



CENTRUM EUROPEJSKICH STUDIÓW
REGIONALNYCH I LOKALNYCH

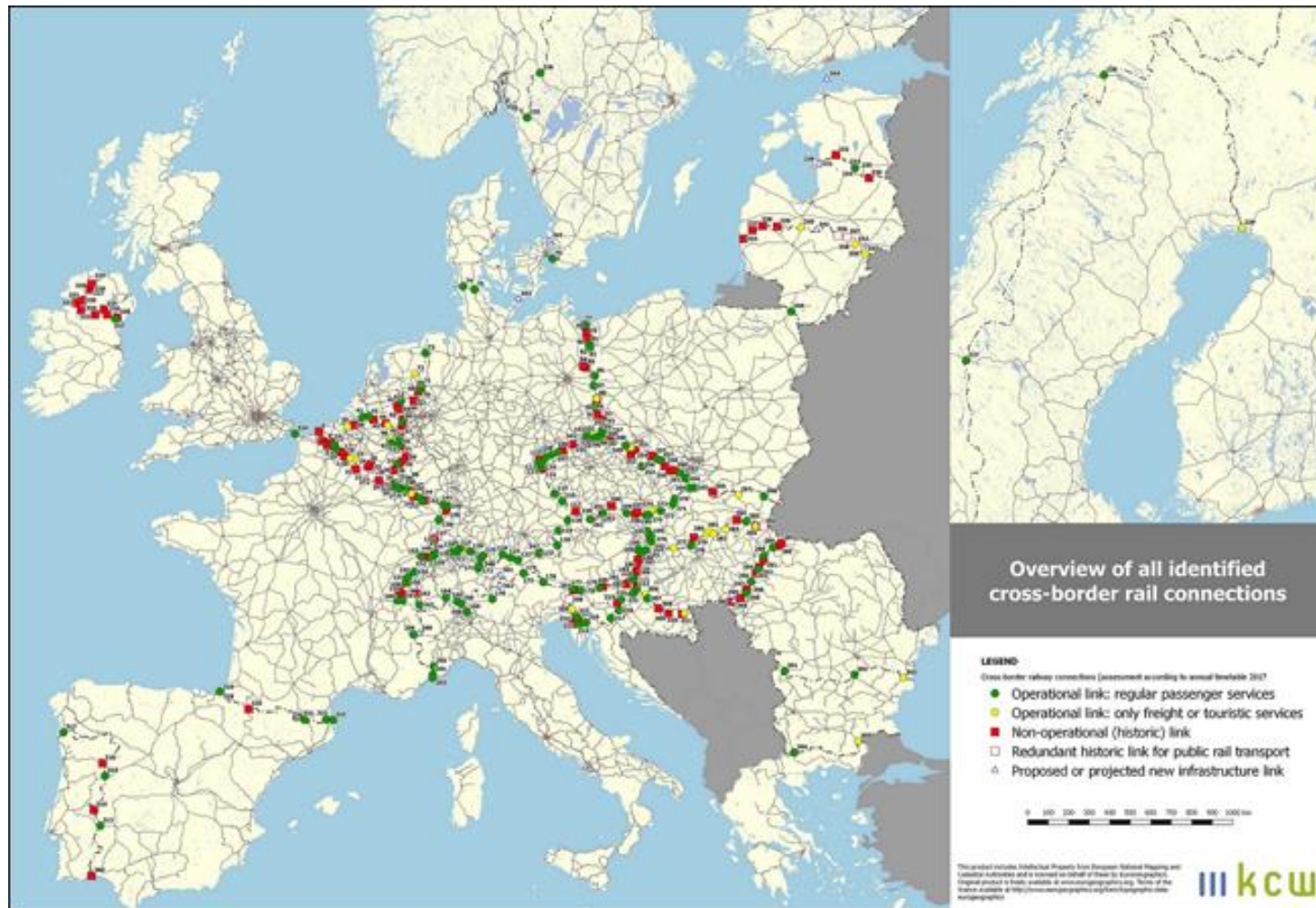
fundacja



Konferencja XVI Konferencja Naukowo-Techniczna PublicTrans
**Rola kolei w powiązaniach międzynarodowych
polskich regionów**

Zakopane, 28.10.2022 r.

