

Główne linie kolejowych przewozów międzyregionalnych w Polsce

Main interregional rail transport lines in Poland



Juliusz Engelhardt

Prof. dr hab.

Uniwersytet Szczeciński
Instytut Gospodarki Przestrzennej
i Geografii Społeczno-Ekonomicznej

juliusz.engelhardt@usz.edu.pl

Streszczenie: W artykule, na bazie istniejącego w Polsce układu przestrzennego sieci kolejowej wykorzystywanej w przewozach pasażerskich przedstawiono graficznie główne potoki pasażerskie w transporcie kolejowym, i w celu porównawczym analogiczne potoki pasażerskie w transporcie drogowym z wykorzystaniem samochodów prywatnych. Następnie omówiono w sposób ogólny programy inwestycyjne na głównych liniach kolejowych przewozów międzyregionalnych w latach 1990 – 2024, koncentrując się na Krajowym Programie Kolejowym 2030, w wersji z 2023 r. W części artykułu poświęconej Planom Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego wdrażanym przez Ministra Infrastruktury wskazano na bezpośredni związek pomiędzy inwestycjami modernizacyjnymi infrastruktury a możliwościami dalszego rozwoju i podnoszenia jakości kolejowych przewozów międzyregionalnych objętych umowami PSO. We wnioskach końcowych podkreślono, że rosnąca konkurencyjność kolei względem samochodów prywatnych w konkretnych relacjach przewozowych bazująca na liniach konwencjonalnych będzie postępować ewolucyjnie a nie rewolucyjnie, oraz że sytuacja przewagi przejazdów dalekobieżnych w ruchu wewnątrz krajowych samochodami prywatnymi nad przewozami kolejowymi będzie utrzymywać się nadal dopóty, dopóki kolej nie wejdzie na rynek przewozowy z nową ofertą przewozową w postaci nowo wybudowanych linii kolejowych dużych prędkości.

Słowa kluczowe: Linie kolejowe; Przewozy międzyregionalne; Transport zbiorowy

Abstract: In the article, based on the existing spatial layout of the railway network used in passenger transport in Poland, the main passenger flows in rail transport are graphically presented, and for comparison purposes, analogous passenger flows in road transport using private cars. Then, investment programs on the main railway lines of interregional transport in the years 1990-2024 are discussed in general, focusing on the National Railway Program 2030, in the version of 2023. In the part of the article devoted to the Sustainable Development Plans of Public Transport implemented by the Minister of Infrastructure, a direct relationship is indicated between infrastructure modernization investments and the possibilities of further development and improvement of the quality of interregional rail transport covered by PSO agreements. The final conclusions emphasise that the growing competitiveness of railways in relation to private cars in specific transport relations based on conventional lines will be evolutionary and not revolutionary, and that the situation of advantage of long-distance journeys in domestic traffic in private cars over rail transport will continue until the railway enters the transport market with a new transport offer in the form of newly built high-speed railway lines.

Keywords: Railway lines; Interregional transport; Public transport

Wewnątrz krajowy układ przestrzenny sieci kolejowej w przewozach pasażerskich

Istniejący obecnie układ przestrzennie-funkcyjny polskiej sieci kolejowej powstał w wyniku ewolucyjnych zmian, które miały miejsce od odzyskania niepodległości w 1918 r. a następnie po zakończeniu II wojny światowej i ukształtowaniu się nowych granic Polski aż po czasy współczesne. Cechą charakterystyczną polskiej sieci kolejowej jest przede wszystkim jej regionalnie zróżnicowana gęstość obliczana wskaźnikiem

długości linii na 100 km powierzchni. Województwa północne oraz zachodnie a także Górny i Dolny Śląsk mają obecnie znacząco wyższe wskaźniki gęstości linii kolejowych w porównaniu z pozostałymi województwami i regionami, jakkolwiek różnice są obecnie mniejsze w porównaniu z kilkoma poprzednimi dziesięcioleściami, ponieważ redukcje długości linii eksploatowanych w latach 1990 – 2010 dotyczyły głównie obszarów północnej i zachodniej Polski, co w pewnym stopniu niwelowało te różnice. W 2023 r. ogólna długość eksploatowanych w Polsce linii kolejowych

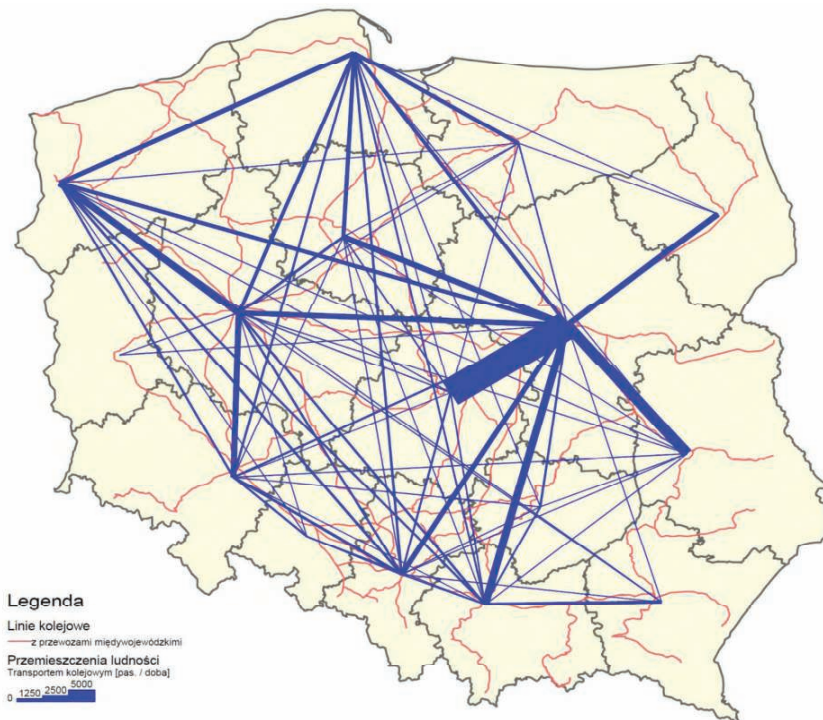
wynosiła ok. 19,6 tys. km, w tym ok. 570 km linii szerokotorowych i była znacząco mniejsza w porównaniu z 1990 r., kiedy to długość ta wynosiła 24 tys. km. Układ polskiej sieci kolejowej, uwzględniając główne linie jest krzyżowy. Z północy na południe będą takie główne linie, jak:

