

BLIŻEJ BRUKSELI

TRANSPORT

SKUTECZNY LOBBING
NA RZECZ SIECI TEN-T
I JEJ PRZYSZŁOŚĆ

ROZWÓJ
INFRASTRUKTURY
KOLEJOWEJ
W EUROPIE
ŚRODKOWO-
-WSCHODNIEJ

EKSKLUZYWNY
WYWIAD
Z FRANÇOIS
LACÔTE





KONTAKT Z REDAKCJĄ

Przedstawicielstwo
Małopolski w Brukseli
Rue de Luxembourg 3,
1000 Bruxelles, BELGIA

bruxelles@umwm.pl
tel: +32 484 100 604

DESIGN

Parastudio
www.parastudio.pl

- 6** SKUTECZNY LOBBING NA RZECZ SIECI TEN-T I JEJ PRZYSZŁOŚĆ
- Trasa Podłęże-Piekietko – wąskie gardło między Morzem Bałtyckim a Morzem Czarnym
-
- 18** TRANSALPEJSKIE POŁĄCZENIE KOLEJOWE MIĘDZY LYONEM A TURYNEM
- Ważne ogniwo w transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T
-
- 26** ROZWÓJ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ W EUROPIE ŚRODKOWO-WSCHODNIEJ
- Ocena Wspólnoty Kolei Europejskich oraz Zarządców Infrastruktury Kolejowej (CER)
-
- 38** ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ W MIASTACH
- problem tzw. kongestii transportowej
-
- 58** FINANSOWANIE INFRASTRUKTURY W UNII EUROPEJSKIEJ
- Connecting Europe Facility i Fundusz Spójności
-
- 74** KRAKÓW AIRPORT – BRAMA DO POLSKI POŁUDNIOWEJ
- Plany rozwoju
-
- 86** EKSKLUZYWNY WYWIAD Z FRANÇOIS LACÔTE
- Słynnym „Monsieur Très-Grande-Vitesse”
-
- 100** MAŁOPOLSKA W BRUKSELI
- Konferencja: TEN-T na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju regionów
-
- 106** QUESTIO IURIS
- TEN-T guidelines



Szanowni Państwo,

Serdecznie zapraszam do lektury kolejnego wydania gazety internetowej „Bliżej Brukseli”, poświęconego bardzo istotnej z punktu widzenia polskich regionów tematyce, jaką jest transport. Nie muszę dodawać, że Zarząd Województwa Małopolskiego przywiązuje wielką wagę do realizacji infrastrukturalnych inwestycji transportowych, a w konsekwencji do poprawienia jakości życia mieszkańców regionu oraz jeszcze większego pobudzenia regionalnej aktywności gospodarczej. Pamiętajmy, że polityki transportowej nie możemy kształtować tylko i wyłącznie w kontekście polityki regionalnej, ponieważ każdy jej element powinien wpisywać się w ramy krajowe oraz europejskie, stąd obecność tej tematyki na łamach „Bliżej Brukseli”.

Ufam, że w niniejszym wydaniu każdy z Państwa znajdzie coś interesującego dla siebie: od informacji nt. priorytetowego dla regionu połączenia Krakowa oraz Małopolski południowej ze Słowacją i dalej wybrzeżem Morza Czarnego, poprzez bardzo ciekawy artykuł o wymiarze miejskim polityki transportowej, po wywiad z autorem sukcesu francuskiej sieci szybkich kolei – TGV – Panem François Lacôte, nazywanym we Francji „Monsieur TGV”.

