



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

**Rozwój transportu kolejowego w zapisach
*Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu
do 2030 r.***

Polityka Transportowa
Wykład I.2 – 9.05.2020

Kolejowe projekty strategiczne w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.

1

Krajowy Program Kolejowy do 2023 r.

4

Unowocześnienie parku taborowego

2

Program „utrzymaniowy”

5

Rozwój transportu intermodalnego

3

Program Inwestycji Dworcowych

6

Projekt „Wspólny Bilet”



- Obejmujący ponad **220 inwestycji** Krajowy Program Kolejowy do 2023 r. jest dokumentem ustanawiającym ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie inwestycji kolejowych przewidywanych do wykonania do 2023 roku.
- Wartość Programu wynosi ok. **66,4 mld zł** i obejmuje źródła finansowania UE (Instrument „Łącząc Europę” – CEF, Programy Operacyjne: Infrastruktura i Środowisko, Polska Wschodnia, Regionalne) jak i krajowe (budżet państwa, Fundusz Kolejowy).

Główne kierunki działań:

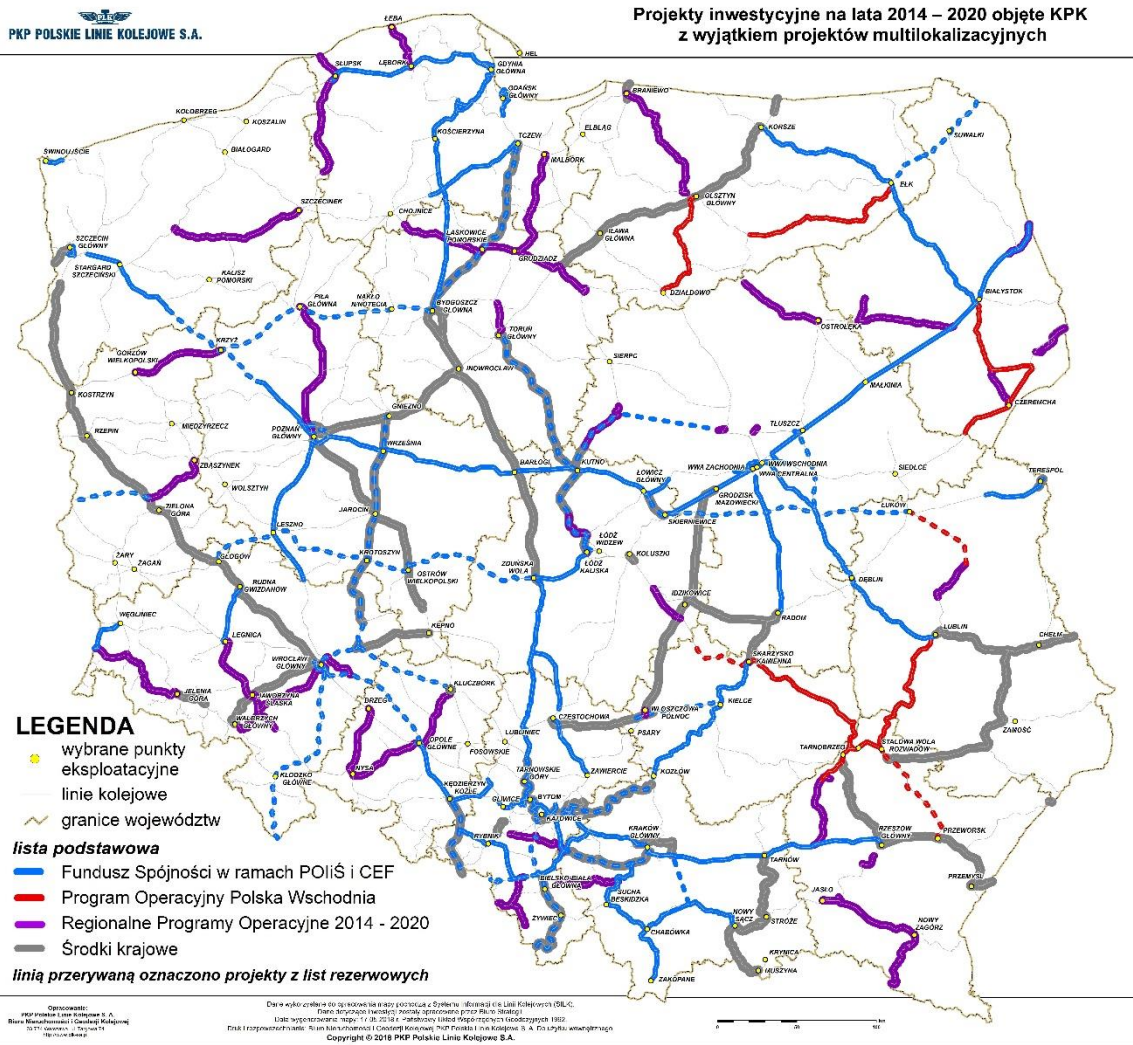
- kontynuacja prac w korytarzach północ – południe oraz wschód – zachód, a także w korytarzach stanowiących połączenia międzynarodowe
- poprawa stanu technicznego linii ważnych dla ruchu towarowego m.in.: zapewniających ominięcie aglomeracji warszawskiej, poznańskiej i górnośląskiej oraz poprawiających dostęp do portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu

