



JAKA KOLEJ DLA POLSKI ?

Założenia wizji i strategii rozwoju
pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce

Opracowanie raportu:

House of Solutions International Sp. z o.o.
Biuro Analiz Rynkowych

ul. Modelarska 12, 40-142 Katowice
www.houseofsolutions.eu

Redakcja naukowa:

dr Jana Pieriegud

Autorzy raportu:

dr Joanna Archutowska
dr inż. Andrzej Cholewa
dr Jana Pieriegud

Mapa na okładce:

Wydawnictwo Elamed,
„Infrastruktura Transportu”

Spis treści

Wykaz skrótów	4
Wprowadzenie	5
1. Zmiany w otoczeniu oraz oczekiwania społeczeństwa wobec kolei XXI wieku jako wyzwania cywilizacyjne pasażerskiego transportu kolejowego	9
2. Ocena dotychczasowych dokumentów strategicznych w zakresie transportu kolejowego w Polsce	17
3. Podejście systemowe a bariery rozwoju pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce	31
4. Wieloletnie programy rozwoju i finansowania infrastruktury kolejowej: Polska a przykłady z wybranych krajów	39
5. Modele funkcjonowania i finansowania regionalnych przewozów kolejowych w Europie	51
Wnioski – kluczowe czynniki sukcesu pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce.....	65
Bibliografia	67
Spis rysunków	71
Spis tabel	71

Wykaz skrótów

ATP/ATC	Automatic Train Protection /Automatic Train Control
CMK	Centralna Magistrala Kolejowa
CNTK	Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa (obecnie Instytut Kolejnictwa)
DSRK	Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju
ERTMS	Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym
JST	jednostka samorządu terytorialnego
KDP	Koleje Dużych Prędkości
KE	Komisja Europejska
KHP	kontrolowane hamowanie pociągu
KZPK	Koncepcja zagospodarowania przestrzennego kraju
MRR	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego
POIiŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013
PSO	Public Service Obligation
RM	Rada Ministrów
SHP	samoczynne hamowanie pociągu
srk	sterowanie ruchem kolejowym
SRT	Strategia Rozwoju Transportu
ssp	samoczynna sygnalizacja przejazdowa
ŚSRK	Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju
UOKiK	Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów
UTK	Urząd Transportu Kolejowego
WPIK	Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych
WPT	Wspólna Polityka Transportowa UE
zppr	zasady prowadzenia polityki rozwoju

Wprowadzenie

„Wizja bez wdrożenia jest halucynacją”.

Thomas Alva Edison

WIZJA I STRATEGIA to pojęcia z dziedziny zarządzania strategicznego, którego cechami są długi horyzont podejmowanych decyzji oraz koncentracja na przyszłych zmianach otoczenia, dostosowaniu się przedsiębiorstwa do nich, jak również wykorzystanie szans i unikanie zagrożeń pojawiających się w otoczeniu.

Wizja to, mówiąc najprościej, pożądaný obraz przyszłości organizacji i jej miejsca w otoczeniu. Strategia z kolei wyraża cele długoterminowe rozwoju organizacji oraz przedstawia alokację zasobów, jakie są niezbędne do realizacji przyjętych celów. Innymi słowy, strategia to decyzja o alokacji zasobów w przyszłości. Strategia jest więc zbiorem celów, ujętych w programy i plany działań. Cele te powinny być: sformułowane jasno, jednoznacznie i spójnie, ograniczone pod względem liczbowym, mierzalne, zawarte w określonych ramach czasowych, ambitne a zarazem osiągalne. Zarządzanie strategiczne jest procesem złożonym z trzech etapów: analizy strategicznej, planowania strategicznego oraz realizacji strategii. Brak wizji może oznaczać brak strategii, brak tej ostatniej spowoduje, że nie zrealizujemy celów.

Spójna wizja zrównoważonego systemu transportowego Polski jest warunkiem racjonalnego wykorzystywania środków kierowanych na jego modernizację i rozwój oraz wzmocnienia polskiej gospodarki.

Analiza dokumentów strategicznych dotyczących transportu kolejowego w Polsce, opracowanych w ostatnich latach (m.in. Master plan dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030, Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013) pokazała, że nie formułują one ani wizji, ani strategii, będąc diagnozą istniejącego stanu ze wskazaniem ramowych kierunków rozwoju, opartych o prognozy wielkości przewozów. Wydarzenia ostatnich miesięcy są tylko kolejnym potwierdzeniem tego faktu. Brak długofalowej wizji i strategii rozwoju transportu kolejowego, jak również państwowych gwarancji zapewniających ciągłość w przekazywaniu zadeklarowanych środków publicznych, są główną barierą poprawy stanu infrastruktury kolejowej w Polsce.

W Polsce brak jest wizji rozwoju systemu transportu, jak i długofalowej strategii kolei jako ważnego elementu tego systemu.

Współczesna kolej nie może funkcjonować tak, jak funkcjonowała na przełomie XIX i XX wieku, gdy wybudowano większość linii do dziś użytkowanych. Zadaniem współczesnej kolei jest nie tylko sprawny transport ludzi i towarów w akceptowalnym czasie i za akceptowalną cenę, lecz dostarczanie innych usług zwiększających efektywność wykorzystania czasu podróży.

Transport kolejowy zarówno z punktu widzenia technicznego, jak i organizacyjnego jest systemem złożonym z elementów o dużym poziomie wzajemnych zależności i relacji, które nie są łatwo dostrzegalne i nie zawsze mogą być zrozumiałe nawet dla specjalistów i ekspertów.

Transport kolejowy w Polsce w pierwszych latach transformacji ustrojowej i ekonomicznej spotkał się z całkowitym niezrozumieniem potrzeb inwestycyjnych i niedocenieniem jego roli w gospodarce kraju. Był on zatem niedofinansowany, a istniejąca infrastruktura liniowa i punktowa oraz środki transportu uległy technicznej i moralnej degradacji. Uchwalenie kilku aktów prawnych (m.in. trzech ustaw w dniu 16 grudnia 2005 roku: ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego, ustawy o Funduszu Kolejowym i ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz o zmianie innych ustaw) niewiele zmieniło sytuację. Ujawniło się to przez stałe obniżenie jakości usług kolejowych, brak zintegrowanej oferty taryfowej, niską efektywność organizacji przewozów oraz luki w systemie informacyjnym.

System kolejowy nie wspierał więc polskiej transformacji ekonomicznej, a raczej znacznie ją osłabiał. Przedsiębiorstwa pracujące na rzecz kolei wielokrotnie znajdowały się na krawędzi bankructwa. Obecnie na rzecz kolei w Polsce pracuje ponad dwieście istotnych firm. Liczba ta początkowo była znacznie większa, lecz część z tych firm zbankrutowała lub przebranżowiła się. Praca w kolejnictwie przestała być atrakcyjna dla nowego pokolenia, a średnia wieku pracowników tego sektora przesunęła się w kierunku okresu emerytalnego.

Przyszłość kolei w Polsce może zagwarantować tylko podejście systemowe, którego warunkiem niezbędnym jest zaangażowanie państwa.

Historia kolejnictwa liczy ponad 185 lat. W ubiegłym roku obchodzono trzydzieści lat od momentu uruchomienia pociągów TGV we Francji oraz dwadzieścia lat pociągów ICE w Niemczech, które zapewniły jakościowo nowy poziom rozwoju pasażerskiego transportu kolejowego, uzyskując społeczną akceptację. Minęło także dwadzieścia lat od daty opublikowania Dyrektywy 91/440/EWG dotyczącej rozwoju kolei Wspólnoty, która w istotny sposób wpłynęła na obecny model organizacyjny kolei w UE.

Proces restrukturyzacji transportu kolejowego i regionalizacji przewozów pasażerskich liczy w Polsce nieco ponad dziesięć lat. Pierwsza spółka samorządowa (Koleje Mazowieckie) rozpoczęła swoją działalność w 2005 roku, a pierwszy prywatny przewoźnik (Arriva) uruchomił przewozy w 2007 roku. Pod koniec 2008 roku rozpoczął się proces usamorządowienia spółki PKP Przewozy Regionalne. W marcu 2011 roku weszła w życie ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, która wprowadziła nowe regulacje dotyczące finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej (tzw. PSO) oraz wzbudziła duże kontrowersje w środowisku kolejowym. Nadal jednak nie podjęto wielu strategicznych decyzji, od których zależy przyszły rozwój transportu kolejowego w Polsce.

Bardzo niepokojąca sytuacja, w której znalazł się transport kolejowy w Polsce na początku drugiej dekady XXI wieku, kiedy skala skumulowania wieloletnich zaniedbań strukturalnych, błędów systemowych i niedoinwestowania tego sektora osiągnęła wymiar zagrażający bezpieczeństwu przewozów oraz ograniczający mobilność mieszkańców, posłużyła za główną przesłankę przygotowania niniejszego raportu. Szczególną uwagę zwrócono na najbardziej wrażliwy segment, którym są **przewozy regionalne**, mające charakter użyteczności publicznej.

Kolej w Polsce utraciła swoją atrakcyjność w ocenie klientów głównie z tego powodu, że spółki powstałe w wyniku komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe nie wykazały zdolności adaptacji do zmian zachodzących w otoczeniu, m.in. szybkiego dostosowywania swej oferty do zmieniających się preferencji klientów. Analiza długofalowych zmian zarówno w makrootoczeniu, jak i otoczeniu sektorowym jest pierwszym etapem w planowaniu strategicznym. Stąd pierwszą część raportu poświęcono makrotrendom i oczekiwaniom społeczeństwa wobec kolei.

Cele strategii rozwoju pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce powinny uwzględniać oczekiwania i zachowania komunikacyjne nowego społeczeństwa „homo mobilis”.

Poszukiwanie adekwatnych dla Polski rozwiązań w zakresie finansowania infrastruktury kolejowej i przewozów regionalnych powinno natomiast odbywać się z uwzględnieniem doświadczeń (zarówno pozytywnych, jak i negatywnych) oraz modeli wypracowanych w innych krajach europejskich, które zostały przedstawione w ostatnich dwóch częściach raportu.

Mimo iż za brak alokacji odpowiednich środków odpowiadają politycy, to równolegle w polskim społeczeństwie w ostatnich latach następowało pogorszenie wizerunku samej kolei, nie tylko wskutek obiektywnego obniżenia jakości podróży, ale również pod wpływem dominacji negatywnych informacji na temat kolei przedstawianych w mediach. Niestety, współczesne środki masowego przekazu więcej uwagi przywiązują do emocji niż do wielostronnego prezentowania faktów oraz zróżnicowanych opinii. Utrzymywanie się złej atmosfery wokół transportu kolejowego, pogłębionej negatywnym wpływem opóźnionych i trwających w nieskończoność inwestycji kolejowych na bieżące wykonywanie przewozów, pozostaje barierą zmiany klimatu wokół kolei.

Po istotnych zmianach w zarządach, wprowadzeniu osób spoza branży kolejowej, powoli zaczął się zmieniać wizerunek spółek kolejowych i oferta przewozowa. Na przełomie 2011/2012 roku regulator rynku kolejowego (UTK) uruchomił pierwszy publiczny portal informacyjny dla pasażerów podróżujących koleją w Polsce (www.pasazer.utk.gov.pl). Rozpoczął się też proces integracji taryfowej między przewoźnikami pasażerskimi, którzy w oparciu o nowoczesne technologie zaczynają oferować pasażerom nowe usługi.

Transport kolejowy jest miarą jakości życia Polaków i spójności wewnętrznej kraju. Poprawa tej jakości nie jest możliwa bez zmiany wizerunku kolei w społeczeństwie.

Wizja, z definicji, powinna zawierać opis pożądanego stanu w przyszłości, nie może być ekstrapolacją przeszłości, musi obejmować wszystkie elementy systemu transportu kolejowego oraz interakcje między nimi. Aby zapoczątkować pozytywne relacje pasażerskich przewoźników kolejowych z otoczeniem, potrzebna jest inspirująca wizja, która wywoła pozytywne emocje wszystkich Polaków. Emocje te są potrzebne dla zbudowania dialogu i zaufania oraz dodania odwagi politycznej urzędnikom wysokiego szczebla do podejmowania koniecznych decyzji strategicznych, które nadadzą bieg długo oczekiwany zmianom w całym sektorze kolejowym.

Warszawa – Katowice, marzec 2012

1. Zmiany w otoczeniu oraz oczekiwania społeczeństwa wobec kolei XXI wieku jako wyzwania cywilizacyjne pasażerskiego transportu kolejowego

Każde przedsiębiorstwo działa w określonych warunkach zewnętrznych, czyli w określonym **OTOCZENIU**. Otoczenie przedsiębiorstwa to całokształt zjawisk, procesów i instytucji, które mają wpływ na funkcjonowanie przedsiębiorstwa, realizację jego strategii oraz perspektywy rozwojowe. W otoczeniu bezpośrednim przedsiębiorstwa (mikrootoczeniu), nazywanym też otoczeniem konkurencyjnym, zachodzą liczne interakcje – powiązania kooperacyjne i konkurencyjne – między przedsiębiorstwem a podmiotami tego otoczenia. Przedsiębiorstwo ma możliwość nie tylko analizować i przewidywać oddziaływania swoich obecnych i potencjalnych konkurentów, producentów substytutów, dostawców i nabywców, ale w pewnym zakresie także je zmieniać. Z kolei makrootoczenie, zwane również otoczeniem dalszym przedsiębiorstwa, to zespół warunków funkcjonowania przedsiębiorstwa wynikający z lokalizacji podmiotu w określonym regionie i kraju, w danym układzie politycznym i społecznym, w ukształtowanej kulturze i tradycjach. Przedsiębiorstwo nie może tych warunków zmieniać, może jedynie obserwować, analizować i do nich dostosowywać się, minimalizując potencjalne zagrożenia.

Znaczące i trwałe zmiany społeczne, polityczne i technologiczne, o zasięgu globalnym, wpływające na wszystkie dziedziny życia (biznes, gospodarkę, kulturę, karierę i życie osobiste), a w konsekwencji na przyszły kształt naszego świata, określono mianem **MEGATRENDÓW**. W tym roku mija trzydzieści lat od opublikowania przez amerykańskiego futurologa Johna Naisbitta jego pierwszej książki pt. „Megatrends”¹, która odniosła jeden z największych sukcesów na światowym rynku publikacji. Od tego czasu, najczęściej na przełomie każdego dziesięciolecia, opracowywane i publikowane są różnego rodzaju raporty ukazujące rozwój globalnych trendów oraz stanowiące wsparcie przedsiębiorstw w zakresie rozwoju i innowacji w szybko zmieniającym się otoczeniu.

Z porównania megatrendów z ostatnich trzech dekad wynika, że w ostatnich dziesięciu latach otoczenie gospodarcze zmieniło się dramatycznie i nie jest podobne do quasi-statycznych warunków końca lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku. Zmiany dotyczą wielu aspektów działalności organizacji jednocześnie, a waga otoczenia w ich działalności nieustannie się zwiększa. Otoczenie, w którym funkcjonują współczesne przedsiębiorstwa, charakteryzuje się cechami, takimi jak:

- ciągłe zmiany i turbulentność,
- rosnące ryzyko i niepewność,
- kryzysy gospodarcze i chaos kulturowy,

¹ J. Naisbitt, Megatrends. Ten New Directions Transforming Our Lives, New York, Warner Books, 1982. Pozostając prawie przez dwa lata na pierwszej pozycji bestsellerów „New York Timesa”, została opublikowana w 57 krajach, sprzedając się w liczbie przekraczającej 14 milionów egzemplarzy. W 1990 roku ukazała się kolejna książka: J. Naisbitt, P. Aburdene, Megatrends 2000: Ten New Directions for the 1990s, William & Morrow Company Inc., New York 2000.

- niestabilność polityczna,
- natłok informacyjny,
- nieustający postęp technologiczny,
- zmiany w stylu życia i wartościach konsumentów,
- dążenie do zrównoważonego rozwoju (ekorozwoju).

CHAOS I TURBULENTNOŚĆ to nowe oblicze normalności biznesu². W otoczeniu turbulentnym, nazywanym również burzliwym, o wysokim stopniu dynamiki i dużym nasileniu zmian nieciągłych, nieprzydatne stają się tradycyjne metody planowania strategicznego i operacyjnego. Pojawienie się otoczenia burzliwego wiąże się m.in. z dominującym wpływem polityki na życie gospodarcze³.

Według filozoficzno-matematycznej **teorii CZARNEGO ŁABĘDZIA** (ang. *black swan theory*), stworzonej przez Nassima Taleba, przypadkowość i niepewność to główne siły rządzące współczesnym światem⁴. Zjawisko czarnego łabędzia⁵ posiada trzy główne cechy: jest nieoczekiwane dla obserwatora lub cechuje się dla niego niskim prawdopodobieństwem; ma znaczne konsekwencje; patrząc wstecz, ocenia się je jako przewidywalne i wytłumaczalne. Zdarzenia te mogą mieć wymiar zarówno pozytywny, jak i negatywny. Teoria ta pokazuje brak możliwości określenia prawdopodobieństwa występowania pewnych zdarzeń, znajdujących się poza sferą poznawczą współczesnej nauki, historii, finansów i technologii. Niewielkie prawdopodobieństwo zdarzenia nie czyni go mniej realnym i odczuwalnym. Nassim Taleb ujawnia także psychologiczne aspekty funkcjonowania ludzi, którzy pełni są uprzedzeń i myślą schematycznie. Pozostają oni bezradni w obliczu niepewności i nieświadomi ogromnej roli rzadkich zdarzeń we współczesnym świecie. Ocena takich zjawisk zależy od wiedzy i doświadczenia jednostki. Jednakże podjęcie racjonalnych decyzji dodatkowo jest utrudnione ogromną ilością danych gromadzonych i przetwarzanych we współczesnym świecie oraz biznesie.

PRZECIĄŻENIE INFORMACYJNE (ang. *information overload*) jako termin zostało po raz pierwszy użyte już w 1970 roku przez futurologa Alvina Tofflera w książce „Szok przyszłości”⁶, który przewidział, że szybko rosnąca ilość informacji wkrótce stanie się problemem dla ludzkości. Przeładowanie informacyjne oznacza stan psychiczny jednostki przeżywającej stres spowodowany brakiem zdolności do rozwiązywania problemów. Nadmierna ilość przetworzonych (otrzymanych wcześniej) informacji, wysoka dynamika jej przyrostu, jak również sprzeczności w dostępnych informacjach, które powstają na skutek dużej ich ilości, najczęściej o niskiej jakości czy informacji fałszywych (informacji-klonów), utrudniają wyodrębnienie informacji prawdziwych i istotnych. W zarządzaniu strategicznym zjawisko tzw. szumu informacyjnego powoduje m.in. pomijanie kluczowych informacji w procesie podejmowania decyzji i może prowadzić do niewłaściwej oceny sytuacji i wniosków.

Uważa się, że w 2008 roku rozpoczęła się era tzw. **DUŻYCH DANYCH** (ang. *big data*). Według definicji IBM trzy główne cechy, które charakteryzują duże dane to: olbrzymia ilość, zawrotna szybkość

² Zob. Ph. Kotler, J.A. Caslione, Chaos. Zarządzanie i marketing w erze turbulencji, MT Biznes, Warszawa 2009.

³ Leksykon zarządzania, Difin, Warszawa 2004, s. 397.

⁴ N. N. Taleb, The Black Swan. The Impact of the Highly Improbable, Second Edition, Random House, New York 2010.

⁵ W Europie do końca XVII wieku, do momentu odkrycia w Australii gatunku łabędzi o czarnym upierzeniu panowało przekonanie, że „wszystkie łabędzie są białe”, bo przecież nikt nigdy nie widział czarnego łabędzia. Był on więc określeniem czegoś, co nie istnieje.

⁶ A. Toffler, Future Shock, Bantam Book, 1970.

oraz różnorodność formatów, określone jako V^3 (ang. *volume, velocity, variety*)⁷. Szacunki zawarte w raportach wiodących firm informatycznych (IBM, Oracle) oraz firm zajmujących się badaniem rynku teleinformatycznego (np. IDC)⁸, pokazują, że ekstremalne obciążenia nastąpią dopiero w przyszłości.⁹

Przeładowanie informacyjne stało się więc stałym elementem współczesnego świata, który należy zaakceptować jako nowy fragment rzeczywistości. Efektywne analizowanie dużych danych wymaga zastosowania całkowicie nowych narzędzi. Duże oczekiwania w zakresie integracji i analizy nieustrukturyzowanych danych (stanowiących obecnie ok. 80% wszystkich informacji) niezależnie od tego, gdzie się one znajdują, wiążą się z rozwiązaniami opartymi na chmurze obliczeniowej (ang. *cloud computing*). Wdrożenie przetwarzania w chmurze jest ważnym elementem transformacji przedsiębiorstwa oraz nowej strategii nazywanej inteligentnym przetwarzaniem danych, która otwiera drogę do redukcji kosztów przy jednoczesnym podniesieniu jakości usług przedsiębiorstw.¹⁰

Postępujący proces integracji informatyki i technologii telekomunikacyjnych z życiem społecznym i codziennymi czynnościami człowieka doprowadził do powstania określenia „**DIGITALIZACJA STYLU ŻYCIA**”. Mimo zmian kulturowych i cywilizacyjnych silna potrzeba przynależności do grupy pozostaje jednak niezmienna. Powstają nowe narzędzia, które ułatwiają tworzenie, utrzymywanie i zacieśnienie więzi społecznych. Trwałą częścią życia społecznego stały się **TECHNOLOGIE BEZPRZEWODOWE I URZĄDZENIA MOBILNE**, a także **MEDIA SPOŁECZNOŚCIOWE**¹¹.

Według raportu adStandard w 2011 roku liczba osób posiadających telefon komórkowy na świecie była blisko trzy razy wyższa niż liczba komputerów podłączonych do sieci (3,5 mld vs. 1,2 mld szt.). W Polsce sytuacja wygląda bardzo podobnie. Według danych GUS w Polsce na koniec 2011 roku działało 50,7 mln aktywnych SIM-kart. Oznacza to, że penetracja telefonii komórkowej osiągnęła poziom 132,7%, natomiast Internetu ok. 65% (szacunki Ericsson). Ponad połowa internautów używa szerokopasmowego Internetu mobilnego w urządzeniach przenośnych¹². Bardzo dynamicznie rozwija się rynek tworzenia aplikacji do urządzeń mobilnych, notując dwucyfrowe przyrosty rok do roku¹³. W grudniu 2011 roku na całym świecie z 2,3 mld internautów ok. 1,2 mld korzystało z serwisów społecznościowych. Najpopularniejszym spośród nich jest Facebook (z 845 mln użytkowników). Jedna sesja użytkownika z tym serwisem trwa ok. 37 minut; codziennie korzysta z niego

⁷ P.C. Zikopoulos, Ch. Eaton, D. deRoos, Th. Deutsch, G. Lapis, Understanding Big Data. Analytics for Enterprise Class Hadoop and Streaming Data, McGraw Hill, 2012, s. 5.

⁸ Zob. Extracting Value from Chaos, Report, IDC, June 2011; J. E. Dunn, Explosion in "big data" causing data centre crunch, <http://news.techworld.com/data-centre/3329648/explosion-in-big-data-causing-data-centre-crunch/> z 12.01.2012.

⁹ Ilość przetwarzanych i przesyłanych danych wzrosła z ok. 135 eksabajtów (EB, tj. tryliona bajtów) w 2005 roku do 1200 eksabajtów w 2010 roku. Oznacza to, że do pomiaru ilości informacji potrzebna stała się jednostka nazywana zettabajtem (ZB, tj. ok. 10^{21} bajtów). Ocenia się, że w 2011 roku przechowywano ok. 1,8 ZB danych; w tym roku ta liczba wzrosła do 2,7 ZB, natomiast do roku 2015 może ona sięgnąć prawie 8 ZB, a do 2020 – do 35 ZB.

¹⁰ IBM, Inteligentne przetwarzanie danych: infrastruktura informatyczna, dzięki której funkcjonuje Mądrzejszy Świat, <http://www-03.ibm.com/systems/data/flash/pl/smartercomputing/about.html>.

¹¹ Są to kanały komunikacyjne umożliwiające interakcję między internautami za pomocą narzędzi, takich jak: email, czaty, fora, komunikatory, VoIP, blogi, grupy dyskusyjne, serwisy społecznościowe, wiki, podcasty, share media (tj. dzielenie się plikami multimedialnymi, m.in. muzyką, wideo, zdjęciami, prezentacjami).

¹² K. Pąk, Pionierzy mobilnego społeczeństwa sieciowego w Polsce, Ericson, luty 2012, www.telix.pl/images/sprawozdania/pionierzy-internetu-w-polsce.pdf.

¹³ Media społecznościowe, Raport, lipiec 2011, <http://interaktywnie.com>.

400 mln użytkowników¹⁴. Jak wynika z badania przeprowadzonego przez Pew Research Center w 2011 roku, 39% dorosłych Polaków korzysta z portali społecznościowych (tj. prawie 19 mln, w tym 7,8 mln z Facebooka), a kolejne 18% loguje się do sieci, ale nie odwiedza tego typu stron¹⁵.

Jednym z najnowszych trendów technologicznych jest rozwój usług pozwalających na lokalizację obiektów, ludzi, wydarzeń (ang. *location-based services* – LBS), m.in. geokodowanie, geolokalizacja, geowizualizacja, które umożliwią uzyskanie nowej jakości w tworzeniu sieci relacji społecznych.

Rozwój nowych przejawów społeczeństwa informacyjnego ma wiele konsekwencji, powodując **ZMIANY W STYLU ŻYCIA I WARTOŚCIACH SPOŁECZNYCH**. Obecny rynek pracy wymaga stałej elastyczności i aktywności, wskutek czego zmieniają się relacje, takie jak: miejsce pracy – miejsce zamieszkania, praca zawodowa – życie rodzinne. Wyzwaniem staje się łączenie ambicji zawodowych i aspiracji życiowych. Z jednej strony, aby wypełniać obowiązki służbowe i polecenia pracodawcy, nie zawsze jest niezbędne opuszczanie domu (tzw. telepraca). Z drugiej strony, dzisiejsze życie charakteryzuje się wieloma miejscami pobytu (lokalizacjami). Na przykład, zatrudnienie na czas trwania jednego projektu nie uzasadnia potrzeby przeprowadzki. Wykonywanie codziennych obowiązków w kilku miejscach doprowadziło do powstania pojęcia multilokalizacji, a oddzielne życie w różnych miejscach zamieszkania dotyczy coraz większej liczby osób i rodzin (nazywane w socjologii LAT – ang. *living apart together*). Mobilność jest też odbiciem pozycji społecznej – częściej podróżują lepiej zarabiający. Wzrasta znaczenie podróży związanych z czasem wolnym oraz aktywnym udziałem w życiu kulturalnym.¹⁶

Potrzeba podróżowania, jej częstotliwość i styl zmieniają się w zależności od wieku. Młodzież jest najbardziej mobilna ze wszystkich grup społecznych. Obecnie tę grupę stanowi pokolenie nazwane w socjologii „**GENERACJĄ Y**”, określane również pokoleniem sieci, generacją cyfrową czy pokoleniem Milenium. Jest to pokolenie wyżu demograficznego z lat 80. XX wieku, które dorastało na przełomie wieków i które od wczesnych lat życia aktywnie i w każdej dziedzinie życia korzysta z nowych technologii. Młodzież z tej generacji ma kilka charakterystycznych cech, np.:

- nie pamięta czasów PRL-u; jest pokoleniem „nieskażonym” komunizmem, ceniącym wolność;
- jest dobrze wykształcona i chętna dalej się rozwijać;
- jest tolerancyjna i otwarta na to, co jest nowe i inne;
- jest często zbyt pewna siebie i niecierpliwa;
- jest ambitna i zdolna do zmiany pracy oraz miejsca zamieszkania;
- żyje w „globalnej wiosce”, a dzięki dostępowi do Internetu ma znajomości na całym świecie;
- najbardziej liczy się dla niej lokalizacja i możliwość szybkiego przemieszczania się;
- bardzo ceni równowagę pomiędzy życiem zawodowym a życiem prywatnym;
- bardziej docenia jakość życia i doświadczenia życiowe niż posiadanie.

¹⁴ Social Media around the world 2011, InSites Consulting.

¹⁵ Regularne i nadmierne korzystanie z serwisów społecznościowych może powodować uzależnienie określane Facebook Addiction Disorder (FAD).

¹⁶ C. Tully, Mobilisierung des Mobilitäten Trends in der Jugendmobilität, „Der Nahverkehr” nr 7-8/2011, s. 12-15.

W Polsce, w celu zdiagnozowania pełnego obrazu pokolenia, które doświadcza na sobie wielu przemian cywilizacyjnych, przygotowano raport „Młodzi 2011”¹⁷. Młode pokolenie stanowią ludzie mobilni, będący w nieustannym ruchu, ciekawi nowości i dobrze obeznani ze współczesnymi narzędziami informacyjno-komunikacyjnymi.

