



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 4

Sprawozdanie z Panelu Ekspertckiego



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. Synteza Panelu Ekspertckiego	4
2. Sprawozdanie z Panelu Ekspertckiego przeprowadzonego w dniu 16.04.2020 r.	7
3. Synteza odpowiedzi udzielonych na piśmie przez PKP PLK.....	13
4. Pełny kwestionariusz wypełniony przez PKP PLK.....	15

1. Synteza Panelu Ekspertckiego

W panelu eksperckim zorganizowanym w 16 kwietnia 2020 roku wzięli udział przedstawiciele następujących instytucji:

- Ministerstwo Infrastruktury (MI);
- Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej (MFIPR);
- Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. (PKM);
- Instytut Kolejnictwa (IK);
- Uniwersytet Adama Mickiewicza w Poznaniu (UAM).

Prowadzącymi panel byli przedstawiciele Wykonawcy (Infra Centrum Doradztwa Sp. z o.o.). Dobór osób i instytucji do panelu eksperckiego został zatwierdzony przez Zamawiającego.

Niezależnie od powyższego, odpowiedzi na piśmie do panelu eksperckiego udzielili (za zgodą Zamawiającego) przedstawiciele PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Kluczowe konkluzje płynące z panelu eksperckiego przeprowadzonego w dniu 16.04.2020 r. to:

- Istotny problem stanowi prawodawstwo unijne, jak również krajowe ukierunkowane w opiniach ekspertów w zbyt dużym stopniu na przewoźników zamiast na klientów. Należy w większym stopniu dostosować planowane inwestycje do potrzeb zgłaszanych przez rynek, tak aby użyteczność kolei była jak najwyższa;
- W odniesieniu do przewozów towarowych poważnym problemem jest likwidacja torów bocznych na stacjach, przeznaczonych do załadunku towarów, znacząco utrudnia to korzystanie z transportu kolejowego w przewozach ładunków i obniża przez to konkurencyjność kolei;
- Konieczne jest zwrócenie większej uwagi na regionalny aspekt kolejnictwa. W tym kontekście eksperci zwrócili uwagę, iż na wiele regionalnych linii, „zasilających” pasażerami i ładunkami korytarze transportowe (krajowe i międzynarodowe), przeznaczona się za mało środków na modernizację;
- W kontekście planowania inwestycji, wskazano na powszechny problem braku ustalania odpowiedniego harmonogramu przeprowadzania prac, pozwalającego uniknąć problemów z trasowaniem pociągów w sytuacjach, gdy równoległe trwają prace na kilku ciągach alternatywnych;
- Problemem jest obecnie znaczący wzrost kosztów, przekładający się na przekraczanie założonych budżetów, niekiedy dwukrotnie;
- Pozytywnym aspektem związanym z przewozami pasażerskimi są inwestycje w centra przesiadkowe, nowoczesny tabor, systemy informacyjne oraz te pozwalające na integrację biletową, niezwykle ważne są także projekty związane z przewozami aglomeracyjnymi;
- Wyzwaniem jest odporność infrastruktury kolejowej na uszkodzenie wynikające ze zmian klimatycznych (np. podtopienia, osunięcia ziemi, zerwania trakcji zasilającej);

W kontekście planów/rekomendacji na przyszłość, zasadne jest podjęcie przede wszystkim następujących kroków:

- Przygotowanie kolei (poprzez m.in. modyfikacje podejścia do wyboru projektów do realizacji czy zakresów inwestycji) na zmniejszenie środków w ramach europejskiej polityki spójności,

spowodowane opuszczeniem wspólnoty przez Wielką Brytanię oraz wpływem pandemii SARS-CoV-2;

- Wsparcie w wymianie zdekapitalizowanego taboru na nowy;
- Prowadzenie w większym stopniu badań mających za zadanie, przed rozpoczęciem inwestycji, lepszą identyfikację ryzyk (np. środowiskowych, społecznych), wskutek czego możliwa będzie minimalizacja negatywnych skutków ich zaistnienia;
- Promowanie kolei jako bezpiecznego, komfortowego oraz przyjaznego środowisku środka transportu;
- Dalsze promowanie transportu intermodalnego;
- Stworzenie standardów wykonania urządzeń technicznych (np. jeden interfejs urządzeń sterowania ruchem kolejowym, obowiązujący we wszystkich modernizowanych nastawniach, obecnie nie jest to standardem, co utrudnia np. alokację pracowników);
- Prowadzenie działalności badawczo-rozwojowej w zakresie minimalizacji kosztów obsługi pojazdów kolejowych i modernizacji infrastruktury.

Z kolei kluczowe wnioski przedstawione przez PKP PLK S.A. na piśmie są następujące:

- Działania podejmowane w ramach POIiŚ w perspektywie 2014-2020 są bardzo ważne w kontekście poprawy wskaźników kolejowej dostępności transportowej oraz średniego czasu przejazdu kolejną między miastami wojewódzkimi. Inwestycje pozytywnie wpływają na rozwój całego sektora kolejowego. Przekłada się to na lepszą dostępność kolei dla pasażera i skraca czas podróży oraz wpływa na rozwój gospodarczy kraju;
- Inwestycje w ramach POIiŚ są ściśle skorelowane z przedsięwzięciami realizowanymi w ramach innych programów (CEF, RPO), dlatego wnioski dotyczące poprawy konkurencyjności kolei należy rozpatrywać w znacznie szerszym kontekście;
- W powyższym względzie, działania w obecnej perspektywie finansowej są zbieżne z poprzednią perspektywą. Pełen efekt inwestycji z lat 2007-2013 będzie osiągnięty i odczuwalny po realizacji inwestycji w ramach perspektywy 2014-2020. Przy czym już obecnie widać, że realizacja celów stawianych w obecnej perspektywie pozwoli na podtrzymanie pozytywnych tendencji w całym sektorze kolejowym (m.in. wzrost konkurencyjności oraz wzrost liczby pasażerów);
- Dzięki inwestycjom w nowoczesny system ERTMS/ETCS nie tylko wzrasta poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego, ale także możliwe będzie dalsze podwyższanie dopuszczalnej prędkości maksymalnej na wybranych szlakach, co przyczyni się do wzrostu konkurencyjności transportu kolejowego;
- Biorąc pod uwagę, że kolej emituje nieznaczne ilości gazów cieplarnianych w porównaniu z innymi środkami transportu – inwestycje w infrastrukturę kolejową, stanowiące szansę zmniejszenia ruchu w transporcie drogowym, przyczyniają się istotnie do obniżenia emisji gazów cieplarnianych;

POIiŚ powinien zawierać dodatkową możliwość finansowania projektów związanych z budową instalacji i urządzeń służących ochronie środowiska (w tym – działań wynikających ze skarg mieszkańców wnoszonych na etapie realizacji inwestycji w infrastrukturę transportową). Istnieje też konieczność uruchamiania dodatkowych projektów dokumentacyjnych, mających na celu m.in.

wsparcie w weryfikacji i uzyskaniu autoryzacji technicznej zezwoleń na dopuszczenie podsystemów strukturalnych¹ do eksploatacji. Celowe wydają się też dodatkowe działania w zakresie badań i testów zgodności pomiędzy infrastrukturą kolejową i pojazdami, w obszarze technicznych specyfikacji interoperacyjności.

¹ Zgodnie z Ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2003 nr 86 poz. 789 z późn. zm.), system kolei dzieli się na podsystemy strukturalne i funkcjonalne. Podsystemy strukturalne to: infrastruktura; energia; sterowanie – urządzenia przytorowe; sterowanie – urządzenia pokładowe; tabor.

2. Sprawozdanie z Panelu Ekspertckiego przeprowadzonego w dniu 16.04.2020 r.

Uczestnicy panelu eksperckiego odnosząc się do postępów oraz kierunków we wdrażaniu V OP POIiŚ 2014-2020 w kontekście celów określonych w dokumentach strategicznych krajowych i europejskich w zakresie transportu kolejowego zasadniczo prezentowali zbliżone stanowiska. Szczególną uwagę poświęcono racjonalizacji projektów. Zwrócono także uwagę na potrzebę optymalizacji prowadzonych inwestycji.

