



Ocena bieżąca działań podejmowanych w ramach V osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ) 2014-2020 oraz ich wpływ na poprawę konkurencyjności kolei – etap I

Raport końcowy

Załącznik 3

Studia przypadków (case study) - wyniki analizy



Zamawiający:

Centrum Unijnych Projektów Transportowych
00-844 Warszawa
Plac Europejski 2



Wykonawca:

INFRA – CENTRUM DORADZTWA Sp. z o.o.
02-672 Warszawa
ul. Domaniewska 47/10
www.infracd.pl



EU-CONSULT Sp. z o.o.
80-747 Gdańsk
ul. Toruńska 18c lokal D
www.eu-consult.pl



Autorzy dokumentacji: Piotr Domalewski, Rafał Fabiszewski, dr Magdalena Jażdżewska-Gutta, Monika Grzelak, Katarzyna Gutta, Krzysztof Gutta, Tomasz Gutta, Damian Kosiński, Paweł Rydzyński, Piotr Rydzyński, Marek Schabek, Jacek Zaremba, Janusz Zubrzycki, Anna Żyłka

Gdańsk/Warszawa 2020

Spis treści

| | | |
|-------|---|----|
| 1. | Studia przypadków (case study) | 4 |
| 1.1. | Wybór projektów do analizy | 4 |
| 1.2. | Pomorska Kolej Metropolitalna Etap I - rewitalizacja "Kolei Kokoszkowskiej" Faza I - przygotowanie przedsięwzięcia | 4 |
| 1.3. | Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk - PRACE PRZYGOTOWAWCZE | 6 |
| 1.4. | Modernizacja linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki/Warszawa Zachodnia - Warszawa Gdańska) - PRACE PRZYGOTOWAWCZE | 6 |
| 1.5. | Zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez województwa: małopolskie, podkarpackie, śląskie i świętokrzyskie | 7 |
| 1.6. | Modernizacja linii kolejowej E65/C-E65 na odcinku Warszawa-Gdynia – obszar LCS Działdowo | 8 |
| 1.7. | Budowa hali wielopociągowej dla potrzeb taboru pasażerskiego do obsługi połączeń dalekobieżnych – Etap II9 | |
| 1.8. | Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec | 10 |
| 1.9. | Prace na linii kolejowej Nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk na odcinku Warszawa - Otwock - Dęblin – Lublin, etap I | 11 |
| 1.10. | Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie - Kraków Krzemionki..... | 11 |
| 1.11. | Wnioski | 12 |

1. Studia przypadków (case study)

1.1. Wybór projektów do analizy

W ramach studium przypadków przeprowadzona została pogłębiona analiza istniejących opracowań pozwalająca ocenić zjawiska, które wydarzyły się w rzeczywistości. Zgromadzone informacje umożliwiły zaprezentowanie specyfiki poszczególnych projektów na podstawie zebranych informacji. W ramach case study przeanalizowanych zostało dziewięć projektów, co pozwoliło na objęcie badaniem opracowań o różnej specyfice oraz z różnych perspektyw finansowych. Do studium przypadków wybrano:

- 3 Projekty przygotowawcze z perspektywy finansowej 2007-2013:
 - Pomorska Kolej Metropolitalna Etap I – rewitalizacja "Kolei Kokoszkowskiej" Faza I - przygotowanie przedsięwzięcia;
 - Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk - PRACE PRZYGOTOWAWCZE;
 - Modernizacja linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołąbki/Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska) – PRACE PRZYGOTOWAWCZE.
- 3 projekty inwestycyjne z perspektywy finansowej 2007-2013:
 - Zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez województwa: małopolskie, podkarpackie, śląskie i świętokrzyskie;
 - Modernizacja linii kolejowej E65/C-E65 na odcinku Warszawa-Gdynia – obszar LCS Działdowo;
 - Budowa hali wielopociągowej dla potrzeb taboru pasażerskiego do obsługi połączeń dalekobieżnych – Etap II.
- 3 Projekty inwestycyjne z perspektywy finansowej 2014-2020, dla których została przygotowana dokumentacja w poprzedniej perspektywie (2007-2013):
 - Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec;
 - Prace na linii kolejowej Nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa - Otwock - Dęblin – Lublin, etap I;
 - Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki.