Z punktu widzenia zapewnienia potrzeb przewozowych dzisiejsza mobilność nie jest jedynie zwykłym pokonywaniem czasu i przestrzeni, lecz nowym wymiarem wolności. Mobilność oznacza życie w równoległych światach i jest ważnym elementem rozwoju personalnego i zawodowego człowieka. Wymogiem mobilności staje się efektywne wykorzystanie czasu. Pozwalają na to nowoczesne urządzenia mobilne (np. netbooki, tablety, smartfony). Mówi się o powstaniu **nowego typu osobowości „HOMO MOBILIS”**¹⁸, którą cechują m.in.: nowe rozumienie wolności i komfortu życiowego, „cyber-mentalność”, potrzeba ciągłego bycia online, dostępu do Internetu i komunikowania się za pomocą mediów społecznościowych, a także potrzeba nowych zindywidualizowanych produktów i usług, w pełni dopasowanych do wartości, stylu życia, uczuć i marzeń.

Pojawia się pojęcie „kultury nanosekundy”¹⁹, kiedy wszystko ma być dostępne natychmiast, a więc warunkiem przetrwania jest **MOBILNOŚĆ**, łącząca w sobie zarówno dostęp do technologii mobilnych, jak i do nowoczesnych środków transportu.

Mobilność jest jednym z kluczowych elementów megatrendu, jakim jest **ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ** (inaczej **ekorozwój**). Zakłada on prowadzenie wszelkiej działalności gospodarczej, w tym transportowej, w harmonii z przyrodą tak, aby nie spowodować nieodwracalnych zmian, lub innymi słowy gospodarowanie dopuszczalne ekologicznie, pożądane społecznie i uzasadnione ekonomicznie. Pod wpływem tego megatrendu kształtowane są cele wspólnej polityki transportowej UE (WPT).

Już w Białej Księdze dot. Transportu z 1992 roku za podstawowy cel WPT uznano stworzenie spójnego paneuropejskiego systemu transportowego, bez ograniczeń w dostępie do poszczególnych jego segmentów, rządzącego się prawami wolnej i uczciwej konkurencji oraz sprzyjającego integracji lub współpracy przewoźników w celu osiągnięcia **ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI** (ang. *sustainable mobility*) w skali Wspólnoty²⁰. Cel ten nadal pozostaje aktualnym. W komunikacie KE z 2009 roku pt. „Zrównoważona przyszłość dla transportu – w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu”²¹ do głównych czynników, które niosą ze sobą wyzwania dla mobilności oraz napędzają przyszłe działania w zakresie rozwoju transportu zaliczono np.: zmiany klimatyczne, starzenie się społeczeństwa²², urbanizację, procesy migracji ludności, integrację regionalną, globalizację i technologie.

¹⁷ K. Szafraniec, Młodzi 2011, red. naukowa i rekomendacje M. Boni, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, Warszawa 2011, http://zds.kprm.gov.pl/sites/default/files/pliki/mlodzi_2011_printerfriendly.pdf.

¹⁸ Zob. G. Amar, Homo Mobilis. Le nouvel âge de la mobilité, éloge de la reliance, FYP 2010.

¹⁹ N. Hatałska, TrendBook 2011, <http://hatałska.com>, s. 16.

²⁰ White Paper. The Future Development of the Common Transport Policy – A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility, EC, Brussels, December 1992, COM(92)494.

²¹ Communication. A sustainable future for transport: Towards an integrated, technology-led and user friendly system, EC, Brussels, 17.6.2009, COM(2009) 279.

²² W ocenie ekspertów firmy Deloitte, która co kwartał publikuje raport pt. „Global Economic Outlook” starzenie się społeczeństwa przybiera dramatyczny wręcz wymiar w gospodarkach europejskich. Zob. Global Economic Outlook. Navigating Uncertainty, Deloitte, Q1 2012.

Najnowsza Biała Księga z 2011 roku, która ujmuje wizję konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportowego do 2050 roku, zaczyna się od stwierdzenia, że „**transport jest fundamentem współczesnej gospodarki i społeczeństwa, a mobilność ma istotne znaczenie dla spójności rynku wewnętrznego oraz dla jakości życia obywateli, mogących cieszyć się swobodą podróżowania**”²³. Zapewnienie wzrostu sektora transportowego i mobilności ma się odbywać przy jednoczesnym obniżeniu emisji zanieczyszczeń i opierać o trzy główne zasady: ekonomicznej efektywności, ekologicznej racjonalności i społecznej zasadności. Należy jednak pamiętać, że przy wprowadzeniu tych zasad w życie powstaje istotny dylemat, czy transport zrównoważony może być transportem efektywnym i konkurencyjnym.

W 2010 roku Frost & Sullivan, globalna firma doradcza, zidentyfikowała megatrendy, które będą wywierać wpływ na biznes, karierę i kulturę w nadchodzących latach (do 2020 roku) oraz rozpoczęła wizjonerski program badań dotyczących innowacji w obszarach, takich jak: rozwój megamiast, regionów i korytarzy, rozwiązania inteligentne jako nowe podejście proekologiczne, geosocjalizacja, innowacje prowadzące do zerowej emisji spalin, nowi gracze – państwa poza regionem BRIC (Brazylia, Rosja, Indie i Chiny), e-mobilność oraz nowe modele biznesowe²⁴.

Wśród wymienianych megatrendów, istotnych z punktu widzenia danego raportu, należy zwrócić uwagę na postępującą **URBANIZACJĘ**, która przyczynia się do większej integracji centrów miast z przedmieściami i miejscowościami satelickimi, co doprowadzi do rozszerzenia granic obszarów miejskich z obecnie średnio 40 km (25 mil) do ok. 64 km (40 mil). Do 2020 roku w skali światowej będziemy świadkami rozwoju 30 megamiast, 15 megaregionów i co najmniej 10 megakorytarzy o liczbie ludności ponad 20 milionów. Urbanizacja doprowadzi do powstania modeli klastrów koncentrycznych w branżach, takich jak ochrona zdrowia, logistyka, sprzedaż detaliczna i wielu innych, zmuszając organizacje do ponownej analizy swoich „miejskich” modeli biznesowych. Z kolei e-mobilność zdefiniuje kwestie mobilności osobistej (koncepty typu *smart-cities*). Świat zaobserwuje także odwrócenie migracji osób wykształconych. Rosnące znaczenie uczenia się przez całe życie (ang. *life long learning*) oraz wydłużenie wieku emerytalnego będzie natomiast czynnikiem aktywizującym mobilność osób, które zakończyły już edukację formalną (w tym osób w wieku 50+).

Ponadto, przewiduje się, że w najbliższej dekadzie na popularności zyska troska o zdrowie, dobrą kondycję i samopoczucie (ang. *well-being*), pojmowana szerzej niż opieka zdrowotna (obejmująca ciało, umysł i ducha). Poza tym, zupełnie nowy poziom osiągnie zaangażowanie kobiet w biznesie: do 2020 roku kobiety będą stanowiły jedną trzecią liczby osób pracujących; coraz więcej kobiet będzie zajmowało stanowiska kierownicze.

Niezrozumienie, niedostosowanie lub brak przewidywania przyszłościowych potrzeb klientów doprowadziło do upadku wielu firm na rynku. Dlatego też podmioty oferujące i organizujące kolejowe przewozy pasażerskie powinny uwzględnić **OCZEKIWANIA I ZACHOWANIA KOMUNIKACYJNE PODRÓŻNYCH**. Do takich oczekiwań należą:

²³ White Paper. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, EC, Brussels, 28.3.2011, COM(2011)144 final, s. 3.

²⁴ K. Srinivasan, A. Robbins, Mega Trends That Will Shape the Future of the World, Frost & Sullivan, 2010, <http://www.frost.com/prod/servlet/our-services-page.pag?sid=224580561>.

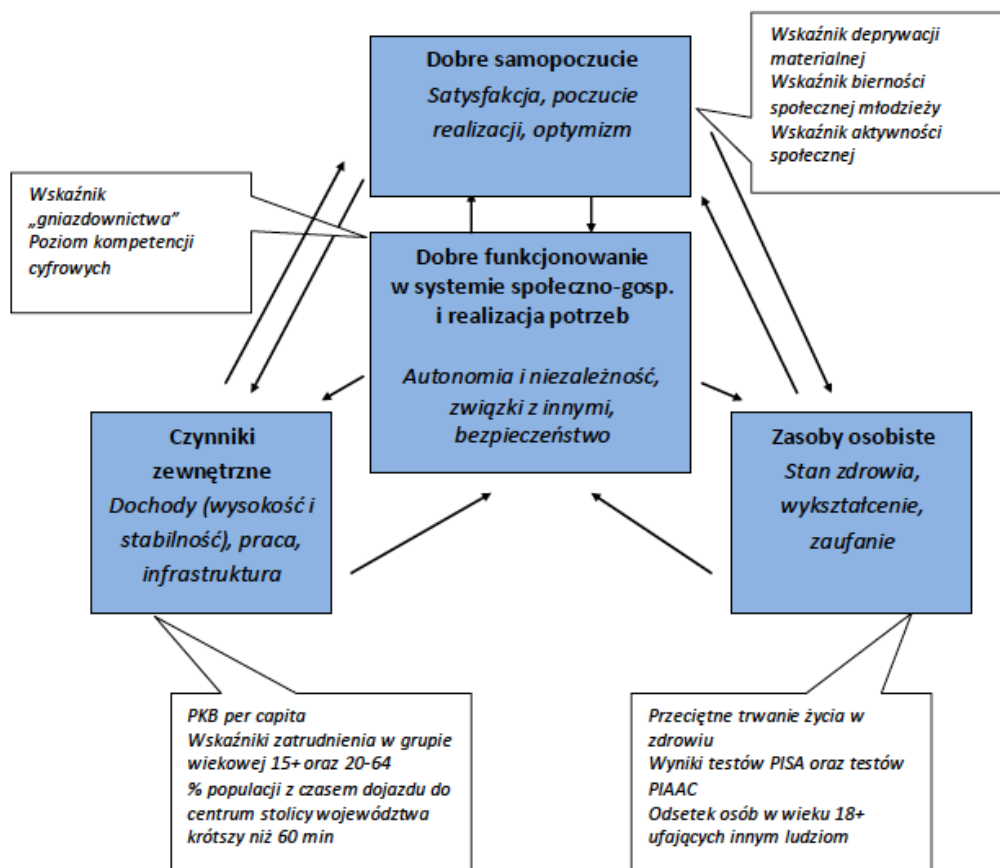
- krótki czas podróży za stosunkowo niewysoką cenę,
- częstotliwość kursowania pociągów odpowiednia dla danej kategorii przewozów,
- bezpieczeństwo na stacjach i dworcach kolejowych oraz w trakcie podróży,
- punktualność kursowania pociągów,
- dostęp do informacji i możliwość korzystania z nowoczesnych technologii zarówno na etapie planowania podróży, w trakcie, jak i po jej zakończeniu,
- dostępność miejsc siedzących,
- komfort jazdy,
- łatwość nabycia biletu,
- wspólny bilet, czyli możliwość podróżowania różnymi kategoriami pociągów oraz środkami transportu publicznego na jednym bilecie,
- skomunikowanie pociągów,
- oferta zintegrowana z innymi środkami transportu,
- dostęp do szerokopasmowego Internetu podczas podróży,
- czystość w pociągach i w punktach przesiadkowych,
- reakcja „personelu pierwszego kontaktu” w czasie rzeczywistym,
- serwis pokładowy.

Co więcej, należy również uwzględnić czynniki subiektywnej oceny, jakie wpływają na poprawę jakości życia Polaków (zob. rys. 1). Do zapewnienia dobrego samopoczucia w trakcie podróży (ang. *well-being while travelling*)²⁵ dzisiejsi pasażerowie potrzebują produktu na miarę „COOL TRAIN” czy „COOL RAIL” (por. rys. 2). Nową jakość obsługi i satysfakcję mają dać pasażerom na przykład: lepsza ergonomia i nowoczesny design środków transportu, nowe zindywidualizowane usługi, jak również uczestniczenie w ich tworzeniu (np. konkursy na wybranie nazwy pociągów, kolorystykę).

Dla spełnienia tych oczekiwań potrzebna jest wizja, oparta na realistycznych założeniach, a nie na nostalgii kolejowej i pobożnych życzeniach, oraz strategia rozwoju sektora kolejowego, mająca jasno zdefiniowane cele, realizacji których służą dokumenty programowe i narzędzia regulacyjne.

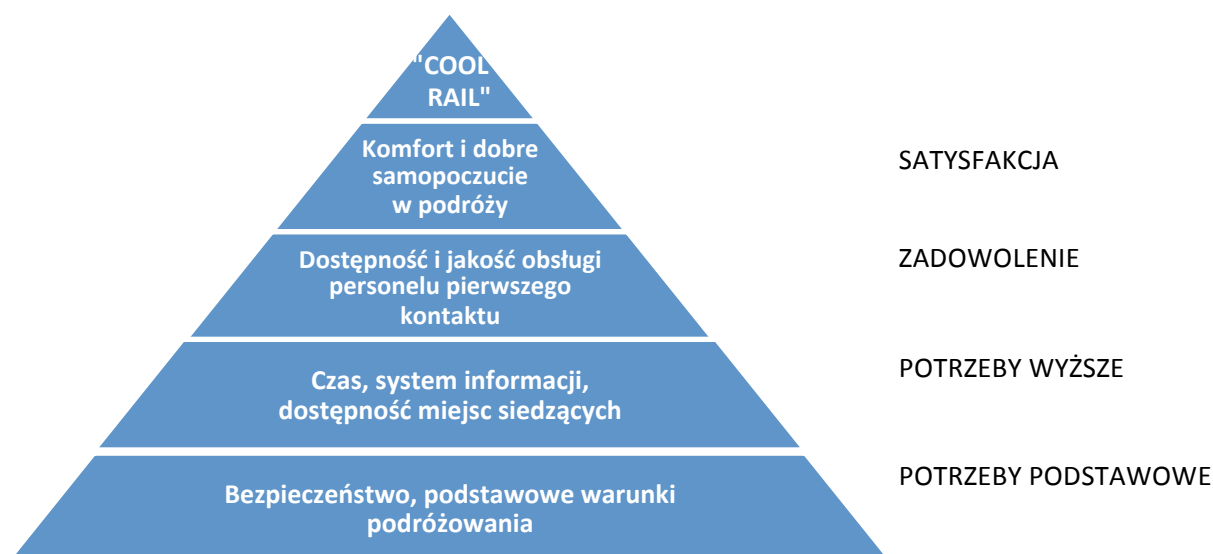
²⁵ Stosowane m.in. przy ocenie satysfakcji pasażerów przez przewoźnika państwowego (SBB) w Szwajcarii.

Rysunek 1. Determinanty subiektywnego dobrostanu jednostki



Źródło: Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Projekt. Część I, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, Warszawa, 17.11.2011, s. 64.

Rysunek 2. Hierarchia współczesnych potrzeb pasażera



Źródło: opracowanie własne.

2. Ocena dotychczasowych dokumentów strategicznych w zakresie transportu kolejowego w Polsce

PROGRAMOWANIE STRATEGICZNE jest działalnością **państwa** polegającą na opracowywaniu i realizacji różnego rodzaju **dokumentów programowych** (np. polityka, strategia, program, plan), mającą na celu kształtowanie procesów społeczno-gospodarczych poprzez określanie celów i służących ich osiągnięciu zespołów zadań, realizowanych za pomocą metod, środków i narzędzi dostępnych w ramach obowiązujących regulacji krajowych. Do głównych cech programowania strategicznego należą:

- wielowymiarowy charakter,
- horyzontalność ujęcia problemów,
- podejście systemowe,
- elastyczność i ciągłość,
- pośrednie oddziaływanie na przebieg procesów społeczno-gospodarczych,
- wzrost znaczenia planowania regionalnego,
- partycypacja społeczna w procesie programowania.

CELE zawarte w dokumencie strategicznym powinny tworzyć uporządkowaną i spójną strukturę hierarchiczną. Spójność celów jest miarą prawidłowej konstrukcji programu i warunkiem jego skuteczności, który pozwala poprzez efekt synergii uzyskiwać lepsze efekty w wymiarze społeczno-gospodarczym, regionalnym i przestrzennym.

Zgodnie z diagnozą zawartą w dokumencie pt. „Założenia systemu zarządzania rozwojem Polski” z kwietnia 2009 roku²⁶, w Polsce do tej pory nie wypracowano spójnej wizji systemu strategicznego zarządzania rozwojem. Działania i aktywność państwa na tym polu były częstokroć upolityczniane i podejmowane ad hoc, służąc raczej realizacji bieżących potrzeb aniżeli długookresowym celom. Za podstawowe mankamenty systemu zarządzania rozwojem w Polsce uznano również:

- słabość i nieefektywność systemu programowania, skutkującą brakiem możliwości osiągnięcia celów polityki rozwoju;
- niedostateczne powiązanie poziomu programowania z poziomem operacyjnym;
- brak silnego ośrodka koordynacji polityki rozwoju oraz brak sprawnych kanałów współpracy pomiędzy poszczególnymi jej podmiotami;

²⁶ Dokument opracowany przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (MRR) we współpracy z Kancelarią Prezesa Rady Ministrów oraz Zespołem Doradców Strategicznych Prezesa Rady Ministrów, przyjęty przez Radę Ministrów (RM) w dniu 27 kwietnia 2009 roku. Zespół jest ciałem opiniotwórczo-doradczym Premiera RP, powołanym 6 marca 2008 roku na mocy zarządzenia Prezesa RM.

- niewystarczające zaangażowanie kierownictwa politycznego jednostek administracji publicznej w prace programowo-strategiczne;
- odrębność planowania przestrzennego od planowania społeczno-gospodarczego;
- niedostatecznie określone relacje pomiędzy polityką rozwoju i polityką regionalną;
- brak przejrzystego systemu finansowania polityki rozwoju.

W znowelizowanej ustawie z dnia 6 grudnia 2006 roku o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (ustawa o zppr)²⁷ określono trzy rodzaje strategii rozwoju, w oparciu o które ma być stworzony nowy system zarządzania rozwojem kraju:

- **DŁUGOOKRESOWA STRATEGIA ROZWOJU KRAJU (DSRK)** o co najmniej 15-letniej perspektywie realizacji – dokument horyzontalny, kompleksowy;
- **ŚREDNIOOKRESOWA STRATEGIA ROZWOJU KRAJU (ŚSRK)** o 4–10-letniej perspektywie realizacji (obecnie ŚSRK stanowi Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015) – dokument horyzontalny, kompleksowy. ŚSRK uwzględnia ustalenia zawarte w DSRK;
- **INNE STRATEGIE ROZWOJU** – dokumenty odnoszące się do obszarów wskazanych w ŚSRK; w przypadku strategii opracowywanych przez administrację rządową szczebla centralnego są to dokumenty o 4–10-letniej perspektywie realizacji, ale nie dłuższej niż perspektywa realizacji aktualnie obowiązującej ŚSRK, chyba że dłuższy horyzont czasowy wynika ze specyfiki rozwojowej w danym obszarze. Wśród innych strategii rozwoju wyróżnia się m.in. strategie odnoszące się do regionów oraz strategię ponadregionalną. Dokumenty te podlegają ocenie zgodności ze ŚSRK.

W ramach kształtowania polityki rozwoju w Polsce trwa obecnie porządkowanie i przygotowywanie dokumentów strategicznych nowej generacji (zob. tabelę 1), które mają być opracowane według określonej struktury, obejmującej m.in. harmonogramy realizacji, wskaźniki realizacji oraz ramy finansowe. Zgodnie z „Planem uporządkowania strategii rozwoju”, przyjętym przez RM w dniu 24 listopada 2009 roku (zaktualizowanym 30 kwietnia 2011 roku), wszystkie strategie oraz programy rozwoju mają się opierać się na następujących zasadach:

- niedyskryminacji w życiu politycznym, społecznym i gospodarczym;
- solidarności (w tym również solidarności wewnątrz- i międzypokoleniowej);
- spójności (terytorialnej, regionalnej, regulacyjnej);
- dobra publicznego i demokratycznego państwa.

Ramy nowego porządku stanowią Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju (w perspektywie do 2030 roku) oraz Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK 2030), których uzupełnieniem jest Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju oraz dziewięć **zintegrowanych strategii rozwoju (do 2020 roku)**, w tym **STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU (SRT)**, za koordynację której odpowiada minister właściwy ds. transportu (zob. rys. 2).

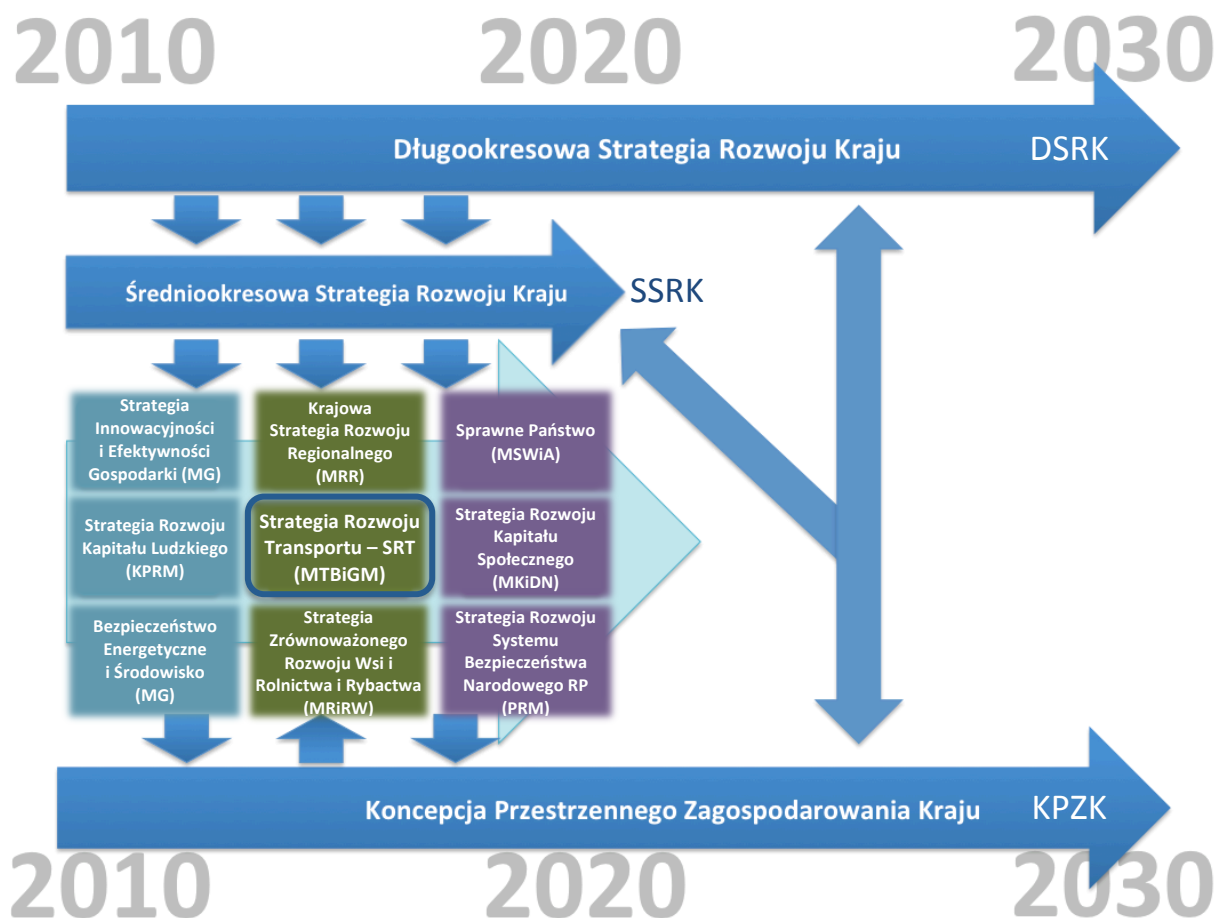
²⁷ Dz.U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712, z późn. zm.

Tabela 1. Dokumenty strategiczne dotyczące rozwoju Polski

Nazwa dokumentu (opracowany przez)	Zaawansowanie prac	Cele i zakres
Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Projekt z 17.11.2011 (Zespół Doradców Strategicznych Prezesa Rady Ministrów)	24.12.2011 zakończono proces konsultacji społecznych	Stanowi projekt DSRK oraz jest kontynuacją i rozwinięciem raportu „Polska 2030” z 2009 roku. Koncepcja oparta jest o 25 najważniejszych decyzji (w tym 5 powiązanych z obszarem transportu), które należy podjąć w jak najkrótszym czasie, aby zapewnić rozwój gospodarczy i społeczny w perspektywie do 2030 roku, którego celem jest poprawa jakości życia Polaków . Trzecia fala nowoczesności oznacza umiejętność łączenia modernizacji, innowacji, impetu cyfrowego z poprawą właśnie jakości życia i skokiem cywilizacyjnym , jakiego Polska w najbliższych dwudziestu latach musi dokonać, aby uniknąć zagrożenia peryferyzacją. DSRK określa także najważniejsze wyzwania związane z polityką makroekonomiczną, w tym konieczność dokonania realokacji wydatków publicznych na rzecz wydatków rozwojowych.
Polska 2030. Wyzwania rozwojowe, czerwiec 2009	publikacja raportu	Dokument omawia 10 najważniejszych wyzwań, jakie stoją przed Polską w najbliższych dwóch dziesięcioleciach.
Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (MRR)	przyjęty przez RM 13.12.2011	Jest to najważniejszy (długookresowy) dokument dotyczący ładu przestrzennego Polski. Jego celem strategicznym jest „efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej zróżnicowanych potencjałów rozwojowych do osiągnięcia: konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia i większej sprawności państwa oraz spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej w długim okresie czasu”. Wśród zdefiniowanych 6 celów operacyjnych cel 3. dotyczy poprawy dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.
Strategia Rozwoju Kraju 2020, Projekt, listopad 2011 (MRR)	29.12.2011 zakończono proces konsultacji społecznych	Najważniejszy dokument w perspektywie średniookresowej, określający cele strategiczne rozwoju kraju do 2020 roku oraz łączący 9 zintegrowanych strategii, służących realizacji założonych celów. Stanowi aktualizację Strategii Rozwoju Kraju 2007-2015. Transport zajmuje ważne miejsce w Obszarze Strategicznym II. Konkurencyjna Gospodarka (m.in. Cel II.4.3. Zwiększanie mobilności zawodowej i przestrzennej; Cel II.7. Zwiększenie efektywności transportu) oraz w Obszarze Strategicznym III. Spójność społeczna i terytorialna (Cele III.1.1, III.2.1, III.3.3, III.3.4).
Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015 (MRR)	przyjęty przez RM 29.11.2006	Był to pierwszy średniookresowy dokument strategiczny, który został elementem nowego systemu zarządzania rozwojem kraju.
Inne dokumenty		
Narodowy Program Foresight „Polska 2020” (koordynator konsorcjum: Instytut Podstawowych Problemów Techniki PAN)	czerwiec 2009 publikacja raportu	Celem dwuletniego Programu badawczego, uruchomionego przez Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego w grudniu 2006, było określenie wizji rozwoju Polski do 2020 roku. Obszar objęty Programem składał się z trzech Pól Badawczych. „Transport” był elementem Pola „Zrównoważony Rozwój Polski”. W wyniku realizacji Programu powstały zintegrowane scenariusze rozwoju Polski w perspektywie roku 2020.

Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 3. Miejsce Strategii Rozwoju Transportu w nowym systemie zarządzania rozwojem Polski



Źródło: aktualizacja na podstawie: Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Projekt. Część I, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, Warszawa, 17.11.2011, s. 6.

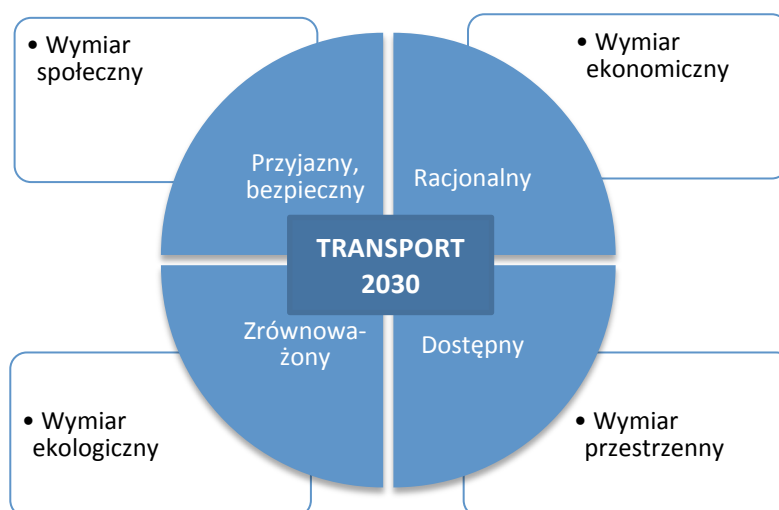
W ramach DSRK transport – jako jeden z najważniejszych czynników determinujących rozwój społeczno-gospodarczy kraju – wraz z rozwojem regionalnym tworzy tzw. **Filar terytorialnego równoważenia rozwoju (dyfuzji)** Polski. Zakłada się, że do 2030 roku nastąpi m.in.:²⁸

- poprawa obsługi transportowej miast i aglomeracji;
- poprawa dostępności pomiędzy największymi ośrodkami metropolii sieciowej, do tych ośrodków i w obrębie ich obszarów funkcjonalnych;
- rozbudowa powiązań infrastrukturalnych łączących główne ośrodki miejskie położone na obszarach peryferyjnych z głównymi węzłami metropolii sieciowej, a transport zbiorowy stanie się jednym z elementów zapewniającym dostępność w układzie zewnętrznym i wewnętrznym.