Przedstawiciel UAM zwrócił uwagę na niedoskonałość prawodawstwa krajowego jak i unijnego, ukierunkowanego w większym stopniu na przewoźnika zamiast na klienta. Wskazał na ukierunkowanie projektów inwestycyjnych w większości na tory główne. Zbyt mały zakres modernizacji stacji powoduje, że często ubywa ogólnodostępnych bocznych torów przeznaczonych dla ładunków, ułatwiających przedsiębiorcom korzystanie z transportu kolejowego. W rezultacie realizowane inwestycje nie przynoszą oczekiwanych efektów. Skupienie się na potrzebach zgłaszanych przez stronę popytową powinno być priorytetem podczas projektowania oraz realizacji inwestycji. Postrzeganie rozwoju infrastruktury regionalnej i lokalnej w zakresie zasilania głównych korytarzy kolejowych (krajowych i międzynarodowych) powinno być co najmniej równo istotne.

Przedstawiciel MI przekazał, iż ministerstwo ocenia dobrze wdrażanie POIiŚ oraz innych programów kolejowych, jeśli chodzi o ich zgodność z dokumentami strategicznymi, zarówno europejskimi jak i krajowymi. Ponadto dodał, iż działania określone w dokumentach strategicznych zostały sformułowane w sposób poprawny, a później implementowane do POIiŚ czy Programu Operacyjnego Polska Wschodnia. Wskazał również na działania ministerstwa mające za zadanie śledzenie zmian w prawodawstwie unijnym pod kątem nowych dokumentów pojawiających się i mających pojawić się w najbliższej przyszłości, tak by cele programów operacyjnych dostosowane były do zapisów dokumentów unijnych.

W nawiązaniu do wypowiedzi przedstawiciela UAM, przedstawiciel MI zwrócił uwagę na to, że Ministerstwo Infrastruktury dostrzega problem zmniejszania liczby torów dodatkowych na stacjach w ramach realizowanych modernizacji. W ocenie ministerstwa, wynika to jednak wprost z zapisów dokumentacji studialnej i projektowej oraz procesu jej przygotowywania (tj. wskazania na etapie prac studialnych kilku wariantów oraz przeprowadzenia ich analiz porównawczych w celu dokonania późniejszego wyboru wariantu optymalnego pod względem ruchowym, oczekiwań przewoźników, ale też pod względem ekonomicznym).

W odniesieniu do wdrażania V OP POIiŚ 2014-2020 w zakresie zwiększenia efektywności sieci multimodalnego podróżowania i transportu w obrębie miast/aglomeracji, głos zabrał przedstawiciel PKM. W swojej wypowiedzi wskazał na wykluczenie transportowe Kaszub w kontakcie z Trójmiastem w okresie przed otwarciem linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej oraz na niewielką miesięczną liczbę osób podróżujących przed tą inwestycją po linii kolejowej 201 na odcinku Gdynia – Kościerzyna (ok. 40 tys. osób miesięcznie). Dzięki realizacji omawianej inwestycji, czyli budowy prawie 20-kilometrowej nowej linii kolejowej na terenie Gdańska, która usprawniła transport publiczny w samej aglomeracji trójmiejskiej oraz w relacji pomiędzy Trójmiastem i obszarem powiatów kartuskiego i kościerskiego, udało się zwiększyć liczbę połączeń z niespełna 10 par pociągów kursujących tylko w jednej relacji (Kościerzyna – Gdynia) przed otwarciem linii PKM do blisko 100 par pociągów kursujących obecnie na czterech trasach korzystających z linii PKM. Dzięki temu zwiększeniu uległa liczba podróżujących do blisko 400 tys. miesięcznie. Swoją wypowiedź

podsumował stwierdzeniem, iż omawiana inwestycja bez wątpliwości przyczyniła się do likwidacji zjawiska ryzyka wykluczenia transportowego poszczególnych subregionów województwa.

Na temat wdrażania V OP POIiŚ 2014-2020 wypowiedział się także przedstawiciel MFIPR. Zgodził się z opinią pozostałych uczestników panelu dotyczącą niedoskonałości prawodawstwa, a raczej z braku możliwości nadążenia przez prawo za toczącymi się zmianami i trendami w całej branży i polityce transportowej. Jednocześnie wskazał, iż większość zaplanowanych zadań udaje się ukończyć, mimo pojawiających się trudności. Poważnym problemem jest dostępność środków oraz terminy realizacji założeń dokumentów strategicznych. W zasadzie wszystkie strategie nie zostały zrealizowane w założonym terminie oraz w wyznaczonych kosztach. Znaczący wpływ na wzrost kosztów przedsięwzięć kolejowych miała ogólna koniunktura gospodarcza. W ciągu ostatnich lat Polska odnotowywała coroczny wzrost PKB, a co za tym idzie, m.in. zwiększającą się presję płacową ze strony pracowników. Ogólny wzrost cen w całym sektorze budowlanym przyczynił się w niektórych przypadkach nawet do dwukrotnego wzrostu szacowanych kosztów inwestycji.

Kolejną ważną kwestią na jaką zwrócił uwagę przedstawiciel MFIPR jest lokalizacja inwestycji, tzn. obserwowane jest dążenie do realizacji inwestycji realizowanych z zachowaniem optimum ekonomicznego na trasach mogących zapewnić odpowiednią liczbę pasażerów oraz przewożonych towarów. Z kolei wysoka kosztochłonność, skutkująca mniejszą liczbą zrealizowanych inwestycji, ma swoje przyczyny również w błędach popełnianych podczas projektowania.

W tym ostatnim kontekście, przedstawiciel UAM wskazał, iż wiele inwestycji zakłada nadmierne modernizacje, skutkujące niekiedy niemalże zrównaniem kosztu modernizacji linii kolejowej z budową nowej.

Inwestycje wskazywane jako najbardziej kapitałochłonne to te z wykorzystaniem systemu ERTMS. Jak wskazali przedstawiciele obu ministerstw, instalacja ERTMS na poszczególnych odcinkach linii kolejowych wymuszona jest koniecznością dostosowania infrastruktury do europejskich standardów oraz oczekiwaniami w tym względzie instytucji unijnych. Obecnie trwają prace nad wprowadzeniem zmian w rozporządzeniu dotyczącym sieci bazowej TEN-T tak aby parametry nowych linii odpowiadały realnemu zapotrzebowaniu.

Analizując wskazane inwestycje pod względem zmian klimatu stwierdzono, iż projekty kolejowe przyczyniają się do wdrażania idei zrównoważonego rozwoju, chociażby poprzez ograniczanie emisyjności i negatywnego wpływu transportu na środowisko. Przedstawiciel PKM odniósł się do konieczności zabezpieczania infrastruktury kolejowej na wypadek ekstremalnych zjawisk pogodowych, powodujących coraz częściej znaczące zniszczenia. Za przykład przytoczono tu ulewę z roku 2016, która poważnie uszkodziła nasyp kolejowy na linii PKM, co wymagało kosztownych i długotrwałych napraw, przekładających się na konieczność częściowego zamknięcia linii PKM przez kilka tygodni, co istotnie utrudniło kursowanie pociągów w aglomeracji trójmiejskiej. Również pozostali uczestnicy panelu wskazywali na konieczność implementacji do przyszłych projektów elementów pozwalających skuteczniej niż obecnie chronić infrastrukturę kolejową przed gwałtownymi zjawiskami pogodowymi.

