

Projekt

Pan Juliusz Engelhardt, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury RP

Wystąpienie na 35 Międzynarodowe Wschodniobrandenburskie Rozmowy na temat Transportu

Polsko-Niemiecka platforma gospodarcza od 1999 r.

(Frankfurt nad Odrą 20 listopada 2008 r. godz. 10:45-11:15)

Strategiczne ukierunkowania transportu kolejowego

Polityka transportowa Polski

na przykładzie granicznych połączeń kolejowych z Republiką Federalną Niemiec

Szanowne Panie i Panowie,

Jest mi niezmiernie miło, że mogę uczestniczyć w kolejnym spotkaniu organizowanym w ramach polsko-niemieckiej platformy gospodarczej tj. w 35 Międzynarodowych Wschodniobrandenburskich Rozmowach na temat Transportu.

W moim wystąpieniu chciałbym krótko przedstawić strategiczne kierunki rozwoju transportu kolejowego w Polsce ze zwróceniem szczególnej uwagi na zagadnienia dotyczące granicznych połączeń kolejowych pomiędzy Polską a Republiką Federalną Niemiec.

Główne kierunki rozwoju transportu w Polsce zostały określone w dokumencie „Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025”, przyjętym przez Radę Ministrów 29 czerwca 2005 r.

Zgodnie z zawartymi w nim postanowieniami najważniejszym zamierzeniem dotyczącym infrastruktury kolejowej jest poprawa jakości połączeń pomiędzy najważniejszymi ośrodkami gospodarczymi i aglomeracjami w kraju, celem zaspokojenia potrzeb i oczekiwań pasażerów.

W Ministerstwie Infrastruktury został opracowany projekt Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku. Konieczność sporządzenia tego strategicznego dokumentu dotyczącego rozwoju transportu kolejowego w Polsce została nałożona na władze polskie Decyzją Komisji Europejskiej z 8 lipca 2005 r., jak również jest zgodna z wymogami Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013.

Do głównych celów strategicznych, jakie sektor kolejowy powinien osiągnąć w Polsce do 2030 roku zgodnie z Master Planem należą:

- zapewnienie konkurencyjności kolei w stosunku do innych gałęzi transportu w najbardziej rozwojowych segmentach rynku;
- zrównoważenie gałęziowej struktury transportu i ograniczenie szkód w środowisku naturalnym wynikających ze wzrostu zapotrzebowania na transport, w tym gwałtownego rozwoju transportu drogowego;
- zapewnienie warunków do podnoszenia jakości obsługi klientów przez przewoźników kolejowych;
- zapewnienie stabilnego finansowania infrastruktury kolejowej;
- efektywność operacyjna i alokacyjna zasobów transportu kolejowego;
- efektywne wykorzystanie zasobów ludzkich i optymalizacja zatrudnienia.

Nadrzędnym celem dokumentu pozostaje jednak sprostanie rosnącym oczekiwaniom społecznym wobec transportu kolejowego oraz zapoczątkowanie pozytywnej zmiany wizerunku transportu kolejowego w oczach społeczeństwa.

W tym celu rewitalizacja sektora transportu kolejowego wymaga ukierunkowania na działania, których efekty będą odczuwane przez możliwie dużą liczbę użytkowników lub też zostaną uznane za szczególnie istotne z punktu widzenia gospodarki całego kraju lub regionu.

W Master Planie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku zostały określone priorytety mające charakter operacyjny i służące przede wszystkim realizacji celów strategicznych. Zaliczono do nich między innymi:

