

29 BLIŻEJ BRUKSELI

E-MAGAZYN PRZEDSTAWICIELSTWA MAŁOPOLSKI W BRUKSELI



#UEYearofRail!

 MAŁOPOLSKA

#EUYearofRail!

Słowo wstępne

Witold KOZŁOWSKI, Marszałek Województwa Małopolskiego

3

Obchody pierwszego w historii Europejskiego Roku Kolei

Maurizio CASTELLETTI, Dyrektor Jednolitego Europejskiego Obszaru Kolejowego, Komisja Europejska

5

Rola kolei w Europie

Jarosław STAWIARSKI, Marszałek Województwa Lubelskiego

10

Rozwój kolei europejskiej oczami PKP

Wywiad z Tomaszem LACHOWICZEM,
Dyrektorem Przedstawicielstwa PKP S.A. w Brukseli

15

Europejska Organizacja Kolei wobec nowych wyzwań

Alberto MAZZOLA, Dyrektor Wykonawczy CER

26

MAŁOPOLSKA PODBIJA BRUKSEŁĘ Jak Małopolska rozwija kolej dzięki wsparciu środków europejskich

Wywiad z Łukaszem SMÓŁKĄ,
Wicemarszałkiem Województwa Małopolskiego

30

Questio iuris

35

Szanowni Państwo! Drodzy Czytelnicy!



Witold KOZŁOWSKI

Marszałek Województwa Małopolskiego

Komisja Europejska ogłosiła rok 2021 Europejskim Rokiem Kolei. Celem tej inicjatywy jest promowanie kolei jako zrównoważonego i bezpiecznego środka transportu.

Jest to zatem szczególna okazja, aby rozmawiać o przyszłości transportu szynowego w Europie – tym bardziej, że zadań w tym obszarze nam nie brakuje. Musimy zmierzyć się z zapewnieniem właściwego finansowania infrastruktury w kolejnych latach, zadbać o rozwijanie nowych korytarzy transportowych czy też o przywracanie kluczowych dla mieszkańców połączeń kolejowych.

Europejski Rok Kolei to także możliwość zaprezentowania małopolskich inwestycji w tym względzie. Dlatego z radością przekazuję Państwu kolejny, 29. numer e-magazynu *Blżej Brukseli*, którego tematem przewodnim jest **#EUYearofRail!**

Zachęcam do lektury artykułu, w jaki sposób samorządy regionalne dbają o przyszłość europejskiego kolejnictwa. Opowiada o tym Pan Jarosław STAWIARSKI, Marszałek Województwa Lubelskiego, który był sprawozdawcą opinii nt. Europejskiego Roku Kolei w Europejskim Komitecie Regionów. O interesy polskich kolei na międzynarodowej arenie dba również nasz rodzimy przewoźnik – PKP. O swoich zadaniach opowiedział nam Pan Tomasz LACHOWICZ, Dyrektor Przedstawicielstwa PKP w Brukseli.

A kulisy swojej pracy w Organizacji Europejskich Kolei (CER), która wspiera krajowe przedstawicielstwa branży kolejowej, przedstawia w wywiadzie jej Dyrektor Wykonawczy, Pan Alberto MAZZOLA. W *Bliżej Brukseli* nie może zabraknąć także głosu Komisji Europejskiej, którego udzielił nam Pan Maurizio CASTELLETTI, Dyrektor Jednolitego Europejskiego Obszaru Kolejowego z Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu, opowiadając o idei Europejskiego Roku Kolei.

Szczególnie jednak zachęcam Państwa do zapoznania się z naszymi, małopolskimi sukcesami w budowaniu nowoczesnej i przyjaznej – zarówno dla mieszkańców, jak i dla środowiska – infrastruktury kolejowej. W stałym dziale *Małopolska podbija Brukselę* opowiada o tym Pan Łukasz SMÓŁKA, Wicemarszałek Województwa Małopolskiego.

Życzę Państwu przyjemnej lektury oraz wielu inspirujących, kolejowych podróży!



Witold KOZŁOWSKI
Marszałek
Województwa
Małopolskiego

Obchody pierwszego w historii Europejskiego Roku Kolei



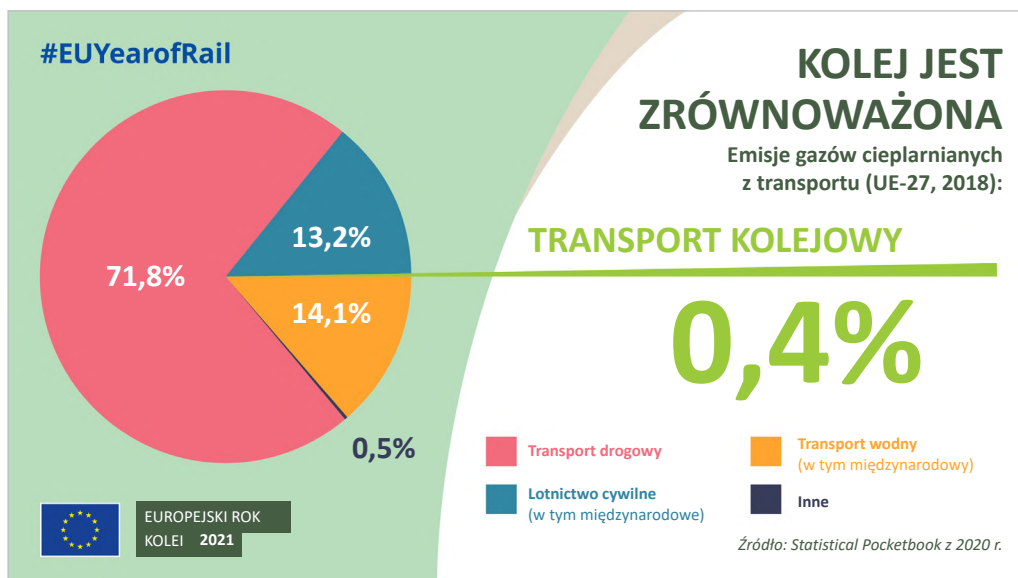
Maurizio CASTELLETTI

Dyrektor Jednolitego Europejskiego Obszaru Kolejowego, Komisja Europejska

Rok 2021 jest „Europejskim Rokiem Kolei”. Jest to czas na świętowanie sukcesów i korzyści płynących z podróży koleją, a także na refleksję nad tym, jak wiele jeszcze możemy osiągnąć dzięki kolei.

Kiedy w marcu 2020 roku Komisja Europejska zaproponowała ustanowienie tego roku Europejskim Rokiem Kolei, została ona wybrana nieprzypadkowo. Wybrano ją, ponieważ żaden inny rodzaj transportu nie może się równać z jej na zaletami prośrodowiskowymi.

Podróże koleją odpowiadają jedynie za 2% zużycia energii i generują 0,4% emisji gazów cieplarnianych z transportu (UE-27, 2018). Sektor transportu w UE odpowiada za jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych w UE, a ponieważ zobowiązaliśmy się do ograniczenia tych emisji o 90 proc. do 2050 r. w ramach naszego Europejskiego Zielonego Ładu, kolej będzie odgrywać kluczową rolę w przyszłości europejskiej mobilności.



Potencjał kolei wciąż pozostaje w dużej mierze niewykorzystany. Choć już teraz łączy ona wiele regionów, miast i terminali na całym kontynencie, musi poprawić swoje usługi dalekobieżne i transgraniczne oraz zwiększyć swój ogólny udział w transporcie UE. Obecnie tylko 7,8% pasażerów podróżujących drogą lądową korzysta z kolei, a w przypadku lądowych przewozów towarowych udział kolei wynosi zaledwie 18,7% (UE-27, 2018 r.). Oczywiste jest, że kolej musi przyciągnąć więcej klientów.

Europejski Rok Kolei jest wyjątkową okazją do wyeksponowania korzyści płynących z kolei. Chcemy zmaksymalizować te korzyści i nadać jej impet, którego skutki będą odczuwalne jeszcze długo po roku 2021. Ludzie i przedsiębiorstwa zaczynają patrzeć na kolej z nowym zainteresowaniem, a my chcemy pomóc w zwiększeniu tego zainteresowania. Chcemy przekonać podróżnych i przedsiębiorstwa, że nadszedł czas na zmianę nawyków: powinniśmy wybierać rodzaj transportu w taki sam sposób, w jaki dokonujemy innych wyborów dotyczących naszego stylu życia, kierując się świadomością klimatyczną.

