

Europejski Rok Kolei (2021) elementem Europejskiego Zielonego Ładu

Informację opracował Janusz POLIŃSKI¹

Streszczenie

W grudniu 2019 roku Komisja Europejska opublikowała strategię Europejskiego Zielonego Ładu dla UE. Jej celem jest stworzenie warunków umożliwiających osiągnięcie w 2050 roku m.in. neutralności klimatycznej. Osiągnięcie neutralności klimatycznej będzie związane z ograniczeniem o 90% emisji zanieczyszczeń w sektorze transportu. W projekcie strategii założono, że kolej będąca najbardziej ekologiczną i energooszczędną gałęzią transportu, powinna odegrać istotną rolę w przyspieszeniu tempa ograniczania emisji gazów cieplarnianych. Komisja Europejska opracowała dokument w sprawie ogłoszenia 2021 roku Europejskim Rokiem Kolei. Jego celem jest zachęcanie do podejmowania przez Unię, państwa członkowskie, władze regionalne i lokalne oraz inne organizacje, wysiłków na rzecz zwiększania udziału kolejowego transportu pasażerskiego i towarowego oraz wspieranie tych wysiłków. Propozycje związane z Europejskim Rokiem Kolei muszą być zaakceptowane przez unijne rządy i Parlament Europejski.

Słowa kluczowe: Europejski Zielony Ład, Europejski Rok Kolei

W połowie grudnia 2019 roku Komisja UE przedstawiła komunikat zatytułowany „Europejski Zielony Ład”. Zawarto w nim (...) *strategię na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie Unii w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach, której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych* Europejski Zielony Ład stanowi integralną część opracowanej przez obecną Komisję strategii, mającej na celu wdrożenie agendy ONZ na rzecz „zrównoważonego rozwoju 2030”. W komunikacie z dnia 11 grudnia 2019 r. (...) *Komisja przedstawiła Europejski Zielony Ład dla Unii Europejskiej i jej obywateli, jako nową strategię na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie Unii w sprawiedliwe i dobrze prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach, której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych* (...) [2]. Działania te zostały poparte przez Radę Europejską w dokumencie z dnia 12 grudnia 2019 roku oraz Parlament Europejski w rezolucji z dnia 15 stycznia 2020 roku.

Wymieniony komunikat wzywa do przyspieszenia prac związanych z przejściem na zrównoważoną mobilność. Wynika to z faktu, że transport odpowiada za jedną czwartą

emisji gazów cieplarnianych w Unii europejskiej i ta wartość wciąż rośnie. Osiągnięcie neutralności klimatycznej będzie związane z ograniczeniem do 2050 roku ich emisji w sektorze transportu o 90%. Oczekuje się wpływu na takie ograniczenie wszystkich rodzajów transportu, zwłaszcza transportu drogowego, którego udział w transporcie towarów osiągnął już 75%. Strategia w tym względzie ma być przyjęta w 2020 roku. Do podstawowych celów, wynikających z realizacji strategii Europejskiego Zielonego Ładu, należy zaliczyć:

- osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 roku,
- ochronę życia ludzkiego, zwierząt i roślin przez ograniczenie zanieczyszczeń,
- wspieranie przedsiębiorstw w zakresie wykorzystywania czystych produktów i technologii,
- stworzenie warunków sprawiedliwej transformacji, umożliwiającej sprawiedliwe włączenie wszystkich w proces ochrony klimatu.

W projekcie strategii założono, że kolej, będąca najbardziej ekologiczną i energooszczędną gałęzią transportu, powinna odegrać ważną rolę w przyspieszeniu tempa ograniczania emisji gazów cieplarnianych. Ponieważ (...) *kolej jest w znacznym stopniu zelektryfikowana, emituje znacznie mniej CO₂ niż transport drogowy lub lotniczy na równoważnej trasie. Jest to także jedyny rodzaj transportu, w przypadku którego*

¹ Dr inż.; Instytut Kolejnictwa, Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów; e-mail: jpolinski@ikolej.pl.

od 1990 r. niemal nieprzerwanie zmniejszają się emisje CO₂, pomimo coraz większej wielkości przewozów. W porównaniu ze wszystkimi rodzajami transportu, do 2016 roku koleje odpowiadały jedynie za 0,5% emisji CO₂. Ponadto, w sektorze transportu koleje odpowiadają jedynie za 2% całkowitego zużycia energii w Unii, a w 2016 r. przewieziono nimi 11,2% towarów i 6,6% pasażerów we wszystkich rodzajach transportu. W latach 1990–2016 zmniejszyło się zużycie energii przez koleje i w coraz większym stopniu wykorzystuje się odnawialne źródła energii.

