

ZWIĄZEK  
**NIEZALEŻNYCH**  
**PRZEWOŹNIKÓW**  
KOLEJOWYCH





# Zarządca infrastruktury w świetle projektu IV Pakietu Kolejowego

**Rafał Milczarski**

Prezes Zarządu

Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych

Warszawa, 27 lutego 2013

*„Do 2030 roku 30% drogowego transportu towarów na średnich dystansach (do 300km) musi zostać przeniesione na transport kolejowy lub wodny śródlądowy.”*

*„Aby osiągnąć ten cel trzeba zapewnić odpowiednią infrastrukturę.”*

Źródło: „Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”

# Zarządca infrastruktury w świetle projektu IV Pakietu Kolejowego



## **Optymalny zarządca – funkcje i umocowanie**

Sytuacja obecna

Zmiany w ramach IV pakietu

Postulaty przewoźników niezależnych

## Funkcje:

- Alokacja przepustowości - przyznawanie tras pociągom
- Zarządzanie ruchem kolejowym
- Utrzymanie infrastruktury kolejowej
- Rozwój infrastruktury - ?

## Umocowanie i charakterystyka:

- W pełni niezależny (*unbundling*)
- Wyposażony we wszystkie kluczowe elementy infrastruktury
- Niedyskryminujący
- Transparentny
- Efektywny
- Adekwatnie finansowany (konkurencyjność międzygałęziowa kolei)

# Zarządca infrastruktury w świetle projektu IV Pakietu Kolejowego

Optymalny zarządca – funkcje i umocowanie



## Sytuacja obecna

Zmiany w ramach IV pakietu

Postulaty przewoźników niezależnych

## Co działa dobrze:

- Przyznawanie tras pociągów
- Zarządzanie ruchem kolejowym

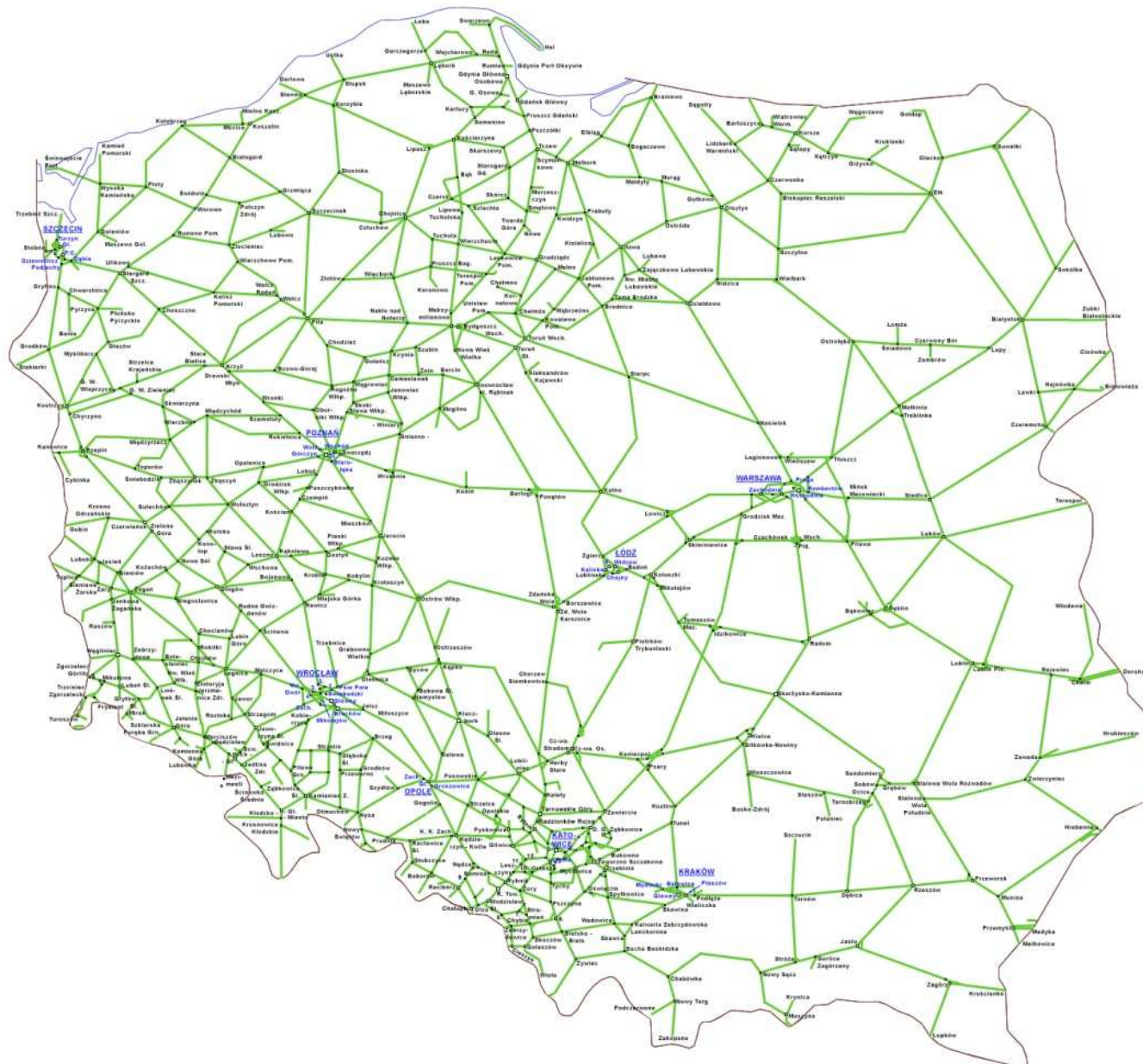
## Co nie działa (aspekty wymagające istotnej poprawy):