W tym roku będziemy świadkami wielu różnych działań skupiających się na kolei i zauważyliśmy szczególne zainteresowanie Polską. Do tej pory zarejestrowaliśmy ponad 240 imprez poświęconych tematyce kolejowej w całej Europie i wiemy, że w przygotowaniu jest ich znacznie więcej. Wśród nich znajduje się szereg oryginalnych inicjatyw w Polsce, by wymienić tylko kilka: konkurs dla młodzieży ogłoszony przez Województwo Pomorskie^[1], kartki okolicznościowe wykonane przez Poczta Polską^[2], różne wystawy w warszawskim Muzeum Kolejnictwa (Stacja Muzeum), międzynarodowe targi kolejowe TRAKO organizowane we wrześniu w Gdańsku, ... i oczywiście to wydanie *Bliżej Brukseli!* Każdy może zorganizować imprezę w ramach Roku Kolei, do czego i Państwa serdecznie zachęcam!

Chciałbym również zwrócić uwagę na trwające działania, takie jak nasz popularny program DiscoverEU, w ramach którego regularnie rozdawane są darmowe karnety dla 18-latków, pozwalające im na odkrywanie kontynentu koleją – to wspaniała okazja do poznania innych kultur i nawiązania nowych przyjaźni z Europejczykami.

Rozpoczęliśmy ten rok^[3] wraz z początkiem prezydencji Portugalii w Radzie UE i niedawno zapowiedzieliśmy jedno z najważniejszych wydarzeń tego roku: Connecting Europe Express – specjalny pociąg UE, który jesienią 2021 przemierzy cały kontynent, wewnątrz i na zewnątrz którego będą odbywały się imprezy (oczywiście z zachowaniem niezbędnych środków bezpieczeństwa). Trasa będzie łączyć trzy kolejne prezydencje Rady UE, wyruszy z Lizbony, przejedzie przez Lublanę i zakończy się w Paryżu – z wieloma przystankami w międzyczasie, w tym w Polsce.

[1] <https://pomorskieregion.eu/konkurs-dla-modziezy-zielona-europa-kolej-na-kolej-n1309>

[2] <http://www.kolejnictwo-filatelistyka.eu/>

[3] https://europa.eu/year-of-rail/events/european-year-rail-launch-event_en

Pociąg, pomalowany w barwy kampanii, będzie reprezentował jednoczącą siłę kolei i korzyści płynące z naszej transeuropejskiej sieci transportowej. Będzie on jednak również wyraźnie wskazywał na wyzwania, które musimy jeszcze pokonać, aby osiągnąć nasz ostateczny cel – stworzenie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego bez granic.

Przejazd pociągu przez cały kontynent to złożone przedsięwzięcie, wymagające wysokiego poziomu współpracy różnych podmiotów w wielu krajach. Musimy również pokonać przeszkody techniczne, takie jak różne szerokości torów, jakie mamy w Europie. Ten projekt doskonale ilustruje, dlaczego musimy kontynuować współpracę na rzecz zharmonizowanej europejskiej sieci kolejowej.

Mamy jasny plan, jak sprostać pozostałym wyzwaniom. W grudniu 2020 r. przyjęliśmy naszą strategię zrównoważonej i inteligentnej mobilności obejmującą konkretne cele pośrednie i środki dotyczące kolei – naszym celem jest potrojenie ruchu kolei dużych prędkości i podwojenie ruchu towarowego w całej Europie do 2050 r.

Niektóre środki przewidziane w strategii zostaną wdrożone w tym roku, jak np. plan działania na rzecz zwiększenia kolejowych usług pasażerskich. Plan ten będzie opierał się na wysiłkach państw członkowskich zmierzających do przyspieszenia kluczowych połączeń między miastami poprzez lepsze zarządzanie przepustowością infrastruktury, koordynację rozkładów jazdy, wspólne korzystanie z lokomotyw, wagonów osobowych i towarowych oraz poprawę infrastruktury w celu umożliwienia nowych połączeń kolejowych, w tym nocnych. W tym roku rozpocznie swoją działalność partnerstwo badawcze Europe's Rail, które będzie kontynuować ważne prace rozpoczęte przez wspólne przedsięwzięcie Shift2Rail, łącząc i koordynując wysiłki w zakresie badań i innowacji na poziomie UE – stymulując kolej poprzez innowacje.

Podczas Europejskiego Roku Kolei wspólnie z branżą kolejową zastanowimy się nad tym, jak sprawić, by kolej stała się bardziej efektywna, cyfrowa i odporna. Być może powinniśmy postrzegać rok 2021 jako „rok zerowy” dla kolei – jako platformę startową dla jej przekształcenia w nowoczesny i bardziej atrakcyjny rodzaj transportu.

Pragnę zaprosić Czytelników do udziału w naszym Europejskim Roku Kolei, do zaangażowania się i do jak najlepszego wykorzystania tego impetu, który nadszedł dla kolei. Odwiedźcie stronę internetową <http://europa.eu/year-of-rail>, wypatrujcie naszego ekspresu Connecting Europe Express, który jesienią 2021 zawita do Polski – a kiedy będziemy mogli znów podróżować, postarajmy się częściej wybierać kolej.



Rola kolei w Europie



Jarosław STAWIARSKI

Marszałek Województwa Lubelskiego

Pochodzi z Kraśnika. Roczniak 1963. Doświadczony samorządowiec, urzędnik i polityk. Absolwent historii na Wydziale Humanistycznym Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, studiów podyplomowych z zarządzania na Uniwersytecie Warszawskim oraz studiów podyplomowych z zarządzania oświatą Bałtyckiej Wyższej Szkoły Humanistycznej w Koszalinie. W rodzinnym mieście był nauczycielem, dyrektorem szkoły, radnym i zastępcą burmistrza. Przez cztery kadencje zasiadał w ławach poselskich. Przez trzy lata był Sekretarzem Stanu w ówczesnym Ministerstwie Sportu i Turystyki. Jako wiceminister odpowiadał za wsparcie finansowe infrastruktury sportowej. Pod jego kierownictwem wydawano na nowe obiekty około pół miliarda złotych rocznie. Sprawował pieczę nad Stadionem Narodowym, Centralnym Ośrodkiem Sportu oraz Instytutem Sportu. 21 listopada 2018 roku został wybrany na Marszałka Województwa Lubelskiego. Sport to jego wielka pasja. Prywatnie i zawodowo. Zawsze obecny na najważniejszych wydarzeniach. Wspiera i kibicuje polskim kadrom w różnych dyscyplinach.

Myślę, że warto spojrzeć na kolej w nowy sposób. Jest to jedna z najbardziej zrównoważonych, energooszczędnych i bezpiecznych form przemieszczania się osób i przewożenia towarów. Kolej jest sześć razy bardziej energooszczędna niż transport drogowy, emituje także dziewięć razy mniej CO₂ niż towarowy transport drogowy i pasażerski transport lotniczy. Trzeba też zaznaczyć, że kolej jako przyjazny dla środowiska środek komunikacji, wpisuje się w cele wynikające z polityki Zielonego Ładu oraz dążenia Unii Europejskiej do osiągnięcia neutralności klimatycznej w 2050 r.

Można postawić tezę, że będzie odgrywać ważną rolę w przyszłym europejskim systemie mobilności. Oczywiście na poziomie regionów UE stajemy w związku z tym przed szeregiem wyzwań. Chcę zwrócić tu uwagę na kilka z nich.