- usprawnienie przewozów pasażerów i ładunków na liniach kolejowych sieci TEN-T;
- wzrost efektywności systemu kolejowego, w wyniku jego dostosowania do standardów technicznych interoperacyjności oraz standardów w zakresie ochrony środowiska;
- poprawę dostępności transportowej zarówno w przewozach pasażerskich, jak i towarowych;
- uzyskanie konkurencyjności kolei w stosunku do transportu samochodowego i lotniczego;
- wzrost możliwości przewozów koleją na obszarach aglomeracji miejskich, w tym integracja różnych gałęzi transportu, celem zmniejszenia zatłoczenia sieci dróg w aglomeracjach;
- poprawę standardów obsługi pasażerów na dworcach, stacjach i przystankach osobowych, w tym dostosowanie infrastruktury dla potrzeb osób z ograniczoną zdolnością poruszania się;
- uzyskanie warunków do wzrostu przewozu towarów, ze szczególnym uwzględnieniem transportu intermodalnego;
- poprawę bezpieczeństwa prowadzenia ruchu pociągów, a także bezpieczeństwa osobistego pasażerów;
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne;
- zapewnienie równego i niedyskryminacyjnego dostępu przewoźnikom do infrastruktury kolejowej;
- zapewnienie stabilności finansowania dla podmiotów świadczących usługi o charakterze służby publicznej z zakresu przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową;
- zapewnienie pozyskania finansowania z innych źródeł niż środki publiczne.

Działania podejmowane w zakresie przewozów pasażerskich będą koncentrowały się na:

- integracji systemów biletowych;
- koordynacji rozkładów jazdy na styku z innymi rodzajami transportu;
- wdrażaniu nowych systemów informacji dla podróżnych, uwzględniających różne środki transportu na drodze podróży;
- uruchamianiu nowych pociągów na najbardziej obciążonych kierunkach;
- uruchamianiu połączeń pociągami dużych prędkości;
- modernizacji i wymianie taboru, z uwzględnieniem wymagań interoperacyjności;
- zwiększeniu dostępności przewozów dla osób o ograniczonych możliwościach ruchowych.

Działania podejmowane w zakresie przewozów towarowych będą skupiały się na:

- wdrożeniu systemów informatycznych śledzenia pociągów i jednostek ładunkowych opartych na nowoczesnych narzędziach teleinformatycznych,
- dostosowaniu wagonów towarowych do określonych zadań przewozowych;
- modernizacji i wymianie taboru celem uwzględnienia wymogów interoperacyjności;
- zastosowanie lokomotyw wielosystemowych w ruchu międzynarodowym

W zakresie infrastruktury kolejowej w Master Planie przyjęto następujący zakres działań:

- modernizacja linii kolejowych pod kątem przeznaczenia dla ruchu pasażerskiego, towarowego lub mieszanego z uwzględnieniem TSI oraz standardów ochrony środowiska;
- budowa linii kolejowych dużych prędkości, z uwzględnieniem TSI HS oraz standardów ochrony środowiska;
- sukcesywne wdrażanie systemu ERTMS;
- budowa krótkich odcinków linii stanowiących połączenia aglomeracji z lotniskami,
- inwestycje odtworzeniowe na zdegradowanych odcinkach linii kolejowych,
- modernizacja dworców kolejowych, z dostosowaniem ich do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się oraz wymagań ochrony środowiska, a także wymagań konserwatorskich przy renowacji zabytków;
- modernizacja istniejących i budowa nowych terminali przeładunkowych, w szczególności w portach morskich oraz punktach zmiany szerokości toru

Podsumowując należy podkreślić, że głównym oczekiwanym celem działań objętych Master Planem jest osiągnięcie przez transport kolejowy stabilnej pozycji na rynku przewozowym, zwłaszcza w segmentach, w których przewóz koleją jest ekonomiczny i wskazany ze względów społecznych oraz środowiskowych.