- Utrzymanie infrastruktury
- Optymalizacja kosztów (biurokracja, przepływy w ramach holdingów)
- Alokacja kosztów na poszczególne rodzaje pociągów

## Co nie działa (aspekty wymagające rozwiązań systemowych):

- Rozwój infrastruktury kolejowej
  - Brak adekwatnego finansowania publicznego(w przeciwieństwie do dróg)
  - Priorytetyzacja inwestycji pod potrzeby polityczne i dyskryminacja przewozów towarowych, przy jednoczesnym marnotrawstwie środków
  - Plany redukcja sieci (2 tys. km linii w Polsce!) , zero transparentności i konsultacji
- Alokacja infrastruktury punktowej

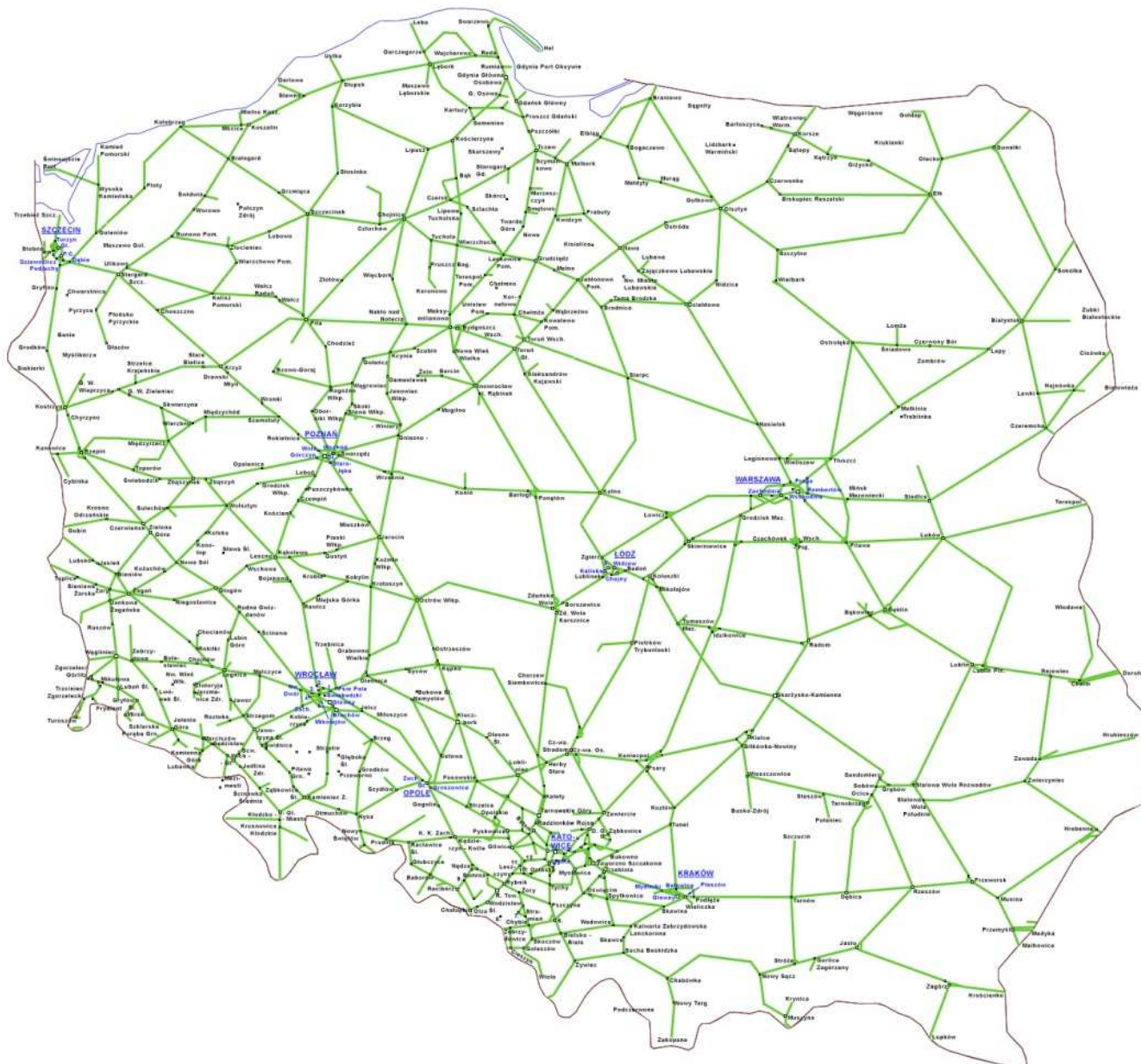
# Polska sieć kolejowa w 1988 roku



Długość około  
26 tys. km.



# Polska sieć kolejowa w 2012 roku



**Długość około  
19 tys. km.**

W okresie od 1989 do 2012 zlikwidowano około 6-7 tys. kilometrów linii kolejowych. Nie przyniosło to żadnych pozytywnych rezultatów.

### Linie dotychczas zlikwidowane przez PKP PLK:

- Rozbiórka (1999) linii 132 na odcinku Zabrze Biskupice - Pyskowice oraz linii Zabrze Mikulczyce – Tworóg-Brynek, korytarzy wywozowych z Górnego Śląska, obecnie cały ruch w kierunku zachodnim z Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego
- musi przechodzić albo przez przeciążony węzeł gliwicki, albo tarnogórski, obsługujący
- również ruch w kierunku północnej Polski linią 131
- Porzucenie linii 271 Wolsztyn - Żagań na odcinku Nowa Sól - Żagań, linii będącej częścią korytarza TEN-T
- Likwidacja linii 229 Pruszcz Gdański - Łeba na odcinku od Pruszcz Gdańskiego do Lęborka, najkrótszej możliwości objazdu Trójmiasta, linii o dużym potencjale przewozów aglomeracyjnych
- Likwidacja linii 363 Rokietnica - Skwierzyna na odcinku Rokietnica - Międzychód, najkrótszego połączenia Gorzowa Wlkp. z Poznaniem, linia prowadząca przez silnie zaludnione tereny