²⁸ Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Projekt. Część II, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, Warszawa, 17.11.2011, s. 249.

Według przedstawionej w projekcie DSRK wizji, transport w 2030 roku będzie przyjazny dla jego użytkowników, poprawi efektywność ekonomiczną produkcji i dystrybucji, w wymiarze przestrzennym poprawi dostępność terytorialną kraju, natomiast w aspekcie ekologicznym nie będzie redukował zdolności przyrody do regeneracji oraz – poprzez kontrolę zużycia energii i emisji GHG – w coraz mniejszym stopniu negatywnie wpływał na warunki życia.

Rysunek 4. Wizja transportu w Polsce w 2030 roku



Źródło: Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności, op. cit., Część II, s. 250.

Za główny, strategiczny, długofalowy cel polityki transportowej uznano zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym), europejskim i globalnym. Osiągnięcie tego celu w najbliższych dwudziestu latach będzie wymagało realizacji następujących celów szczegółowych²⁹:

- (1) sprawna budowa, modernizacja i rozbudowa zintegrowanego systemu infrastruktury transportowej;
- (2) zmiana sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- (3) poprawa bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz towarów;
- (4) poprawa warunków ruchu w obszarach miejskich i metropolitarnych;
- (5) ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Założenia te zostały uwzględnione w projekcie **STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU** (zob. tabelę 2). Realizacja SRT ma pozwolić na poprawienie dostępności transportowej i zapewnienie do 2030 roku wszystkim Polakom 60-minutowego czasu dojazdu do miast wojewódzkich. W momencie przyjęcia SRT zastąpi dotychczasowy dokument pt. „Polityka transportowa Państwa na lata 2006-2025”.

²⁹ Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności, op. cit., Część II, s. 250-251.

Tabela 2. Dokumenty strategiczne dotyczące rozwoju transportu

Nazwa dokumentu (opracowanie)	Zaawansowanie prac	Zagadnienia ujęte w dokumencie
Strategia Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030). Projekt z 30 marca 2011 r. (Ministerstwo Infrastruktury)	maj/czerwiec 2011: konsultacje społeczne, prezentacje na konferencjach regionalnych; opracowanie Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko; grudzień 2011/styczeń 2012: – ponowne konsultacje wewnątrz- i międzyresortowe; przewidywany termin przyjęcia dokumentu – I połowa 2012 r.	„Misją SRT jest tworzenie w Polsce, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, optymalnych warunków dla przewozu osób i rzeczy, sprzyjających podniesieniu konkurencyjności gospodarczej kraju i poprawie jakości życia obywateli”. [s.28] Wizję transportu przedstawiono w formie opisowej: „W drugiej dekadzie XXI w. poprawi się jakość systemu transportowego w Polsce, co pozwoli na sprawne i bezpieczne przemieszczanie się ludzi, ułatwi im dostęp do pracy, usług i turystyki. Poprawa dostępności transportowej stworzy warunki pozwalające na dalszy rozwój gospodarczy Polski. Nastąpi optymalne wykorzystanie każdego środka transportu w ramach zintegrowanego systemu transportowego”. [s.28] Za główny cel uznano „zwiększenie dostępności transportowej, poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym”. [s.29] Sformułowane zostały dwa cele strategiczne : „stworzenie nowoczesnej i wydajnej infrastruktury transportowej oraz stworzenie efektywnych systemów przewozowych i sprawnych rynków transportowych”. Określono również sześć celów horyzontalnych i siedem celów operacyjnych (sektorowych i gałęziowych). [s.32] Zdefiniowano 14 wskaźników realizacji celów SRT . [s.82] W momencie przyjęcia SRT zastąpi dotychczasowy dokument pt. „Polityka transportowa Państwa na lata 2006-2025”.
Polityka transportowa Państwa na lata 2006-2025 (Ministerstwo Infrastruktury)	przyjęta przez RM 29.06.2005	Dokument zawiera główne kierunki rozwoju transportu w Polsce. W dokumencie nie sformulowano wizji systemu transportowego w 2025 roku. Podstawowym celem PT jest „zdecydowana poprawa jakości systemu transportowego i jego rozbudowa zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, uwzględniając aspekt społeczny, gospodarczy, przestrzenny i ekologiczny”. Główny cel polityki transportowej jest realizowany poprzez 6 celów szczegółowych. Wśród 10 priorytetów PT, punkt drugi dotyczy radykalnej poprawy stanu infrastruktury przy jednoczesnym ograniczeniu kosztów dostępu do niej. Nie zdefiniowano wskaźników oceny realizacji PT.

Źródło: opracowanie własne.

Wyrazem dotychczasowej polityki kolejowej państwa w zakresie rozwoju transportu kolejowego są dwa dokumenty, które obowiązywały w momencie opublikowania niniejszego raportu:

- **MASTER PLAN DLA TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POLSCE DO 2030 ROKU** (przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 19 grudnia 2008 roku), zawierający długookresowe ramy rozwoju transportu kolejowego oraz **Dokument implementacyjny, porządkujący do roku 2015 wdrażanie Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku**;
- **STRATEGIA DLA TRANSPORTU KOLEJOWEGO DO ROKU 2013** (przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 13 kwietnia 2007 roku), która jest dokumentem o charakterze średniookresowym, przedstawiającym podstawowe kierunki w zakresie przekształceń transportu kolejowego w Polsce. Dokument ten miał być zastąpiony przez zaktualizowany w grudniu 2011 roku **PROGRAM DZIAŁAŃ DLA ROZWOJU TRANSPORTU KOLEJOWEGO DO 2015 ROKU**. Jednak według stanu na 15.03.2012 nie podjęto decyzji co do ostatecznego zakresu i treści tego dokumentu.

Należy przypomnieć, że oba ww. dokumenty strategiczne (Master Plan i Strategię) opracowywano po raz pierwszy w nowych uwarunkowaniach gospodarczych, po wejściu do UE, oraz w warunkach kształtowania się nowych zasad funkcjonowania rynku kolejowego w Polsce.³⁰ Cele zawarte w tych oraz pozostałych programach dotyczących transportu kolejowego (Program KDP, Narodowy Plan Wdrożenia ERTMS, WPIK) są spójne ze strategicznymi dokumentami określającymi politykę rozwoju kraju (por. tabele 1, 2 i 3), zresztą jest to warunek *sine qua non*. Do zidentyfikowanych **MANKAMENTÓW** wymienionych dokumentów strategicznych należy zaliczyć:

- dużą liczbę dokumentów opracowanych na rzecz tego samego celu;
- brak wizji (za wyjątkiem wizji KDP sformułowanej w Programie KDP);
- bardzo ogólnie sformułowane cele strategiczne (np. „efektywne wykorzystanie zasobów ludzkich i optymalizacja transportu kolejowego”), bez zdefiniowania programu działań umożliwiającego osiągnięcie tych celów;
- brak wskaźników do pomiaru realizacji celów (m.in. w Strategii) lub brak odniesienia (powiązania) konkretnych wskaźników do odpowiednich celów (jak np. w Master Planie);
- skomplikowaną strukturę dokumentów, nieuzasadnioną dużą objętość dokumentów, małą precyzję zapisów i często brak logiki;
- życzeniowe podejście do terminów realizacji i zasobów;
- brak kompleksowej strategii rozwoju sektora, kontynuację dotychczasowych kierunków restrukturyzacji sektora, bez uwzględnienia najlepszych praktyk i doświadczenia innych krajów, a także bez powiązania z przyszłościowymi zmianami w otoczeniu³¹;
- przeszacowanie rzeczywistych możliwości pozyskania środków finansowych na rozwój transportu kolejowego³²;

³⁰ Poprzednim tego typu długoletnim dokumentem był „Plan strategiczny PKP 2015”, który powstał na przełomie 1995 i 1996 roku, oraz Program modernizacji infrastruktury kolejowej na lata 2001-2015.

³¹ Por. Wł. Bojarski, Niepewna przyszłość polskich kolei. Uwagi metodyczno-organizacyjne do Master Planu 2030, „Transport i Komunikacja” nr 1/2009, s. 34-37.

³² Por. K. Fiedorowicz, Możliwości realizacji master planu dla transportu kolejowego, „Transport i Komunikacja” nr 1/2009, s. 38-41.

- długi czas opracowania, uzgodnień wewnątrz- i międzyresortowych, konsultacji społecznych, jak i przyjęcia dokumentów;
- brak praktycznej realizacji zapisów programów, m.in. znaczące rozbieżności między założeniami, konkretnymi działaniami i przydzielonymi środkami praktycznie od chwili przyjęcia tych dokumentów (przykładem jest Narodowy Plan Wdrażania ERTMS, który nie zawiera danych o kosztach poszczególnych odcinków budowy GSM-R ani o alokacji środków i który zakładał, że do końca 2009 roku ponad 5 000 km linii będzie wyposażone w GSM-R – do marca 2012 roku Polska nie posiada ani jednego kilometra linii wyposażonego w działający GSM-R).

Podstawowym problemem powodującym brak wdrożenia programów rządowych dotyczących rozwoju transportu kolejowego, podobnie jak w całym krajowym systemie programowania strategicznego, był do tej pory brak ciągłości prac programowych, a także nieefektywny system finansowania infrastruktury kolejowej.

Decyzja o zawieszeniu realizacji Programu budowy kolei dużych prędkości, nad którego koncepcją pracowano w Polsce przez ostatnie dziesięć lat³³, jest tylko kolejnym potwierdzeniem **braku wizji oraz długofalowej strategii rozwoju transportu w Polsce**. Co więcej, decyzja ta wpływa na dokumenty programowe tworzące nowy system zarządzania rozwojem Polski na wszystkich jego poziomach. Oznacza też, że „skok cywilizacyjny”, założony w DSRK w odniesieniu do sektora transportu, a w szczególności transportu kolejowego, nie zostanie osiągnięty, co nie pozwoli na uzyskanie założonych efektów w zakresie poprawy spójności kraju oraz jakości życia Polaków w aspekcie mobilności. „Generacja Y”, która w latach 2020-2030 będzie na etapie swojej aktywnej kariery zawodowej, oraz kolejne pokolenie młodych ludzi zostaną pozbawione możliwości korzystania z linii dużych prędkości (tzw. linii „Y”). Budowa KDP jest wyzwaniem cywilizacyjnym. Decyzja powinna być podjęta niezależnie od bieżących problemów związanych z modernizacją i utrzymaniem istniejącej sieci kolejowej w Polsce. W czasie, gdy rządy Niemiec i Austrii uruchamiają na czas kryzysu dodatkowe programy robót publicznych, w celu zahamowania spadku gospodarczego, polski rząd postępuje odwrotnie.

³³ Jednym z pierwszych kompleksowych studiów był „Projekt szybkich połączeń kolejowych w warunkach polskich jako element europejskiego kolejowego systemu transportowego”, zrealizowany w latach 2003-2004 w ramach grantu KBN (nr 5 T12C 035 24, kierownik projektu: M. Sitarz). W zadaniu „Predykcja wpływu linii dużych prędkości na rozwój społeczno-gospodarczy regionów Polski” (zespół: A. Cholewa, W. Paprocki, J. Pieriegud) znalazła się m.in. propozycja przebiegu połączeń kolei dużych prędkości w Polsce.

Tabela 3. Dokumenty strategiczne dotyczące rozwoju transportu kolejowego

Nazwa dokumentu	Zaawansowanie prac	Zagadnienia ujęte w dokumencie
Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, sierpień 2008 (Ministerstwo Infrastruktury)	przyjęty przez RM 19.12.2008, obecnie aktualizowany	Dokument zawiera długofalową koncepcję rozwoju transportu kolejowego w Polsce. Sformułowano 6 celów strategicznych : "zapewnienie konkurencyjności kolei w relacji do innych gałęzi transportu w najbardziej rozwojowych segmentach rynku; zrównoważenie gałęziowej struktury transportu; 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 transportu kolejowego". [s.6] Master Plan definiuje i opisuje 16 priorytetów o charakterze operacyjnym , służących realizacji celów strategicznych, oraz działania w trzech obszarach systemowych: przewozy pasażerskie, przewozy towarowe, infrastruktura [s.7-10] Określono wskaźniki do ewaluacji i oceny Master Planu. [s.125-131]
Dokument implementacyjny, porządkujący do roku 2015 wdrażanie Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku (Ministerstwo Infrastruktury)	przyjęty przez kierownictwo MI w kwietniu 2010 r.; po zaopiniowaniu przez MRR przekazany do KE; obecnie aktualizowany	Dokument Implementacyjny systematyzuje zadania określone w Master Planie do 2015 roku dla przewozów pasażerskich, przewozów towarowych i infrastruktury oraz wskazuje priorytety inwestycyjne w tych obszarach. Z założenia dokument miał być narzędziem służącym do wdrażania Master Planu.
Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013, kwiecień 2007 (Ministerstwo Transportu)	przyjęty przez RM 13.04.2007	Dokument o charakterze średniookresowym, który przedstawia podstawowe kierunki w zakresie przekształceń (restrukturyzacji) transportu kolejowego w Polsce. Stwierdza się, że misją rządu w kształtowaniu polskiego transportu kolejowego jest „podejmowanie przedsięwzięć promujących i wspierających rozwój transportu kolejowego w zakresie i tempie najbardziej odpowiednim do współczesnych oczekiwań społecznych, wymogów ochrony środowiska oraz możliwości gospodarczych kraju”. [s.10] Omawiana Strategia jest de facto planem działań w odniesieniu do polskiego kolejnictwa, który ma zapewnić realizację trzech celów : „podnoszenie jakości świadczonych usług i obsługi klientów; zapewnienie efektywności, gospodarności i skuteczności działania; efektywne wykorzystanie zasobów ludzkich i optymalizacja zatrudnienia”. [s.6] Nie zdefiniowano wskaźników oceny realizacji Strategii.
Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do 2015 roku. Projekt, listopad 2010 (Ministerstwo Infrastruktury)	po konsultacjach społecznych; zaktualizowany w grudniu 2011; brak decyzji co do dalszych kroków	Jest programem realizującym cele o charakterze organizacyjno-prawnym zawarte w Master Planie. Dokument ma charakter wytycznych, prezentujących zamierzenia rządu w określonych dziedzinach związanych z restrukturyzacją sektora kolejowego w Polsce. Za cel główny uznano „poprawę funkcjonowania rynku transportu kolejowego w Polsce”. Wskazany cel główny będzie realizowany poprzez działania szczegółowe w zakresie: kształtowania rynku, infrastruktury kolejowej, restrukturyzacji Grupy PKP i narzędzi finansowych. [s.23-24]

Nazwa dokumentu	Zaawansowanie prac	Zagadnienia ujęte w dokumencie
		<p>Dokument odnosi się do zagadnień, takich jak: określenie ogólnej polityki Rządu w sektorze transportu kolejowego; sprecyzowanie celów i zadań Rządu w zakresie kształtowania rynku; zdefiniowanie celów i zadań Rządu dotyczących infrastruktury kolejowej; działania Rządu wobec Grupy PKP; sformułowanie zasad wsparcia finansowego (planu finansowego) działań planowanych do roku 2015 wraz z ich harmonogramem, zakresem koniecznych prac legislacyjnych, sposobem monitorowania i przewidywanymi efektami realizacji.</p> <p>Program ma zastąpić Strategię dla transportu kolejowego do 2013 roku.</p>
Program budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce, październik 2008 (Ministerstwo Infrastruktury)	przyjęty przez RM 19.12.2008	<p>Przedstawia ogólne plany budowy nowych linii dużych prędkości w układzie tzw. „Y”, prognozy finansowe dotyczące nakładów na budowę i eksploatację tej linii, a także rozpatruje budowę kolei dużych prędkości w kontekście modernizacji konwencjonalnych linii kolejowych w Polsce.</p> <p>„Misja KDP: stworzenie systemu Kolei Dużych Prędkości w Polsce, które dzięki zastosowaniu najnowszych technologii kolejowych oraz zachowaniu najwyższych standardów środowiskowych, staną się synonimem nowoczesnej kolei narodowej”. [s.17]</p> <p>Wizję KDP do roku 2020 przedstawiono następująco: „uruchomiona sieć szybkich pasażerskich połączeń kolejowych, konkurencyjnych w stosunku do innych rodzajów transportu i komplementarnych do innych połączeń kolejowych w Polsce” [s.17]. Cele z przypisanymi miarami do oceny realizacji Programu zostały przedstawione w postaci tabelarycznej. [s.20-23]</p>
Narodowy Plan Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym w Polsce, marzec 2007 (Ministerstwo Transportu)	przyjęty przez RM 06.03.2007	<p>Narodowy Plan Wdrażania ERTMS obejmuje zamierzenia związane z wprowadzeniem w Polsce zunifikowanej radiołączności pociągowej (GSM-R) oraz europejskiego systemu kontroli jazdy pociągu (ETCS) na wybranych odcinkach magistralnych linii kolejowych. Głównym celem jest zapewnienie interoperacyjności transportu kolejowego w Europie. Jest elementem POIiŚ.</p>
Wieloletni program inwestycji kolejowych do 2013 z perspektywą do 2015. Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP PLK SA, maj 2011 (Ministerstwo Infrastruktury)	przyjęty przez RM 07.11.2011	<p>Jest programowym wypełnieniem zapisów Dokumentu Implementacyjnego, porządkującego do 2015 roku wdrażanie Master Planu w zakresie dotyczącym obszaru „infrastruktura”. Program zawiera priorytetowe zadania inwestycyjne w zakresie budowy nowej infrastruktury, modernizacji oraz rewitalizacji istniejącej infrastruktury (w układzie rocznym). Inwestycje objęte Programem wynikają z realizacji ww. strategicznych dokumentów.</p> <p>Za cel nadrzędny uznano „uzyskanie poziomu jakości usług świadczonych przez PKP PLK SA, w pełni dostosowanego do oczekiwań i potrzeb przewoźników oraz ich klientów”. [s.25]</p> <p>Celem ogólnym, wpisanym w cały WPIK oraz w każde realizowane w jego ramach przedsięwzięcie, jest także „zapewnienie efektywnego wykorzystania zasobów ludzkich i optymalizacji zatrudnienia, co biorąc pod uwagę skalę zaplanowanych inwestycji i ich rozmieszczenie przestrzenne, ma istotne znaczenie dla regionalnych i lokalnych rynków pracy”. [s.26]</p> <p>Określono wskaźniki efektywności rzeczowej (rezultaty WPIK). [tabele 10z-13z]</p> <p>Program stanowić będzie także dokument wykorzystywany w procedurze ubiegania się o środki z UE.</p>

Źródło: opracowanie własne.

Najnowszym z dokumentów dotyczących rozwoju transportu kolejowego jest **WIELOLETNI PROGRAM INWESTYCJI KOLEJOWYCH DO 2013 Z PERSPEKTYWĄ DO 2015 (WPIK)**, przyjęty przez RM w listopadzie 2011 roku³⁴. Podstawę prawną sporządzenia wieloletniego programu inwestycji obejmujących linie kolejowe stanowi obowiązujący od 1 stycznia 2010 roku art. 38c Ustawy z dnia 23 marca 2003 roku o transporcie kolejowym. Zgodnie z zapisami ust. 2 program wieloletni:

- określa rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji kolejowych na okres nie krótszy niż 3 lata;
- obejmuje wszystkie inwestycje realizowane z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu;
- zawiera w szczególności harmonogram przygotowania i realizacji poszczególnych inwestycji z podziałem na roczne etapy oraz wskazuje wszystkie źródła finansowania inwestycji.

Pierwsza wersja WPIK została przygotowana dla okresu 2010-2013 i przekazana do konsultacji społecznych dopiero w marcu 2011 roku. Dlatego też po zakończeniu tej procedury, w maju dokonano aktualizacji Programu. Program został przyjęty przez RM w dniu 7.11.2011 roku (dla porównania: Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 wszedł w życie 25.01.2011)³⁵.

Należy zwrócić uwagę, że merytoryczna jakość oraz poziom szczegółowości WPIK, który został przygotowany zgodnie z nowymi przepisami po raz pierwszy, są zdecydowanie wyższe niż dokumentów strategicznych opracowanych w poprzednich latach. Dokument ten jednak nadal posiada wymienione już wcześniej wady, m.in. w zakresie możliwości realizacyjnych Programu, formułowania celów oraz narzędzi do oceny efektów realizacji inwestycji.

MOŻLIWOŚCI REALIZACYJNE. WPIK na lata 2011-2013 obejmuje 110 projektów o łącznej wartości 21,5 mld PLN. W 2011 roku wydatki inwestycyjne PKP PLK SA wyniosły ok. 3,7 mld PLN. Oznacza to, że w latach 2012 i 2013 należałoby ponieść nakłady na poziomie prawie 9 mld PLN rocznie. Przy obecnych rzeczywistych możliwościach realizacyjnych po stronie PKP PLK SA, zaczynając od etapu przygotowania projektów, postępowań przetargowych aż po rozliczenie projektów (oceniane na poziomie 5–7 mld PLN rocznie), będą to po raz kolejny plany nierealne, o ile nie zostanie przeprowadzona restrukturyzacja organizacyjna narodowego zarządcy infrastruktury.

ZAŁOŻONE CELE A UZYSKIWANE EFEKTY. Działaniami inwestycyjnymi, ujętymi w WPIK, objęto linie kolejowe o długości 3 019 km, z czego na koniec 2013 roku przewiduje się uzyskanie założonego efektu na długości 2 285 km linii, w tym 452 km torów zostanie dostosowanych do prowadzenia pociągów z maksymalną prędkością 160 km/h, a kolejne 595 km torów – z prędkością 200 km/h; 800 km linii zostanie wyposażonych w urządzenia ERTMS. Zakłada się, że pozwoli to na zdecydowaną poprawę zdolności przepustowej sieci kolejowej, co umożliwi rozszerzenie oferty przewozowej

³⁴ Obowiązek planowania wieloletniego i zadaniowego dla jednostek podsektora rządowego został wprowadzony przez nową ustawę o finansach publicznych z dnia 27 sierpnia 2009 roku. Dokumentem nadrzędnym w tym systemie jest Wieloletni Plan Finansowy Państwa (WPFP), który jest planem dochodów i wydatków oraz przychodów i rozchodów budżetu państwa sporządzanym na cztery lata budżetowe. Pierwszy WPFP został uchwalony 3 sierpnia 2010 r. i obejmuje lata 2010-2013. Zadania związane z rozwojem infrastruktury kolejowej realizowane są w ramach funkcji 19 „Infrastruktura transportowa”, zadania 19.2. Wspieranie transportu kolejowego.

³⁵ Zob. J. Pieriegud, Wieloletnie programy rozwoju i finansowania inwestycji drogowych i kolejowych w Polsce, „Infrastruktura Transportu” nr 2/2011, s. 11-19.

w zakresie częstotliwości połączeń pomiędzy ośrodkami przemysłowymi oraz aglomeracyjnymi³⁶. Jednakże do marca 2012 roku nie uruchomiono nawet jednego kilometra linii z systemem ERTMS³⁷. Trzeba więc uznać postawione cele za pobożne życzenia.

Głównym celem realizacji zadań inwestycyjnych (jak również utrzymaniowych) w perspektywie średniookresowej powinno się stać jednak **zapewnienie możliwe wysokich średnich prędkości handlowych na całej sieci**, a w pierwszej kolejności na liniach o największych potokach ruchu. Ma to wyższy priorytet dla Polski niż osiąganie maksymalnych prędkości na wybranych krótkich odcinkach linii. Przykładem celów strategicznych dla polskiej kolei, zamiast ogólnych sformułowań typu „podnoszenie jakości świadczonych usług i obsługi klientów”, powinny być cele mierzalne, takie jak: redukcja liczby punktowych ograniczeń prędkości pociągów na sieci o 30% do roku 2015 czy zwiększenie o 20% do 2020 roku długości linii kolejowych, na których uzyskuje się prędkość rozkładową pociągów powyżej 120 km/h. W perspektywie długoterminowej (do roku 2025) pozwoliłoby to na materializację wizji, jaką powinno być zapewnienie mieszkańcom możliwości dotarcia z każdego miasta wojewódzkiego do stolicy pociągiem w czasie nie dłuższym niż 3 godziny.

WSKAŹNIKI EFEKTYWNOŚCI. W założeniach WPIK (s. 6) stwierdza się, że przy doborze projektów (zadań) uwzględniane są: aspekt kontynuacji rozpoczętych inwestycji, uzyskanie efektu sieciowego, aktualny stan infrastruktury (bezpieczeństwo ruchu), zapotrzebowanie przewoźników oraz potrzeby społeczeństwa w zakresie dostępności; w zakresie projektów odtworzeniowych istniejących linii kolejowych zapewnia się komplementarność projektów. Gwarantuje się również, że zrealizowane przedsięwzięcia będą wymierną wartością dodaną w infrastrukturze kolejowej, poprawiając jakość i możliwości wykonywania działalności przewozowej w całej branży transportowej. Zdefiniowane zostały również wskaźniki efektywności rzeczowej, które przewiduje się osiągnąć w wyniku realizacji Programu. Wszystkie te wskaźniki dotyczą jednak parametrów techniczno-eksploatacyjnych i nie pozwalają na ocenę efektywności inwestycji z punktu widzenia jej użytkowników.

O wymierności efektów inwestycji kolejowych można mówić, opierając się o wskaźniki, takie jak: łączne skrócenie czasu przejazdu na danym odcinku linii na kilometr, koszt skrócenia czasu jazdy pociągu o jedną minutę, koszt skrócenia czasu jazdy na danym odcinku przypadający na jednego pasażera na tej linii³⁸. Wskaźniki efektywności powinny być stosowane już na etapie wyboru i tworzenia listy projektów inwestycyjnych³⁹. Potrzebny jest przejrzysty i obiektywny algorytm definiowania priorytetów modernizacji i utrzymania linii kolejowych. WPIK nie obejmuje zadań z zakresu eksploatacji i utrzymania infrastruktury, na które mają być zapewnione odpowiednie środki publiczne.

W sytuacji braku rzetelnej i spójnej strategii rozwoju transportu kolejowego ze strony administracji rządowej, w Polsce w ostatnich latach w środowisku kolejowym podejmowano kilkakrotnie próby sformułowania własnych programów rozwoju transportu kolejowego.

³⁶ Wieloletni program inwestycji kolejowych do 2013 z perspektywą do 2015. Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP PLK SA, Ministerstwo Infrastruktury, maj 2011, s. 31.

³⁷ Ogółem w 2008 i 2009 roku ponad 5 000 km linii miało być już wyposażone w system GSM-R.

³⁸ Zob. S. Biega, Stan infrastruktury kolejowej jako czynnik utraty konkurencyjności transportu szynowego na przykładzie Województwa Śląskiego, Prezentacja, konferencja RegioRail 2012, Warszawa, 17.02.2012.

³⁹ Wskaźniki efektywności mogą być stworzone w oparciu o podejście zastosowane w grancie badawczym: J. Archutowska, J. Pieriegud, Efektywność zarządzania utrzymaniem dróg krajowych w Polsce, Program „Sprawne Państwo” Ernst & Young, Warszawa 2012,

W styczniu 2011 roku zaprezentowany został raport „**Kolej. Przyspieszenie. Program modernizacji transportu kolejowego**”, stanowiący część szerszego dokumentu pt. „Program SLD dla infrastruktury”, w którym znalazł się apel o porozumienie ponadpartyjne w sprawach PKP jako „porozumienia w sprawach narodowego bezpieczeństwa komunikacyjnego i transportowego”. W swoim Programie SLD proponował m.in.:

- skonsolidować PKP;
- przekształcić PKP PLK w Zarząd Infrastruktury Kolejowej z całkowicie wydzieloną strukturą organizacyjną, finansowo-księgową, regulowany przez UTK;
- wzmocnić kompetencyjnie i kadrowo UTK jako regulatora niezależnego od przewoźników kolejowych i zarządcy infrastruktury;
- opracować nową ustawę o infrastrukturze kolejowej;
- przygotować wieloletni plan i standardy utrzymania infrastruktury kolejowej;
- wprowadzić w życie zasady finansowania usług użyteczności publicznej w przewozach pasażerskich;
- uporządkować zasady tworzenia i poziom stawek za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

W styczniu ubiegłego roku Krajowa Izba Gospodarcza (KIG) zaprezentowała „**Program dla kolei**”, w którym rekomendowano utworzenie publicznego zasobu infrastruktury kolejowej w drodze jej realokacji ze spółek Grupy PKP na rzecz Skarbu Państwa i JST. Podstawowymi cechami składników infrastruktury kolejowej wchodzących w skład jej publicznego zasobu byłyby m.in.:

- powszechna (publiczna) dostępność dla przewoźników kolejowych i innych podmiotów zainteresowanych korzystaniem z tej infrastruktury;
- „nieprywatyzowalność” co do zasady (ewentualna sprzedaż niektórych składników za zgodą Rady Ministrów);
- ustawowe zagwarantowanie finansowania ze środków publicznych wydatków na utrzymanie i rozwój infrastruktury kolejowej.

