępu, szacowanym na sporą, bo stanowiącą ok. 17 proc. część wydatków przewoźników.

¹⁶ Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) jest podstawowym środkiem prowadzącym do wdrożenia interoperacyjności. Obejmuje: Europejski System Sterowania Pociągami ERTMS/ETCS i Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej ERTMS/GSM-R. Korzyści płynące z jego wdrożenia to: wzrost przepustowości na istniejących liniach do 40 proc.; wyższe prędkości - nawet 500 km/h; niższe koszty produkcji i utrzymania, większa niezawodność przewozów i ich punktualność.

Kolejną piętą achillesową europejskiej kolei jest słabe wykorzystanie z międzynarodowych połączeń (7 proc. osób przekroczyło granice państw UE w 2018 r. korzystając z pociągu). Głównymi problemami pasażerskich przewozów międzynarodowych, to m.in. brak interoperacyjności, zbyt wolny rozwój systemu ERTMS, braki w odpowiednim taborze oraz deficyt przeszkolonych maszynistów.

Unia ustanowiła rok 2021 „Europejskim Rokiem Kolei”, aby promować pociągi jako bezpieczny i zrównoważony środek transportu. Głównymi kierunkami działań w 2021 r. ma być interoperacyjność, liberalizacja rynku, usuwanie infrastrukturalnych wąskich gardeł oraz poprawa sytuacji pasażera dochodzącego roszczeń. Komisja Europejska zaleca zmiany zmierzające do poprawy punktualności oraz likwidacji wąskich gardeł – 1339 km głównych korytarzy towarowych i 2166 km linii w ogóle uznano za przeciążone ruchem. Pomóc ma w tym instrument finansowy „Łącząc Europę”, z którego środki zapewniają finansowanie modernizacji i rozbudowy transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T.

3. RYNEK KOLEI W POLSCE

3.1. Infrastruktura kolejowa

Realizowane zwłaszcza od czasu polskiej akcesji inwestycje na kolei w znacznym stopniu poprawiły jej jakość i dostępność. W 2020 r. było już 19,5 tys. czynnych linii kolejowych w całym kraju. Jednocześnie zwiększył się odsetek tras w stanie technicznym dobrym. Podczas gdy 2013 r. tylko stan 47 proc. torów zarządzanych przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe (zarządcę zdecydowanej większości infrastruktury kolejowej w Polsce) został uznany za dobry, w 2019 r. dobrą notę otrzymało już 60,3 proc. infrastruktury. Z drugiej strony, niestety rośnie odsetek infrastruktury o stanie niezadowolającym i złym, sięgając w 2019 r. 19, 5 proc. (z czego 7,3 proc. w stanie złym). Jak wyjaśnia w sprawozdaniu PKP PLK – świadczy to o stopniowym pogarszaniu się stanu infrastruktury dotychczas niepodlegającej modernizacji i klasyfikowanej, jako będącej w stanie dostatecznym¹⁷.

Wprawdzie za pozytywny trend należy uznać spadek udziału odcinków linii, po których można poruszać się z prędkością nie większą niż 60 km/h, przy jednoczesnym wzroście (o 1,8 p.p., do 45,7 proc. udziału odcinków o dopuszczalnej prędkości od 80 do 120 km/h), jednak ta prędkość nie jest wystarczająca dla realizacji na odpowiednim poziomie usług w międzywojewódzkich połączeniach pasażerskich. Tego typu połączenia wymagają bowiem prędkości od 120 do 160 km/h. Ich udział na krajowym rynku nie przekracza 15 proc., w tym połączenia powyżej 160 km/h stanowią niespełna 1 proc. wszystkich połączeń w Polsce.

Natomiast nadal spory udział miały tory o najniższych parametrach według dopuszczalnych prędkości – szlaki z prędkością maksymalną do 60 km/h i w przedziale od 60 do 80 km/h stanowiły łącznie ponad 38 proc. wszystkich torów kolejowych¹⁸.

Na niską przepustowość polskich linii kolejowych w ruchach pasażerskich i towarowych wpływają kumulacje ruchów lokalnych i pociągów dalekobieżnych w okresie porannych oraz podczas popołudniowych szczytów komunikacyjnych. Kursy pociągów ogranicza także również niezadowolający stan infrastruktury kolejowej oraz m.in. stosowanie przestarzałych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, ograniczenia w zakresie

¹⁷ „Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego. 2019”, PKP PLK, 2020

¹⁸ „Stan techniczny infrastruktury kolejowej a inwestycje w 2019 r.”; UTK, 03 09 2020

długości lub liczby krawędzi peronowych, funkcjonowanie jednotorowych linii kolejowych czy ograniczenie pracy na posterunkach ruchu.

Główne źródła problemów z przepustowością polskich kolei:

- Ograniczenie przepustowości w okresie szczytów komunikacyjnych;
- Wpływ przewozów pasażerskich na realizację przewozów towarowych (ograniczona dostępność do infrastruktury kolejowej dla przewoźników towarowych);
- Niezadowalający stan infrastruktury kolejowej, np. stałe lub tymczasowe ograniczenia prędkości, ograniczenia dotyczące nacisku na oś, uszkodzenia podtorza;
- Stosowanie przestarzałych urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- Ograniczenia w zakresie długości użytecznej torów stacyjnych – minimalna długość użyteczna toru stacyjnego powinna wynosić 750 metrów, jednak nadal występują odcinki linii kolejowych, nie spełniające tego wymogu lub spełniające go tylko częściowo, co uniemożliwia uruchamianie długich pociągów towarowych;
- Ograniczona długość lub liczba krawędzi peronowych;
- Funkcjonowanie jednotorowych linii kolejowych - negatywny wpływ na płynność ruchu kolejowego oraz jego częstotliwość;
- Ograniczenie czasu pracy na posterunkach ruchu – negatywny wpływ na płynność realizacji przewozów, dostępność obiektów oraz bocznic;
- Ograniczenia związane z wielkością posterunków ruchu - mała liczba torów postojowych, brak torów dodatkowych o długości pozwalającej na przyjęcie oraz postój dłuższych pociągów, brak jednoczesnych wjazdów oraz brak możliwości zmiany kierunku jazdy wpływa na przepustowość infrastruktury kolejowej.

Źródło: UTK

Nadal nawet kilkudziesięciotysięczne miasta są pozbawione dostępu do pasażerskich połączeń kolejowych, jak np. Jastrzębie-Zdrój (88 tys. mieszkańców), Siemianowice Śląskie (66 tys.) czy Łomża (62 tys.). Aż 51 miast powiatowych nie posiada dostępu do kolejowych połączeń pasażerskich.

3.2. Bezpieczeństwo przejazdów kolejowych w Polsce

Mimo widocznej poprawy stanu technicznego taboru, w latach 2016-2018, zagrożenie poważnymi wypadkami kolejowymi w Polsce było prawie cztery razy wyższe od unijnej średniej. Na 30 państw zrzeszonych w Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (ERA) gorsze niż Polska wskaźniki ryzyka wystąpienia ofiar śmiertelnych wypadków występowały jedynie w: Grecji, Chorwacji, Litwie, Łotwie, Węgrzech i Rumunii. Również liczba poważnych wypadków przekracza dwukrotnie średnią europejską plasując nas wśród 10 państw o najgorszych wskaźnikach. W Polsce liczba zdarzeń (poważnych wypadków, wypadków i incydentów w ruchu kolejowym) wzrosła z 732 w 2017 r. do 851 w 2019 r. W pierwszej połowie 2020 r. doszło do 365 zdarzeń, mimo znacznego zmniejszenia przewozów w związku z epidemią COVID-19.

Liczba zdarzeń w pasażerskim ruchu kolejowym, które miały miejsce w latach 2017-2020*

Rodzaj zdarzenia kolejowego	2017	2018	2019	2020*	Razem za lata 2018-2020*
Poważne wypadki	3	6	2	0	8
Wypadki	347	312	261	128	701
Incydenty	382	416	588	236	1240
Razem	732	734	851	365	1950

****pierwsze 6 m-cy***

Źródło: NIK, UTK

Negatywny wpływ na bezpieczeństwo mają m.in. starzejący się tabor oraz brak jednoznacznych przepisów pozwalających na badanie trzeźwości kolejarzy. Jako ciągle niebezpieczne miejsca są uznane przejazdy kolejowo-drogowe

Wykryte nieprawidłowości pociągów podczas kontroli NIK¹⁹:

- Opóźnienia w wykonywaniu przeglądów technicznych pojazdów kolejowych oraz brak skutecznego nadzoru nad planowaniem ich terminów;
- Niezadawalający stan techniczny eksploatowanych pojazdów kolejowych, w tym: uszkodzenia drzwi, niewłaściwe oznakowania, awaria toalet, niesprawność systemu informacji pasażerskiej i inne usterki techniczne;

¹⁹ Przeprowadzono kontrole w 190 pociągach, które wykazały 250 nieprawidłowości

- Niespójność prowadzonej przez przewoźników dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS);
- Nieprawidłowe prowadzenie dokumentacji pociągowej,
- Nieprzestrzeganie dopuszczalnego czasu pracy maszynistów.

Źródło: UTK – wyniki kontroli na zlecenie NIK

3.3. Stan techniczny taboru

Kolejnym problemem polskiej kolei są przestarzałe pojazdy. Średni wiek taboru pasażerskiego eksploatowanego, w latach 2018-2019, wynosił, w przypadku lokomotyw elektrycznych – ok. 34 lat, lokomotyw spalinowych – ok. 42 lat, wagonów z miejscami do siedzenia ok. 29 lat, wagonów z miejscami do leżenia – ok. 35 lat, elektrycznych zespołów trakcyjnych – ok. 25 lat. W 2018 r. 27 proc. pojazdów realizujących przewozy regionalne i aglomeracyjne miało minimum 40 lat.

Czynniki mające negatywny wpływ na stan bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego:

- Niezadawalający wiek pasażerskich pojazdów kolejowych;
- Niewystarczające działania na rzecz modernizacji i zakupów nowego taboru pasażerskiego;
- Niedostosowanie pociągów pasażerskich do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej;
- Niedostateczne wyposażenie dodatkowe taboru pasażerskiego;
- Niedostateczna liczba defibrylatorów i szkoleń z zakresu reanimacji;
- Wielomiesięczne zawieszenie obowiązkowych badań lekarskich i psychologicznych maszynistów w czasie epidemii;
- Niewłaściwa lokalizacja części urządzeń dSAT²⁰ na sieci PKP PLK, brak tych urządzeń na liniach kolejowych innych zarządców.
- Brak jednoznacznych uregulowań umożliwiających pracodawcom samodzielne badanie trzeźwości maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich.
- Niezadawalająca organizacja procesu szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów

²⁰ Urządzenie detekcji stanów awaryjnych taboru, wykrywające zagrzane łożyska, zakleszczone hamulce, deformacje kół itd.

- Organizacja ruchu na połowie przejazdów kolejowo-drogowych w formie niestrzeżonej - bez zabezpieczeń technicznych.
- Brak uprawnień inspektorów UTK do natychmiastowego ograniczenia lub wyłączenia z eksploatacji pojazdów zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
- Niezabezpieczenie dostępu do linii kolejowych w miejscach powtarzającej się migracji dzikich zwierząt.

Źródło: NIK

3.4. Przewozy kolejaj. Przewozy towarów Polsce

W 2020 r. w porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano wzrost drogowych przewozów ładunków – o 21,4 proc., do poziomu ponad 2,3 mld ton. Była to zarazem jedyna kategoria, wykazująca się dodatnią dynamiką wzrostów. Skala transportowanych towarów kolejaj, spadła o 6,6 proc., poniżej 218,4 mln ton. W przypadku pozostałych rodzajów transportu również miały miejsce spadki.

	2019	2020	różnica w proc.
Transport samochodowy b	1 921 073	2 331 758	21,4
Transport kolejowy	233 744	218 381	-6,6
Transport rurociągowy	52 376	51 489	-1,7
Transport morski d	8 727	8 135	-6,8
Śródlądowy transport wodny	4 681	3 992	-14,7
Transport lotniczy e	77	63	-17,9
RAZEM	2 220 678	2 613 818	17,7

Źródło: GUS

3.5. Przewozy pasażerskie.

Od czasu ostatniego kryzysu, po 2008 r., liczba przewozów pasażerskich sukcesywnie się zwiększała – ostatnia dekada w sumie przyniosła zmianę na poziomie 19 proc. in plus. Załamanie przyniósł 2020 r., w którym odnotowano spadek przewozów pasażerów wszystkimi rodzajami transportu spowodowany był ograniczeniami w podróżowaniu w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2. Łącznie przewieziono o 45,9 proc. mniej pasażerów niż w roku poprzednim. Ograniczenia w największym stopniu dotknęły lotnictwo, które zanotowało spadek przewozów o 83,4 proc., a najmniej koleje, ze spadkiem na poziomie niecałych 38 proc. W sumie w 2020 r. koleje zanotowały 209,1 mln przewozów pasażerskich versus 335,3 mln w 2019 r.

Przewozy pasażerów, w tys. osób

	2019	2020	różnica, w proc.
Transport kolejowy	335 264	209 065	-37,6
Transport samochodowy	327 494	157 282	-52
Transport morski	1 677	1 148	-31,5
Śródlądowy transport wodny	1 362	682	-49,9
Transport lotniczy	21 883	3 629	-83,4
OGÓŁEM	687 680	371 806	-45,9

Źródło: GUS

3.6. Wyzwania dla rozwoju kolejowego w Polsce

Teoretycznie konkurencyjność transportu kolejowego rośnie, co będzie szczególnie widoczne, gdy zostaną ukończone projekty z obecnego programu inwestycyjnego (do 2023). Z drugiej strony inwestycje mające na celu poprawę jakości ruchu drogowego w Polsce są znaczne i w najbliższych latach uczestnicy tego ruchu będą mogli już w pełni korzystać z rozbudowanej sieci dróg szybkiego ruchu: autostrad, dróg ekspresowych oraz obwodnic dużych miast. Zatem transport drogowy będzie utrzymywał znaczną przewagę

konkurencyjną w stosunku do kolei. Oprócz jakości infrastruktury polscy przewoźnicy kolejowi borykają się z jednymi z największych w Europie opłat za jej korzystanie - na obniżkę opłat mogą liczyć jedynie pociągi intermodalne (25 proc. ulga). Wiele innych europejskich państw dopłaca z budżetów do utrzymania infrastruktury, co pozwala np. w okresie dekonunktury nawet czasowo zawiesić opłaty.

Znacznie korzystniej pod tym względem wypada polski transport drogowy: w Polsce opłatą za przejazd jest objętych ok. 17 proc. wszystkich dróg krajowych, z których łączne wpływy netto nota bene sięgają zaledwie 2,5 mld zł. Stoi za tym także fakt, że stawki za korzystanie z polskich dróg należą do najniższych. Przykładowo, kilometr drogi dla załadowanego ciągnika z naczepą po autostradzie w Polsce kosztuje 0,27 zł. Dla porównania w Niemczech opłaty wobec samochodów ciężarowych dotyczą wszystkich dróg federalnych, przy stawce na poziomie ok. 0,83 zł za km (dla załadowanego ciągnika z naczepą).

