Po jakich torach już wkrótce powinniśmy pojechać szybko i bezpiecznie?

Kategoria: Felietony
Opublikowano: środa, 23, marzec 2011 13:23
Odsłony: 2949

Resort infrastruktury przedstawił projekty Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych 2010 – 2013. Warto zajrzeć do tego dokumentu, żeby sprawdzić gdzie w najbliższych latach powinna się poprawić infrastruktura kolejowa (wykaz szczegółowych projektów zawierają załączniki do Programu zamieszczone na stronach 46 – 55).

Poniżej kilka uwag dotyczących programu inwestycji kolejowych, a także w załączniku jego pełna treść.

Pierwsze refleksje mają wymiar formalny. O programie na lata 2010 – 2013 rozmawiamy w marcu 2011 roku. To nieco dziwne, bo z jednej strony sankcjonujemy tym dokumentem coś co jest już przeszłością, a po drugie, w tak istotnych kwestiach jak budowa infrastruktury kolejowej, dokument planistyczny o perspektywie 4 letniej wydaje się być co najwyżej programem operacyjnym, a nie średniookresową strategią, jak piszą autorzy Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych.

Sprawnie funkcjonujący system transportowy aktywizuje gospodarkę narodową zarówno pod względem ekonomicznym jak i społecznym. Stanowi niezbędny warunek rozwoju gospodarczego.

W tym kontekście, warto przytoczyć kilka informacji dotyczących potencjału polskich kolei.

Z uwagi na bardzo korzystne położenie Polski jako kraju tranzytowego między Europą zachodnią i wschodnią, a także pomiędzy Skandynawią i niemającymi dostępu do morza krajami Europy środkowo-wschodniej oraz Bałkanami, polska sieć może być również wykorzystywana dla połączeń z regionami dalszymi jak Chiny, Indie, bliski i daleki wschód, stanowiąc jeden z czynników wpływu na rozwój gospodarczy.

Poziom przewozu ładunków, mierzony tonokilometrami, lokuje polski transport kolejowy na drugim miejscu wśród 27 krajów UE za Niemcami, a przed Francją, z udziałem ok. 12% w ogólnych przewozach UE. W zakresie transportu międzynarodowego koleje polskie z udziałem 8% zajmują trzecie miejsce za Niemcami i Łotwą.

W 2009 r. w Polsce przewieziono koleją 283 mln osób, co stanowi 31,4% całkowitej liczby pasażerów przewiezionej środkami transportu publicznego. Porównanie przewozów pasażerów za trzy kwartały roku 2010 oraz roku 2009 wykazuje ogółem spadek o ok. 8,6%, przy czym wzrost liczby przewiezionych pasażerów odnotowały Koleje Mazowieckie o 2%, SKM Warszawa o 15,5% oraz UBB (przewoźnik wykonujący przewozy transgraniczne Świnoujście - Stralsund) o 2,4%.

Według autorów Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych zmiana na lepsze, w zakresie budowy infrastruktury kolejowej nastąpić ma poprzez modernizację istniejących oraz budowie nowych linii, ale także intensyfikację działania odtworzeniowe (rewitalizacyjne). Zapewnić ma to podniesienie jakości usług kolejowych, poprawić bezpieczeństwo przewozów, usprawnić wdrożenie nowych standardów technicznych i środowiskowych oraz stworzyć warunki dla poprawy efektywności systemu kolejowego.

Zadania ujęte w programie obejmują infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i koncentrują się na kolejowej części Transeuropejskiej Sieci Transportowej oraz liniach o znaczeniu państwowym.

Inwestycje podzielono na grupy:

Phoca PDF

- budowa nowej infrastruktury kolejowej,
- modernizacja istniejącej infrastruktury kolejowej,
- odtworzenie (rewitalizacja) istniejącej infrastruktury kolejowej.

Do ważniejszych przedsięwzięć objętych programem należą m.in. :

- modernizacja ciągu kolejowego E 65/C-E 65 z Warszawy do Trójmiasta, w rezultacie której do użytku zostaną oddane nowoczesne obiekty oraz urządzenia spełniające wymagania w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zwiększające dostępność dla podróżnych oraz umożliwiające skrócenie czasu przejazdu,
- modernizacja 335 km torów na CMK[1] pomiędzy Warszawą a Katowicami i Krakowem, co umożliwi zwiększenie prędkości jazdy pociągów do 200 km/h,
- zakończenie budowy łącznicy do lotniska Okęcie w Warszawie,
- realizacja projektów istotnych dla poszczególnych województw, np. rewitalizacja i modernizacja tzw. „kościerskiego korytarza kolejowego" (odcinek Kościerzyna - Gdynia linii kolejowej nr 201), modernizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż - Kostrzyn, modernizacja linii nr 18 łączącej Toruń z Bydgoszczą, modernizacja 24 przejazdów kolejowych na terenie województwa lubelskiego,
- realizacja zadań inwestycyjnych mających na celu wyeliminowanie miejscowych ograniczeń prędkości, np. udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych w ruchu towarowym na terenie Śląska, przebudowa przystanku Warszawa Stadion i stacji Warszawa Wschodnia dla poprawy funkcjonowania węzła warszawskiego, w tym zapewnienie dobrego połączenia ze Stadionem Narodowym.

Realizatorem programu jest PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna.

Program obejmuje 116 projektów, na co w latach 2010-2013 wydać trzeba blisko 24 mld zł, , z czego 11,4 mld zł pokryte zostanie ze środków Unii Europejskiej, 9 mld zł z publicznych środków krajowych oraz 3,5 mld zł ze środków własnych PLK i innych środków prywatnych.

Efektami bezpośrednimi realizacji programu mają być m.in.:

- zdecydowana poprawa stanu techniczno-eksploatacyjnego 3 528 km torów szlakowych i głównych zasadniczych na stacjach,
- podwyższenie maksymalnej prędkości jazdy pociągów ze 160 km/h do 200 km/h, dla 595 km torów,
- generalne zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu lądowym, poprzez budowę 314 bezkolizyjnych skrzyżowań dwupoziomowych,
- zabudowa nowoczesnych systemów zabezpieczenia ruchu na 1 340 przejazdach kolejowo-drogowych,
- wyposażenie 800 km linii w urządzenia ERTMS, poprawiające poziom bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego i zwiększające przepustowość,
- zakończenie do roku 2013 prac przygotowawczych do budowy pierwszej w Polsce linii dużych prędkości Warszawa - Łódź - Poznań/Wrocław, co umożliwi w roku 2014 rozpoczęcie budowy.

Komentując treść Programu trudno pozbyć się refleksji, że trzeba mieć sporo optymizmu, by uwierzyć iż te twarde wskaźniki da się osiągnąć. Tym bardziej, że wśród zagrożeń jego realizacji dosyć marginalnie

Phoca PDF

potraktowano kwestię „pokonania" barier administracyjnych dotyczących: ochrony środowiska (z Programu „wyziera" wiara, że wymogi środowiskowe to próg łatwy do pokonania) i własności nieruchomości (aż 15 proc. spośród nich nie stanowi własności kolei, a do tego nie ma uregulowanego stanu prawnego).

Wiara czyni cuda. Czy ta maksyma sprawdzi się tym razem? Oby!

Marek Wójcik

[1] linia kolejowa nr 4 - Centralna Magistrala Kolejowa; część ciągu E 65/C-E 65

Phoca PDF