We wrześniu 2011 roku w portalu nakolei.pl zaprezentowano założenia strategii dla rozwoju kolei w Polsce na lata 2011-2015, która ma się opierać na siedmiu podstawowych filarach funkcjonowania systemu kolejowego w Polsce:

- (1) Infrastruktura domeną państwa.
- (2) Stawka dostępu jako narzędzie realizacji polityki transportowej państwa.
- (3) Urząd Transportu Kolejowego jako silny regulator rynku.
- (4) Czyste dworce kolejowe.
- (5) Koleje Dużych Prędkości (KDP).
- (6) Podmioty kolejowe jako nowoczesne spółki funkcjonujące na konkurencyjnym rynku.
- (7) Finansowanie kolei – fundusze unijne i rynek kapitałowy.

Analiza dotychczasowych programów rządowych oraz ich rzeczywiste efekty potwierdzają po raz kolejny, że **przyszłość kolei w Polsce może zagwarantować wyłącznie PODEJŚCIE SYSTEMOWE, obejmujące działania we wszystkich obszarach funkcjonowania transportu kolejowego.**

3. Podejście systemowe a bariery rozwoju pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce

Każdy **SYSTEM** rozumiany jest jako zbiór wzajemnie powiązanych elementów współdziałających ze sobą i pracujących na określony, wspólny cel. Każdą z tych części pojmujemy jako oddziaływującą na inne i zależną od całości. Elementy tworzące system są powiązane relacjami współzależności i współdziałania.⁴⁰ Zgodnie z teorią ograniczeń, każdy system pracuje tak dobrze, jak jego najsłabsze ogniwo⁴¹.

Transport kolejowy zarówno z punktu widzenia technicznego, jak i organizacyjno-prawnego jest systemem złożonym z elementów o dużym poziomie wzajemnych zależności i relacji. System ten rozpatrywany od zewnątrz jest całością, dlatego też relacje i interakcje pomiędzy jego poszczególnymi podsystemami i elementami nie są łatwo dostrzegalne i nie zawsze mogą być zrozumiałe nawet dla specjalistów i ekspertów.

Z technicznego punktu widzenia w skład systemu kolejowego wchodzi:

- linie kolejowe, w tym:
 - drogi kolejowe wraz z punktami eksploatacyjnymi (z posterunkami ruchu, punktami handlowymi i stacjami kolejowymi);
 - systemy zasilania elektroenergetycznego trakcji kolejowej;
 - stacje paliwowe dla trakcji spalinowej;
 - systemy sterowania ruchem kolejowym, m.in.: urządzenia stacyjne, urządzenia liniowe (blokady liniowe półsamoczynne i samoczynne), urządzenia sygnalizacji przejazdowej (w tym samoczynne sygnalizacje przejazdowe – ssp), systemy prowadzenia pociągu ATP/ATC (Automatic Train Protection / Automatic Train Control);
 - systemy zarządzania ruchem (dyspozytorskie);
 - dedykowane systemy teleinformatyczne (radio pociągowe, telefonia przewodowa, systemy telematyczne);
- środki transportu, tj. pojazdy trakcyjne i wagony kolejowe.

Z punktu widzenia organizacyjno-prawnego system kolejowy tworzą podmioty funkcjonujące na tym rynku, których działalność jest regulowana przez państwo (decydentów publicznych wysokiego szczebla) za pomocą aktów prawa. Obecnie wyróżnia się następujące grupy podmiotów, kształtujące system kolejowy w Polsce (por. rys. 5):

⁴⁰ Por. L. Bertalanffy, Ogólna teoria systemów, PWN, Warszawa 1984; M.J. Hatch, Teoria organizacji, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2002, s. 50.

⁴¹ E.M. Goldratt, Viable Vision, Materiały szkoleniowe, Goldratt Consulting, Amsterdam, Maj 2006.

- organy centralnej administracji rządowej (Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej),
- regulatorzy rynku (Urząd Transportu Kolejowego – UTK, UOKiK);
- jednostki samorządu terytorialnego (JST);
- spółki tworzące Grupę PKP (spółka dominująca – PKP SA, spółki operatorskie: PKP Intercity SA, PKP SKM Sp. z o.o., PKP Cargo SA, PKP LHS Sp. z o.o., oraz spółki związane z infrastrukturą – PKP PLK SA, PKP Energetyka Sp. z o.o., TK Telekom Sp. z o.o., PKP Informatyka Sp. z o.o.);
- zarządcy infrastruktury kolejowej (oprócz ww. państwowego zarządcy PKP PLK SA, 7 zarządców udostępnia infrastrukturę przewoźnikom kolejowym, 2 zarządców posiada infrastrukturę wyłącznie dla realizacji własnej działalności przewozowej oraz jeden podmiot zarządza czynnymi dworcami kolejowymi – Dworzec Polski SA);
- licencjonowani przewoźnicy⁴² spoza Grupy PKP, wykonujący przewozy towarowe i pasażerskie, w tym koleje samorządowe: Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Koleje Mazowieckie Sp. z o.o., Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o., Koleje Śląskie Sp. z o.o., Koleje Dolnośląskie Sp. z o.o. oraz przewoźnik prywatny Arriva RP Sp. z o.o.;
- jednostki certyfikujące i dopuszczające (m.in. Instytut Kolejnictwa, TDT-CERT, Instytut Pojazdów Szynowych TABOR, Movares Polska);
- przedsiębiorstwa pracujące na rzecz kolei (ponad 200 istotnych podmiotów): producenci elementów nawierzchni kolejowej, urządzeń sterowania ruchem, taboru; firmy wykonujące roboty budowlane, firmy doradczo-projektowe i konsultingowe;
- jednostki szkolnictwa średniego i wyższego, naukowo-badawcze i szkoleniowe;
- inne organizacje branżowe (związki, stowarzyszenia, izby) funkcjonujące w sektorze.

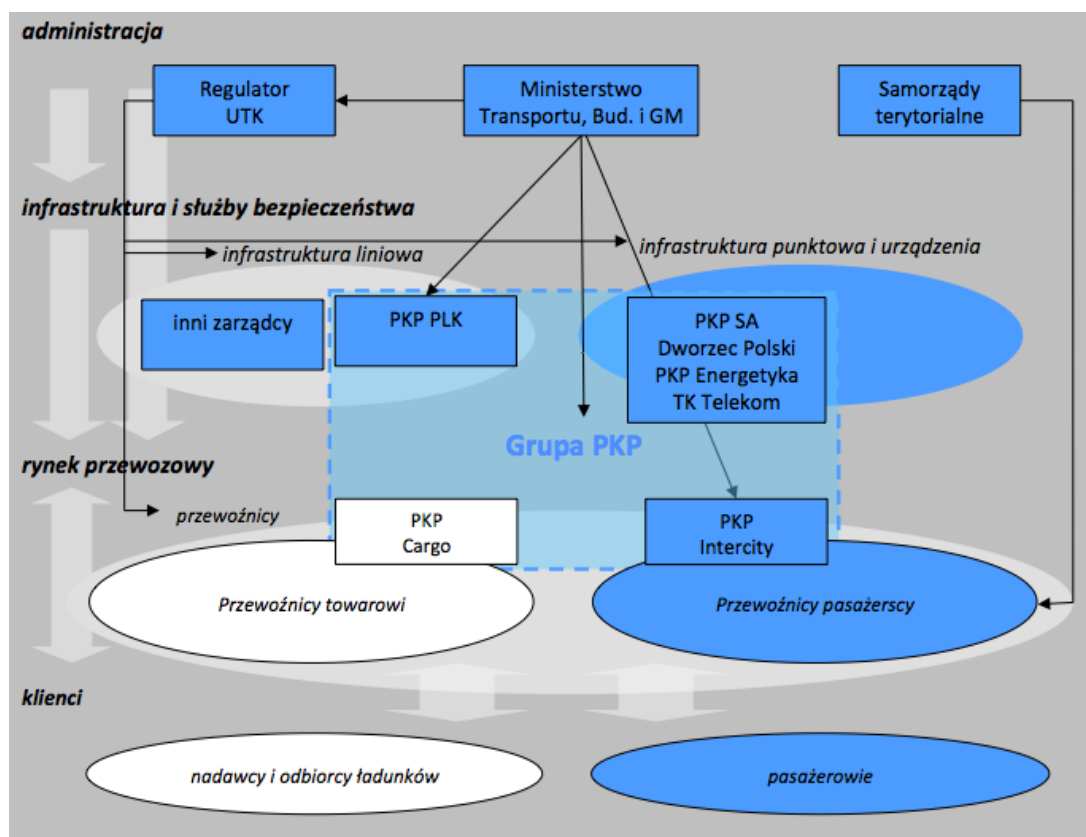
Niska skuteczność reform prowadzonych na podstawie ustawy z 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, wynika nie tyle z wyboru złego kierunku reform⁴³, ile z niewłaściwego ich przeprowadzenia. W ciągu dwóch ostatnich dziesięcioleci stosowano niekonsekwentnie i na zmianę diametralnie różne, a niekiedy wręcz sprzeczne podejścia (od progresywnej integracji do progresywnego podziału). Teoria systemów nie tylko dopuszcza, ale i potwierdza, że rozwój przez podział może w pewnych warunkach przynosić korzyści, pod warunkiem jednak, że „usamodzielnia się” względnie autonomiczne systemy. Ten warunek nie został spełniony. Powołane do życia spółki do dziś nie są podmiotami autonomicznymi⁴⁴.

⁴² Według stanu na styczeń 2012 roku na polskim rynku kolejowym funkcjonowało łącznie 89 przewoźników kolejowych posiadających 161 licencji na przewozy osób i rzeczy oraz udostępnianie pojazdów trakcyjnych/świadczenie usług trakcyjnych.

⁴³ Nie ma jednoznacznej odpowiedzi na pytanie, czy separacja pionowa w transporcie kolejowym, zalecana przez dyrektywy unijne, przynosi wystarczająco dużo korzyści, aby zniwelować zasadniczy wzrost kosztów transakcyjnych wewnątrz systemu transportu kolejowego wywołany tą separacją. Zob.: W. Paprocki, J. Pieriegud, Restrukturyzacja przedsiębiorstw kolejowych jako wyzwanie dla teorii ekonomiki transportu, w: Nauki ekonomiczne w świetle nowych wyzwań gospodarczych, pod red. R. Bartkowiaka i J. Ostaszewskiego, SGH, Warszawa, 2010, 379-391.

⁴⁴ R. Olejniczak, Aspekty systemowe transportu kolejowego, „Przegląd Komunikacyjny” nr 12/2003, s. 8-9.

Rysunek 5. System instytucjonalny transportu kolejowego* w Polsce (marzec 2012)



* Kolorem niebieskim zaznaczono poziomy dotyczące przewozów pasażerskich.

Źródło: J. Majewski, Perspektywy instytucjonalne rynku przewozów aglomeracyjnych, regionalnych i lokalnych, Prezentacja, konferencja RegioRail 2012, Warszawa, 17.02.2012, slajd 12.

Jeśli chodzi o zarządzanie infrastrukturą kolejową, mimo iż procesy restrukturyzacji i komercjalizacji w Europie i Polsce doprowadziły do podziałów organizacyjnych (w wielu przypadkach powstały spółki prawa handlowego), nie da się w sposób sztuczny rozdzielić podstawowych procesów technologicznych na kolei. Niektóre elementy infrastruktury mogą się znajdować w jednej spółce, np. sieci teleinformatyczne (TK Telekom Sp. z o.o.), ale odpowiedzialność za proces leży w drugiej, np. u zarządcy infrastruktury (PKP PLK SA), który wykorzystuje te sieci do prowadzenia ruchu (zob. tabelę 4). Co więcej, spółki infrastruktury kolejowej działające w obszarze telekomunikacji, informatyki, energetyki nie są powiązane w żaden sposób z PKP PLK SA i często prowadzą własną politykę inwestycyjną sprzeczną z potrzebami zarządcy narodowej sieci linii kolejowych. W ten sposób PKP PLK SA zmuszone zostały np. do częściowej budowy własnej infrastruktury kablowej do prowadzenia ruchu kolejowego, ponieważ w momencie podziału na spółki sieci kablowe znalazły się w domenie działania ówczesnej PKP Telekomunikacja. W przeszłości jednolitość organizacyjna i techniczna transportu kolejowego pozwalała na panowanie nad całokształtem⁴⁵.

⁴⁵ S. Michna, Kłopotliwe zakłócenia obwodów kontroli nie zajętości – czyli kompatybilność taboru z urządzeniami przytorowymi, „Infrastruktura Transportu” nr 5/2011, s. 62.

Tabela 4. Systemy zarządzania infrastrukturą kolejową w wybranych krajach Europy

Elementy systemu	POLSKA	NIEMCY	WLK. BRYTANIA	FRANCJA	CZECZY
Długość eksploatowanych linii kolejowych, tys. km	19,6	33,9	16,3	29,9	9,5
Długość linii zelektryfikowanych, tys. km	11,9	19,6	5,4	15,4	3,1
Przedsiębiorstwo państwowe	PKP	DB	kolej sprywatyzowano	SNCF	ČD
Jednostka dopuszczająca/ regulator rynku	UTK	EBA (Eisenbahn Bundesamt)	ORR (Office of Rail Regulation) RSSB (Rail Safety & Standards Board)	ARAF (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires)	Drážní úřad
Infrastruktura	PKP PLK	DB Netze	Network Rail	RFF (Réseau Ferré de France)	SŽDC (Správa Železniční Dopravní Cesty)
Telekomunikacja	TK Telekom	DB Systel	Network Rail	TD (Télécom Développement, joint venture Cegetel i SNCF)	ČD – Telematika
Energetyka	PKP Energetyka	DB Netze Energie	Network Rail	RFF (Réseau Ferré de France)	SŽDC (Správa Železniční Dopravní Cesty)

Źródło: Systemy kolejowe. Polska. Bariery Techniczne, Analiza rynkowa przygotowana dla PwC Polska, House of Solutions International Sp. o.o., Warszawa – Katowice, październik 2009, s. 18.

Bezkolizyjny, płynny ruch pociągów oraz efektywne wykorzystanie maksymalnej przepustowości linii kolejowych zapewniają systemy sterowania ruchem kolejowym (srk). Wszystkie systemy srk nowej generacji są skomputeryzowane lub częściowo skomputeryzowane. W ostatnich latach zanika podział na systemy liniowe i stacyjne. Odbywa się to dzięki powiązaniu blokad liniowych z systemami stacyjnymi oraz wdrażania systemu ERTMS. Ważny jest dobór systemów sterowania zapewniających najwyższe standardy niezawodności i dostępności urządzeń. Systemy srk różnią się od siebie przyjętymi założeniami, ale także przekonaniem inżynierów co do sposobów realizacji bezpieczeństwa, i co najważniejsze, społecznej wrażliwości na wypadki kolejowe⁴⁶. Wypadek kolejowy jest szczególnym przypadkiem zawodnego działania transportu kolejowego i stanowi jeden z rodzajów katastrof cywilizacyjnych. Katastrofy kolejowe (takie jak zderzenia bądź wykolejenia pociągów) cechują się dużą liczbą ofiar śmiertelnych wśród pasażerów lub/i załogi pociągów i powodują znaczne zniszczenia pojazdów kolejowych lub straty w otoczeniu.

⁴⁶ Zob. szerzej: Systemy kolejowe. Polska. Bariery Techniczne, Analiza rynkowa przygotowana dla PwC Polska, House of Solutions International Sp. o.o., Warszawa – Katowice, październik 2009.

KATASTROFA KOLEJOWA POD SZCZKOCINAMI JAKO PRZYKŁAD ZANIEDBAŃ O CHARAKTERZE SYSTEMOWYM

Nieskuteczność działań, planowanych przez rząd i PKP w ostatnich dwóch dekadach, przejawiała się w ostatnich latach w wielu poważnych wypadkach, w tym najtragiczniejszym – 3 marca 2012 roku. Wypadek pod Szczekocinami jest jedną z największych katastrof kolejowych w Polsce od 1918 roku. Odpowiedzialni za kolej w Polsce managerowie i politycy podnoszą fakt, że odcinek linii, na którym doszło do katastrofy, pomiędzy Starzynami i Sprową o długości 21,5 km był zmodernizowany. Zatajają jednocześnie fakt, że nie zmodernizowano w sposób odpowiedni systemu sterowania ruchem. Na tym szlaku zainstalowana jest półsamoczynna, dwukierunkowa blokada jednoodstępowa, która pozwala na przebywanie tam tylko jednego pociągu. Gdyby rzeczywiście zmodernizowano ten szlak w sposób kompletny i zainstalowano blokadę samoczynną, dzieląc go np. na 8 odstępów chronionych semaforami, to nawet gdyby z obu wymienionych wyżej posterunków ruchu wpuszczono pociągi na sygnał zastępczy, nie doszłoby do katastrofy – pociągi zatrzymałyby się przed miejscem zderzenia. Jednocześnie blokada samoczynna podniosłaby przepustowość tej części linii magistralnej.

Uwagze mediów i społeczeństwa uchodzi poważna liczba incydentów kolejowych, wynikających z naruszenia zasad bezpieczeństwa prowadzenia ruchu. Brak konsekwencji we wdrażaniu programów modernizacyjnych przyczynił się do dekompozycji systemu kolejowego w Polsce i spowodował poważne zagrożenia bezpieczeństwa na niespotykaną skalę. Degradacja urządzeń srk jest tak znaczna, że w wielu miejscach na sieci prowadzi się ruch na tzw. sygnał zastępczy. Sygnał zastępczy⁴⁷ powinien być, jeżeli już, wykorzystywany w wyjątkowych sytuacjach, ponieważ omija system zależnościowy, zabezpieczający przed ustawieniem przez dyżurnego ruchu kolizyjnej drogi przebiegu pociągów i wydania zgody na jazdę z niedozwoloną prędkością. Tymczasem dyżurni ruchu, działając zgodnie z zasadami bezpieczeństwa, musieliby odmówić prowadzenia ruchu na zdegradowanych obszarach linii kolejowej. Podobna sytuacja dotyczy degradacji urządzeń radiołęczności pociągowej, która jest częścią systemu bezpieczeństwa poprzez tzw. radio-stop, umożliwiającą zatrzymanie wszystkich pociągów znajdujących się w danym obszarze nastawczym.

W Polsce nie wdrożono nigdy skutecznych systemów zabezpieczenia pociągów (ATP). Skutecznym systemem nie jest ani system SHP (samoczynne hamowanie pociągu), ani czuwak aktywny⁴⁸, ani jak się okazało ostatnio, radio-stop. Jeden z pierwszych systemów oddziaływania tor-pojazd opracowano i wdrożono w Niemczech w latach 30. ubiegłego wieku. Było to tzw. Indusi – (niem. *induktive Zugsicherung*, obecnie nazywany PZB – niem. *punktförmige Zugbeeinflussung*, czyli punktowy system oddziaływania na pociąg). Indusi jest oscylatorem (znanym pod nazwą elektromagnesu przytorowego) uzależnionym od semafora. Do dyspozycji są 3 częstotliwości pozwalające na odpowiednie przełączenie obwodów zainstalowanych na pojeździe trakcyjnym. Gdy semafor ustawiony jest na „stój”, urządzenia pokładowe blokują jazdę pociągu. Tymczasem w latach 60.

⁴⁷ Sygnał zastępczy (światło białe migające) umożliwia wjazd na tor z pominięciem systemu zależnościowego wykluczającego przebiegi kolizyjne. Sygnał zastępczy może być zastosowany, gdy systemy detekcji pociągu, np. z powodu awarii lub błędu urządzeń, sygnalizują zajęty tor, chociaż tor ten w rzeczywistości jest wolny. Uważa się, że funkcja sygnału zastępczego jest uwarunkowana historycznie i powstała na skutek niskiej niezawodności systemów detekcji pociągu (obwodów torowych). Podanie sygnału zastępczego wiąże się proceduralnie z upewnieniem się czy tor jest wolny.

⁴⁸ Czuwak aktywny jest stochastycznym generatorem sygnału alarmowego. Ma za zadanie zahamować pociąg w przypadku braku reakcji maszynisty (choroba lub zgon maszynisty).

w PRL wdrożono na całej sieci PKP system SHP jako zubożoną, jednoczęstotliwościową wersję niemieckiego Indusi. Oscylator (elektromagnes przytorowy) instaluje się poza semaforami wyjazdowymi ze stacji, w odległości 200 m od semafora. Oscylator jest autonomiczny, niezależny od systemów srk. Jego zadaniem jest wzmocnienie czujności maszynisty przed dojazdem do semafora. W przypadku, gdy maszynista nie dezaktywuje stanu alarmu wywołanego przez wzbudzone obwody pokładowe, pociąg zatrzyma się automatycznie. Brak uzależnienia od semafora jest jego dyskwalifikującą wadą, gdyż zdarzały się przypadki machinalnego wciskania przycisku SHP i przejechania semafora. SHP i czuwak aktywny generują w praktyce naprzemiennie nieustanny alarm, który jest kasowany przez maszynistę. Po latach powoduje to niekontrolowany odruch, z psychologicznego punktu widzenia niebezpieczny w stanach zmęczenia lub rozkojarzenia maszynisty.

Na przełomie lat 80. i 90. ubiegłego wieku ówczesne CNTK (Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa, obecnie Instytut Kolejnictwa) opracowało system kontrolowanego hamowania pociągu (KHP), a przedsiębiorstwo państwowe PKP wybudowało próbną instalację na północnym odcinku magistrali węglowej i wyposażyło kilka lokomotyw w urządzenia pokładowe. System wykorzystywał istniejące SHP oraz kodowane obwody torowe. Okazał się jednak bardzo zawodny i powodował liczne zakłócenia w ruchu. Ostatecznie z wdrożenia systemu zrezygnowano.

W 1993 roku uruchomiono odcinek próbny nowoczesnego, punktowego systemu oddziaływania tor – pojazd EBICAB na 25-kilometrowym odcinku Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK). Podstawą systemu był transponder (balisa) instalowany w osi toru i uzależniony od sygnałów wyświetlanych na semaforze. Wyposażono w systemy pokładowe kilka lokomotyw. EBICAB był elementem aportu (licencja ABB Signal Sztokholm) w spółce ABB ZWUS Signal w Katowicach (obecnie Bombardier). Mimo iż na owe czasy system był nowoczesny i stał się protoplastą europejskiego systemu ETCS (część ERTMS) poziom 1, nie został wdrożony w wyniku negatywnego lobbingu pewnych kręgów opiniotwórczych, zainteresowanych wdrożeniem własnych koncepcji.

W obecnej sytuacji PKP PLK SA mają obowiązek wdrożenia na liniach magistralnych systemu ERTMS, mającego zapewnić interoperacyjność oraz podnieść poziom bezpieczeństwa. Samo wdrożenie części przytorowej (balisy, stacje bazowe, radioblok) nie wystarczy dla podniesienia bezpieczeństwa ruchu. Konieczne jest wyposażenie taboru w pokładową część systemu. Setki przestarzałych lokomotyw nie nadają się do łatwej implementacji części pokładowej. Wysokie koszty doposażenia starych pojazdów (powyżej 400 tys. EUR) oraz konieczność ponownej homologacji (proces dopuszczenia) stanowią finansową barierę dla przewoźników. Mowa jest tylko o wdrażaniu na starych pojazdach trakcyjnych hamowania awaryjnego, bez implementacji krzywych hamowania. Wdrożenie tzw. krzywych hamowania możliwe jest w pojazdach nowej generacji. Fabryczne wyposażenie w urządzenia ERTMS pojazdów nowej generacji oznacza zwiększenie kosztów zakupu w przypadku lokomotyw o ok. 1 mln EUR.

Podejście systemowe do kolei z punktu widzenia bezpieczeństwa tym bardziej nabiera na znaczeniu. Bez wsparcia państwa nie będzie możliwe wdrożenie funkcjonującego systemu ERTMS, nawet jeżeli linie zostaną wyposażone w urządzenia przytorowe.

Obecnie wszelkie dyskusje medialne na ten temat są jedynie dezinformacją Polaków, ponieważ są niekompletne, a osoby występujące w mediach bardzo często nie mają podstawowej wiedzy z tego zakresu, choć nazywane są ekspertami kolejowymi. ■

Sytuacja, w której się znalazł pasażerski transport kolejowy w Polsce na początku drugiej dekady XXI wieku, jest zatem wynikiem skumulowania wieloletnich zaniedbań strukturalnych, błędów koncepcyjnych, braku skoordynowanych działań oraz braku podjęcia strategicznych decyzji niezbędnych dla rozwoju całego sektora.

Problemy rozwoju transportu kolejowego w Polsce były w ubiegłych latach przedmiotem wielu opracowań, konferencji oraz dyskusji. W styczniu 2010 roku branżowy związek pracodawców „Forum Kolejowe – Railway Business Forum” (RBF) zaprezentował raport pt. „Biała Księga. Mapa problemów polskiego kolejnictwa”, w którym wskazano obszary newralgiczne oraz główne problemy stojące na przeszkodzie rozwojowi sektora kolejowego. Przedstawiony stan faktyczny objął zagadnienia z zakresu organizacji transportu kolejowego, infrastruktury, przewozów, taboru kolejowego, dworców kolejowych i przemysłu kolejowego.

Bariery, które napotyka rozwój pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce, wykorzystując podejście systemowe, można połączyć w kilka grup problemowych.

BARIERA POLITYCZNA – brak długofalowej i stabilnej polityki w zakresie transportu kolejowego, brak wizji, a także odroczenie w czasie ważnych decyzji o przyszłości sektora, które uniemożliwiają budowanie spójnego systemu przewozów pasażerskich.

BARIERY TECHNICZNE – zły stan infrastruktury kolejowej (liniowej i punktowej) oraz przestarzały, zużyty moralnie tabor, ograniczające rozwój nowej oferty przewozowej, poprawę jakości świadczonych usług oraz konkurowanie kolei na rynku usług transportowych.

BARIERY ORGANIZACYJNO-PRAWNE – niespójne przepisy regulujące funkcjonowanie rynku kolejowego, błędy legislacyjne, sprzeczności w zakresie regulacji bezpieczeństwa i certyfikacji z prawem wspólnotowym⁴⁹, niewydolność struktur organizacyjnych na różnych szczeblach administracji publicznej w zakresie przygotowania projektów, jak i przeprowadzenia przetargów, niedostosowanie regulacji dotyczących organizacji publicznego transportu zbiorowego do warunków rynkowych opóźniają realizację inwestycji infrastrukturalnych, absorpcję środków unijnych, zakup nowego taboru oraz proces demonopolizacji przewozów pasażerskich.

BARIERA FINANSOWA – brak wieloletnich umów pomiędzy rządem RP a PKP PLK SA dotyczących utrzymania i rozbudowy sieci kolejowej, nieefektywna alokacja środków, wskutek czego brak jest stabilnych źródeł finansowania infrastruktury oraz rynku przewozów.

BARIERA POKOLENIOWA – brak dostatecznej liczby wysoko wykwalifikowanej młodej kadry, posiadającej wiedzę w zakresie nowoczesnych systemów kolejowych, powodujący lukę pokoleniową, która występuje dziś zarówno w instytucjach publicznych, jak i spółkach kolejowych.

⁴⁹ W lutym tego roku ukazał się kolejny raport pt. „Problemy oceny zgodności i dopuszczeń do eksploatacji systemu kolei w Polsce”, stanowiący uzupełnienie Białej Księgi RBF z 2009 r. Opracowanie zawiera zagadnienia prawno-organizacyjne, związane z interoperacyjnością kolei w kontekście systemu oceny zgodności i zasad wprowadzania do eksploatacji podsystemów systemu kolei oraz składników interoperacyjności w Polsce w aspekcie prawodawstwa unijnego. Opracowanie jest jednak niekompletne i nie zawiera użytecznych wniosków. Nie prezentuje także interesów polskiego sektora kolejowego.

BARIERA MENTALNA – brak pozytywnego myślenia perspektywicznego oraz dominacja negatywnych informacji na temat kolei przedstawianych w mediach, które przyczyniają się do utrzymywania się złej atmosfery wokół kolei oraz do pogorszenia wizerunku kolei w oczach społeczeństwa.

4. Wieloletnie programy rozwoju i finansowania infrastruktury kolejowej: Polska a przykłady z wybranych krajów

POLSKA

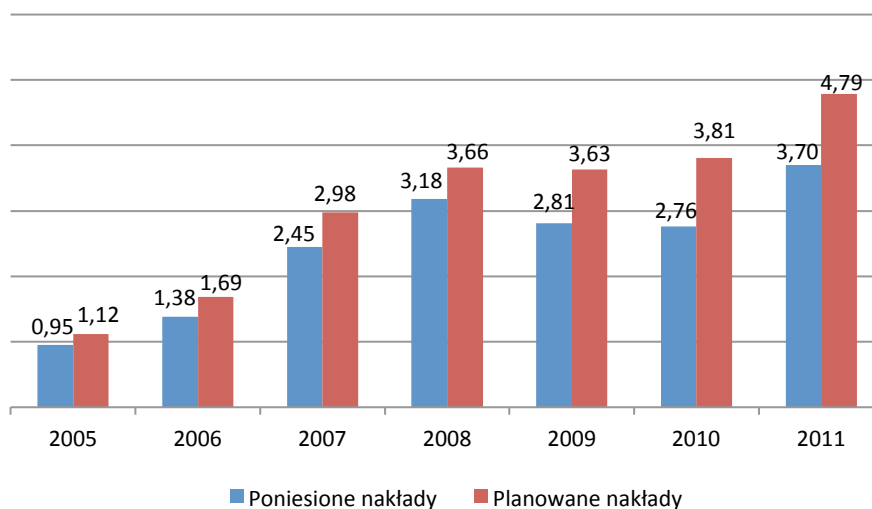
Państwowym zarządcą linii kolejowych jest spółka prawa handlowego PKP Polskie Linie Kolejowe SA. Długość eksploatowanych przez PKP PLK SA linii kolejowych wynosi 19,3 tys. km, z czego 59% to linie o znaczeniu państwowym. Zarządowi Spółki podlega bezpośrednio 29 jednostek organizacyjnych, w tym centrala i 23 zakłady linii kolejowych, zatrudniające ok. 40 tys. osób. Do obowiązków PKP PLK SA należą budowa i utrzymanie infrastruktury kolejowej, jak również prowadzenie ruchu pociągów na liniach kolejowych. Złożoność i odmiennność zarządzania systemem kolejowym (w tym sterowania ruchem kolejowym) powoduje, że wielkość zatrudnienia i koszty operacyjnej działalności zarządcy infrastruktury kolejowej nie mogą być porównywane z odpowiednimi nakładami przeznaczanymi na eksploatację systemu dróg kołowych.