1.2. Pomorska Kolej Metropolitalna Etap I – rewitalizacja "Kolei Kokoszkowskiej" Faza I – przygotowanie przedsięwzięcia

„Pomorska Kolej Metropolitalna Etap I – rewitalizacja "Kolei Kokoszkowskiej" Faza I – przygotowanie przedsięwzięcia” to projekt indywidualny realizowany w ramach VII Osi Priorytetowej „Transport przyjazny środowisku” dla działania 7.1 „Rozwój transportu kolejowego”. Beneficjentem tego projektu była Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. (dalej: PKM). Całkowita wartość projektu wyniosła 10 799 818,32 zł przy dofinansowaniu z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w wysokości 6 415 283,49 zł. W ramach projektu wykonana została dokumentacja przedprojektowa obejmująca m.in. raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, koncepcję nowego przebiegu PKM, koncepcję zrealizowania nowego przystanku w rejonie planowanego przystanku SKM Gdańsk Śródmieście, analizę prawną, dokumentację geodezyjno-kartograficzną oraz geodezyjno-prawną, przeprowadzenie konkursu architektonicznego na przystanki PKM oraz modyfikację analizy

ekonomicznej i finansowej. Projekt swym zakresem objął także opracowanie dokumentacji technicznych zawierających m.in. projekt budowlany do zamiennego pozwolenia na budowę wraz z wielobranżową dokumentacją wykonawczą dla stacji Gdańsk Wrzeszcz, dokumentację projektową dla tego przedsięwzięcia oraz wykonanie lotniczych zdjęć inwentaryzacyjnych obejmujących obszar, na którym planowana była budowa PKM. Ponadto częścią projektu było przygotowanie dokumentów formalno-prawnych, na które składa się pozyskanie decyzji administracyjnych niezbędnych do przeprowadzenia rewitalizacji tzw. Kolei Kokoszkowskiej¹.

Projekt został zrealizowany w latach 2007-2012 i stanowił prace przygotowawcze do realizowanego w latach 2013-2015 projektu budowy linii PKM („*Pomorska Kolej Metropolitalna Etap I – rewitalizacja „Kolei Kokoszkowskiej” Faza II – realizacja przedsięwzięcia*”). Ponadto omawiany projekt był komplementarny z projektami „*Rewitalizacja i modernizacja tzw. „Kościerskiego korytarza kolejowego” – odcinka Kościerzyna – Gdynia linii kolejowej nr 201 – Etap I (rozszerzony zakres prac)*” oraz „*Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 Pruszcz Gdański – Łeba, odcinek Glinicz – Kartuzy*”.

Realizacja projektu (wraz z późniejszą budową linii PKM) to przedsięwzięcie o istotnym wpływie na system transportu kolejowego w aglomeracji trójmiejskiej. Powiązanie PKM z innymi gałęziami transportu poprzez zintegrowanie jej z układem komunikacji publicznej ułatwiło podróżnym przemieszczanie się w granicach województwa i sprawiło, że kolej stała się jeszcze bardziej konkurencyjna (przy i tak dużej popularności podróżowania pociągiem ze względu na długoletnie istnienie SKM w Trójmieście) względem innych środków transportu. Powstanie PKM wpłynęło na poprawę transportu pomiędzy centrami głównych miast, nowymi dzielnicami oraz infrastrukturą gospodarczą. Ponadto ważne dla rozwoju regionu w skali całego kraju i Europy stało się zintegrowanie PKM z portem lotniczym w Gdańsku. Linia PKM jest obecnie jedyną linią kolejową w Polsce o charakterze przelotowym (a nie końcowym) przy lotnisku, co w istotny sposób zwiększa możliwość kształtowania oferty przewozowej i rozszerzania funkcjonalności transportu kolejowego.