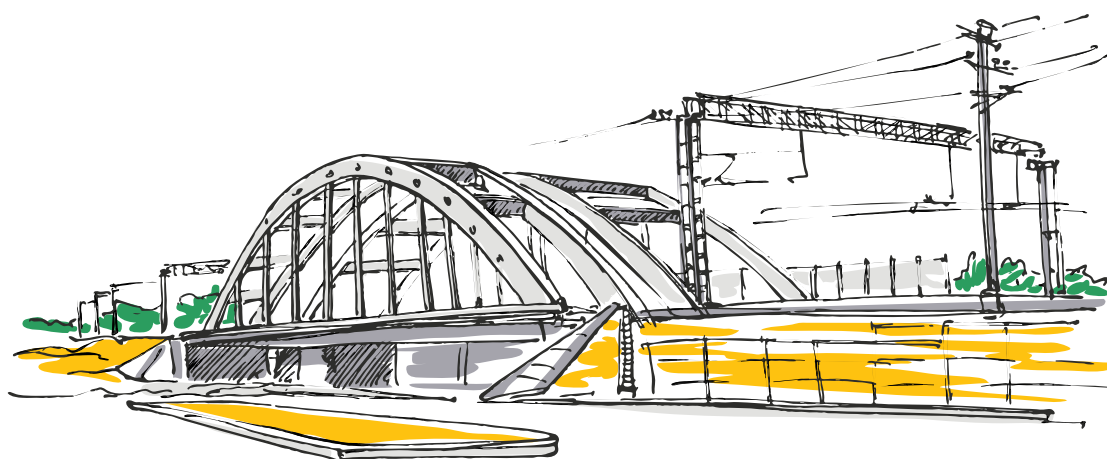
Przede wszystkim system mobilności oparty na kolei, aby mógł być efektywny, powinien charakteryzować się dużym poziomem zintegrowania i stanowić dobrze funkcjonującą sieć. Z pewnością nie służą temu zauważalne różnice w zakresie rozwoju i jakości infrastruktury między regionem Europy Środkowej i Wschodniej a resztą Europy. Dlatego kluczową rolę muszą tu odegrać inwestycje oraz zapewnienie właściwego finansowania infrastruktury kolejowej i taboru służące zniwelowaniu różnic w systemie kolejowym UE.

Kolejną kwestią, którą warto podkreślić, są postępujące procesy urbanizacyjne. Stanowią one duże wyzwanie dla organizacji transportu publicznego. Trzeba w nowy sposób spojrzeć na kwestię zaplanowania zintegrowanej sieci infrastruktury i usług kolei miejskiej i podmiejskiej. Rola tego typu mobilności ma szczególne znaczenie w procesach rozwoju aglomeracji miejskich, dlatego należy dążyć do ułatwień w usługach poprzez rozwój platform sprzedaży biletów i wszelkich udogodnień cyfrowych pozwalających na planowanie mieszkańcom podróży różnymi środkami transportu.

Niezwykle ważnym obszarem jest sprawne funkcjonowanie kolejowych korytarzy towarowych, które mają kluczowe znaczenie dla rozwoju gospodarczego regionów i poprawiania poziomu wymiany handlowej. Tutaj widzę dużą rolę, jaką ma do odegrania tzw. kolej dużych prędkości w Europie, która mogłaby z powodzeniem zastępować połączenia lotnicze do 800 km. Mieszczą się w tym także inne inicjatywy, takie jak nocne połączenia kolejowe, kampania „Tiry na tory” czy promowanie transportu kombinowanego.

Z całą pewnością mocną stroną transportu kolejowego okazała się jego niezawodność choćby w czasie pandemii. Widzę duże szanse na to, by kolej w najbliższych latach stanowiła coraz istotniejszy element sieci komunikacyjnej na obszarze UE. Uważam, że inwestycje w infrastrukturę kolejową oznaczają lepszą dostępność regionów i większą mobilność społeczeństwa. Wzmacniają rozwój gospodarczy i przyczyniają się do redukcji emisji. Oczywiście przed nami stoi ogromne zadanie w zakresie określenia tego, jak chcemy kształtować transport publiczny w regionie. To my tworzymy na poziomie regionalnym i lokalnym strategie i plany transportowe oraz często decydujemy o inwestycjach i roli kolei w tych planach. Ma to oczywiście potem bezpośrednie przełożenie na cały system transportowy kraju i UE.

Przechodząc na grunt lokalny, muszę zauważyć, że wskazane przeze mnie obszary są przez samorząd województwa lubelskiego objęte działaniami inwestycyjnymi. Przez Lubelskie przebiegają najważniejsze transkontynentalne szlaki drogowe i kolejowe, prowadzące z Brukseli, Berlina i Warszawy do Moskwy, Wilna, Mińska, Kijowa, Lwowa, Odessy. Tędy wiedzie także szerokotorowa linia towarowa, łącząca dalekie Chiny z Polską i UE, będąca częścią rozwijanego od 2013 roku nowego „jedwabnego” szlaku.



Działa największy w kraju wolny obszar celny i drogowo-kolejowy port przeladunkowy oraz terminal samochodowy, połączone z przejściami granicznymi obsługującymi ruch na paneuropejskich szlakach drogowych (E-30) i kolejowych (E-20), łączących zachód i wschód kontynentu. Obok tego mamy jednocześnie jedną z najrzadszych sieci kolejowych w kraju. Stąd też jako samorząd województwa usilnie zabiegamy o modernizację kolejnych linii kolejowych na terenie regionu, która poprawi dostępność kolei na terenie województwa lubelskiego i włączy nas ściślej w krwioobieg przepływu osób, towarów, usług w ramach UE.

W tej chwili w województwie modernizowanych lub budowanych jest 10 dworców kolejowych, w tym modernizacja dworca kolejowego w Lublinie – stolicy regionu, prowadzone są również inwestycje w terminale logistyczne, punkty przeladunkowe i zakłady utrzymania taboru. Modernizacji podlega też sieć kolejowa poprzez podniesienie parametrów technicznych i prędkości przejazdowej, m.in. modernizowana jest główna linia kolejowa łącząca stolicę województwa z Warszawą, co bezpośrednio przyczyni się do skrócenia czasu podróży, zwiększenia przepustowości i zwiększonej liczby pociągów na torach. Obok tego będzie realizowany projekt Lubelskiej Kolei Aglomeracyjnej, która ma ułatwiać mieszkańcom Puław, Parczewa, Chełma i Kraśnika szybki i sprawny dojazd do Lublina.

Planujemy partycypować w pięciu inwestycjach realizowanych w ramach programu Kolej Plus, czyli programu, którego założeniem jest utworzenie lub usprawnienie połączeń kolejowych miejscowości powyżej 10 tys. mieszkańców z miastami wojewódzkimi. Jestem przekonany, że ich realizacja będzie stanowić istotny postęp w eliminowaniu wykluczenia transportowego osób z ograniczoną mobilnością.

Szczególne znaczenie dla sieci transportowej województwa lubelskiego mają plany Centralnego Portu Komunikacyjnego S.A. (CPK). Stworzą one z pewnością nowe możliwości w zakresie poprawy dostępności kolei w regionie. Niewątpliwie otworzy to drogę do zdecydowanej zmiany i rozwoju oferty przewozowej pociągów organizowanych przez Województwo Lubelskie.

Liczę, że przez współpracę i aktywne zaangażowanie na poziomie instytucji UE i samych regionów uda się osiągnąć istotny postęp w zakresie poprawy funkcjonalności europejskiego systemu kolejowego.



Wywiad **Rozwój kolei europejskiej oczami PKP**



Tomasz LACHOWICZ

Dyrektor Przedstawicielstwa PKP S.A. w Brukseli

Dyrektor Przedstawicielstwa PKP S.A. w Brukseli, akredytowany przedstawiciel Grupy PKP przy instytucjach unijnych; ekspert i koordynator NATO ds. transportu kolejowego, członek Komitetu Doradczego „Rail Forum Europe” w Parlamencie Europejskim. W 2002 r. otwierał i z sukcesami kieruje pierwszym przedstawicielstwem polskiej firmy w Brukseli, które na koniec 2015 r. zostało uznane przez Biuro Analiz Sejmowych za najlepsze biuro polskiego biznesu w stolicy Belgii. Przedstawicielstwo skutecznie reprezentuje w Brukseli interesy spółek PKP i odpowiada za relacje z instytucjami unijnymi oraz organizacjami publiczno-prywatnymi w Belgii. Ekspert w dziedzinie polityki transportowej UE, lobbingu, procesu decyzyjnego w UE oraz projektów unijnych. Ukończył z wyróżnieniem studia MBA; absolwent Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego, Wydziału Prawa Uniwersytetu Kardynała S. Wyszyńskiego oraz podyplomowych studiów menadżerskich z zarządzania w gospodarce na SGH. W trakcie studiów pracował w sektorze prywatnym na stanowisku kierowniczym (1995-2001). W 2001 roku rozpoczął pracę w Biurze Zarządu Centrali PKP S.A., w 2002 r. odbył staż zawodowy w Brukseli w organizacji CER – Community of European Railways and Infrastructure Managers. Stypendysta rządu flamandzkiego.