Negatywnie na podróże koleją w Polsce może także wpływać komfort jazdy. Wprawdzie w wagonach silnikowych elektrycznych dodatkowe wyposażenie w postaci: dostępu do internetu, klimatyzacji, miejsc do przewozu rowerów, przewijaków dla niemowląt, miejsc dla osób o ograniczonej zdolności, jest oceniane przez NIK na poziomie 100 proc., z wyjątkiem wzmacniacza sygnału komórkowego (0 proc.), słabsze notowania mają wagony spalinowe (39 proc. ogółu kolei w Polsce) Ich poszczególne elementy dodatkowego wyposażenia są oceniane na następującym poziomie:

- Klimatyzacja: 84 proc.
- Dostęp do internetu: 48 proc.
- Wzmacniacz sygnału komórkowego: 18 proc.
- Toaleta ze zbiornikiem: 82 proc.
- Możliwość lokalizacji przez GPS: 68 proc.
- Miejsca do przewozu rowerów: 89 proc.
- Przewijak dla niemowląt: 52 proc.
- Automat biletowe: 11 proc.
- Miejsca dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej: 52 proc.

Źródło: NIK

4. TRANSPORT KOLEJOWY VS DROGOWY – OD KONKURENCJI DO SYMBIOZY

4.1. Przewozy drogowe i kolejowe

Transport drogowy odgrywa wiodącą rolę w przewozie towarowym – w ostatnich trzech dekadach obserwuje się sukcesywny spadek kolei w transporcie, co więcej - od 2009 r. masa transportowanych towarów koleją nie przekracza w Polsce 15 proc. przewozów ogółem.

Przewozy kolejowe i drogowe, udział proc. według masy

	transport drogowy	transport kolejowy
2001	86,5	13,5
2002	81,8	18,2
2003	80,3	19,7
2004	77,2	22,8
2005	80	20
2006	79,3	20,7
2007	80,5	19,5
2008	82,9	17,1
2009	85,4	14,6
2010	86,8	13,2
2011	86,5	13,5
2012	86,6	13,4
2013	87	13

2014	87,2	12,8
2015	87	13
2016	87,4	12,6
2017	87,9	12,1

Źródło: UTK

Niestety są to trendy odwrotne wobec wytycznych w opublikowanej przez KE w tzw. Białej Księdze, które, w ramach optymalizacji działania multimodalnych łańcuchów logistycznych zakładają, że do 2030 r. 30 proc. (a docelowo do 2050 r. – 50 proc.) drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km powinno zostać przeniesione na inne środki transportu, m.in. kolej. Dokument zakłada również, że dzięki rozbudowie sieci szybkich kolei, do 2050 r. większa część ruchu pasażerskiego na średnie odległości powinna odbywać się koleją²¹.

4.2. Duże dysproporcje w dostępie i kosztach

Głównym problemem, oprócz rozbudowy samej infrastruktury jest nierówna konkurencja między transportem drogowym a kolejowym. Z tego pierwszego jest łatwiej skorzystać, ze względu na sprawniejszą organizację, szybkość realizacji, prostszy łańcuch logistyczny i do tego wygodny dla spedytorów, nadawców i odbiorców, gdyż jest realizowany w systemie door-to-door.

Istotną kwestią są również znaczne dysproporcje w kosztach ponoszonych przez przewoźników za dostęp do infrastruktury. W przypadku kolei, naliczane są opłaty za każdy zrealizowany pociągokilometr, a w ich kalkulacji uwzględniany jest ciężar brutto pociągu. Przewoźnicy drogowi ponoszą natomiast koszty tylko za wybrane odcinki dróg, przy tej samej stawce dla samochodów ciężarowych powyżej 12 ton. Wpływa na nią jedynie klasa Euro dotycząca poziomu emisji spalin pojazdu. W efekcie, mimo wyróżnionych w e-mycie dwóch kategorii pojazdów: 1. pojazdy samochodowe o

²¹ Biała Księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” KE, 28 03 2011 r.

dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 ton i poniżej 12 ton, 2. pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej min. 12 ton, opłaty nie różnią się od siebie znacząco. Przykładowo, dla pojazdu o normie emisji spalin Euro 5 i masie 4 ton stawka za przejazd 200 km odcinka drogi ekspresowej wynosi ok. 170 zł, podczas gdy przejazd tym samym odcinkiem pojazdu o łącznej masie zestawu 40 ton, kosztować będzie ok. 230 zł. Co więcej, zdarzają się sytuacje, gdy samochody ciężarowe i zestawy samochodowe przekraczają dopuszczalne 40 ton masy całkowitej. Tymczasem, samochód ciężarowy przeciążony od 10 proc. do ponad 50 proc. prowadzi do degradacji nawierzchni w stopniu o 20 do 400 razy większym, w porównaniu do pojazdu o prawidłowej wadze. Pojazdy przeciążone powodują znaczne skrócenie czasu eksploatacji całej drogi. Przy średnim przeciążeniu rzędu 20 proc. i założeniu, że auta takie stanowią 1/3 ogółu pojazdów ciężkich, żywotność drogi może ulec skróceniu od 50 proc. do nawet 150 proc. W skrajnym przypadku taka droga musi więc być remontowana nie co 10, a co trzy lata²².

Osobną kwestią jest wspomniana już wcześniej niewielka sieć dróg krajowych objętych elektronicznym systemem poboru opłat w Polsce. Do 2018 r. opłatami w systemie viaTOLL miało zostać objętych 7 tys. km dróg, jednak system, ostatni raz rozszerzony, w 2017 r., obejmuje ok. 3,6 tys. km odcinków. Według szacunków Instytutu Staszica, system viaTOLL, przy średnim tempie rozwoju ok. 600 km rocznie powinien być większy o ponad 2 tys. km niż jest obecnie, przynosząc z tego tytułu nawet ponad 1 mld zł rocznie więcej. Aktualnie ok. 1 tys. km nowych dróg można objąć mytem. Do tej pory do systemu nie zostały włączone nowo powstałe drogi, a także odcinki leżące we wschodniej części kraju. Mimo planów poszerzania płatnych sieci wraz z rozwojem nowego systemu e-TOLL, który zastępuje funkcjonujący wcześniej viaTOLL, na razie na transporcie po polskich drogach najbardziej oszczędzają zagraniczni przewoźnicy, stanowiąc ok. 40 proc. zarejestrowanych w systemie viaTOLL użytkowników pojazdów ciężarowych.

Jednocześnie, w skrajnych przypadkach koszt przewozu ładunku może się okazać nawet 20-krotnie wyższy przy wykorzystaniu kolei (transport ładunku po ścianie wschodniej).

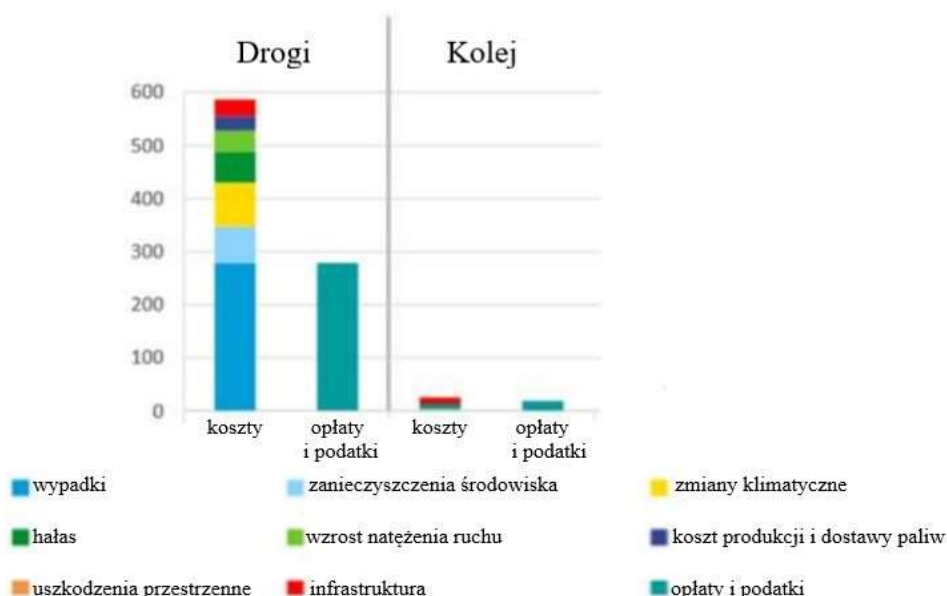
4.3. Internacjonalizacja kosztów

Kolejną kwestią, na którą należy spojrzeć, porównując rynek samochodowy i kolejowy są koszty zewnętrzne oraz ich internacjonalizacja, czyli pokrycie kosztów, jakie ponosi

²² „Zwiększenie roli kolei w równoważeniu transportu towarów w Polsce. Wyzwania, propozycje, dobre praktyki”; UTK, 04 2019

społeczeństwo i środowisko w związku z działalnością przewoźników drogowych, lub kolejowych. Podczas gdy przewoźnicy kolejowi opłatami za dostęp do infrastruktury praktycznie w całości zaspokajają swoje zewnętrzne koszty transportu, transport drogowy – tylko w ok. 50 proc. Tym samym nie generuje środków na likwidację negatywnego oddziaływania na środowisko, np. ograniczania zanieczyszczeń powietrza czy leczenia ofiar wypadków drogowych. Przedsiębiorstwa nie biorą pod uwagę przy wyborze środka transportu, np. faktu, że transport drogowy odpowiada za największą liczbę wypadków i wpływa w dużym stopniu na koszty ponoszone przez społeczeństwo.

Różnice w kosztach transportu kolejowego i drogowego oraz ich pokrycie w podatkach i opłatach (mld €)



źródło: UTK na podstawie: Handbook on external costs of transport

4.4. Rozwiązania na przykładzie innych państw europejskich

W wielu krajach europejskich prowadzone są działania zmierzające do ograniczenia ruchu drogowego i skłaniające do wyboru kolei jako alternatywnego środka transportu. Szczególnie na tym tle wyróżnia się Szwajcarię, w której opłata za przejechanie 1 km ciężarówką zgodną z normą emisyjną Euro 5 o masie 40 ton od 2017 r. wynosi prawie 1 euro – w Polsce opłata kształtuje się na poziomie ok. 0,06 euro za 1 km dla samochodu

ciężarowego kategorii Euro 5 o masie powyżej 12 ton, czyli więc prawie 20 razy mniej niż w Szwajcarii. A biorąc pod uwagę, że opłaty te dzielą się na następujące części: za zużycie infrastruktury, zanieczyszczenie powietrza i hałas, część przychodów z opłat drogowych w Szwajcarii finansuje infrastrukturę kolejową.

Austriacki Tyrol sukcesywnie wprowadza ograniczenia w drogowym transporcie tranzytowym – nie dość, że wprowadza sektorowe zakazy dla ciężarówek rozszerzając je o kolejne grupy towarów, to już w 2019 r. wyeliminował z ruchu pojazdy spełniające normę Euro 4, a od 2021 r. wprowadził zakaz poruszania się dla kategorii Euro 5 oraz nocny zakaz poruszania się dla kategorii Euro 6.

Jednocześnie budżet państwa niemieckiego finansuje obniżkę stawek dostępu dla wszystkich rodzajów pociągów towarowych – wysokość bonifikaty wynosi 43 proc. rocznie (350 mln euro rocznie) i jest zagwarantowana do połowy 2023 r²³.

4.5. Rozwiązania umacniające pozycję kolei w wybranych krajach europejskich

SZWAJCARIA

- Wprowadzenie w 1985 r. podatku drogowego LSVA dla wszystkich pojazdów powyżej 3,5 tony. Z opłaty zwolnione zostały pojazdy, pokonujące tę trasę transportową tranzytem kolejowym.
- Opłaty drogowe uwzględniają koszty zewnętrzne, masę pojazdu, kategorię emisji spalin i długość trasy.
- Obowiązkowe winiety autostradowe dla samochodów do 3,5 tony,
- Zwiększanie opłat dla ciężarówek,
- Wprowadzenie, na mocy referendum z 1994 r. zakazu rozbudowy autostrad przez Alpy,
- Koszty kongestii, czyli paraliżu drogowego wliczone do opłaty drogowej,
- Zwolnienie z opłat drogowych za dojazd do terminalu intermodalnego,
- Wprowadzenie opłat za każdy km dla samochodów o masie pow. 3,5 tony oraz zakazu ruchu samochodów ciężarowych w godzinach nocnych, niedziele i święta państwowe,

²³ Tamże.

- 30 proc. zniżka stawki dla pociągów towarowych (40 proc. przy opóźnieniu),
- 40 proc. zniżka na przewozy rozproszone,
- 40 proc. zniżka na prąd dla pociągów nocnych,
- Finansowanie z części przychodów z opłat drogowych infrastruktury kolejowej i ochrony przed hałasem,

Efekty:

- Wzrost kolejowej pracy przewozowej o 31 proc. od 1990 r.,
- wzrost przewozów intermodalnych o 24 proc. w latach 2008-2017,
- wzrost udziału przewozów intermodalnych na kolei z 40,5 proc. do 52,7 proc.,
- wzrost udziału kolei w konkurencji międzygałęziowej z 33,7 proc. do 37,5 proc.,
- wzrost udziału kolei w transporcie przez Alpy w ostatnich latach do 70 proc.,
- 21 proc. ciężarówek spełniało najwyższe normy emisji Euro 6 po 4 latach od wprowadzenia tej kategorii – spadek udziału pojazdów poniżej klasy emisji Euro 4 od 2008 r. z 66 proc. do 11 proc.,
- spadek o połowę w latach 2000- 2015 liczby wypadków z udziałem ciężkich pojazdów,

AUSTRIA

- Subsydiowanie transportu intermodalnego i przewozów rozproszonych,
- Wprowadzenie tzw. Pakietu AntyTranzytowego ograniczającego ruch samochodów ciężarowych przez Tyrol,
- Sektorowy zakaz przewozu transportem drogowym wybranych grup towarów w Tyrolu,
- Wprowadzenie w wielu regionach maksymalnej prędkości 60 km/h dla jazdy w nocy na autostradach, zakazu jazdy nocą oraz w dni wolne (w zależności od landu),
- Wprowadzenie zakazu jazdy dla samochodów z przyczepami,
- Zakaz jazdy dla samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych dopuszczonych do ruchu przed 1992 r dopuszczonych do ruchu przed 1992 r.,

- Limit masy ciężarówek – 38 ton,

Efekty:

- Wzrost kolejowej pracy przewozowej o ok. 80 proc. od 1990 r.,
- Wzrost przewozów intermodalnych o 74 proc. w latach 2004-2016,
- Wzrost udziału przewozów intermodalnych na kolei z 22 proc. do 35 proc. w latach 2008-2016,
- Utrzymanie udziału kolei w konkurencji międzygałęziowej na poziomie ok. 1/3,

NIEMCY

- Zwiększanie przepustowości na liniach istotnych dla transportu towarowego,
- Uruchomienie od 2004 r. funduszu na rzecz wspierania budowy, rozbudowy i ponownego uruchomienia prywatnych bocznic – finansowanie do 50 proc. kosztów inwestycji,
- Współfinansowanie odtwarzania infrastruktury służącej przewozom towarowym na odległość powyżej 50 km,
- Dotacje do budowy i rozbudowy urządzeń przeładunkowych,
- Wprowadzenie opłaty autostradowej dla ciężarówek o dopuszczalnej masie co najmniej 12 ton w 2005 r. (zmniejszenie limitu do 7,5 tony w 2015 r.), rozszerzenie na wszystkie drogi federalne od lipca 2018 r.,
- Wprowadzenie od 2019 r. opłat drogowych uzależnionych od masy pojazdu, normy emisji spalin oraz obciążenia hałasem,

Efekty:

- Wzrost kolejowej pracy przewozowej o ok. 70 proc. od 1993 r.,
- Wzrost przewozów intermodalnych o 140 proc. w latach 2004-2017,

-Wzrost udziału przewozów intermodalnych na kolei do 40 proc.,

Źródło: UTK

4.6. Kierunki rozwoju polskiej kolei

Do najważniejszych elementów umocnienia konkurencyjności kolei należy wymienić jej rozbudowę i modernizację, zwłaszcza w kierunku połączeń międzyaglomeracyjnych, a także międzynarodowych.