W uzupełnieniu kwestii ochrony klimatu, odniesiono się także do taboru kolejowego, w szczególności poruszającego się po liniach, na których występują szczyty przewozowe podczas wakacji. Przedstawiciel UAM wskazał na ekonomicznie uzasadnioną możliwość wykorzystania na takich trasach taboru dwustrakcyjnego, hybrydowego czy też taboru z alternatywnymi źródłami zasilania,

zamiast stricte elektrycznego. Takie rozwiązania miałyby zarówno chronić cenne przyrodniczo regiony (nie ingerując zbyt w krajobraz), jak również ograniczać kosztowność inwestycji związanej z elektryfikacją i utrzymaniem sieci w okresach mniejszego obciążenia ruchem.

Przedstawiciel IK wskazał w tym względzie na niedoskonałość taboru alternatywnego względem pojazdów elektrycznych, podnosząc takie kwestie jak chociażby możliwy zasięg takich składów, wysoka cena czy wydłużony czas postojów wynikający z potrzeby uzupełniania paliwa. Eksperti, podsumowując wypowiedzi stwierdzili, iż kwestie doboru odpowiedniego taboru należy dostosowywać do warunków, w jakich ma on funkcjonować.

Uczestnicy panelu poproszeni o wskazanie inwestycji mających największy wpływ na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego, zwrócili uwagę przede wszystkim te które: poprawiają bezpieczeństwo, przyczyniają się do integracji systemów biletowych oraz informacji pasażerskiej, łączą różne systemy transportowe z dworcami (np. rower miejski) oraz wpływają na komfort podróży. Istotnymi inwestycjami są również centra przesiadkowe, udrażnianie kluczowych szlaków (zwłaszcza w obrębie aglomeracji), jak również zwiększenie dostępności portów morskich (w tym względzie wskazano na znaczenie planowanych inwestycji, takich jak modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej 201 oraz budowa nowego mostu na linii kolejowej 273 w Szczecinie-Podjuchach, nad rzeką Regalicą).

Działania mające na celu dalsze podnoszenie konkurencyjności transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu to według uczestników panelu:

- Prowadzenie działalności badawczo-rozwojowej w zakresie minimalizacji kosztów obsługi pojazdów kolejowych czy modernizacji infrastruktury;
- Wyposażenie składów w rozwiązania poprawiające komfort podróży (np. systemy multimedialne, szybki internet);
- Dostosowanie infrastruktury pasażerskiej (perony, dworce, dojścia) do potrzeb osób z niepełnosprawnościami;
- Zasadność wprowadzenia standardów wykonania technicznych urządzeń (np. jeden interfejs urządzeń sterowania ruchem kolejowym obowiązujący we wszystkich modernizowanych nastawniach, tak aby możliwa była relokacja pracowników – obecnie często dyżurni ruchu są „przypisani” do nastawni z konkretnym typem urządzeń, co utrudnia efektywne zarządzanie zasobami ludzkimi);
- Opracowanie norm budowy obiektów inżynierskich na kolei;
- Budowa rządowego centrum bezpieczeństwa ruchu kolejowego, pozwalająca na standaryzację zarządzania ruchem w lokalnych centrach sterowania.

Na pytanie odnoszące się do wpływu inwestycji realizowanych przy wsparciu POIiŚ na wzrost konkurencyjności regionów i poprawę powiązań pomiędzy nimi, eksperci uczestniczący w panelu stwierdzili, iż widoczna jest poprawa infrastruktury umożliwiająca współpracę zarówno regionalną jak i między regionami. Przekłada ona się w sposób bezpośredni na jakość życia mieszkańców w obrębie oddziaływania projektów. Przykładem jest modernizacja linii kolejowej 91, stanowiącej fragment magistrali E30, między Krakowem a Rzeszowem, dzięki której znacząco skrócił się czas jazdy na tej trasie.

Przedstawiciel PKM ponownie odniósł się do projektu budowy Pomorskiej Kolei Metropolitarnej, wskazując na pozytywne efekty uzyskane dzięki inwestycji. PKM nie tylko jest nową trasą kolejową

ważną dla aglomeracji i regionu, która połączyła dwie linie kolejowe (202 – stanowiącą fragment magistrali E65 – w Gdańsku Wrzeszczu oraz w 201 w rejonie stacji Gdańsk Osowa). PKM to większy projekt poprawiający mobilność. W ocenie przedstawiciela PKM, dzięki przemyślanym inwestycjom towarzyszącym PKM, tzn. budowie parkingów i węzłów przesiadkowych, osiągnięto znaczący wzrost podróżujących. Niewątpliwym pozytywnym wpływem omawianej inwestycji na nową perspektywę jest dążenie władz województwa pomorskiego do budowy większej ilości węzłów przesiadkowych oraz remontu lokalnych dworców kolejowych. Widoczny jest pozytywny wpływ swobodnego „zazębiania się” projektów, prowadzący do wzrostu użyteczności oddawanych projektów, dzięki przemyślanemu planowaniu pozwalającemu na uzyskanie znacznie większych efektów.

Niedogodnością, na jaką zwrócił uwagę przedstawiciel MFiPR, jest znaczna ilość środków przeznaczona w tym samym czasie na rynek, skutkująca wieloma wykonywanymi pracami w tym samym momencie powodującymi zamknięcia torowe. Przekłada się to na konieczność wprowadzania objazdów wydłużających czas przejazdu. Znaczącym wyzwaniem w omawianej sytuacji jest również odpowiednie planowanie wydatków, tak by nie przekroczyć wielkości środków przeznaczonych w jednej perspektywie finansowej na dane cele.

Innym problemem wskazanym przez przedstawiciela MFiPR jest tylko fragmentaryczna często modernizacja połączeń „stykowych” (linie kolejowe przekraczające granice województw). Wynikająca wprost najczęściej z różnej priorytetyzacji zadań inwestycyjnych przez samorządy województw. W efekcie zdarza się, że modernizacja prowadzona jest tylko do granicy danego województwa, co transport kolejowy w kontekście przewozów na całej linii (np. pomiędzy dwoma stolicami województw czy dwoma silnymi regionalnymi „ośrodkami wzrostu”) czyni mniej konkurencyjnym niż gdyby inwestycja realizowana była na całej trasie. Jako źródło tego problemu upatruje się brak odpowiednich regulacji obligujących prowadzenie modernizacji nie jak do miało miejsce dotychczas do granicy regionu, ale co najmniej do najbliższego dużego ośrodka miejskiego w sąsiednim województwie. Takie rozwiązanie pozwalałoby zachować spójność realizowanym projektom.

Za dobre praktyki z wdrażania poprzedniej perspektywy finansowej uznano przede wszystkim projekty wykorzystujące środki POIiŚ na: budowę centrów przesiadkowych, remonty dworców pasażerskich, elektryfikacje linii czy też zakup nowoczesnego taboru, poprawiającego komfort podróżujących, a jednocześnie zmniejszającego emisyjność gazów cieplarnianych.

Eksperci zostali poproszeni także o wskazanie „złych praktyk” z wdrażania POIiŚ 2007-2013. Przedstawiciel IK wskazał powtarzające się błędy w planowaniu i realizacji inwestycji. Zbyt duża liczba projektów modernizacyjnych w tym samym czasie na ciągach alternatywnych prowadzi do problemów z wyznaczeniem objazdów, jak również trasowaniem pociągów.

Zdaniem uczestników panelu, wkład działań realizowanych w ramach V OP POIiŚ ma raczej pozytywny wpływ na wskaźniki rezultatu strategicznego. Wynika to głównie ze znaczących prac zrealizowanych bądź realizowanych w ramach poprzedniej perspektywy. Mankamentem, na jaki zwrócił uwagę przedstawiciel IK, w przypadku określenia wpływu na wskaźniki w transporcie towarowym, jest specyfika polskiego rynku przewozów kolejowych. Dominujący wolumen przewozów masowych sprawia, iż poprawne określenie wpływu jest utrudnione. Łagodne zimy w ostatnich latach przełożyły się na zmniejszone zapotrzebowanie na węgiel, przez co zmniejszeniu uległa także praca przewozowa związana z przewozem tego surowca. Zaistniała sytuacja ma znaczący

wpływ na obniżenie wskaźnika pracy przewozowej w kolejowym transporcie towarowym pomimo wzrostu w pozostałych grupach towarów.