Rezultaty podejmowanych działań:

- przebudowanych zostanie **9000 km linii kolejowych**
- na **350 km linii kolejowych** ruch pociągów pasażerskich z prędkością powyżej 160 km/h
- na **2000 km** zabudowany zostanie system ERTMS/ETCS
- **18 ośrodków wojewódzkich** połączonych liniami o średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h
- **zwiększenie średniej prędkości kursowania pociągów towarowych do 40 km/h**



Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku



Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku

- Ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń dotyczących zarządzania infrastrukturą kolejową w perspektywie do roku 2023
- Bieżące utrzymanie linii kolejowych i innych obiektów infrastruktury na odpowiednim poziomie służące długofalowemu zapewnieniu efektów osiągniętych w ramach projektów inwestycyjnych
- Dotyczy zarządców kolejowych udostępniających przewoźnikom swoją infrastrukturę
- Szacunkowy koszt Programu **23,8 mld zł**

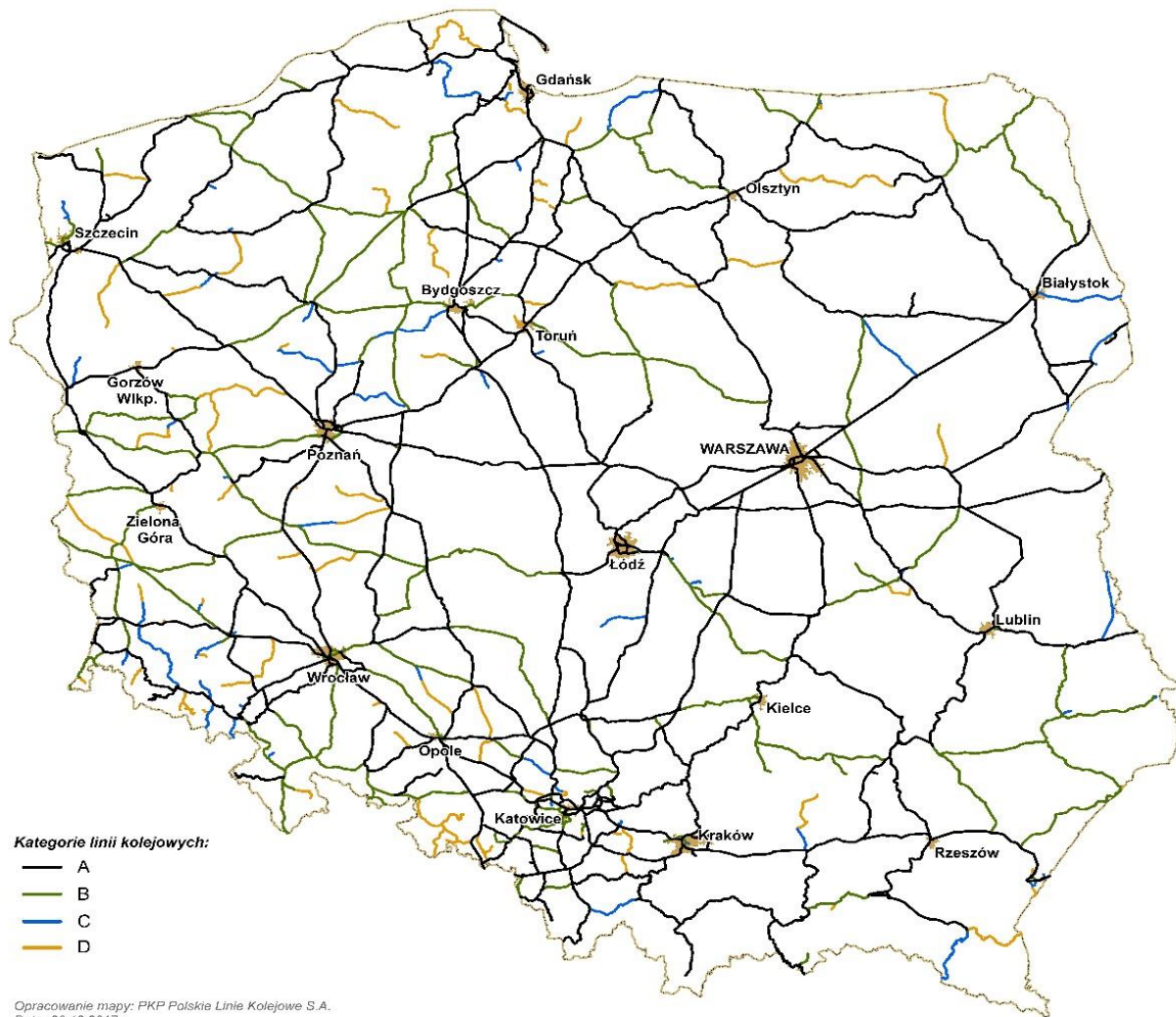


Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku

- Główne korzyści wynikające z Programu to zapewnienie odpowiedniego poziomu jakości infrastruktury kolejowej, likwidacja zaległości utrzymaniowych, zachowanie sieci linii kolejowych oraz wieloletnie umowy na utrzymanie i remonty linii kolejowych
- Podstawowym celem programu jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju przez odwrócenie tendencji spadkowej udziału transportu kolejowego w przewozach oraz zapewnienie niezbędnych środków na prace utrzymaniowo-remontowe na istniejącej sieci kolejowej
- Prace te pozwolą na utrzymanie parametrów technicznych zmodernizowanych linii kolejowych i systematyczną poprawę sytuacji na pozostałych liniach



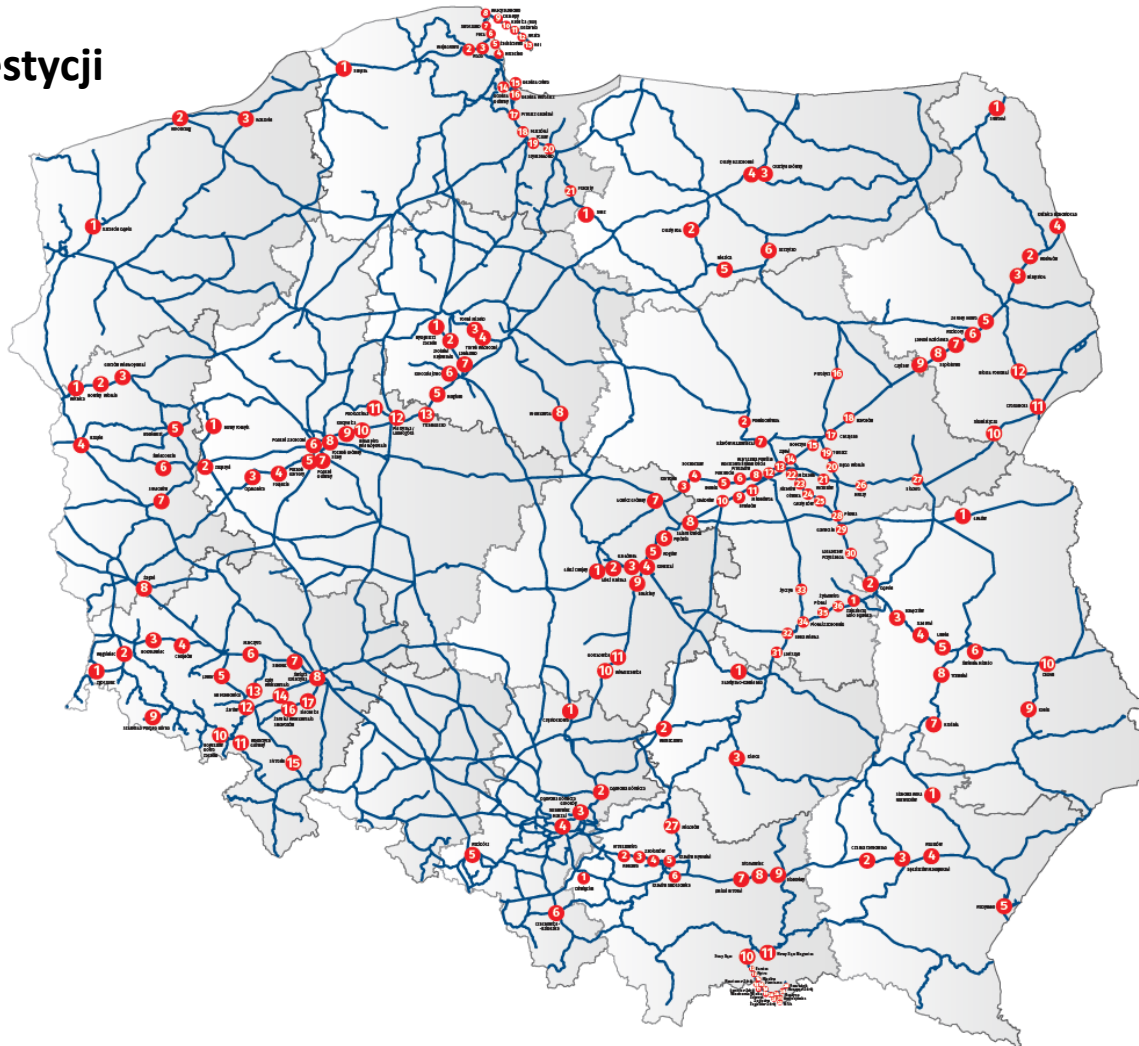
Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku (kategoryzacja utrzymaniowa sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK SA)