Już blisko 20 lat temu Polskie Koleje Państwowe (PKP) utworzyły swoje przedstawicielstwo w Brukseli. Jaka jest rola takiej placówki? Czy ma ono jakieś sukcesy, którymi mogłoby się pochwalić?

Rzeczywiście Polskie Koleje Państwowe były pierwszą polską firmą, która otworzyła biuro w Brukseli.

Nasza główna, choć nie jedyna działalność ukierunkowana jest na trzy obszary: monitorowanie i oddziaływanie na tworzenie legislacji unijnej, która ma bezpośredni wpływ na kształtowanie makrootoczenia spółek PKP, bezpośrednie wsparcie projektów kolejowych współfinansowanych ze środków unijnych oraz nasze zaangażowanie w organizacjach międzynarodowych wraz ze współpracą z instytucjami publicznymi.

Na przestrzeni lat osiągnęliśmy wiele wymiernych korzyści liczonych w mld PLN. Sukcesów, również tych niepoliczalnych, jest bardzo wiele i są one odpowiednio skatalogowane w historii firmy. Pewną oceną działalności biura PKP jest również dokument Biura Analiz Sejmowych „Lobbing polskiego biznesu na arenie Unii Europejskiej”, w którym zostaliśmy uznani za najlepsze przedstawicielstwo polskiego biznesu w Brukseli.

Prowadzona przez Przedstawicielstwo koordynacja stanowisk ww. obszarów działań poszczególnych spółek PKP wobec instytucji UE i organizacji kolejowych pozwala na spójne i jednolite przedstawianie stanowiska polskiego sektora kolei państwowych. Skutkuje to wniesieniem i przyjęciem wielu rozwiązań postulowanych przez spółki PKP w końcowych zapisach legislacji UE czy decyzji dla projektów współfinansowanych ze środków unijnych. Ponieważ nie dostrzegam bezpośredniego zaangażowania kolei regionalnych i samorządowych w Brukseli, staramy się również postulować kwestie chroniące obszar całego polskiego sektora kolejowego.



Jeśli chodzi o ostatnie miesiące, rok 2020 był kluczowym dla przyszłego finansowania polskiej kolei ze środków unijnych w nowym okresie programowania 2021-2027, ale i też bardzo trudnym ze względu na bezprecedensową sytuację i znaczne straty sektora spowodowane pandemią Covid-19. Mówimy tu o 24 mld strat europejskiego sektora pasażerskich przewozów kolejowych oraz 2 mld strat przewoźników towarowych w UE. Z jednej strony wysiłki Przedstawicielstwa i całego europejskiego sektora kolejowego koncentrowały się na zabezpieczeniu jak największych środków na kolej w nowym budżecie unijnym oraz korzystnej finalizacji treści procedowanych w trilogach pomiędzy Komisją Europejską, Radą UE i Parlamentem Europejskim rozporządzeń funduszy, a z drugiej na łagodzeniu skutków pandemii, w tym zapewnieniu kontynuacji prowadzonych inwestycji na kolei. Wymiernym efektem działań Przedstawicielstwa we współpracy z administracją krajową jest zabezpieczenie możliwości dalszego finansowania taboru kolejowego ze środków unijnych, co ma szczególne znaczenie dla przewoźników PKP, ale i kolei samorządowych. Przedstawicielstwo PKP od samego początku procesu kształtowania budżetu unijnego zaangażowane było w jego bieżący monitoring i aktywny lobbing w instytucjach unijnych – zmierzający do zabezpieczenia w ramach różnych jego instrumentów finansowych – jak największych środków oraz zakresu wsparcia na rzecz kolei (w tym przede wszystkim polskiego sektora kolejowego). Adresowało w tym swoje działania do najwyższego szczebla decydentów unijnych i krajowych.

Unijny budżet nie był jedyną ważną kwestią w obszarze inwestycji w minionym roku. Jakkolwiek pandemia Covid-19 uwidoczniła, że sektor kolejowy pozostaje najbardziej wiarygodną i odporną opcją transportu w tak trudnych czasach, to dotkliwe straty jakie poniósł, oraz wzrastające ryzyko opóźnienia prowadzonych, jak i planowanych inwestycji wymagały podjęcia pilnych, wspomagających sektor działań na poziomie unijnym.

Dlatego też już 19 marca ub.r. Przedstawicielstwo PKP S.A. zwróciło się do organizacji branżowych oraz wezwało szefów przedstawicielstw SNCF, OBB, DB AG i FSI w Brukseli o podjęcia działań na poziomie europejskim w kontekście informowania o sytuacji sektora kolejowego, który ucierpiał z powodu sytuacji związanej z Covid-19.



W zamierzeniach Przedstawicielstwa działania takie miały mieć nie tylko wymiar pomocy ad-hoc udzielanej sektorowi, zarówno w obszarze legislacji unijnej, czy ułatwień w prowadzeniu projektów unijnych, ale również w kontekście planowanych projektów legislacyjnych dla poszczególnych gałęzi transportu i wprowadzania równych warunków konkurencyjności między gałęziami transportu. W efekcie przy współpracy z Przedstawicielstwem przygotowano podpisane przez szefów pięciu liczących się organizacji sektorowych pismo skierowane do wiceprzewodniczącej KE – Komisarz Vestager, odpowiedzialnej za pomoc publiczną oraz komisarzy UE ds. transportu i polityki regionalnej (fundusze UE) ws. negatywnego wpływu pandemii Covid-19 na sytuację sektora kolei europejskich oraz jego oczekiwań wobec KE. W liście zawarto m.in. uzgodnione ze spółkami PKP postulaty uelastycznienia regulacji funduszowych i horyzontalnych, w tym m.in. dot. zasad pomocy publicznej i zamówień publicznych.

Ponadto wezwano KE do opracowania w ramach tymczasowych ram środków pomocy państwa dedykowanych działań na rzecz transportu kolejowego. Efektem tych działań jest m.in. możliwość rozliczania projektów CEF o rok dłużej: DG MOVE oraz INEA podjęły wspólnie decyzje o przesunięciu końcowej daty realizacji programu CEF Transport do 31.12.2024 r., a DG REGIO przygotowało dwa pakiety uelastyczniające zasady realizacji inwestycji w ramach polityki spójności.

Równocześnie Przedstawicielstwo na bieżąco monitorowało i przekazywało informacje dot. wszelkich podejmowanych przez Komisję Europejską działań w kontekście łagodzenia skutków pandemii Covid-19, a mogących mieć pilne zastosowanie wspierające spółki PKP w tym trudnym czasie. Ponadto z sukcesem kończymy obecnie kilkuletni proces legislacyjny ws praw i obowiązków pasażera w ruchu kolejowym.

To tylko kilka przykładów aktywnego zaangażowania Przedstawicielstwa w kluczowych obszarach inwestycji kolejowych na poziomie unijnym.

Jakie są obecnie kierunki rozwoju transportu kolejowego? Na jakie tory Europejski Rok Kolei skieruje ten rodzaj transportu?

Kierunki rozwoju kolei dotyczą przede wszystkim budowy przewag konkurencyjnych względem innych gałęzi transportu i zrealizowania założenia zmiany modalnej na rzecz kolei: cyfryzacja, innowacyjność, badania i rozwój bezpośrednio przełożą się na dostępność kolei i poprawę usług: wspólny bilet, rozwój automatyzacji, rozwój linii dużych prędkości w Europie, poprawa połączeń transgranicznych, interoperacyjność i bezpieczeństwo. Jako Grupa PKP również definiujemy te priorytety jako niezbędne dla dalszego rozwoju. Do tego w spółkach PKP zachodzi, jak wszyscy wiemy, istotny proces pozytywnych zmian: modernizowana jest infrastruktura i tabor kolejowy, odrestaurowywane są dworce kolejowe, poprawiamy dostępność usług dla osób starszych i z ograniczoną mobilnością, inwestujemy w terminale i transport intermodalny.