W przypadku przewozów pasażerskich eksperci wskazywali na pozytywne efekty w przewozach międzyaglomeracyjnych, które nie mogłyby zostać zrealizowane bez środków pochodzących z unijnych programów dedykowanych kolei.

Wśród nieplanowanych pozytywnych efektów wdrażania V OP POIiŚ eksperci wskazywali na:

- Swoisty „efekt Pendolino”, obrazujący się większym od zakładanego popytem, odnotowywanym między innymi na magistrali E65 pomiędzy Warszawą i Trójmiastem. Wzrost liczby pociągów pasażerskich na tej trasie, odnotowywany od kilku lat (zarówno dalekobieżnych, jak i regionalnych i aglomeracyjnych), zwrócił uwagę na potrzebę dobudowy dodatkowych torów szlakowych na najbardziej obciążonych odcinkach tej trasy (w obrębie aglomeracji);
- Poprawiający się stosunek klientów do kolei, dzięki zwiększeniu komfortu podróży wynikającemu między innymi z projektów wdrażanych w ramach POIiŚ (nowy tabor, remonty dworców, skrócenie czasu przejazdu);
- Pobudzenie regionalnych planów rozwoju transportu kolejowego.

Wśród nieplanowanych negatywnych efektów wdrażania V OP POIiŚ eksperci wskazywali na:

- Znaczący wzrost kosztocłonności nowych projektów, przy dużej liczbie realizowanych równolegle inwestycji;
- Problemy z trasowaniem pociągów na trasach objazdowych.

Założenia V OP POIiŚ 2014-2020 w stosunku do obecnych wyzwań dotyczących konkurencyjności transportu kolejowego według ekspertów są nadal wiążące i nie tracą na aktualności. Natomiast nowe wyzwania zidentyfikowane przez ekspertów w kontekście konkurencyjności transportu kolejowego są następujące:

- Należy dostosować transport do zmian technologicznych postępującej cyfryzacji;
- Należy dostosować liczbę oraz rodzaj taboru do wymagań rynkowych;
- Należy przygotować kolej na spodziewane ograniczenia w europejskiej polityce spójności, spowodowane opuszczeniem UE przez Wielką Brytanie oraz wpływem pandemii SARS-CoV-2;
- Należy dalej promować działania podnoszące konkurencyjność kolei;
- Należy promować transport intermodalny, w celu większego wykorzystywania kolei do przewozów na duże odległości;
- Należy zwrócić szczególną uwagę na zabezpieczenie kluczowych elementów kolei przed niekorzystnym wpływem zmieniającego się klimatu;
- Należy realizować jak najwięcej inwestycji komplementarnych, tzn. takich, których poszczególne składowe wpływają pozytywnie na zwiększenie całościowego efektu;
- Należy skupić się na dokończeniu już rozpoczętych projektów, zwłaszcza tych już w przeszłości fazowanych tak by efekty pojawiały się jak najwcześniej;
- Należy również prowadzić działania mające z wyprzedzeniem określić ryzyka związane z planowanymi inwestycjami, tak by zmniejszyć bądź zneutralizować w ogóle negatywne skutki ich zaistnienia.

Na zakończenie panelu eksperci zwrócili szczególną uwagę na to, że kolej ma służyć klientom, inwestycje należy planować w taki sposób, by użyteczność kolei była jak największa, odpowiadając na potrzeby zgłaszane przez jej użytkowników.

3. Synteza odpowiedzi udzielonych na piśmie przez PKP PLK

Odpowiedzi na piśmie do panelu eksperckiego udzielili (za zgodą Zamawiającego) przedstawiciele PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (PKP PLK). Zgodnie z przekazanymi informacjami, w przygotowaniu odpowiedzi brali udział przedstawiciele następujących biur PKP PLK: Biuro Funduszy Unijnych, Biuro Ochrony Środowiska, Biuro Strategii, Biuro Rozwoju i Standaryzacji Technicznej, Biuro Automatyki i Telekomunikacji, Biuro Energetyki, Biuro Bezpieczeństwa, Biuro Sprzedaży.

Przedstawiciele PKP PLK stwierdzili, że dzięki realizacjom inwestycji z POIiŚ (a także z innych europejskich programów pomocowych), poprawia się komfort podróżowania koleją, co jest istotne nie tylko z punktu widzenia przewoźników, ale też klientów kolei. Prace te – w tym, kluczowe dla rozwoju sieci dotyczące zabudowy systemu ERTMS/ETCS – pozwolą na dalsze podwyższanie dopuszczalnej prędkości maksymalnej na wybranych szlakach, co przyczyni się do wzrostu konkurencyjności transportu kolejowego.

Dzięki środkom z POIiŚ realizowane są w praktyce następujące cele:

- Wzrost znaczenia sektora transportu kolejowego, zwiększenie dostępności transportu kolejowego i wsparcie mobilności;
- Zwiększenie efektywności sieci multimodalnego podróżowania i transportu w obrębie miast/aglomeracji;
- Zwiększenie równości szans w transporcie pasażerskim i towarowym;
- Wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez realizację inwestycji zgodnie z wymaganiami sieci bazowej TEN-T oraz wdrażanie;
- Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego.

Do kluczowych działań podnoszących konkurencyjność kolei zaliczono m.in.: budowę tunelu kolejowego w Łodzi, modernizację linii bądź fragmentów linii kolejowych nr 2 i 3 (poprawa przepustowości na magistrali E20 zarówno od strony zachodniej, jak i wschodniej aglomeracji warszawskiej) 7 (Warszawa – Lublin), 9 (Warszawa – Gdańsk: wdrożenie ETCS), 38 (Ełk - Korsze), 91 (Kraków – Tarnów), 131 (Chorzów – Zduńska Wola), rozwój systemów kolei aglomeracyjnej w metropolii krakowskiej i szczecińskiej, a także projekt uruchomienia kolei pasażerskiej do lotniska Katowice-Pyrzowice.

Zdaniem PKP PLK, fakt przebudowy linii kolejowych w celu podniesienia ich przepustowości i zmniejszenia ruchu w transporcie drogowym przyczynia się istotnie do obniżenia emisji gazów cieplarnianych. W ramach inwestycji realizowanych w perspektywie 2014-2020 dokonano m.in. elektryfikacji niektórych odcinków linii kolejowych, jak również modernizacji sieci trakcyjnej, co dodatkowo przyczyniało się do obniżenia bezpośredniej emisji CO₂ z transportu kolejowego. Jednocześnie, inwestycje wpływają pozytywnie zarówno na cały system bezpieczeństwa, jak również na zarządzanie zagrożeniami (w tym działania w zakresie diagnostyki i monitorowania) oraz likwidację zagrożeń.

Jak wskazano, pełen efekt inwestycji z lat 2007-2013 i 2014-2020 będzie osiągnięty i odczuwalny po realizacji inwestycji w ramach obecnej perspektywy, która w dużej mierze jest kontynuacją

poprzedniej. Realizacja celów stawianych w obecnej perspektywie pozwoli na podtrzymanie pozytywnych tendencji w całym sektorze kolejowym (m.in. wzrost konkurencyjności oraz wzrost zainteresowania pasażerów połączeniami kolejowymi). Inwestycje infrastrukturalne na wielu ciągach kolejowych dały możliwość rozwoju organizatorom transportu połączeń regionalnych i międzyregionalnych. W tym względzie, bardzo ważne jest wzajemne uzupełnianie się projektów realizowanych w ramach POIiŚ oraz RPO.