- **Realizacja w latach 2016 – 2023**
- **Przebudowa przez PKP SA 188 dworców w całej Polsce**
- Szacunkowy koszt realizacji około **1,4 mld zł**
- Obok bezprecedensowego w historii Polski programu modernizacji linii kolejowych, największy program służący modernizacji polskiej kolei

- Na dworcach dojdzie do poprawy obsługi pasażera oraz integracji transportu kolejowego z innymi gałęziami transportu
- Efekt końcowy realizacji Programu Inwestycji Dworcowych to wystandaryzowane, charakteryzujące się wysoką jakością dworce kolejowe, dostosowane do obecnych potrzeb pasażerów, w tym pasażerów z ograniczonymi możliwościami poruszania się oraz systemu transportowego, jednocześnie odpowiadające uwarunkowaniom lokalnym
- Dworce kolejowe odpowiadające realnym potrzebom lokalnych społeczności, zapewniające funkcje związane ze zmianą środków transportu w celu zachęcenia podróżnych do korzystania z usług kolei

Program Inwestycji Dworcowych



Źródło: PKP S.A.

- Nowa strategia taborowa PKP Intercity SA na lata 2016 – 2020 z perspektywą do 2023 roku
- **Przewoźnik przeznaczy na nią ponad 7 mld zł**
- Środki na realizację z różnych źródeł, m.in. spółka posłuży się swoimi zasobami finansowymi, pieniędzmi z dokapitalizowania z PKP SA oraz od instytucji zewnętrznych
- PKP Intercity wykorzysta dostępne środki z UE
- Program obejmuje modernizację i zakup wagonów, lokomotyw oraz elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT)

4 Unowocześnienie parku taboru kolejowego

- w efekcie realizacji strategii możliwe będzie zestawianie pociągów PKP Intercity SA (w 2023 r.):
 - w blisko 80% z nowego lub zmodernizowanego taboru
 - w około 80% z taboru wyposażonego w gniazdka elektryczne
 - w 94% z taboru wyposażonego w klimatyzację
 - w 77% z taboru wyposażonego w dostęp do bezprzewodowego internetu
 - w każdym pociągu przestrzeń przystosowana dla osób poruszających się na wózkach oraz miejsce na rowery