W ostatnim czasie toczy się również dyskusja, czy inwestycjami infrastrukturalnymi powinna zajmować się spółka prawa handlowego, czy agenda rządowa. Przykłady systemów zarządzania i finansowania infrastruktury funkcjonujących w innych krajach europejskich pokazują, że forma prawna nie ma tu istotnego znaczenia. W Austrii zarządzaniem infrastrukturą kolejową, jak i drogową zajmują się spółki prawa handlowego. ÖBB-Infrastruktur AG w 100% należy do ÖBB-Holding AG, którego właścicielem jest Federacja. Zarządca infrastruktury kolejowej (DB Netz) jest spółką prawa handlowego, która wchodzi w skład holdingu DB AG, należącego do państwa.

W latach 2005-2011 nakłady inwestycyjne PKP PLK SA wzrosły z 0,95 mld PLN do 3,70 mld PLN, jednak działalność tego zarządcy nadal jest prowadzona w warunkach niedoboru środków na ten cel. Ilustrują to m.in. dane dotyczące nakładów planowanych a poniesionych, przedstawione na rys. 6. Średni wskaźnik wykonania planu był w analizowanym okresie na poziomie ok. 80%, przy czym w latach 2010 i 2011 spadł do poziomu – 72% i 77%. Istotny wpływ na wielkość nakładów w poszczególnych latach ma niestabilna struktura nakładów inwestycyjnych (zob. rys. 7). Udział środków budżetowych w 2010 roku po raz pierwszy przekroczył 50%, podczas gdy w latach 2008-2009 był na poziomie poniżej 20%.

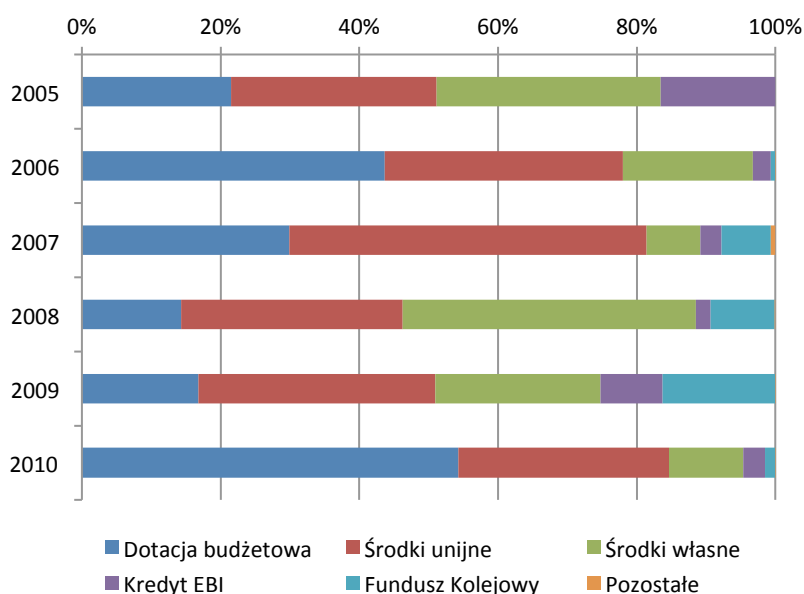
Drugim co do wielkości źródłem finansowania inwestycji kolejowych, stanowiącym w ostatnich latach ok. 30% całkowitych nakładów, są fundusze unijne, a w szczególności środki pochodzące z Funduszu Spójności w ramach realizowanego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 (POIiŚ). Należy jednak pamiętać, iż możliwość wykorzystania środków UE wiąże się ze spełnieniem wielu warunków określonych w dokumentach strategicznych, w tym zapewnienia tzw. wkładu krajowego. Projekty kolejowe są finansowane głównie w ramach priorytetu VII POIiŚ – Transport przyjazny środowisku (12,1 mld EUR, w tym 7,7 mld EUR z FS), działanie 7.1. Rozwój transportu kolejowego (4,86 mld EUR). Na modernizację linii kolejowych zarezerwowano 4,4 mld EUR.

Rysunek 6. Wielkość nakładów na działalność inwestycyjną PKP PLK SA w latach 2005-2011 (mld PLN)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych i raportów rocznych PKP PLK SA.

Rysunek 7. Struktura nakładów inwestycyjnych PKP PLK SA w latach 2005-2010 (%)

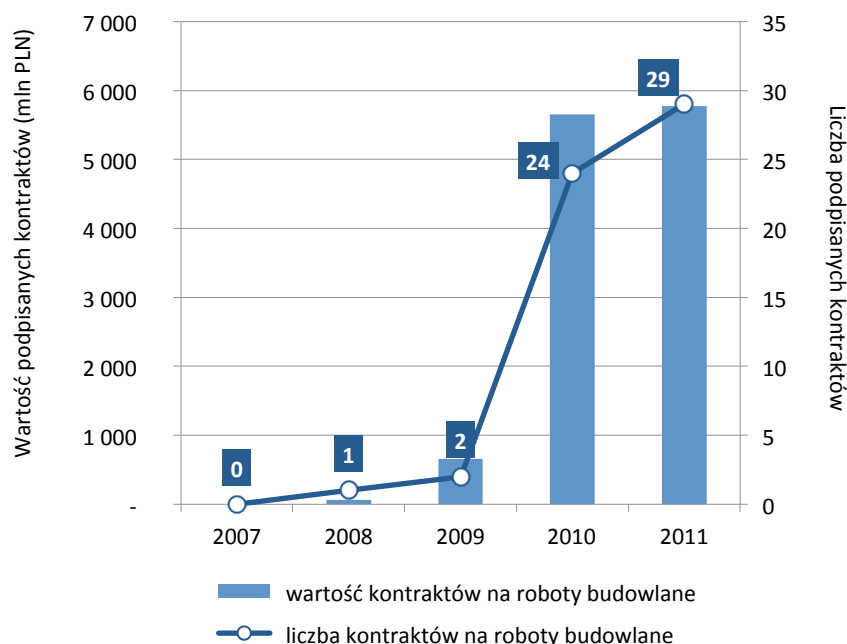


Źródło: jak do rys. 2.

W latach 2010 i 2011 nastąpił znaczący postęp w przeprowadzaniu przetargów i podpisywaniu kontraktów na roboty budowlane i usługi w ramach projektów modernizacyjnych POIiŚ. W 2010 roku PKP PLK SA podpisały 52 kontrakty o łącznej wartości 5,74 mld PLN, w tym 24 kontrakty na roboty budowlane na kwotę 5,65 mld PLN (zob. rys. 8). W 2011 roku podpisano 56 kontraktów o łącznej wartości 5,86 mld PLN, w tym 29 kontraktów na roboty budowlane na kwotę 5,77 mld PLN. Oprócz

tego, według stanu na początek 2012 roku w toku znajdowało się kolejnych 23 kontraktów o wartości 6,88 mld PLN.

Rysunek 8. Wartość i liczba kontraktów podpisanych przez PKP PLK SA z wykonawcami w ramach projektów POLiŚ w latach 2007-2011



Źródło: opracowanie własne na podstawie przetargów PKP PLK SA.

Proces aplikowania o środki unijne jest nadal bardzo opóźniony. Do końca 2011 roku w ramach POLiŚ PKP PLK SA podpisały z Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) umowy dotyczące dofinansowania 13 projektów modernizacyjnych o wartości całkowitej brutto 12,76 mld PLN i wkładzie UE – 6,23 mld PLN. W 2010 roku nie zawarto żadnej umowy o dofinansowanie. Nigdy dotąd Polsce nie groziła utrata tak istotnej części funduszy unijnych przyznanych na rozwój infrastruktury kolejowej⁵⁰.

Środki na rewitalizację linii kolejowych zarezerwowały również urzędy marszałkowskie w ramach regionalnych programów operacyjnych (RPO). W tym zakresie sytuacja wygląda nieco lepiej. Kwota dotacji unijnych zarezerwowana na budowę i remonty torów oraz zakup taboru kolejowego wynosi ogółem 1,34 mld PLN. Większość z nich została zakontraktowana, ale nadal ok. 30% ma dopiero być przedmiotem przetargu. Do 2015 roku w ramach powyższych środków PKP PLK SA planują zrealizować 24 projekty o łącznej wartości 1,64 mld PLN.

Na znaczącą poprawę stanu technicznego infrastruktury kolejowej w Polsce nie pozwalają **wieloletnie zaległości w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej**. Pokrycie potrzeb remontowych w zakresie wymiany torów (ok. 1 550 km rocznie) w latach 2000-2009 kształtowało się na poziomie od 11% do 45%. Według wyliczeń PKP PLK SA, przy przyjęciu okresu dziesięciu lat

⁵⁰ P. Szaciłło, Ryzyko utraty środków unijnych w związku z opóźnieniami w realizacji kolejowych projektów infrastrukturalnych, „Infrastruktura Transportu” nr 6/2011, s. 16-17.

potrzebnego na likwidację zaległości remontowych oraz zachowaniu rocznej wymiany nawierzchni (torów i rozjazdów) w ilościach wynikających z ich zużycia, niezbędne roczne nakłady wynoszą ok. 7,4 mld PLN, w tym należałoby przeznaczyć rocznie 4,1 mld PLN na likwidację zaległości, 1,2 mld PLN na roboty wynikające z cyklu eksploatacyjnego oraz 2,1 mld PLN na bieżące utrzymanie nawierzchni. Planowane wsparcie PKP PLK SA ze środków publicznych w latach 2011-2013 założono na poziomie 3,7 mld PLN. Finansowanie utrzymania infrastruktury kolejowej ma się odbywać w postaci wieloletniego kontraktu między rządem i PKP PLK SA, którego ramy do tej pory nie zostały określone.

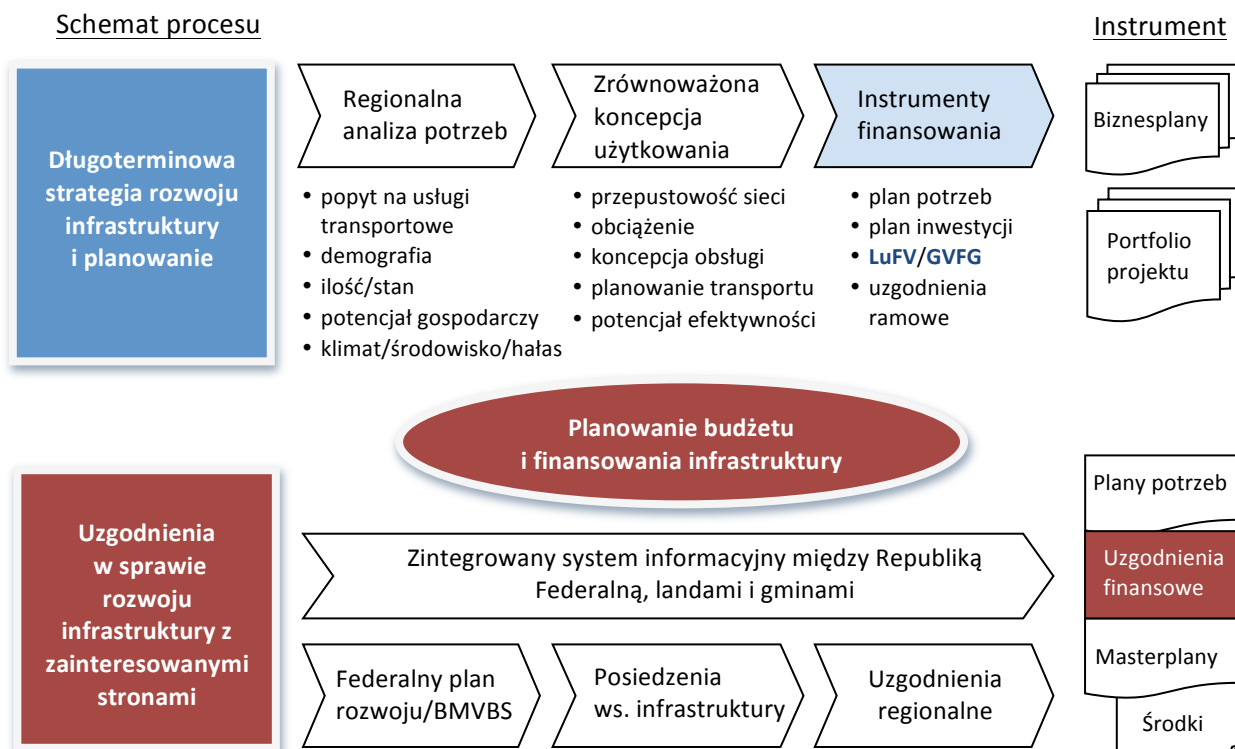
Rozwiązania wypracowane w zakresie długoletniego finansowania infrastruktury kolejowej w innych krajach – takich jak np. Niemcy czy Austria – powinny być przedmiotem wnikliwych analiz organów administracji rządowej, regulatora rynku kolejowego oraz zarządcy infrastruktury kolejowej w Polsce.

NIEMCY

Państwo niemieckie jest republiką federalną, która składa się z 16 krajów związkowych (landów), posiadających wspólny rząd. Państwa związkowe posiadają szeroką autonomię wewnętrzną, a w niektórych kwestiach stanowią również własne prawa. Władza wykonawcza, ustawodawcza i sądownicza podzielona jest pomiędzy szczebel federalny (niem. *Bund*), regionalny (niem. *Bundesländer*) oraz lokalny (niem. *Landeskreise/Gemeinden*). Planowanie rozwoju infrastruktury kolejowej odbywa się w procesie uzgodnienia pomiędzy zainteresowanymi stronami na poziomie Republiki Federalnej, landów i gmin (zob. rys. 9). Warto zwrócić uwagę na ustawowe zaangażowanie *Bundestagu* w alokację środków na konkretne przedsięwzięcia infrastrukturalne. Proces przechodzenia od planowania do realizacji przedsięwzięcia inwestycyjnego zaprezentowany został szczegółowo na rys. 10. Parlament ustala w sposób wiążący wieloletnie plany finansowania projektów infrastrukturalnych. Zapis o odpowiedzialności państwa za rozbudowę i utrzymanie sieci kolejowej znalazł się w artykule 87e konstytucji RFN.

Długoletnim programem rozwoju infrastruktury transportowej w Niemczech jest program **VDE** (niem. *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit*), czyli **Projekty Transportowe Niemiecka Jedność**, który miał wesprzeć rozwój gospodarczy w pięciu nowych landach poprzez stworzenie jednolitego, efektywnego systemu transportowego i przyspieszyć wspólny wzrost starych i nowych landów. 9 kwietnia 1991 r. rząd federalny podjął uchwałę w sprawie 17 projektów transportowych VDE. Na realizację programu przewidziano łączny budżet 39,4 mld EUR, z czego do końca 2010 roku zainwestowano 30,7 mld EUR. W ramach zdefiniowanych 9 projektów kolejowych (zob. tabelę 4) na modernizację, elektryfikację i przebudowę istniejących linii, a także budowę nowych linii dużych prędkości w latach 1991-2010 przeznaczono 14,6 mld EUR (z zaplanowanych 20,2 mld EUR, tj. 72%). Sześć z dziewięciu projektów przekazano do eksploatacji, a pozostałe trzy znajdują się w trakcie realizacji. Jak wskazują dane rys. 11, realizacja ww. projektów pozwoliła na zasadnicze skrócenie czasu podróży między głównymi aglomeracjami we wschodnich i zachodnich Niemczech. Czas połączeń z niemieckiej stolicy skrócił się średnio o około połowę, a w przypadku budowy linii dużych prędkości nawet o $\frac{2}{3}$.

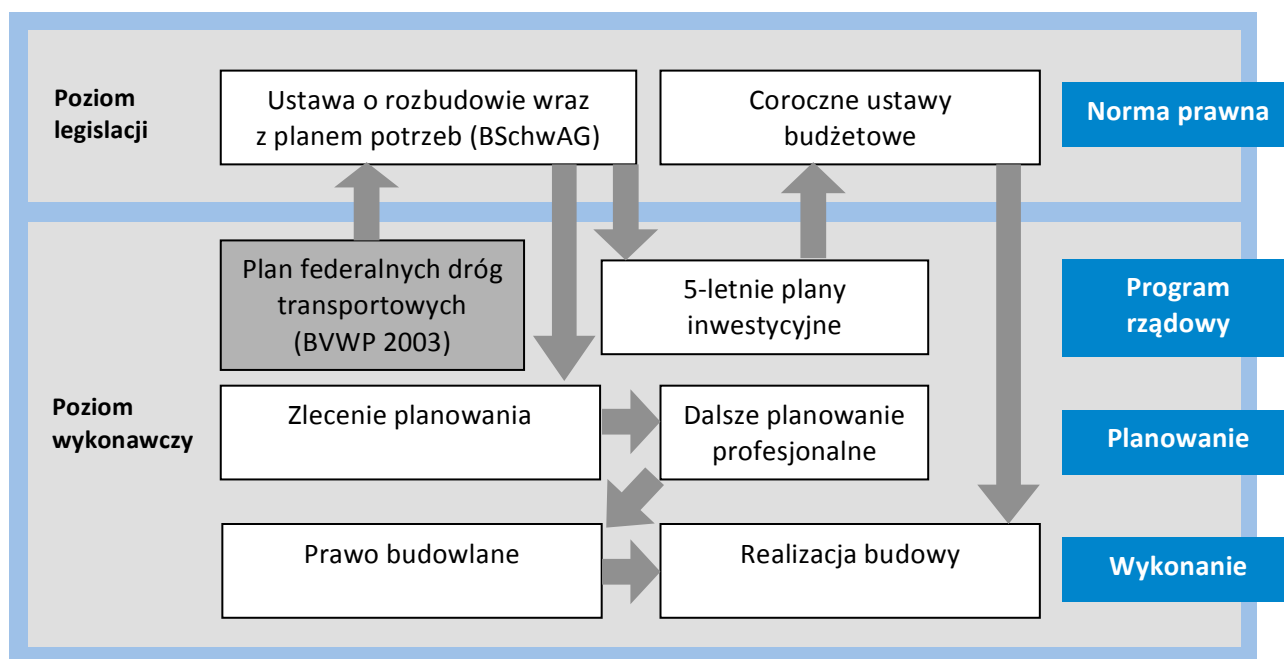
Rysunek 9. Proces planowania rozwoju infrastruktury kolejowej w Niemczech



LuFV (*Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung*) – porozumienie w sprawie wyników, które mogą być ociążnione i ich finansowania; **GVFG** (*Gemeinde Verkehrs Finanzierungs Gesetz*) – ustawa o finansowaniu transportu przez gminy.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Schematische Darstellung der Infrastrukturplanung, DB Netz z 08.04.2010.

Rysunek 10. Przejście od planowania do przedsięwzięcia inwestycyjnego



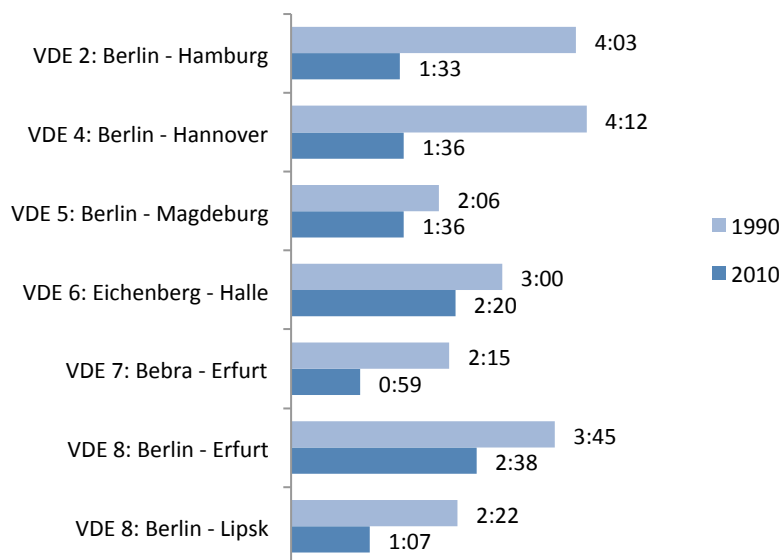
Źródło: opracowanie własne na podstawie: Vom Bundesverkehrswegeplan zum Bauvorhaben, DB Netz z 08.04.2010.

Tabela 5. Stan realizacji projektów kolejowych w ramach VDE (wg stanu na koniec 2010 roku)

Nr projektu	Połączenie	Długość, km	Budżet ogółem, mln EUR	Wydatki na koniec 2009 r., mln EUR	Zakończenie projektu
VDE 1	Hamburg/Hagenow Land – Rostock – Stralsund	250	861	580	częściowo w 2005/2008
VDE 2	Hamburg – Büchen – Berlin	270	2 678	2 678	1997
VDE 3	Uelzen – Salzwedel – Stendal	113	318	318	1999
VDE 4	Hannover – Berlin	264	2 677	2 677	1998
VDE 5	Helmstedt – Magdeburg – Berlin	163	1 245	1 245	1995
VDE 6	Eichenberg – Halle	170	271	271	1994
VDE 7	Bebra – Erfurt	104	913	913	1995
VDE 8	Norymberga – Berlin, w tym:	467	9 615	4 189	
	8.1. Norymberga – Erfurt		5 201	1 654	
	8.2. Erfurt – Halle/Lipsk		2 738	1 652	
	8.3. Berlin – Halle/Lipsk		1 653	1 648	2006
VDE 9	Lipsk – Drezno	117	1 451	942	częściowo w 1998

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, BMVBS, Mai 2011.

Rysunek 11. Porównanie czasu podróży w 1990 i 2010 r. dla zakończonych projektów kolejowych



Źródło: 20 Jahre Deutsche Einheit – Deutschland wächst zusammen, BMVBS, s. 2.

W przeciwieństwie do realizacji siedmiu projektów autostradowych, dla których zarządzania i budowy utworzono specjalny podmiot (DEGES), w przypadku inwestycji kolejowych nie powołano żadnej nowej organizacji, lecz Republika Federalna zakontraktowała z Deutsche Bahn wykonanie zadań związanych z projektowaniem i budową linii kolejowych. Szczegółowe zapisy znalazły się w ustawie o rozbudowie dróg żelaznych Federacji (*Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes*). Dopiero dwanaście lat po zjednoczeniu wprowadzono nową organizację – DB BauProjekt GmbH, obecnie ProjektBau GmbH, która jednak podporządkowana jest Deutsche Bahn.⁵¹

Drugim programem, o którym warto wspomnieć, jest **BVWP 2003** (*Bundesverkehrswegeplan 2003*), czyli **Federalny Plan Rozwoju Dróg Transportowych**, przyjęty przez rząd niemiecki 2 lipca 2003 roku. Całkowita wartość środków zarezerwowanych na inwestycje w transporcie kolejowym, drogowym i śródlądowym w okresie od 2001 do 2015 wynosi ok. 150 mld EUR. W latach 2004-2008 na inwestycje w infrastrukturę kolejową przeznaczano ok. 3,6 mld EUR rocznie. Priorytetowe projekty, będące elementami tego planu, zostały podzielone na dwie grupy: pierwszej i drugiej klasy ważności. Podział ten jest w głównej mierze wynikiem rachunku zysków i strat i obejmuje takie zagadnienia dotyczące projektowania sieci jak status planowania czy też poziom inwestycji. BVWP 2003 jest ramowym planem inwestycyjnym i nie zawiera żadnych szczegółów czasowych ani finansowych dla zawartych w nim projektów. Na każdy rok tworzony jest plan rozwoju dróg transportowych, natomiast warunki finansowania każdego z projektów (w postaci dotacji przeznaczanych na pokrycie kosztów budowy i nieoprocentowanych pożyczek) są określane w odrębnej umowie (z DB).

Podczas gdy koszty prowadzenia działalności operacyjnej oraz utrzymaniowej pokrywane są całkowicie przez zarządcę infrastruktury (DB Netz), rząd federalny jest odpowiedzialny za finansowanie odnowy i modernizacji istniejącej infrastruktury, a także budowy nowych linii. Wysokość rekompensaty finansowej związanej z odnową sieci (w ramach utrzymania) określa się w wieloletnim kontrakcie między rządem a DB Netz, DB Station & Service, DB Energie GmbH i DB AG (niem. *Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung* – LuFV). Pierwszy taki kontrakt został podpisany 9 stycznia 2009 roku, na okres czterech lat (do 2013 roku)⁵². Zgodnie z tym dokumentem, rząd federalny co roku zapewnia dofinansowanie w wysokości 2,5 mld EUR, podczas gdy DB – co najmniej 500 mln EUR ze środków własnych.

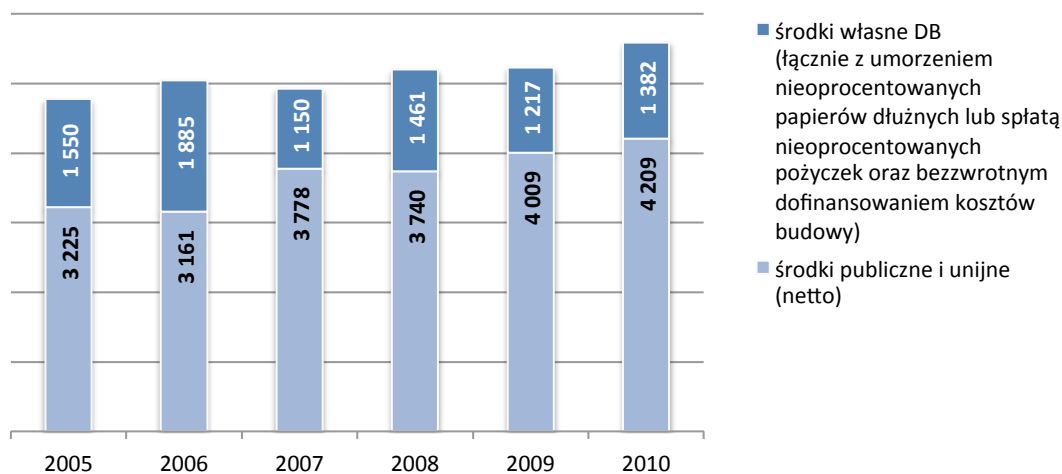
W latach 1994-2010 na zadania związane z utrzymaniem, modernizacją i budową infrastruktury kolejowej w Niemczech skierowano ok. 89,2 mld EUR, w tym 16 mld EUR ze środków własnych DB (przy uwzględnieniu kwoty rekompensat rządowych i pożyczek na projekty inwestycyjne ta kwota wynosi 26,6 mld EUR). Od 2005 roku obserwuje się wzrost nakładów inwestycyjnych ze środków publicznych na projekty związane z modernizacją i budową nowych linii (ok. 1,2 mld EUR rocznie).⁵³

⁵¹ Zob. więcej: J. Pieriegud, *Wieloletnie programy rozwoju i finansowania infrastruktury kolejowej w Niemczech*, „Infrastruktura Transportu” nr 5/2010, s. 11-14.

⁵² Pierwotnie rozpatrywane były okresy dziesięciu i piętnastu lat.

⁵³ Competition Report 2011, DB, s. 30-31.

Rysunek 12. Wielkość nakładów w infrastrukturę kolejową DB w latach 2005-2010 (mln EUR)



Źródło: Competition Report 2011, DB, s. 30.

W celu przeciwdziałania skutkom kryzysu gospodarczego i zapewnienia miejsc pracy rząd niemiecki opracował tzw. Plany poprawy koniunktury gospodarczej (*Konjunkturprogramm I na lata 2009/2010 oraz Konjunkturprogramm II na lata 2009/2011*), w ramach których przewidziano dodatkowe fundusze inwestycyjne również dla transportu kolejowego (odpowiednio 620 mln i 700 mln EUR). W grudniu 2008 roku Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast (BMVBS) uruchomiło w oparciu o te środki specjalny Program tworzenia miejsc pracy w budownictwie i transporcie (*Arbeitsplatzprogramm Bau und Verkehr – APBV*).