Osobnego omówienia wymaga kwestia przygotowania koncepcji przystanku Gdańsk Śródmieście. Jest to przystanek, który nie jest częścią infrastruktury zarządzanej przez PKM, natomiast znajduje się na linii kolejowej 250 (Gdańsk Śródmieście – Rumia) zarządzanej przez PKP SKM w Trójmieście. Przystanek ten został otwarty w 2015 r., w tym samym roku – kilka miesięcy wcześniej – co linia PKM (Ik 248), a inwestycja związana była z wydłużeniem Ik 250 o odcinek Gdańsk Gł. – Gdańsk Śródmieście. Do dziś w ofercie przewozowej brak jest bezpośrednich pociągów kursujących po linii PKM (Ik 248) i linii SKM (Ik 250) do Gdańska Śródmieścia – istnieje konieczność przesiadania się pomiędzy pociągami na stacji Gdańsk Wrzeszcz. Obie te linie są jednak ze sobą powiązane funkcjonalnie, a otwarcie linii PKM zwiększyło znaczenie transportu kolejowego w całej aglomeracji trójmiejskiej (w tym naturalnie na Ik 250). Taka konstrukcja omawianej dokumentacji miała zatem znacznie szersze oddziaływanie niż budowa pojedynczego odcinka linii kolejowej.

¹ Tym mianem określa się dawną linię kolejową łączącą Gdańsk m.in. z Kartuzami (przez miejscowość Kokoszki – obecnie dzielnicę Gdańską). Linia ta została częściowo zniszczona podczas walk o Gdańsk w 1945 r. Zniszczony fragment nie został od razu po wojnie odbudowany – natomiast po kilku dekadach zdecydowano o budowie PKM, wykorzystując częściowo ślad dawnej „Kolei Kokoszkowskiej”.

1.3. Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do Portu Gdańsk – PRACE PRZYGOTOWAWCZE

„Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do Portu Gdańsk – PRACE PRZYGOTOWAWCZE” to projekt indywidualny, którego beneficjentem były PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Projekt został zrealizowany w ramach VII osi priorytetowej „Transport przyjazny środowisku” i działania 7.1 „Rozwój transportu kolejowego”. Całkowita wartość projektu wyniosła 1 913 930,70 zł, przy czym dofinansowanie projektu w ramach Funduszu Spójności UE wyniosło 1 284 911,59 zł.

Projekt objął swym zakresem realizację studium wykonalności, w ramach którego wykonane zostały:

- Prognozy społeczno-gospodarcze i wszechstronne analizy rynku usług transportowych;
- Analizy ruchowo-marketingowe;
- Analizy stanu technicznego i użytkowego istniejącej infrastruktury kolejowej wraz z opcjami jej przebudowy;
- Wstępna analiza środowiskowa obecnego stanu istniejącego;
- Analiza kosztów i korzyści;
- Opracowanie OPZ jako części dokumentacji przetargowej dla wdrożenia procedury przetargowej na opracowanie dokumentacji projektowej.

Zrealizowany projekt stanowił prace przygotowawcze do inwestycji, jaką była modernizacja linii kolejowej nr 226 Pruszcz Gdański – Gdańsk Port Północny (wraz z fragmentami linii kolejowych nr 846 i 965). Jest to linia pierwszorzędna, dwutorowa i zelektryfikowana i jest przeznaczona wyłącznie dla ruchu towarowego. Zapewnia ona dowóz i wywóz ładunków koleją z Portu Gdańsk, zatem (choć jest to jedynie 13-kilometrowa trasa) pełni kluczową rolę nie tylko dla systemu transportowego, ale też dla całej polskiej gospodarki.

Głównym celem przedsięwzięcia było dostosowanie linii kolejowej nr 226 do wymogów wynikających z umowy AGTC. Modernizacja linii pozwoliła na zapewnienie wydajnego połączenia kolejowego z portem w Gdańsku, co pozwoliło wzrost konkurencyjności kolei w tym obszarze w zakresie transportu towarowego. Inwestycja ze względu na usprawnienie połączenia kolejowego między Pruszczem Gdańskim a Portem Gdańsk pozwoliła na uspojnienie sieci kolejowej w obszarze województwa pomorskiego.

1.4. Modernizacja linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki/Warszawa Zachodnia - Warszawa Gdańska) – PRACE PRZYGOTOWAWCZE

„Modernizacja linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki/Warszawa Zachodnia - Warszawa Gdańska) – PRACE PRZYGOTOWAWCZE” to projekt indywidualny, którego beneficjentem były PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Projekt został zrealizowany w ramach VII Osi Priorytetowej „Transport przyjazny środowisku” i działania 7.1 „Rozwój transportu kolejowego”. Całkowita wartość projektu wyniosła 5 067 600,00 zł, przy czym dofinansowanie projektu w ramach Funduszu Spójności UE stanowiło 3 502 000,00 zł.