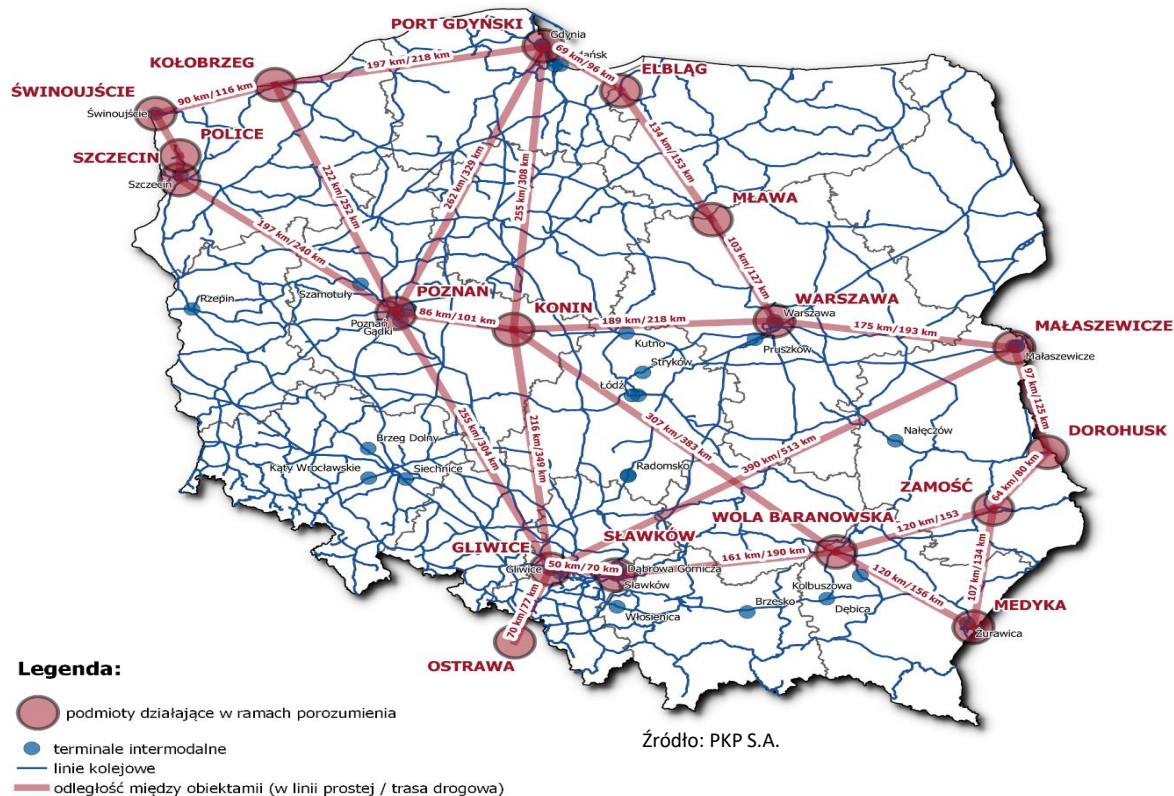


- Współpraca PKP Intercity SA z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju dotycząca opracowania innowacyjnych projektów taborowych
- Konieczność zapewnienia spójności planowanym projektom taborowym z potrzebami obsługi Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK)
- Wymogi kolejowej obsługi CPK to pozyskanie dłuższej serii jednego typu taboru wielosystemowego dostosowanego do prędkości do 250 km/h i pozwalającego na szybką wymianę dużych potoków pasażerów (podobnie, jak w przewozach o charakterze aglomeracyjnym), a nawet prowadzenie na ich pokładzie odprawy biletowo – bagażowej przed lotem
- Efekt prac badawczo – rozwojowych to długa seria zestandaryzowanych, ale konfigurowalnych pojazdów zapewniających pasażerom najwyższy komfort podróży oraz umożliwiających zestawienie pociągów zarówno w segmentach komercyjnych przewozów pasażerskich, jak i w ramach służby publicznej

- Wsparcie projektów intermodalnych ze środków POIiŚ (działanie 3.2 POIiŚ)
- Dofinansowanie otrzyma **31 projektów polegających na:**
 - budowie lub przebudowie infrastruktury terminali intermodalnych
 - zakupie urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych, w tym urządzeń dźwigowych i innych urządzeń służących do przeładunku, lokomotyw manewrowych
 - zakupie taboru kolejowego, w tym lokomotyw trakcyjnych oraz specjalistycznych wagonów służących do przewozów intermodalnych (platformy)