Zdaniem PKP PLK, POIiŚ powinien zawierać dodatkową możliwość finansowania projektów związanych z budową instalacji i urządzeń służących ochronie środowiska (w tym – działań wynikających ze skarg mieszkańców wnoszonych na etapie realizacji inwestycji w infrastrukturę transportową). Istnieje też konieczność uruchamiania dodatkowych projektów dokumentacyjnych, mających na celu m.in. wsparcie w weryfikacji i uzyskaniu autoryzacji technicznej zezwoleń na dopuszczenie podsystemów strukturalnych² do eksploatacji. Celowe wydają się też dodatkowe działania w zakresie badań i testów zgodności pomiędzy infrastrukturą kolejową i pojazdami, w obszarze technicznych specyfikacji interoperacyjności.

² Zgodnie z Ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2003 nr 86 poz. 789 z późn. zm.), system kolei dzieli się na podsystemy strukturalne i funkcjonalne. Podsystemy strukturalne to: infrastruktura; energia; sterowanie – urządzenia przytorowe; sterowanie – urządzenia pokładowe; tabor.

4. Pełny kwestionariusz wypełniony przez PKP PLK

Konsorcjum badawcze firm INFRA – Centrum Doradztwa i EU-Consult na zlecenie Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) realizuje badanie w celu oceny bieżących działań podejmowanych w ramach V osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) 2014-2020 oraz ich wpływu na poprawę konkurencyjności kolei.

Ocena bieżących działań podejmowanych w ramach V OP POIiŚ

1. Jak oceniają Państwo postępy we wdrażaniu V OP POIiŚ 2014-2020 w kontekście celów określonych w dokumentach strategicznych krajowych i europejskich w zakresie transportu kolejowego? Proszę uzasadnić odpowiedź.

- W jaki sposób wdrażane inwestycje umożliwiają:
 - Wzrost znaczenia sektora transportu kolejowego?
 - Zwiększenie dostępności transportu kolejowego?
 - Wsparcie mobilności?
 - Obniżenie emisji gazów cieplarnianych?
 - Zwiększenie efektywności sieci multimodalnego podróżowania i transportu w obrębie miast/aglomeracji?
 - Zwiększenie równości szans w transporcie pasażerskim i towarowym?
 - Wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu?
 - Rozwój i rehabilitację kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego?
 - Propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu?

Poprawa komfortu podróżowania koleją (i zwiększony do niej dostęp) będzie odczuwalna przez każdego użytkownika, gdyż prowadzone prace uwzględniają potrzeby nie tylko przewoźników, ale także różnych grup społecznych – osób starszych i z niepełnosprawnością, rodzin z dziećmi czy rowerzystów.

Ponadto postępują prace dotyczące zabudowy systemu ERTMS/ETCS, dzięki czemu nie tylko wzrasta poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego, ale także (po zakończeniu kolejnych etapów poszczególnych inwestycji) możliwe będzie dalsze podwyższanie dopuszczalnej prędkości maksymalnej na wybranych szlakach, co przyczyni się do wzrostu konkurencyjności transportu kolejowego względem innych środków transportu.

Należy przy tym pamiętać, że w perspektywie 2014-2020, oprócz projektów realizowanych w ramach **V OP POIiŚ 2014-2020**, prowadzone są równoległe działania inwestycyjne w ramach **Connecting Europe Facility (CEF)**. Działania te są skoncentrowane na głównych ciągach E75, E20, E30 i E59.

Zarówno w **POIiŚ 2014-2020** jak i w **CEF**, ostateczna decyzja o uruchomieniu przewozów leży przede wszystkim w gestii właściwego organizatorów przewozów, natomiast rolę PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. jest w takiej sytuacji zapewnienie odpowiedniego stanu infrastruktury.

Cel: **wzrost znaczenia sektora transportu kolejowego, zwiększenie dostępności transportu kolejowego i wsparcie mobilności** zostanie osiągnięty poprzez realizację projektów inwestycyjnych które w swoim zakresie pozwolą na:

- 1) Stworzenie nowych i przywrócenie nieczynnych punktu eksploatacyjnych. Pozwoli to przewoźnikom na stworzenie nowych połączeń oraz rozwój obecnych, przez co dostęp do kolei uzyskają nowi pasażerowie.
Przykłady:
 - a. budowa tunelu w Łodzi wraz z nowymi przystankami w centrum miasta.
 - b. modernizacja punktów eksploatacyjnych na linii 7 Warszawa – Lublin;
- 2) Podniesienie parametrów eksploatacyjnych poprzez poprawę stanu technicznego linii oraz likwidację ograniczeń. Pozwoli to na zwiększenie prędkości handlowej pociągów co wpłynie pozytywnie na wsparcie mobilności (w szczególności w ruchu pasażerskim). Przykłady:
 - a. modernizacja linii nr 7 Warszawa - Lublin i podniesienie prędkości do 160 km/h;
 - b. zakończenie modernizacji linii nr 91 Kraków – Rzeszów i podniesienie prędkości do 160 km/h;
 - c. wdrażania systemu ETCS na linii 9 Warszawa – Gdańsk.

Cel: **Zwiększenie efektywności sieci multimodalnego podróżowania i transportu w obrębie miast/aglomeracji** poprzez realizację projektów wewnątrz aglomeracji oraz na wjazdach do nich.

Podstawowym efektem realizacji tego typu projektów inwestycyjnych będą:

- a. zwiększenie roli transportu kolejowego w dojazdach z miejscowości satelickich do centrum aglomeracji;
- b. wykorzystanie transportu kolejowego do podróży wewnątrz aglomeracji;
- c. zmniejszenie liczby samochodów w miastach;
- d. stworzenie spójnych, wzajemnie uzupełniających się systemów transportowych w aglomeracjach.

Przykłady:

- a. rozpoczęcie kompleksowej modernizacji średnicy warszawskiej;
- b. poprawa przepustowości na linii E20 zarówno od stronnych zachodniej jak i wschodniej aglomeracji warszawskiej;
- c. budowa tunelu w Łodzi;
- d. przywrócenie do ruchu linii 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie wraz z utworzeniem połączenia kolejowego do MPL Katowice-Pyrzowice;
- e. Utworzenie Szybkiej Kolei Miejskiej (SKM) w Szczecinie poprzez przywrócenie połączenia kolejowego Szczecin – Police, przebiegającego przez północne dzielnice Szczecina;
- f. Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej (PKA) na obszarze aglomeracji Rzeszowa.

Cel: Zwiększenie równości szans w transporcie pasażerskim i towarowym poprzez poprawę stanu technicznego linii kluczowych dla ruchu towarowego. Projekty podnoszące parametry eksploatacyjne infrastruktury oraz zwiększające dostępność w ruchu towarowym (m.in. problem ostatniej mili) są kluczowe dla zwiększenia konkurencyjności i zapewnienie równych szans transportu kolejowego w sektorze transportu towarów i ładunków. Przykłady:

- a. zakończenie modernizacji linii 226 Pruszcz Gdański – Gdańsk Port Północny będącej linią dojazdową do portu w Gdańsku,
- b. kompleksowa modernizacja linii 131 na odcinku Chorzów Batory – Zduńska Wola będącej głównym ciągiem towarowym w relacji północ – południe w Polsce,
- c. modernizacja i elektryfikacji linii 38 na odcinku Etk – Korsze która pozwoli na korzystania z trakcji elektrycznej w ruchu pociągów.

Z perspektywy transportu pasażerskiego kluczowe będą tu inwestycje zwiększające dostępność pasażerów do transportu kolejowego oraz poprawiające parametry eksploatacyjne w celu uzyskania lepszy prędkości handlowych. Przykłady: projekty wspomniane we wcześniejszych punktach.

Cel: Wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez realizację inwestycji zgodnie z wymaganiami sieci bazowej TEN-T oraz wdrażanie interpretacyjnych systemu sterowania GSM-R i ETCS. Przykłady:

- a. ogólnokrajowe wdrażanie standardu GSM-R,
- b. zabudowa systemu ETCS na linii kolejowej nr 9 Warszawa – Gdańsk.