- Szczecin – Zielona Góra – Wrocław (Magistrala Nadodrzańska),
- Świnoujście – Szczecin – Poznań – Wrocław – Międzyzlesie,
- Koszalin/Kołobrzeg – Białogard – Piła – Poznań,
- Gdynia/Gdańsk – Tczew – Iława –

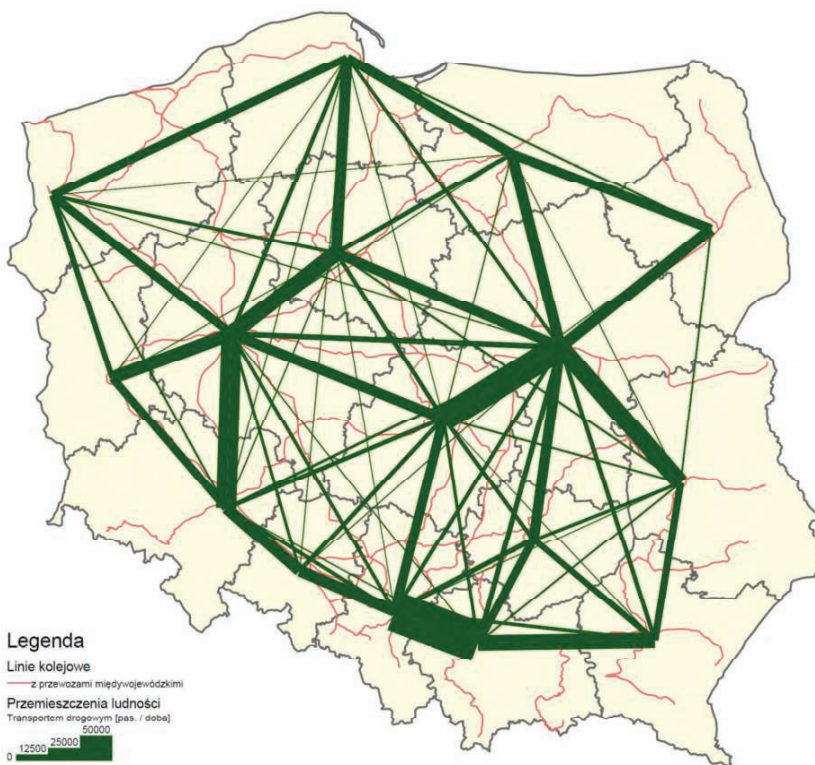
- Warszawa – Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie – Katowice – Tychy – Zembrzydowice,
- Gdynia/Tczew – Bydgoszcz – Inowrocław – Zduńska Wola – Herby Nowe (Magistrala Węglowa),
- Trakiszki – Suwałki – Białystok – Warszawa,
- Warszawa – Skierniewice – Radomsko – Częstochowa,

- Warszawa – Radom – Kielce – Kraków,
- Główne polskie linie kolejowe w układzie wschód – zachód to w szczególności:
- Medyka – Przemyśl – Rzeszów – Tarnów – Kraków – Katowice – Opole – Wrocław – Legnica – Węglińiec,
 - Hrubieszów – Zamość – Wola Baranowska – Sławków (LHS Linia Hutnicza Szerokotorowa),

- Dorohusk – Lublin – Warszawa,
- Terespol – Łuków – Warszawa – Łowicz – Poznań – Kunowice,
- Elk – Korsze – Olsztyn – Iława – Toruń – Poznań,
- Olsztyn – Elbląg – Tczew – Starogard Gdański – Chojnice – Piła – Krzyż – Gorzów Wielkopolski – Kostrzyn nad Odrą,
- Wejherowo – Lębork – Słupsk – Koszalin Białogard – Stargard.



1. Główne kierunki podróży kolejną w zakresie przewozów międzywojewódzkich (międzyregionalnych, dalekobieżnych) realizowanych w ramach służby publicznej. Źródło: [4, s. 30].



2. Główne kierunki przemieszczeń w drogowym transporcie indywidualnym. Źródło: [4, s. 31]

Polska sieć transportowa, kolejowa i drogową jest w wysokim stopniu dostosowana do sieci osadniczej kraju i ma policentryczny układ. Oznacza to, że główne polskie miasta wraz z ich obszarami funkcjonalnymi mają dość regularny rozkład pod względem wielkości a przewaga największego ośrodka miejskiego, czyli Warszawy nad głównymi ośrodkami regionalnymi jest relatywnie niewielka. Do największych polskich ośrodków miejskich rozpatrywanych łącznie z ich obszarami funkcjonalnymi, oprócz stolicy zaliczają się: Łódź, Kraków, Wrocław, Poznań, Gdańsk – Gdynia, Katowice (wraz z konurbacją górnośląską), Szczecin, Bydgoszcz – Toruń, Rzeszów, Lublin i Białystok. Wzajemne powiązania społeczno-gospodarcze pomiędzy wymienionymi ośrodkami miejskimi generują główne potoki pasażerskie w przewozach dalekobieżnych międzywojewódzkich i międzyregionalnych na obszarze Polski, zarówno w kolejowych przewozach pasażerskich – zob. rysunek 1, jak też w drogowym transporcie indywidualnym samochodami prywatnymi – zob. rysunek 2.