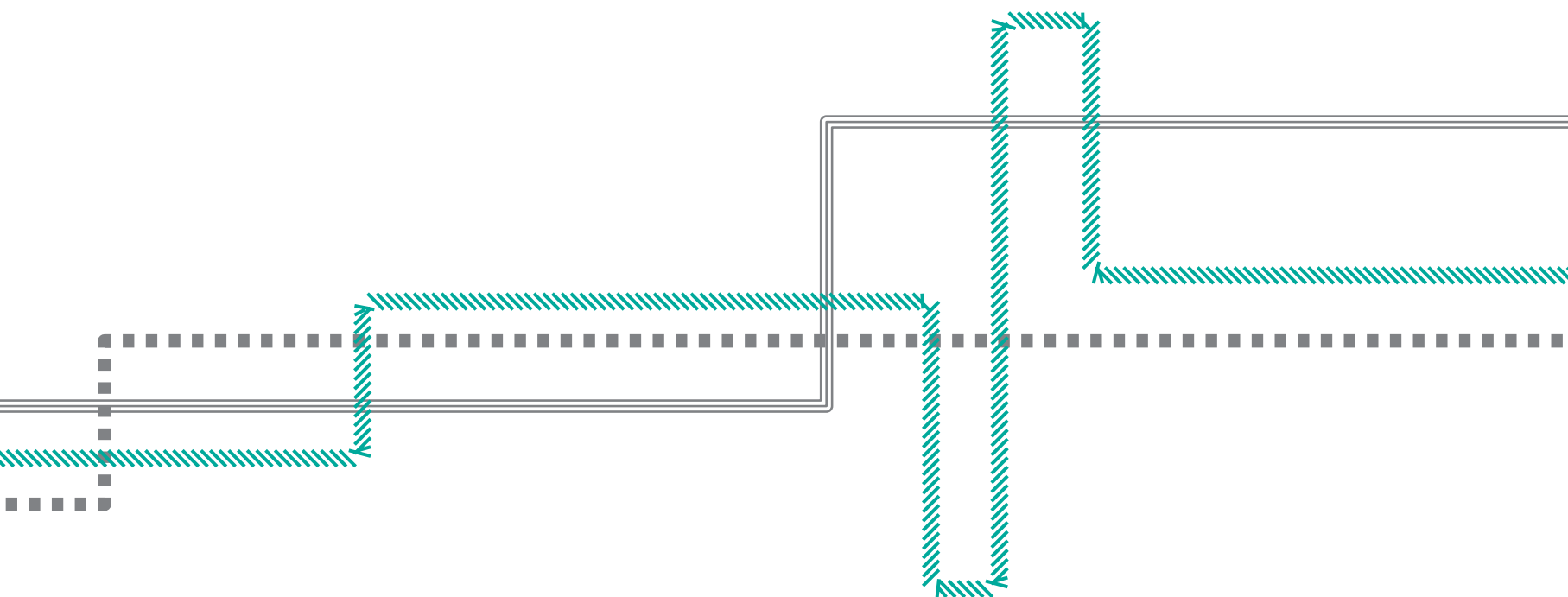
Marszałek Województwa Małopolskiego

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Sowa', is written on a light grey rectangular background.