Wszystkie te inwestycje pozwalają ostatecznie osiągnąć synergii, której efektem jest poprawa funkcjonowania systemu kolejowego w Polsce. Do tego pracujemy intensywnie nad rozwojem korytarzy sieci TEN-T (w tym korytarzem Bałtyk-Adriatyk biegnącym przez Małopolskę) oraz rozwijaniem połączeń kolejowych z Azją realizowanych przez spółki PKP LHS i PKP Cargo.

Europejski Rok Kolei ma również znaczenie dla sektora. Jako ekspert Komitetu Regionów dla Raportu ws. ERK, mogę powiedzieć, że w sprawozdaniu KR oczekiwania kolei zostały jasno zdefiniowane i można się z tym dokumentem zapoznać. Promowanie kolei jest szczególnie ważne teraz, kiedy wszystkie rodzaje transportu muszą odbudowywać swoją pozycję rynkową po okresie spowolnienia gospodarczego. Analizy wskazują, że odbudowa gospodarki powinna przyspieszyć w drugim półroczu tego roku. Stąd istotne jest, że udało się nam - jako sektorowi kolejowemu w Brukseli – przekonać Komisję Europejską, aby rok 2021 był rokiem kolei. Pierwszy raz w historii taka inicjatywa ukierunkowana jest na transport. To pokazuje siłę i potencjał kolei oraz jej szczególne znaczenie dla osiągnięcia celów klimatycznych w UE i w Polsce.

Zamysłem ERK jest szeroka promocja transportu kolejowego w UE, w tym przede wszystkim zwiększenie przewozów pasażerskich i towarowych koleją, wygenerowanie jak największych przesunięć modalnych na jej rzecz, i tym samym przybliżenie UE do realizacji strategicznych celów zdefiniowanych w Strategii transportowej UE dla niskoemisyjnej mobilności. Niemniej musimy pamiętać, że to nie promocja wpłynie bezpośrednio na przyszłość sektora kolejowego. Jego rozwój jest uzależniony przede wszystkim od finansowania oraz założeń politycznych, tych krajowych, ale przede wszystkim unijnych. W grudniu ubiegłego roku KE opublikowała ww. Strategię na rzecz inteligentnej i zrównoważonej mobilności. Jest to dokument bezpośrednio będący następstwem Europejskiego Zielonego Ładu i jak wynika z niego, kolej ma tam szczególną i wiodącą rolę do odegrania.

Konieczne jest oczywiście wsparcie polityczne i instytucjonalne – zarówno na poziomie unijnym jak i krajowym oraz regionalnym, stąd ERK 2021 jest olbrzymią szansą dla spółek PKP, ale i szeroko rozumianej kolei. Szansę tą trzeba maksymalnie wykorzystać na wypromowanie transportu kolejowego w kraju i zwiększenie jego popularności w każdej grupie docelowej, którą nie są kolejarze, tylko klienci i biznes na co dzień nie korzystający z kolei.

Reasumując: działania podejmowane w ramach ERK mają w zamierzeniu nadać kolei odpowiedni strategiczny i polityczny priorytet na poziomie władz i decydentów państw członkowskich, a na poziomie operacyjnym zwiększyć liczbę jej użytkowników.

Jak postrzega Pan rolę PKP w przyszłości transportu europejskiego, zarówno w kontekście przewozów osobowych, jak i towarowych? Z jakimi wyzwaniami musi zmierzyć się PKP w najbliższych latach?

W szerszym ujęciu kluczowe będzie ugruntowanie pozycji kolei w ramach promowania i wdrożenia w UE niskoemisyjnych rozwiązań transportowych, co wynika z m.in. dokumentów strategicznych. Sektor kolejowy musi wykorzystać szansę, jaką dają nowe unijne założenia polityczne. Istnieje szereg instrumentów finansowania na poziomie unijnym: RRF, CEF, fundusze strukturalne, Invest EU, Horyzont Europa. Nie ma ucieczki przed inwestycjami w kolej w sektorze transportu. Myślę tu w szczególności o przygotowywanych obecnie programach operacyjnych, w tym regionalnych czy finalizacji projektów KPO. Sam sektor kolejowy ma dokonać 90 proc. redukcji emisji dwutlenku węgla do roku 2050, zapewnionej w ramach inteligentnego, konkurencyjnego, bezpiecznego i dostępnego systemu transportowego. Rozwój kolei w sposób naturalny wpisuje się w te założenia. Realizacji założeń Europejskiego Zielonego Ładu służą także wypracowywane obecnie rozwiązania w zakresie unijnej taksonomii czy zapisy nowej unijnej strategii transportowej opublikowanej przez KE w grudniu ub.r.

W ostatnim czasie wszedł w życie filar techniczny czwartego pakietu kolejowego, który niesie ze sobą wiele istotnych zmian dotyczących przede wszystkim procedury uzyskiwania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i zezwoleń na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych. Przewoźnicy Grupy PKP – PKP Cargo i PKP Intercity mają swoje ambicje rozwoju połączeń międzynarodowych na unijnym rynku, stąd istotne jest, że zgodnie z nowymi regulacjami kompetencje do wydawania tych dokumentów w zależności od obszaru działalności i obszaru użytkowania pojazdu, podzielone zostały pomiędzy organy krajowe oraz Agencję Kolejową Unii Europejskiej.

Jeśli chodzi o główne wyzwania stojące przed europejskimi kolejami, w tym spółkami PKP to wiążą się one z rozwojem usług w obszarze, o którym wspominałem wcześniej, tj. rozwój kolei poprzez inwestycje oraz cyfryzacja, interoperacyjność i innowacyjność. Są to obszary, które wymagają szczególnego zaangażowania, ponieważ mają bezpośredni wpływ na koszty operacyjne spółek PKP i ich konkurencyjności na otwartym rynku. Stąd analizujemy w PKP obecnie rynek pod kątem współpracy z przemysłem i jednostkami naukowymi w kontekście zaangażowania się PKP SA w unijny program Horyzont Europa. Decyzje w tej sprawie zapadną w najbliższych tygodniach.



Pracujemy również nad tym, aby pasażer miał do użytku nowoczesny tabor (temu służy wielomiliardowa strategia taborowa w PKP Intercity), dobrą jakość i przepustowość infrastruktury, skomunikowanie z innymi gałęziami transportu, lepszą częstotliwość pociągów, innowacyjne rozwiązania cyfrowe w zakresie zakupu wspólnego biletu oraz dodatkowe usługi na pokładzie pociągu i gwarancję bezpiecznej podróży. W obszarze przewozów towarowych wyzwaniem pozostaje zapewnienie realizacji możliwie dużych inwestycji w terminale i wagony, nie tylko platformy intermodalne. Również w tym obszarze cyfryzacja odgrywa coraz większą rolę, plany wprowadzenia automatycznego sprzęgu czy też autonomicznych pociągów to nie odległa przyszłość. Ponadto wyzwaniem pozostaje uczynienie kolei zeroemisyjnej i dalsza poprawa efektywności energetycznej kolei. Kolej jest w tym obszarze jednym z liderów, niemniej stawiamy sobie w tym obszarze nowe cele.

Na poziomie unijnym jako kolej oczekivalibyśmy stworzenia równych warunków konkurencji między gałęziami transportu, mam tu przede wszystkim na myśli przeciągające się prace nad dyrektywą ws. opłat w transporcie drogowym (tzw. Eurownieta) i wprowadzenia pełnej internalizacji kosztów zewnętrznych oraz opodatkowania VAT-em paliwa w międzynarodowym transporcie lotniczym. Dopiero wtedy będziemy mogli mówić o równej konkurencji międzygałęziowej.

