

Konferencja „Rola kolei w poprawie dostępności transportowej regionów”

Informację opracowała Agata POMYKAŁA¹

Streszczenie

Informacja zawiera przegląd tematyki referatów przedstawionych podczas konferencji „Rola kolei w poprawie dostępności transportowej regionów”. Konferencja była zorganizowana 18 stycznia 2019 r. w Instytucie Kolejnictwa przez Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Fundację ProKolej oraz Instytut Kolejnictwa. Referaty dotyczyły głównie rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce, badania dostępności transportowej regionów, możliwości rozwoju transportu kolejowego w kontekście zmian demograficznych, gospodarczych, społecznych, ekologicznych oraz koncepcji polskiej sieci kolejowej w perspektywie 2040 r. Zwrócono również uwagę na związek między planami zagospodarowania przestrzennego kraju i planami rozwoju linii kolejowych.

Słowa kluczowe: transport, kolej, rozwój gospodarczy, dostępność transportowa, region

W dniu 18 stycznia 2019 r. w Instytucie Kolejnictwa odbyła się zorganizowana przez Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Fundację ProKolej oraz Instytut Kolejnictwa konferencja pt. „Rola kolei w poprawie dostępności transportowej regionów”. Uczestniczyło w niej ponad 90 osób, reprezentujących przedsiębiorstwa i organizacje sektora transportowego oraz instytucje naukowe, zainteresowanych zagadnieniami wpływu i znaczenia kolei w poprawie dostępności transportowej regionów. Wśród uczestników liczną grupę (19 osób) stanowili pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego oraz przedstawiciele kolei samorządowych i regionalnych.

Podczas konferencji wygłoszono sześć referatów, w tym trzy referaty pracowników Instytutu Kolejnictwa.

1. Rozwój sieci kolejowej w Polsce po 1918 r. – plany i realizacja

Autor: dr inż. Andrzej Massel – Instytut Kolejnictwa

W referacie autor przedstawił dwa konteksty rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce w latach 1918–1990:

- pierwszy kontekst obejmował plany budowy nowych linii kolejowych i rozwój koncepcji tworzenia nowej sieci w Polsce w okresach do 1939 r., w trakcie okupacji oraz po jej zakończeniu, do 1990 roku;

- drugi kontekst, dotyczył rzeczywistego stanu realizacji zamierzeń inwestycyjnych. Autor zwrócił uwagę na powtarzanie się w kolejnych programach rozwojowych propozycji tych samych linii. Były nimi np. Centralna Magistrała Kolejowa (CMK) z Katowic do Warszawy oraz połączenie Śląska ze wschodnim regionem Polski (obecnie LHS – Linia Hutnicza Szerokotorowa), które oczekiwały się realizacji dopiero w osiemdziesiątych latach ubiegłego wieku.

2. Polska sieć kolejowa w świetle badań dostępności

Autorzy: prof. Tomasz Komornicki, prof. Piotr Rosik – Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN

Autorzy omówili metody oraz swoje doświadczenia w badaniu dostępności transportowej regionów, w tym także w projektach międzynarodowych (rys. 1). Badania dostępności transportowej są ważnym elementem przygotowania projektów inwestycyjnych w kontekście oceny ich zasadności i oceny efektywności. Podali także przykłady badań inwestycji w programach POLiŚ² i Polska Wschodnia³, zarówno w unijnej perspektywie budżetowej w latach 2007–2013, jak i obecnej. Badaniami takimi została objęta także budowa linii dużej prędkości Warszawa – Łódź – Po-

¹ Mgr inż.; Instytut Kolejnictwa, Biuro Dyrekcji, Sekcja Koordynacji Projektów i Współpracy Międzynarodowej; e-mail: apomykala@ikolej.pl.

² Program Infrastruktura i Środowisko dotyczący finansowania projektów infrastrukturalnych o znaczeniu krajowym lub międzynarodowym, m.in. rozwoju transportu kolejowego w Polsce.