By koleje mogły zwiększać swój udział w ogólnym transporcie, należy dążyć do wyrównania szans działalności dla przewoźników drogowych i kolejowych. W tym celu należy rozszerzyć system poboru opłat na całą sieć dróg krajowych w Polsce. Jednocześnie opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej powinny być konkurencyjne w stosunku do opłat drogowych, zachęcając tym samym do przeniesienia towarów na kolej przy większych odległościach. Wprowadzenie większej internalizacji kosztów zewnętrznych przez transport drogowy – to kolejne konieczne zmiany w dotychczasowym systemie opłat.

Ponadto – jak udowadniają rozwiązania wprowadzone w krajach Europy Zachodniej – zmniejszyć dysproporcje w konkurencyjności między transportem drogowym pozwalają: dopłaty z budżetu państwa za dostęp do infrastruktury kolejowej, przerzucenie części środków uzyskanych z opłat drogowych na finansowanie infrastruktury kolejowej i wprowadzanie ograniczeń dla transportu ciężarowego w niektórych regionach, ograniczenie ruchu samochodów ciężarowych na dłuższych trasach krajowych oraz w przewozach tranzytowych. Przykładowo – jak podaje UTK – w Austrii, której udaje się utrzymać wysoki udział transportu kolejowego, przewóz samochodów ciężarowych pociągami jest subsydiowany przez państwo, a przewóz niektórych towarów transportem drogowym między Niemcami i Włochami w tranzyście jest zakazany.

Do wyrównania szans transportu drogowego i kolejowego w Polsce, istotne jest również wprowadzenie pomiaru masy samochodów ciężarowych na przejściach granicznych i zwiększenie kontroli pojazdów – aktualne wpływy z tytułu kar dla przeciążonych ciężarówek nie rekompensują strat poniesionych na remonty uszkodzonych nawierzchni.

Na zwiększenie udziału kolei w transporcie wpłynie również rozwój transportu intermodalnego. Chodzi o wypracowanie połączeń, w których kolej przewozi towary na najdłuższym odcinku trasy, a pojazdy drogowe obsługują jej początkowy i końcowy odcinek, czyli tzw. pierwszą i ostatnią milę. O konieczności rozwoju „intermodalu” wspomina również „Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”, wskazując na negatywne efekty transportu drogowego w kontekście zdrowia publicznego, bezpieczeństwa ruchu i środowiska naturalnego.

Dla utrzymania dynamiki wzrostu kolejowych przewozów intermodalnych w kolejnych latach UTK rekomenduje działania w trzech kluczowych obszarach:

- Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w celu zapewnienia odpowiednich parametrów technicznych dla pociągów spełniających parametry długości 740 m, nacisku na oś 22,5 t/oś i osiągniętej prędkości 100 km/h;
- Zrównanie warunków funkcjonowania na rynku transportu kolejowego i drogowego, czyli wspomniane wcześniej wprowadzenie zasady pokrycia pełnych kosztów generowanych przez gałęzie transportu oraz wyrównanie kosztów dostępu do infrastruktury drogowej oraz kolejowej;
- Realizacja programu TRANZYT – przeniesienie ładunków z dróg na kolej w połączeniach tranzytowych o największym natężeniu oraz wprowadzenie systemów zachęt, m.in. ulg w opłatach.

Pozytywny wpływ na konkurencyjność pasażerskich przewozów transportowych będzie miała również budowa linii dużych prędkości. Powstanie kolei dużych prędkości, zależy od tempa rozwoju Centralnego Portu Komunikacyjnego: Według aktualnych założeń, łącznie ma powstać do 2034 r. 1,8 tys. km nowych linii kolejowych²⁴.

²⁴ <https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci/kolejnapolske-umowa-w-sprawie-linii-duzych-predkosci-warszawa-cpk-lodz-podpisana>

5. DECENTRALIZACJA I KOLEJ – SIATKA NACZYŃ POŁĄCZONYCH

5.1. Decentralizacja w Europie

OECD definiuje decentralizację jako przeniesienie szeregu uprawnień, obowiązków i zasobów z rządu centralnego na samorzady terytorialne²⁵. W systemie zdecentralizowanym samorzady terytorialne mogą pozyskiwać dochody z własnych źródeł, takie jak podatki, opłaty i opłaty od użytkowników, a także zarządzają własnym budżetem.

Stopień decentralizacji w Europie nie jest jednolity. Na najbardziej zaawansowanym poziomie rozwija się ona w państwach federalnych – np. w Niemczech, Belgii oraz Szwajcarii, a także w Hiszpanii, która rozpoczęła swoją transformację po upadku dyktatury frankistowskiej, w Wielkiej Brytanii, starającej się w ten sposób sprostać wyzwaniom narodowościowym, oraz we Włoszech (jako jedne z pierwszych postawiły na decentralizację), a także we Francji.

Od połowy lat 90. XX w. widoczne działania na rzecz decentralizacji podjęły również kraje unitarne, zwłaszcza w rejonie Europy Środkowo-Wschodniej przechodzące transformację ustrojową. Ten proces nie zawsze jednak kończył się sukcesem i rządy centralne nadal odgrywają rolę w inwestycjach w infrastrukturę publiczną.

W latach 2009-2015 samorzady lokalne i stanowe w Europie reprezentowały średnio 53,6 proc. łącznych inwestycji kapitału publicznego²⁶.

Z drugiej strony można obserwować pewien powrót do centralnych rozwiązań w mniejszych krajach, jak np. Norwegia albo takich, w których system zaprojektowano wadliwie, np. w Polsce. Jeśli bowiem rząd centralny nie przekaże na niższy szczebel odpowiedzialności za prowadzenie określonej polityki w sferze publicznej, proces decentralizacji nie przyniesie pożądanych efektów²⁷.

²⁵ <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/e5b9ba7d-en/index.html?itemId=/content/component/e5b9ba7d-en#>

²⁶ „Investing in Public Infrastructure in Europe, A local economy perspective” Council of Europe Development Bank, 02 2017;

²⁷ „Decentralizacja poprawia dostęp do medycznych usług bez zwiększania wydatków w systemie”, Joan Costa-Font, Obserwator Finansowy, 10 września 2012; <https://www.obserwatorfinansowy.pl/bez-kategorii/rotator/decentralizacja-poprawia-dostep-do-uslug-medycznych-bez-zwieksza-wydatkow-w-systemie/>

5.2. Korzyści z decentralizacji

Europejskie samorządy mają tendencję do większego inwestowania w społeczną infrastrukturę publiczną zwłaszcza w obszarach, gdzie bardziej rozumieją potrzeby lokalnych mieszkańców jak mieszkalnictwo, ochrona środowiska, rekreacja, kultura i religia oraz ochrona socjalna. W tym kontekście decentralizacja pobudza przedsięwzięcia o wymiarze lokalnym, podnosząc jakość życia mieszkańców regionów.

Decentralizacja stymuluje również efektywną konkurencję w gminach i regionach, tworząc swojego rodzaju ranking, w którym wyborcy porównują podatki i jakość usług publicznych we własnej jurysdykcji z tymi w sąsiednich jurysdykcjach. Według modelu Charlesa M. Tiebouta, twierdzącego, że „*Głosujący konsument chce mieć wybór wspólnoty terytorialnej, która koresponduje najlepiej z jego preferencjami, ze względu na ofertę dóbr publicznych*”²⁸, obywatele przenoszą się tam, gdzie po prostu, ich zdaniem, będzie im się żyć lepiej.

Zwiększa się konkurencja między lokalnymi władzami, co może prowadzić do lepszej polityki i bardziej efektywnego wdrażania programów rządowych, bardziej wydajnego i innowacyjnego świadczenia usług publicznych ze strategią zorientowaną na wyniki, przy ograniczeniu praktyk korupcyjnych – nieefektywna i skorumpowana administracja zwykle oznacza wyższe podatki lub gorsze usługi, albo jedno i drugie. Gdy lokalni politycy stają się bardziej odpowiedzialni, ich decyzje są lepiej dopasowane do świadczenia lokalnych usług. Z drugiej strony, mieszkańcy finansując znaczną część usług lokalnych – w formie podatków czy opłat za korzystanie usług – również automatycznie bardziej zaangażują się w lokalne sprawy.

Według ekspertów OECD, decentralizacja przyspiesza rozwój i może przyczynić się do zmniejszenia dysproporcji regionalnych. Wskazuje się na wyraźny związek między decentralizacją a PKB.

Decentralizacja dochodów prowadzi do większej stabilności cen, z kolei przeprowadzona na poziomie fiskalnym może bezpośrednio wpływać na ubóstwo i nierówności dochodowe.

²⁸ Cyt. za „Le fédéralisme financier, perspectives de microéconomie spatiale”; G. Gilbert; Revue Économique numéro 2, s. 321; 1996,

5.3. Przykłady pozytywnego wpływu decentralizacji na świecie

- Chiny: wyższy wzrost zatrudnienia przedsiębiorstw wiejskich i prywatnego zatrudnienia poza rolnictwem²⁹;
- Indonezja: wzrost poziomu edukacji, zwłaszcza wśród kobiet, spadek wskaźników porzucania szkoły podstawowej i średniej;
- Kolumbia: większy odsetek uczniów szkół publicznych w społeczeństwie;
- Argentyna: zmniejszenie śmiertelności niemowląt;
- Brazylia (Porto Alegre): zwiększenie dostępu do usług wodociagowych i kanalizacyjnych³⁰.

5.4. Negatywne aspekty decentralizacji

Decentralizacja nie zawsze wywołuje pozytywne efekty administracyjno-gospodarcze. Korzyści z niej płynące może ograniczyć nieodpowiednie zaprojektowanie i wdrożenie reform decentralizacyjnych, w szczególności niejasny podział obowiązków między szczeblami administracji i niejasne relacje między autonomicznymi fiskalnie samorządami lokalnymi, a zdecentralizowaną administracją rządową. Niejasny podział obowiązków może natomiast doprowadzić do bardziej kosztownych usług i deficytu demokracji, ponieważ obywatelom trudno jest pociągnąć władze do odpowiedzialności za ułomności polityczne z powodu niewłaściwie realizowanych zadań³¹.

Istotnym zagrożeniem do pomyślnego wdrożenia decentralizacji jest również brak właściwych kompetencji wśród przedstawicieli samorządów terytorialnych. Według sondażu przeprowadzonego przez OECD i Radę Regionów UE, 65 proc. jednostek samorządu terytorialnego wyjawilo, że w ich mieście/regionie brakuje zdolności do projektowania odpowiednich strategii infrastrukturalnych, a 56 proc. samorządów zgłosiło brak odpowiedniej wiedzy eksperckiej w zakresie infrastruktury³².

²⁹ "Does Fiscal Decentralization Foster Regional Investment In Productive Infrastructure?" A. Kappeler, et al., *European Journal of Political Economy* nr 31, 13 09 2013;

³⁰ "The Impact of Decentralization: Issues in Theory and Challenges in Practice", J. Martinez-Vasquez; Asian Development Bank, 2011

³¹ OECD

³² <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/e5b9ba7d-en/index.html?itemId=/content/component/e5b9ba7d-en#>

5.5. Studium przypadku: Hiszpania i Niemcy

Hiszpania

Przywrócenie demokracji po śmierci Francisco Franco w 1975 r. niosło ze sobą niebezpieczeństwo rozpadu państwa na liczne organizmy polityczne. By temu zapobiec rozpoczęto jego konsolidację zarazem, już pod koniec lat 70. XX w. wprowadzano szeroką autonomię do nowo powstających regionów w ramach łagodzenia tendencji nacjonalistycznych. Każdy autonomiczny region jest podporządkowany konstytucji monarchii hiszpańskiej, ale zarazem prosperuje w ramach własnego statutu, w tym ma prawo do ustalania i pobierania podatków oraz do udziału w dochodach państwa i do dochodów własnych. Warto zaznaczyć, że aplikacja systemu finansowego nie jest identyczna dla wszystkich regionów – przykładowo Kraj Basków i Nawarra posiadają specjalny system finansowy, mając znacznie szersze przywileje podatkowe, niż pozostałe wspólnoty. Odrębny ustrój ekonomiczno-fiskalny mają także Wyspy Kanaryjskie³³.

W ręce autonomicznych regionów przekazano również szeroki zakres spraw publicznych, m.in.: planowanie przestrzenne, urbanistykę, mieszkalnictwo, roboty publiczne, transport kolejowy i drogowy, porty, rolnictwo i hodowlę, ochronę środowiska, gospodarkę leśną, politykę gospodarczą regionu, rzemiosło, kulturę i badania naukowe, sport i turystykę, zdrowie i opiekę medyczną czy służby ochrony. Dwie wspólnoty – Kraj Basków i w Katalonia mają nawet własne regionalne policje (Ertzaintza i Mossos d'Escudra)³⁴.

Proces decentralizacji zakończył się w tym państwie dużym sukcesem. Hiszpania pozostała w dotychczasowych granicach, a jednocześnie dokonała olbrzymiego skoku cywilizacyjnego: w ciągu ostatnich dekad, zwłaszcza od lat 90., zacofane regiony z ekonomicznie przeistoczyły się w nowoczesne i konkurencyjne obszary Unii Europejskiej. Najbardziej rozwinęły się regiony, które uzyskały największy zakres kompetencji oraz

³³ „Decentralizacja niesymetryczna w Hiszpanii – implikacje polityczne i ustrojowe” Wioletta Husar, *Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska Lublin – Polonia* VOL. XXI, 2 Sekcja K; Instytut Politologii Uniwersytetu Zielonogórskiego; 2014

³⁴ „Hiszpańska autonomia terytorialna w perspektywie Polski”, Jan Iwanek, *Przegląd Narodowościowy* nr 5, 2016

szeroką autonomię fiskalną, czyli Kraj Basków i Nawarra. Nie dość, że oba regiony charakteryzują się najwyższym poziomem rozwoju ekonomicznego w całej Hiszpanii, jego wysokość przekracza średnią dla wszystkich regionów Unii Europejskiej. Jednocześnie pozostałe hiszpańskie regiony również rozwijają się dynamicznie – pomaga im w tym nie tylko decentralizacja władzy, ale również uczestnictwo w strukturach unijnych³⁵.