Nocne pociągi w Europie powracają do łask (koleje z Austrii, Francji, Niemiec i Szwajcarii, połączyły swoje siły i chcą konkurować z tanimi liniami lotniczymi). Jak Pan ocenia ten pomysł i czy PKP rozważa wprowadzenie tego typu połączeń?

Rozwój międzynarodowych połączeń kolejowych nocnych i dziennych jest priorytetem kolei. Jeżeli kolej stanie się najchętniej wybieranym środkiem transportu w podróżach dalekobieżnych, zmniejszy się negatywne oddziaływanie sektora transportu na środowisko.

Wiemy, choć nadal zbyt mało to w Polsce podkreślamy, że kolej jest najbardziej ekologicznym środkiem transportu zbiorowego. Charakteryzuje się wielokrotnie mniejszą emisją CO₂ niż transport drogowy i ponad 8 razy mniejszą emisją CO₂ niż transport lotniczy. W Polsce, tylko w 2020 r. wybór przejazdu pociągiem na trasach dalekobieżnych (zamiast usług transportu drogowego) skutkowało zmniejszeniem emisji CO₂ do atmosfery o 460 tys. ton.

Prace nad rewitalizacją nocnych połączeń kolejowych w UE trwają od dłuższego czasu. Pracujemy m.in. nad inicjatywami zarządzania TAP (aplikacje telematyczne w przewozach pasażerskich) i FSM (Full Service Model). Mają one na celu, w sposób skoordynowany i zgodny z możliwościami kolei, wyjść naprzeciw oczekiwaniom pasażera. Dodatkowo pamiętajmy również, że procesy cyfryzacji w poszczególnych kolejach wymagają harmonijnego podejścia. Sama Komisja Europejska zamierza rozpocząć studium w przedmiotowym zakresie (włączając pociągi nocne), z uwagi na istniejące problemy i zagadnienia, takie jak m.in. systemy biletowe, stawki dostępne, dostępność taboru, dostęp do infrastruktury, objęcie określonych usług w ramach PSC. Spodziewane rezultaty badania mogłyby objąć analizę trendów i barier oraz ocenę podejmowanych środków zaradczych.

Dodatkowo, 4 czerwca ub.r. została podjęta inicjatywa 25 państw (z udziałem Polski) na rzecz poprawy kolejowych połączeń międzynarodowych. Platforma ma służyć wzmocnieniu współpracy na rzecz rozwoju międzynarodowych usług pasażerskich. Platforma ma współpracować z zarządcami infrastruktury, operatorami, władzami i instytucjami UE. PKP poprzez organizację CER uczestniczy w tych pracach.

Niektórzy z czytelników pamiętają na pewno, że przez pewien okres po 2012 roku funkcjonowało nocne połączenie kolejowe z Warszawy do Brukseli (EN Jan Kiepura). Była to fantastyczna forma podróży pozwalająca w komfortowych warunkach, zarówno odpocząć jak i pracować. Otrzymaliśmy postulat przywrócenia takiego połączenia od środowiska Polaków pracującym w instytucjach unijnych. Dlatego m.in. wspólnie z naszymi partnerami, głównie DB, analizujemy takie połączenie, jak i inne kierunki połączeń kolejowych. Musimy pamiętać, że na decyzje dot. uruchomieniu tego typu połączeń wpływa wiele zmiennych, w tym rachunek ekonomiczny i podejście kolei, przez które dana relacja ma przebiegać. Osobiście jestem zwolennikiem tego typu połączeń jako doskonałej alternatywy dla podróży komunikacją indywidualną czy lotniczą.



Europejska Organizacja Kolei wobec nowych wyzwań



Alberto MAZZOLA

Dyrektor Wykonawczy CER

Pełni funkcję dyrektora wykonawczego CER od 1 stycznia 2021 roku. W przeszłości pełnił m.in. funkcję szefa ds. międzynarodowych w Ferrovie dello Stato Italiane (FS) oraz był członkiem światowego oddziału Leonardo Finmeccanica. Jest również aktywny w Europejskim Komitecie Ekonomiczno-Społecznym.

Unia Europejska została wezwana do uczczenia kolei w prawdopodobnie najgorszym roku w historii swojej mobilności. Kolej – wraz ze wszystkimi innymi rodzajami transportu – odczuła skutki pandemii wirusa Covid-19, a straty wyniosły w 2020 r. około 26 mld euro. Zachowajmy jednak optymizm i miejmy nadzieję, że szczepienia wkrótce pozwolą na wznowienie ruchu i działalności gospodarczej.

Oczywiście, odbudowa zależy nie tylko od ustępującej pandemii. Było to jasne dla instytucji UE i państw członkowskich w chwili zatwierdzenia Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, który stanowi największy w historii jednorazowy zastrzyk środków dla gospodarek UE. UE jasno określiła obszary przeznaczenia tych środków: transformacja cyfrowa i ekologiczna. Teraz należy wyraźnie zaznaczyć, że system kolejowy odgrywa centralną rolę w obu tych dziedzinach.

Kolej jest obecnie zdecydowanie najbardziej zrównoważonym środkiem transportu i utrzyma swoją przewagę konkurencyjną. Ponadto koleje wzmocnią swoje niezrównane wyniki w zakresie bezpieczeństwa, przyczyniając się jednocześnie do odciążenia regionalnych i miejskich sieci drogowych.



Inwestycje w elektryfikację (w coraz większym stopniu ze źródeł odnawialnych) oraz w badania i innowacje (np. pociągi napędzane wodorem) sprawiają, że kolej pozostanie najczystsza opcją mobilności. Ciągłe inwestycje w cyfryzację przyniosą wyższy poziom automatyzacji, lepszą jakość usług dla pasażerów i klientów przewozów towarowych oraz jeszcze wyższy poziom bezpieczeństwa. Przede wszystkim ERTMS (Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym) oraz technologie uzupełniające, takie jak cyfrowy automatyczny sprzęg, umożliwią zwiększenie przepustowości kolei. Przyniesie to ogromne korzyści, zwłaszcza dla kolejowych przewozów towarowych.

Nie są to tylko ambicje związane z koleją. Europejski Zielony Ład jest dowodem na to, że jest to kierunek wytyczony na szczelbu UE w odniesieniu do przyszłości mobilności na jej terytorium, podczas gdy Krajowe Plany Odbudowy przygotowane przez państwa członkowskie potwierdzają, że na szczelbu krajowym istnieje takie samo zrozumienie, a szereg projektów kolejowych znajduje się wśród priorytetowych wydatków w ramach krajowych kopert finansowych funduszy NextGenEU.

Niemniej jednak nie można wykorzystać pełnego potencjału kolei bez interoperacyjności na całym kontynencie. Czwarty Pakiet Kolejowy stworzył odpowiednie podstawy dla stworzenia w pełni otwartego rynku, zdolnego do wykorzystania efektywności różnych modeli



zarządzania koleją, ustanawiając jednocześnie jasne zasady dla pełnej interoperacyjności UE. Ustanowił on również unijną agencję kolejową, która wreszcie jest w stanie zmniejszyć obciążenia administracyjne związane z wydawaniem świadectw bezpieczeństwa.

We wrześniu 2021 Komisja Europejska ma przyjąć wniosek własny dotyczący zmiany rozporządzenia w sprawie transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Debata ta będzie miała ogromne znaczenie, ponieważ dokonany zostanie przegląd norm technicznych dotyczących korytarzy TEN-T i dążyć się będzie do ich lepszego dostosowania do europejskich korytarzy kolejowego transportu towarowego.

W unijnej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności jasno określono cele, które powinny mieć bezpośredni wpływ na sposób, w jaki będziemy podchodzić do rewizji TEN-T. W odniesieniu do pasażerów do 2030 r. powinna ona pobudzić rozwój prawdziwie europejskiej sieci kolei dużych prędkości łączącej główne miasta, zdolnej do podwojenia obecnego ruchu kolei dużych prędkości. Po stronie przewozów towarowych cyfryzacja w celu zwiększenia przepustowości infrastruktury, a także lepsze zasady zarządzania przepustowością będą musiały doprowadzić do podwojenia udziału rynkowego kolejowych przewozów towarowych do 2050 r., również dzięki znacznie lepszej łączności między koleją a portami.

