

Programy inwestycyjne - pomysły na modernizację polskiego kolejnictwa

Kolej w Polsce

29 grudnia 2020, Bydgoszcz

Obecnie realizowanych jest kilka programów inwestycyjnych, dotyczących branży kolejowej. Ich wspólnymi i nadrzędnymi celami są: wyrównanie dostępności komunikacyjnej w Polsce, zwiększenie możliwości komfortowych podróży w miastach i aglomeracjach oraz stworzenie lepszych warunków dla kolejowych przewozów towarowych. Finansowane są z budżetu państwa oraz ze środków z programów europejskich.

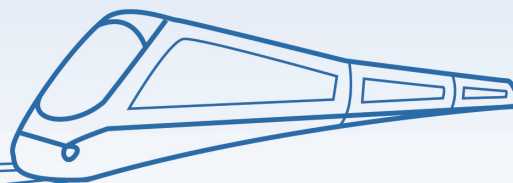
Centralny Port Komunikacyjny

Centralny Port Komunikacyjny to planowany węzeł przesiadkowy między Warszawą i Łodzią, który zintegruje transport lotniczy, kolejowy i drogowy. Według założeń, w odległości 37 km na zachód od Warszawy, w miejscowości Stanisławów, zostanie wybudowany Port Lotniczy „Solidarność”, który w ramach pierwszego etapu będzie w stanie obsługiwać 45 mln pasażerów rocznie. Inwestycja ma zostać zrealizowana do 2027 roku. W skład CPK wejdą też inwestycje kolejowe: węzeł w bezpośredniej bliskości portu lotniczego i połączenia na terenie kraju, które umożliwią przejazd między Warszawą a największymi polskimi miastami w czasie nie dłuższym niż 2,5 godz. Część kolejowa Programu CPK zakłada budowę 1600 km nowych linii prowadzących z 10 kierunków do Portu Lotniczego „Solidarność” i Warszawy. Każda z nich składać się będzie z nowych odcinków sieci oraz z wyremontowanych lub zmodernizowanych fragmentów istniejącej infrastruktury. Na potrzeby budowy tego kolejowego systemu doszło do podziału zadań inwestycyjnych między spółki CPK i PKP PLK.

W ramach etapu zero, który powinien być gotowy przed uzyskaniem przez Port „Solidarność” zdolności operacyjnej, wybudowane zostanie 140 km nowych linii, głównie na trasie Warszawa-CPK-Łódź. Pozostałe inwestycje kolejowe wpisane są w horyzont czasowy do 2040 roku. Koncepcja zakłada koszty: komponentu lotniczego w wysokości 16-19 mld zł, kolejowego - 8-9 mld zł i drogowego - od 1,75 mld zł. Łącznie realizacja podstawowych założeń dokumentu ma kosztować od 30,9 do 34,9 mld zł. Ze względu na zróżnicowany charakter poszczególnych komponentów dla każdego z nich może być rozważana inna strategia pozyskania finansowania.

Tylko w roku 2019 na inwestycje przeznaczono 10,5 mld PLN:

Only in 2019 the amount allocated to investment was PLN 10.5 billion:



330

zmodernizowanych peronów
modernised platforms

1400

km zmodernizowanych torowisk
km of modernised tracks

1250

km wymienionej i nowej sieci trakcyjnej
km of refurbished and new traction network

1250

wymienionych rozjazdów
refurbished turnouts

700

zmodernizowanych przejazdów kolejowo-drogowych
modernised railway and road crossings

140

zmodernizowanych wiaduktów
modernised overpasses

150

zmodernizowanych mostów kolejowych
modernised railway bridges

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu

We wrześniu 2019 roku uchwalono „Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”, przedłożoną przez ministra infrastruktury. Głównym celem tego programu jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym. Osiągnięcie tego celu pozwoli na rozwijanie dogodnych warunków, sprzyjających stabilnemu rozwojowi gospodarczemu kraju.

W ramach realizacji celu głównego, do 2023 roku planuje się: budowę zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej, służącej konkurencyjnej gospodarce; poprawę sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym; zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności (chodzi m.in. o promocję transportu zbiorowego); poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów; ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko; poprawę efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe. Wdrożenie tych działań wynika z potrzeby nadrobienia zaniedbań z przeszłości oraz wpisania się w nowe trendy technologiczne oraz gospodarcze w Europie i na świecie. W pierwszej kolejności wysiłki inwestycyjne będą skoncentrowane głównie na nadrobieniu zaległości infrastrukturalnych, dotyczących zwiększenia dostępności transportowej w Polsce (drogi, koleje, lotniska, śródlądowe drogi wodne, porty morskie i śródlądowe) i na zorganizowaniu podstawowej infrastruktury zintegrowanego systemu transportowego.