³ Program Polska Wschodnia 2014–2020 dotyczący finansowania wsparcia rozwoju społeczno-gospodarczego pięciu województw: lubelskiego, podlaskiego, podkarpackiego, świętokrzyskiego i warmińsko-mazurskiego, m.in. inwestycji w komunikację miejską, drogową i kolejową w celu zwiększenia spójności i dostępności terytorialnej makroregionu.

znań / Wrocław. Badania te wykazały wysoką efektywność i duży zasięg oddziaływania tej inwestycji.



Rys. 1. Wystąpienie P. Rosika nt. badań dostępności transportowej regionów [fot. A. Pomykała]

3. Systemowa organizacja kolejowych przewozów pasażerskich

Autor: dr inż. Andrzej Żurkowski – Instytut Kolejnictwa

Referat dotyczył systematyki przewozów pasażerskich z punktu widzenia badania dostępności transportowej. Wskazano w nim brak adekwatności wielu stosowanych klasyfikacji i kryteriów podziału przewozów pasażerskich. Autor wskazał na najbardziej właściwy podział tych przewozów, uwzględniający dostępność geograficzną, charakter obsługi i funkcje przewozowe, tj. przewozy dalekobieżne i lokalne oraz podsystemy: międzyaglomeracyjne, międzyregionalne, aglomeracyjne i regionalne. Ponadto podał przykłady dostępnych produktów, oferowanych przez polskich przewoźników:

- przewozy dalekobieżne międzyaglomeracyjne:
 - PKP Intercity S.A.: EuroCity, Express InterCity, Express EuroNight;
- przewozy dalekobieżne międzyregionalne:
 - PKP Intercity S.A.: TLK (Twoje Linie Kolejowe), pociągi pociągów pociągów pociągów,
 - Przewozy Regionalne Sp. z o.o.: pociągi pociągów pociągów,
 - Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.: pociągi przyspieszone;
- przewozy lokalne aglomeracyjne:
 - Przewozy Regionalne Sp. z o.o.: pociągi osobowe,
 - Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.: pociągi osobowe,
 - PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.: pociągi osobowe,
 - WKD Sp. z o.o.: pociągi osobowe,
 - SKM Warszawa Sp. z o.o.: pociągi osobowe;
- przewozy lokalne regionalne:
 - Przewozy Regionalne Sp. z o.o.: pociągi osobowe,
 - Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.: pociągi osobowe,
 - PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.: pociągi osobowe,
 - Arriva PCC Sp. z o.o.: pociągi osobowe;
 - Koleje Dolnośląskie S.A.: pociągi osobowe.

4. Planowanie systemów kolejowych na podstawie koncepcji zagospodarowania przestrzennego

Autor: Jan Raczyński – Instytut Kolejnictwa

Autor (rys. 2) przedstawił problematykę uwzględnienia dokumentów strategicznych w zakresie planów zagospodarowania przestrzennego kraju w planach rozwojowych sieci kolejowej w Polsce. Podstawowym, obowiązującym dokumentem w tym zakresie jest Koncepcja Zagospodarowania Przestrzennego Kraju do 2030 r. Ujęto w niej, pozytywnie ocenione, plany budowy nowych linii kolejowych, w tym linii dużych prędkości. Drugim dokumentem, mającym wpływ na tworzenie planów rozwojowych polskich kolei, jest Rozporządzenie UE 1315/2013 dotyczące trans-europejskiej sieci transportowej w perspektywach 2030 r. i 2050 r. Na podstawie tych dokumentów i ukończonych studiów wykonalności, autor przedstawił zmiany dostępności transportowej w Polsce w kolejnych etapach realizacji inwestycji w koleje dużych prędkości w Polsce. Przedstawił także pogląd na wagę dostępności transportowej z punktu widzenia przewoźnika kolejowego. Autor wyjaśnił dlaczego cezurę czasową 1,5 oraz 3 godz. czasu podróży są tak istotne dla atrakcyjności oferty przewozowej. Czas podróży około 3 godz. umożliwia podróż „tam – i – z powrotem” w ciągu jednego dnia, a czas przejazdu około 1,5 godz. sprzyja tworzeniu międzyaglomeracyjnego rynku pracy i wysokiej konkurencyjności kolei, także w stosunku do transportu lotniczego.