Niemcy

W Niemczech poszczególne miasta starały się zachować u siebie instytucje polityczne czy gospodarcze. Przykładowo, sześć niemieckich ministerstw federalnych ma swoje główne siedziby w Bonn. Trybunał Konstytucyjny rezyduje w 300-tysięcznym kurorcie w Badenii – Karlsruhe, a jeszcze mniejszy Flensburg jest siedzibą Federalnego Urzędu ds. Ruchu Drogowego”.

Również przedstawiciele poszczególnych branż przemysłowych wybrali swoje siedziby poza Berlinem, np. Mercedes „rządzi” ze Stuttgartu, a BMW z Monachium. W Nadrenii (Kolonii) powstało zagłębie firm medialnych i ubezpieczeniowych, a Frankfurt nad Menem, będąc siedzibą Europejskiego Banku Centralnego, stał się centrum bankowo-finansowym.

Rozdzielenie i rozproszenie ośrodków polityczno-gospodarczych dowartościowanie obszarów peryferyjnych oraz zapobiega tak gwałtownemu drenażowi prowincji na rzecz wielkich miast, z jakim mamy dziś do czynienia w Polsce. Istotnym aspektem jest budowa lokalnych elit – biznesowych, prawniczych, urzędniczych, medialnych – poza Berlinem. Ten system pozwala zbudować prawdziwe społeczeństwo obywatelskie. Dodatkową korzyścią z rozproszenia polityczno-ekonomicznych instytucji państwa jest naturalny nacisk na budowę i utrzymanie dobrej infrastruktury transportowej, co de facto jest jednym z głównych warunków sprawnie funkcjonującego zdecentralizowanego państwa jest szybki i sprawny transport pasażerów i towarów.³⁶

Niemieckie landy wykorzystują również możliwość modulowania polityki fiskalnej i wydatków publicznych dla przyciągnięcia siły roboczej i mobilnego kapitału. W tym celu tworzą pakiety zachęt w postaci obniżenia podatków albo zwiększania nakładów

³⁵ „Rola struktury administracyjnej kraju w rozwoju hiszpańskich wspólnot autonomicznych”; Jakub Piecuch, publikacja w: Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu No. 46 (2009): pp. 523-532.

³⁶ „Przenieść Polskę poza Warszawę – czyli jak spółki Skarbu Państwa mogą napędzać rozwój regionów”; raport Instytutu Staszica, 2021

publicznych w takich obszarach, jak administracja, szkolnictwo, B+R, mieszkalnictwo i rozwój biznesu³⁷.

5.6. Decentralizacja w Polsce – szanse i korzyści

Polska, mimo prób decentralizacji, ciągle wykazuje nierównomierny rozwój ekonomiczny. Eksperti Instytutu Staszica już zwracali uwagę na pewien paradoks: obok zwiększającej się roli i odpowiedzialności samorządów w sferze polityk i usług publicznych, ciągle wyraźnie widoczny jest proces migracji dużego biznesu z mniejszych ośrodków do większych aglomeracji, przede wszystkim do Warszawy. Tracą na tym samorzady, gdyż zarówno CIT od przedsiębiorstw, jak i PIT od wysokiej klasy menedżerów czy specjalistów z reguły trafia do warszawskiego budżetu. Z drugiej strony stolica, mimo, że jest największym beneficjentem tej sytuacji, ponosi ich koszty w postaci obciążenia infrastruktury, służby zdrowia, sądownictwa oraz infrastruktury biznesowej czy administracyjnej, która w mieście stołecznym powinna się koncentrować na obsłudze strategicznych interesów i instytucji Państwa³⁸. Tymczasem ze stołecznych biurowców i pozostałej infrastruktury usługowo-komunikacyjnej korzystają przedsiębiorcy z całej Polski, mający w Warszawie jedynie swoje centrale lub formalne siedziby.

Skrajna nierówność ekonomiczna polskich regionów widoczna jest w liczbach, zarówno jeśli patrzymy na PKB (globalnie i per capita), jak i na przychody podatkowe: Warszawa generuje rocznie na mieszkańca niemal 130 tys. zł (220 proc. średniej krajowej PKB per capita), a samo Mazowsze, bez stolicy może się pochwalić wynikiem prawie 70 tys. zł (84 proc. PKB per capita). Z kolei województwa z najniższymi wskaźnikami tworzą słynną Polskę „B”: lubelskie - 41 tys. zł (67,4 proc. PKB per capita) warmińsko – mazurskie (41,5 tys. zł i 68,7 proc.), podkarpackie (42,4 tys. zł, 70,6 proc.) oraz podlaskie (42 tys. zł, 71 proc.)

– *Wciąż boleśnie odczuwamy skutki weta prezydenta z 2001 roku do ustawy finansowej, którą uchwalili mój rząd, a która uniemożliwiała przerzucanie obowiązków na samorzady bez zapewnienia dodatkowego finansowania. I tak od blisko 20 lat, kolejne rządy przesuwają dodatkowe obowiązki na samorzady, często wręcz centralnie ograniczając*

³⁷ “Does Fiscal Decentralization Foster Regional Investment In Productive Infrastructure?”; A. Kappeler, et al.; Document de treball de l’IEB 2012/32

³⁸ „Przeniesienie Polski poza Warszawę – czyli jak spółki Skarbu Państwa mogą napędzać rozwój regionów”; raport Instytutu Staszica, 2001

źródła finansowania samorządu - choćby poprzez obniżkę podatku PIT, ograniczanie środków na szkolnictwo czy opiekę zdrowia. Samorządy muszą budować trwałe podstawy rozwoju i efektywnego mnożenia dostępnych środków, tworzyć silne powiązania pomiędzy przedsiębiorstwami, ośrodkami naukowymi i administracją lokalną, wspierać innowacje oraz inicjatywy obywatelskie służące dobru wspólnemu. Te działania muszą stać się podstawowym źródłem dochodów samorządów i dawać realną możliwość dalszych inwestycji, poprawy jakości życia mieszkańców – przekonywał w rozmowie z dziennikarzami portalu prawo.pl prof. Jerzy Buzek, były premier, europoseł³⁹.

Jacek Giedrojc w felietonie dla Money.pl również zwrócił uwagę, że *„strategiczna decentralizacja (...) jest szansą na impuls rozwojowy, wyzwolenie energii lokalnych elit, które najlepiej rozumieją własne zasoby i ograniczenia. Pozwala ominąć rafy, na których rozbiły się plany Hausnera, Boniego, czy strategia Morawieckiego, bezskutecznie usiłujące wtłoczyć całą Polskę w jedne ramy, ignorując lokalne zasoby i ograniczenia. Wyobraźmy sobie 16 województw, które wdrażają własne strategie rozwojowe, konkurują między sobą, ale i uczą się od siebie nawzajem. Co więcej, silne i bardziej samodzielne finansowo województwa stanowiąby dodatkowy bezpiecznik systemowy, utrudniający woluntaryzm władzy centralnej i łamanie praworządności. (...) Warto tu zauważyć, że państwa, które zwykle podziwiamy są albo zdecentralizowane (jak kraje nordyckie), albo wręcz federalne (USA, Niemcy, Szwajcaria)⁴⁰.*

W Polsce idee decentralizacyjne promowało opracowanie przygotowane przez ekspertów nieistniejącego już Ministerstwa Przedsiębiorczości i Technologii (MPiT) w lutym 2019 r., zatytułowane „Uwarunkowania delokalizacji centralnych urzędów w Polsce”. Odwołuje się do ono Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK), wytyczającej kierunki organizacji ładu przestrzennego w Polsce do 2030 r., która, obok niekwestionowanej rangi Warszawy, zakłada rosnącą rolę innych miast, dzięki czemu decentralizacji mają ulec funkcje decyzyjno-kontrolne, administracyjne oraz finansowe. Koncepcja zrównoważonego rozwoju i decentralizacji wynika również ze Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR), również z założeniami do 2030 r., w których pojawiają się m.in. wzmianki o szczególnym znaczeniu aktywizacji obszarów zmagających się ze strukturalnymi problemami: Polski wschodniej, Śląska, czy średniej wielkości miast tracących swoje funkcje społeczno-gospodarcze. Opracowanie MPiT

³⁹ „Mamy radykalny odwrót od decentralizacji”, K. Kubicka-Żach, Prawo.pl, 27 maja 2020 r.,

⁴⁰ „Czy decentralizacja władzy ma szansę połączyć podzieloną Polskę?”, J. Giedrojc, Money.pl, 16 sierpnia 2020

sugeruje działania obejmujące zachęty do osiedlania się w tych miejscach zwłaszcza młodych i dobrze wykształconych osób, poprawę dostępu do usług publicznych oraz wzmocnienie roli ośrodków w świadczeniu ponadlokalnych usług publicznych. Najważniejszym zakładanym rezultatem ma być zwiększenie przeciętnego dochodu gospodarstw domowych w 2030 r. do poziomu średniej UE, przy jednoczesnym dążeniu do zmniejszania dysproporcji w dochodach między poszczególnymi regionami.

W SOR jednak brakuje konkretnych rekomendacji do podjęcia działań dla realizacji nakreślonych celów w kontekście wzrostu znaczenia polskich miast wojewódzkich czy powiatowych. Tymczasem ideę decentralizacji – jak zauważali w analizach eksperci Instytutu Staszica – można realizować m.in. poprzez wyprowadzenie części urzędów centralnych i siedzib spółek kontrolowanych przez Skarb Państwa z Warszawy do innych ośrodków miejskich.

Z założenia celem lokalizacji powinny być obszary zwane potocznie „Polską B”, wschodnie województwa: podlaskie, lubelskie, podkarpackie, a także część mazowieckiego (poza Warszawą) czy świętokrzyskiego. Obszary te mają często całkiem dobrze rozwinięte ośrodki akademickie (Lublin, Białystok, Rzeszów), a co za tym idzie - odpowiednie zasoby kadrowe do bycia lokalnym centrum rozwoju ekonomicznego, a także coraz lepsze warunki biznesowe i usługowe, brakuje im jednak masy krytycznej w zakresie przychodów podatkowych, wielkości i jakości zatrudnienia.

W przypadku 12 wybranych spółek Skarbu Państwa, które w dużej mierze albo prowadzą działalność w skali kraju (finanse), albo mają swoje aktywa przemysłowe rozsiane po całej Polsce, Warszawa, będąca ich formalną siedzibą, rocznie dostaje zastrzyk o wartości 4 mld zł z CIT. Do tego trzeba doliczyć bezpośrednie wpływy z PIT części pracowników oraz pośrednie pozycje w budżecie stolicy będące efektem popytu dla lokalnych usług. Środki te – jak zauważyli eksperci Instytutu Staszica - można wygospodarować dla gmin, powiatów i miast na prawach powiatu, czy wreszcie dla województw.

To pewnością podniosłoby znaczenie i rangę tych aglomeracji oraz pozytywnie przełożyło na lokalne rynki pracy, usługi, stymulując zarazem do zwiększania jakości infrastruktury transportowej, zarówno w ramach dalszej rozbudowy sieci dróg szybkiego ruchu jak i szybkich połączeń kolejowych. Planowany w ramach CPK system umożliwiający dojazd pociągiem w maksymalnym czasie dwóch godzin z każdego dużego miasta w Polsce do megalotniska położonego między Łodzią i Warszawą być może miałby

większe szanse powstania, gdyby tworzenie regionalnych odcinków tej infrastruktury miało wsparcie silnych lokalnie krajowych instytucji. Z drugiej strony warunkiem koniecznym dla decentralizowania Polski są właśnie przepustowe połączenia kolejowe, zarówno w obrębie miast i aglomeracji jak i łączące regiony.

Z drugiej strony, dzięki decentralizacji, państwowe spółki mogłyby liczyć na oszczędności związane ze znacznie niższą średnią pensji poza Warszawą – mediana zarobków osiąganych na stołecznym rynku wciąż jest o ok. 30 procent wyższa niż w pozostałych regionach kraju. Ważnym elementem oszczędności z pewnością byłoby pozyskanie dużo tańszej niż w Warszawie powierzchni biurowej. Jednocześnie skorzystać na tym procesie może sama stolica, chociażby w zakresie spadku liczby samochodów czy spadku odsetka osób pracujących w Warszawie i korzystających z miejskiej infrastruktury, ale płacących podatki w rodzimych miastach.

Decentralizacja staje się wreszcie również istotnym czynnikiem dla wsparcia gospodarki w kontekście walki z pandemią COVID-19, zarówno ze względu na wyrównanie poziomu życia w poszczególnych regionach, jak i na walkę z kryzysem⁴¹.

Instytut Staszica już w swojej wcześniejszej analizie wykazał potencjał do budowy biznesu w ośrodkach pozawarszawskich pod warunkiem relokacji do nich części spółek Skarbu Państwa. Pojawienie się w mniejszych ośrodkach zorganizowanych części przedsiębiorstw powinno poprawić warunki rynku pracy, wykreować dodatkowy popyt na lokalnych rynkach, a co za tym idzie, poprawie ulegną również warunki działania biznesu prywatnego i uruchomi trend rozwojowy.

Główne efekty relokacji spółek państwowych ośrodków pozawarszawskich:

- Równoważenie wpływów podatkowych (CIT, PIT od pracowników)
- Tworzenie dobrze płatnych stabilnych miejsc pracy poza Warszawą
- Tworzenie centrów rozwoju i innowacji w regionach, współpraca biznes-nauka (działy innowacji i rozwoju współpracujące z regionalnymi uczelniami)⁴².

⁴¹ „Decentralizacja po pandemii: Czy nadal ma sens?” analiza Instytutu Staszica, 12 03 2021 r.

⁴² Przenieść Polskę poza Warszawę – czyli jak spółki Skarbu Państwa mogą napędzać rozwój regionów, Raport Instytutu Staszica

6. ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ

Rozbudowa infrastruktury kolejowej jest nie tylko ważnym elementem dla poprawy mobilności w kierunku decentralizacji – przyczyniając się do zapewnienia spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, ale również wpisuje się w założenia Europejskiego Zielonego Ładu, strategii, której głównym celem jest osiągnięcie neutralności klimatycznej przez Unię do 2050 r. Biorąc pod uwagę, że transport odpowiada za 25 proc. emisji gazów cieplarnianych na terenie UE (udział ten ciągle rośnie), sektor ten musi ograniczyć emisje o 90 proc. do 2050 r. W Polsce, choć od lat 90. XX w. udało się zredukować roczną emisję CO₂ z 558 mln ton do 376 mln ton, jednak w tym czasie emisja z transportu wzrosła z 24,5 mln ton do 65 mln ton, za co odpowiada rosnący ruch na drogach – ponad 97 proc. emisji CO₂ w transporcie pochodzi z transportu drogowego. Co więcej, aktualna Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu zakłada, że do 2030 r. nastąpi zwiększenie emisji CO₂ z transportu do ponad 66 mln ton⁴³.