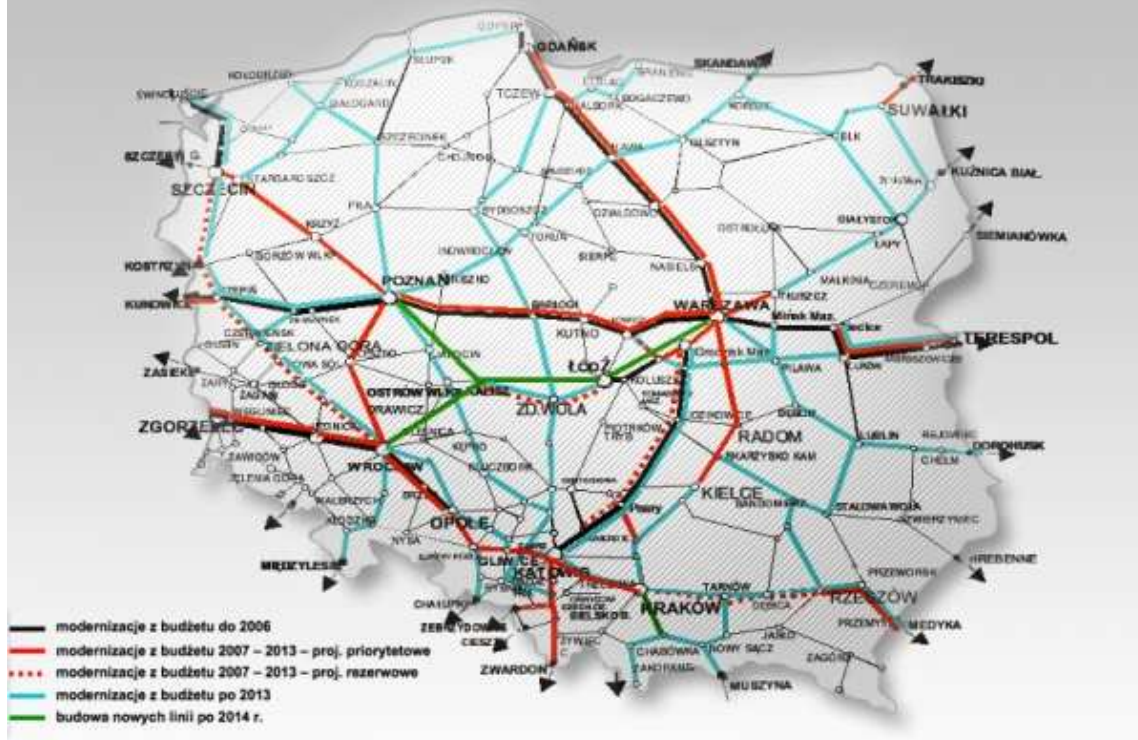
Planowane inwestycje w infrastrukturę kolejową w okresie 2007-2013

W sektorze transportu kolejowego w latach 2007-2013 ze środków Funduszu Spójności zrealizowane zostaną inwestycje przede wszystkim na liniach kolejowych przynależnych do sieci TEN-T.



Podjęmowane przedsięwzięcia dotyczyć będą głównie inwestycji modernizacyjnych na liniach o znaczeniu podstawowym. Dofinansowanie przewidziane jest również na wdrożenie elektronicznych systemów zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) oraz prace przygotowawcze do budowy linii dużych prędkości.

INWESTYCJE KOLEJOWE – PROJEKTY KLUCZOWE REALIZOWANE W RAMACH PO IIŚ W LATACH 2007-2013



Do najważniejszych zadań w ramach POIi Ś mających bezpośredni wpływ na poprawę komunikacji kolejowej w relacjach Polska – Niemcy należą:

Modernizacja linii kolejowej E20 łączącej Poznań z Warszawą i odcinka do granicy z Niemcami (II Paneuropejski Korytarz Transportowy)

Planowana inwestycja będzie kolejnym etapem modernizacji linii kolejowej pomiędzy Warszawą i Poznaniem. Projekt obejmujący modernizację linii kolejowej E 20 (Poznań - Warszawa - odcinek do granicy z Niemcami) realizowany będzie w latach 2009 - 2012.

Przedsięwzięcie będzie realizowane w następujących etapach:

1. Warszawa - Poznań - prace z zakresu modernizacji szlaków i stacji,
2. wdrożenie ERTMS (Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym) na odcinku granica państwa - Rzepin, co zapewni wysoki poziom bezpieczeństwa podróżowania.

Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Odcinek Bielawa Dolna - Horka: budowa mostu przez Nysę Łużycką oraz elektryfikacja linii (III Paneuropejski Korytarz Transportowy)

Drugi etap modernizacji linii kolejowej E30/CE30 na odcinku Odcinek Bielawa Dolna - Horka dotyczy budowy mostu przez Nysę Łużycką oraz elektryfikacji realizowany będzie w latach 2010 - 2011. Modernizowane linie E30 i CE30 są częścią europejskiego korytarza kolejowego przebiegającego z Drezna do Lwowa.

Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS w Polsce na odcinku Legnica - Węglińiec - Bielawa Dolna - w części GSM – R

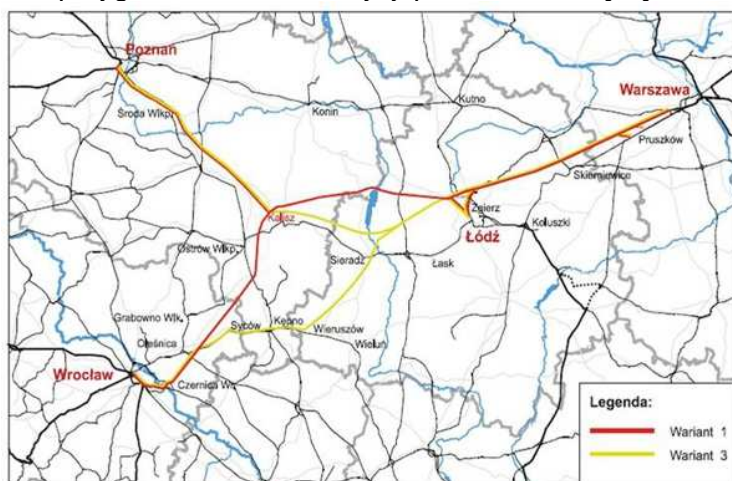
Drugi etap modernizacji linii kolejowej E30/CE30 na odcinku Legnica - Węgliniec - Bielawa Dolna obejmuje wdrożenie systemu ERTMS w części GSM-R i realizowany będzie w latach 2008 - 2011.

Budowa sieci telekomunikacji GSM-R zgodnie z NPW (Narodowym Planem Wdrażania) ERTMS (Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym)

Lata 2008 - 2013 to dla polskiej kolei czas intensywnej budowy nowoczesnej sieci komunikacyjnej GSM - R. System ten jest niezbędnym elementem ERTMS (Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym) i obok systemu ETCS (Europejskiego Systemu Bezpiecznej Kontroli Jazdy Pociągu) zapewni właściwy i zgodny z europejskimi standardami rozwój transportu kolejowego.

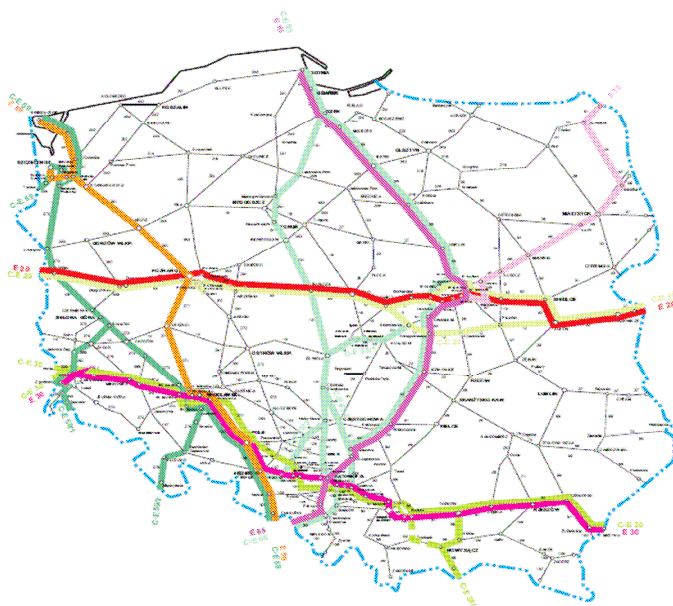
Przygotowanie budowy linii dużych prędkości

Polskie Koleje Państwowe, dzięki unijnemu wsparciu przygotowują się do budowy linii dużych prędkości. Projekt obejmie województwa: mazowieckie, łódzkie, dolnośląskie i wielkopolskie. Realizacja projektu połączy główne polskie miasta: Wrocław, Poznań i Łódź z Warszawą. Prace nad przygotowaniem inwestycji prowadzone będą w latach 2008-2012.