Marek Sowa



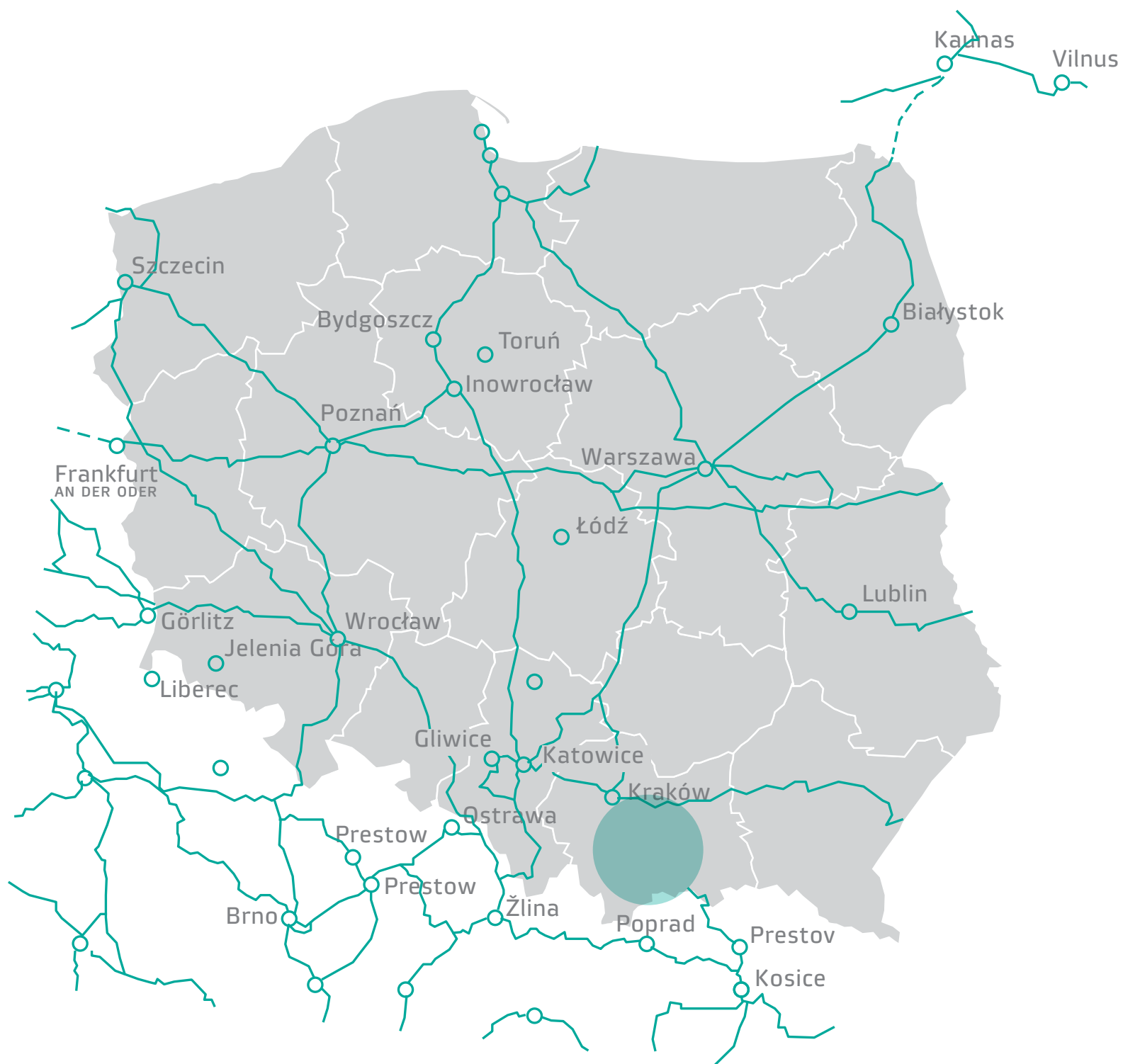
Skuteczny lobbying na rzecz sieci TEN-T i jej przyszłość



Transeuropejska Sieć Transportowa stanowi podstawową sieć komunikacyjną z punktu widzenia Unii Europejskiej. Jej koncepcja powstała we Wspólnocie Europejskiej w latach 80-tych. TEN-T obejmuje swoim zasięgiem infrastrukturę transportową, telekomunikacyjną oraz energetyczną.

Rys.1

Kolejowa sieć TEN-T w Polsce.



*Przez Małopolskę przebiega
kluczowy korytarz transportowy
północ-południe, który łączy
Morze Bałtyckie z południem
Europy.*

Sieci transeuropejskie stanowią część koncepcji Pan-Europejskiej Sieci Transportowej, która stworzona została podczas trzech Pan-Europejskich Konferencji Transportowych (w Pradze w 1991 roku, na Krecie w 1994 roku oraz w Helsinkach w 1997 roku).

Przez Małopolskę przebiega kluczowy korytarz transportowy północ-południe, który łączy Morze Bałtyckie z południem Europy. Aby korytarz ten spełniał swoją rolę, konieczne jest wybudowanie odcinka linii kolejowej na trasie Podłęże – Piekiełko, łączącego Kraków z granicą polsko-słowacką. Obecnie odcinek ten stanowi wąskie gardło połączenia kolejowego pomiędzy Morzem Bałtyckim a Morzem Czarnym. Po słowackiej stronie granicy odcinek Plaveč – Prešov – Košice jest już częścią sieci TEN-T.