Na rysunku 1 przedstawiono główne potoki pasażerskie w transporcie kolejowym, odnotowane w przewozach międzywojewódzkich wykonywanych w ramach służby publicznej obejmujące 70 największych co do wielkości potoku pasażerskiego relacji przewozów według rozkładów jazdy pociągów w 2016 r. Natomiast mapa dla transportu drogowego z rysunku 2. wykonana w tej samej skali, co mapa dla transportu kolejowego, umożliwia ich porównanie, ponieważ dla transportu drogowego przedstawiono również 70 największych co do wielkości potoku

pasażerskiego kierunków. Analiza porównawcza międzyregionalnych kolejowych potoków pasażerskich i potoków przejazdów samochodami prywatnymi prowadzi do kilku głównych wniosków. Uwzględniając wielkość potoków realizowanych samochodami prywatnymi w porównaniu z potokami kolejowymi w tych samych relacjach międzyregionalnych należy przede wszystkim odnotować znaczącą przewagę transportu indywidualnego nad transportem kolejowym we wszystkich relacjach międzyregionalnych na obszarze Polski. Wynika to z wielu przyczyn i wymienić tu można przede wszystkim bardzo wysokie wskaźniki motoryzacji polskiego społeczeństwa oraz wybudowane w ostatnich latach dzięki wsparciu finansowemu z Unii Europejskiej autostrady i drogi ekspresowe ułatwiające ludności połączenia międzyregionalne samochodami prywatnymi ale też generujące nowe potrzeby przewozowe w tym zakresie. Modernizowane w ostatnich latach koleje (infrastruktura i tabor) pomimo istnienia dogodnych połączeń pomiędzy wymienionymi wcześniej ośrodkami miejskimi nie nadążają w pełni z konkurencyjną względem przejazdów samochodami prywatnymi, ofertą przewozową, zwłaszcza w zakresie oferowanych czasów przejazdów międzyregionalnych.

Analizując dalej główne potoki pasażerskie w transporcie kolejowym i porównując je z potokami przewozów indywidualnych samochodami prywatnymi szczególnie widoczny jest brak bezpośrednich połączeń kolejowych pomiędzy trzema dużymi miastami wschodniej Polski, tj. pomiędzy Białymstokiem a Lublinem i Rzeszowem. Wprawdzie pomiędzy tymi miastami można obecnie przejechać koleją istniejącymi liniami, ale przewoźnicy kolejowi w ogóle nie oferują połączeń w tych relacjach. Jednocześnie należy zauważyć że o ile potoki przejazdów indywidualnych samochodami prywatnymi pomiędzy Białymstokiem a Lublinem były minimalne, to pomiędzy Rzeszowem a Lublinem już w 2016 r. sięgały poziomu 12,5 tys. osób na dobę. Taki poziom popytu na przemieszczanie się ludności pomiędzy ośrodkami miejskimi uzasadnia niewątpliwie ofertę przewozów

kolejowych, warunkiem pierwotnym pozostaje jednak odpowiednio dostosowana do współczesnych wymagań rynku infrastruktura kolejowa, której w omawianych relacjach przewozowych brakowało. Przykładami innych relacji w przewozach międzyregionalnych których nie obsługuje transport kolejowy, przy utrzymujących się dość intensywnych przewozach indywidualnych samochodami prywatnymi, są między innymi: Łódź – Lublin, Łódź – Kielce, Bydgoszcz/Toruń – Szczecin, Gorzów Wielkopolski – Szczecin. Nie ulega wątpliwości, że brak oferty kolejowej w wymienionych relacjach jest związany w mankamentami istniejącego układu polskiej sieci kolejowej, który nie zmieniany prowadzi w niektórych przypadkach do niekorzystnych skutków społeczno-gospodarczych. Ogólnie można stwierdzić, że układ sieci kolejowej na terytorium Polski jest bezpośrednim odzwierciedleniem historii państwa i nawet współcześnie determinuje kierunki funkcjonowania i rozwoju kolejowych dalekobieżnych przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach publicznego transportu zbiorowego.

W praktyce oznacza to istotne ograniczenia w dostępie do transportu kolejowego występujące przede wszystkim na obszarze Pobrzeża Koszalińskiego, Pojezierza Zachodniopomorskiego i Bytowskiego, Kotliny Jeleniogórskiej i Kłodzkiej, Warmii i Mazur, Bieszczad, Suwalszczyzny, Podlasia, Lubelszczyzny, Rostocza, Podkarpacia, a także części Beskidów ze względu na relatywnie niższą gęstość sieci kolejowej na tych obszarach wynikającą z przyczyn naturalnych (pojezierza, tereny górskie i podgórskie) lub z zaszczości historycznych związanych z kształtowaniem się sieci kolejowej. Ten ostatni element jest czynnikiem sprawczym bardzo niskiej gęstości sieci kolejowej na Podlasiu i na Lubelszczyźnie, niekorzystnego, zbyt długiego połączenia kolejowego Elbląga z Gdańskiem, drogą okrężną przez Malbork i Tczew.. mieszkańców pomimo istnienia linii kolejowych utraciło dostęp do kolei pasażerskiej i towarowej na skutek procesu zawieszania przewozów przez przewoźników kolejowych.

Są to miasta takie jak między innymi: Złotoryja, Lwówek Śląski, Bielawa, Śrem,

Turek, Świecie, Chełmno, Busko-Zdrój, Ostrów Mazowiecka, końskie, Myślenice, Konstancin-Jeziorna, Żnin, Krosno Odrzańskie, Sokołów Podlaski, Krapkowie, Włodawa, Łomża, Gostyń – źródło: [11].

Należy ponadto podkreślić, że w okresie trzech dziesięcioleci licząc od rozpoczęcia polskiej transformacji społeczno-gospodarczej w 1990 r. takie miasta jak 80-tysięczne Jastrzębie Zdrój i ponad 60-tysięczny Zamość oraz wiele innych mniejszych miast z populacją powyżej 10 tys. W 2019 r. podjęto decyzję o wdrożeniu programu wieloletniego pod nazwą „Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku” [7], którego celem jest eliminowanie wykluczenia komunikacyjnego dzięki możliwości uzupełniania sieci kolejowej o nowe połączenia, które przede wszystkim zapewnią pasażerom dostęp do komunikacji międzywojewódzkiej.

Inwestycje modernizacyjne na głównych liniach kolejowych przewozów międzyregionalnych w latach 1990 - 2024

Jednym z najważniejszych czynników wskazanej wyżej niskiej konkurencyjności kolei względem podróży samochodami prywatnymi w dalekobieżnych przewozach międzyaglomeracyjnych oraz międzyregionalnych była degradacja podstawowej infrastruktury kolejowej, który to proces rozpoczął się w 1990 r. został zatrzymany dopiero w 2010 r.[2], oraz spóźnione o wiele lat inwestycje modernizacyjne głównych polskich linii kolejowych, przy bardzo szybkim tempie budowy sieci dróg ekspresowych i autostrad oraz lawinowo rosnących wskaźnikach motoryzacji indywidualnej.