Przystąpienie Polski do strefy Schengen

Istotne znaczenie dla poprawy efektywności transportu kolejowego w komunikacji pomiędzy Polską a RFN miało przystąpienie Polski do strefy Schengen.





Z dniem 21 grudnia 2007 r. Polska przystąpiła do strefy Schengen dzięki czemu na granicy polsko-niemieckiej zaprzestano przeprowadzania kontroli granicznej. (Kontrola celna i inne rodzaje kontroli właściwych dla organów państwowych zostały zaprzestane w momencie wejścia Polski do Unii Europejskiej.)

Przejścia graniczne pomiędzy Polską a RFN straciły rację bytu.

Aktualnie trwają dwustronne procedury związane z zawarciem Porozumienia między Rządem RP a Rządem RFN o wygaśnięciu. „Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o przejściach granicznych i rodzajach ruchu granicznego” sporządzonej w Bonn dnia 6 listopada 1992 r..

Potrzeba i cel zawarcia Porozumienia między Rządem RP a Rządem RFN o wygaśnięciu Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o przejściach granicznych i rodzajach ruchu granicznego sporządzonej w Bonn dnia 6 listopada 1992 r. wynika z konieczności zastosowania przez Rzeczypospolitą Polską pełnego dorobku Schengen na mocy decyzji Rady nr 2007/801/WE z dnia 6 grudnia 2007 r. w sprawie pełnego stosowania przepisów dorobku Schengen w Republice Czeskiej, Republice Estońskiej, Republice Łotewskiej, Republice Litewskiej, Republice Węgierskiej, Republice Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republice Słowenii i Republice Słowackiej.

Powyższe, działania oprócz częściowej likwidacji infrastruktury przejść granicznych wykorzystywanej dla celów przeprowadzania kontroli przez organy państwowe powodują określone – pozytywne skutki dla transportu kolejowego.

Przewozy towarowe

Brak kontroli granicznej to przede wszystkim skrócenie czasu postoju pociągów na granicy. Zarówno w przypadku przewozów pasażerskich, jak i towarowych postój pociągów na kolejowych stacjach granicznych jest w chwili obecnej jedynie wynikiem przeprowadzania procedur technicznych i handlowych związanych z bezpieczeństwem, różnicami technicznymi dwóch systemów kolejowych i odpowiedzialnością materialną uczestników procesu przewozowego.

W przypadku zastosowania przez przewoźników zasady wzajemnego zaufania oględziny techniczne składu pociągu przeprowadzane są tylko na stacji formowania składu bez przeprowadzania kontroli technicznej na stacji granicznej. Przyjęcie tej zasady w konsekwencji eliminuje potrzebę przeprowadzania na stacjach zdawczo-odbiorczych:

- oględzin technicznych taboru w składzie pociągów
- naprawy i usuwania usterek przez rewidentów taboru
- czynności manewrowych związanych z wyłączeniem wagonów z przyczyn technicznych.

W chwili obecnej 98% składów pociągów towarowych w relacjach Polska-Niemcy jest objętych zasadą wzajemnego zaufania pod względem kontroli technicznej.