Rys. 2. Wystąpienie J. Raczyńskiego nt. planowania systemów kolejowych [fot. A. Pomykała]

5. Rola nowych linii kolejowych w poprawie dostępności regionów

Autor: dr Jakub Majewski – Fundacja ProKolej

Prezes J. Majewski poruszył zagadnienia nowych wyzwań dla transportu, związanych ze zmianami demograficznymi i wzrostem świadomości w zakresie ochrony środowiska oraz przemian gospodarczych i społecznych. Zwrócił uwagę na

charakterystyczną dla Polski dysproporcję w nakładach na transport drogowy i kolejowy. Wyszczególnił niezadowalające efekty dotychczasowych inwestycji w transport kolejowy, jak np.: znikome inwestycje w nową sieć kolejową, wyniki przewozowe odbiegające *in minus* od średniej unijnej. W innych sektorach transportu zarówno wielkość nakładów, jak i ich efekty przedstawiają się znacznie lepiej niż w sektorze kolejowym. Na tle serii przedstawionych map dokonał oceny obecnej jakości oferty przewozowej pomiędzy największymi miastami w Polsce i niezadowalającymi, z punktu widzenia pasażera, spodziewanymi rezultatami obecnie realizowanych inwestycji. Zwrócił również uwagę, że pomimo korzystnego położenia geograficznego, wysoce niezadowalająca jest także obecna oferta połączeń międzynarodowych Polski. We wnioskach przedstawił szacunki potrzeb inwestycyjnych w transporcie kolejowym oraz propozycje ich finansowania przez wprowadzenie opłat za użytkowanie infrastruktury drogowej, stosowanych w innych krajach europejskich.

6. Polska sieć kolejowa w perspektywie 2040 roku

Autor: Michał Litwin – Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych

Autor przedstawił wizję polskiej sieci kolejowej w perspektywie 2040 roku, w ujęciu makro i regionalnym. Koncepcja rozwoju sieci kolejowej przedstawiona przez autora miała charakter symulacji, ukazującej na mapie kolejowej Polski efekty inwestycji. Wskazano w niej, że stosunkowo niewielkie inwestycje w krótkie odcinki linii kolejowych mogą dać duże efekty w kontekście rozwoju regionalnych ośrodków gospodarczych. Udowodnił to na prezentowanej mapie interaktywnej dla wybranych miast i regionów Polski. We wnioskach przedstawił wyniki swoich analiz w zakresie potrzebnych inwestycji w linie kolejowe oraz w pożądanym charakterze tych inwestycji, ukierunkowany na zachowanie policentrycznego, zdecentralizowanego układu osadniczego w Polsce, korzystnego dla rozwoju gospodarczego kraju. Zaprezentowane narzędzie „Mapa kolejowa 2040” umożliwia prowadzenie wielu analiz porównawczych w procesie oceny planowanych inwestycji kolejowych. Dostęp do Mapy można uzyskać pod adresem: info@litwin24.com.

Omówione prezentacje są dostępne na stronie internetowej Instytutu Kolejnictwa, w zakładce „Kalendarz konferencji”, pod adresem: <http://www.ikolej.pl/rola-kolei-w-poprawie-dostepnosci-transportowej-regionow/>.

*Autorka informacji uczestniczyła w konferencji „Rola kolei w poprawie dostępności transportowej regionów”,
Warszawa, Instytut Kolejnictwa, 18 stycznia 2019 r.*