### Linie przeznaczone do zamknięcia przez PKP PLK od grudnia 2013:

- Planowane zamknięcie linii 24, Piotrków Trybunalski – Bełchatów, odcięcie Elektrowni Bełchatów od kolei (!!!)
- Planowane zamknięcie linii 25 na odcinkach Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko-Kamienna oraz Chmielów - Dębica, linia o ogromnych przewozach (około 1 mln ton rocznie), w harmonogramie zamknięć torowych na 2014 jest pozycja zamknięcia linii 71 Ocice - Rzeszów przez kilka miesięcy (ze względu na prace elektryfikacyjne) więc linia przez Mielec będzie tym bardziej potrzebna jako objazd
- Planowane zamknięcie linii 283 na odcinku Zebrzydowa - Ławszowa (stacja Zebrzydowa sterowana przez LCS Bolesławiec – brak kosztów, linia 283 stanowi linie dowozową do E30 co było uwzględnione w modernizacji E30 ze środków unijnych, wjazd linii 283 od strony Niwnic do Zebrzydowej został przebudowany ze środków unijnych), duże kopalnie piasku w Osiecznicy Kliczkowie (Kopalnia i Zakład Przetwórczy Piasków Szklarskich) oraz Nowogroźcu (Surmin Kaolin) - łącznie ok. 150 tys. ton rocznie



# Studium przypadku: kompleksowa modernizacja odcinka Zielonka – Sadowne Węgrowskie

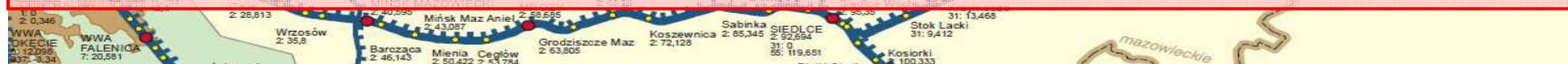
## Zakres proponowanych prac:

- Długość modernizowanego odcinka: 67,25 km
- Koszt: 1600 mln zł (oferta z przetargu).
- Budowa III i IV toru na odcinku Zielonka – Wołomin Słoneczna
- Kompleksowa modernizacja linii na odcinku Warszawa Rembertów – Zielonka – Sadowne Węgrowskie
- Zakładany czas trwania: 2 lata (prawdopodobny: 3 lata)

## Spodziewane efekty:

- zwiększenie prędkości technicznej: 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla towarowych (w praktyce: 130/80 km/h).
- ruch aglomeracyjny: skrócenie czasu jazdy o około 7 minut na odcinku Warszawa Wileńska – Tłuszcz (z 41 do 34 minut) i około 28 minut na odcinku Warszawa Wileńska – Małkinia (ze 112 do 84 minut)
- ruch dalekobieżny: skrócenie czasu jazdy Warszawa – Białystok o około 40 minut
- ruch towarowy: skrócenie czasów jazdy o około 40 minut
- zwiększenie dopuszczalnych nacisków do 221 kN
- zwiększenie przepustowości linii o 100%

**EFEKT: niecałe 70 kilometrów linii zmodernizowanej kosztem 1,6 mld zł, przy spodziewanych gigantycznych utrudnieniach w ruchu pasażerskim i towarowym, masowym odpływie pasażerów oraz ogromnych stratach dla przewoźników towarowych!**





# Studium przypadku: rewitalizacja tzw. ściany wschodniej

## Zakres proponowanych prac:

- Długość linii objętych programem: 385,5 km
- Koszt: 400-600 mln zł (szacunkowy)
- Naprawa główna linii nr 6 na odcinku Zielonka – Białystok połączona z remontem obiektów mostowych i likwidacją ograniczeń
- Naprawa główna linii: 10, 31 (odcinek Siedlce – Czeremcha), 32, 37 (odcinek Białystok – Białystok Fabryczny) oraz 449
- Czas trwania: do 2 lat na linii 6 i 31, 1 rok na pozostałych