Według informacji podanych podczas konferencji prasowej 31.01.2012, wykorzystanie tych środków (1,4 mld EUR z programu rządowego oraz 100 mln EUR ze środków własnych DB) w latach 2009-2011 przyczyniło się do poprawy stanu infrastruktury kolejowej, która ma być zauważalna dla 6 mln pasażerów. Na modernizację dworców i przystanków kolejowych przeznaczono 325 mln EUR. Łącznie zmodernizowano 2 100 małych stacji i przystanków, w tym: poprawiono stan i wizerunek 586 małych stacji (83 mln EUR), system informacji – 1 732 obiektów (34 mln EUR), bezpieczeństwo – 334 obiektów (69 mln EUR), dostępność – 77 obiektów (56 mln EUR); zmodernizowano wiaty peronowe i oświetlenie 213 stacji (52 mln EUR) oraz zrewitalizowano 31 budynków dworcowych (28 mln EUR). W prace zaangażowanych było ok. 500 małych i średnich firm budownictwa infrastrukturalnego. Kolejne 600 mln EUR pochłonęły prace związane z budową nowych i rozbudową istniejących linii oraz 115 mln EUR z modernizacją linii o znaczeniu regionalnym. Prawie 2 500 doniesień prasowych, które ukazały się podczas realizacji programu, przyczyniają się pozytywnie do wizerunku kolei w społeczeństwie niemieckim.⁵⁴

⁵⁴ Konjunkturprogramm des Bundes für die Bahninfrastruktur in Rekordzeit beendet, http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2012/016-ramsauer-kopa-schiene.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2Fpressemitteilungen_node.html%3Fgtp%3D36166_list%25253D2%23id78106, z 31.01.2012; Personenbahnhöfe, Bilanz 2011, DB Netze.

AUSTRIA

Austria jest krajem prawie czterokrotnie mniejszym od Polski pod względem powierzchni oraz liczby ludności (8,3 mln mieszk.) Jest państwem federalnym, składającym się z dziewięciu krajów związkowych (landów). Władza ustawodawcza sprawowana jest przez dwuizbowe Zgromadzenie Federalne, w skład którego wchodzi Rada Narodowa i Rada Federalna. Władzę wykonawczą sprawuje rząd federalny. Austria jest jednym z najlepiej rozwiniętych gospodarczo państw UE (PKB na jednego mieszkańca według parytetu siły nabywczej wynosi ok. 32 tys. EUR). Znaczny wpływ na osiągnięcie ekonomicznej, społecznej i politycznej stabilizacji ma prowadzona od lat polityka partnerstwa społecznego.

Rozwój infrastruktury transportowej w Austrii jest uważany za cel strategiczny państwa, który ma zapewnić wzrost gospodarczy oraz zrównoważoną mobilność społeczeństwa, stanowiącą istotny element jakości życia mieszkańców. Projekty rozbudowy i modernizacji infrastruktury kolejowej mają znaczenie priorytetowe w polityce transportowej państwa. Stworzony model finansowania infrastruktury kolejowej pozwolił na zapewnienie w ostatnich latach środków na poziomie ok. 360 tys. EUR rocznie na kilometr linii kolejowej, czyli prawie 8-krotnie więcej niż w 2010 roku w Polsce.⁵⁵

W styczniu 2002 roku został opublikowany **Plan Rozwoju Transportu w Austrii** (niem. *Generalverkehrsplan Österreich – GVP-Ö*), opracowany przez rządy krajów związkowych, przedsiębiorstwa zarządzające infrastrukturą transportową (ASFINAG, ÖBB, HL-AG, BEG) wspólnie ze specjalnie utworzonymi rządowymi grupami inwestycyjnymi. Ten strategiczny dokument obejmuje zasady polityki transportowej oraz programy rozwoju sieci kolejowej, autostrad i dróg ekspresowych oraz drogi wodnej Dunaju, uwzględniające prognozy ruchu do roku 2025 i lata kolejne (VPÖ2025+). Plan został podzielony na kilka horyzontów czasowych: 2002-2006, 2007-2011, 2012-2021, po 2021. Na realizację zaplanowanych inwestycji przewidziano łącznie 44,9 mld EUR, z czego prawie 67% (29,9 mld EUR) mają pochłonąć projekty kolejowe⁵⁶.

Finansowanie rozbudowy sieci kolejowej i utrzymania istniejących linii jest zadaniem rządu austriackiego. Warto zwrócić uwagę, iż w Austrii dystrybucja podatków prowadzona jest odgórnie poprzez rząd centralny do regionów (landów). Finansowanie odbywa się na podstawie **6-letnich planów ramowych** (niem. *Investitionsschwerpunkte gemäß Rahmenplan*). Zgodnie z §43 ustawy o federalnej infrastrukturze kolejowej (*Bundesbahninfrastrukturgesetz 2003*) plan musi być zatwierdzony przez Ministra Transportu, Innowacji i Technologii (BMVIT). Co roku plan jest aktualizowany i przedłużany o jeden rok.

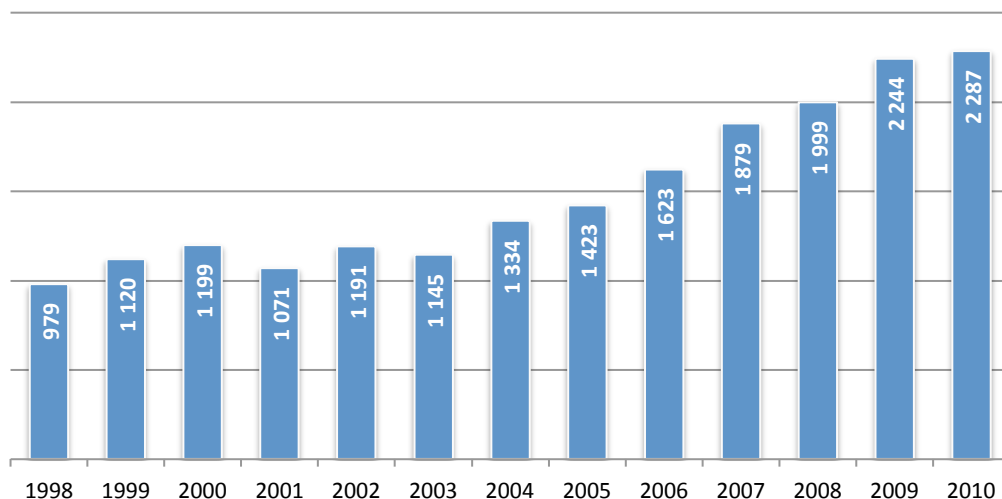
Nakłady inwestycyjne na rozwój infrastruktury kolejowej w Austrii od 2003 roku wykazują stałą tendencję rosnącą (por. rys. 13). W 2009 roku łączne nakłady wyniosły 2,2 mld EUR, w tym 1,6 mld EUR stanowiły nakłady na realizację nowych projektów oraz 0,6 mld EUR wydatki na modernizację i rozbudowę istniejącej sieci. W 2010 roku wzrosły do 2,3 mld EUR.

⁵⁵ Zob. więcej w: Pieriegud J., Wieloletnie programy rozwoju i finansowania infrastruktury kolejowej w Austrii, „Infrastruktura Transportu” nr 1/2011, s. 10-13.

⁵⁶ Generalverkehrsplan Österreich 2002. Verkehrspolitische Grundsätze und Infrastrukturprogramm, BMVIT, Januar 2002.

W przypadku utrzymania linii kolejowych ok. ⅓ środków pochodzi z opłat od operatorów za dostęp do infrastruktury kolejowej (w 2008 roku z opłat operatorów wpłynęło 439 mln EUR, w 2009 roku – 422 mln EUR), a pozostałe ⅔ pokrywa państwo.

Rysunek 13. Nakłady inwestycyjne w infrastrukturę kolejową w Austrii w latach 1998-2010 (mln EUR)



Źródło: opracowanie własne na podstawie: ÖBB-Infrastruktur AG, Geschäftsbericht 2005-2010.

W celu utrzymania i rozbudowy sieci kolejowej zawierane są dwa kontrakty wieloletnie: jeden – na utrzymanie istniejących linii kolejowych, drugi – na budowę nowych linii. Kontrakty te są kontraktami komercyjnymi w rozumieniu kodeksu cywilnego. Z punktu widzenia prawa są to kontrakty cywilno-prawne na usługę związaną z zapewnieniem przepustowości i jakości istniejących linii kolejowych lub budową nowych linii o określonych parametrach. Istnieje wewnętrzna procedura ÖBB przekazywania projektów z departamentów zajmujących się rozbudową linii do departamentów utrzymania. Kontrakty wieloletnie są podpisywane między państwem reprezentowanym przez rząd centralny a ÖBB Infrastruktur w obecności reprezentantów spółki **SCHIG** (*Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH*). Jest to spółka ze 100% udziałem Skarbu Państwa Austrii, która występuje jako strona trzecia (quasi-niezależna) w relacjach pomiędzy rządem Austrii a ÖBB i świadczy usługi na rzecz infrastruktury szynowej. Przedstawicielem właściciela jest minister BMVIT. SCHIG jako przedsiębiorstwo zostało utworzone w 1996 roku, a jego głównym celem było finansowanie infrastruktury kolejowej w Austrii. W wyniku reformy Kolei Austriackich (ÖBB Reform 2005), ta funkcja została przekazana do ÖBB, natomiast podstawowym zadaniem SCHIG pozostała kontrola (w imieniu Federacji) wydatkowania środków finansowych, polegająca m.in. na sprawdzeniu projektów prowadzonych przez zarządcę infrastruktury w aspekcie zgodności z przedmiotem umowy, funkcjonalności, przepustowości i jakości prac.

Elementami **wieloletniego kontraktu** są: opis funkcjonalny, przepustowość danego odcinka linii, wykaz odcinków linii wraz z ich parametrami, w tym prędkością maksymalną, kary za odstępstwa od parametrów kontraktowych, całkowity budżet kontraktu, koszty rozbudowy/utrzymania linii w danym roku, harmonogram prac. Na dany rok przewidziana jest konkretna kwota pieniężna skorelowana z zadaniami. Projekty z problemami (opóźnienia, przekroczony budżet) muszą być odpowiednio zsynchronizowane z innymi projektami w ramach kwoty planowanej do wykorzystania na dany rok.

Pierwszy kontrakt na finansowanie i usługi został podpisany w 2003 roku na okres sześciu lat pomiędzy Federacją Austriacką a ÖBB Infrastruktur Betrieb AG (która, jak wspomniano wcześniej, została połączona w 2009 roku ze spółką ÖBB Infrastruktur Bau AG).

Ramowy plan rozwoju infrastruktury na lata 2008-2013, ogłoszony w marcu 2008 roku, na rozbudowę oraz rozwój infrastruktury kolejowej przewidywał kwotę 10,6 mld EUR. Zgodnie z kolejnym Planem Ramowym na lata 2009-2014 na inwestycje w infrastrukturę kolejową planowano przeznaczyć 13,9 mld EUR. Kwota ta obejmowała zaakceptowany przez rząd Pakiet ożywienia koniunktury na lata 2009-2012 (*Konjunkturbelebungsprogramm*) w wysokości 700 mln EUR, z czego 100 mln EUR wydano już w 2009 roku, a kolejne 260 mln EUR przydzielono poszczególnym projektom. Wśród 70 zaplanowanych projektów prawie połowa dotyczy projektów w budowie lub przed jej rozpoczęciem. Ramowy Plan na lata 2010-2015 miał zapewnić rekordową jak do tej pory kwotę 14,4 mld EUR. Jednak zgodnie z rządowym programem oszczędnościowym w latach 2011-2014 nakłady inwestycyjne na projekty kolejowe zostały zmniejszone do kwoty 13,6 mld EUR (zob. tab. 6). W Nowym Planie Ramowym na lata 2011-2016 przewidziano kwotę 14,1 mld EUR.

Tabela 6. Wielkość planowanych nakładów inwestycyjnych w infrastrukturę kolejową (mln EUR)

Plan Ramowy	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Ogółem
2009-2014	2 174	2 245	2 339	2 338	2 298	2 502	-	-	13 896
2010-2015 (plan.)	-	2 325	2 500	2 496	2 281	2 357	2 397	-	14 356
2010-2015 (skoryg.)	-	2 325	2 402	2 325	2 077	2 107	2 397	-	13 633
2011-2016	-	-	2 402	2 325	2 077	2 107	2 397	2 769	14 077

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BMVIT.

Częścią rządowego planu rozwoju infrastruktury (wykraczającą częściowo poza ramy czasowe) jest program renowacji dworców kolejowych. W latach 2000-2015 zakłada on stopniową przebudowę i modernizację najważniejszych z nich. Faza pierwsza, której budżet wynosił ok. 200 mln EUR, przypadła na lata 2000-2005 i objęła renowację dworców: Feldkirch, Innsbruck, Graz, Baden, Krems, Linz, Wiener Neustadt, Leoben, Wels oraz Klagenfurt. Pierwszym dużym dworcem poddanym całkowitej przebudowie (ukończonej w kwietniu 2008 roku) był Wien Praterstern; kolejnymi inwestycjami były Wien Heiligenstadt oraz terminal towarowy Freudenau. Obecnie realizowane są projekty modernizacji i przebudowy dworców: Wien Hbf, Salzburg Hbf, St. Pölten Hbf, BahnhofCity Wien West, Wien Mitte Bf., Wien Hütteldorf Bf.

5. Modele funkcjonowania i finansowania regionalnych przewozów kolejowych w Europie

Zaspokajanie potrzeb transportowych ludności we wszystkich krajach wysokorozwiniętych traktowane jest jako **ISTOTNE ZADANIE PAŃSTWA**, które w ramach obowiązku usług użyteczności publicznej (tzw. *Public Service Obligation* – PSO) ma zapewnić jak najlepszą obsługę komunikacyjną społeczeństwa. Wymaga to stosownych rozwiązań organizacyjnych oraz stabilnego wsparcia finansowego ze środków publicznych.

W Europie nie istnieje jeden spójny model organizacji przewozów regionalnych. W większości państw europejskich przewozy regionalne prowadzone są przez przewoźnika państwowego lub jego spółkę zależną. W Austrii, Czechach i Francji wciąż występuje monopol państwowego przewoźnika. W Szwajcarii istnieją natomiast wieloletnie tradycje funkcjonowania prywatnych przewoźników realizujących przewozy regionalne. Tylko w kilku państwach, takich jak Szwecja, Wielka Brytania, Niemcy, Dania i Holandia, dokonano silniejszej demonopolizacji przewozów regionalnych⁵⁷.

Na użytek niniejszego raportu przeanalizowano systemy organizacji i finansowania regionalnych przewozów pasażerskich w dziesięciu krajach europejskich⁵⁸. Wyniki tej analizy przedstawiono w syntetycznej formie w tabelach 7-16⁵⁹.

Dodatkowo uwzględniono jakość świadczonych usług w ocenie użytkowników kolei. Do tego celu wykorzystano badanie pt. „Survey on passengers’ satisfaction with rail services” (2011)⁶⁰, przy czym przyjęto, że: wysoka ocena to ponad 90% odpowiedzi „dobry” i „bardzo dobry”; dobra ocena to ponad 80% odpowiedzi „dobry” i „bardzo dobry”; niska ocena to powyżej 50% odpowiedzi „zły” i „bardzo zły”; zastrzeżenia to więcej niż 25% odpowiedzi „zły” i „bardzo zły”.

⁵⁷ Zob. Rail Liberalisation Index 2011, Market opening: comparison of the rail markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway, IBM Deutschland GmbH, 2011.

⁵⁸ Przy opracowaniu analizy wykorzystano w dużym stopniu raport BAG-SPNV: Regional Passenger Rail Transport in Europe, An Overview and Comparison of Organisation and Responsibilities, 2011 oraz informacje ze stron internetowych wybranych przewoźników kolejowych, zleceniodawców przewozów pasażerskich w regionach, regulatorów rynku.

⁵⁹ Dane o przewozach i ruchliwości komunikacyjnej kolejną zawarte w tabelach dotyczą roku 2010, dane o poziomie opłat za dostęp do infrastruktury dotyczą rozkładu jazdy 2010/2011.

⁶⁰ Survey on passengers’ satisfaction with rail services, Analytical report, Survey conducted by The Gallup Organization, Hungary upon the request of Directorate-General Mobility and Transport, June 2011.

Tabela 7. System finansowania i organizacji regionalnych przewozów kolejowych w Austrii

AUSTRIA (AT)			
Powierzchnia, tys. km ²	83,9	Praca przewozowa ogółem, mld pas-km	10,3
Ludność, mln osób	8,4	Praca przewozowa w ruchu regionalnym, mld pas-km	bd
Długość sieci kolejowej, tys. km	5,7	Ruchliwość komunikacyjna koleją, pas-km/mieszk.	1 226,1
Organ administracji rządowej właściwy ds. kolei	BMVIT (<i>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</i>) – Ministerstwo Transportu, Innowacji i Technologii		
Regulator rynku kolejowego	SCG (<i>Schienen-Control GmbH</i>) i SCK (<i>Schienen-Control Kommission</i>)		
Instytucje organizujące/zlecające przewozy pasażerskie	BMVIT oraz landy w zakresie dodatkowych potrzeb regionalnych, przy czym zamawiającym są albo bezpośrednio władze landu, albo reprezentujące je <i>Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften</i> (łącznie 9 organizacji); rozróżnia się dwa typy przewozów <i>Personennahverkehr</i> (ruch aglomeracyjny, w tym dowozowo-odwozowy wokół aglomeracji) oraz <i>Personenregionalverkehr</i> (ruch obsługujący mniejsze miejscowości)		
Przewoźnicy pasażerscy	ÖBB AG (<i>Österreichische Bundesbahnen AG</i>), w tym ÖBB Personenverkehr AG		
Zarządzanie infrastrukturą/taborem	<i>Infrastruktura i stacje</i> : przedsiębiorstwo infrastrukturalne ÖBB Infrastruktur AG <i>Tabor</i> : przewoźnicy (obecnie tylko ÖBB); nie istnieje żaden publiczny pool wagonowy		
Rodzaj konkurencji na rynku	Monopol państwowego przewoźnika, ale prawo dopuszcza niezależne zlecenie przewozów w landzie innym podmiotom i tym samym rezygnację z usług ÖBB		
Model kontraktowania przewozów regionalnych	Tradycyjny poprzez bezpośrednie zlecenie ÖBB, przy czym dla przewozów zamówionych przez BMVIT obowiązuje do 2019 roku umowa pomiędzy SCHIG mbH (<i>Schieneninfrastrukturgesellschaft</i>) i ÖBB Personenverkehr AG		
Opłaty za dostęp do infrastruktury	<i>Poziom opłat dla przewozów regionalnych</i> : 1,39-3,61 EUR /pockm; średni poziom opłat jest zbliżony do opłat w pozostałych rodzajach ruchu kolejowego; <i>Poziom opłat stacyjnych</i> : 1,53-4,65 EUR/zatrzymanie		
Zasady i poziom dotowania przewozów regionalnych	Przewozy są zlecane i dofinansowywane zarówno na poziomie centralnym, jak i regionalnym. W przypadku, kiedy dla wykonywania przewozów regionalnych konieczne są inwestycje w infrastrukturę w danym landzie, koszty inwestycyjne są współfinansowane z budżetu centralnego i budżetu landu; jeśli zaistnieje potrzeba na poziomie landu, dotowany jest również tabor		
Zasady taryfowania	Jednolita taryfa ÖPT (<i>Österreichischer Eisenbahn personen- und reisegepäcktarif</i>), ale w ruchu aglomeracyjnym istnieją związki taryfowe z odrębnymi taryfami jednolitymi dla aglomeracji we wszystkich rodzajach transportu publicznego (przewoźnik kolejowy musi dostosować się do taryfy aglomeracyjnej)		
Dystrybucja biletów	Osobna dla poszczególnych przewoźników (obecnie tylko ÖBB) / związków taryfowych, sprzedaż okienkowa, w automatach biletowych i w pociągach		
Ryzyko finansowe	Po stronie zlecającego; wg obowiązującego prawa przewozy regionalne z założenia to przewozy niekomercyjne wymagające dotowania; linie rentowne nie mogą być traktowane jako przewozy regionalne		
Jakość usług kolejowych w ocenie pasażerów	Bardzo dobra ocena poziomu bezpieczeństwa na stacjach; zastrzeżenia odnośnie łatwości nabycia biletu na stacjach, informacji w pociągach w razie opóźnień, poziomu dostępności miejsc siedzących w pociągach oraz czystości i utrzymania wagonów		

Tabela 8. System finansowania i organizacji regionalnych przewozów kolejowych w Czechach

CZECHY (CZ)			
Powierzchnia, tys. km ²	78,9	Praca przewozowa ogółem, mld pas-km	6,8
Ludność, mln osób	10,5	Praca przewozowa w ruchu regionalnym, mld pas-km	2,9
Długość sieci kolejowej, tys. km	9,6	Ruchliwość komunikacyjna koleją, pas-km/mieszk.	647,6
Organ administracji rządowej właściwy ds. kolei	Ministerstvo dopravy – Ministerstwo Transportu		
Regulator rynku kolejowego	Dražní úřad		
Instytucje organizujące/zlecające przewozy pasażerskie	14 regionalnych instytucji zlecających i finansujących transport (transport kolejowy i autobusowy) reprezentowanych przez czeskie stowarzyszenie instytucji transportu publicznego ČAOVD (<i>Česká asociace organizátorů veřejné dopravy</i>)		
Przewoźnicy pasażerscy	Dominujące ČD a.s. (<i>České dráhy</i>); Viamont Regio a.s., Vogtlandbahn (przewozy transgraniczne z Polską i Niemcami). System nie obejmuje przewozów aglomeracyjnych, gdzie zintegrowano komunikację szynową i autobusową; powstały związki przewozowe		
Zarządzanie infrastrukturą/toborem	Infrastruktura i stacje: przedsiębiorstwo infrastrukturalne SŽDC (<i>Správa železniční dopravní cesty</i>), niektóre większe stacje należą do ČD Tabor: przewoźnicy; nie istnieje żaden publiczny pool wagonowy		
Rodzaj konkurencji na rynku	Monopol państwowego przewoźnika; do 2011 roku miały miejsce zaledwie kilka przetargów, m.in. w regionie Liberecu		
Model kontraktowania przewozów regionalnych	Tradycyjny, poprzez bezpośrednie zwrócenie się do ČD, które ma zagwarantowane prawo wyłączności do końca 2013 roku		
Opłaty za dostęp do infrastruktury	Infrastruktura jest dotowana przez państwo, przy czym system wzbudza zastrzeżenia KE, m.in. dlatego, że zarządca infrastruktury sam nie ustala opłat za dostęp do infrastruktury. <i>Poziom opłat dla przewozów regionalnych:</i> 0,26-1,09 EUR za pockm; opłaty są niższe niż w ruchu dalekobieżnym i dużo niższe niż w przewozach towarowych		
Zasady i poziom dotowania przewozów regionalnych	Bilety pokrywają tylko połowę kosztów, pozostała część kosztów jest dotowana głównie przez władze regionalne, tylko w nielicznych strategicznych przypadkach środki pochodzą z budżetu państwa		
Zasady taryfowania	Centralny system taryfowania		
Dystrybucja biletów	Dystrybucja biletów niezależnych przewoźników jest negocjowana z ČD; nie istnieje problem dostępu nowych operatorów do istniejącej sieci sprzedaży biletów; wyjątkiem są bilety w aglomeracjach, gdzie istnieje integracja w ruchu kolejowym i autobusowym		
Ryzyko finansowe	Ryzyko po stronie zleciennodawcy		
Jakość usług kolejowych w ocenie pasażerów	Dobra ocena łatwości nabycia biletu na stacjach i dostępności informacji na stacjach, poziomu dostępności miejsc siedzących w pociągach; niska ocena czystości i utrzymania stacji, poziomu usług na stacjach, czystości i utrzymania wagonów, zastrzeżenia do skomunikowania z innymi gałęziami transportu, poziomu bezpieczeństwa w pociągach, punktualności pociągów, skomunikowania pociągów		

Tabela 9. System finansowania i organizacji regionalnych przewozów kolejowych w Danii

DANIA (DK)			
Powierzchnia, tys. km ²	43,1	Praca przewozowa ogółem, mld pas-km	5,8
Ludność, mln osób	5,6	Praca przewozowa w ruchu regionalnym, mld pas-km	2,5
Długość sieci kolejowej, tys. km	2,7	Ruchliwość komunikacyjna kolejq, pas-km/mieszk.	1 042,9
Organ administracji rządowej właściwy ds. kolei	Transportministeriet – Ministerstwo Transportu		
Regulator rynku kolejowego	Jernbanenaevnet, od 2010 roku m.in. monitoruje przestrzeganie praw pasażerów		
Instytucje organizujące/zlecające przewozy pasażerskie	Agencja rządowa Trafikstyrelse, m.in. odpowiedzialna za przewozy regionalne oraz regionalne władze transportowe		
Przewoźnicy pasażerscy	DSB (<i>Danske Statsbaner</i> ; <80% rynku); DSBFirst Danmark A/S (spółka duńsko-brytyjska); Arriva Tog A/S (spółka córka Arriva Skandinavien A/S obsługuje przewozy we wschodniej i centralnej Jutlandii)		
Zarządzanie infrastrukturą/toborem	<p><i>Infrastruktura i perony: Banedanmark</i></p> <p><i>Stacje:</i> DSB, stacje z których nie korzysta DSB są dzierżawione przez innych przewoźników, w pozostałych przypadkach pobierane są opłaty</p> <p><i>Tabor:</i> DSB oraz jedno niezależne przedsiębiorstwo leasingowe; możliwość korzystania z zagranicznych zasobów wagonowych</p>		
Rodzaj konkurencji na rynku	Silna pozycja państwowego przewoźnika DSB oraz część usług kontraktowanych w drodze przetargu		
Model kontraktowania przewozów regionalnych	DSB: kontrakt negocjowany z Transportministeriet; reszta: kontrakt uzyskany w drodze przetargu organizowanego przez Trafikstyrelse		
Opłaty za dostęp do infrastruktury	<p>Państwowy zarządca infrastruktury Banedanmark oraz zarządcy lokalnych sieci są finansowani z budżetów publicznych.</p> <p><i>Poziom opłat dla przewozów regionalnych:</i> nie więcej niż 0,28 EUR za pockm (tak niski poziom tylko w ruchu pasażerskim).</p> <p><i>Poziom opłat stacyjnych:</i> 2,69-14,37 EUR/h, przy czym najwyższe opłaty obowiązują w Kopenhadze, najniższe w niewielkich miejscowościach</p>		
Zasady i poziom dotowania przewozów regionalnych	<p>Dofinansowanie kosztów nie pokrytych z przychodów z biletów z budżetu państwa; poziom dofinansowania jest stabilny.</p> <p>KE miała zastrzeżenia do kompensat kosztów DSB w ramach kontraktów usługowych (decyzja C 41/08)</p>		
Zasady taryfowania	Istnieje taryfa krajowa obowiązująca wszystkich trzech przewoźników		
Dystrybucja biletów	Przewoźnicy sprzedają również bilety innych przewoźników, kontrakty ściśle określają, na których stacjach ma być prowadzona sprzedaż biletów; nie istnieje problem dostępu nowych operatorów do istniejącej sieci sprzedaży biletów		
Ryzyko finansowe	Arriva i DSB – ryzyko po stronie przewoźnika (kontrakty netto), DSBFirst – ryzyko po stronie zleceniodawcy (kontrakt brutto)		
Jakość usług kolejowych w ocenie pasażerów	Wysoka ocena poziomu bezpieczeństwa w pociągach, dobra ocena poziomu bezpieczeństwa na stacjach, dostępności informacji na stacjach, łatwości nabycia biletu na stacjach, częstotliwości kursowania pociągów, skomunikowania pociągów; zastrzeżenia do czystości i utrzymania stacji, poziomu usług na stacjach, punktualności kursowania pociągów, dostępności miejsc siedzących w pociągach, czystości i utrzymania pociągów		

Tabela 10. System finansowania i organizacji regionalnych przewozów kolejowych we Francji