Kluczową rolę zielonej transformacji odegrać powinna więc kolej, jako jeden najbardziej ekologicznych i energooszczędnych rodzajów transportu, która dzięki wysokiemu stopniu elektryfikacji emituje dużo mniej CO₂, niż transport drogowy lub lotniczy na podobnej trasie. Ponadto w latach 1990–2016 zmniejszyło się zużycie energii w transporcie kolejowym.

Spełnienie założeń Zielonego Ładu, będzie więc wymagać przeniesienia na transport kolejowy znacznej części spośród 75 proc. towarów przewożonych obecnie drogami. Wymaga to znaczących inwestycji, które wiążą się m.in. z realizacją transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), projektami na rzecz zwiększenia efektywności kolejowych korytarzy towarowych, a także zaangażowania w korzystanie z odnawialnych źródeł energii. Pozytywne przykłady już mają miejsce. Do takich należą działania Pomorskiej Kolei Metropolitarnej (PKM), która w lipcu 2021 r. postawiła dwie mikroinstalacje fotowoltaiczne o mocy 50 kWp każda, na nasypie kolejowym przy swojej siedzibie. Pozwolą one w ciągu roku wyprodukować ok. 100 MWh energii, czyli tyle, ile rocznie zużywa ponad 70 gospodarstw domowych, a w przypadku PKM będzie to ok. 5 proc. rocznego zapotrzebowania energetycznego spółki.

⁴³ Krajowa inwentaryzacja emisji, KOBIZE

7. MODERNIZACJA KOLEI W POLSCE

7.1. Liczby i fakty

Szczególne więc znaczenie w kontekście relokacji spółek skarbu państwa ma infrastruktura kolejowa. W tym miejscu należy podkreślić, że dwa kraje o wysokim stopniu decentralizacji wiodą w Europie prym pod względem rozwoju transportu kolejowego, czyli Niemcy i Hiszpania.

Polska infrastruktura kolejowa, mimo że należy do jednej z najdłuższych sieci w EU, jednocześnie charakteryzuje się niską przepustowością, i – wprawdzie zmniejszającym się – ale ciągle odczuwalnym wskaźnikiem opóźnień. Wskaźnik punktualności dla transportu pasażerskiego wzrósł z 85,09 proc. w 2010 r. do prawie 95 proc. w 2020 r. Na ogólną liczbę uruchomionych w 2020 r. pociągów pasażerskich (ok. 1,6 mln) opóźnienie powyżej 5 minut zarejestrowano w 280,4 tys. przypadków.

O wiele gorszym wskaźnikiem punktualności charakteryzuje się polski transport towarów koleją, który w 2020 r. wyniósł ok. 46 proc. – na ponad 421 tys. uruchomionych pociągów, ok. 238,3 tys. zanotowało opóźnienie.

Co więcej, lata 2014 - 2019 przyniosły pewien spadek wskaźnika punktualności – nawet poniżej 40 proc. Widoczną zmianą in plus przyniósł dopiero 2020 r., co jednak w dużej mierze wiązało się z ograniczonym ruchem przewozów pasażerskich, w związku ograniczeniami wprowadzonymi w ramach walki z pandemią COVID-19.

Punktualność przewozów pasażerskich w Polsce

	wskaźnik punktualności na przybyciu	liczba pociągów uruchomionych	liczba pociągów opóźnionych od 6 min*
2010	85,09	1 468 008	370 901
2011	89,83	1 477 990	420 612
2012	92,08	1 553 649	405 670
2013	91,61	1 506 984	392 005

2014	91,08	1 504 098	385 883
2015	92,36	1 593 972	364 896
2016	91,22	1 691 888	330 237
2017	90,17	1 715 587	359 384
2018	88,54	1 783 210	419 074
2019	92,46	1 716 044	370 796
2020	94,62	1 581 087	280 584

* do 2018 r. od 5 minut

Źródło: UTK

Punktualność przewozów towarowych w Polsce

	wskaźnik punktualności na przybyciu, w proc.	liczba pociągów uruchomionych	liczba pociągów opóźnionych od 16 min*
2013	47,39	507 285	266 864
2014	46,02	472 259	276 798
2015	38,39	446 727	279 781
2016	42,02	435 683	256 526
2017	39,23	463 183	285 056
2018	36,09	481 567	310 971
2019	41,62	446 501	272 356
2020	46,11	421 032	238 286

* do 2018 r. od 5 minut

Źródło: UTK

Średnioroczna liczba podróży koleją per capita w Polsce wynosi mniej niż 7, podczas gdy w Czechach jest to 17, Niemczech 32, Szwajcarii 71, a w Japonii ponad 100. Ponadto ok. 100 polskich miast o populacji powyżej 10 tys. mieszkańców (łącznie 2,1 mln osób) nie posiada dostępu do transportu kolejowego, podczas gdy w Czechach jest tylko jedno takie miasto, na Słowacji - 8, na Węgrzech - 6, w Austrii - 5. Wykluczenie w transporcie kolejowym dotyczy głównych obszarów turystycznych w Polsce, jak Mazury, Pomorze Środkowe, Pojezierze Pomorskie, Sudety, Bieszczady, Zamojszczyzna⁴⁴.

Eksperti spodziewają się wprawdzie znacznej poprawy połączeń kolejowych do 2023 r. w całej Polsce, aczkolwiek modernizacje i rozbudowy kolei przebiegają w dość wolnym tempie, zatrzymując się z reguły na kilka lat w procesach koncepcji, studium lub projektu. Wartość Krajowego Programu Kolejowego (KPK), na lata 2015-2023 sięga 75,5 mld zł, obejmuje 230 projektów i zakłada modernizację 9 tys. kilometrów linii kolejowych, a więc połowę siatki polskich połączeń. W ramach tego programu są modernizowane główne linie kolejowe, w tym przywracane do użytku od lat nieczynne tory, powstają nowe odcinki, nowe stacje, rozwijane są w największych polskich miastach koleje aglomeracyjne i poprawić ma się też dostęp największych polskich portów morskich. W 2019 r. podpisano kontrakty w kwocie 9,1 mld zł, a w 2020 r. – 15 mld zł. W 2021 r. wartość ogłoszonych postępowań ma sięgnąć 17 mld zł.

Według wyliczeń firmy Spectis, obecnie wartość ponad 200 realizowanych i planowanych największych inwestycji kolejowych w Polsce wynosi prawie 120 mld zł, z czego 35 mld zł (30 proc. całości) przypada na projekty w budowie, a ponad 80 mld zł na inwestycje (a więc 70 proc.) znajdują na etapie przetargu, planowania lub wstępnej koncepcji⁴⁵. Przy dużej zmienności wolumenu zamówień, zależnym od aktywności inwestycyjnej jedyne go zamawiającego, czyli spółki PKP PLK, której spadek aktywności przetargowej zaobserwowano w 2020 r. obserwowano – na koniec 2020 r. w fazie przetargu znajdowały się inwestycje o wartości 3,4 mld zł, wobec 10-11 mld zł odpowiednio rok i dwa lata wcześniej⁴⁶.

Mimo tymczasowego osłabienia aktywności przetargowej, długoterminowe prognozy dla rynku kolejowego oceniane są pozytywnie. Kluczowy wpływ na branżę będzie miała realizacja zadań w związku z budową CPK – z horyzontem czasowym wyznaczonym do końca 2034 r., czyli w dwóch kolejnych perspektywach finansowych UE. Koszt inwestycji

⁴⁴ „Nowy wizerunek Kolei”, CPK, 28 04 2021

⁴⁵ „Budownictwo kolejowe w Polsce 2021-2026”, Spectis, 2021

⁴⁶ Tamże,

kolejowych w tym przedsięwzięciu jest szacowany na ponad 90 mld zł, z czego ponad połowa wydatków przypaść ma na lata 2024-2027.

Instytut Staszica ocenia, że obecnie w realizacji znajduje się niespełna 60 większych projektów (o pojedynczej wartości ponad 50 mln zł) o łącznej wartości ok. 41 mld zł. Ponad 80 proc. tych inwestycji jest realizowana ze wsparciem środków unijnych – w ramach CEF „łącząc Europę”, Programu Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ), Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO), częściowo ze wsparciem Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (POPW). 9 proc. inwestycji jest finansowana ze środków budżetowych PKP PLK i państwa. Znaczące projekty są realizowane głównie na Śląsku oraz na Dolnym Śląsku i w Łódzkiem, a w następnej kolejności – w Wielkopolsce, Małopolsce oraz w Województwie Mazowieckim. Najmniej przedsięwzięć kolejowych o większym znaczeniu notuje się na Podkarpaciu i w Województwie Lubuskim.

Przegląd inwestycji infrastrukturalnych linii kolejowych w Polsce*

Region	Projekt	Planowany termin realizacji	Koszt inwestycji, w mln zł	Obecność zewnętrznych (unijnych) źródeł finansowania
Dolnośląskie	Rewitalizacja linii 292 na odcinku Jelcz Miłoszyce – Wrocław Sołtysowice	2021	78,1	RPO WD
Dolnośląskie	Rewitalizacja linii 285 na odcinku Wrocław Główny - Świdnica Przedmieście wraz z linią 771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto	2021	217	RPO WD
Dolnośląskie	Rewitalizacja linii 292 na	2021	78,1	RPO WD

	odcinku Jelcz Miłoszyce – Wrocław Sołtysowice			
Dolnośląskie	Modernizacja stacji Ścinawa Średnia wraz z modernizacją torów stacyjnych i remontem wiaduktu kolejowego	2021	70	-
Dolnośląskie	Modernizacja mostu na linii 273 nad Odrą w Nietkowicach	2023	45,5	-
Dolnośląskie/ Wielkopolskie	Modernizacja linii E59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV	b.d.	1500	CEF „Łącząc Europę”
Kujawsko-Pomorskie	Modernizacja linii z Torunia do Chełmży	2022	144,8	RPO W K-P
Lubelskie	Modernizacja linii E20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap III	b.d.	540	CEF „Łącząc Europę”
Lubelskie	Rewitalizacja linii 30 na odcinku Lubartów - Parczew	2021	90	RPO WL
Lubuskie	Modernizacja linii ze Zbąszynka do Czerwieńska	2022	106	RPO WL, FK, środki budżetowe
Łódzkie	Budowa tunelu średnicowego dla trasy podziemnej linii Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec	2022	1700	POIiŚ
Łódzkie	Modernizacja linii 16 na	2022	129,5	-

	odcinku Ozorków – Łęczyca			
Łódzkie	Zwiększenie dostępności magistrali E20 i C-E20 poprzez modernizację przyległych linii kolejowych	2022	337	-
Łódzkie	Prace na liniach 15, 16 na odcinku Łódź Kaliska – Zgierz	2022	219,2	-
Łódzkie	Prace na liniach 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., etap I (Łódź Kaliska – Zduńska Wola)	2021	387	CEF „Łącząc Europę”
Łódzkie	Rewitalizacja linii 16 Łódź Widzew – Kutno na odcinku Zgierz – Ozorków	2022	172,8	RPO WŁ
Łódzkie	Prace na liniach 15, 16 na odcinku Łódź Kaliska – Zgierz – Kutno	2022	129,5	-
Łódzkie/ Wielkopolskie/ Kujawsko-Pomorskie	Przebudowa 22 peronów w 15 miejscowościach na linii Poznań-Kluczborg, Inowrocław - Jabłonowo Pomorskie, oraz przebudowa peronu na przystanku Wolbórka w Łodziem	2022	100	POLiŚ
Małopolskie	Rewitalizacja linii 117, odcinek Kalwaria	2022	129	RPO WM

	Zebrzydowska Lanckorona – Wadowice - granica województwa” (Etap I).			
Małopolskie	Modernizacja kolejowej "Zakopianki", na liniach: 97, 98 ,99, na odcinku Skawina - Sucha Beskidzka - Chabówka - Zakopane	2023	1100	POLiŚ
Małopolskie	Prace na linii 93 Trzebinia - Oświęcim - Czechowice - Dziedzice	2021	800	POLiŚ
Małopolskie	Prace na linii E30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej	b.d.	1000	CEF „Łącząc Europę”
Małopolskie/ Śląskie	Modernizacja linii E30 Zabrze - Katowice – Kraków, etap IIb	b.d.	2000	CEF „Łącząc Europę”.
Mazowieckie	Przebudowa odcinków Czachówek – Warka oraz Warka – Radom	2021	645	POLiŚ
Mazowieckie	Prace na linii średnicowej na odcinku Warszawa Wschodnia-Warszawa Zachodnia	2023	1900	PoLiŚ
Mazowieckie	Prace na linii E75 na odcinku Sadowne - Czyżew wraz z robotami na odcinku Warszawa	b.d.	641	CEF „Łącząc Europę”

	Rembertów - Sadowne			
Mazowieckie/ Lubelskie	Modernizacja linii 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk, na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap I	2022	3500	POIiŚ
Mazowieckie/ Podlaskie	Prace na linii E75 na odcinku Czyżew – Białystok	b.d.	3400	CEF „Łącząc Europę”
Opolskie	Budowa nowych mostów i modernizacja przystanków w ramach projektu "Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn - Koźle – Opole Zachodnie"	2023	815,7	CEF „Łącząc Europę”.
Opolskie	Przebudowa linii oraz mostów na odcinku Opole Zachodnie – Opole Groszowice	2023	275	CEF „Łącząc Europę”.
Podkarpackie	Przebudowa stacji Rzeszów i budowa nowego przystanku Rzeszów Wschodni	2021	205	POIiŚ
Podkarpackie	Rozbudowa kolei w ramach projektu "Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej"	b.d.	299,6	POIiŚ
Podkarpackie	Rewitalizacja linii 25, na odcinku Padew - Mielec - Dębica	2020	296,7	RPO WP

Podlasie	Remont linii 59 od granicy z Białorusią do stacji Zabłotczyzna	2022	157,7	RPO WP
Podlaskie	Modernizacja linii 57 na odcinku Kuźnica Białostocka – Geniusze i linii 923 na odcinku Bufałowo Wschód – Bufałowo	2022	200	RPO WP
Pomorskie	Elektryfikacja i przebudowa linii do portów w Gdańsku i Gdyni	2021	2600	CEF „Łącząc Europę”
Pomorskie	Modernizacja linii 229, odcinek Stara Piła-Glinicz i rewitalizacja linii 234, odcinek Gdańsk Kokoszek-Stara Piła	2023	91,5	-
Śląskie	Modernizacja połączeń między Katowicami a Wisłą Głębce (linie 694/157/190/191 Bronów – Bieniowiec – Skoczów – Goleszów – Cieszyn / Wisła Głębce)	2021	460	RPO WŚ
Śląskie	Prace na liniach 62, 660 na odcinku Tunel – Bukowno – Sosnowiec Płd	2023	300	b.d.
Śląskie	Prace na liniach 132, 147, 161, 180, 188, 654, 655, 657, 658 na odcinkach Gliwice – Bytom, Chorzów Stary – Mysłówice oraz	2023	350	POLiŚ