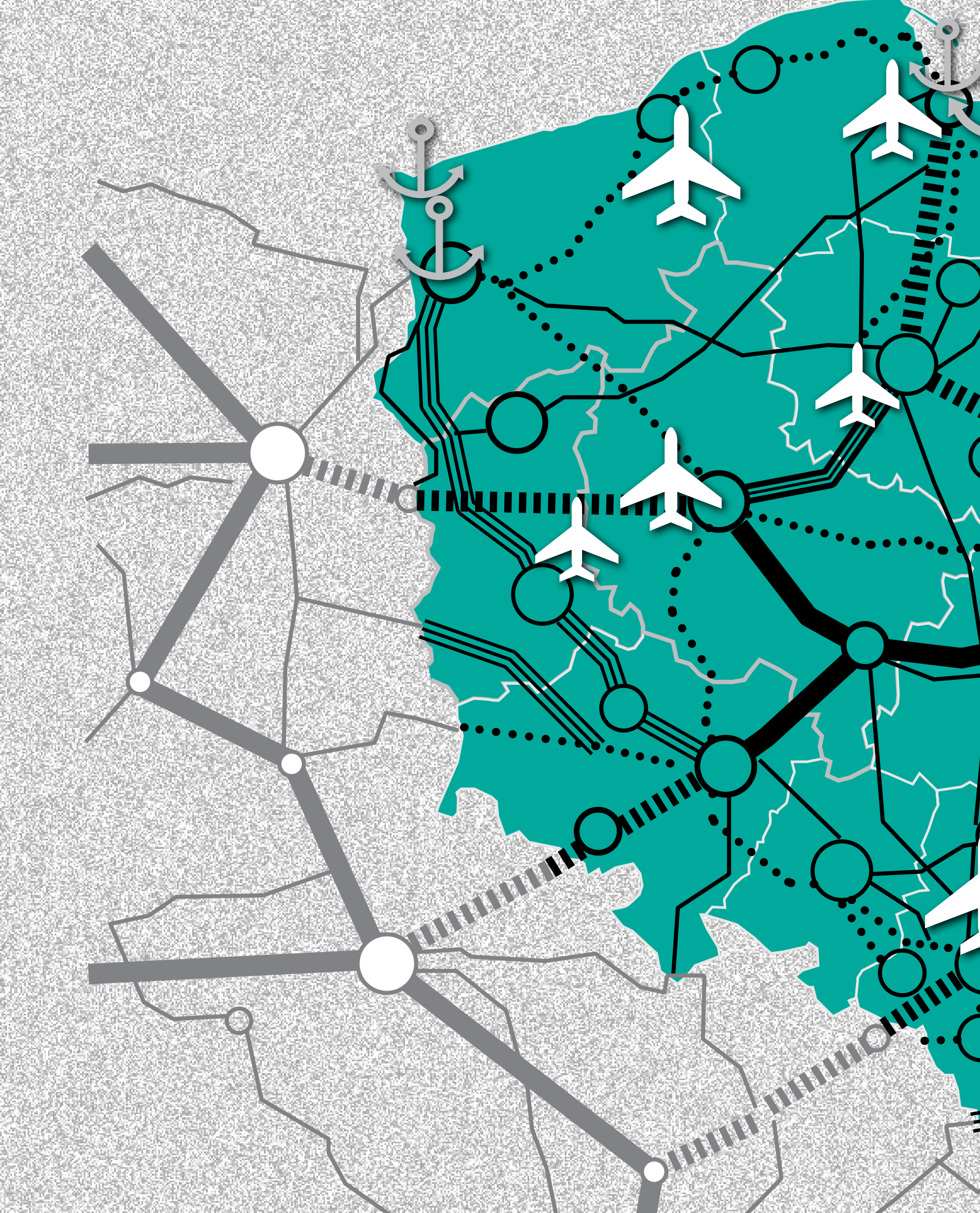
Przedsięwzięcie to było wielokrotnie rozpatrywane i analizowane a także omawiane podczas wielu spotkań. Realizacja tego projektu uzupełniłaby brakujące ogniwo korytarza TEN-T a przede wszystkim zwiększyłaby dostępność komunikacyjną południowej Małopolski. Usprawniłaby również ruch towarowy pomiędzy Polską, Rumunią, Słowacją i Węgrami.