W pierwszych latach okresu transformacji obejmujących lata dziewięćdziesiąte minionego stulecia, w warunkach bardzo ograniczonych możliwości sfinansowania we własnym zakresie poważniejszych inwestycji infrastrukturalnych, rząd ograniczając dotacje inwestycyjne, ukierunkowywał przedsiębiorstwo PKP na pozyskanie kredytów z międzynarodowych instytucji finansowych, takich jak Bank Światowy,

Europejski Bank Inwestycyjny i Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju. W latach 1990 – 1995 przedsiębiorstwo PKP zaciągnęło w tych instytucjach kredyty poręczone przez państwo o łącznej wartości ok. 480 mln USD, z czego część przeznaczono na projekty informatyczne, natomiast 334 mln USD przeznaczono na modernizację kilku odcinków linii kolejowej E 20 [3, s. 45 – 46]. Modernizacja ta – jedyne większe przedsięwzięcie inwestycyjne tego okresu – w założeniach do parametru prędkości maksymalnej 160 km/h miała jednak ograniczony zakres, gdyż wyłączono z niej węzeł poznański oraz niektóre ważne stacje, w szczególności Kutno, Konin, Koło, Łowicz i nie obejmowała kolejowego przejścia przez węzeł warszawski a wobec tego wymagała kontynuacji w dalszych latach [1, s. 351 – 362]. Szanse dokończenia niektórych zamierzeń modernizacyjnych na linii E 20 pojawiły się w latach 2000 – 2004 kiedy to Polska mogła skorzystać z unijnego wsparcia inwestycji w sektorze kolejowym w ramach przedakcesyjnego funduszu ISPA. Dzięki środkom z tego funduszu możliwe było podjęcie większych projektów modernizacyjnych w infrastrukturze kolejowej dotyczących dwóch podstawowych dla polskiej sieci kolejowej linii, a mianowicie na E 20, odcinki Mińsk Mazowiecki – Terespol, Rzepin – granica państwa oraz modernizacja węzła poznańskiego oraz na E 30 odcinek Legnica – Zgorzelec/Bielawa Dolna. Od maja 2004 r. w związku wejściem Polski do Unii Europejskiej program i fundusz ISPA został zastąpiony Funduszem Spójności (na lata 2004 – 2006), w ramach którego 346,6 mln Euro przeznaczono na kontynuację projektów ISPA, natomiast 468,8 mln Euro na kolejne nowe projekty, tj. pierwszy etap modernizacji linii E 65 Warszawa – Gdynia oraz pierwszy etap modernizacji linii E 59 Wrocław – Poznań, odcinek Wrocław – Rawicz. Równolegle został wdrożony Sektorowy Program Operacyjny Transport (SPOT) na lata 2004 – 2006, finansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (ERDF) w ramach, którego zrealizowano dwa projekty w zakresie infrastruktury kolejowej, tj. modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź: etap pierwszy odcinek Skierniewice – Łódź

Widzew oraz modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie i budowa łącznicy Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie.

Wymienione wyżej pierwsze większe projekty inwestycyjne dotyczące infrastruktury kolejowej dofinansowane ze środków Unii Europejskiej, swoją sumaryczną wartością wprowadznie niewspółmiernie niskie, w porównaniu z wówczas już realizowanymi projektami drogowymi, sygnalizowały pewien zwrot w polskiej polityce transportowej, po latach redukcji linii kolejowych i zastój inwestycyjny w kolejnictwie, ku bardziej zrównoważonemu rozwojowi. W końcu 2006 r. przyjęto sektorowy Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ) na lata 2007 – 2013, zakładający znaczące dofinansowanie inwestycji kolejowych ze środków unijnych i obejmujący kilkadziesiąt projektów. Lista podstawowa najważniejszych projektów kolejowych – w późniejszym okresie kilkakrotnie weryfikowana i aktualizowana – obejmowała wiele inwestycji modernizacyjnych w zakresie liniowej infrastruktury kolejowej. Na liście podstawowej znalazły się również inwestycje dworcowe (Kraków, Wrocław, Gdynia) oraz zakup kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń dalekobieżnych (projekt Pendolino). Ogółem, wartość realizowanych inwestycji kolejowych w ramach POLiŚ w latach 2007 – 2013 wynosiła ponad 27 mld zł, a wysokość dofinansowania unijnego kształtowała się na poziomie około 17,5 mld zł, czyli w wyrażeniu względnym około 65% wartości projektów.

Od 2010 r. w związku ze zmianą przepisów o finansach publicznych wprowadzono ujednolicone zasady planowania i ustanawiania programów inwestycyjnych w zakresie infrastruktury kolejowej, co oznaczało iż od tego roku zarówno inwestycje finansowane ze środków unijnych, jak również bezpośrednio z budżetu państwa lub z odrębnego funduszu celowego (np. z Funduszu Kolejowego utworzonego w 2005 r.) oraz ze wszelkich pozostałych źródeł zewnętrznych, w tym ze środków samorządowych oraz własnych zarządcy infrastruktury, będą ujmowane i preliminowane w ramach wieloletnich programów inwestycyjnych, zgodnie z

zasadami prowadzenia polityki rozwoju. W latach 2011 – 2015 przyjęto trzy wersje Wieloletniego Planu Inwestycji Kolejowych. Najważniejsze projekty modernizacyjne realizowane w ramach WPIK 2013 – 2015 dotyczyły między innymi głównych linii kolejowych wykorzystywanych w przewozach międzyregionalnych. Ogólna wartość realizowanych inwestycji w infrastrukturze kolejowej w ramach WPIK wynosiła mld zł 31,6 mld zł, podzielonych na 153 projektów. [8].