Cel: Rozwój i rehabilitację kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego jest związany z wdrażaniem systemu ERTMS na zarządzanej przez Spółkę sieci kolejowej, i realizowana według harmonogramem sformułowanego w Krajowym Planie Wdrażania technicznych specyfikacji interoperacyjności „Sterowanie”.

Przykład: wdrażanie systemów GSM-R i ETCS jak wspomniano wcześniej.

Dodatkowo, należy zauważyć, że kolej emituje bardzo nieznaczne ilości gazów cieplarnianych w porównaniu z innymi środkami transportu. Zatem już sam fakt przebudowy linii kolejowych realizowanej w latach 2014-2020 m.in. w celu podniesienia przepustowości linii kolejowych i zmniejszenia ruchu w transporcie drogowym przyczynia się istotnie do obniżenia emisji gazów cieplarnianych. Każdy przemieszczający się pociąg odpowiada kilkudziesięciu samochodom, które nie wyjechały na drogi i nie wyemitowały określonej ilości GHG. Zapewnienie sprawnego ruchu kolejowego w wyniku realizacji projektów infrastrukturalnych pozwala na zwiększenie atrakcyjności kolei dla pasażera/przewoźnika, a co za tym idzie, przeniesienie ruchu samochodowego na rzecz transportu kolejowego.

W ramach inwestycji realizowanych w perspektywie 2014-2020 dokonano m.in. elektryfikacji niektórych odcinków linii kolejowych jak, również modernizacji sieci trakcyjnej, co dodatkowo przyczyniało się do

obniżenia bezpośredniej emisji CO₂ z transportu kolejowego.

Przy realizacji inwestycji wykorzystywane są sprawne maszyny i urządzenia. Z kolei w budynkach wymieniane są systemy grzewcze na bardziej nowoczesne i wydajniejsze

Inwestycje realizowane w perspektywie 2014-2020 przyczyniły się również do poprawy stanu klimatu akustycznego wokół linii kolejowych. Modernizacja torowiska, specjalne techniczne rozwiązania stosowane w torze oraz szlifowanie szyn powodują obniżenie emisji hałasu pochodzącego od transportu kolejowego. Dodatkowo, systematycznie wprowadzany jest do eksploatacji przez przewoźników kolejowych cichszy tabor.

Niezależnie od powyższego, występują liczne skargi mieszkańców na hałas, w niektórych miejscach mamy też do czynienia z przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, gdyż hałas jest wciąż główną uciążliwością dla środowiska, którą powoduje kolej. Niemniej jednak sytuacje takie mają miejsce w zdecydowanej większości przypadków jako efekt rozwoju zabudowy mieszkaniowej zbliżającej się do obszaru kolejowego, na co Spółka PKP PLK S.A. ma bardzo ograniczony wpływ.

W przypadkach, w których wystąpiły przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu, w ramach projektów realizowanych w perspektywie 2014-2020 stosowane były urządzenia mające na celu ograniczenie uciążliwości akustycznych, takie jak ekrany akustyczne, czy absorbery przyszynowe.

- **Czy są Państwo w stanie wskazać cele i założenia określone w dokumentach strategicznych krajowych i zagranicznych, które nie są realizowane dzięki wdrażaniu V OP POIiŚ 2014-2020, a które powinny zostać uwzględnione w założeniach osi priorytetowej? Jeżeli tak – jakie, Państwa zdaniem, działania powinny zostać podjęte, aby uwzględnić wskazane cele?**

Istnieje konieczność uruchamiania dodatkowych projektów dokumentacyjnych, mających na celu opracowanie dokumentacji technicznej i formalno–prawnej, koniecznej dla dokonania pełnej weryfikacji WE podsystemów strukturalnych oraz uzyskania autoryzacji technicznej zezwoleń na dopuszczenie podsystemów do eksploatacji. Powodem takiego stanu rzeczy jest realizacja dużych projektów (linie długości ponad 100 km), które dzielone są na etapy i części realizacji, a których wykonanie i końcowa weryfikacja WE następują w różnych terminach i stanie obowiązujących przepisów formalno-prawnych. Przykładowo w horyzoncie czasowym lat 2014–2020 techniczne specyfikacje interoperacyjności dla podsystemu Sterowanie zostały zmienione trzykrotnie.

2. Jak oceniają Państwo postępy we wdrażaniu V OP POIiŚ 2014-2020 w kontekście promowania do dostosowania do zmian klimatu oraz promowania zrównoważonego transportu? Proszę uzasadnić odpowiedź.

- **W jaki sposób wdrażane inwestycje umożliwiają:**
 - **Wsparcie w zakresie infrastruktury chroniącej przed skutkami klęsk żywiołowych?**
 - **Zmniejszenie wrażliwości obszarów i sektorów wrażliwych na zmiany klimatu?**
 - **Poprawę zdolności adaptacji do zmian klimatu?**
 - **Rozwój systemów zarządzania zagrożeniami?**
 - **Zwiększenie dostępności transportowej kraju w układzie krajowym i europejskim**
 - **Podniesienie poziomu bezpieczeństwa systemu transportowego Rozwój alternatywnych form transportu**

Sieć trakcyjna ze względu na rozległość podlega w naturalnych warunkach pracy wielu czynnikom zewnętrznym jak między innymi oddziaływanie wyładowań piorunowych. Urazy napięciowe wpływają destrukcyjnie na jej izolację, jak również podłączonych do nich urządzeń odbiorczych. Analizy prowadzone w pracach badawczych wykazały, że pewnym rozwiązaniem, które może poprawić ochronę odgromową może być zamiana istniejących układów ograniczników iskiernikowych (odgromników rożkowych), zastąpienie ich mieszanymi układami ograniczników tj. odgromnik rożkowy + ogranicznik warystorowy. Podjęto decyzję o przetestowaniu w ramach poligonu doświadczalnego skuteczności takiego rozwiązania, którego rezultaty potwierdzą słuszność zrealizowanych prac badawczych. Pozwoli to w przyszłości wprowadzenie niezbędnych zapisów w regulacjach wewnętrznych PKP PLK i podniesienie standardu ochrony odgromowej podczas realizowanych przez Spółkę zadań inwestycyjnych.

SMUE - System Monitoringu Urządzeń Elektroenergetycznych powstał w 2011 r. w ramach „Programu Restrukturyzacji i Rozwoju PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.” (opracowanie MCKinsey & Company) w zakresie

realizacji programu optymalizacji zużycia energii elektrycznej, jako pierwszy etap zadania pn.: „Zakup i montaż urządzeń optymalizujących czas pracy urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów”. Przeprowadzona w 2012 r. analiza zasadności wdrożenia systemu SMUE wykazała, że system przyczynia się do zwiększenia efektywności wykorzystania urządzeń elektroenergetycznych o ponad 24%. Obecnie systemem SMUE, tj. zdalnym sterowaniem i monitoringiem objętych jest 640 szt. szaf rozdzielczych (EOR i oświetleniowych) zamontowanych na 246 stacjach, przystankach osobowych i posterunkach odgałęźnych.

c) Wdrażanie lokalnych centrów zdalnego sterowania (LCS) powinno usprawnić prowadzenie ruchu kolejowego w sytuacji kryzysowej.

Objęcie jednym punktem zarządzania wielu obiektów zapewnia lepszą koordynację działań, lepsze rozeznanie sytuacji i w konsekwencji podejmowanie optymalnych decyzji.

Wdrażane inwestycje wpływają pozytywnie zarówno na cały system bezpieczeństwa, jak również na jego składową - System zarządzania zagrożeniami.