	Dorota – Mysłówice Brzezinka			
Śląskie	Rewitalizacja i odbudowa linii 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie	2023	660	POLiŚ
Śląskie	Modernizacja linii, przystanków, budowa nowych mostów, wiaduktów i torów w ramach projektu: "Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E65 na odc. Będzin - Katowice - Tychy - Czechowice-Dziedzice – Zebrzydowice: LOT C na odcinku podg. Most Wisła - Czechowice – Dziedzice - Zabrzeg"	2023	1400	CEF „Łącząc Europę”
Śląskie/ Łódzkie /Kujawsko-Pomorskie	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odcinku Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo	2024	1200	POLiŚ
Warmińsko-Mazurskie	Przebudowa stacji Olsztyn Główny	2023	200	POPW
Warmińsko-Mazurskie	Rewitalizacja linii 221 Gutkowo - Braniewo na szlakach Dobrze Miasto - Orneta oraz Orneta –	2021	60	-

	Pieniężno (etap I); w ramach remontu warmińskiej trasy Braniewo – Olsztyn			
Warmińsko-Mazurskie	Modernizacja linii 221 na odcinku Olsztyn Gutkowo – Dobre Miasto	2022	147	RPO WWM
Wielkopolskie	Modernizacja linii E20 Poznań-Warszawa, odcinek Sochaczew – Swarzędz	2023	2000	CEF „Łącząc Europę”.
Wielkopolskie	Modernizacja stacji Poznań Główny	2022	108	-
Wielkopolskie	Przebudowa 22 peronów w 15 miejscowościach, w ramach projektu "Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM), Etap IV – infrastruktura pasażerska na liniach rewitalizowanych w ramach POIiŚ 2007 – 2013".	2022	100	POIiŚ
Wielkopolskie/ Dolnośląskie	Prace na linii E59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego – Czempień	2021	1500	CEF „Łącząc Europę”

Wielkopolskie/ Zachodniopomorskie	Prace na linii E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie	2020**	4100	CEF „Łącząc Europę”
Zachodniopomorskie	Przebudowa torów do portów w Szczecinie i Świnoujściu	2022	1500	CEF „Łącząc Europę”.
Zachodniopomorskie	Budowa kolejowego mostu na Regalicy w Szczecinie	2023	301	-
Ogólnopolskie	Budowa 25 wiaduktów w całej Polsce, w ramach projektu "Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap III"	2023	312	POLiŚ
Ogólnopolskie	Modernizacja 182 przejazdów kolejowo-drogowych w ramach projektu "Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap I – część przejazdowa"	2021	250	POLiŚ

** o wartości powyżej 50 mln zł, w realizacji, stan na 30 07 2021*

****opóźnienia**

Opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK

7.2. Przegląd największych modernizacji

10 największych projektów, o pojedynczej wartości 1-4 mld zł, znajdujących się aktualnie w realizacji, w sumie jest szacowanych na ok. 19 mld zł. Wśród nich tylko jeden projekt na linii Warszawa Wschodnia – Lublin wiąże się z modernizacją kolei na wschodniej ścianie Polski (komponent Rail Baltica).

Największe projekty modernizacji/budowy/rozbudowy infrastruktury kolejowej

- **„Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie”**. Wycena: ok. 4,1 mld zł, przy wsparciu 1,8 mld ze środków z CEF „Łącząc Europę”. Po zakończeniu inwestycji, czas podróży między Poznaniem a Szczecinem spadnie poniżej 2 godzin, przy umożliwieniu prędkości pociągów do 160 km/h. Prace zwiększą przepustowość trasy, pozwalając na wjazd większej liczby składów dalekobieżnych i regionalnych. Poprawią się warunki transportu towarów europejskim korytarzem transportowym z Dolnego Śląska do portów na Pomorzu Zachodnim.
- **„Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap I”**. Wycena: ponad 3,5 mld zł, z czego kwota dofinansowania z POIiŚ to ponad 2,9 mld zł. Prace zostaną zrealizowane do 2022 r. W ramach tej inwestycji modernizowane i unowocześniane są m.in. stacje kolejowe w Lublinie, mosty i wiadukty kolejowe na linii w kierunku Warszawy.
- Za ok. 2 mld zł prowadzone są prace mające na celu lepsze warunki przewozów pasażerskich i towarowych oraz większą przepustowość na **liniach między Warszawą, a Poznaniem**. Najszybsze pociągi pojadą z Poznania do Warszawy z prędkością 160 km/h, w ok. 2:20 h. Projekt jest współfinansowany z instrumentu CEF.
- **„Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu”**. Wycena: ok. 1,5 mld zł, przy wykorzystaniu środków CEF w wysokości ok. 500 mln zł. W ramach tej inwestycji planuje się budowę 96 km nowych torów, 285 rozjazdów, 84 km nowej sieci trakcyjnej oraz przebudowę 22 przejazdów kolejowo-drogowych.

- **Elektryfikacja i przebudowa linii do portów w Gdańsku i Gdyni**, w ramach projektów "Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk" i "Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni". Inwestycje mają na celu zwiększenie możliwości przewozów towarowych. Do nabrzeży będą mogły dojechać dłuższe pociągi z towarami – nawet 750-metrowe cięższe składy o nacisku 221 kN na oś. Inwestycja wyceniana na ponad 2,6 mld zł, z dofinansowaniem CEF.
- **„Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego – Czempień”** to inwestycja za ok. 1,5 mld zł, współfinansowana w wysokości ok. 1 mld zł z CEF. Jest ważny dla całego korytarza sieci bazowej TEN-T Bałtyk – Adriatyk (CNC). Po zakończeniu prac pociągi między Poznaniem, a Wrocławiem będą mogły osiągać prędkość do 160 km/h. Czas przejazdu najszybszych składów między stolicami Wielkopolski i Dolnego Śląska wyniesie ok. 1:30 h.
- **„Modernizacja linii kolejowej E-30, na odcinku Zabrze-Katowice-Kraków, etap IIb”**. Wycena: prawie 2 mld zł, dofinansowany w wysokości 1,4 mld zł ze środków CEF. W jej ramach m.in. są budowane lub przebudowane wiadukty drogowe, mosty, modernizowane tory, stacje i przystanki kolejowe na trasie E30 z Krakowa do Katowic, skracając czas podróży między tymi miastami. Zakłada się docelową prędkość do 160 km/h.
- Inwestycja przyczynia się do rozwoju sieci bazowej TEN-T, a jej efektem będzie skrócenie czasu podróży, poprawa komfortu obsługi pasażerów oraz zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym (...). W dłuższej perspektywie inwestycja wpłynie na poprawę jakości kolejowych połączeń pasażerskich i przewozu towarów między głównymi centrami gospodarczymi, co przyczyni się do zwiększenia roli ekologicznego transportu - mówi Morten Jensen, Head of Unit at INEA – Innovation and Networks Executive Agency⁴⁷.
- **„Modernizacja linii kolejowej C-E 65 na odcinku Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo”** jest wyceniana na ponad 1,2 mld zł, z 85 proc. dofinansowaniem z POIiŚ. Ma na celu zwiększenie możliwości transportowych ze Śląska do polskich portów. Aktualnie znajduje się częściowo na etapie projektu, częściowo jest już w realizacji – co jest w realizacji – budowy są prowadzone m.in. na odcinku od stacji Rusiec Łódzki do stacji Kozuby,

⁴⁷ PKP PLK

oraz od miejscowości Kalina do stacji Herby Nowe i Wręczyca i odcinku Miedźno – Działoszyn.

- **„Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej”** o wartości przeszło 1 mld zł jest dofinansowany w ramach CEF. Obejmuje m.in. przebudowę czterech przystanków: Kraków Główny Towarowy, Kraków Główny Osobowy, Kraków Płaszów oraz Kraków Bieżanów. Ma na celu zwiększenie przepustowości linii i usunięcie wąskich gardeł przez dobudowę drugiej pary torów dla pociągów aglomeracyjnych oraz skrócenie czasu przejazdów na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice.
- Tunel średnicowy to kontynuacja budowy dworca Łódź Fabryczna, który z dworca końcowego stanie się przelotowym. Przez ściśle centrum Łodzi będą mogły jechać pociągi regionalne i dalekobieżne – na osi wschód – zachód (przez stacje Łódź Widzew, Fabryczna i Kaliska) i na osi północ – południe (przez stacje Łódź Widzew, Fabryczna, Żabieniec). W ramach projektu powstaną nowe przystanki: Łódź Polesie, Łódź Śródmieście i Łódź Koziny, zintegrowane z komunikacją miejską. **Budowa podziemnych połączeń między stacjami Łódź Fabryczna a Żabieniec i Kaliska** o wartości ok. 1,7 mld zł jest współfinansowana ze środków POIiŚ.

Źródło: PKP PLK

7.3. Nowa Perspektywa 2021 - 2027 i SRT2030

PKP Polskie Linie Kolejowe do końca 2021 r. mają ogłosić postępowania przetargowe na roboty budowlane na łączną kwotę ponad 17 mld zł, licząc, że do końca 2021 r. zostaną rozpoczęte procedury wyłaniania wykonawców na realizację min. 60 przedsięwzięć. W ich ramach zakładane jest przede wszystkim zakończenie zadań wynikających z Krajowego Programu Kolejowego na lata 2014 – 2020 oraz rozpoczęcie zadań z Nowej Perspektywy na lata 2021 – 2027.

Do najważniejszych zadań eksperci⁴⁸ zaliczają m.in. prace na dużych stacjach kolejowych, w tym Słupsk i Elk, budowę kolejnego odcinka linii Rail Baltica – między Białymstokiem a Elkiem i linię kolejową między Bydgoszczą a Gdynią, rozbudowę

⁴⁸ ZDG TOR

Poznańskiej Kolei Aglomeracyjnej (w tym budowę towarowej obwodnicy Poznania) i modernizacje mające na celu wzrost przepustowości kolei na liniach Górnego Śląska.

Najważniejsze prace w przetargach planowanych do wszczęcia w 2021 r.

- Przebudowa odcinka kolejowego Białystok – Ełk
- Przebudowa kolejowej obwodnicy Poznania
- Przebudowa odcinka kolejowego Zduńska Wola Karsznice – Dąbie nad Nerem
- Przebudowa odcinka kolejowego Katowice Szopienice Płd. – Katowice – Katowice Piotrowice
- Przebudowa odcinka kolejowego Będzin – Katowice Szopienice Płd.
- Przebudowa odcinka kolejowego Tychy – Most Wisła
- Przebudowa odcinka kolejowego Zabrzeg – Zebrzydowice – granica państwa
- Przebudowa odcinka kolejowego Kościerzyna – Somonino oraz Somonino – Kartuzy
- Przebudowa odcinka kolejowego Somonino – Gdańsk Osowa
- Przebudowa stacji Maksymilianowo
- Przebudowa odcinka kolejowego Wierzchucin – granica województw
- Przebudowa odcinka kolejowego granica województw – Kościerzyna
- Przebudowa odcinka kolejowego Giżycko – Kętrzyn
- Przebudowa odcinka kolejowego Kętrzyn – Korsze
- Przebudowa stacji Słupsk
- Przebudowa stacji Zawiercie

Źródło: PKP PLK

Natomiast inwestycyjne plany (otwarcie przetargów w 2021 r.) PKP PLK w kontekście rozwoju infrastruktury Ściany Wschodniej, ujęte w KPK (lista podstawowa) i Nowej Perspektywie 2021 – 2027, obejmują 12 przedsięwzięć, w tym trzy duże projekty, wyceniane na ponad 80 mln zł każdy⁴⁹. Za istotne inwestycje należy uznać: przebudowę odcinka Białystok- Ełk (część prac na linii E 75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki) – w ramach budowy Rail Baltica, transeuropejskiego korytarza, który połączy Niemcy, Polskę, Litwę, Łotwę, Estonię i Finlandię, a także modernizację infrastruktury

⁴⁹ Szacunki własne na podstawie informacji PKP PLK

kolejowej na stacji Ostróda (linia 353) a także rewitalizację linii nr 79 Padew - Wola Baranowska. Ta ostatnia jest realizowana w ramach prac przy rozbudowie terminala LHS w Woli Baranowskiej – projektu szacowanego na 60 mln zł, który ma się przyczynić się do poprawy infrastruktury przeładunkowej na Podkarpaciu. Po jego ukończeniu powinna zwiększyć się skala towarów transportowanych koleją, i tym samym – potencjał gospodarczy regionu. W ramach całego projektu powstanie terminal przeładunkowy o pow. ponad 40 tys. mkw., przystosowany do obsługi przewozów intermodalnych.

Jednak te projekty, podobnie jak nieco mniejsze planowane inwestycje – np. na przejściu granicznym Medyka - Mościska II czy na przejściu granicznym Werchrata-Rawa Ruska, mają większe znaczenie w kontekście przewozów intermodalnych, niż decentralizacji państwa. Pozostałe inwestycje dla czterech wschodnich województw, które w tym roku mają być przedmiotem przetargów ogłaszanych przez PKP PLK, są głównie o znaczeniu regionalnym i mają niewielki wpływ na siatkę połączeń między głównymi aglomeracjami.

Ogłaszane w 2021 r. postępowania na inwestycje kolejowe dla Ściany Wschodniej (Warmia i Mazury, woj. Lubelskie, Podlaskie i Podkarpackie)

Projekty o wartości ponad 80 mln zł:

- I kw. 2021 r.: Rewitalizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Padew - Mielec – Dębica;
- II kw. 2021 r.: Poprawa infrastruktury kolejowej na stacji Ostróda (ramach prac na linii 353 na odcinku Jabłonowo Pom - Ilawa - Olsztyn – Korsze);
- IV kw. 2021 r.: Przebudowa odcinka Białystok – Ełk, w ramach prac na linii E 75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa), etap I odcinek Białystok – Ełk, faza II;
- IV kw. 2021 r.: Przebudowa linii nr 38 na odcinku Giżycko - Korsze wraz z elektryfikacją, faza I, w ramach prac na odcinku Ełk – Korsze;

Projekty o wartości 20 – 80 mln zł

- I kw. 2021: Budowa wiaduktu drogowego w Kobyłce Ossów, w ramach prac na linii E75 na odcinku Sadowne – Czyżew;

- I kw. 2021: Inwestycje na przejściu granicznym Braniewo-Mamonowo na linii kolejowej nr 217; II kw. 2021 r.: Budowa tunelu drogowego w Kobyłce, w ramach prac na linii E75 na odcinku Sadowne – Czyżew;
- II kw. 2021 r.: Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami - Etap I na terenie: IZ Bydgoszcz, IZ Białystok, IZ Gdynia, IZ Olsztyn;
- II kw. 2021 r.: Inwestycje na przejściu granicznym Medyka - Mościska II, roboty w rejonie stacji Hurko, Krówniki;

Projekty o wartości do 20 mln zł

- I kw. 2021 r.: Inwestycje na przejściu granicznym Werchrata-Rawa Ruska: prace na stacji Werchrata;
- I kw.: Przebudowa stacji Mielec, w ramach rewitalizacji linii nr 25 na odcinku Padew - Mielec – Dębica;
- II kw. 2021: Rewitalizacja linii nr 79 Padew – Wola Baranowska w ramach prac przy rozbudowie terminala LHS w Woli Baranowskiej.