Omawiany projekt stanowił prace przygotowawcze dla projektu „Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki / Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska)”. Projekt w swym zakresie objął następujące przedsięwzięcia:

- Wykonanie dokumentacji projektowej wraz z raportem oddziaływania na środowisko na potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko;
- Uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej i przygotowanie dokumentacji niezbędnej do wydania decyzji o pozwoleniach na budowę;
- Opracowanie dokumentów przetargowych wymaganych do ogłoszenia przetargu na roboty budowlane dla projektu „Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołąbki / Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska)”.

Opracowana dokumentacja dotyczyła odcinka Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska linii kolejowej nr 20, odcinka Warszawa Główna Towarowa – Warszawa Gołąbki linii kolejowej nr 507 oraz odcinka Warszawa Główna Towarowa – Warszawa Gdańska linii kolejowej nr 509.

Efektom realizacji inwestycji było zwiększenie na liniach kolejowych nr 20 i 509 prędkości maksymalnej do 80 km/h natomiast na linii nr 507 do 40 km/h. Efekt modernizacji to ulepszenie obwodowych połączeń kolejowych w Warszawie i tym samym usprawnienie prowadzenia ruchu pasażerskiego i towarowego. Uatrakcyjniona została oferta przewozowa poprzez zapewnienie częstego i szybkiego połączenia pomiędzy zachodnimi i północnymi dzielnicami Warszawy (analogicznie miejscowościami na zachód i na północ od Warszawy). Wpłynęło to na poprawę konkurencyjności kolei oraz zwiększenie możliwości migracji na rynku pracy oraz możliwości dojazdu do ośrodków edukacyjnych, kulturalnych i sportowych.

Przeprowadzona inwestycja pozwala też na stworzenie nowego ciągu dla połączeń aglomeracyjnych (z kierunku Ożarów Mazowieckiego w kierunku stacji Warszawa Gdańska), co nie tylko usprawnia połączenia transportowe w północno-zachodniej części aglomeracji warszawskiej, ale również pozwala na odciążenie tzw. trasy średnicowej (połączenie Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia), cechującej się wysokim wykorzystaniem przepustowości. Trasa, której przedmiotem były analizowane prace jest również kluczowa dla przewozów towarowych, gdyż po jej fragmencie kursują pociągi przejeżdżające przez aglomerację warszawską zarówno w układzie wschód-zachód, jak i północ-południe (fragment omawianej trasy zawiera się w sieci TEN-T).

1.5. Zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez województwa: małopolskie, podkarpackie, śląskie i świętokrzyskie

„Zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez województwa: małopolskie, podkarpackie, śląskie i świętokrzyskie” to projekt realizowany w ramach VII Osi Priorytetowej „Transport przyjazny środowisku” dla działania 7.1 „Rozwój transportu kolejowego”. Beneficjentem projektu było województwo świętokrzyskie, natomiast podmiotami upoważnionymi województwa małopolskie, podkarpackie i śląskie. Całkowita wartość projektu wyniosła 273 957 691,00 zł. Został on dofinansowany przez Unię Europejską kwotą 188 977 859,01 zł.

Omawiany projekt dotyczył zakupu 19 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych (dalej: EZT) do wykonywania przewozów pasażerskich. W ramach inwestycji województwa małopolskie, świętokrzyskie i śląskie nabyły po 6 sztuk EZT, natomiast województwo podkarpackie zakupiło 1 sztukę EZT. Zakupiony tabor przeznaczono do obsługi następujących tras:

- Katowice – Kraków;

- Rybnik – Katowice – Kraków;
- Kraków – Tarnów – Rzeszów;
- Kraków – Tunel – Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski;
- Częstochowa – Kielce;
- Katowice – CMK – Kielce.

Założeniem projektu było usprawnienie obsługi transportowej województw uczestniczących w inwestycji. Zakupiony został tabor nowoczesny i jednocześnie przystosowany dla osób z ograniczonymi możliwościami ruchowymi. Dzięki realizacji projektu doszło do poprawy bezpieczeństwa i komfortu podróżnych. Tym samym projekt przyczynił się do poprawy warunków przemieszczania się mieszkańców tych regionów, co przełożyło się na wzrost konkurencyjności transportu kolejowego na obszarze południowo-wschodniej Polski. Ponadto poprawa parametrów oferty przewozowej wpłynęła na osiąganie przez województwa spójności międzyterytorialnej, a więc także na zacieśnianie międzyregionalnych więzi gospodarczych i społecznych poprzez m.in. przepływy na rynku pracy (zgodnie z warunkami dofinansowania – pojazdy zostały przeznaczone do obsługi połączeń międzywojewódzkich, choć naturalnie charakter połączeń i siatka zatrzymań pozwalają na korzystanie z nich przez podróżnych niewyjeżdżających pomiędzy jedno województwo).