## Spodziewane efekty:

- Linia 6: zwiększenie prędkości do 130-160 km/h dla pociągów pasażerskich i do 100 km/h dla towarowych (w praktyce: 130/80 km/h)  
Skrócenie czasów jazdy: pociągi osobowe około 7 minut Warszawa Wileńska – Tłuszcz, (z 41 do 34 minut) i 32 minuty na odcinku Warszawa Wileńska – Małkinia (ze 112 do 80 minut), ruch dalekobieżny: Warszawa – Białystok o około 60 minut (ze 170 do 110 minut), ruch towarowy: o około 60 minut
- Linie 10, 31, 32: Sprawne prowadzenie ruchu towarowego do Warszawy z pominięciem odcinka Warszawa Rembertów – Tłuszcz, udrożnienie najkrótszego połączenia Lublin – Białystok, poprawa połączeń dla szeregu małych i średnich ośrodków miejskich, otwarcie rejonu Bielska Podlaskiego dla przewozów towarowych z północy (obecnie drastyczne ograniczenia nacisków osiowych)
- Linia 37: rewitalizacja i elektryfikacja krótkiego odcinka zwiększy dostępność kolei dla mieszkańców Białegostoku (wydłużenie relacji dalekobieżnych pociągów pasażerskich).

**EFEKT: wyremontowane 385 kilometrów linii, poprawa realnych parametrów eksploatacyjnych dla każdego rodzaju ruchu i co najmniej 1 mld zł oszczędności do wykorzystania na inne linie kolejowe!**

- **Projekty modernizacyjne:**
  - Kosztowne (nawet 30 mln zł/km)
  - Uwzględniają potrzeby głównie ruchu pasażerskiego
  - Czasochłonne (decyzje, projekt, realizacja)
  - Relatywnie nieefektywne
- **Projekty rewitalizacyjne i likwidacji wąskich gardeł:**
  - Tanie (1-2 mln zł/km)
  - Uwzględniają potrzeby wszystkich rodzajów ruchu
  - Szybka realizacja (uproszczone procedury)

**Podstawowy wysiłek inwestycyjny powinien zostać skierowany na projekty rewitalizacyjne oraz likwidację wąskich gardeł!**

...tymczasem...

**Zarządca większy nacisk kładzie na wielkie projekty modernizacyjne**

## Wydatki na infrastrukturę transportową w Polsce w 2012 roku:

### ■ Wydatki całkowite:

- Kolej: 4,4 mld zł
- Drogi: 30,7 mld zł

### ■ Środki krajowe:

- Kolej: 1,9 mld zł
- Drogi: 19,6 mld zł

### ■ Środki unijne:

- Kolej: 2,5 mld zł
- Drogi: 11,1 mld zł

# Zarządca infrastruktury w świetle projektu IV Pakietu Kolejowego

Optymalny zarządca – funkcje i umocowanie

Sytuacja obecna



**Zmiany w ramach IV pakietu**

Postulaty przewoźników niezależnych

- Pełne wyodrębnienie zarządcy ze struktur przedsiębiorstw kolejowych (art. 7 ust. 1-4)

*„Państwa członkowskie dopilnowują, aby zarządca infrastruktury wykonywał wszystkie funkcje, o których mowa w art. 3 ust. 2, i był niezależny od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego”*