Kolej do dziś nie weszła do Unii Europejskiej



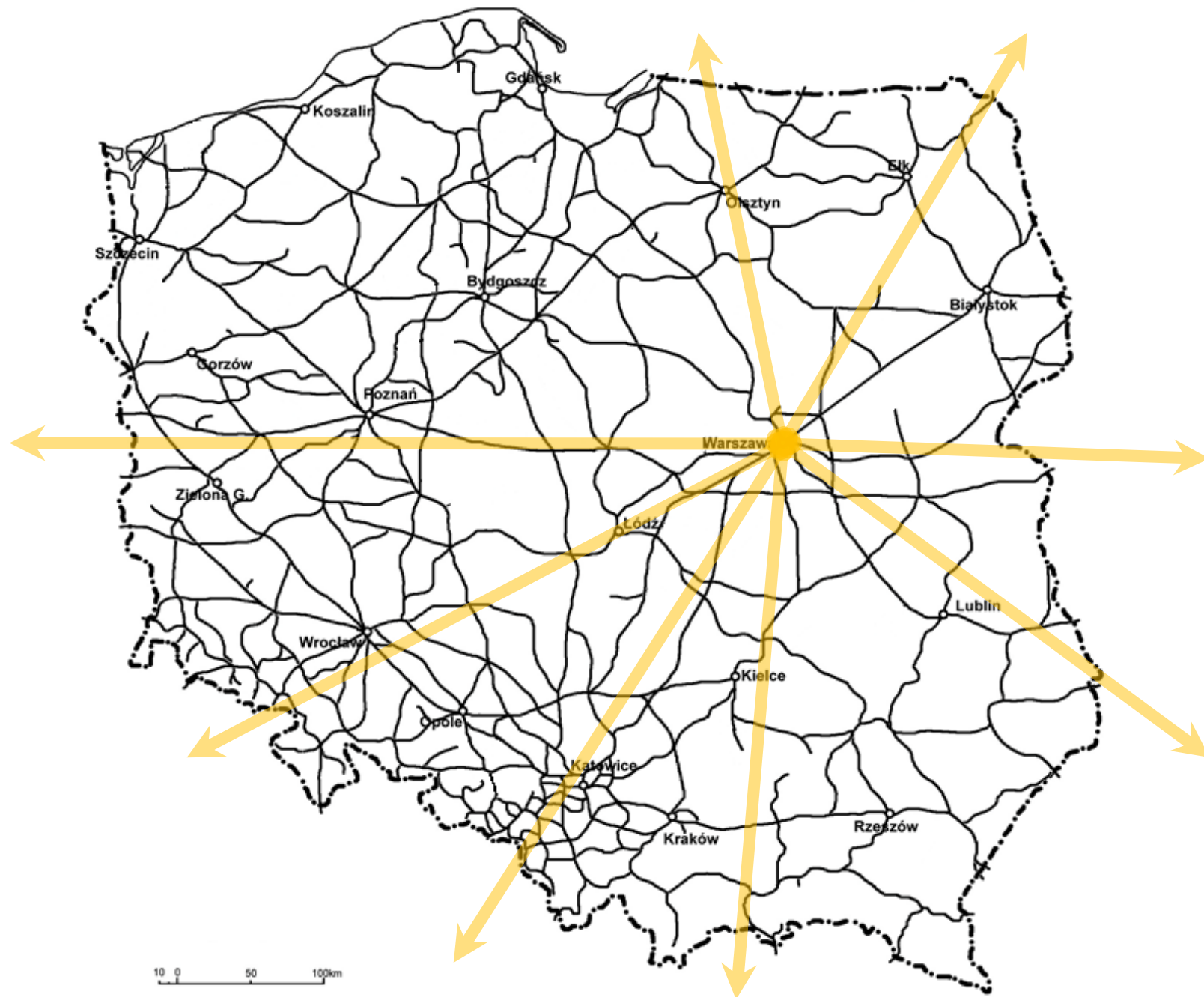
Efekty inwestycji w kolej w Polsce

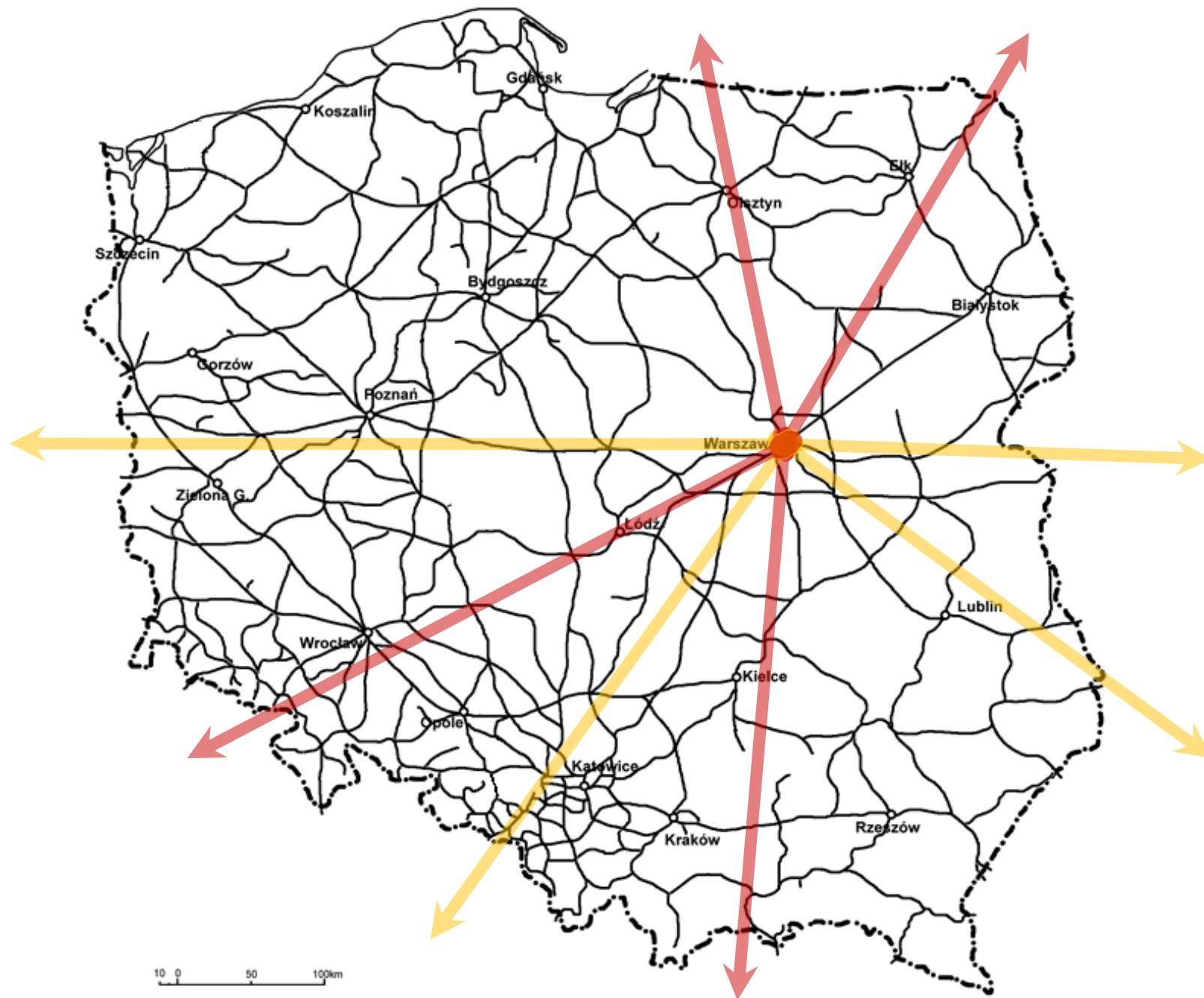
- poprawa stanu infrastruktury kolejowej i zakupy taboru nie prowadzą do oczekiwanego wzrostu pracy przewozowej
 - kolej regionalna w dużej części województw traci pozycję i schodzi na margines
 - na rynku przewoźników pasażerskich nie pojawiają się nowe podmioty i inwestorzy
- autostrady i drogi ekspresowe wypełniają się ruchem szybciej niż prognozowano
- zmodernizowane linie kolejowe oraz zakupione pojazdy niekoniecznie