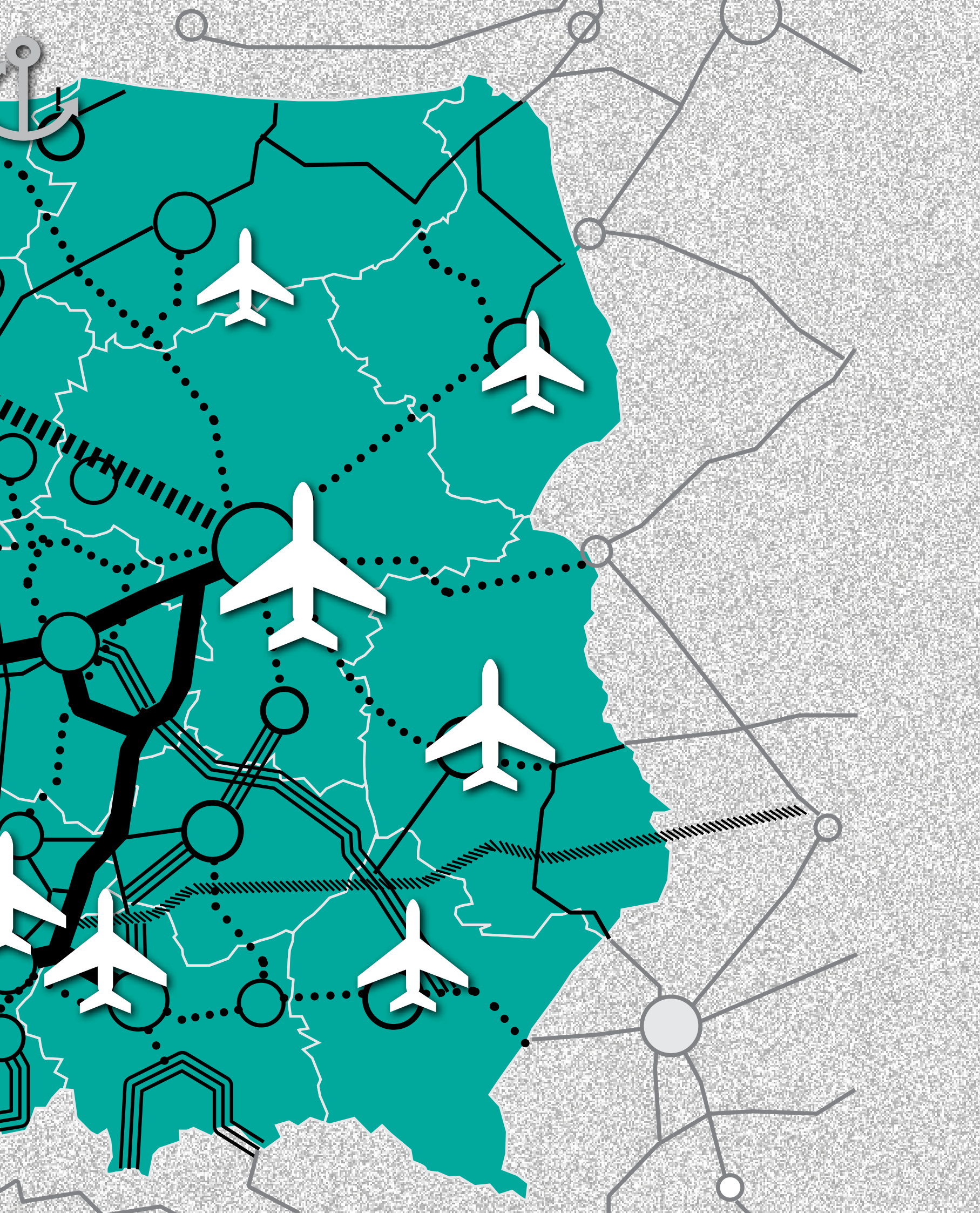
Z uwagi na konieczność dostosowania Transeuropejskiej Sie-



ROMAN CIEPIELA

Absolwent Akademii Rolniczej w Krakowie oraz studiów podyplomowych na Akademii Górniczo-Hutniczej. Działacz Pierwszej „Solidarności” oraz Komitetu Obywatelskiego. Radny – nieprzerwanie od 1990 r. – I, II i III kadencji Rady Miasta Tarnowa. Od 2002 r. radny województwa. Prezydent Tarnowa w latach 1994–1998 oraz wiceprezydent tego miasta w latach 1998–2000. Wiceprzewodniczący Sejmiku Województwa Małopolskiego II kadencji. Od 2007 r. pełni funkcję wicemarszałka Województwa Małopolskiego, sprawując nadzór nad Programem Operacyjnym Kapitał Ludzki, infrastrukturą drogową i kolejową, transportem oraz rynkiem pracy w Małopolsce. Autor publikacji z zakresu komunikacji społecznej oraz zarządzania nieruchomościami, posiada bogate doświadczenie w kierowaniu przedsiębiorstwami. W dwudziestą rocznicę odrodzonego samorządu został odznaczony przez prezydenta Lecha Kaczyńskiego Złotym Krzyżem Zasługi.