Od 2016 r. WPIK został zastąpiony nowym programem wieloletnim pod nazwą Krajowy Program Kolejowy (KPK 2023). Uchwałę ustanawiającą ten program Rada Ministrów przyjęła we wrześniu 2015 r. a sam KPK 2023 stanowił załącznik do uchwały [9]. W kolejnych latach kilkakrotnie aktualizowano KPK. Ogólna wartość planowanych wydatków w ramach KPK określona pierwotnie w przywołanej uchwale Rady Ministrów wynosiła 67,5 mld zł, w kolejnych wersjach programu oznaczanego w skrócie KPK 2030 wzrosła do poziomu 79,0 mld zł dla dwóch poprzednich perspektyw budżetowych (2007 – 2013 i 2014 – 2020), natomiast dla perspektywy 2021 – 2027 zaplanowano wydatki inwestycyjne na poziomie 80,0 mld zł [10]. Dodać tu należy, iż w latach 2024 – 2025 kończą się projekty i związane z nimi wydatki z perspektywy 2014 – 2020 a jednocześnie od 2023 r. realizowane są wydatki z perspektywy budżetowej 2021 – 2027. Źródłem finansowania tych wydatków są dostępne środki Unii Europejskiej, w tym z Krajowego Planu Odbudowy (KPO), środki budżetu państwa, Funduszu Kolejowego oraz środki własne PKP PLK. pochodzące z kredytów z Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI) lub emisji obligacji. Oprócz projektów stanowiących kontynuację wcześniejszych prac, na liście projektów perspektywy finansowej 2021–2027 ujęto w określonej kolejności projekty zawarte w Zamierzeniach Inwestycyjnych PLK SA [13]. Dokument ten, opracowany przez PLK SA w latach 2019 – 2020, uzyskał konwalidację ministra właściwego do spraw transportu w zakresie uzyskania statusu dokumentu strategicznego dla gałęzi transportu kolejowego na per-

spektywę 2021 – 2027 i ukierunkowania na lata kolejne. Ze względu na złożoną strukturę źródeł finansowania inwestycji kolejowych w KPK 2030 przyjęto podział przedsięwzięć inwestycyjnych na następujące kategorie, obejmujące projekty podstawowe i rezerwowe na: projekty Unii Europejskiej, projekty regionalne, projekty krajowe i projekty KPO. Ze względu na bardzo dużą ilość projektów podstawowych i rezerwowych zawartą w KPK 2030 w załączniku 1 wyszczególniono jedynie te najważniejsze projekty, uwzględniając to, że pełna wersja programu wraz ze wszystkimi listami projektów jest dostępna na stronach internetowych Ministerstwa Infrastruktury.

Realizacja omówionych wyżej w sposób ogólny programów modernizacji przyczyniła się niewątpliwie i nadal będzie się przyczyniać do ogólnej poprawy stanu polskiej infrastruktury kolejowej, głównie – chociaż nie tylko – za przyczyną środków finansowych pozyskanych z Unii Europejskiej. Warto zwrócić uwagę na fakt, że z punktu widzenia celów polityki transportowej państwa środki na inwestycje modernizacyjne były i są alokowane według hierarchii priorytetów począwszy od najważniejszych linii kolejowych określonych w traktatach i umowach międzynarodowych, mających również podstawowe znaczenie dla polskiego systemu transportowego i w dalszej kolejności według znaczenia i priorytetów wewnętrznych. Modernizacje podstawowych linii kolejowych, skracając czasy jazdy przyczyniają się niewątpliwie do poprawy i wzrostu konkurencyjności kolei względem podróży prywatnymi samochodami w między-aglomeracyjnych i międzywojewódzkich wewnątrz krajowych przewozach pasażerskich na obszarze całego kraju, jakkolwiek sytuacja na tym polu konkurencji międzygałęziowej w polskim transporcie lądowym daleka jest od zadowalającej.

Przewozy międzywojewódzkie i między-aglomeracyjne w ramach służby publicznej - Plany Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego

W końcu 2020 r. minister właściwy do

spraw transportu ustanowił kolejny Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego (dalej: Plan 2020) [5], który zastąpił analogiczny plan przyjęty w 2012 r i znowelizowany w 2016 r. Obowiązek ustanawiania tego rodzaju planów wynika z przyjętej w grudniu 2010 r. ustawy o publicznym transporcie zbiorowym [12]. Powodem decyzji o opracowaniu i przyjęciu rozporządzenia w sprawie Planu 2020 były zachodzące i spodziewane zmiany warunków funkcjonowania dalekobieżnych kolejowych przewozów pasażerskich, a w szczególności zmiany wynikające między innymi z:

- zakończonych, trwających i planowanych inwestycji w zakresie budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej i osiągniętej w ich wyniku poprawy jej parametrów techniczno-eksploatacyjnych, co ma wpływ na możliwość uruchamiania przewozów pasażerskich,
- sytuacji społeczno-gospodarczej, która wpływa na rynek kolejowych przewozów pasażerskich, w tym na poziom przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych,
- zapotrzebowania na przewozy kolejowe finansowane przez Ministra, wynikające ze zweryfikowanych prognoz przewozowych, uwzględniających zrównoważony rozwój transportu,
- planowanej kolejnej perspektywy finansowej UE na lata 2021–2027, która będzie mieć wpływ na przyszłe uwarunkowania krajowe, m.in. na sposób finansowania inwestycji w tabor wykorzystywany w kolejowych przewozach pasażerskich w ramach publicznego transportu zbiorowego,

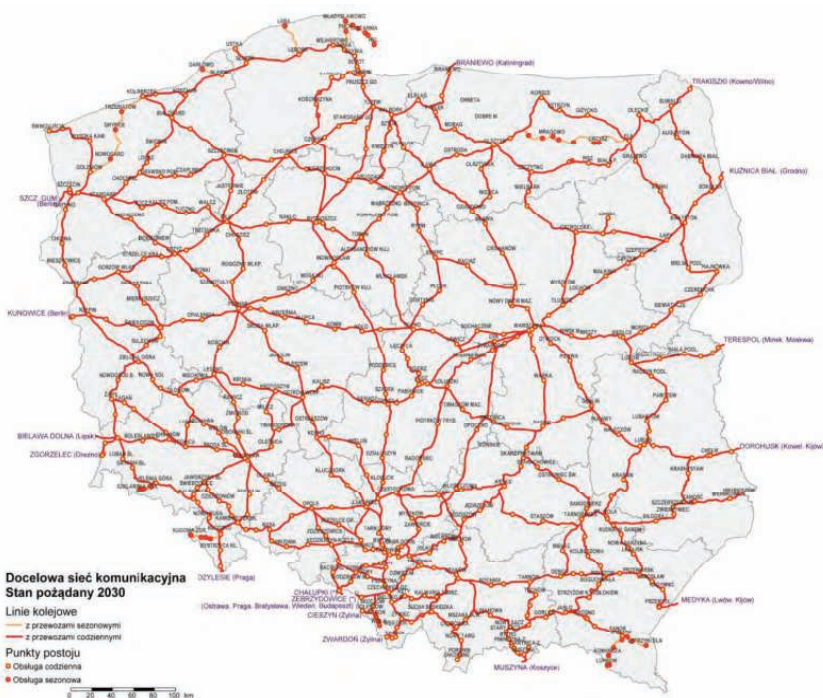
W Planie 2020 przyjęto prognozę zapotrzebowania na międzywojewódzkie i międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie do 2030 r., zob. – tabela 1, a następnie na jej bazie określono sieć kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, dzieląc wszystkie planowane połączenia na połączenia międzywojewódzkie i międzynarodowe codzienne, stanowiące rdzeń oferty przewozowej oraz połączenia międzywojewódzkie i międzynarodowe