- Porozumienie operatorów terminali przeładunkowych i centrów logistycznych Europy Środkowo-Wschodniej
 - Podpisanie przez PKP SA w dniu 10 maja 2018 r. z **10 operatorami *Porozumienia operatorów terminali przeładunkowych i centrów logistycznych Europy Środkowo-Wschodniej***
 - Wspólne dążenie do zniesienia barier rozwojowych w transporcie intermodalnym poprzez wzajemne wsparcie na rzecz tworzenia łańcuchów logistycznych na osi wschód – zachód, północ – południe Europy oraz z Azji, a także wspólne kreowanie projektów inwestycyjnych i biznesowych w obszarze logistyki
 - Przystąpienie w dniu 24 sierpnia 2018 r. do inicjatywy **sześciu nowych podmiotów**

Mapa terminali przeładunkowych, których zarządcy podpisali *Porozumienie o współpracy operatorów terminali przeładunkowych i centrów logistycznych Europy Środkowo-Wschodniej*



Źródło: PKP S.A.



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY



- Cel Wspólnego Biletu – umożliwienie pasażerom odbywania podróży pociągami kilku przewoźników na podstawie jednego biletu, bez konieczności ponoszenia kolejnych opłat za przejazd pociągiem następnego przewoźnika
- WB to wspólna degresywna taryfa regionalna (na przejazdy pociągami o taryfie osobowej)
- Za przejazd w pociągu kategorii wyższej – pobranie suplementu
- WB to bilety jednorazowe na przejazdy podróżnych indywidualnych
- WB ważny we wszystkich pociągach uruchamianych przez przewoźników uczestniczących w ofercie

- Dotychczasowy system taryfowy jest zawiły i kosztowny w przypadku przejazdów realizowanych pociągami różnych przewoźników
- Wdrożenie WB ułatwia proces zakupu biletu m.in. poprzez skorelowanie optymalnego połączenia z wyborem oferty taryfowej
- Rozwiązanie jest korzystne z punktu widzenia całego krajowego systemu kolejowego
- Kolejne etapy wdrażania Wspólnego Biletu obejmują włączenie w ofertę komunikacji miejskiej, autobusowej komunikacji międzymiastowej i taksówek

Umożliwienie realizacji inwestycji infrastrukturalnych o parametrze 250 km/h - aspekty prawne

Usuwamy bariery prawne uniemożliwiające osiągnięcie **prędkości do 250 km/h**

- **rozporządzenie** w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie – zrealizowane
- **rozporządzenie** w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji – etap finalny



Nowe projektowane działania: komponent kolejowy Centralnego Portu Komunikacyjnego

- *Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej* uwzględnia tzw. komponent kolejowy – inwestycje kolejowe prowadzące do przemodelowania układu głównych elementów sieci transportowej państwa
- **Centralny Port Komunikacyjny – centrum systemu transportu kolejowego (węzeł multimodalny)**
- System „piasty i szprych”, czyli CPK wraz z trasami łączącymi go z największymi aglomeracjami kraju
- **Pożądany standard – połączenia CPK z każdą z głównych aglomeracji Polski w czasie do 2,5h (docelowo do 2h)**