7.4. Plan inwestycji PKP PLK w SRT2030

Dalszą poprawę infrastruktury i warunków świadczenia usług przewozu pasażerów i towarów – w tym inwestycje dla połączenia głównych ośrodków miejskich zmodernizowanymi liniami kolejowymi i dalsze podwyższanie prędkości, skracające czas przejazdów między miastami, zakłada Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. (SRT2030), kluczowy dokument związany z perspektywą finansową Unii Europejskiej na lata 2021-2027, wyznaczająca najważniejsze kierunki rozwoju transportu w Polsce do 2030 r., wpisująca się w założenia SOR.

Ramy strategiczne dla SRT2030 stanowią dwa główne uregulowania na poziomie UE. Są to:

-**Europejski Zielony Ład**, na rzecz zrównoważonej gospodarki UE. Zakłada osiągnięcie klimatycznej neutralności do 2050 r. na terenie Unii. To wymaga ograniczenia emisji w sektorze transportu o 90 proc. Oznacza więc m.in. zwiększenie roli kolei i śródlądowych dróg wodnych w lądowym transporcie towarów.

- **Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności definiująca** dziesięć celów, w tym m.in.: tworzenie alternatyw dla generującego największe koszty zewnętrzne transportu drogowego, a w konsekwencji minimalizacji negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne. Zakłada więc m.in. podwojenie ruchu kolejowego dużych prędkości do 2030 r. i potrojenie go do 2050 r.; wzrost kolejowego ruchu towarowego o 50 proc. do 2030 r. i podwojenie go do 2050 r.

Priorytetowe działania zakresie infrastruktury kolejowej w perspektywie do 2030 r:

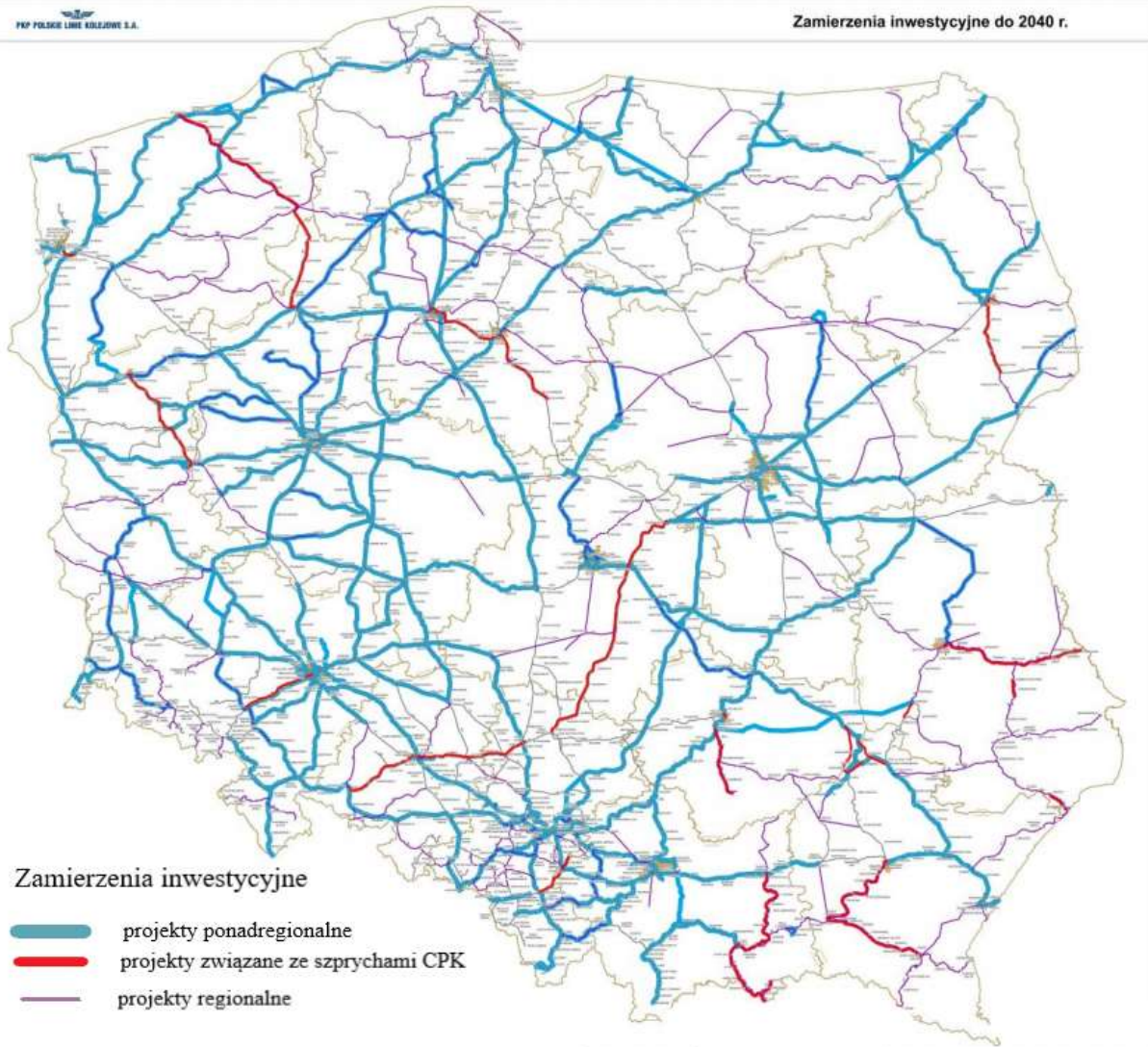
- Modernizacja, rozbudowa i rewitalizacja sieci linii kolejowych w celu ukończenia sieci bazowej i uzupełniania sieci kompleksowej TEN-T, podnoszenia parametrów linii w ramach kolejowych korytarzy towarowych oraz zapewnienie spójności sieci kolejowej;
- Stworzenie spójnej sieci połączeń wojewódzkich i międzywojewódzkich zapewniających bezpośrednie połączenia między stolicami województw oraz miastami powiatowymi ze stolicami województw;
- Modernizacja i rozbudowa linii kolejowych międzyaglomeracyjnych i aglomeracyjnych poprzez poprawę przepustowości węzłów miejskich, skrócenie czasu przejazdu; integracja ośrodków miejskich w układy aglomeracyjne, tworzenie powiązań sieciowych między istniejącymi ośrodkami miejskimi w zagrożonych marginalizacją obszarach peryferyjnych;
- Podniesienie parametrów ciągów towarowych poprzez podniesienie (zwiększenie) kluczowych parametrów technicznych,
- Usprawnienie dostępu do portów morskich (Gdynia, Gdańsk, Szczecin, Świnoujście)
- Sukcesywne wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS)
- Likwidacja „wąskich gardeł” oraz poprawa parametrów sieci kolejowej w ramach inwestycji multilokalizacyjnych, w tym wpływających na wzrost bezpieczeństwa oraz zwiększających multimodalność;
- Zapewnienie obsługi potrzeb związanych z obronnością i bezpieczeństwem;

- Dalsze obniżanie wpływu sektora kolejowego na środowisko⁵⁰.

Plan inwestycji PKP PLK, na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 r., opracowany zgodnie z założeniami SRT2030, w ostatecznej wersji został przyjęty 29 czerwca 2021 r. Jego wartość została wstępnie obliczona na 250 mld zł. Obejmuje zarówno modernizację istniejących linii, jak i budowę nowych. W sumie zakłada obejmuje 384 inwestycje, w tym 126 projektów ponadregionalnych, w tym, 19 projektów związanych z inwestycjami CPK, 39 projektów multilokalizacyjnych (np. utworzenie Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego), mających na celu rozwiązywanie problemów polskiej sieci kolejowej, oraz najwięcej, bo aż 200 projektów oznaczeniu regionalnym. W zadaniach ponadregionalnych warto wskazać m.in. na kontynuację projektów uruchomionych w poprzednich unijnych perspektywach budżetowych, np. modernizację magistrali węglowej (ciąg C-E65) między Chorzowem Batorym a Maksymilianowem (II faza).

W zadaniach regionalnych, w każdym województwie zgłoszono po kilka lub kilkanaście inwestycji w modernizację lub budowę odcinków, które w całości znajdują się na terenie jednego województwa. Najwięcej przedsięwzięć regionalnych pochodzi – co warto podkreślić w kontekście ewentualnej decentralizacji z uwzględnieniem Ściany Wschodniej – z województwa podkarpackiego (18 zdań).

⁵⁰ „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”; Warszawa 2021



Dla decentralizacji szczególne znaczenie mają projekty ponadregionalne, obejmujące modernizację, budowę lub rozbudowę linii międzyaglomeracyjnych i aglomeracyjnych skracające czas przejazdu między miastami, poprawa przepustowości węzłów miejskich. W tym kontekście warto wskazać m.in. na prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Katowice Szopienice Płd. - Katowice - Katowice Piotrowice. Ich celem jest odseparowanie ruchu aglomeracyjnego od dalekobieżnego i tym samym wzmocnienie znaczenia transportu kolejowego w Województwie Śląskim. Podobnie w przypadku: Prace na linii kolejowej nr 138 na odcinku Katowice - podg Szabelnia - Mysłowice, etap I: stacja Mysłowice. Ta inwestycja również zakłada oddzielenie ruchu aglomeracyjnego od dalekobieżnego, co przyczyni się do zwiększenia przepustowości na liniach pasażerskich i towarowych, m.in. trasy Katowice – Kraków. Inwestycyjne plany PKP PLK zakładają również tworzenie nowego

szybkiego ciągu pomiędzy Olsztynem - Elblągiem i Trójmiastem, z uwzględnieniem obsługi Elbląga Zdroju.

Jednak wiele z planowanych inwestycji – w których finansowaniu znaczącą rolę mają odgrywać fundusze unijne, nie ma jeszcze dokładnie określonego zakresu, lub znajduje się na etapie przygotowywania dokumentacji. Można więc założyć, że prognozowana wartość projektów na poziomie 250 mld zł, może ulec zmianie, na co wpłynie: wielkość dostępnych środków unijnych i krajowych, dookreślenie zakresu inwestycji, zmieniające się ceny na rynku budowlanym.

7.5. Wyzwania dla PKP w kontekście modernizacji

Harmonogramy inwestycyjnych przedsięwzięć PKP PLK często są modyfikowane ze względu na różnorodne opóźnienia, które mają wiele przyczyn. Jedną z głównych są problemy z wykonawstwem, a także częste zmiany dokonywane w pracach projektowych. Przykładowo w czerwcu 2021 r. ruszyły prace przy łącznicy Czarnca – Włoszczowa Północ. Nowa łącznica ma zwiększyć możliwości przejazdu pociągów na terenie województwa świętokrzyskiego, uatrakcyjniając tym samym ofertę połączeń międzyregionalnych m.in. w kierunku Warszawy i Łodzi. Przewidywany czas przejazdu pociągów w relacji Kielce – Warszawa to 2h 20 min. Projekt, wyceniany na ok. 43 mln zł jest realizowany ze wsparciem RPO WŚ w kwocie ponad 36 mln zł⁵¹. Umowa na budowę łącznicy, podpisana w 2017 r., miała zrealizowana do grudnia 2019 r. Jednak do tej pory termin oddania inwestycji został odsunięty o 2,5 roku względem pierwotnego harmonogramu, z powodu m.in. z konieczności rozszerzenia zakresu prac projektowych i wykonania dodatkowych projektów podziałów działek. Na obecną chwilę oddanie trasy do eksploatacji jest planowane w pierwszej połowie 2022 r.

Za opóźnienia inwestycyjne odpowiada również sama aktywność PKP PLK, co pokazuje chociażby projekt przebudowy stacji Olsztyn Główny – w październiku 2020 r. ogłoszono przetarg na jego przebudowę. Przez kolejne miesiące PKP przekładały termin otwarcia ofert, ze względu na liczne pytania dotyczące uszczegółowień technicznych oraz trzy odwołania wykonawców do Krajowej Izby Odwoławczej. Dodatkowo PKP PLK już po ogłoszeniu przetargu dwukrotnie zmieniła zakres zamówienia. Sytuacja stała się o tyle problematyczna, że na realizację projekty PKP PLK dostała 124 mln zł unijnego

⁵¹ PKP PLK

wsparcia. Obecne opóźnienia wskazują, że realizacja projektu (30 miesięcy) nie zakończy się w całości w 2023 r., czyli w okresie rozliczania środków z obecnej perspektywy unijnej. Przez rok na decyzję PKP PLK w sprawie wyboru wykonawcy musiała też czekać elektryfikacja linii nr 38 Elk – Korsze. Wartość tego projektu wynosi ok. 681,3 mln zł netto.

Tegoroczne plany PKP PLK o ogłoszeniu przetargów również już ulegają modyfikacji – zamiast zakładanych przetargów za 4 mld zł w I poł. 2021 r., spółka otworzyła przetargi tylko za 2 mld zł.

W 2020 r. miała być również ukończona realizacja projektu na linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa – Poznań odcinek Sochaczew – Swarzędz. Według informacji PKP PLK, termin ukończenia został przesunięty, ze względu m.in. dodatkowe, nieplanowane wcześniej prace, związane z koniecznością przebudowy podziemnych systemów kanalizacyjnych i wodociagowych. Aktualny termin zakończenia zasadniczych prac na tej trasie planowany jest do III kw. 2021 r.

Nowe wyzwanie dla terminowości realizowanych prac stwarza również nowelizacja z 30 marca 2021 r. ustawy z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2021 r. poz. 247). Nowelizacja pozwala wstrzymać wykonalność decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na różnych etapach procedury jej uzyskiwania. Przepisy weszły w życie 12 maja 2021 r. Od tej chwili można więc skuteczniej i łatwiej zaskarżać inwestycje. Biorąc pod uwagę, że osoby prywatne lub organizacje ekologiczne składały odwołania od decyzji środowiskowych dla 20 proc. projektów kolejowych, które taką decyzję otrzymały w latach 2016–2020, odsetek ten może się teraz zwiększyć⁵².

Warto też zaznaczyć, że samo przygotowanie dokumentów niezbędnych do wystąpienia o decyzję środowiskową często zabiera ponad dwa lata, kolejne miesiące zajmuje wydanie decyzji przez Regionalne Dyrekcje Ochrony Środowiska. W ostatnich latach proces ten znacznie się wydłużył przez kumulację inwestycji finansowanych z pieniędzy unijnych oraz z powodu pandemii, mocno ograniczającej funkcjonowanie urzędów.

⁵² „Zagrożone są budowy nawet na 50 liniach kolejowych”, A. Woźniak, Rzeczpospolita, 29 03 2021

8. STRATEGICZNE INWESTYCJE KOLEJOWE

Do najważniejszych i największych inwestycji w Polsce zalicza się dwa projekty, związane z budową międzynarodowych korytarzy: Rail Baltica oraz TEN-T. Projektem, który ma się w najbliższej dekadzie rozwinąć na ogromną skalę jest natomiast CPK.