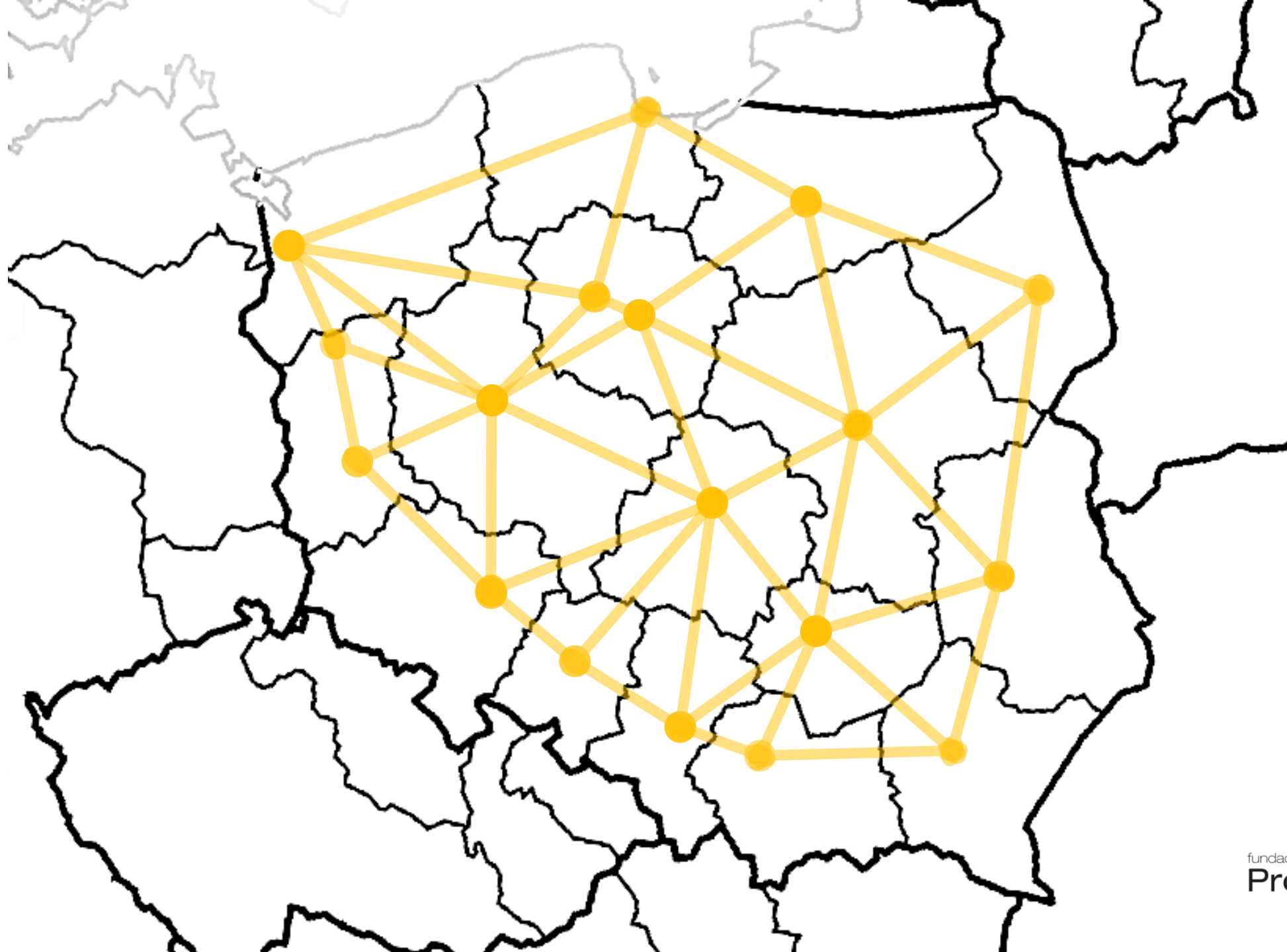


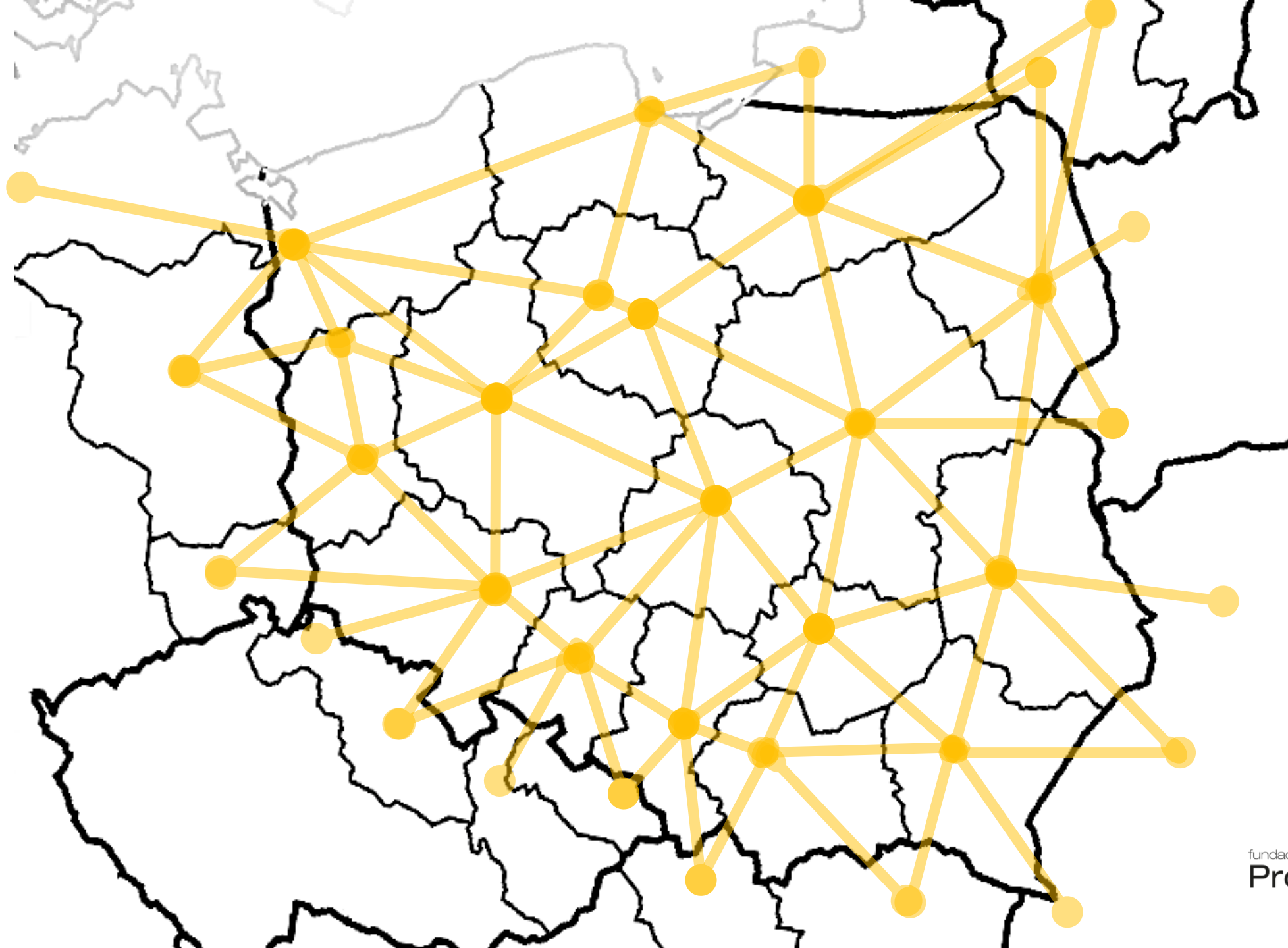


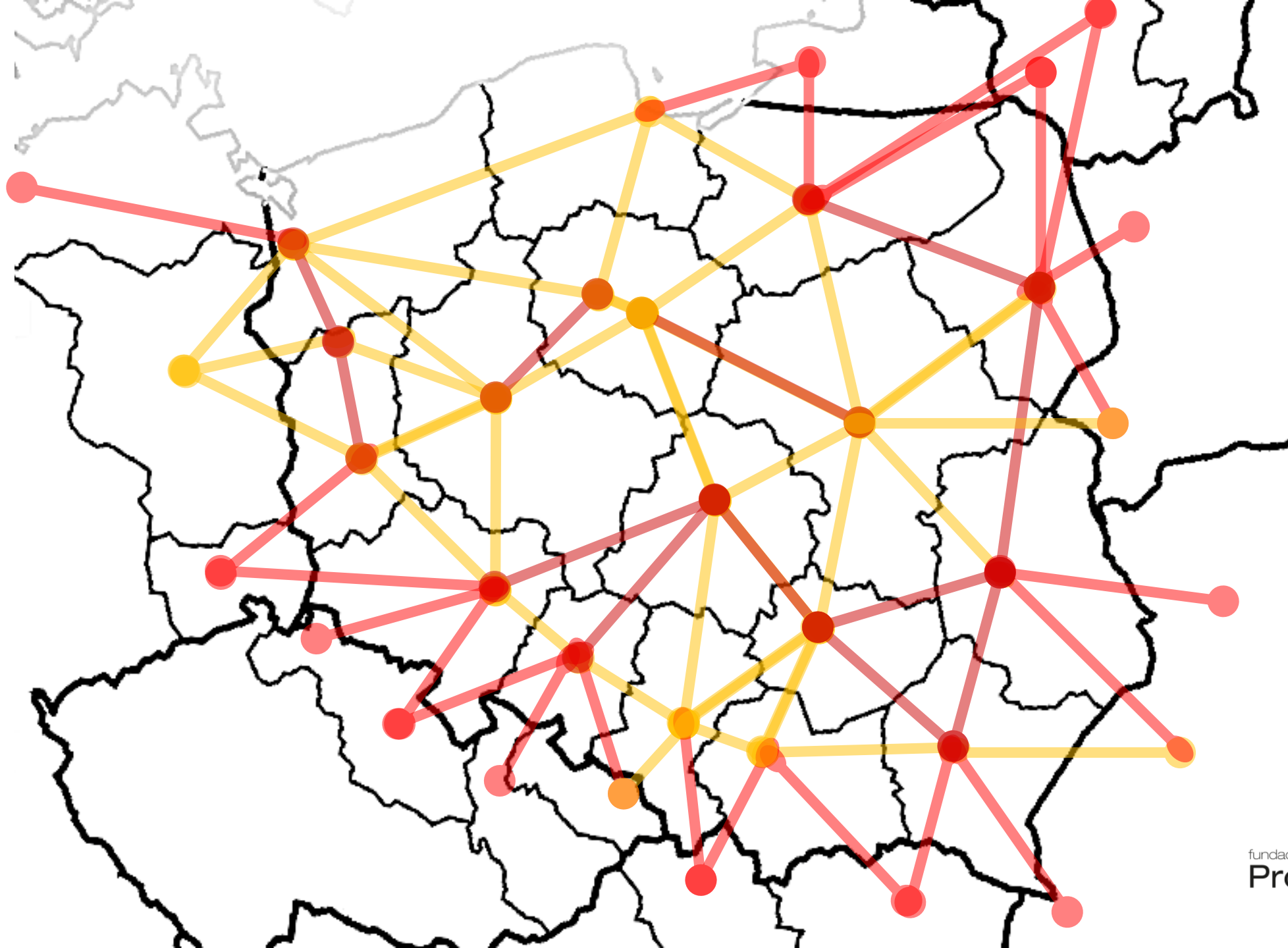


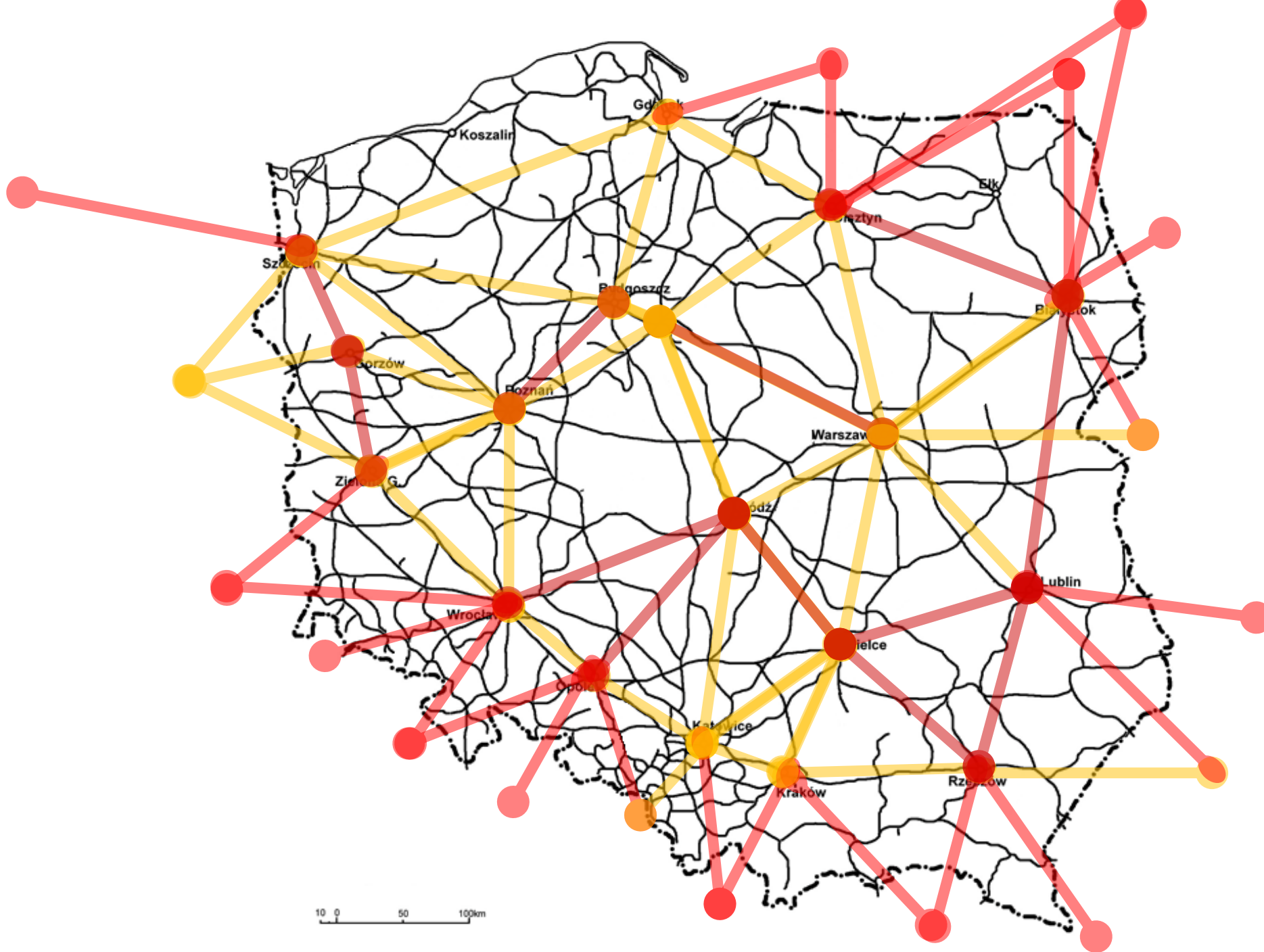












Dane źródłowe

- Liczba połączeń miast wojewódzkich ze stolicami sąsiednich państw

	NIEMCY	CZECHY	AUSTRIA	SŁOWACJA	UKRAINA	BIAŁORUŚ	LITWA	ROSJA
	Berlin	Praha	Wien	Bratislava	Kyjiv	Minsk	Vilnius	Moskwa
Białystok	-	-	-	-	-	-	-	-
Bydgoszcz	1,0	-	-	-	-	-	-	-
Gdańsk	1,0	-	1,0	-	-	-	-	-
Gorzów Wlkp.	1,0	-	-	-	-	-	-	-
Katowice	1,0	5,3	5,0	2,0	-	1,0	-	1,0
Kielce	-	-	-	-	-	-	-	-
Kraków	1,0	2,3	2,0	2,0	-	-	-	-
Lublin	-	-	-	-	1,0	-	-	-
Łódź	-	-	-	-	-	-	-	-