we sezonowe, stanowiące uzupełnienie oferty przewozowej, w zakresie dowozu do ośrodków turystycznych, gdzie jako sezon rozumie się okresy wakacji i ferii szkolnych, okresy świąteczne oraz weekendy.

Docelową ofertę przewozową zawartą w Planie 2020 predystynowaną do objęcia umowami o świadczenie usług publicznych przedstawiono dla następujących uwarunkowań infrastrukturalnych (planowany stan wdrażania głównych projektów inwestycyjnych) i związanych z nimi horyzontów czasowych: [5, s. 54],

- stanu maksymalnego ograniczenia oferty przewozowej na skutek planowanej na lata 2021 – 2027 modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego (WWK),
- rozkładu jazdy pociągów 2026/2027, czyli po realizacji inwestycji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r. oraz zakończeniu utrudnień wynikających z modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego,
- rozkładu jazdy pociągów 2028/2029, czyli po zakładanym oddaniu do użytku Etapu „0” inwestycji związanych z Centralnym Portem Komunikacyjnym.

W okresie modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego w latach 2021 – 2027 przewidziany jest szeroki zakres rzeczowy przebudowy całego układu torowego stacji Warszawa Zachodnia, a także przebudowie ma ulec linia średnicowa dalekobieżna wraz modernizacją układu torowego stacji Warszawa Centralna oraz rozpocząć mają się prace na stacji Warszawa Wschodnia. W ramach inwestycji zaplanowano także przebudowę wszystkich obiektów inżynierskich w tym mostów średnicowych i wiaduktów. Z tego powodu w okresie modernizacji węzła warszawskiego przewiduje się przejściowe ograniczenie oferty przewozów pasażerskich, w tym ruchu pociągów dalekobieżnych [5, s. 54]. Plan 2020 przewiduje, że dopiero od rozkładu jazdy pociągów 2026/2027 zakończą się utrudnienia ruchowe związane z modernizacją WWK. Osiągnięcie docelowego układu sieci połączeń w międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozach pasażerskich



3. Docelowa sieć komunikacyjna w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich według planu 2020 jest przewidywana na 2030 r. – rys. 3.

Oferta przewozowa – do osiągnięcia w perspektywie roku 2030 zakłada (w porównaniu do rozkładu jazdy pociągów 2028/2029) obsługę następujących dodatkowych odcinków linii kolejowych: Żary – Węglińiec, Kielce – Staszów – Tarnobrzeg, Nasielsk – Sierpc, Grudziądz – Wierzychucin – Chojnice – Szczecinek – Runowo Pomorskie, Gajewniki (Zduńska Wola) – Barłogi, Podłęże – Szczyrzyc – Chabówka, Szczyrzyc – Limanowa – Nowy Sącz, Szczytno – Pisz – Elk (codziennie), Węglińiec – Bielawa Dolna (Granica Państwa), Zgorzelec – Zgorzelec (Granica Państwa), Bronów – Skoczów – Cieszyn (Granica Państwa) i będzie możliwa do wdrożenia w przypadku realizacji inwestycji infrastrukturalnych objętych KPK, a także projektów inwestycyjnych ujętych w programie wieloletnim, planowanym w ramach perspektywy finansowej UE 2021 – 2027 [5, s. 58].

Wymagania jakościowe wobec operatorów publicznego transportu zbiorowego realizujących kolejowe przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe zostały określone w Planie 2020 podobnie jak w poprzednich wersjach planu, z tym że wprowadzono do nich dodatkowe elementy wynikające z możliwości jakie dawać będzie przewidywana w okresie objętym planem poprawa parametrów jakościowych infrastruktury kolejowej. Dotyczy to w między innymi: [5, s. 85]

- w zakresie podnoszenia jakości usług:

- o umożliwienia przewozu rowerów w pociągach do miejscowości turystycznych, a w miarę dysponowania dostosowanym taborem – sukcesywnie w pozostałych relacjach tak, aby w 2024 r. możliwość taka dotyczyła 100% uruchamianych pociągów,
- o uzyskania w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024:
 - dla pasażerskich pociągów międzywojewódzkich objętych Planem na trasie stacja początkowa – stacja końcowa, średniej prędkości handlowej (ważonej liczbą dni kursowania), co najmniej 80 km/h,
 - dla pasażerskich pociągów międzywojewódzkich objętych Planem na trasach Warszawa Centralna – miasta wojewódzkie (Białystok, Bydgoszcz Główna, Gdańsk Główny, Gorzów Wielkopolski, Katowice, Kielce, Kraków Główny, Lublin Główny, Łódź Fabryczna, Olsztyn Główny, Opole Główny, Poznań Główny, Rzeszów Główny, Szczecin Główny, Toruń Główny, Wrocław Główny, Zielona Góra Główna) średniej prędkości handlowej, co najmniej 90 km/h,
 - w zakresie zachowania punktualności wykonywania przewozów:
- o kursowania pociągu zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy pociągów także w sytuacji czasowego zamknięcia danego odcinka linii kolejowej.