Usprawnienie połączeń kolejowych ma swoje przełożenie na zapobieganie wykluczeniem społecznym. Ułatwienie dojazdu do centrów dużych miast osobom z mniejszych miejscowości i sprawia, że zwiększają się możliwości dotyczące edukacji, a także udziału w życiu kulturalnym społeczeństwa.

Projekt zakupu EZT przez woj. świętokrzyskie, małopolskie, podkarpackie i śląskie komplementarny jest z szeregiem innych projektów modernizacyjnych na terenie tych województw, obejmujących inwestycje zarówno w infrastrukturę torową jak i dworce oraz system informacji pasażerskiej.

1.6. Modernizacja linii kolejowej E65/C-E65 na odcinku Warszawa-Gdynia – obszar LCS Działdowo

„Modernizacja linii kolejowej E65/C-E65 na odcinku Warszawa-Gdynia – obszar LCS Działdowo” to projekt indywidualny, którego beneficjentem były PKP Polskie Koleje Liniowe S.A. Projekt został zrealizowany w ramach VII Osi Priorytetowej „Transport przyjazny środowisku” i działania 7.1 „Rozwój transportu kolejowego”. Całkowita wartość projektu wyniosła 1 179 221 124,98 zł, przy czym dofinansowanie projektu w ramach Funduszu Spójności UE stanowiło 630 153 105,02 zł. Projekt jest komplementarny z innymi projektami stanowiącymi część projektu kompleksowego *„Modernizacja linii kolejowej E 65, odcinek Warszawa – Gdynia”*.

Omawiany projekt zawierał w swym zakresie modernizację linii kolejowej nr 9 na odcinku o długości 53,700 km pomiędzy Mławą (z wyłączeniem tej stacji) a Montowem w obszarze Lokalnego Centrum Sterowania (LCS) Działdowo. Modernizacja objęła układy torowe wraz z podtorzem, perony, sieć trakcyjną, systemy sterowania ruchem kolejowym (SRK) z diagnostyką, a także przejazdy kolejowe oraz obiekty inżynieryjne. W wyniku modernizacji przedmiotowy odcinek linii kolejowej nr 9 został dostosowany do wymogów AGC, AGTC, TEN-T, TINA i interoperacyjności kolei. W ramach inwestycji osiągnięto następujące parametry:

- Maksymalna prędkość 160 km/h dla taboru klasycznego i 200 km/h dla taboru z wychylnym pudłem;
- Dopuszczalny nacisk na oś 221 kN;
- Długość torów stacyjnych 750 m.

Dzięki modernizacji szlaków w obszarze LCS Dziadowo skrócony został czas przejazdu, co przełożyło się na poprawę jakości oferty przewozowej i uatrakcyjnienie jej. Ponadto perony na stacjach i przystankach stały się przystępniejsze dzięki modernizacji i dostosowaniu ich do potrzeb osób z ograniczoną możliwością ruchową. Powyższe czynniki mają przełożenie na wzrost konkurencyjności kolei w stosunku do innych środków transportu. Dla mieszkańców obszaru objętego opracowaniem ułatwiony został dojazd do ośrodków gospodarczych Warszawy, Gdańska i Gdyni, w tym do usług edukacyjnych, kulturalnych i sportowych realizowanych w tych aglomeracjach.

1.7. Budowa hali wielopociągowej dla potrzeb taboru pasażerskiego do obsługi połączeń dalekobieżnych – Etap II

„Budowa hali wielopociągowej dla potrzeb taboru pasażerskiego do obsługi połączeń dalekobieżnych – Etap II” to projekt indywidualny, którego beneficjentem był PKP Intercity S.A. Projekt został zrealizowany w ramach VII Osi Priorytetowej „Transport przyjazny środowisku” i działania 7.1 „Rozwój transportu kolejowego”. Całkowita wartość projektu wyniosła 160 719 795,00 zł, przy czym dofinansowanie projektu w ramach Funduszu Spójności UE stanowiło 27 994 453,95 zł.