Olsztyn	-	-	-	-	-	-	-	-
Opole	1,0	-	-	-	-	-	-	-
Poznań	5,3	-	-	-	-	0,6	-	0,6
Rzeszów	1,0	-	1,0	-	-	-	-	-
Szczecin	3,0	-	-	-	-	-	-	-
Toruń	-	-	-	-	-	-	-	-
Warszawa	4,3	4,0	3,0	2,0	1,0	1,6	-	1,6
Wrocław	1,3	-	1,0	-	-	-	-	-
Zielona Góra	1,0	-	-	-	-	-	-	-

Dane źródłowe

- Liczba połączeń miast wojewódzkich ze stolicami regionów sąsiednich państw

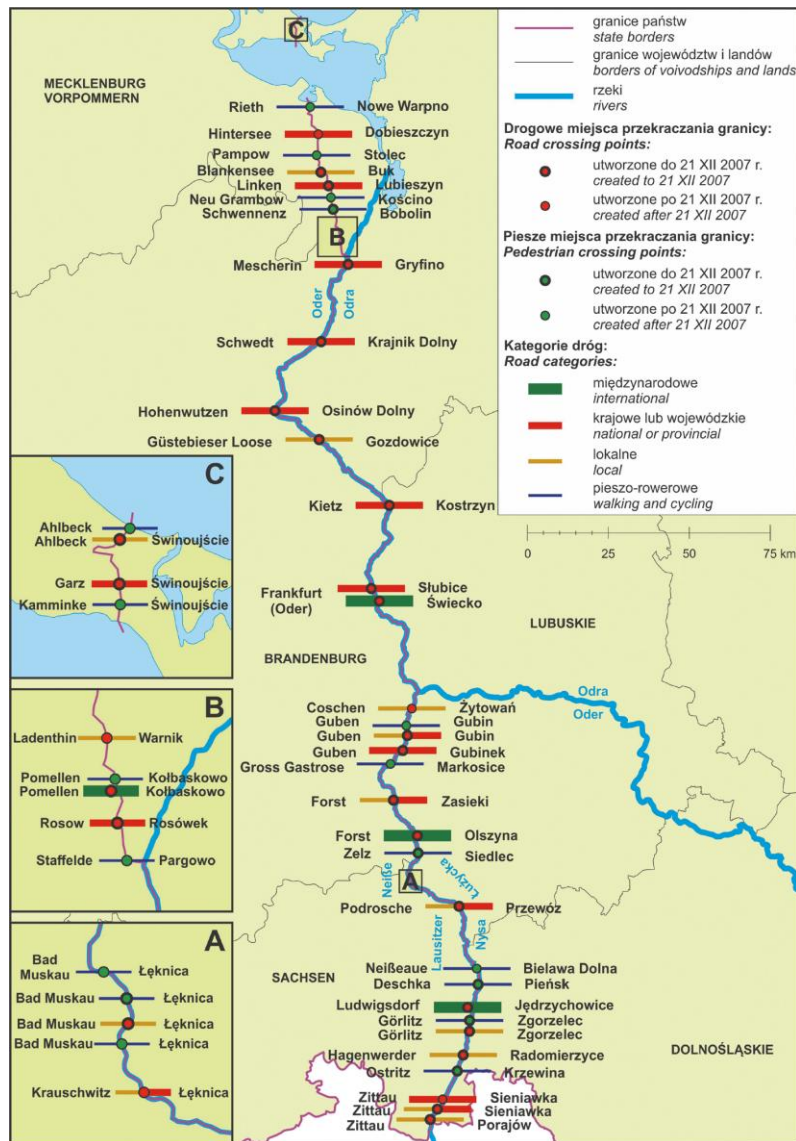
	NIEMCY			CZECHY					SŁOWACJA		UKRAINA		BIAŁORUŚ			LITWA				ROSJA
	Schwerin	Potsdam/Berlin	Dresden	Liberec	Hradec Králové	Pardubice	Olomouc	Ostrava	Prešov	Žilina	Užhorod	Lviv	Łuck	Brest	Hrodna	Kaunas	Alytus	Marijampolė	Taurage	Kaliningrad
Białystok	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	0,7	-	0,7	-	-
Bydgoszcz	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gdańsk	-	1,0	-	-	-	-	-	1,0	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gorzów Wlkp.	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Katowice	-	1,0	-	-	-	5,3	5,3	11,3	-	1,0	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-
Kielce	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kraków	-	1,0	-	-	-	2,3	2,3	4,3	-	-	-	1,0	-	-	1,0	-	-	-	-	-
Lublin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Łódź	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Olsztyn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Opole	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Poznań	-	5,3	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	0,6	-	-	-	-	-	-
Rzeszów	-	1,0	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Szczecin	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Toruń	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Warszawa	-	4,3	-	-	-	4,0	4,0	7,0	-	-	-	-	-	3,6	1,0	-	-	-	-	-
Wrocław	-	1,3	-	-	-	-	-	1,0	-	1,0	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Zielona Góra	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Dane źródłowe