Głównym czynnikiem związanym z realizacją inwestycji – wpływającym bardzo pozytywnie na system zarządzania zagrożeniami jest standaryzacja rozwiązań stosowanych na sieci kolejowej. Ma to zarówno wpływ na liczbę zagrożeń, ich złożoność, jak również cały na system zarządzania bezpieczeństwem, w ramach którego wszystkie zagrożenia są analizowane, a następnie przypisywane są do nich odpowiednie działania (w zakresie diagnostyki i monitorowania) mające na celu nie dopuszczenie do podniesienia poziomu ryzyka.

Inwestycje wpływają również korzystnie na likwidację zagrożeń związanych ze stosowaniem starych typów systemów, urządzeń czy materiałów, jak również wyeksploatowanych elementów infrastruktury, których dalsza eksploatacja mogłaby powodować powstanie zagrożeń trudnych do przewidzenia.

Zmniejszenie wrażliwości transportu kolejowego na zmiany klimatu realizowane jest przez stosowanie się projektantów i wykonawców robót do instrukcji branżowych PKP PLK S.A., w których zawarte są odpowiednie wymagania. Dokumenty te zawierają wartości graniczne czynników pogodowych (np. temperatura min i max, siła wiatru, przepływ wody w cieku), które należy uwzględnić podczas projektowania infrastruktury kolejowej.

Jednocześnie, zwiększenie dostępności transportowej kraju w układzie krajowym i europejskim będzie realizowane poprzez realizację celów określonych w pytaniu nr 1.

3. W jaki sposób, Państwa zdaniem, wsparcie oferowane w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 przyczynia się do poprawy konkurencyjności transportu kolejowego?

- **Które inwestycje mają największy wpływ na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu (w tym przede wszystkim transportu samochodowego)?**

Jak wskazano we wcześniejszych punktach, zasadniczą kwestią dla poprawy konkurencyjności transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu są inwestycje, które poprawiają elementy kluczowe dla danego typu przewozów. W przypadku ruchu pasażerskiego będą to inwestycje zwiększające dostępność kolei dla pasażerów oraz te wpływające pozytywnie na prędkość handlową. W przypadku ruchu towarowego będą to inwestycje zapewniające spójność sieci poprzez spójność oczekiwanych parametrów eksploatacyjnych (m.in. dopuszczalny nacisk, dopuszczalna długość pociągu, ciągłość elektryfikacji linii) oraz pozytywnie wpływające na punkty nadania i punkty odbioru.

Przykłady: poza wcześniej przywołanymi projektami można jeszcze wyróżnić:

- a. modernizację linii 1 na odcinku Częstochowa – Zawiercie co przełoży się na lepszą spójność kolejową Częstochowy z pozostałą częścią województwa śląskiego,
- b. modernizację linii 97, 98 i 99 na ciągu Skawina – Zakopane co przełoży się na poprawę konkurencyjności zarówno w komunikacji regionalnej jak i krajowej.
- c. kontynuację modernizacji linii nr 8 na odcinku Warszawa – Radom co przełoży się na lepszą spójność w zakresie komunikacji regionalnej i międzyregionalnej oraz zwiększy możliwości ważnej trasy wyjazdowej z aglomeracji Warszawskiej w kierunku południowym.

- **Czy, Państwa zdaniem, można podjąć jakieś dodatkowe działania, które zwiększą efektywność V OP POIiŚ pod względem zwiększenia konkurencyjności kolei? Proszę uzasadnić odpowiedź.**

Celowe wydają się dodatkowe działania w zakresie badań i testów zgodności pomiędzy infrastrukturą kolejową i pojazdami, w obszarze technicznych specyfikacji interoperacyjności

4. Jaki wpływ, Państwa zdaniem, na poziom konkurencyjności transportu kolejowego miały projekty z obszaru transportu kolejowego realizowane w perspektywie 2007-2013?

- **Które inwestycje mają największy wpływ na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu (w tym przede wszystkim transportu samochodowego) w perspektywie 2007-2013?**

Nakłady inwestycyjne na projekty kolejowe realizowane w ramach perspektywy 2007 – 2013, choć relatywnie niższe niż w perspektywie 2014-2020, pozwoliły na zmianę negatywnych tendencji występujących w sektorze kolejowym i przełożyły się na lepsze wyniki udziału tego sektora w rynku przewozów pasażerskich i towarowych. Na części odcinków, realizacja projektów perspektywy 2007-2013 była etapem dłuższego procesu inwestycyjnego, którego efekty były, są i będą „konsumowane” w trakcie trwania i po zakończeniu realizacji perspektywy 2014-2020, na przykład:

- a. Modernizacja ciągu Wrocław – Poznań, w perspektywie 2007-2013 realizowano prace na odcinkach Poznań - Czempień i Rawicz – Wrocław natomiast w ramach perspektywy 2014-2020 nastąpiło dokończenie modernizacji na odcinku Czempień – Rawicz. Wszystkie prace pozwolą na uzyskanie spójnego ciągu o dobrych parametrach eksploatacyjnych pomiędzy miastami wojewódzkimi o raz w korytarzu łączącym północno-zachodnią Polskę z obszarem Śląska i z krajami leżącymi za południową granicą.
- b. Modernizacja linii 91 na odc. Kraków – Rzeszów, gdzie prace rozpoczęte w ramach perspektywy 2007-2013 są kończone w ramach perspektywy 2014-2020. Całościowo, inwestycja znacznie poprawia dostępność kolejową Podkarpacia oraz pozawala na stworzenie konkurencyjnej oferty kolejowej na trasie Kraków – Rzeszów.

Niemniej w ramach perspektywy 2007-2013 należy też zidentyfikować inwestycje, które jeszcze w trakcie trwania tej perspektywy przełożyły się na wzrost konkurencyjności sektora kolejowego. Przykłady:

- a. Modernizacja linii nr 9 Warszawa – Gdańsk. Kompleksowe prace, które pozwoliły na osiągnięcie prędkości 160 km/h, co w połączeniu z uruchomieniem przez InterCity pociągów kategorii EIP obsługiwanych składami Pendolino przyczyniło się do znacznego zainteresowania pasażerów tą relacją i pozwoliło na konkurencyjność wobec transportu drogowego i lotniczego.
- b. Modernizacja linii nr 1 na odcinkach Warszawa – Skierniewice oraz Kozłowski – Częstochowa.
- c. Modernizacja ciągu Częstochowa – Lubliniec – Fosowskie co przy uwzględnieniu modernizacji linii CMK i odcinka Fosowskie – Opole Główne (ze środków budżetu państwa), oraz wspomnianego wcześniej uruchomienia pociągów Pendolino pozwoliło na stworzenie konkurencyjnych przewozów pasażerskich w relacji Warszawa – Opole/Wrocław.

5. Jaki jest, Państwa zdaniem, wpływ projektów realizowanych/ zrealizowanych w ramach V OP POIiŚ na osiąganie przez województwa spójności międzyterytorialnej (rozumianej jako rozwój infrastruktury ułatwiającej współpracę pomiędzy regionami)?

- **Jaki jest, Państwa zdaniem wpływ projektów realizowanych/ zrealizowanych w ramach V OP POIiŚ na rozwój społeczny i gospodarczy kraju?**

Transport kolejowy jest jednym z kluczowych elementów wpływających na rozwój społeczny i gospodarczy kraju. Każda inwestycja podnosząca parametry i stan sieci kolejowej jest wartością dodaną dla przewoźników prowadzących ruch pasażerski i towarowy. Oznacza to, że efekty inwestycji osiągane w ramach projektów realizowanych w perspektywie 2014-2020 bezpośrednio wpływające na ruch pociągów, wpływają pośrednio na rozwój gospodarczy kraju. Tym niemniej, jak wspomniano wcześniej, kluczowe jest współdziałanie z organizatorami przewozów, których działania są niezbędne by korzyści z efektów inwestycji infrastrukturalnych odczuwali pasażerowie oraz nadawcy/odbiorcy ładunków.