Wymóg kursowania zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy na poszczególnych przystankach obejmuje także zastępczą komunikację autobusową,

- o osiągnięcia rozliczanej miesięcznej punktualności na przybyciu na poziomie co najmniej 85% do roku 2022, 90% w roku 2023 i 92% od roku 2024 dla wszystkich pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, przy czym dla pojedynczych pociągów (połączeń) punktualność ta powinna być co najmniej na poziomie 75% do roku 2023 i 80% od roku 2024.

Kolejowe przewozy pasażerskie ogółem na całym obszarze kraju po radykalnym spadku w 2020 r. wywołanym pandemią covid 19 systematycznie rosły, co zostało zaprezentowane w tabeli 2.

Zdecydowana większość kolejowych przewozów pasażerskich jest realizowana w ramach umów o świadczenie usług publicznych PSO (Public Service Obligations) – w 2023 r. 97%. Oznacza to, że władze publiczne: samorządy województw, miasto Warszawa oraz Ministerstwo Infrastruktury są organizatorami kolejowych przewozów pasażerskich w ramach PSO oraz podmiotami dofinansowującymi wykonywanie tych usług.

Głównym polskim przewoźnikiem realizującym przewozy międzywoje-

Tab. 1. Prognozowana praca eksploatacyjna i przewozy pasażerskie w kolejowych przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych w latach 2020 – 2030.

Rok	Przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe	
	mln poc.km	mln pasażerów
2020	47,1	25,2
2021	51,8	38,8
2022	55,0	40,4
2023	58,1	40,2
2024	59,5	40,8
2025	60,8	40,7
2026	64,7	48,6
2027	70,6	53,4
2028	82,1	64,5
2029	89,7	70,6
2030	93,7	74,3

Źródło: [5, s. 50].

wódzkie (międzyregionalne i między-aglomeracyjne) oraz międzynarodowe jest spółka PKP Intercity SA. W 2023 r. spółka ta zrealizowała przewozy międzywojewódzkie na poziomie 62,5 mln osób i przewozy międzynarodowe na poziomie 7,8 mln osób, mając w tych segmentach rynku odpowiednio 96,8% i 87,3% udziału. W tymże roku obydwa wskazane segmenty rynku zrealizowały przewozy na poziomie 71,7 mln pasażerów znacząco przekraczając ostrożnościowe prognozy przewozowe z Planu 2020 zestawione w tabeli 1, co jest niewątpliwie elementem optymistycznym.

Wraz z kończącymi się modernizacjami głównych linii kolejowych poprawiają się ważne parametry jakościowe usług kolejowych. Wprawdzie w 2023 r. średnia prędkość handlowa wszystkich pociągów pasażerskich wynosiła 56 km/h [6, s. 57], co nie jest jeszcze wielkością satysfakcjonującą, ale w niektórych segmentach rynku przewozów międzywojewódzkich parametr ten jest obecnie zdecydowanie lepszy. W PKP Intercity w 2023 r. średnia prędkość pociągów wyniosła – według danych UTK – 79,4 km/h [6, s. 58], zbliżając się do wielkości określonej w Planie 2020 dla całego segmentu pociągów międzywojewódzkich. Pociągi EIC tej spółki kursujące na linii E 65 w relacji Gdynia Główna – Kraków Główny osiągają przeciętną prędkość handlową 98,8 km/h (tam) i 99,1 km/h (powrót), natomiast w relacji Warszawa Wschodnia – Kraków Główny 104,6 km/h (tam) i 102,5 km/h (powrót). W połączeniach z Warszawy Wschodniej pociągi EIC osiągały w 2023 r. następujące prędkości handlowe: Wrocław Główny 89,9 km/h, Terespol 86,7 km/h, Łódź Fabryczna 78,5 km/h, przy czym w tej ostatniej relacji osiągniętej prędkości handlowej nie można uznać za zadowalającą. [6, s. 62]. Warto dodać, że w 2024 r. na ukończeniu były prace modernizacyjne na niektórych stacjach linii E 20 (Łowicz, Koło, Konin, Kutno) oraz gruntowna modernizacja linii E 59 na odcinku Poznań – Szczecin, co umożliwiło znaczącą poprawę parametrów jakościowych połączenia Warszawa – Szczecin. Jesienią 2024 r. pociągi EIC pokonują 515 km pomiędzy Warszawą Centralną a stacją Szczecin Główny w 4 godz. 30 min., co daje przeciętną prę-

Tab. 2. Kolejowe przewozy pasażerskie w latach 2020 – 2023, Mln osób

Rodzaj przewozów Segment rynku	2020	2021	2022	2023
Wojewódzkie (regionalne)	180,9	206,0	277,1	300,6
Międzywojewódzkie	25,9	35,4	55,7	62,8
Międzynarodowe	2,3	2,3	6,7	8,9
Okazjonalne	0,3	1,4	2,6	2,8
OGÓŁEM	209,4	245,1	342,2	374,4

Źródło: [6, s. 53].

kość handlową 114,4 km/h natomiast od nowego rozkładu jazdy 2023/2024 zapowiedziano skrócenie czasu jazdy w tej relacji do 4 godz. i 15 min., czyli EIC pojedą z prędkością handlową 121,2 km/h. Modernizacje infrastruktury kolejowej, zwłaszcza głównych linii wysoko obciążonych ruchem pasażerskim oraz najważniejszych węzłów kolejowych powodują znaczące utrudnienia eksploatacyjne prowadzące do opóźnień pociągów a także w wielu przypadkach konieczności organizowania komunikacji zastępczej. W 2023 r. spółka PKP Intercity odnotowała niezadowolający wynik w zakresie punktualności pociągów na przybyciu wynoszący 72,5% (opóźnienia od 6 minut), chociaż zgodnie z Planem 2020 powinien on wynosić 90%, z zastrzeżeniem, że dla każdego pojedynczego pociągu nie powinien on spaść do 75%.