■ Połączenia międzynarodowe o dobrym potencjale infrastrukturalnym

	NIEMCY			CZECHY						SŁOWACJA			UKRAINA				BIAŁORUŚ			LITWA					ROSJA	
	Schwerin	Potsdam/Berlin	Dresden	Praha	Liberec	Hradec Kralove	Pardubice	Olomouc	Ostrava	Bratislava	Prešov	Žilina	Kyjiw	Użhorod	Lviv	Łuck	Minsk	Brest	Hrodna	Vilnius	Kaunas	Alytus	Marijampole	Taurage	Moskwa	Kaliningrad
Białystok	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	O	O	O	O	O	-	-	-
Bydgoszcz	-	O	-	O	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gdańsk	-	O	-	O	-	-	-	-	O	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	O
Gorzów Wlkp.	O	O	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Katowice	-	O	O	●	-	-	●	●	●	●	-	O	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	O	-
Kielce	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kraków	-	●	O	●	-	-	●	●	●	●	-	O	-	-	O	-	-	-	-	-	-	-	-	-	O	-
Lublin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	O	-	O	O	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Łódź	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Olsztyn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	O
Opole	-	O	O	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	O	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Poznań	-	●	-	O	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	O	-
Rzeszów	-	●	-	-	-	-	-	-	●	-	-	-	-	-	O	O	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Szczecin	O	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Toruń	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Warszawa	-	●	-	●	-	-	●	●	●	●	-	-	O	-	O	O	O	●	O	O	O	-	O	-	O	-
Wrocław	-	O	O	O	-	O	-	-	-	-	-	-	-	-	O	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zielona Góra	-	O	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Granica polsko-niemiecka (489 km)



Granica polsko-niemiecka – infrastruktura

Infrastruktura drogowa (przejścia graniczne)

- 4 wysokiej jakości (autostrady)
- 15 dalekobieżne (drogi krajowe)
- 9 drogi regionalnych i lokalne

Granica polsko-niemiecka – infrastruktura

Infrastruktura kolejowa (przejścia graniczne)

- 0 wysokiej jakości (koleje dużych prędkości)
- 1 dalekobieżne (+ 2 o niewykorzystanym potencjale)
- 9 regionalnych i lokalnych (+3 o niewykorzystanym potencjale)
tylko 1 z 10 zelektryfikowane

Granica polsko-niemiecka – oferta przewozowa

Liczba połączeń pasażerskich (pary pociągów)

- Swinoujście Centrum/Ahlbeck Gr. (20-29 regionalnych, ∅ dalekobieżnych)
- Szczecin/Grambow (9 regionalnych, ∅ dalekobieżnych)
- Szczecin Gum./Rosow (9 regionalnych, ∅ dalekobieżnych)
- Kostrzyn/Kustrin Kietz (19 regionalnych, ∅ dalekobieżnych)
- Kunowice/Frankfurt Oder (4 regionalne, **9 dalekobieżnych**)
- Gubin/Guben (∅ połączeń)
- Gubinek/Guben (∅ połączeń)
- Zasieki/Forst (4 regionalne, ∅ dalekobieżnych)
- Węglińiec/Horka (∅ połączeń)
- Zgorzelec/Görlitz (24 regionalnych, ∅ dalekobieżnych)
- Hagenwerder/Krzewina Zg./Hirschfelde (17 regionalnych, ∅ dalekobieżnych)

Infrastruktura transgraniczna (interoperacyjna)

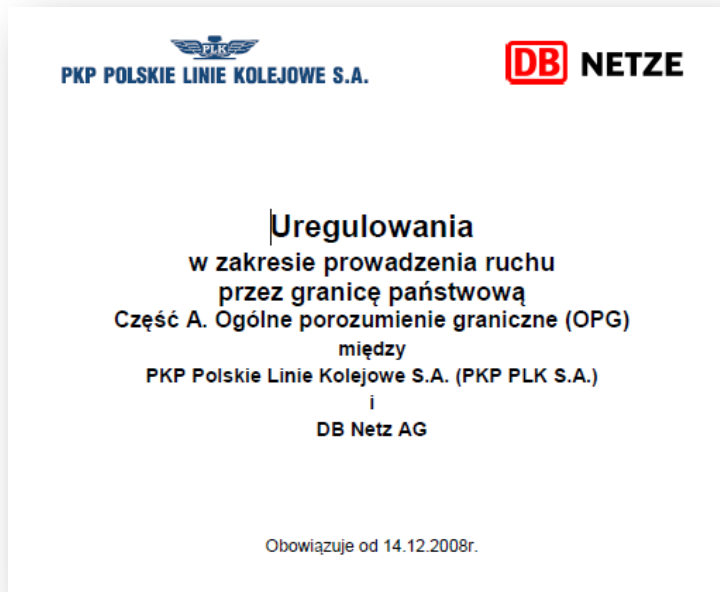


Tabor transgraniczny (interoperacyjny)