Europejski Rok Kolei, który rozpoczął się 29 marca 2021 roku, jest okazją do potwierdzenia ambicji w zakresie bardziej zrównoważonej i inteligentnej mobilności, w której centrum znajduje się kolej.

W nadchodzących miesiącach Europejczycy zostaną zaproszeni do refleksji nad wkładem kolei w budowanie tożsamości europejskiej. Inicjatywy takie jak DiscoverEU – inicjatywa UE oferująca Europejczykom, którzy ukończyli 18 lat, bezpłatny bilet Interrail pozwalający im odkrywać kontynent, jego kulturę i w końcu ich własne europejskie poczucie przynależności – wpisują się bezpośrednio w tego ducha. Oczekujemy, że programy takie będą szczególnie widoczne i wspierane w tym roku skoncentrowanym na kolei. Mamy nadzieję, że w ten sposób Rok Kolei wywoła znacznie bardziej długotrwałe skutki.

Informacje o CER

Wspólnota Kolei Europejskich oraz Zarządców Infrastruktury Kolejowej (The Community of European Railway and Infrastructure Companies – CER) zrzesza około 70 przedsiębiorstw kolejowych, ich krajowe stowarzyszenia, a także zarządców infrastruktury i firmy leasingowe. W skład CER wchodzi przedsiębiorstwa o ugruntowanej pozycji na rynku, nowe podmioty oraz przedsiębiorstwa prywatne i publiczne. Stanowią one 73% długości sieci kolejowej, 76% kolejowych przewozów towarowych i około 92% kolejowych przewozów pasażerskich w UE, EFTA i krajach przystępujących do UE. CER reprezentuje interesy swoich członków wobec decydentów politycznych UE i zainteresowanych stron z sektora transportu, opowiadając się za koleją jako podstawą konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu w Europie. Chcąc dowiedzieć się więcej, prosimy odwiedzić naszą stronę internetową www.cer.be lub śledzić nasze konto w serwisie Twitter @CER_railways lub LinkedIn.

MAŁOPOLSKA PODBIJA BRUKSEŁĘ



 MAŁOPOLSKA

Wywiad **Jak Małopolska rozwija kolej dzięki wsparciu środków europejskich**



Łukasz SMÓŁKA

Wicemarszałek Województwa Małopolskiego

Radny województwa minionej kadencji (2014-2018). Od listopada 2015 r. szef gabinetu Ministra Infrastruktury i Budownictwa – uczestniczył w najważniejszych projektach dla województwa małopolskiego w zakresie infrastruktury drogowej oraz kolejowej. Wcześniej był dyrektorem biura Wojewódzkiego Związku Ochotniczych Straży Pożarnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz koordynatorem projektu Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego dotyczącego zakupu specjalistycznego sprzętu na potrzeby wzmocnienia potencjału ratowniczego małopolskich strażaków. Nadal społecznie angażuje się w rozwój ochotniczych straży pożarnych oraz lokalnych stowarzyszeń. Absolwent Uniwersytetu Rolniczego w Krakowie na kierunku „Technika rolnicza i leśna”. W trakcie studiów aktywny działacz samorządu studenckiego, pracował również w Studenckim Kole Naukowym oraz zasiadał w Senacie Uniwersytetu Rolniczego.

Już prawie milion projektów zostało zrealizowanych w Małopolsce dzięki Funduszom Europejskim. Jakiego rodzaju są to projekty?

Pierwsza rzecz, o której należy powiedzieć, to dostawa nowoczesnego taboru. Obecnie realizujemy dwa zamówienia. Pierwsze dotyczy czterech pojazdów typu Elf II z bydgoskiej Pesy, które trafią do Kolei Małopolskich. Kolejne 9 pociągów typu Impuls 2 dostarczy do Małopolski firma NEWAG S.A.

Będą to czteroczłonowe składy, które w podróż mogą zabrać 473 osoby na miejscach siedzących i stojących. Maksymalna prędkość obu typów pojazdów to 160 km/h. Cechą charakterystyczną wszystkich nowych pojazdów będzie układ przestrzeni pasażerskiej typu metro w środkowych członach, które będą lepiej przystosowane do szybszej wymiany podróżnych w przewozach aglomeracyjnych. Co więcej, nowa flota pojazdów będzie dostosowana do potrzeb wszystkich grup pasażerów, zarówno osób o ograniczonej możliwości poruszania się, ale także rodzin, dzieci, kobiet w ciąży, seniorów, osób z ciężkim bagażem, a także obcokrajowców. Pociągi będą wyposażone w urządzenia typu rampa oraz windy automatyczne umożliwiające wejście i wyjście osób o ograniczonej mobilności. Projekt na zakup nowoczesnego taboru typu Impuls 2 jest współfinansowany ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020, natomiast projekt na zakup pociągów typu Elf jest współfinansowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020.

Który z obecnie realizowanych projektów w Małopolsce, finansowanych ze środków europejskich, możemy uznać za najważniejszy?

Krokiem milowym dla rozwoju transportu kolejowego w Małopolsce było podpisanie przez Zarząd Województwa Małopolskiego umowy na realizację inwestycji „Budowa i wyposażenie zaplecza technicznego do obsługi taboru kolejowego”. ZWM umowę na dofinansowanie projektu z Regionalnego Programu Operacyjnego WM przekazał Kolejom Małopolskim. Budowa zaplecza – którego nie ma jeszcze w naszym regionie – jest ważną inwestycją, wartą 91 mln zł. W hali kolejowej będzie obsługiwany tabor województwa: Kolei Małopolskich i Polregio. W tym miejscu będą wykonywane m.in. naprawy bieżące i te związane z awariami taboru, a także z okresowym ich przeglądem. Tutaj także powstanie myjnia, która zapewni całoroczne mycie i czyszczenie wagonów. Hala zostanie wyposażona w niezbędne urządzenia techniczne do obsługi taboru, takie jak m.in. suwnica pomostowa,

tokarka podtorowa, pojazd szynowo-drogowy oraz stanowiska do napiaszczania, wodowania, odfekalniania i odladzania składów taborowych. Ważnym aspektem tej inwestycji jest również to, że zaplecze zaproponuje nowe miejsca pracy dla elektryków, informatyków, magazynierów, rewidentów taboru czy pracowników utrzymania czystości. To duży krok w stronę stworzenia całkowicie niezależnego przewoźnika kolejowego.

W jakim kierunku Małopolska rozwija infrastrukturę kolejową?

Wspólnie z PKP PLK pozyskaliśmy 104 mln zł unijnego dofinansowania na rewitalizację linii kolejowej nr 117 na odcinku między Kalwarią Zebrzydowską i Andrychowem. Prace modernizacyjne rozpoczęto w lipcu 2020 roku. Zakończenie inwestycji na tej trasie zapewni sprawniejsze podróże w regionie, a nowe i przebudowane przystanki – lepszy dostęp do pociągów, co poprawi warunki życia mieszkańców Małopolski.

Unijne środki finansowe umożliwiły także realizację mniejszych inwestycji. O których warto wspomnieć?

Inwestycje, które są współfinansowane przez Regionalny Program Operacyjny, to także Parkingi Park&Ride, które powstały w różnych częściach Małopolski, m.in. w Miechowie, Starym Sączu oraz Brzesku. Każdy obiekt dysponuje przynajmniej 130 miejscami postojowymi (w tym kilka miejsc dla osób z niepełnosprawnością), miejscami dla busów i autobusów, wiatą na rowery, monitoringiem i terenem zielonym. Podobne parkingi powstaną również w Kłaju, Dąbrowie i Proszowicach. Parkingi P&R nie tylko poprawiają komfort osobom podróżującym transportem publicznym, ale mają również pozytywny wpływ na środowisko dzięki ograniczeniu emisji CO₂.

Wpisuje się to w 2021 rok, który Unia Europejska ustanowiła „Europejskim Rokiem Kolei”, aby promować kolej jako m.in. zrównoważony środek transportu.

Jak województwo wykorzysta środki na transport kolejowy w nowej unijnej perspektywie finansowej?