Rail Baltica

Modernizacja linii kolejowej Rail Baltica jest jedną z najważniejszych inwestycji kolejowych prowadzonych obecnie w Polsce. Rail Baltica to część transeuropejskiego korytarza, który w przyszłości połączy Niemcy, Polskę, Litwę, Łotwę, Estonię i Finlandię.

Modernizacja linii Rail Baltica prowadzona na terenie Polski podzielona została na trzy odcinki. W latach 2013-2017 prowadzono prace na odcinku Warszawa Rembertów – Tłuszcz (Sadowne). Obecnie prace prowadzone są na odcinku Sadowne – Czyżew. Przebudowane zostaną tory wraz z infrastrukturą towarzyszącą na długości ponad 36 kilometrów. Trwają również prace projektowe dla inwestycji na odcinku Czyżew – Białystok. Zakończenie inwestycji planowane jest na 2023 rok.

Cele projektu:

- Podniesienie parametrów technicznych linii poprzez zwiększenie maksymalnej prędkości pociągów pasażerskich do prędkości 160 km/h i towarowych do 120 km/h oraz zwiększenie nacisku osi do 221 kN/oś,
- Likwidacja „wąskich gardeł” infrastruktury, tj. ograniczeń długości pociągów i dopuszczalnego nacisku na oś,
- Poprawa bezpieczeństwa m.in. poprzez zwiększenie efektywności sterowania ruchem kolejowym oraz budowę wiaduktów drogowych zastępujących likwidowane przejazdy w poziomie szyn,
- Skrócenie czasu podróży, poprawa przepustowości linii oraz bezpieczeństwa na odcinku Warszawa – Trakiszki (granica z Litwą).

Transeuropejska Sieć Transportowa – TEN-T

W skład transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T wchodzi: szlaki drogowe, kolejowe, lotnicze, morskie oraz rzeczne stanowiące najważniejsze połączenia z punktu widzenia

rozwoju Unii Europejskiej oraz punktowe elementy infrastruktury w postaci portów morskich, lotniczych, śródlądowych i terminali drogowo-kolejowych.

Sieć kompleksowa, której ukończenie planowane jest na 2050 r., ma zapewnić dostępność i łączność wszystkim regionom w UE. Natomiast sieć bazowa – złożona z projektów o strategicznych celach TEN-T ma zostać ukończona do 2030 r. Rolą korytarzy sieci bazowej jest rozwiązywanie problemu wąskich gardeł, intensyfikacja połączeń międzynarodowych oraz poprawienie wydajności i przepustowości systemu transportowego Wspólnoty z uwzględnieniem obszaru handlu międzykontynentalnego. Przez Polskę przebiegają dwa korytarze sieci bazowej: korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie, jeden z najważniejszych transeuropejskich szlaków drogowo-kolejowych oraz korytarz Morze Bałtyckie – Morze Północne, istotny ze względu na połączenie Polski ze Skandynawią.

Centralny Port Komunikacyjny (CPK)

Centralny Port Komunikacyjny, w ramach którego powstanie m.in. Port Lotniczy Solidarność, będzie węzłem przesiadkowym, integrującym transport lotniczy, kolejowy i drogowy. Powstanie ok. 37 km na zachód od Warszawy. W ramach pierwszego etapu obsłuży 45 mln pasażerów w ciągu roku. Lotnisko powinno być gotowe w 2027 r.

Przedsięwzięciom związanym z CPK obejmują także projekty w infrastrukturę kolejową. Wskazane są m.in.: węzeł kolejowy w bezpośredniej bliskości portu lotniczego oraz sieć połączeń (obejmujących nowe i istniejące linie kolejowe) na terenie kraju, które umożliwią przejazd między Warszawą a większością największych polskich miast w czasie do 2,5 godz. Komponent kolejowy w związku z wdrożeniem CPK obejmuje zarówno budowę nowych linii kolejowych, jak i modernizację istniejących.

Na Program Kolejowy CPK składa się w sumie 12 tras kolejowych, w tym 10 tzw. szprych prowadzących z różnych regionów Polski do Warszawy i CPK. Łącznie to 30 zadań inwestycyjnych, których investorem jest spółka CPK. W sumie ma powstać prawie 1,8 tys. km nowych linii (plus ok. 200 km w ramach węzła kolejowego w rejonie Portu Solidarność).

W czerwcu 2021 r. Spółka CPK zawarła pierwszy kontrakt na prace przygotowawcze do budowy pierwszego odcinka Kolei Dużych Prędkości. Dotyczą one prawie 140-kilometrowego odcinka: Warszawa-CPK-Łódź. Według harmonogramu pierwsze roboty

budowlane mają ruszyć w 2023 r., a linia dużych prędkości ma zostać uruchomiona w 2027 r. Dzięki tej inwestycji pasażerowie dojadą do nowego lotniska: z Warszawy w ok. 15 min, z Łodzi w ok. pół godziny, a z Warszawy do Łodzi w ok. 45 minut (prawie dwa razy szybciej niż obecnie). Pociągi z pasażerami będą jeździły z prędkością do 250 km/h. Przyjęte przez spółkę CPK założenia projektowe umożliwią jej podniesienie w przyszłości nawet do 350 km/h.

W dalszej kolejności nowa trasa Warszawa-Łódź zostanie wydłużona. Dzięki temu powstanie szybkie połączenie kolejowe między Warszawą, CPK i Łodzią a Wrocławiem i Poznaniem. Przykładowo, po wybudowaniu „szprychy” nr 9 skróci się czas podróży z Łodzi: do Sieradza do 25 min (zamiast godziny – jak obecnie), a do Wrocławia do 1 godz. 10 min (dziś jest to 3 godz. 25 min). Z Wrocławia dojedziemy do CPK w 1 godz. 40 min., do Warszawy w 1 godz. 55 min (zamiast 3 godz. 40min), a do Wałbrzycha w 40 min. (dziś zajmuje 60 min.), czy do Pragi w 2,5 godz. (dwa razy krócej niż obecnie)⁵³.

W skali całej Polski w trakcie prac przygotowawczych znajdują się już w sumie ok. 743 km nowych linii kolejowych CPK. Całość programu zostanie zrealizowana w latach 2020-2034. Przewidywane źródło ich finansowania to Fundusz Spójności.

⁵³ CPK

9. ISTOTNE PROGRAMY I ŹRÓDŁA FINANSOWANIA ROZWOJU INWESTYCJI INFRASTRUKTURALNYCH

9.1. Źródła zewnętrzne – środki UE

Wieloletnie Ramy Finansowe dla perspektywy 2021 - 2027 oraz Europejski Instrument na rzecz Odbudowy to dla Polski ok. 139 mld euro w formie dotacji oraz 34 mld euro w pożyczkach.

Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (RRF), na rzecz odbudowy gospodarek europejskich po pandemii spowodowanej wirusem SARS-Cov-2, zakładający m.in. finansowanie projektów kolejowych: Alokacja Polski szacowana na poziomie ok. 23,8 mld EUR.

Instrumenty Finansowe:

Fundusz Spójności - wspiera realizację strategicznych projektów w obszarach ochrony środowiska i transportu, w tym budowę transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T). Alokacja dla Polski w perspektywie 2021 – 2027 wyniesie 7,6 mld EUR, o całe 16 mld EUR mniej niż obecnie.

Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego – służy wzmocnieniu spójności gospodarczej i społecznej Unii Europejskiej. Ma łagodzić dysproporcje w rozwoju europejskich regionów i zmniejszać braki w rozwoju regionów znajdujących się w najmniej korzystnej sytuacji. W perspektywie 2021 – 2027 Polska ma otrzymać 42,5 mld EUR, o 1,6 mld EUR więcej niż obecnie.

CEF Transport - Pula środków finansowych na realizację CEF Transport na lata 2021 - 2027 wyniesie 21,38 mld EUR dla całej UE, z czego koperta ogólna - 11,38 mld EUR, a kohezyjna - 10 mld EUR. Alokacja dla Polski: ok. 3 mld EUR, czyli 70 proc. obecnej alokacji narodowej CEF 2014-2020. O pozostałe 30 proc. polskie projekty będą musiały walczyć w ramach konkursów.

Military Mobility – Fundusz Wojskowej Mobilności, w ramach CEF, wsparcie europejskie dla poprawy parametrów infrastruktury transportowej ważnej dla obronności – 1,5 mld euro dla całej UE.

9.2. Źródła wewnętrzne

Obowiązujący obecnie **Krajowy Program Kolejowy** do 2023 r. po kilkukrotnych zwiększających jego wartość nowelizacjach jest wyceniany na ok. 76 mld zł. Obejmuje środki własne PKP PLK (wydatkowanie na poziomie ok. 1,2 mld zł w 2020 r., razem z obligacjami lub kredytami Europejskiego Banku Inwestycyjnego), Fundusz Kolejowy (niecały 1 mld zł w 2020 r.), oraz budżet państwa (ok. 11,3 mld w 2020 r.)⁵⁴.

Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej+ do 2028 r. łączna wysokość środków finansowych przeznaczonych na jego realizację wynosi 6,6 mld zł. W ramach programu PKP PLK (wykonawca programu) we współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego realizuje projekty służące rozwojowi sieci połączeń kolejowych do mniejszych miejscowości. Zadania inwestycyjne będą sfinansowane w 85 proc. ze środków programu, a w 15 proc. ze środków samorządowych.

Program budowy 200 przystanków kolejowych 2020-2025: Uwzględni 355 lokalizacji w całej Polsce. Na liście podstawowej są 173 lokalizacje, a na liście rezerwowej 182. W ramach programu na obu listach uwzględniono budowę 177 i modernizację 178 przystanków. Koszt programu to 1 mld zł.

Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r): Wspiera integrację portów z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych (kolejowymi, drogowymi i żeglugi śródlądowej. Realizowane w jego ramach projekty mają się przełożyć na poprawę płynności ruchu i likwidację wąskich gardeł w morsko-lądowych procesach transportowych. Wszystkie inwestycje wskazane w planie finansowym programu oszacowano obecnie na poziomie ok. 40 mld zł.

⁵⁴ Posiedzenie Komisji Infrastruktury nr 113, 24 06 2021

10. REKOMENDACJE

Dla zwiększenia udziału kolei w polskim transporcie, a także zmniejszenia dysproporcji różnic między poszczególnymi regionami kraju należy zwiększyć nacisk na następujące obszary:

Udział kolei w czystym transporcie. Priorytetem w realizacji założeń Europejskiego Zielonego Ładu (osiągnięcie neutralności dla klimatu w Europie do 2050) jest redukcja emisji CO₂ oraz innych zanieczyszczeń w tworzeniu systemu zrównoważonego transportu. Oznacza to przesunięcie ciężkości transportu z drogowego na kolejowy, który jako jedyny od lat 90. XX ogranicza emisje gazów cieplarnianych i CO₂, z przewozem ok. 13 proc. towarów i 7 proc. pasażerów, w całkowitym europejskim transporcie. Obecnie odpowiada za zaledwie 0,4 proc. zarówno emisji gazów cieplarnianych (GHG), w tym CO₂, a także za 2 proc. zużycia energii w transporcie w UE-27. Na osiągnięcie wyższego odsetka udziału kolei w transporcie wpłynie:

- Tworzenie przepustowych połączeń regionalnych, międzyaglomeracyjnych, a także międzynarodowych.
- Uruchomienie projektów związanych z budową linii dużych prędkości umożliwiających przejazdy z prędkością 250 – 350 km/h. Przykładowo, planowane w CPK linie dużych prędkości będą oferować podróż między Warszawą a Łodzią w ok. 45 min (dziś zajmuje to ok 1 h 20 min, droga między stolicą a Wrocławiem zajmie ok. 1 godz. 10 min (dziś jest to 3 godz. 25 min)). Będzie to również miało istotny wpływ na mobilność społeczeństwa, zwłaszcza w kontekście rynku pracy.
- Rozbudowa sieci przystanków kolejowych w modelu split – zapewniająca łatwe połączenie z komunikacją miejską, a także odpowiednią ilość stojaków rowerowych – według aktualnych informacji pasażerowie - rowerzyści mogą korzystać z ponad 13,5 tys. stojaków rowerowych na ponad 1,5 tys. stacjach i przystankach oraz przy ponad 300 dworcach. Jednak wszystkich stacji kolejowych w Polsce, na których odbywa się ruch pasażerski, jest, według UTK, ok. 2,7 tys. Oznacza to, że ok. 900 stacji nie posiada jeszcze żadnych udogodnień dla rowerzystów.
- Zrównanie warunków funkcjonowania na rynku transportu kolejowego i drogowego, czyli wprowadzenie systemu dopłaty za utrzymanie infrastruktury z budżety państwa oraz objęcie e-mytem na ciężarówki, autobusy i auta dostawcze większej liczby dróg – przykładowo wszystkich dróg krajowych;

- Dążenie do zwiększenia udziału kolei w transporcie towarów, co będzie stymulować m.in. budowa sieci terminali intermodalnych, udostępnianych na niedyskryminujących zasadach operatorom intermodalnym. Czynniki zachęcającym do zmiany środka przewozów towarów będzie również poprawa czasu przejazdu kolei, która w 2023 r., według szacunków, ma wynieść w Polsce 40 km/h

Ograniczenie kosztów środowiskowych transportu do redukcji hałasu generowanego przez transport należy dążyć przez zastąpienie transportu samochodowego kolejowym a także przez elektryfikację transportu spalinowego.

Wypełnienie luk w regionach o słabiej rozwiniętej sieci dróg kolejowych. To wymaga uruchomienia w najbliższych latach jak największej liczby projektów z ponad 380 inwestycji z przyjętych w Planie Inwestycji PKP PLK, na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 r. Wskazane jest przy tym rozwinięcie siatki połączeń w kilkudziesięciotysięcznych miastach, które obecnie są pozbawione dostępu do kolei, ergo – skazane na transport drogowy.

Zmiana modelu zarządzania. Dla zwiększenia jakości usług, infrastruktura kolejowa powinna się rozwijać w identycznym modelu zarządzania. Obecnie zarządzają ją różne spółki grupy PKP, co powoduje problemy z nie tylko z bieżącym utrzymaniem infrastruktury, ale także koordynacją realizowanych inwestycji.

Rozszerzanie sieci dróg objętych systemem „e-myta”. Od kilku lat państwo zaniechało rozbudowy Krajowego Systemu Poboru Opłat na nowe drogi, mimo możliwości szybkiego rozszerzania państwowego systemu relatywnie niewielkim kosztem. Im więcej dróg objętych systemem opłat dla pojazdów o masie całkowitej powyżej 3,5 tony, tym bardziej atrakcyjną alternatywą przynajmniej dla części firm staje się transport kolejowy.

Koordinacja działań decentralizacyjnych z polityką modernizacji i rozbudowy transportu kolejowego. Przenoszenie siedzib kontrolowanych przez Skarb Państwa spółek oraz państwowych urzędów poza Warszawę ma w założeniu dać mocny impuls do rozwoju regionów. Powinna temu towarzyszyć modernizacja sieci transportowej, w tym kolejowej – tak, aby faktycznie zlikwidować resztki podziału na „Polskę A” i „Polskę B”