FRANCJA (FR)			
Powierzchnia, tys. km ²	632,8	Praca przewozowa ogółem, mld pas-km	88,6
Ludność, mln osób	65,3	Praca przewozowa w ruchu regionalnym, mld pas-km	23,8
Długość sieci kolejowej, tys. km	29,9	Ruchliwość komunikacyjna koleją, pas-km/mieszk.	1 356,8
Organ administracji rządowej właściwy ds. kolei	MEDDTL (<i>Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement</i>) – Ministerstwo Ekologii, Zrównoważonego Rozwoju, Transportu i Mieszkalnictwa		
Regulator rynku kolejowego	ARAF (<i>Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires</i>)		
Instytucje organizujące/zlecające przewozy pasażerskie	Władze 21 regionów metropolitalnych (<i>Conseil régional</i>), z wyjątkiem Korsyki, władze 64 departamentów (<i>Conseil général</i>) oraz związki miast zrzeszone w stowarzyszeniu organizatorów transportu GART (<i>Groupement des Autorités Responsables de Transport</i>)		
Przewoźnicy pasażerscy	SNCF (<i>Société Nationale des Chemins de fer français</i>), poprzez SNCF Proximités		
Zarządzanie infrastrukturą/toborem	<p>Infrastruktura: RFF (<i>Réseau Ferré de France</i>)</p> <p>Stacje: SNCF Gares & Connexions</p> <p>Tabor: SNCF, jednak często kupowany przez władze regionu za środki publiczne</p>		
Rodzaj konkurencji na rynku	Monopol państwowego przewoźnika; obowiązujące kontrakty blokują dostęp do rynku dla przewoźników spoza grupy SNCF		
Model kontraktowania przewozów regionalnych	Coroczna umowa pomiędzy władzami regionu a SNCF, przy czym umowa ramowa jest podpisywana na 5 lat; region ma prawo renegotjować warunki w czasie trwania umowy		
Opłaty za dostęp do infrastruktury	<p>RFF jest silnie dotowana z budżetu centralnego; KE krytykuje m.in. problem niskiej efektywności kosztowej, który odbija się na wysokości opłat; opłaty ustalane są przez regulatora a nie RFF.</p> <p>Poziom opłat dla przewozów regionalnych: 3,52-10,58 EUR za pockm, jednak nie zawsze cała kwota jest płacona przez przewoźnika</p>		
Zasady i poziom dotowania przewozów regionalnych	<p>Dotacje z budżetu centralnego (przewozy pasażerskie oraz wymiana taboru, ok. 2 mln EUR w 2011 r.; dofinansowywany tabor staje się własnością SNCF) oraz wrastające dotacje ze strony rad regionalnych; poziom dotacji publicznych jest stabilny.</p> <p>Ogólny deficyt SNCF jest kompensowany przez budżet państwa</p>		
Zasady taryfowania	Taryfy mogą być obniżane na życzenie władz regionalnych, jedna obniżka dla pasażerów musi być kompensowana odpowiednią dotacją z budżetu regionalnego		
Dystrybucja biletów	Zarządzana całkowicie przez SNCF		
Ryzyko finansowe	Ryzyko po stronie zleceniodawcy		
Jakość usług kolejowych w ocenie pasażerów	Dobra ocena łatwości nabycia biletu na stacjach, poziomu bezpieczeństwa na stacjach, dostępności informacji na stacjach, poziomu bezpieczeństwa w pociągach; zastrzeżenia do czystości i utrzymania stacji, poziomu usług na stacjach, częstotliwości kursowania pociągów, skomunikowania pociągów, czystości i utrzymania wagonów, duże zastrzeżenia co do punktualności kursowania pociągów		

Tabela 11. System finansowania i organizacji regionalnych przewozów kolejowych w Hiszpanii

HISZPANIA (ES)			
Powierzchnia, tys. km ²	506,0	Praca przewozowa ogółem, mld pas-km	23,6
Ludność, mln osób	46,2	Praca przewozowa w ruchu regionalnym, mld pas-km	12,3
Długość sieci kolejowej, tys. km	15,3	Ruchliwość komunikacyjna koleją, pas-km/mieszk.	510,8
Organ administracji rządowej właściwy ds. kolei	MF (<i>Ministerio de Fomento</i>) – Ministerstwo Robót Publicznych		
Regulator rynku kolejowego	CRF (<i>Comité de Regulación Ferroviaria</i>)		
Instytucje organizujące/zlecające przewozy pasażerskie	Na głównej szerokotorowej sieci kolejowej (1668 mm) – MF (z wyjątkiem Katalonii, gdzie samorząd regionalny może prowadzić również przewozy na sieci głównej); na sieci wąskotorowej FEVE (<i>Ferrocarriles de Vía Estrecha</i> , o zróżnicowanym rozstawie torów: 1435 mm, 1062 mm, 1000 mm, 915 mm i 750 mm) – MF (na sieci, której jak dotychczas nie przekazano regionom); w Katalonii na oraz na sieciach samorządowych (wąskotorowych; łącznie ok. 630 km) – władze samorządowe		
Przewoźnicy pasażerscy	RENFE (<i>Red Nacional de Ferrocarriles Españoles</i>) poprzez RENFE Operadora i jej dywizję <i>Viajeros</i> na sieci szerokotorowej, FEVE (<i>Ferrocarriles de Vía Estrecha</i>) na sieci wąskotorowej, która pozostała w rękach państwa; samorządowi przewoźnicy wąskotorowi, którzy wyodrębnili się z FEVE, na Balearach (SFM, <i>Serveis Ferroviaris de Mallorca</i> , 85 km), w Katalonii (FGC, <i>Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya</i> , 270 km), Walencji (FGV, <i>Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana</i> , 92 km) i Kraju Basków (Euskotren, 181 km, przewozy kolejowe i autobusowe)		
Zarządzanie infrastrukturą/taborem	<i>Infrastruktura</i> : główne linie kolejowe – ADIF (<i>Administrador de las Infraestructuras Ferroviarias</i>) oraz infrastruktura samorządowa w regionach – regionalni zarządcy infrastruktury <i>Stacje</i> : ADIF <i>Tabor</i> : przewoźnicy		
Rodzaj konkurencji na rynku	Na sieci, która nie została oddana samorządom regionalnym, monopol państwowego przewoźnika; obowiązujące kontrakty blokują na długo dostęp do rynku dla trzecich przewoźników		
Model kontraktowania przewozów regionalnych	Tradycyjny		
Opłaty za dostęp do infrastruktury	<i>Poziom opłat dla przewozów regionalnych (1668 mm)</i> : 0,10-0,20 EUR za pockm; jest to jeden z najniższych poziomów w Europie (obok Słowenii oraz Norwegii, gdzie opłaty te nie są pobierane)		
Zasady i poziom dotowania przewozów regionalnych	Dotacje z budżetu centralnego pokrywające różnicę pomiędzy wpływami z biletów a kosztami		
Zasady taryfowania	Zróżnicowane w zależności od przewoźnika, przy czym przewoźnicy regionalni prowadzą też działalność przy wykorzystaniu innych środków transportu, gdzie taryfy są zintegrowane		
Dystrybucja biletów	RENFE, czasami ADIF; osobne systemy w przypadku spółek regionalnych		
Ryzyko finansowe	Ryzyko po stronie zleceniodawcy; w zakresie taboru – ryzyko po stronie przewoźników, bo nie nadaje się on na trasy poza półwyspem Iberyjskim		
Jakość usług kolejowych w ocenie pasażerów	Wysoka ocena dostępności informacji na stacjach, łatwości nabycia biletu na stacjach, poziomu bezpieczeństwa w pociągach, dobra ocena dostępności usług na stacjach, czystości i utrzymania stacji, poziomu bezpieczeństwa na stacjach, punktualności kursowania pociągów, skomunikowania pociągów, dostępności miejsc siedzących w pociągach, czystości i utrzymania wagonów		

Tabela 12. System finansowania i organizacji regionalnych przewozów kolejowych w Holandii

HOLANDIA (NL)			
Powierzchnia, tys. km ²	41,5	Praca przewozowa ogółem, mld pas-km	15,3
Ludność, mln osób	16,7	Praca przewozowa w ruchu regionalnym, mld pas-km	bd
Długość sieci kolejowej, tys. km	2,9	Ruchliwość komunikacyjna kolejną, pas-km/mieszk.	916
Organ administracji rządowej właściwy ds. kolei	Ministerie van Verkeer en Waterstaat – Ministerstwo Infrastruktury i Środowiska		
Regulator rynku kolejowego	Vervoerskamer – Urząd Ochrony Konkurencji oraz NMa (Nederlandse Mededingings autoritet) – Urząd Antymonopolowy		
Instytucje organizujące/zlecające przewozy pasażerskie	Ministerstwo oraz 19 lokalnych władz transportowych organizujących przewozy publiczne wszystkimi dostępnymi gałęziami transportu (transport szynowy, drogowy, żegluga śródlądowa)		
Przewoźnicy pasażerscy	NS (Nederlandse Spoorwegen oraz inni przewoźnicy (Arriva, Syntus (joint venture pomiędzy NS i SNCF), Veolia, Connexion, NoordNed, 12% rynku wg pkm) na liniach regionalnych i lokalnych, gdzie pociągi zatrzymują się na każdej stacji		
Zarządzanie infrastrukturą/taborem	<p>Infrastruktura i perony: RIT (Railinfratrust), w tym jego spółki córki pod marką ProRail, budowa nowych stacji i peronów jest możliwa jeśli prognoza pasażerów przekroczy określony pułap; kontrakt z przewoźnikami składa się z kilku umów lub obowiązuje tylko umowa ramowa</p> <p>Stacje: NS Poort (spółka córka NS)</p> <p>Tabor: przewoźnicy (poprzez zakupy i dzierżawę)</p>		
Rodzaj konkurencji na rynku	<p>Kontrakty w systemie przetargowym (ok. 15%) i negocjacje z wolnej ręki, obowiązuje obecnie ok. 70 koncesji na przewozy regionalne i lokalne.</p> <p>Nie jest obecnie wiadome, jak będą kontraktowane przewozy dalekobieżne obecnie wykonywane przez NS po wygaśnięciu koncesji w 2015 roku</p>		
Model kontraktowania przewozów regionalnych	Nie istnieje jeden spójny system przetargowy i kontraktowy; każdy region wypracowuje swoje własne zasady		
Opłaty za dostęp do infrastruktury	<p>Poziom opłat dla przewozów regionalnych: 0,69-1,51 EUR za pockm (to niski poziom w porównaniu z innymi krajami)</p> <p>Opłaty stacyjne: 0,63-6,63 EUR/zatrzymanie, przy czym najwyższe stawki obowiązują na głównych stacjach w ośrodkach miejskich</p>		
Zasady i poziom dotowania przewozów regionalnych	Dotacje Ministerstwa pokrywające różnicę pomiędzy wpływami z biletów a kosztami		
Zasady taryfowania	Spójny system taryfowy obejmujący wszystkie gałęzie transportu, z niewielkim marginesem na dostosowanie do potrzeb przewoźników		
Dystrybucja biletów	Każdy przewoźnik organizuje własną sprzedaż biletów, przy czym użytkownicy mają do dyspozycji OV-chip-kaart, która obowiązuje na terenie całych Niderlandów i we wszystkich środkach transportu publicznego		
Ryzyko finansowe	Ryzyko po stronie zleceniodawcy		
Jakość usług kolejowych w ocenie pasażerów	<p>Dobra ocena poziomu bezpieczeństwa na stacjach i w pociągach;</p> <p>zastrzeżenia do dostępności informacji na stacjach, a także do łatwości nabycia biletu na stacjach (przy założeniu, że eliminowane są odpowiedzi osób dla których ten aspekt nie ma znaczenia, prawdopodobnie w związku z istnieniem uniwersalnej karty chipowej w transporcie publicznym), co do dostępności miejsc siedzących w pociągach, czystości i utrzymania wagonów</p>		

Tabela 13. System finansowania i organizacji regionalnych przewozów kolejowych w Niemczech

NIEMCY (DE)			
Powierzchnia, tys. km ²	357,1	Praca przewozowa ogółem, mld pas-km	76,9
Ludność, mln osób	81,7	Praca przewozowa w ruchu regionalnym, mld pas-km	41,5
Długość sieci kolejowej, tys. km	41,3	Ruchliwość komunikacyjna koleją, pas-km/mieszk.	941,2
Organ administracji rządowej właściwy ds. kolei	BMVBS (<i>Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</i>) – Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast		
Regulator rynku kolejowego	EBA (<i>Eisenbahn-Bundesamt</i>) – Federalny Urząd Kolejowy (kwestie techniczne) BNetzA (<i>Bundesnetzagentur</i>) – Federalna Agencja Regulacji Sektorów Sieciowych		
Instytucje organizujące/zlecające przewozy pasażerskie	Władze regionalne (landy) – 27 regionalnych urzędów (<i>Aufgabenträger des SPNV</i>) współpracujących w ramach stowarzyszenia BAG-SPNV (<i>Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr</i>) lub władze lokalne, przy czym w drugim przypadku ma miejsce zazwyczaj integracja przewozów kolejowych i autobusowych		
Przewoźnicy pasażerscy	DB Regio (przychody 7,6 mld EUR w 2010) oraz ok. 160 podmiotów niezależnych (ok. 12% rynku wg pkm w 2010, największe podmioty: Veolia, Netinera i Benex); również przewoźnicy zagraniczni: SNCF Keolis, Veolia Verkehr, Abbelio, Arriva, Transdev, Vias, SBB; w ruchu podmiejskim również systemy miejskie S-Bahn		
Zarządzanie infrastrukturą/taborem	<i>Infrastruktura</i> : DB Netz AG (współpraca z przewoźnikami odbywa się na podstawie standardowych umów lub umów ramowych) <i>Stacje</i> : DB Station & Service AG <i>Tabor</i> : przewoźnicy lub władze lokalne; istnieją również dwa duże pooly wagonowe dostępne dla niezależnych przewoźników		
Rodzaj konkurencji na rynku	System przetargowy lub negocjacje z wolnej ręki; trwają przygotowania do wprowadzenia systemu opartego wyłącznie na przetargach		
Model kontraktowania przewozów regionalnych	Kontraktowanie usług publicznych (bez prawa wyłączności)		
Opłaty za dostęp do infrastruktury	DB Netz jest dotowane, a opłaty mają pokrywać tylko koszty utrzymania infrastruktury. <i>Poziom opłat dla przewozów regionalnych</i> : 2,64-14,45 EUR/pockm; średnia opłata jest niższa niż w przewozach dalekobieżnych, jednak prawie dwukrotnie wyższa niż w przewozach towarowych. <i>Opłaty stacyjne</i> : 1,15-35,96 EUR/zatrzymanie (po interwencji regulatora obniżone od stycznia 2011 roku)		
Zasady i poziom dotowania przewozów regionalnych	Poziom dofinansowania z budżetu federalnego 6,7 mld EUR w 2008 roku, z coroczną waloryzacją o 1,5% do 2014 roku; poziom dotacji publicznych jest stabilny. Kwota dotacji jest w rzeczywistości większa, bo również landy w sposób bezpośredni i pośredni (poprzez inwestycje w infrastrukturę i stacje) dofinansowują przewozy regionalne.		
Zasady taryfowania	Różne zasady w zależności od przewoźnika i polityki w regionie		
Dystrybucja biletów	DB Vertrieb GmbH jest odpowiedzialna za sprzedaż biletów na przewozy organizowane przez DB; DB niechętnie daje dostęp do własnej sieci dystrybucji, ale ma obowiązek udostępnić miejsce na stacjach pod kasę biletową innym przewoźnikom; związki taryfowe regionalne lub lokalne organizują własną sprzedaż biletów na warunkach zatwierdzonych przez DB		
Ryzyko finansowe	Ryzyko zazwyczaj po stronie zleceniodawców		
Jakość usług kolejowych w ocenie pasażerów	Dobra ocena poziomu bezpieczeństwa w pociągach; bardzo duże zastrzeżenia do łatwości nabycia biletu na stacjach oraz czystości i utrzymania stacji, punktualności kursowania pociągów, czystości i utrzymania wagonów (ponad 40% respondentów); zastrzeżenia do poziomu dostępności informacji na stacjach, poziomu usług na stacjach, czystości i utrzymania stacji, skomunikowania pociągów, dostępności miejsc siedzących w pociągach		

Tabela 14. System finansowania i organizacji regionalnych przewozów kolejowych w Szwajcarii

SZWAJCARIA (CH)			
Powierzchnia, tys. km ²	41,3	Praca przewozowa ogółem, mld pas-km	18,4
Ludność, mln osób	7,9	Praca przewozowa w ruchu regionalnym, mld pas-km	4,1
Długość sieci kolejowej, tys. km	5,1	Ruchliwość komunikacyjna kolejną, pas-km/mieszk.	2 329,1
Organ administracji rządowej właściwy ds. kolei	BAV (<i>Bundesamt für Verkehr</i>) – Federalny Urząd Transportu		
Regulator rynku kolejowego	BAV (<i>Bundesamt für Verkehr</i>), spory rozstrzyga SKE (<i>Schiedskommission im Eisenbahnverkehr</i>)		
Instytucje organizujące/zlecające przewozy pasażerskie	Konfederacja i kantony (18 regionalnych instytucji)		
Przewoźnicy pasażerscy	SBB (<i>Schweizerische Bundesbahnen</i>) – przedsiębiorstwo bez prawnego rozdziału infrastruktury i przewozów; podział organizacyjny i rachunkowy; prywatni przewoźnicy (w tym z kapitałem mieszanym): BLS AG, Schweizerische Südostbahn, Turbo AG, RegionAlps SA, Tilo SA oraz w Zurychu (na innych zasadach) – ZVV (<i>Zürcher Verkehrsverbund</i>)		
Zarządzanie infrastrukturą/toborem	<i>Infrastruktura i perony</i> : SBB Infrastruktur <i>Budynki stacyjne</i> : SBB Immobilien <i>Tabor</i> : głównie SBB, przy czym jeśli przewoźnicy mają własny tabor, istnieje możliwość wzajemnej wymiany taboru; istnieje możliwość zakupu używanego taboru		
Rodzaj konkurencji na rynku	Koncesjonowanie i kontraktowanie z wyłącznością geograficzną od już działających przewoźników (kontrakty na usługi publiczne); w najbliższych latach nie przewiduje się liberalizacji rynku; prowadzone są jednak prace nad prawem przetargowym dla kolei, które mogłyby wejść w życie po wygaśnięciu obecnie funkcjonujących koncesji (po roku 2015 i 2019)		
Model kontraktowania przewozów regionalnych	Kontraktowanie przewozów w gestii kantonów w cyklu rocznym, sama koncesja na przewozy przyznawana jest na 10 lat, w wyjątkowych sytuacjach uzależniona jest od okresu zwrotu z inwestycji, której dokonać musiał przewoźnik (np. linia Zurych-Genewa, tzw. <i>Jurafuss</i>); przewoźnicy przedkładają co roku ofertę, w tym plan taryfowy oraz standardy obsługi; istnieje obowiązek prowadzenia przewozów nieopłacalnych; kontrakty nie podlegają renegotiacjom		
Opłaty za dostęp do infrastruktury	Infrastruktura dotowana na poziomie krajowym (rekompensata różnicy wpływy/koszty), opłaty ustalane są przez BAV; <i>Poziom opłat dla przewozów regionalnych</i> : 0,63-3,29 EUR za pockm, średnia stawka jest o połowę niższa niż w innych segmentach transportu kolejowego		
Zasady i poziom dotowania przewozów regionalnych	Wysokość dotacji ustalana w kontraktach; poziom dotacji publicznych jest stabilny, przy czym zależą one m.in. od sytuacji finansowej kantonu oraz populacji w kantonie		
Zasady taryfowania	Taryfy ustalane w ramach krajowego zrzeszenia VöV (<i>Verband öffentlicher Verkehr</i>); pełna integracja – ze wszystkich pociągów można korzystać na jednym bilecie		
Dystrybucja biletów	Przewoźnicy sprzedają również bilety innych przewoźników; odnotowano przypadki odmowy zezwolenia na otwarcie kasy biletowej, jeśli już jeden z przewoźników prowadzi kasę na danej stacji		
Ryzyko finansowe	Po podpisaniu kontraktu – ryzyko po stronie przewoźnika (kontrakty netto); wyjątek ZVV: ryzyko po stronie władz kontraktujących (kontrakt brutto)		
Jakość usług kolejowych w ocenie pasażerów	Brak danych w cytowanym raporcie. Wg statystyk SBB – punktualność pociągów w 2010 r. wynosiła 87%; wysoka ocena pasażerów bezpieczeństwa podróży, informacji na stacjach; niewielki spadek w zakresie dostępności wolnych miejsc		

Tabela 15. System finansowania i organizacji regionalnych przewozów kolejowych w Szwecji

SZWECJA (SE)			
Powierzchnia, tys. km ²	441,4	Praca przewozowa ogółem, mld pas-km	7,2
Ludność, mln osób	9,5	Praca przewozowa w ruchu regionalnym, mld pas-km	bd
Długość sieci kolejowej, tys. km	12,8	Ruchliwość komunikacyjna koleją, pas-km/mieszk.	757,9
Organ administracji rządowej właściwy ds. kolei	Näringsdepartementet – Ministerstwo Przedsiębiorczości, Energii i Komunikacji		
Regulator rynku kolejowego	Agencja <i>Transportstyrelsen</i> , w której gestii znajdują się również inne branże		
Instytucje organizujące/zlecające przewozy pasażerskie	21 władz regionalnych poprzez regionalne władze transportowe		
Przewoźnicy pasażerscy	Niezależni przewoźnicy, m.in. duńskie: DSB First Sverige, DSB Småland, DSB Uppland, DSB Västergötland, norweska: NSB Tågkompaniet i niemieckie: DB Östergötland oraz DB Regio Sverige; oraz już tylko w jednym regionie koleje szwedzkie SJ, reprezentowane przez spółkę Stockholmståg AB w regionie sztokholmskim; SJ nie bierze udziałów w przetargach na przewozy regionalne koncentrując się na ruchu dalekobieżnym i międzynarodowym		
Zarządzanie infrastrukturą/toborem	<i>Infrastruktura</i> : Trafikverket, realizujący zadania również w innych gałęziach transportu <i>Stacje</i> : Trafikverket, władze lokalne, władze regionalne lub państwowa Jernhusen <i>Tabor</i> : przewoźnicy albo władze regionalne albo spółki taborowe (Transitio, Affärsverket Statens Järnvägar); odnotowano problem z dostępem do lokomotyw		
Rodzaj konkurencji na rynku	System przetargowy w pełni zliberalizowany		
Model kontraktowania przewozów regionalnych	Kontrakty na usługi publiczne (z prawem wyłączności) o różnych okresach ważności		
Opłaty za dostęp do infrastruktury	Operator infrastruktury to przedsiębiorstwo państwowe <i>de facto</i> finansowane z budżetu; niski poziom opłat dla przewozów regionalnych za infrastrukturę. <i>Poziom opłat dla przewozów regionalnych</i> : 0,18-0,88 EUR za pockm; pobieranych jest wiele dodatkowych opłat. Opłaty stacyjne są wliczane do opłat za infrastrukturę, pobiera się niewielkie opłaty za wynajem powierzchni na poczekalnie i kasy; działalność komercyjna na stacjach podlega rynkowym cenom za wynajem powierzchni		
Zasady i poziom dotowania przewozów regionalnych	Na poziomie krajowym niskie opłaty infrastrukturalne traktuje się jako substytut bezpośredniego subsydiowania przewoźników regionalnych, natomiast na poziomie regionów dotacje pokrywają 40-60% kosztów przewoźników regionalnych, pozostała część kosztów jest pokrywana z wpływów z biletów		
Zasady taryfowania	Każdy region prowadzi niezależną politykę taryfową, zasady obowiązujące w poszczególnych regionach mogą się znacznie różnić; bilet na daną strefę obowiązuje jednak zazwyczaj również w ruchu autobusowym w tej strefie		
Dystrybucja biletów	Władze regionalne używają różnych kanałów dystrybucji biletów, w tym również kiosków, jednak sprzedaż biletów przewozów regionalnych nie jest sprzężona ze sprzedażą biletów na przewozy dalekobieżne (mimo że istnieje zintegrowany system informatyczny)		
Ryzyko finansowe	Ryzyko po stronie zleceniodawcy (kontrakty brutto); dodatkowe ryzyko przewoźników związane jest z inwestycją w tabor, ponieważ po części jest to tabor szerokotorowy, który nie może być wykorzystany gdzie indziej po zakończeniu koncesji		
Jakość usług kolejowych w ocenie pasażerów	Wysoka ocena poziomu bezpieczeństwa w pociągach, dobra ocena poziomu bezpieczeństwa na stacjach, dostępności informacji na stacjach, łatwości nabycia biletu na stacjach, częstotliwości kursowania pociągów, skomunikowania pociągów; bardzo duże zastrzeżenia do punktualności kursowania pociągów, zastrzeżenia do czystości i utrzymania wagonów		

Tabela 16. System finansowania i organizacji regionalnych przewozów kolejowych w Wlk. Brytanii

WIELKA BRYTANIA (UK)			
Powierzchnia, tys. km ²	243,6	Praca przewozowa ogółem, mld pas-km	52,0
Ludność, mln osób	62,7	Praca przewozowa w ruchu regionalnym, mld pas-km	17,0
Długość sieci kolejowej, tys. km	29,1	Ruchliwość komunikacyjna koleją, pas-km/mieszk.	829,3
Organ administracji rządowej właściwy ds. kolei	DfT (<i>Department for Transport</i>) w Anglii; Scottish Government w Szkocji; Welsh Government w Walii; DfRD (<i>Department for Regional Development</i>) w Irlandii Północnej (koleje w Irlandii Północnej nie stanowią części systemu kolei brytyjskich)		
Regulator rynku kolejowego	ORR (<i>Office of Rail Regulation</i>)		
Instytucje organizujące/zlecające przewozy pasażerskie	DfT oraz w regionach metropolitalnych władze regionów lub władze lokalne, w zależności od potrzeby. Nie istnieje jeden spójny system zarządzania przewozami regionalnymi, ponieważ Wielka Brytania nigdy nie przeprowadziła usystematyzowanej reformy administracyjnej, decyzje o strukturze administracyjnej są podejmowane w zależności od potrzeb		
Przewoźnicy pasażerscy	Początkowo (1994) rynek podzielono na 27 regionów geograficznych; obsługujące je przedsiębiorstwa przewozowe TOC (<i>train operating companies</i>) pochodziły również z rynku przewozów autobusowych; z upływem czasu TOC zaczęły łączyć się ze sobą. W Irlandii Północnej: NIR (<i>Northern Ireland Railways / Larnród Tuaisceart Éireann</i>) należąca do państwowej grupy Northern Ireland Transport Holding Company będąca zarówno operatorem infrastruktury, jak i przewoźnikiem		
Zarządzanie infrastrukturą/taborem	<i>Infrastruktura</i> : NR (<i>Network Rail</i>) <i>Stacje</i> : NR, ale tylko kilkanaście jest bezpośrednio zarządzanych przez NR, pozostałe są wynajmowane przez TOC (<i>station access agreements</i>); jeśli TOC nie utrzymywał stacji w należytym stanie, pod koniec okresu koncesji usługowej musi zrekompensować utratę wartości aktywów NR <i>Tabor</i> : TOC albo przedsiębiorstwa taborowe ROSCO (<i>rolling stock leasing companies</i>), m.in. Angel Trains, Porterbrook i HSBC Rail		
Rodzaj konkurencji na rynku	System przetargowy, zwycięzca przetargu przejmuje istniejącą organizację		
Model kontraktowania przewozów regionalnych	Koncesjonowanie / kontraktowanie (z prawem wyłączności) TOC na min. 10 lat, a maks. na 22 lata, przy czym planowane jest wydłużenie okresów kontraktowania do min. 15 lat; umowa podpisywana jest z DfT; na najbliższe lata zapowiedziano reformę systemu (przygotowywaną od 2009 roku), nie wyklucza się w przyszłości m.in. integracji pionowej niektórych TOC z działalnością infrastrukturalną		
Opłaty za dostęp do infrastruktury	NR jest dotowane przez budżet centralny; <i>Poziom opłat dla przewozów regionalnych</i> : 7,0-9,0 EUR za pockm (jest to jeden z najwyższych poziomów w Europie w przewozach regionalnych, obok Włoch i Łotwy); nie ma jednolitego systemu opłat za zatrzymanie pociągu na stacji; opłaty są uzależnione od poziomu kosztów utrzymaniowych stacji		
Zasady i poziom dotowania przewozów regionalnych	Dotacje bezpośrednie z DfT dla przewoźników nierentownych; planowanie budżetowe dotacji dla kolei ma miejsce w okresach pięcioletnich – stąd m.in. zmienność wielkości dotacji publicznych; od przewoźników rentownych pobiera się natomiast opłaty (<i>annual premium</i>)		
Zasady taryfowania	Niezależne taryfy poszczególnych przewoźników, ale taryfy w pociągach służących dojazdom do pracy są regulowane przez DfT; planuje się wprowadzenie nowych zasad dających większy wpływ regionom na warunki umów z przewoźnikami		

Dystrybucja biletów	Nie istnieje problem dostępu trzech operatorów do istniejącej sieci sprzedaży biletów; system informatyczny zarządzający sprzedażą biletów znajduje się w rękach stowarzyszenia przewoźników kolejowych ATOC (<i>Association of Train Operating Companies</i>); system ten jest udostępniany punktom sprzedaży biletów działającym pod marką National Rail; przedsiębiorstwa niezrzeszone w ATOC mają odrębne systemy dystrybucji biletów
Ryzyko finansowe	Ryzyko po stronie zleceniodawcy, przy czym istnieją połączenia komercyjne nie dotowane. Przedsiębiorstwa taborowe ponoszą ryzyko nieprzedłużenia umów dzierżawy taboru związane z zakończeniem umów koncesyjnych z przewoźnikami; jednak w wybranych przypadkach DfT daje gwarancje wykorzystania taboru
Jakość usług kolejowych w ocenie pasażerów	Dobra ocena do łatwości nabycia biletu na stacjach, poziomu bezpieczeństwa na stacjach, dostępności informacji na stacjach, czystości i utrzymania stacji, poziomu bezpieczeństwa w pociągach, częstotliwości kursowania pociągów, punktualności pociągów, skomunikowania pociągów; zastrzeżenia do dostępności miejsc siedzących w pociągach, czystości i utrzymania wagonów

Jak pokazała przeprowadzona analiza, wszystkie kraje, w których wprowadzono pełną **KONKURENCJĘ** lub w których funkcjonuje co najmniej kilku operatorów niezależnych, opierają swój model przewozów regionalnych na kontraktowaniu z prawem wyłączności. **KONTRAKTY** są udzielane w drodze przetargu lub planuje się, że kontrakty, które były dotychczas udzielane bezpośrednio, zostaną zastąpione przetargami.