Kolejnym krokiem w usprawnianiu ruchu towarowego jest wdrażany obecnie przez PKP CARGO S.A. program przekazywania pociągów na zasadzie wzajemnego zaufania pod względem handlowym. Ewentualne wprowadzenie zasady „wzajemnego zaufania” pod względem handlowym wymaga odrębnej zgody pomiędzy nadawcą, przewoźnikiem i odbiorcą na jej zastosowanie, ustalenia odpowiedzialności finansowej za ewentualne braki w przesyłce lub zastosowania tzw. odpowiedzialności solidarnej w stosunkach pomiędzy przewoźnikami oraz wprowadzenie specjalnych procedur chroniących pociąg przed kradzieżą.

W dalszych planach pozostaje wdrażanie zasady wzajemnego zaufania dla pociągów z towarami niebezpiecznymi (RID).

Kwestia potrzeby zmiany lokomotywy ze względu na różne systemy trakcji elektrycznej stosowane w Polsce i w RFN jest rozwiązywana stopniowo dzięki zakupom lokomotyw dwu i wielosystemowych.

Kolejnym krokiem usprawniającym transgraniczne przewozy towarowe będzie wdrażanie Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (III pakiet dyrektyw kolejowych).

Przewozy pasażerskie

Międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskiej realizowane są przez dwóch licencjonowanych przewoźników PKP Intercity S.A. oraz PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o.

PKP INTERCITY realizuje w relacjach Polska – Niemcy następujące połączenia:

- Warszawa-Berlin – 3 pary pociągów w dobie,
- Poznań – Berlin – 1 para pociągów w dobie,
- Warszawa – Munchen (Amsterdam) – 1 para pociągów w dobie,
- Kraków – Berlin/ Hamburg – 1 para pociągów w dobie.

PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. realizują w komunikacji Polska – Niemcy połączenia:

- Kostrzyn – Berlin – 16 i 1/2 par pociągów w dobie
- Wrocław Gł. – Gorlitz/Dresden 3 pary pociągów w dobie,
- Forst – Żgań – 2 pary pociągów w dobie,
- Żagań – Cottbus – 1 para pociągów w dobie,
- Zielona Góra – Frankfurt/O - 1 para pociągów w dobie,
- Poznań Gł. – Frankfurt/O - 1 para pociągów w dobie,
- Zbaszynek- Frankfurt/O - 1 para pociągów w dobie,
- Szczecin Gł. – Angermunde – 6 par pociągów w dobie,
- Szczecin Gł. – Berlin ZOO/Potsdam – 1 para pociągów w dobie,
- Szczecin Gł. – Lubeck – 7 par pociągów w dobie,
- Szczecin Gł. – Schwerin – 1 para pociągów w dobie,

- Szczecin Gł. – Neubrandenburg – 1 para pociągów w dobie.

Od nowego rozkładu jazdy na wniosek samorządu województwa lubuskiego przewidziane jest uruchomienie 2 nowych par pociągów relacji Zielona Góra – Guben skomunikowanych na stacji Guben z pociągami do i z Berlina, co pozwoli mieszkańcom Zielonej Góry na uzyskanie szybkiego połączenia z Berlinem.

To nowe połączenie planowane w nowym rozkładzie jazdy 2008/2009 wpisuje się w pełni w strategię restrukturyzacji kolei polskich.

W chwili obecnej prowadzone są intensywne działania mające na celu przekazanie większych uprawnień samorządom terenowym w zakresie organizowania i dofinansowywania przewozów transgranicznych. Oczekuje się, że przyszłe zmiany pozytywnie wpłyną na tworzenie i utrzymywanie połączeń kolejowych z korzyścią dla społeczeństwa i rozwoju regionów, w tym również na rozwój połączeń transgranicznych.

W grudniu br. planowane jest przekazanie udziałów w spółce PKP Przewozy Regionalne 16 województwom. Dzięki temu samorządy będą mogły nie tylko dotować i organizować przewozy, ale także je wykonywać – jako współwłaściciel spółki kolejowej.

Jesteśmy przekonani, że planowane usamorządowanie Spółki PKP Przewozy Regionalne pozwoli na bardziej efektywne gospodarowanie środkami finansowymi przeznaczonymi na transport kolejowy z korzyścią dla lokalnych społeczności i reaktywacji transportu kolejowego w regionach.