Pociąg osobowy SKM wjeżdżający na stację Warszawa Stadion

Program Inwestycji Dworcowych

Program Inwestycji Dworcowych zakłada przebudowę lub budowę około 200 dworców kolejowych. Jego wartość szacowana jest na ponad 2 mld zł. Większość inwestycji zostanie sfinansowanych ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Programu Operacyjnego Polska Wschodnia oraz Regionalnego Programu Operacyjnego. Środki na pozostałe inwestycje będą pochodziły z budżetu państwa oraz ze środków PKP S.A.

Przedsięwzięcie to, jest największym w historii PKP S.A. Jego głównym celem jest podniesienie jakości obsługi podróżnych na dworcach w mniejszych miejscowościach. Ważną grupę stanowią dworce, położone w miastach satelickich, na terenie największych polskich aglomeracji, ale na liście dworców objętych programem znalazły się także obiekty w większych miastach, m.in.: w Białymstoku, Olsztynie, Kielcach czy Poznaniu. Największą inwestycją, w ramach PID, jest kompleksowa modernizacja zabytkowego dworca Gdańsk Główny. Jej wartość to prawie 100 mln zł. W latach 2016-2020 oddano już do użytku 18 dworców, o łącznej kwocie inwestycji 174 mln zł. Około połowa spośród wszystkich dworców ujętych w PID, objęta jest ochroną konserwatorską. Dzięki modernizacjom zabytkowych obiektów, przywracana jest ich dawna świetność, a pasażerowie zyskują nowe funkcjonalności, np. w postaci udogodnień dla osób niepełnosprawnych. W ramach Programu Inwestycji Dworcowych powstają także nowe obiekty, tzw. Innowacyjne Dworce Systemowe, które są autorskim projektem PKP S.A. Plan zakłada budowę nowych, parterowych budynków z zastosowaniem proekologicznych rozwiązań, tj.: panele fotowoltaiczne, odzysk wody deszczowej do spłukiwania toalet, oświetlenie LED, pompy ciepła. Innowacyjne Dworce Systemowe mają zastępować duże, niefunkcjonalne budynki, które nie odpowiadają współczesnym wymogom podróżnych. Do 2023 roku spółka chce wybudować około 40 tego typów dworców.

Kolej Plus

Celem Programu Kolej Plus jest uzupełnienie sieci kolejowej o połączenia kolejowe miejscowości o populacji powyżej 10 tys. mieszkańców, które nie posiadają dostępu do połączeń pasażerskich z miastami wojewódzkimi lub takimi, które posiadają dostęp do kolei, ale istniejące połączenia wymagają usprawnienia. Program jest skierowany przede wszystkim do jednostek samorządu terytorialnego/związków metropolitalnych, które byłyby zainteresowane rozwojem infrastruktury kolejowej na swoim terenie, przy uwzględnieniu potrzeb komunikacyjnych mieszkańców. Program zakłada realizację inwestycji liniowych – tj. modernizację istniejącej lub budowę nowych linii kolejowych oraz inwestycje punktowe, jak np. budowa nowych przystanków, mijanek czy łącznic kolejowych.

PKP PLK zakończyły nabór wniosków do tego programu. Jest ich 96 i zostały wysłane ze wszystkich województw. Obejmują one remont, odtworzenie lub budowę nowych linii kolejowych, a także budowę nowych przystanków, mijanek i łącznic kolejowych. Wnioski złożyły zarządy województw, starostwa powiatowe, urzędy miast i gmin oraz stowarzyszenia. Najwięcej wniosków złożyły województwa: śląskie (19), podkarpackie (11), małopolskie i mazowieckie (9) oraz lubuskie (8). Ponadto wpłynęły zgłoszenia z województw: warmińsko-mazurskiego i kujawsko-pomorskiego (6), dolnośląskiego, lubelskiego i wielkopolskiego (5), zachodniopomorskiego (4), łódzkiego, podlaskiego, świętokrzyskiego, pomorskiego (2) oraz opolskiego (1). Budżet Programu to 6,5 mld zł, w tym ok. 5,5 mld zł stanowią środki budżetu państwa (85%), a ok. 1 mld zł to środki jednostek samorządu terytorialnego (15%). Nadesłane wnioski obejmują projekty na kwotę około 25 mld zł. To czterokrotnie więcej niż obecnie przewiduje Program Kolej Plus. Wnioski dotyczą linii kolejowych o długości ok 2 tys. km. Propozycje złożono na nowe trasy, niewykorzystywane od lat lub tylko o ruchu towarowym.