*„Państwa członkowskie gwarantują również, że ta sama osoba fizyczna lub prawna, lub te same osoby nie są uprawnione do bezpośredniego lub pośredniego sprawowania kontroli (...) jednocześnie nad przedsiębiorstwem kolejowym i zarządcą infrastruktury, posiadania jakichkolwiek udziałów finansowych jednocześnie w przedsiębiorstwie kolejowym i zarządcy infrastruktury ani wykonywania jakichkolwiek praw jednocześnie względem przedsiębiorstwa kolejowego i zarządcy infrastruktury (...)”*

- Możliwość wyjątków (art. 7 ust. 5):

*„W przypadku gdy w dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy zarządca infrastruktury należy do przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 2-4 niniejszego artykułu.”*

**Zapisy art. 7 ust. 5 oznaczają *de facto* zgodę na brak przeprowadzenia pełnego unbundlingu**



### Rozwój infrastruktury w nowelizacji dyrektywy 2012/34/UE:

- Funkcję „rozwoju sieci” dyrektywa rezerwuje się dla zarządców:
  - planowanie sieci
  - planowanie finansowe i inwestycyjne
  - budowa i modernizacja

### Zderzenie idei z rzeczywistością:

- Państwa członkowskie nie są zobowiązane do dbania o rozwój sieci kolejowej – odpowiedzialność spoczywa na „niezależnym” zarządcy:
  - Brak zapewnionego wsparcia finansowego na wkład własny
  - Konieczność zaciągania kredytów
  - Konieczność naliczania amortyzacji (w przypadku zarządców będących spółkami)
  - Konieczność bilansowania wyniku spółki
  - Niechęć do przejmowania infrastruktury punktowej i granicznej
  - Konieczność finansowania innych spółek z grupy (PKP Energetyka)

# Zarządca infrastruktury w świetle projektu IV Pakietu Kolejowego

Optymalny zarządca – funkcje i umocowanie

Sytuacja obecna

Zmiany w ramach IV pakietu



**Postulaty przewoźników niezależnych**

- Przeprowadzenie pełnego *unbundlingu* – wykreślenie art. 7 ust. 5
- Przewidywanie funkcji zarządcy związanych z rozwojem sieci:
  - Państwa Członkowskie będą mogły dokonywać inwestycji w budowę i rozwój infrastruktury kolejowej niezależnie od zarządców infrastruktury i następnie przekazywać nową infrastrukturę we władanie zarządcy
  - Państwa odpowiadają za inwestycje w strategiczną infrastrukturę kolejową, zarządcy utrzymują i prowadzą ruch
  - Zapewnienie finansowania jako kwestia publiczna a nie wewnętrzny problem spółki

- Przejęcie przez PKP PLK całości kluczowej infrastruktury punktowej
- Unormowanie stosunków umownych PKP SA – PKP PLK
- Wyodrębnienie z PKP PLK i przekazanie PKP Energetyce sieci trakcyjnej (oszczędność co najmniej 400 mln zł rocznie)
- Transparentność PKP PLK wobec uczestników rynku, jawność alokacji kosztów PKP PLK i udział interesariuszy w zatwierdzaniu prawidłowości alokacji
- Optymalizacja sieci przy udziale przewoźników po eliminacji czynników zaburzających:
  - Zbyt wysokie stawki
  - Niska przepustowość, prędkość i ograniczenia nacisków
  - Finansowanie dróg oraz lasów (przejazdy kolejowo-drogowe, pasy przeciwpożarowe)
  - Wyrównanie nakładów utrzymaniowych ze strony państwa

**Realizacja zaleceń Białej Księgi wymaga wdrożenia poważnych zmian systemowych.**

**Rozwój kolei w Europie wymaga w pełni niezależnych i dobrze finansowanych zarządców infrastruktury.**

**Propozycje IV pakietu odnośnie zarządców infrastruktury kolejowej są niewystarczające.**



**Dziękuję za uwagę**

[www.znpk.org](http://www.znpk.org)

Warszawa, 27 lutego 2013

ZWIĄZEK  
**NIEZALEŻNYCH  
PRZEWOŹNIKÓW**  
KOLEJOWYCH