Uznamska Kolej Uzdrawiskowa

Pozytywnym przykładem polsko-niemieckiej współpracy transgranicznej jest uruchomienie we wrześniu br. Uznamska Kolej Uzdrawiskowa UBB.

Dzięki wybudowaniu przez Stronę niemiecką 1,5 kilometrowego odcinka torów od granicy państwa do centrum Świnoujścia mieszkańcy tego nadmorskiego miasta uzyskali połączenie z niemiecką częścią wyspy Uznam i dalej ze Stralsundem w Niemczech, a z przesiadką - także z Berlinem. Wcześniej mieszkańcy Świnoujścia mieli połączenie kolejowe z Berlinem jedynie przez Szczecin.

W ocenie władz Świnoujścia kolejka będzie ułatwieniem dla jego mieszkańców oraz atrakcją dla turystów wypoczywających w tym kurorcie. Samorząd miasta liczy też na to, że dzięki uruchomieniu kolejki więcej gości z Niemiec zacznie przyjeżdżać do Świnoujścia pociągami.

Rozkład jazdy Kolei UBB przewiduje 11 połączeń dziennie. Na trasie kolejka zatrzymuje się w kilkunastu miejscowościach położonych po niemieckiej stronie wyspy Uznam. Przejazd najdłuższą liczącą 70 km trasą kosztuje 10 euro.



Podsumowując pragnę podkreślić, że krok po kroku następuje poprawa we wzajemnych relacjach polsko-niemieckich w dziedzinie transportu kolejowego. Rozwój połączeń transportowych zawsze wpływa pozytywnie na kondycję gospodarczą regionów ułatwiając wzajemne kontakty gospodarcze, społeczne i kulturalne zbliżając do siebie mieszkańców rejonów przygranicznych.

Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej na lata 2007-2013

Jednym z narzędzi sprzyjających budowie wzajemnych powiązań ponad granicami pomiędzy samorządami lokalnymi, instytucjami, organizacjami są projekty finansowane w ramach programów transgranicznych.

Programy Współpracy transgranicznej są częścią Programów Europejskiej Współpracy Terytorialnej na lata 2007-2013. Ich głównym celem jest promowanie współpracy i bezpośrednich kontaktów wspierających rozwój gospodarczy i społeczny oraz ochronę środowiska w obszarach przygranicznych. Programy są wdrażane w regionach usytuowanych wzdłuż wewnętrznych granic UE oraz w obszarach nadmorskich.

Polska bierze udział w następujących programach odnoszących się do naszej granicy zachodniej:

- Polska (Województwo Zachodniopomorskie) – Niemcy (Maklemburgia/Pomorze Przednie –Brandenburgia)
- Polska (Województwo Lubuskie) – Niemcy (Brandenburgia)
- Polska (Województwo Dolnośląskie i Lubuskie) – Niemcy (Saksonia).

Jednym z priorytetów programów współpracy transgranicznej jest wspieranie infrastruktury oraz poprawa stanu środowiska. W ramach programów wsparcie finansowe mogą uzyskać zadania związane z:

- rozbudową transgranicznych połączeń transportowych (drogi, mosty, kolej) w szczególności służące skomunikowaniu z sieciami transeuropejskimi,
- transgraniczną publiczną komunikacją lokalną (drogową i kolejową) i związany z tym rozwój infrastruktury dworcowej w miastach granicznych,
- wspieraniem centrów przeładunkowych obsługujących transgraniczny ruch towarowy (porty, centra ruchu towarowego, centra logistyczne) oraz infrastrukturą transportu kombinowanego.

Kończąc moją wypowiedź, chciałbym zwrócić państwu uwagę na możliwości poprawy pasażerskiej komunikacji kolejowej w obszarach przygranicznych wynikające z właśnie z właściwego wykorzystania programów współpracy transgranicznej.

Dziękuję państwu za uwagę

Projekt wystąpienia przygotowała:

Katarzyna Żuk –TK3