Realizacja tego projektu uzupełniłaby brakujące ogniwo korytarza TEN-T a przede wszystkim zwiększyłaby dostępność komunikacyjną południowej Małopolski.

ci Transportowej (TEN-T) do potrzeb rozwijającego się rynku wewnętrznego oraz usprawnienia systemu komunikacyjnego, Komisja Europejska przeprowadza co 5 lat rewizję sieci TEN-T. Obecna rewizja (tzw. duża rewizja) przypadająca na rok 2010, dotyczyła przeglądu dotychczasowej realizacji przez państwa członkowskie projektów priorytetowych sieci TEN-T oraz modyfikacji obecnego układu, pod kątem stworzenia spójnego i efektywnego systemu transportowego w Unii Europejskiej. Wprowadza ona również główne założenia projektu nowych wytycznych sieci TEN-T:

- TEN-T zostanie utworzona stopniowo poprzez wdrażanie dwupoziomowego podejścia obejmującego sieć kompleksową i sieć bazową,
- sieć kompleksowa ma powstać najpóźniej do dnia 31 grudnia 2050 r., a sieć bazowa ma być wdrożona priorytetowo do dnia 31 grudnia 2030 r.,
- w ramach sieci bazowej zidentyfikowano 10 korytarzy sieci bazowej, które będą traktowane priorytetowo przy finansowaniu w ramach funduszu *Łącząc Europę*,
- wytyczne ustanawiają ramy do identyfikacji projektów będą-



cych przedmiotem wspólnego zainteresowania,

– z uwagi na współpracę z państwami trzecimi i państwami sąsiadującymi Unia Europejska może wspierać projekty będące przedmiotem wzajemnego zainteresowania.

Zgodnie z projektem nowych wytycznych sieci TEN-T, jej rozwój ma być realizowany poprzez poniższe cele:

- wzajemne połączenia oraz interoperacyjność krajowych sieci transportowych;
- usuwanie wąskich gardeł i brakujących ogniw, zarówno w obrębie poszczególnych infrastruktur transportowych, jak i na węzłach połączeniowych pomiędzy nimi, w obrębie terytoriów państw członkowskich i na przejściach granicznych pomiędzy nimi;
- rozwój wszystkich rodzajów transportu w sposób zgodny z zapewnieniem zrównoważonego i ekonomicznie efektywnego transportu w perspektywie długoterminowej;
- efektywne wykorzystywanie infrastruktury;
- promowanie powszechnego korzystania z transportu najbardziej neutralnego pod względem emisji dwutlenku węgla.