Inwestycja realizowana w ramach projektu polegała na budowie hali wielopociągowej na potrzeby taboru pasażerskiego PKP Intercity przeznaczonego do realizacji przewozów dalekobieżnych po linii E65 w relacjach Warszawa – Kraków, Warszawa – Katowice i Warszawa – Gdynia. Projekt stanowi Etap II realizacji kompleksowego przedsięwzięcia, przy czym Etap I polegał na zakupie 20 sztuk składów zespolonych (ED 250; „Pendolino”) wraz ze świadczeniem usług ich utrzymania. Dzięki inwestycji osiągnięto cel, jakim było zapewnienie zaplecza technicznego przeznaczonego do obsługi, utrzymania oraz eksploatacji zakupionych w ramach Etapu I pociągów.

Projekt (łącznie Etap I i II) wspomógł osiągnięcie celu, którym było zapewnienie ogólnodostępnego transportu kolejowego na linii kolejowej E65 na wymienionych wyżej relacjach, na których połączenia realizuje PKP Intercity. Dzięki omawianej inwestycji oraz innym projektom komplementarnym (związanym z modernizacjami infrastruktury kolejowej oraz inwestycjami w tabor) skrócił się czas przejazdu:

- W relacji Warszawa – Katowice o około 27 minut;
- W relacji Warszawa – Kraków o około 22 minuty;
- W relacji Warszawa – Gdynia o około 48 minut.

Dzięki realizacji Etapu II osiągnięty został cel poprawy niezawodności funkcjonowania transportu kolejowego poprzez zapewnienie do obsługi nowoczesnych składów odpowiedniego zaplecza technicznego. Osiągnięcie tego celu przyczynia się także do realizacji założeń wyznaczonych w ramach Etapu I:

- Poprawa bezpieczeństwa przewozów;
- Poprawa dostępu osób niepełnosprawnych do transportu kolejowego;

- Poprawa komfortu podróżowania, w tym zwiększenie bezpieczeństwa osobistego w czasie podróży;
- Poprawa podziału zadań transportowych w analizowanym korytarzu (przejęcie podróży z transportu drogowego);
- Ograniczenie liczby wypadków w ruchu drogowym;
- Zmniejszenie negatywnych oddziaływań transportu na środowisko.

Realizacja powyższych celów wpłynęła na wzrost konkurencyjności kolei – inwestycja uatrakcyjniła transport kolejowy zwiększając jego konkurencyjność wobec transportu samochodowego (w tym: dalekobieżnych przewozów autobusowych) oraz lotniczego. Jest to zwłaszcza widoczne w zakresie połączeń pomiędzy aglomeracją warszawską i trójmiejską, gdzie uruchomienie pociągów Pendolino z częstotliwością co 60 minut przez cały dzień (kilkanaście par połączeń w dobie) spowodowało znaczące zmniejszenie oferty połączeń autobusowych na tej trasie – rozbudowanej kilka lat wcześniej podczas modernizacji linii E65.

Usprawnienie podróży dalekobieżnych ma także przełożenie na osiągnięcie spójności międzyterytorialnych, a ułatwienie dostępu podróżnym do ważnych ośrodków gospodarczych, edukacyjnych, kulturalnych i sportowych ma pozytywny wpływ na rozwój gospodarczy i społeczny kraju.

1.8. Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec

„Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec” to projekt indywidualny, którego beneficjentem są PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Projekt jest zrealizowany w ramach V Osi Priorytetowej „Rozwój transportu kolejowego w Polsce” i działania 5.1 „Rozwój kolejowej sieci TEN-T”. Całkowita wartość projektu wyniosła 1 764 333 383,70 zł, przy czym dofinansowanie projektu w ramach Funduszu Spójności UE stanowiło 1 219 254 777,36 zł. Projekt jest częścią większego przedsięwzięcia polegającego na modernizacji Łódzkiego Węzła Kolejowego i jest kontynuacją projektu „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Widzew – Łódź Fabryczna”, w ramach którego kompleksowo przebudowano ten ostatni odcinek (jego fragment, w tym stację Łódź Fabryczna, zbudowano w tunelu).