Mimo że wciąż trwają konsultacje w sprawie projektu Umowy Partnerstwa na lata 2021-2027, to już teraz możemy powiedzieć, że środki unijne zapewnią prężny rozwój transportu kolejowego w Małopolsce. Świadczy o tym chociażby podział środków na poszczególne programy krajowe, których duża część dotyczy naszego regionu. Mowa o 25,1 mld euro, które zostaną przeznaczone na infrastrukturę i środowisko.



Questio Iuris



Bruksela, dnia 9.12.2020 r.
COM(2020) 789 final

KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW

Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości

{SWD(2020) 331 final}

<...>

INICJATYWA PRZEWODNIA 3 – BARDZIEJ ZRÓWNOWAŻONA I ZDROWSZA MOBILNOŚĆ MIĘDZY
MIASTAMI I W MIASTACH

31. Aby przekształcić sektor transportu w prawdziwie multimodalny system zrównoważonych usług inteligentnej mobilności, niezbędne są zdecydowane działania. Aby to osiągnąć, Europa powinna zbudować wysokiej jakości sieć transportową z przewozami kolejami dużych prędkości na krótkich dystansach i usługami ekologicznego lotnictwa umożliwiającymi zwiększenie liczby połączeń na dłuższych trasach. Komisja będzie dążyć do zapewnienia sprzyjających warunków dla przewoźników, aby do 2030 r. oferowali podróżującym możliwości neutralnego pod względem emisji dwutlenku węgla regularnego transportu zbiorowego w UE na dystansie do 500 km. W latach 2021–2022 Komisja będzie dążyła do realizacji tej ambicji, dokonując przeglądu odpowiednich przepisów UE. Pod warunkiem zapewnienia zgodności z prawem konkurencji linie lotnicze powinny sprzedawać coraz większą liczbę biletów multimodalnych. Inwestycje powinny być ukierunkowane na modernizację niezbędnej infrastruktury TEN-T, aby umożliwić przejście na bardziej zrównoważone połączenia. Zostaną podjęte działania mające na celu stworzenie ogólnego systemu transportu, w którym unijne inwestycje, pomoc państwa, zasady alokacji zdolności przepustowej i obowiązki świadczenia usług publicznych będą ukierunkowane na zaspokojenie potrzeb w zakresie mobilności i zachęcanie do stosowania różnych wariantów multimodalnych.

32. **Europejski Rok Kolei (rok 2021)** będzie dla państw członkowskich, Komisji i **sektora kolei doskonałą okazją do usprawnienia ogólnoeuropejskich połączeń**. Wraz z wdrożeniem czwartego pakietu kolejowego oraz poprzez otwarcie rynków kolejowych na konkurencję przedsiębiorstwa kolejowe będą mogły lepiej reagować na potrzeby klientów i poprawić jakość i efektywność kosztową swoich usług. Do ograniczenia kosztów międzynarodowych połączeń kolejowych przyczyni się także zharmonizowana, ogólnounijna homologacja pojazdów. Zakończenie prac nad TEN-T, w tym nad liniami kolei dużych prędkości, zapewni lepsze połączenia wzdłuż głównych korytarzy. Zwiększenie świadomości pasażerów na temat ich praw oraz zapewnienie niedyskryminacyjnego przekazywania informacji dotyczących podróży, w tym na temat ofert obejmujących bilety przesiadkowe, zwiększy jeszcze bardziej atrakcyjność kolei dla klientów.
33. W 2021 r. Komisja przedłoży wniosek w sprawie **planu działania mającego na celu rozwijanie długodystansowych i międzynarodowych usług kolejowego przewozu pasażerów**. Plan ten będzie opierał się na podejmowanych przez państwa członkowskie działaniach mających na celu zwiększenie prędkości najważniejszych połączeń między miastami dzięki lepszemu zarządzaniu zdolnością przepustową, skoordynowanemu tworzeniu rozkładów jazdy, tworzeniu puli taboru kolejowego i ukierunkowanemu rozwojowi infrastruktury mającemu na celu rozwinięcie nowych usług kolejowych, w tym połączeń nocnych. Platformy lub inne struktury organizacyjne służące osiągnięciu tego celu powinny być otwarte dla wszystkich państw członkowskich. Należy wspierać usługi pilotażowe na niektórych trasach obejmujące wszystkie zainteresowane strony, a w ramach kombinacji zamówień publicznych na usługi i usług otwartego dostępu można przetestować różne modele nowych połączeń i usług w celu uruchomienia do 2030 r. 15 usług pilotażowych.
34. Konieczne jest usprawnienie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, przy czym Komisja rozważy **środki służące rozszerzeniu rynku kolejowego**²⁷, które zaspokoiłyby potrzeby przedsiębiorstw kolejowych dotyczące dostępu do wysokiej jakości zdolności przepustowej, umożliwiającej zmaksymalizowanie wykorzystania infrastruktury kolejowej. **Należy ułatwić korzystanie z biletów na połączenia międzynarodowe oraz ich nabywanie**. W 2021 r. Komisja przedłoży wniosek w sprawie środków regulacyjnych, których celem będzie umożliwienie stworzenia innowacyjnych i elastycznych biletów, które będą łączyć różne rodzaje transportu i rzeczywiście umożliwią pasażerom podróżowanie „od drzwi do drzwi”.

²⁷ W szczególności Komisja przeprowadzi ocenę zależności między rozporządzeniem (UE) nr 913/2010 a dyrektywą 2012/34/UE, rozporządzeniem (UE) nr 1315/2013 i dyrektywą 92/106/EWG.



6 WNIOSKI

109. Wyjście z kryzysu wywołanego pandemią COVID-19 należy wykorzystać do przyspieszenia procesu obniżenia emisyjności i modernizacji całego systemu transportu i mobilności, ograniczając jego negatywny wpływ na środowisko oraz przyczyniając się do poprawy bezpieczeństwa i zdrowia obywateli UE. **Dwutorowa transformacja ekologiczna i cyfrowa powinna przyczynić się do przekształcenia sektora, przeprojektowania sieci połączeń i ożywienia gospodarki.** Komisja przyznaje, że transformacja ta – która musi być społecznie sprawiedliwa – nie będzie łatwa i będzie wymagała pełnego zaangażowania i wsparcia ze strony wszystkich podmiotów działających w sektorze transportu, a także znacznego zwiększenia inwestycji generujących wzrost ze strony sektora publicznego i prywatnego.
110. Zrównoważony europejski system transportu, do którego utworzenia dąży UE, musi być inteligentny, elastyczny i zdolny do dostosowania się do ciągle zmieniających się wzorców i potrzeb w zakresie transportu oraz oparty na najnowszych osiągnięciach technologicznych, aby zapewnić wszystkim obywatelom Europy płynne, bezpieczne i pewne połączenia. **Poprzez wykorzystanie najnowszych badań naukowych, innowacji i przedsiębiorczości transport powinien odzwierciedlać europejską pomysłowość i pracowitość – oraz być czynnikiem napędzającym dwutorową transformację.**
111. Komisja przedstawia kompleksowy zestaw środków wymienionych w planie działania dotyczącym przedmiotowej strategii w celu wprowadzenia UE na ścieżkę prowadzącą do stworzenia zrównoważonego, inteligentnego i odpornego systemu mobilności na miarę przyszłości oraz wprowadzenia zasadniczych zmian niezbędnych do osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu. Wysiłki te zaowocują tylko pod warunkiem zapewnienia odpowiedniego zaangażowania wszystkich zainteresowanych podmiotów, mianowicie instytucji europejskich, państw członkowskich i ich władz na wszystkich szczeblach, zainteresowanych stron, przedsiębiorstw i obywateli.



BLIŻEJ BRUKSELI: E-magazyn Przedstawicielstwa Małopolski w Brukseli

REDAKTOR NACZELNY: Renata Jasiołek

KONTAKT Z REDAKCJĄ:

**Przedstawicielstwo Województwa Małopolskiego w Brukseli
Residence Palace – IPC, rue de la Loi 155, 1040 Bruksela, Belgia
bruxelles@umwm.malopolska.pl**

OPRACOWANIE GRAFICZNE: Firma Reklamowa GRAF MEDIA

www.malopolska.pl/publikacje/blizej-brukseli