71 wniosków dotyczy tzw. projektów liniowych (tj. modernizacji, rewitalizacji, odbudowy lub budowy nowych linii kolejowych), a 25 zostało złożonych na projekty punktowe (tj. łącznice, mijanki, infrastrukturę obsługi pasażerskiej- perony, przystanki, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, przebudowę układów torowych). Nadesłane zgłoszenia będą oceniane pod względem formalnym i kwalifikowane do kolejnego etapu. Później samorządy będą miały 12 miesięcy na opracowanie wstępnego studium planistyczno-prognostycznego. Po II etapie projekty będą podlegały ocenie wielokryterialnej, której wynikiem będzie utworzenie listy rankingowej projektów i kwalifikacja ich do Programu. Realizację programu zaplanowano do 2028 roku.



Nowoczesny tabor francuskiej firmy Alstom

Unowocześnienie Parku Taborowego

W grudniu 2017 roku PKP Intercity przyjęło nową strategię taborową na lata 2016-2020 z perspektywą do 2023 roku. Przewoźnik przeznaczy na nią ponad 7 mld zł. Środki na realizację będą pochodzić z różnych źródeł, m.in. spółka posłuży się swoimi zasobami finansowymi, pieniędzmi z dokapitalizowania z PKP S.A. oraz od instytucji zewnętrznych. PKP Intercity zamierza również pozyskać środki z UE - blisko 790 mln zł. Program obejmuje modernizację i zakup wagonów, lokomotyw oraz elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT). Część z nich będzie przystosowana do prędkości 200 km/h lub wyższej. Po zakończeniu programu pociągi PKP Intercity będą zestawiane w blisko 80% z nowego lub zmodernizowanego taboru. Ponadto około 80% taboru pasażerskiego będzie wyposażone w gniazda elektryczne, 94% w klimatyzację, natomiast w co najmniej 77% taboru podróżni będą mieli dostęp do bezprzewodowego internetu. Dodatkowo w każdym pociągu ma być przestrzeń przystosowana dla osób poruszających się na wózkach oraz miejsce na rowery.

Spółka rozpoczęła współpracę z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju, dotyczącą opracowania innowacyjnych projektów taborowych. W ramach partnerstwa innowacyjnego, wraz z producentami i instytutami badawczymi, PKP Intercity planuje zrealizować trzy projekty taborowe. Rezultatem mają być pojazdy najlepiej dostosowane do potrzeb przewoźnika dalekobieżnego. Do końca 2023 roku planowany jest zakup: 25 lokomotyw elektrycznych, 7 elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz 2 składy typu push-pull. Pojazdy mają być przystosowane do prędkości 160-230 km/h. W ramach tego modelu, przewoźnik zamierza docelowo pozyskać: 38 elektrycznych zespołów trakcyjnych, 52 lokomotywy elektryczne oraz 15 składów typu push-pull.

W ramach strategii unowocześnienia parku taborowego, do 2023 roku PKP Intercity zmodernizuje ponad 700 wagonów i kupi 185 nowych. Znajdą się wśród nich pojazdy przedziałowe i bezprzedziałowe, 1 i 2 klasy, gastronomiczne oraz do przewozu rowerów, wielofunkcyjne wagony COMBI oraz wagony ze „Strefą Małego Podróżnika”. Ponadto pasażerowie skorzystają z 19 nowych i 14 zmodernizowanych elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz dwóch składów typu push-pull. Zarówno wagony jak i elektryczne zespoły trakcyjne wyposażone będą w bezprzewodowy internet, wygodne fotele, klimatyzację oraz udogodnienia dla rodzin i rowerzystów. Pojazdy przystosowane będą do potrzeb osób z niepełnosprawnościami - poruszających się na wózkach czy osób niewidzących lub niedowidzących.