Przedmiotem projektu jest budowa linii kolejowej w tunelu od stacji Łódź Kaliska (oraz od przystanku Łódź Żabieniec) do stacji Łódź Fabryczna wraz z budową dwóch przystanków: Łódź Zielona i Łódź Ogrodowa. Inwestycja ma za zadanie połączyć obszar stacji węzłowych Łódź Kaliska (lk 14 z kierunku Sieradza/pośrednio Wrocławia) i Zgierz (lk 15 z kierunku Łowicza, lk 16 z kierunku Kutna/pośrednio Bydgoszczy i Poznania) z linią kolejową nr 17 Łódź Fabryczna – Koruszki. Nowa linia o długości 7,240 km przeznaczona będzie dla pociągów pasażerskich międzyregionalnych, regionalnych, aglomeracyjnych i kwalifikowanych. Realizacja projektu pozwoli na integrację dworców i przystanków w obszarze aglomeracji łódzkiej.

Celem realizacji projektu jest skrócenie przejazdu pociągu przez Łódzki Węzeł Komunikacyjny i jednocześnie jego udrożnienie, które wraz z wprowadzeniem uatrakcyjnionej oferty przewozowej będzie miało przełożenie na wzrost konkurencyjności kolei. Inwestycja usprawni połączenie centrum Łodzi z innymi miejscowościami wchodzącymi w skład aglomeracji. Umocniona zostanie spójność

międzyterytorialna, a usprawnienie połączeń centrum Łodzi z innymi ważnymi ośrodkami miejskimi (m.in. z Warszawą, Wrocławem czy Poznaniem) przełoży się na rozwój gospodarczy. Poprawa dojazdu do Łodzi ułatwi również dostęp do edukacji i kultury, co będzie miało pozytywny oddźwięk w rozwoju społecznym.

1.9. Prace na linii kolejowej Nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap I

„Prace na linii kolejowej Nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap I” to projekt indywidualny, którego beneficjentem są PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Projekt został zrealizowany w ramach V Osi Priorytetowej „Rozwój transportu kolejowego w Polsce” i działania 5.1 „Rozwój kolejowej sieci TEN-T”. Całkowita wartość projektu wyniosła 4 682 065 071,17 zł, przy czym dofinansowanie projektu w ramach Funduszu Spójności UE stanowiło 3 235 573 423,15 zł.

Analizowany projekt stanowi pierwszą część dwuetapowego przedsięwzięcia, jakim jest modernizacja linii kolejowej nr 7 pomiędzy stacjami Warszawa Wschodnia i Lublin. Etap I obejmuje odcinek pomiędzy Otwockiem a Lublinem pomiędzy km 26,050 a km 178,850 linii kolejowej nr 7 oraz objazdową (na czas remontu lk 7) linię kolejową nr 30 na odcinku Łuków – Parczew.

Realizacja inwestycji ma na celu dostosowanie infrastruktury kolejowej do prognozowanych wielkości przewozów pasażerskich i towarowych oraz do parametrów eksploatacyjnych określonych w umowach AGC i AGTC. Efektem działań będzie realizacja celu strategicznego polityki gospodarczej, jakim jest podniesienie standardu najważniejszych szlaków kolejowych Polski na kierunkach wschód-zachód oraz północ-południe. Dzięki realizacji projektu dojdzie do poprawy atrakcyjności kolei. Usprawniony zostanie przejazd pomiędzy Warszawą a Lublinem, co przełoży się na wzrost konkurencyjności względem innych gałęzi transportu. Podniesiona zostanie jakość przejazdu, a skróceniu ulegnie czas potrzebny na pokonanie odległości pomiędzy stolicami woj. mazowieckiego i lubelskiego. Zwiększenie przepustowości linii wpłynie pozytywnie na możliwość konstruowania rozkładu jazdy, co zaowocuje atrakcyjną ofertą przewozową. W ten sposób ułatwiony zostanie dostęp mieszkańców Mazowsza i Lubelszczyzny do czołowych w skali kraju ośrodków gospodarczych, edukacyjnych, kulturalnych i sportowych, jakimi są Warszawa i Lublin, co będzie miało odzwierciedlenie w rozwoju społecznym i gospodarczym kraju. Projekt ma także pozytywny wpływ na uzyskiwanie spójności międzyterytorialnej przez województwa. Dodatkowo dzięki zastosowaniu elementów o wysokiej niezawodności dojdzie do zwiększenia bezpieczeństwa przewozu podróżnych i ładunków. Wyeliminowane zostaną także bariery architektoniczne dla osób o ograniczonej możliwości ruchowej.