Wnioski końcowe

Omówione w treści artykułu programy inwestycyjne w zakresie polskiej infrastruktury kolejowej a także polityka władz publicznych w zakresie wdrażania Planów Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w odniesieniu do międzywojewódzkich i między-aglomeracyjne kolejowych przewozów pasażerskich dają podstawy do umiarkowanego optymizmu na dalsze lata. Konsekwentna realizacja Krajowego Programu Kolejowego 2030 (z perspektywą do 2032 r.) powinna umożliwiać pełne wdrożenie przedstawionej na rysunku 3 docelowej sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym. Warunkiem koniecznym i oczywistym jest także zapewnienie przez przewoźników odpowiedniego, nowoczesnego taboru. Nie ulega zatem wątpliwości, że przewozy pasażerskie w segmencie

międzyregionalnym (międzywojewódzkim) będą nadal dynamicznie wzrastać i będzie poprawiać się konkurencyjność kolei względem podróży samochodami prywatnymi na obszarze całego kraju. Należy jednak przewidywać, że rosnąca konkurencyjność kolei względem samochodów prywatnych w konkretnych relacjach przewozowych bazująca na liniach konwencjonalnych będzie postępować ewolucyjnie a nie rewolucyjnie. Jest bowiem wysoce prawdopodobne, uwzględniając nadal realizowane w kraju programy rozwojowe dróg ekspresowych, że sytuacja przewagi przejazdów dalekobieżnych w ruchu wewnątrz-krajowym samochodami prywatnymi nad przewozami kolejowymi będzie utrzymywać się nadal dopóty, dopóki kolej nie wejdzie na rynek przewozowy z nową ofertą przewozową w postaci nowo wybudowanych linii kolejowych dużych prędkości (KDP). Jest to bowiem w aktualnych czasach najważniejsza i najbardziej skuteczna oferta kolei, która mogłaby zrewolucjonizować rynek przewozów międzyregionalnych w Polsce i w sposób konkurencyjny przyciągnąć na kolej jeszcze większe ilości pasażerów, ograniczając w ten sposób międzyregionalne przejazdy samochodami prywatnymi oraz w dużym stopniu również wewnątrz-krajowe przewozy lotnicze. Pierwsze symptomy tego rodzaju zmian na rynku przewozów dalekobieżnych pojawiły się w 2024 r. ponieważ rząd zapowiedział powrót do koncepcji budowy pierwszej w Polsce linii kolejowej dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław, określanej środowiskowo jako projekt KDP Y. ◀

Materiały źródłowe

- [1] J. Engelhardt, *Ekonomika inwestycji infrastrukturalnych i taborowych w sektorze kolejowym*, wybrane zagadnienia Wydawnictwo Nauko-

we Uniwersytecie Szczecińskim, Szczecin 2023.

- [2] J. Engelhardt, Sektor kolejowy w polityce transportowej Polski, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2022.
- [3] J. Engelhardt, Transport kolejowy w Polsce w warunkach transformacji gospodarki, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa 1998, tom II.
- [4] Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (nowelizacja w 2018 r.) – www.mi.gov.pl (25.03.2019.).
- [5] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym – Dz. U. z 2020 r., poz. 2328.
- [6] Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego 2023, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2024.
- [7] Uchwała 151/2019 Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2019 r. w sprawie ustanowienia Programu Uzupełnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku.
- [8] Uchwała Rady Ministrów nr 30/2015 z dnia 13 marca 2015 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015 – www.mi.gov.pl (06.05.2015.).
- [9] Uchwała nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku. Załącznik: Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku. Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Minister Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, wrzesień 2015 r. – www.mi.gov.pl (10.01.2016.).
- [10] Uchwała nr 144/2023 Rady Ministrów z dnia 16 sierpnia 2023 r.

zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku – www.mi.gov.pl (01.06.2024.).

- [11] Załącznik do Sprawozdania z wykonania planu realizacji Programu Uzupełnienia Lokalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 roku za rok 2019 – www.mi.gov.pl (28.04.2021.).
- [12] Ustawa z dnia 6 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – Dz.U 2023, poz. 2778.
- [13] Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku, PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Warszawa 2021 – www.plk-sa.pl (10.10.2022.)

Załącznik 1 Najważniejsze projekty Krajowego Programu Kolejowego do 2032 roku.

KPO Projekty podstawowe

- Modernizacja linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz, na odc. Chabówka – Rabka Zaryte - Mszana Dolna oraz Limanowa - Klęczany - Nowy Sącz
- Prace na linii kolejowej nr 38 odc. Giżycko - Korsze wraz z elektryfikacją
- Dostosowanie CMK do prędkości 250 km/h
- Digitalizacja infrastruktury kolejowej poprzez zabudowę nowoczesnych urządzeń i systemów
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 181 Herby Nowe - Oleśnica na odcinku Kępno – Oleśnica z elektryfikacją

Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FENIKS)

Projekty podstawowe

- Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia - etap II
- Prace na odcinku Maksymilianowo - Kościerzyna (linia 201)
- Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk - faza II
- Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Będzin - Katowice Szopienice Płd. - Katowice - Katowice Piotrowice
- Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Zabrzeg - Zembrzydowice (granica państwa)
- Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo etap II: odcinek Nakło

Śląskie – Kalina

- Prace na linii kolejowej E-75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa), etap I odcinek Białystok – Elk, faza II odc. LK 38 Osowiec – Elk
- Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap II b (Wawer - Otwock)
- Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Tychy – Most Wiśla
- Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo - faza II
- Budowa infrastruktury systemu ERTMS GSM-R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S A w ramach NPW ERTMS - faza II

KPK 2030 – najważniejsze projekty krajowe do 2030 roku

- Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc –Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz - Etap II
- Prace na linii kolejowej C–E 20 na odcinku Skierniewice – Pilawa – Łuków
- Prace na linii kolejowej E-75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa), etap I odcinek Białystok – Elk
- Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów, etap II: odcinek Sitkówka Nowiny – Kozłów
- Prace na obwodnicy towarowej Poznania
- Prace na ciągu E 59 – linia kolejowa nr 151 Kędzierzyn Kozłe - Chałupki, wraz ze stacją Kędzierzyn Kozłe
- Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów, etap I: odcinek Skarżysko Kamienna -Tumlin
- Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów, etap III: odcinek Tumlin - Sitkówka Nowiny
- Prace na linii kolejowej nr 408 na odcinku Szczecin Główny - Szczecin Gumieńce i linii kolejowej 409 na odcinku Szczecin Gumieńce - granica państwa - roboty budowlane

Źródło: Uchwała nr 218/2023 Rady Ministrów z dnia 14 listopada 2023 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) – www.mi.gov.pl (01.06.2024.).