- **Jaki był, Państwa zdaniem wpływ projektów dotyczących transportu kolejowego w perspektywie 2007-2013 na określenie założeń i celów V OP POIiŚ 2014-2020?**
- **Jaki był, Państwa zdaniem wpływ projektów dotyczących transportu kolejowego w**

perspektywie 2007-2013 na konieczność osiągnięcia przez województwa spójności między terytorialnej w perspektywie 2014-2020?

- **Jaki był, Państwa zdaniem wpływ projektów dotyczących transportu kolejowego w perspektywie 2007-2013 na cel związany z rozwojem gospodarczym i społecznym kraju 2014-2020?**

Należy pamiętać, że tak jak wspomniano wcześniej, pełen efekt inwestycji z lat 2007 – 2013 będzie osiągnięty i odczuwalny po realizacji inwestycji 2014 – 2020. Ponadto, realizacja celów stawianych w obecnej perspektywie pozwoli na podtrzymanie pozytywnych tendencji w całym sektorze kolejowym (m.in. wzrost konkurencyjności oraz wzrost zainteresowania pasażerów połączeniami kolejowymi).

W przypadku spójności regionalnej, inwestycje infrastrukturalne na wielu ciągach kolejowych dały możliwość rozwoju organizatorom transportu połączeń regionalnych i międzyregionalnych. Możliwości te oraz wzrost zainteresowania koleją przekłada się na konieczność inwestowania w tabor do obsługi obecnych i nowych połączeń, co jest realizowane między innymi przy wykorzystaniu środków POIiŚ 2014 – 2020.

Należy również pamiętać, że zarówno w ramach perspektywy 2007-2013 jak i 2014-2020 realizowane były/są **Regionalne Programy Operacyjne** poszczególnych województw, skoncentrowane na przywróceniu ruchu pasażerskiego do wielu miejscowości o ograniczonym dostępie do transportu publicznego. Programy te stanowią istotne uzupełnienie dla projektów perspektywy 2007-2013 i 2014-2020.

6. Czy, Państwa zdaniem, podczas tworzenia programu i realizacji projektów w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 wykorzystano doświadczenia i tzw. dobre praktyki z wdrażania POIiŚ 2007-2013? Proszę uzasadnić odpowiedź.

- **Jakie, Państwa zdaniem, doświadczenia (tzw. dobre praktyki) zostały wykorzystane podczas tworzenia programu POIiŚ 2014-2020?**
- **Jakie, Państwa zdaniem, doświadczenia (tzw. dobre praktyki) zostały wykorzystane podczas realizacji projektów w ramach V OP POIiŚ 2014-2020?**

Dobrym rozwiązaniem w projektach POIiŚ 2014-2020 wydaje się rezygnacja z określania wskaźników rezultatu na poziomie projektu, co było stosowane w projektach POIiŚ 2007-2013.

Określenie wskaźników rezultatu na poziomie strategicznym, zastosowane w perspektywie 2014-2020, powinno kontynuowane w perspektywie 2021-2027.

- **Czy potrafią Państwo wskazać dobre praktyki z tworzenia programu POIiŚ 2014-2020, które nie zostały wykorzystane, a powinny? Jeżeli tak – jakich doświadczeń nie wykorzystano i dlaczego?**

Właściwym dla odpowiedzi na to pytanie jest instytucja tworząca POIiŚ 2014-2020.

7. Jaki wkład, Państwa zdaniem, mają działania podejmowane w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 w realizację wskaźników rezultatu strategicznego? Proszę uzasadnić odpowiedź.

- **Wskaźnik Kolejowej Transportowej WKDT II (syntetyczny) dla Polski.**
- **Średni czas przejazdu koleją między ośrodkami wojewódzkimi [godziny].**
- **Praca przewozowa w kolejowym transporcie pasażerskim [mln paskm/rok].**
- **Praca przewozowa w kolejowym transporcie towarowym [mln tkm/rok].**

Działania podejmowane w ramach POIiŚ w perspektywie 2014 – 2020 są bardzo ważne w kontekście poprawy wskaźników kolejowej dostępności transportowej oraz średniego czasu przejazdu koleją między miastami wojewódzkimi. Tak jak wspomniano i opisano we wcześniejszych punktach, rozwój infrastruktury kolejowej, budowa nowej i podnoszenie parametrów eksploatacyjnych pozytywnie wpływa na rozwój całego sektora kolejowego. Przekłada się to na lepszą dostępność kolei dla pasażera i skraca czas podróży.

Niemniej z uwagi na zaawansowaną realizację rzeczową projektów w obecnym czasie, za wcześniej jest na dokonywanie pełnej oceny zmiany wskaźników kolejowych.

Jednocześnie informujemy, że PLK jako zarządca infrastruktury nie wykonuje przewozów osób ani ładunków. Dlatego nie posiada własnych statystyk pracy przewozowej w kolejowym transporcie pasażerskim i towarowym wyrażonych w mln paskm/rok i mln tkm/rok. Chcąc odpowiedzieć na postawione pytanie, należy skorzystać ze źródeł zewnętrznych, takich jak:

- raporty UTK
 - Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego' <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/sprawozdania/15276>,

<p>o Sprawozdanie-z-funkcjonowania-ryнку-transportu-kolejowego-w-2018-r.html (pasażerokilometry - str. 16, rys. 3; tonokilometry - str. 50, rys. 34)</p> <p>lub</p> <ul style="list-style-type: none"> • publikacja GUS 'Transport - wyniki działalności' z tym, że publikacje te obejmują okres do 2018 r. Dane dla ruchu pasażerskiego do 2019 r. UTK publikuje bezpośrednio na stronie internetowej pod adresem: <ul style="list-style-type: none"> • https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/statystyka-przewozow-pa/15772,Dane-podstawowe.html • https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/statystyka-przewozow-to/15773,Dane-podstawowe.html
<p>8. Jakie nieplanowane efekty zostały osiągnięte dzięki realizacji projektów w ramach V OP POIiŚ 2014-2020?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jakie nieplanowane pozytywne efekty osiągnięto dzięki realizacji projektów w ramach V OP POIiŚ 2014-2020? <p>Nie identyfikujemy nieplanowanych negatywnych efektów realizacji projektów POIiŚ w perspektywie 2014-2020.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jakie nieplanowane negatywne efekty osiągnięto dzięki realizacji projektów w ramach V OP POIiŚ 2014-2020? <p>Nie identyfikujemy nieplanowanych negatywnych efektów realizacji projektów POIiŚ w perspektywie 2014-2020.</p>
<p>9. Jaki jest, Państwa zdaniem, poziom dostosowania założeń V OP POIiŚ 2014-2020 do obecnych wyzwań dotyczących konkurencyjności transportu kolejowego?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Czy, Państwa zdaniem, założenia V OP POIiŚ są aktualne? Proszę uzasadnić odpowiedź. Jeżeli nie – Jakie nowe wyzwania zidentyfikowano w kontekście konkurencyjności transportu kolejowego? <p>Założenia POIiŚ 2014 – 2020, na obecnym etapie realizacji programu, wydają się być aktualne do obecnych wyzwań.</p>
<p>10. Czy chcieliby Państwo poruszyć jakieś dodatkowe kwestie związane z V OP POIiŚ?</p> <p>POIiŚ powinien zawierać dodatkową możliwość finansowania również następujących projektów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Kompleksowe podejście do ograniczenia zużycia energii w budynkach zarządzanych przez PKP PLK S.A. i emisji gazów cieplarnianych (w tym wymiana systemu ogrzewania we wszystkich budynkach, audyt energetyczny wszystkich ogrzewanych/chłodzonych budynków, termomodernizacja/wyposażenie w klimatyzację wszystkich budynków, w których to jest niezbędne, zastosowanie energii odnawialnej itd.). 2) Budowa instalacji i urządzeń służących ochronie środowiska (w tym wynikających ze skarg mieszkańców, decyzji administracyjnych, analiz porcelacyjnych, służących do zagospodarowania odpadów itd.)