1.10. Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki

„Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki” to projekt indywidualny, którego beneficjentem są PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Projekt jest realizowany w ramach V Osi Priorytetowej „Rozwój transportu kolejowego w Polsce” i działania 5.2 „Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T”. Całkowita wartość projektu wyniosła 359 151 066,39 zł, przy czym dofinansowanie projektu w ramach Funduszu Spójności UE stanowiło 192 708 068,88 zł. Projekt jest silnie powiązany z inną inwestycją realizowaną w obszarze Krakowskiego Węzła Kolejowego: „Prace

na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z budową torów linii aglomeracyjnej na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów”.

Realizacja projektu zakłada budowę nowej linii kolejowej nr 624 na odcinku Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki wraz z modernizacją tych dwóch przystanków. Długość otwartej w 2017 r. linii wynosi 1,350 km. Ponadto projekt zakładał wykonanie na niewielkich odcinkach modernizacji linii kolejowych nr 91, 94 i 603 w zakresie wynikającym z połączenia z nową łącznicą.

Inwestycja umożliwiła kursowanie pociągów ze stacji Kraków Główny Osobowy we wszystkich kierunkach sieci kolejowej. Dla pociągów wjeżdżających do Krakowa od strony południowo-wschodniej nie jest już konieczna zmiana czoła składu na stacji Kraków Płaszów. Doprowadziło to do poszerzenia i uatrakcyjnienia oferty przewozowej. Usprawnione zostały połączenia aglomeracyjne i regionalne, co zwiększyło udział kolei w Zintegrowanym Systemie transportu Zbiorowego w Krakowie i sprawiło, że kolej stanie się w regionie bardziej konkurencyjna w stosunku do innych gałęzi transportu.

Istotnym rezultatem wykonania inwestycji jest skrócenie czasu przejazdu pomiędzy Krakowem Głównym a Zakopanem będącym ważnym ośrodkiem turystycznym kraju. Nowa łącznica usprawniła też dojazd do stolicy województwa osób z południowo-wschodniej Małopolski. Dzięki temu ułatwiony został dostęp do placówek oświatowych, kulturalnych i sportowych Krakowa. Dojdzie także do korzystnych migracji na rynku pracy. Dodatkowymi korzyściami płynącymi z realizacji projektu będzie obniżenie kosztów usług transportowych oraz racjonalizacja użytkowania infrastruktury kolejowej.

1.11. Wnioski

Przeprowadzone studium przypadków wykazało, że projekty wybrane do analizy miały istotny wpływ na poprawę konkurencyjności kolei. Dotyczy to zarówno projektów obejmujących rozwój infrastruktury, jak i inwestycji w park taborowy oraz jego zaplecze.

W ramach projektów wykonywane były kompleksowe modernizacje szlaków kolejowych. Przebudowie uległy także stacje, które modernizowano i dostosowywano do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością, co sprawiło, że kolej stała się przystępniejsza. W ramach zrealizowanych projektów inwestowano także w nowoczesny tabor kolejowy (również przystosowany dla osób z ograniczonymi możliwościami ruchowymi) oraz w infrastrukturę utrzymaniową dla taboru, a inwestycje te znacząco podniosły jakość oferowanych usług przez przewoźników.

Wyniki przeprowadzonych badań w ślad za analizą projektów z perspektywy 2014-2020 pozwalają mówić o korzyściach płynących z realizacji tych przedsięwzięć. Realizowane projekty usprawniły funkcjonowanie istniejących aglomeracyjnych węzłów kolejowych, a także ulepszyły połączenia pomiędzy ważnymi ośrodkami miejskimi. Podróże dzięki zrealizowanym projektom stały się krótsze i wygodniejsze, a sama kolej przystępna i atrakcyjna dla potencjalnego pasażera. Tym samym przeprowadzone projekty wspomogły realizację procesu osiągnięcia przez województwa spójności międzyterytorialnej. Ma to także przełożenie na zauważalny potencjał projektów z perspektywy 2014-2020 w kontekście rozwoju gospodarczego oraz społecznego kraju.