Procedury transgraniczne (interoperacyjne)

- konieczność zatrzymania pociągu/zmiany maszynistów
- konieczność zmiany systemu bezpieczeństwa
- konieczność zmiany systemu zasilania
- Zdany egzamin językowy na poziomie B2 (matura rozszerzona) i egzamin z przepisów

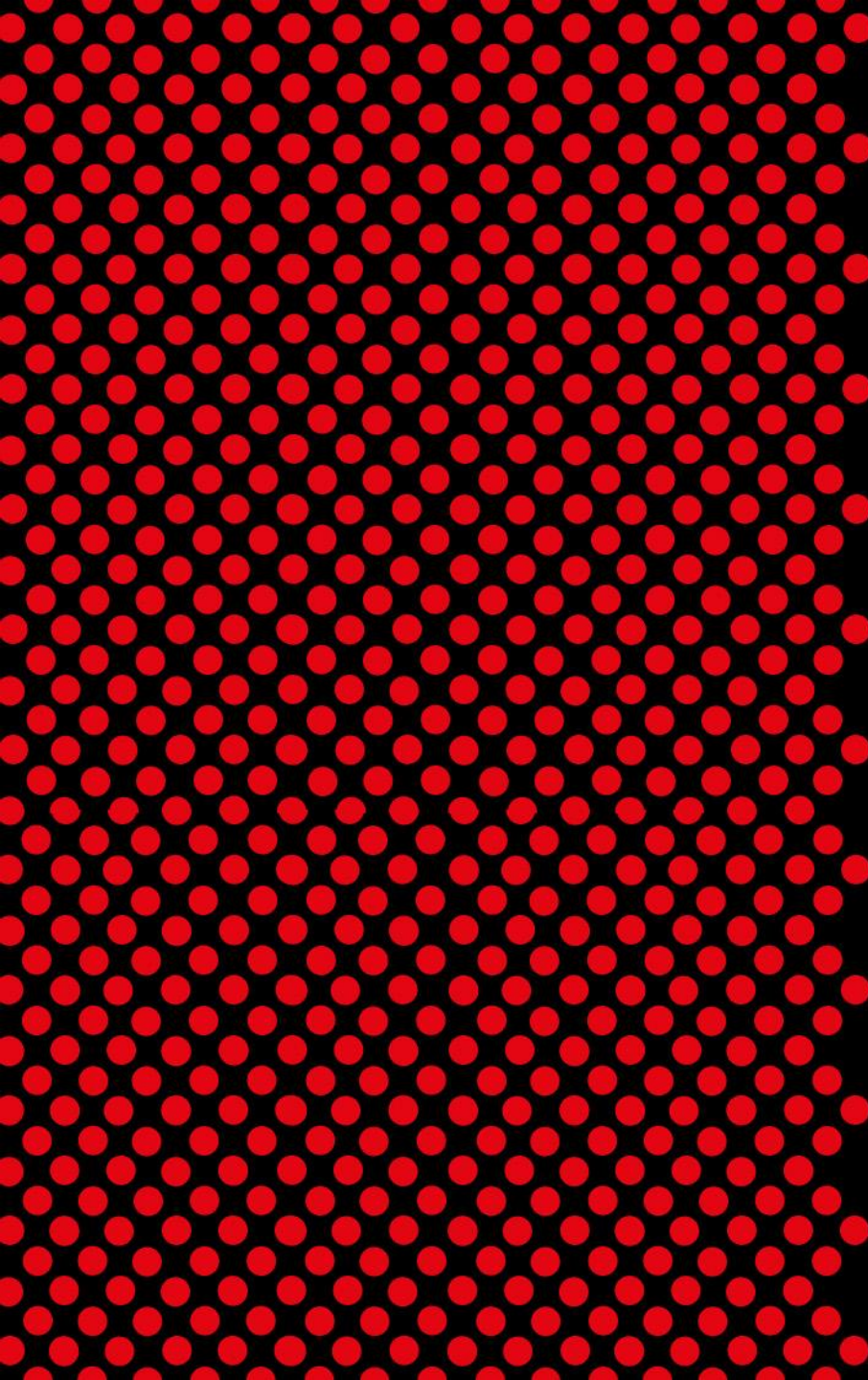


Standaryzacja i organizacja przewozów

- powolna harmonizacja norm technicznych (wysokie nakłady, brak wyników)
 - interoperacyjność taboru kolejowego \neq interoperacyjna infrastruktura
 - ETCS, TSI itp. są drogie w realizacji i nie gwarantują efektu
 - Technika krajowa funkcjonuje równolegle do techniki interoperacyjnej i tak ma pozostać
-
- istnieją procedury ograniczania dostępu dla nowych podmiotów
 - nie istnieje (międzynarodowy) organizator transportu = nie ma umów PSO

Podsumowanie

- problemem kolei jest konkurencja z transportem drogowym, który charakteryzuje się znacznie większą swobodą działania - nie tylko techniczną, ale przede wszystkim prawną
- krytycznym elementem i źródłem dysfunkcji rynku jest infrastruktura i przewidywalność kosztów związanych z dostępem do niej
- to transport drogowy jest niedoregulowany, a nie transport kolejowy jest nadmiernie regulowany



Zakopane, 28.10.2022 r.