W latach 2007–2016 udział kolejowych przewozów pasażerskich w transporcie lądowym w Unii wzrósł z 7,0% do 7,6%, jednak udział kolei w przewozach towarowych w Unii zmniejszył się w 2017 roku do 16,65% w porównaniu z 2011 rokiem, kiedy osiągnął szczytowy poziom 19% (...) [1].

Zdaniem Komisji Europejskiej, osiągnięcie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego wymaga podjęcia wielu działań. Jednym z nich jest konieczność ograniczenia do minimum hałasu wywoływanego ruchem pociągów. Ich realizacja, przy jednoczesnym ograniczeniu kosztów i przyspieszeniu wdrażania wszelkich rozwiązań innowacyjnych, umożliwi wykorzystanie pełnego potencjału kolei. Według Komisji, w dalszym ciągu należy wspierać kolej tak, aby stała się ona jeszcze bardziej atrakcyjna dla podróżujących i przedsiębiorstw. Zwiększenie udziału osób podróżujących koleją i przewożonych tym środkiem transportu towarów, przyczyni się do zmniejszenia zarówno kongestii, jak i emisji zanieczyszczeń do środowiska naturalnego.

Celem wniosku w sprawie ogłoszenia roku 2021 „Europejskim Rokiem Kolei” jest promowanie transportu kolejowego. Zakłada się, że dzięki różnym projektom, debatom, wydarzeniom, wystawom oraz innym inicjatywom, które zaistnieją w tym okresie w całej Europie, kolej będzie promowana jako atrakcyjny oraz zrównoważony środek przemieszczania się obywateli i jako ważna gałąź transportu, wykorzystywana przez przedsiębiorstwa do przewozu towarów. Dotarcie do potencjalnych klientów mają zapewnić różne wydarzenia i kampanie informacyjne. Rok 2021 jest zatem ważnym rokiem dla unijnej polityki kolejowej. Ponadto, będzie to pierwszy rok, w którym w całej UE będą wdrożone przepisy, uzgodnione w ramach czwartego pakietu kolejowego [4], dotyczące otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz ograniczenia kosztów i obciążeń administracyjnych przedsiębiorstw kolejowych działających w całej UE.

Celem Europejskiego Roku Kolei jest zachęcanie do podejmowania przez Unię, państwa członkowskie, władze regionalne i lokalne oraz inne organizacje, wysiłków na rzecz zwiększania udziału kolejowego transportu pasażerskiego i towarowego oraz wspieranie tych wysiłków. Działania szczegółowe obejmują [1]:

- promowanie kolei jako zrównoważonego, innowacyjnego i bezpiecznego rodzaju transportu, w szczególności przez podkreślanie roli kolei jako przełomowego czynnika, który pomoże w osiągnięciu przez Unię neutralności klimatycznej do 2050 roku oraz przez docieranie do szerszego kręgu odbiorców, zwłaszcza do młodzieży,

- podkreślanie europejskiego, transgranicznego wymiaru kolei, która łączy obywateli, umożliwia im poznawanie Unii w całej jej różnorodności, wspiera spójność i przyczynia się do integracji rynku wewnętrznego Unii,
- zwiększanie wkładu kolei w rozwój gospodarki, przemysłu i społeczeństwa Unii, obejmującego w szczególności aspekty związane z rozwojem regionalnym, konkurencyjnością przemysłową, zrównoważoną turystyką, innowacjami, zatrudnieniem, kształceniem, młodzieżą i kulturą oraz poprawą dostępności dla osób z niepełnosprawnościami,
- wnoszenie wkładu w promowanie kolei jako istotnego elementu relacji między Unią i krajami z nią sąsiadującymi, w szczególności na Bałkanach Zachodnich, z uwzględnieniem interesów i potrzeb krajów partnerskich oraz wiedzy eksperckiej Unii w zakresie transportu kolejowego.

Ogłaszając Europejski Rok Kolei, Komisja Europejska założyła, że w ten sposób zapewni:

- realizację celów zawartych w strategii „Europejskiego Zielonego Ładu”;
- promowanie atrakcyjnego i zrównoważonego sposobu łączenia ludzi i przedsiębiorstw;
- uzupełnienie przyszłej strategii na rzecz zrównoważonej oraz inteligentnej mobilności;
- podkreślenie innych kluczowych inicjatyw, takich jak:
 - realizacja projektu badawczego Shift2Rail,
 - nowelizacja rozporządzenia w sprawie sieci TEN-T,
 - czwarty pakiet kolejowy.