Najsilniejsza **REGIONALIZACJA** przewozów pasażerskich ma miejsce w Szwecji, gdzie koleje w każdym regionie mają niezależne systemy przetargowe, własne zasady taryfowania i dystrybucji biletów. Przykładem państwa o silnej regionalizacji jest również Hiszpania, gdzie samorządy na przestrzeni wielu lat od rządu sukcesywnie przejmowały część kolei regionalnych, przebiegających na ich terenie, i podobnie jak w Szwecji, integrowały je na poziomie regionalnym z innymi rodzajami transportu publicznego. Jednak większa część przewozów regionalnych (podobnie jak w Polsce) jest wciąż prowadzona przez dwóch państwowych przewoźników (operujących na sieciach o różnym rozstawie torów). Porównując oceny pasażerów, te dwa kraje wypadają najlepiej. W cytowanym badaniu satysfakcji klientów Hiszpanie należeli do grupy najczęściej odpowiadających pozytywnie na wszystkie pytania kwestionariusza. Należy jednak brać pod uwagę, iż ruchliwość ludności w tym kraju jest stosunkowo niska (najniższa wśród dziesięciu przeanalizowanych w danym raporcie).

Wszystkie państwa dotują przewozy regionalne przede wszystkim na zasadzie **KOMPENSACJI KOSZTÓW** w stosunku do przychodów z biletów, a Francja i Niemcy dodatkowo poprzez skomplikowany system przepływów pomiędzy zwłaszcza rządem a przedsiębiorstwem państwowym. W przypadku właśnie tych dwóch państw KE zwraca szczególną uwagę na problem niegospodarności i niskiej efektywności kosztowej, a więc pośrednio również na marnotrawstwo środków z dotacji.

W Szwecji państwo pokrywa ok. 95% kosztów utrzymania, remontów i modernizacji infrastruktury kolejowej, „obniżając” przy tym stawki jej udostępniania (model krótkoterminowych kosztów krańcowych), a samorządy dotują koszty niepokryte z przychodów z biletów. Również na stacjach i dworcach opłaty są pobierane z gradacją: od przewoźników pobiera się niskie opłaty za powierzchnię pod kasy i poczekalnie, ale już za wynajem powierzchni pod działalność komercyjną pobiera się stawki rynkowe.

Wysokie oceny pasażerów uzyskują przewozy kolejowe w państwach bez monopolu przewoźnika państwowego, a w następnej kolejności państwa, gdzie dominuje taki przewoźnik, a oprócz niego

funkcjonuje kilku operatorów niezależnych. Najwięcej głosów krytycznych pasażerów w grupie zliberalizowanych państw odnosi się do Niemiec, które charakteryzuje duże rozdrobnienie małych oferentów w stosunku do całego rynku (ok. 160 przedsiębiorstw zabrało DB Regio jedną piątą rynku), a także duże dotacje do przewozów regionalnych zarówno bezpośrednio, jak i pośrednio.

W ocenach pasażerów zliberalizowanych rynków można zauważyć problem ilościowy zbyt niskiej liczby miejsc siedzących w stosunku do popytu oraz – w państwach, gdzie nie ma spójnego systemu dystrybucji biletów – problem dostępności biletów na stacjach.

Spośród analizowanych państw tylko Czechy zdecydowały się na finansowanie przewozów regionalnych na poziomie władz lokalnych, i to właśnie Czechy są, obok Niemiec, drugim państwem, w którym przewozy pasażerskie zostały najgorzej ocenione w cytowanym badaniu przez pasażerów.

Tabela 17. Zestawienie porównawcze systemów finansowania i organizacji regionalnych przewozów kolejowych w analizowanych krajach (według stanu na koniec 2011 r.)

Kraj	Organizator przewozów pasażerskich	Przewoźnicy pasażerscy	Kontraktowanie	Oplaty za dostęp do infrastruktury	Dotacje do przewozów regionalnych	Taryfowanie	Dystrybucja biletów	Ruchliwość mieszkańców* koleją*	Satysfakcja pasażerów (wg cyt. badania)
SE	regiony	konkurencja	przetargi	niskie	kompleksowe	zróżnicowane	osobna	średnia	raczej dobra
UK	rząd regiony	konkurencja	przetargi	wysokie	rządowe w zależności od potrzeby	zróżnicowane	zintegrowana	średnia	raczej dobra
DK	rząd regiony	przewoźnik państwowy	tradycyjne	średnie	rządowe	centralne	zintegrowana	relatywnie wysoka	zróżnicowana
		2 „nowi”	przetargi						
NL	rząd	przewoźnik państwowy	tradycyjne	niskie	rządowe	centralne	osobna	relatywnie wysoka	zróżnicowana
	regiony	5 „nowych”	przetargi						
DE	regiony	przewoźnik państwowy + 160 „nowych”	przetargi	średnie	kompleksowe	zróżnicowane	osobna	relatywnie wysoka	niska
CH	rząd regiony	przewoźnik państwowy, 40 regionalnych	tradycyjne	niskie	rządowe	centralne	zintegrowana	bardzo wysoka	wysoka
ES	rząd	2 państwowych przewoźników	tradycyjne	niskie	rządowe	zróżnicowane	osobna	relatywnie niska	wysoka
	regiony	przewoźnicy samorządowi							
AT	rząd regiony	monopol państwowego przewoźnika	tradycyjne	niskie	rząd regiony	centralne	centralna	wysoka	raczej dobra
FR	regiony	monopol państwowego przewoźnika	tradycyjne	średnie	kompleksowe	zróżnicowane	centralna	wysoka	zróżnicowana
CZ	regiony	monopol państwowego przewoźnika	tradycyjne/ przetargi	niskie	regiony	centralne	centralna	średnia	niska
PL	rząd regiony	usamorządowane PR, 4 „nowych”, 1 prywatny	tradycyjne/ przetargi	niskie	rząd regiony	zróżnicowane	centralna	relatywnie niska	bardzo niska

* Poniżej 600 pas-km/mieszk. rocznie – relatywnie niska; do 600 do 900 pas-km/mieszk. – średnia; od 900 do 1200 pas-km/mieszk. – relatywnie wysoka; od 1200 do 1500 pas-km/mieszk. – wysoka; powyżej 1500 pas-km/mieszk. – bardzo wysoka.

Źródło: opracowanie własne.

Na szczególną uwagę zasługuje **SZWAJCARIA**, która jest przykładem **INTEGRACJI I WSPÓŁPRACY** w transporcie zbiorowym na wszystkich płaszczyznach: organizacyjnej, taryfowej i międzygałęziowej. Podstawą systemu organizacji przewozów pasażerskich w Szwajcarii jest wprowadzony trzydzieści lat temu (w 1982 roku) **TAKT**, czyli stałe godziny odjazdu pociągów w stałych odstępach czasu – minimum co godzinę na każdej trasie, zarówno w ruchu regionalnym, jak i dalekobieżnym. Cały system transportu zbiorowego funkcjonuje w ramach zintegrowanej oferty przewozowej i jednego **ROZKŁADU JAZDY**, który powstaje de facto w cyklu dwuletnim (w latach nieparzystych wprowadzane są wyłącznie drobne korekty), a zmiany w ofercie mogą być dokonywane raz w roku (w grudniu). Projekt rozkładu jazdy jest konsultowany ze społeczeństwem. Kolejnym filarem systemu jest szeroko zakrojona integracja taryfowa. Wspólny bilet, obejmujący wszystkie przejazdy w międzymiastowej komunikacji zbiorowej (zintegrowany również z biletami komunikacji miejskiej w 31 miastach), posiada co drugi mieszkaniec, co jest ewenementem w skali światowej. Zintegrowany system transportu zbiorowego powoduje, że 95% gospodarstw domowych w Szwajcarii jest oddalonych co najwyżej o jeden kilometr od najbliższego przystanku lub stacji kolejowej. Szwajcaria ma też od wielu lat tradycję mniejszych kolei regionalnych. Współpracują przy tym przewoźnik narodowy i prywatne firmy kolejowe. Na mocy prawa przewozowego z 2001 roku dotyczy to na razie tylko przedsiębiorstw i konsorcjów szwajcarskich, które działają jako spółki akcyjne. W większości z nich ponad połowę udziałów posiada państwo lub/i kantony. Dużo uwagi poświęca się ułatwieniom w węzłach przesiadkowych oraz optymalizacji skomunikowania z transportem autobusowym⁶¹. Ważnym elementem zwiększającym bezpieczeństwo ruchu kolejowego jest zintegrowany system WTMS (ang. Wayside Train Monitoring Systems), monitorujący ruch pociągów na całej sieci kolejowej w czasie rzeczywistym⁶². Polska, przy porównywalnym poziomie kolejowych przewozów pasażerskich (ok. 18 mld pas-km rocznie), na 4-krotnie dłuższej sieci kolejowej ma wskaźnik ruchliwości mieszkańców (na poziomie 474 pas-km/mieszk.) prawie 5 razy niższy niż w Szwajcarii.

Podstawowym narzędziem stosowanym do planowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym w wielu krajach europejskich (m.in. Niemczech, Francji, Wlk. Brytanii, Szwecji, Austrii, Szwajcarii) są **PLANY TRANSPORTOWE**, skoordynowane z planami zagospodarowania przestrzennego, stanowiąc istotne ich uzupełnienie. Najczęściej są sporządzane cyklicznie, podlegają procedurze społecznej konsultacji i są szeroko dyskutowane. Plany tworzy się na różnych szczeblach struktury władzy państwowej występującej w danym kraju i będących odpowiedzialnymi za transport publiczny. Bez narzędzia w postaci planu transportowego trudno sobie wyobrazić możliwość zespolenia wielu elementów systemu przewozów pasażerskich w jeden zwarty organizm. W Polsce obowiązek przygotowania planów transportowych został wprowadzony ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, która weszła w życie 1 marca 2011 roku. Plan krajowy, za który jest odpowiedzialny minister właściwy do spraw transportu, ma być ogłoszony do 31 sierpnia 2012 roku; jednostki samorządowe wszystkich szczebli muszą opracować plany do końca lutego 2014 roku. Brak planu transportowego po 1 marca 2014 roku uniemożliwi zawarcie jakiegokolwiek umowy na świadczenie usług publicznych w zakresie przewozów pasażerskich.⁶³

⁶¹ Zob. B. Molecki (red.), Rola samorządu w kształtowaniu transportu regionalnego w Polsce i w Europie, „Nawigator 20”, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 2010, s. 121-126; A. Bogdanowicz, Przewozy regionalne w Europie, „Rynek Kolejowy” nr 12/2011, s. 42-43.

⁶² Zob. W. Badran, U. Nietlispach, Wayside Train Monitoring Systems: Networking for greater safety, „European Railway Review”, Issue 4, 2011, s. 14-21.

⁶³ Zob. B. Kowalski, Czy plany transportowe są potrzebne?, „Rynek Kolejowy” nr 3/2012, s. 53-55.

Wnioski – kluczowe czynniki sukcesu pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce

- Analiza doświadczenia innych krajów pokazuje, że satysfakcję i zadowolenie klientów można osiągnąć poprzez **KOMPLEKSOWE I SPÓJNE DZIAŁANIA** w zakresie rozwoju i utrzymania infrastruktury kolejowej oraz regulowania i kontroli podmiotów działających na rynku przy zapewnieniu stabilnego poziomu środków publicznych przeznaczanych na transport kolejowy.
- Wnioski z **SYSTEMOWEGO PODEJŚCIA** do procesu planowania i koordynacji decyzji inwestycyjnych pomiędzy różnymi szczeblami ich podejmowania, konsekwentnej realizacji zadań inwestycyjnych w ramach wieloletnich programów rozwoju infrastruktury transportowej oraz zadań utrzymaniowych w ramach kontraktów wieloletnich należy wyciągnąć z przykładów stosowanych m.in. w Niemczech i Austrii. Program modernizacji infrastruktury kolejowej w Polsce musi mieć rangę ustawy.
- **STABILNOŚĆ FINANSOWANIA** istniejącej, modernizowanej i nowobudowanej infrastruktury kolejowej musi być zagwarantowana poprzez kontrakty wieloletnie między rządem a zarządcą infrastruktury, które definiują kluczowe projekty, parametry linii, środki, terminy wykonania oraz kary za niewywiązywanie się ze zobowiązań kontraktowych – kary muszą być skorelowane ze stopniem niezapewnienia odpowiedniej przepustowości linii.
- Zasada mądrego i odpowiedzialnego inwestowania w infrastrukturę, zwłaszcza w okresach zmniejszenia wydatków budżetowych, powinna służyć przykładem **NAJLEPSZYCH PRAKTYK** dla Polski.
- Stworzenie warunków do konkurencji podmiotów na rynku kolejowych przewozów regionalnych, udzielanie w drodze przetargów kontraktów na wieloletnie świadczenie usług, gwarancje finansowe, przyczyniają się do poprawy jakości usług kolejowych.
- Miarą **JAKOŚCI USŁUG KOLEJOWYCH** jest:
 - bezpieczeństwo
 - dobrze zbudowany rozkład jazdy, tj. oparty na takcie i dużej częstotliwości połączeń
 - punktualność
 - sprawny system komunikacji z pasażerem
 - zintegrowana oferta taryfowa
 - profesjonalna obsługa pasażerów
 - dostęp do technologii mobilnych.

- Wartość dodaną usługi kolejowej kreuje się dziś poprzez współpracę wielu funkcjonujących, w tym konkurujących ze sobą, podmiotów rynkowych. W wieku hybrydowych modeli biznesowych kolejowi przewoźnicy pasażerscy w Polsce muszą się nauczyć działać wspólnie, również z konkurentami z innych gałęzi transportu. Przejawami takiej **WSPÓŁPRACY KONKURENCYJNEJ**, nazywaną kooperencją (ang. *coopetition*), w transporcie pasażerskim są: integracja taryfowo-biletowa między różnymi przewoźnikami kolejowymi, włączenie się w aglomeracyjny system taryfowy (tzw. wspólny bilet) oraz skoordynowanie oferty przewoźników kolejowych i autobusowych.
- Poprawa jakości życia Polaków i spójności wewnętrznej kraju nie jest możliwa bez zmiany **WIZERUNKU KOLEI W SPOŁECZEŃSTWIE**.
- W celu poprawy wizerunku kolei w Polsce oraz jakości jej usług niezbędne jest opracowanie **PLANU NATYCHMIASTOWYCH DZIAŁAŃ**.

*„Sukces przychodzi jedynie do tych, którzy działają,
podczas gdy pozostali oczekują jego nadejścia”*

Thomas Alva Edison

Bibliografia

20 Jahre Deutsche Einheit – Deutschland wächst zusammen, BMVBS.

Amar G., Homo Mobilis. Le nouvel âge de la mobilité, éloge de la reliance, FYP 2010.

Archutowska J., Pieriegud J., Efektywność zarządzania utrzymaniem dróg krajowych w Polsce, Program „Sprawne Państwo” Ernst & Young, Warszawa 2012,
[http://webapp01.ey.com.pl/EYP/WEB/eycom_download.nsf/resources/ERNST&YOUNG-raport-2012_PL.pdf/\\$FILE/ERNST&YOUNG-raport-2012_PL.pdf](http://webapp01.ey.com.pl/EYP/WEB/eycom_download.nsf/resources/ERNST&YOUNG-raport-2012_PL.pdf/$FILE/ERNST&YOUNG-raport-2012_PL.pdf).

Ausbauplan Bundesverkehrsinfrastruktur 2011-2016. Klug Investieren, BMVIT, Verantwortungsvoll Sparen.

Badran W., Nietlispach U., Wayside Train Monitoring Systems: Networking for greater safety, „European Railway Review”, Issue 4, 2011.

Bauer K., Najlepsze praktyki w przetargach na regionalne usługi pasażerskie, „Rynek Kolejowy” nr 1/2010.

Bertalanffy L., Ogólna teoria systemów, PWN, Warszawa 1984.

Biała Księga. Mapa problemów polskiego kolejnictwa, RBF, styczeń 2010.

Biega S., Stan infrastruktury kolejowej jako czynnik utraty konkurencyjności transportu szynowego na przykładzie Województwa Śląskiego, Prezentacja, konferencja RegioRail 2012, Warszawa, 17.02.2012.

Bogdanowicz A., Przewozy regionalne w Europie, „Rynek Kolejowy” nr 12/2011.

Bojarski Wł., Niepewna przyszłość polskich kolei. Uwagi metodyczno-organizacyjne do Master planu 2030, „Transport i Komunikacja” nr 1/2009.

Cholewa A., Modele finansowania infrastruktury kolejowej w Europie a systemowe podejście do jej budowy, „Infrastruktura Transportu” nr 3/2010.

Cholewa A., Paprocki W., Pieriegud J., Predykcja wpływu linii dużych prędkości na rozwój społeczno-gospodarczy regionów Polski, w: Projekt szybkich połączeń kolejowych w warunkach polskich jako element europejskiego kolejowego systemu transportowego”, Grant KBN nr 5 T12C 035 24, kierownik projektu: M. Sitarz, Politechnika Śląska, 2003-2004.

Communication. A sustainable future for transport: Towards an integrated, technology-led and user friendly system, EC, Brussels, 17.6.2009, COM(2009) 279.

Competition Report, Deutsche Bahn AG, 2011.

Dokument implementacyjny, porządkujący do roku 2015 wdrażanie Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, Ministerstwo Infrastruktury.

Dunn J.E., Explosion in "big data" causing data centre crunch, <http://news.techworld.com/data-centre/3329648/explosion-in-big-data-causing-data-centre-crunch/> z 12.01.2012.

Extracting Value from Chaos, Report, IDC, June 2011.

Fiedorowicz K., Możliwości realizacji master planu dla transportu kolejowego, „Transport i Komunikacja” nr 1/2009.

Generalverkehrsplan Österreich 2002. Verkehrspolitische Grundsätze und Infrastrukturprogramm, BMVIT, Januar 2002.

Geschäftsbericht 2005-2010, ÖBB-Infrastruktur AG.

Global Economic Outlook. Navigating Uncertainty, Deloitte, Q1 2012, http://www.deloitte.com/assets/Dcom-Poland/Local%20Assets/Documents/Raporty,%20badania,%20ranking/pl_Global_Economic_Outlook_EN.pdf.

Goldratt E.M., Viable Vision, Materiały szkoleniowe, Goldratt Consulting, Amsterdam, Maj 2006.

Hatańska N., TrendBook 2011, <http://hatańska.com>.

Hatch M.J., Teoria organizacji, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2002.

Inteligentne przetwarzanie danych: infrastruktura informatyczna, dzięki której funkcjonuje Mądrzejszy Świat, IBM, <http://www-03.ibm.com/systems/data/flash/pl/smartercomputing/about.html>.

Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030, MRR, przyjęta przez Radę Ministrów 13 grudnia 2011 roku.

Konjunkturprogramm des Bundes für die Bahninfrastruktur in Rekordzeit beendet, http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2012/016-ramsauer-kopaschiene.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2FPressemitteilungen_node.html%3Fgtp%3D36166_list%25253D2%23id78106 z 31.01.2012.

Kotler Ph., Caslione J.A., Chaos. Zarządzanie i marketing w erze turbulencji, MT Biznes, Warszawa 2009.

Kowalski B., Czy plany transportowe są potrzebne ?, „Rynek Kolejowy” nr 3/2012.

Leksykon zarządzania, Difin, Warszawa 2004.

Majewski J., Perspektywy instytucjonalne rynku przewozów aglomeracyjnych, regionalnych i lokalnych, Prezentacja, konferencja RegioRail 2012, Warszawa, 17.02.2012.

Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, Ministerstwo Infrastruktury, sierpień 2008, przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 19 grudnia 2008 roku.

Media społecznościowe, Raport, lipiec 2011, interaktywnie.com.

Michna S., Kłopotliwe zakłócenia obwodów kontroli nie zajętości – czyli kompatybilność taboru z urządzeniami przytorowymi, „Infrastruktura Transportu” nr 5/2011.

Molecki B. (red.), Rola samorządu w kształtowaniu transportu regionalnego w Polsce i w Europie, „Nawigator 20”, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 2010.

Naisbitt J., Aburdene P., Megatrends 2000: Ten New Directions for the 1990s, William & Morrow Company Inc., New York 2000.

Naisbitt J., Megatrends. Ten New Directions Transforming Our Lives, New York, Warner Books, 1982.

Siedem podstawowych filarów funkcjonowania systemu kolejowego w Polsce, http://www.nakolei.pl/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=60&Itemid=90&lang=pl.

Narodowy Plan Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym w Polsce, Ministerstwo Transportu, marzec 2007, przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 6 marca 2007 roku.

Olejniczak R., Aspekty systemowe transportu kolejowego, „Przegląd Komunikacyjny” nr 12/2003.

ÖBB-Infrastruktur AG, Geschäftsbericht 2005-2010.

Pąk K., Pionierzy mobilnego społeczeństwa sieciowego w Polsce, Ericson, luty 2012, www.telix.pl/images/sprawozdania/pionierzy-internetu-w-polsce.pdf.

Personenbahnhöfe, Bilanz 2011, Konjunkturprogramm des Bundes, DB Netze.

Paprocki W., Pieriegud J., Restrukturyzacja przedsiębiorstw kolejowych jako wyzwanie dla teorii ekonomiki transportu, w: Nauki ekonomiczne w świetle nowych wyzwań gospodarczych, pod red. R. Bartkowiaka i J. Ostaszewskiego, SGH, Warszawa 2010.

Pieriegud J., Wieloletnie programy rozwoju i finansowania infrastruktury kolejowej w Austrii, „Infrastruktura Transportu” nr 1/2011.

Pieriegud J., Wieloletnie programy rozwoju i finansowania infrastruktury kolejowej w Niemczech, „Infrastruktura Transportu” nr 5/2010.

Pieriegud J., Wieloletnie programy rozwoju i finansowanie inwestycji drogowych i kolejowych w Polsce, „Infrastruktura Transportu” nr 2/2011.

Polityka transportowa Państwa na lata 2006-2025, Ministerstwo Infrastruktury, przyjęta przez Radę Ministrów 29 czerwca 2005 roku.

Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Projekt. Część I i II, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, Warszawa, 17.11.2011, <http://zds.kprm.gov.pl/dlugookresowa-strategia-rozwoju-kraju>

Problemy oceny zgodności i dopuszczeń do eksploatacji systemu kolei w Polsce, raport stanowiący uzupełnienie w formie załącznika do „Biała Księga. Mapa problemów polskiego kolejnictwa”, RBF, luty 2011.

Program budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce, Ministerstwo Infrastruktury, październik 2008, przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 19 grudnia 2008 roku.

Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do 2015 roku, Ministerstwo Infrastruktury, Projekt, listopad 2010.

Rail Liberalisation Index 2011, Market opening: comparison of the rail markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway, IBM Deutschland GmbH, 2011.

Raport Roczny PKP Polskie Linie Kolejowe SA, 2005-2010.

Regional Passenger Rail Transport in Europe, An Overview and Comparison of Organisation and Responsibilities, BAG-SPNV, 2011.

Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, BMVBS, Mai 2011.

Schematische Darstellung der Infrastrukturplanung, DB Netz z 08.04.2010.

Social Media around the world 2011, InSites Consulting.

Srinivasan K., Robbins A., Mega Trends That Will Shape the Future of the World, Frost & Sullivan, 2010, <http://www.frost.com/prod/servlet/our-services-page.pag?sid=224580561>.

Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013, kwiecień 2007, Ministerstwo Transportu, przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 13 kwietnia 2007 roku.

Strategia Rozwoju Kraju 2020. MRR, Projekt, listopad 2011.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030), Ministerstwo Infrastruktury, Projekt z 30 marca 2011 roku.

Survey on passengers' satisfaction with rail services, Analytical report, Survey conducted by The Gallup Organization, Hungary upon the request of Directorate-General Mobility and Transport, June 2011.

Systemy kolejowe. Polska. Bariery Techniczne, Analiza rynkowa przygotowana dla PwC Polska, House of Solutions International Sp. o.o., Warszawa – Katowice, październik 2009.

Szaciłło P., Ryzyko utraty środków unijnych w związku z opóźnieniami w realizacji kolejowych projektów infrastrukturalnych, „Infrastruktura Transportu” nr 6/2011.

Szafraniec K., Młodzi 2011, red. naukowa i rekomendacje M. Boni, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, Warszawa 2011, http://zds.kprm.gov.pl/sites/default/files/pliki/mlodzi_2011_printerfriendly.pdf.

Taleb N.N., The Black Swan. The Impact of the Highly Improbable, Second Edition, Random House, New York 2010.

Toffler A., Future Shock, Bantam Book, New York 1970.

Tully C., Mobilisierung des Mobilitäts Trends in der Jugendmobilität, „Der Nahverkehr” nr 7-8/2011.

Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 roku o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712 z późn. zm.

Vom Bundesverkehrswegeplan zum Bauvorhaben, DB Netze, 08.04.2010.

White Paper. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, EC, Brussels, 28.3.2011, COM(2011)144 final.

White Paper. The Future Development of the Common Transport Policy – A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility, EC, Brussels, December 1992, COM(92)494.

Wieloletni program inwestycji kolejowych do 2013 z perspektywą do 2015. Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP PLK SA, Ministerstwo Infrastruktury, maj 2011, przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 7 listopada 2011 roku.

www.pasazer.utk.gov.pl

Wyniki Narodowego Programu Foresight „Polska 2020”, Warszawa, czerwiec 2009, http://foresight.polska2020.pl/export/sites/foresight/pl/news/files/Wyniki_NPF-Polska_2020.pdf

Założenia systemu zarządzania rozwojem Polski, MRR, Kancelaria Prezesa Rady Ministra, Zespół Doradców Strategicznych Prezesa Rady Ministra, kwiecień 2009, przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 27 kwietnia 2009 r.

Zikopoulos P.C., Eaton Ch., deRoos D., Deutsch Th., Lapis G., Understanding Big Data. Analytics for Enterprise Class Hadoop and Streaming Data, McGraw Hill, 2012.

Spis rysunków

Rysunek 1.	Determinanty subiektywnego dobrostanu jednostki.....	16
Rysunek 2.	Hierarchia współczesnych potrzeb pasażera.....	16
Rysunek 3.	Miejsce Strategii Rozwoju Transportu w nowym systemie zarządzania rozwojem Polski	20
Rysunek 4.	Wizja transportu w Polsce w 2030 roku	21
Rysunek 5.	System instytucjonalny transportu kolejowego w Polsce (marzec 2012)	33
Rysunek 6.	Wielkość nakładów na działalność inwestycyjną PKP PLK SA w latach 2005-2011 (mld PLN)	40
Rysunek 7.	Struktura nakładów inwestycyjnych PKP PLK SA w latach 2005-2010 (%)	40
Rysunek 8.	Wartość i liczba kontraktów podpisanych przez PKP PLK SA z wykonawcami w ramach projektów POLiŚ w latach 2007-2011	41
Rysunek 9.	Proces planowania rozwoju infrastruktury kolejowej w Niemczech.....	43
Rysunek 10.	Przejście od planowania do przedsięwzięcia inwestycyjnego	43
Rysunek 11.	Porównanie czasu podróży w 1990 i 2010 r. dla zakończonych projektów kolejowych	44
Rysunek 12.	Wielkość nakładów w infrastrukturę kolejową DB w latach 2005-2010 (mIn EUR)	46
Rysunek 13.	Nakłady inwestycyjne w infrastrukturę kolejową w Austrii w latach 1998-2010 (mIn EUR).....	48

Spis tabel

Tabela 1.	Dokumenty strategiczne dotyczące rozwoju Polski	19
Tabela 2.	Dokumenty strategiczne dotyczące rozwoju transportu	22
Tabela 3.	Dokumenty strategiczne dotyczące rozwoju transportu kolejowego	25
Tabela 4.	Systemy zarządzania infrastrukturą kolejową w wybranych krajach Europy	34
Tabela 5.	Stan realizacji projektów kolejowych w ramach VDE (wg stanu na koniec 2010 roku)	44
Tabela 6.	Wielkość planowanych nakładów inwestycyjnych w infrastrukturę kolejową (mIn EUR)	49
Tabela 7.	System finansowania i organizacji regionalnych przewozów kolejowych w Austrii.....	52
Tabela 8.	System finansowania i organizacji regionalnych przewozów kolejowych w Czechach	53
Tabela 9.	System finansowania i organizacji regionalnych przewozów kolejowych w Danii.....	54
Tabela 10.	System finansowania i organizacji regionalnych przewozów kolejowych we Francji	55
Tabela 11.	System finansowania i organizacji regionalnych przewozów kolejowych w Hiszpanii.....	56
Tabela 12.	System finansowania i organizacji regionalnych przewozów kolejowych w Holandii.....	57
Tabela 13.	System finansowania i organizacji regionalnych przewozów kolejowych w Niemczech	58
Tabela 14.	System finansowania i organizacji regionalnych przewozów kolejowych w Szwajcarii	59
Tabela 15.	System finansowania i organizacji regionalnych przewozów kolejowych w Szwecji	60
Tabela 16.	System finansowania i organizacji regionalnych przewozów kolejowych w Wlk. Brytanii	61
Tabela 17.	Zestawienie porównawcze systemów finansowania i organizacji regionalnych przewozów kolejowych w analizowanych krajach (według stanu na koniec 2011 r.)	63

House of Solutions International Sp. z o.o.

ul. Modelarska 12, 40-142 Katowice

tel.: +48 32 730 25 50

fax: +48 32 730 25 51

e-mail: office@houseofsolutions.eu

www.houseofsolutions.eu