Ponadto PKP Intercity kupi 118 lokomotyw elektrycznych (jedno- i wielosystemowych) oraz spalinowych, a także zmodernizuje blisko 200 lokomotyw elektrycznych i spalinowych (EU/EP07, EP08 oraz SM42). Część lokomotyw, wagonów i EZT-ów będzie przystosowana do prędkości 200 km/h lub wyższej. W ramach strategii planowana jest również modernizacja 16 stacji postojowych. Tabor zakupiony w ramach strategii będzie wykorzystywany do obsługi połączeń w Polsce i Europie, m.in. na trasach: Szczecin-Trójmiasto-Olsztyn-Białystok, Wrocław/Zielona Góra-Poznań-Gdynia, Przemyśl-Lublin-Warszawa-Bydgoszcz-Gdynia/Piła-Kołobrzeg/Gorzów Wlkp., Wrocław-Częstochowa-Kielce czy Warszawa-Poznań-Berlin oraz Warszawa-Katowice-Praga. Wprowadzenie nowego i zmodernizowanego taboru, który będzie w stanie rozwijać prędkość 160 km/h i większą, pozwoli na oszczędności. Wraz ze wzrostem prędkości spadają koszty w przeliczeniu na jeden pasażerokilometr. Wiąże się to nie tylko ze zwiększeniem efektywności taboru przy rosnących przebiegach dobowych, ale także możliwością wykonania większej pracy przewozowej. Ponadto, dzięki mniejszemu zużyciu energii elektrycznej i systemowi do odzyskiwania energii, poprawiona zostanie wydajność energetyczna lokomotyw. Odnowa parku taborowego jest również elementem działań związanych z ochroną środowiska poprzez ograniczenie emisji hałasu oraz zanieczyszczeń z silników spalinowych i urządzeń sanitarnych. Po zakończeniu programu około 98% pociągów PKP Intercity będzie wyposażonych w toalety z zamkniętym systemem. W 2015 roku PKP Intercity zakończyło program inwestycji w tabor na kwotę blisko 5,5 mld zł. W ramach projektów kupiono m.in. nowe pociągi Pendolino, FLIRT3 i Pesa DART. We wrześniu 2016 roku przewoźnik przygotował nową strategię taborową na lata 2016-2020, w ramach której planowano zainwestować ok. 2,5 mld zł w tabor i

zaplecza techniczne.



Wnętrze wagonu kinowego

Program wieloletni

W 2018 roku przyjęto uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku. Program utrzymaniowy zakłada zapewnienie odpowiedniego poziomu jakości infrastruktury kolejowej, likwidację zaległości utrzymaniowych, zachowanie sieci linii kolejowych oraz wieloletnie umowy na utrzymanie i remonty linii kolejowych. Ma on za zadanie wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju, przez odwrócenie tendencji spadkowej udziału transportu kolejowego w przewozach oraz zapewnienie niezbędnych środków na prace utrzymaniowo-remontowe na istniejącej sieci kolejowej.

Program finansowany będzie z środków budżetu państwa i Funduszu Kolejowego. Na jego realizację w latach 2019-2023 ze środków publicznych zostanie przeznaczony ok. 23,8 mld zł, w tym ok. 21 mld zł z budżetu państwa. Zapewni wieloletnie dofinansowanie kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową do 2023 roku, zwłaszcza w obszarze utrzymania i remontów, ponoszonych przez jej zarządców. Realizacja programu wpłynie na poprawę jakości infrastruktury kolejowej, przez co wzrośnie konkurencyjność tej gałęzi transportu.

Finansowanie kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową będzie się odbywało na podstawie wieloletniej umowy zawieranej przez zarządców infrastruktury z ministrem właściwym do spraw transportu. Będzie zawierana na 5 lat z uwzględnieniem jednorocznego finansowania budżetowego. Program, umożliwiając zawieranie wieloletnich umów na utrzymanie i remonty linii kolejowych, pozwoli na efektywniejsze planowanie i zlecanie prac utrzymaniowych i remontowych w cyklu

wieloletnim. Dzięki temu krajowy rynek wykonawców (głównie firm budowlanych) będzie mógł lepiej przygotować się do realizacji kontraktów remontowo-utrzymeniowych. Wykonanie programu umożliwi częściową likwidację zaległości utrzymeniowo-remontowych na sieci kolejowej zarządzanej przez PLK. Zostaną wyznaczone nowe kategorie linii kolejowych, co zapobiegnie degradacji niektórych z nich, a w rezultacie będzie sprzyjało poprawie atrakcyjności inwestycyjnej obszarów dotychczas zmarginalizowanych.



Dane teleadresowe

ul. Jana Matejki 1A
85-061 Bydgoszcz, Polska
tel.: [52 551 37 66](tel:525513766)
www.quixi.pl