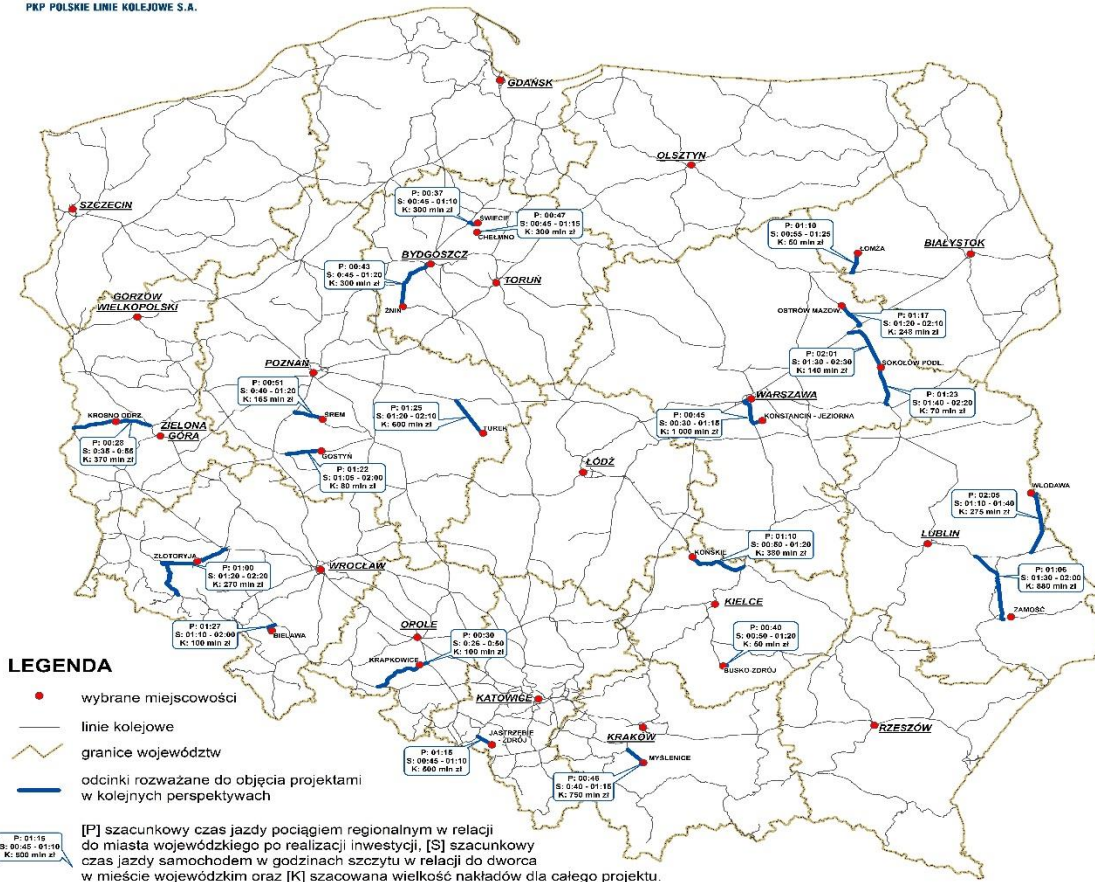
Dodatkowo projektowane działania: Kolej +

- Program zakłada uzupełnienie lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej.
- 3 komponenty programu:
 - inwestycyjny
 - organizacji przewozów (nowelizacja ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw)
 - chroniący infrastrukturę kolejową przed likwidacją (projekt ustawy o ochronie infrastruktury kolejowej)
- **Głównym celem Programu Kolej+ jest uzupełnienie sieci kolejowej o połączenia kolejowe (w tym przygotowanie niezbędnej dokumentacji przedprojektowej i projektowej) miejscowości o populacji powyżej 10 tys. osób bez dostępu do kolei pasażerskiej, towarowej z miastami wojewódzkimi oraz poprawa wewnętrznej spójności komunikacyjnej i społeczno-gospodarczej ww. regionów Polski przy wsparciu ze środków publicznych**
- **Źródłem dofinansowania Programu** dodatkowe środki alokowane na szczeblu centralnym. Program docelowo skierowany do jednostek samorządu terytorialnego, gdzie zakładany będzie 15% udział samorządów w kosztach inwestycji (w komponencie inwestycyjnym)



Dodatkowo projektowane działania: Kolej +

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



Dodatkowo projektowane działania: Fundusz Kolejowy

Finansowanie realizacji SRT po 2020 (2023)

- Po 2020 r. potrzeba zwiększenia zaangażowania środków krajowych – zarówno z budżetu centralnego, jak i budżetów samorządowych
- Efekt proponowanych zmian w priorytetach wsparcia UE finansowania inwestycji ze środków polityki spójności
- Potrzeba analizy funkcjonowania Funduszu Kolejowego w zakresie finansowania zarządcy infrastruktury
- Konieczność zwiększenia wpływów Funduszu Kolejowego oraz zdolności jego okresowego zadłużenia w razie konieczności i na potrzeby finansowania infrastruktury kolejowej
- Przekształcenie Funduszu Kolejowego w analogiczny sposób, jak funkcjonuje Krajowy Fundusz Drogowy

Dziękuję za uwagę

dr Jarosław Flakowski
j.flakowski@wez.uz.zgora.pl
793933666



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