Możliwość ogłoszenia roku 2021 Europejskim Rokiem Kolei omówiono 9 grudnia 2019 roku z zaproszonymi przedstawicielami sektora kolei, takimi jak: Stowarzyszenie Kolei Europejskich (*Community of European Railway – CER*), Europejskie Stowarzyszenie Przemysłu Kolejowego (*Community of European Railway and Infrastructure Companies – UNIFE*), Stowarzyszenie Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej (*European Rail Infrastructure Managers – EIM*) oraz Sojusz Nowych Uczestników (*The Alliance of Rail New Entrants Allrail*), założony przez Europejskie Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Towarowych (*European Rail Freight Association – ERFA*, Agencją Kolejową Unii Europejskiej (*European Union Agency for Railways – EUAR*), Wspólne Przedsięwzięcie Shift2Rail i przedstawicieli festiwalu Europalia. Wszyscy uczestnicy rozmów wyrazili poparcie dla tej inicjatywy i podkreślili przy tym rolę kolei w osiągnięciu celu, jakim jest obniżenie emisji zanieczyszczeń do środowiska naturalnego. Podkreślano wielokrotnie transgraniczny wymiar kolei. Oczekuje się, że zainteresowane strony w sektorze kolei, zwłaszcza przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji, producenci i organy krajowe, wezmą aktywny udział w organizacji wydarzeń w ramach europejskiego roku na szczeblu unijnym, krajowym, a także lokalnym.

Wdrożenie Europejskiego Roku Kolei będzie wiązało się z odpowiednim finansowaniem. W kontekście procedur bu-

dżetowych zostało ono określone na lata 2020 i 2021, zgodnie z wieloletnimi ramami finansowymi na lata 2021–2027. Szacuje się, że alokacja finansowa niezbędna do wdrożenia decyzji w latach 2020–2021 wyniesie 8 000 000 EUR [1].

Propozycje związane z Europejskim Rokiem Kolei muszą być zaakceptowane przez unijne rządy i Parlament Europejski. Z punktu widzenia Polski należy podkreślić, że od wielu lat są realizowane, określone w polityce transportowej państwa, takie działania strategiczne, jak:

- modernizacja infrastruktury liniowej, dzięki której systematycznie wzrasta prędkość pociągów towarowych i pasażerskich;
- modernizacja infrastruktury punktowej, co w przypadku:
 - przewozów pasażerskich: poprawia dostępność wszystkich grup podróźnych do transportu kolejowego; zmniejsza koszty eksploatacyjne obiektów przez wdrażanie nowoczesnych rozwiązań dworców systemowych,
 - przewozów towarowych: poprawia wydajność i jakość przeładunków na zmodernizowanych terminalach i punktach ładunkowych oraz centrach logistycznych; wpisując się w nowoczesne łańcuchy transportowe przewozu i dystrybucji ładunków;
- wymiana taboru kolejowego, charakteryzującego się w przypadku pojazdów trakcyjnych większą sprawnością techniczną, systematycznie ograniczaną emisją zanieczyszczeń i hałasu, a w przypadku taboru przewozowego – lepszymi parametrami eksploatacyjnymi; działania z tego zakresu są realizowane zarówno w ramach projektów międzynarodowych, jak i krajowych, w czym aktywnie uczestniczy Instytut Kolejnictwa.

Podejmowane działania wpisują się również w założenia unijnej polityki klimatycznej, w tym realizacji zadań „Eu-

ropejskiego Zielonego Ładu” w obszarze transportu. Warto przy tym zauważyć, że transport kolejowy w Polsce jest coraz częściej oceniany jako zrównoważony, innowacyjny i bezpieczny środek transportu. Podejmowane są działania zmierzające do rozwoju transportu intermodalnego, który ma największe szanse systematycznego przejmowania ładunków przewożonych do tej pory transportem drogowym. Polska kolej wpisuje się także w unijne programy związane z cyfryzacją tej gałęzi transportu.

Oprócz działań systemowych, Polska promuje transport kolejowy także na arenie międzynarodowej, czego przykładem są organizowane co dwa lata w Gdańsku targi TRAKO. Tak się składa, że kolejna impreza odbędzie się w 2021 roku.

Należy także wymienić ostatnią inicjatywę Rządu, promującą kolej w aspekcie zapewnienia transportu tam, gdzie została ona zlikwidowana. Mowa o dużym programie, którego głównym zadaniem jest przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu w wielu rejonach kraju.

Bibliografia

1. Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Roku Kolei (2021). Komisja Europejska, 2020/0035 (COD). 04.03.2020 rok.
2. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 11 grudnia 2019 r. „Europejski Zielony Ład” (COM(2019) 640 final).
3. Unijny rocznik statystyczny dotyczący transportu za rok 2019.
4. https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en [dostęp 16.03.2020].