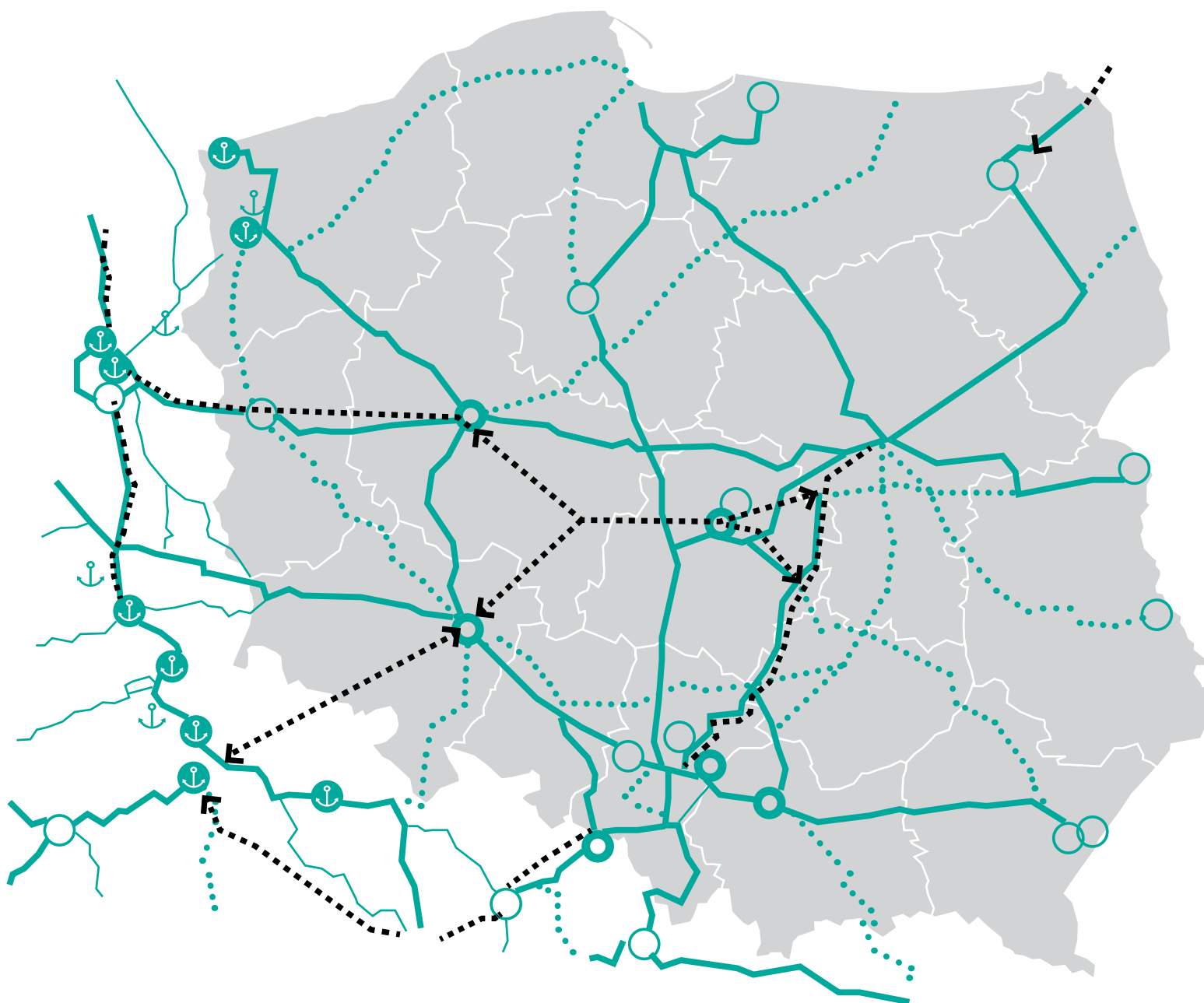
W związku z powyższym, projekt budowy nowej linii Podłęże – Piekiełko, która połączy Kraków z granicą polsko-słowacką jest zgodny z celami rozwoju sieci TEN-T wyszczególnionymi w rewizji, gdyż:

- zapewni lepsze połączenie Polski i Słowacji;
- zlikwiduje brakujące ogniwo sieci, łączące terytorium Polski i Słowacji;
- przyczyni się do zrównoważonego rozwoju transportu;
- przyczyni się do efektywnego wykorzystania istniejącej infrastruktury.

Samorząd Województwa od dawna zabiega o uzupełnienie brakującej części korytarza TEN-T w Małopolsce. Poparcie dla projektu wyrazili także polscy posłowie do parlamentu europejskiego, którzy podjęli działania na szczeblu międzynarodowym celem promowania niniejszej inicjatywy. Niezbędne wsparcie oraz promocję tego przedsięwzięcia zapewniają również małopolscy parlamentarzyści wraz z przedstawicielami strony słowackiej.

Rys.2

Propozycja modyfikacji kolejowej sieci TEN-T w Polsce.



19 października 2011 r. Komisja Europejska przyjęła pakiet nowej polityki infrastruktury transportowej. Zawiera on między innymi propozycję rewizji wytycznych sieci TEN-T, w których ujęta jest budowa linii kolejowej Podłęże – Piekiełko.

ŹRÓDŁO: Opracowanie MRR przy współpracy IGiPZ PAN.

Negocjacje w zakresie modyfikacji sieci TEN-T zostały zakończone w maju 2011 r. W dniu 19 października 2011 r. Komisja Europejska przyjęła pakiet nowej polityki infrastruktury transportowej. Zawiera on między innymi propozycję rewizji wytycznych sieci TEN-T w których ujęta jest budowa linii kolejowej Podłęże – Piekiełko.

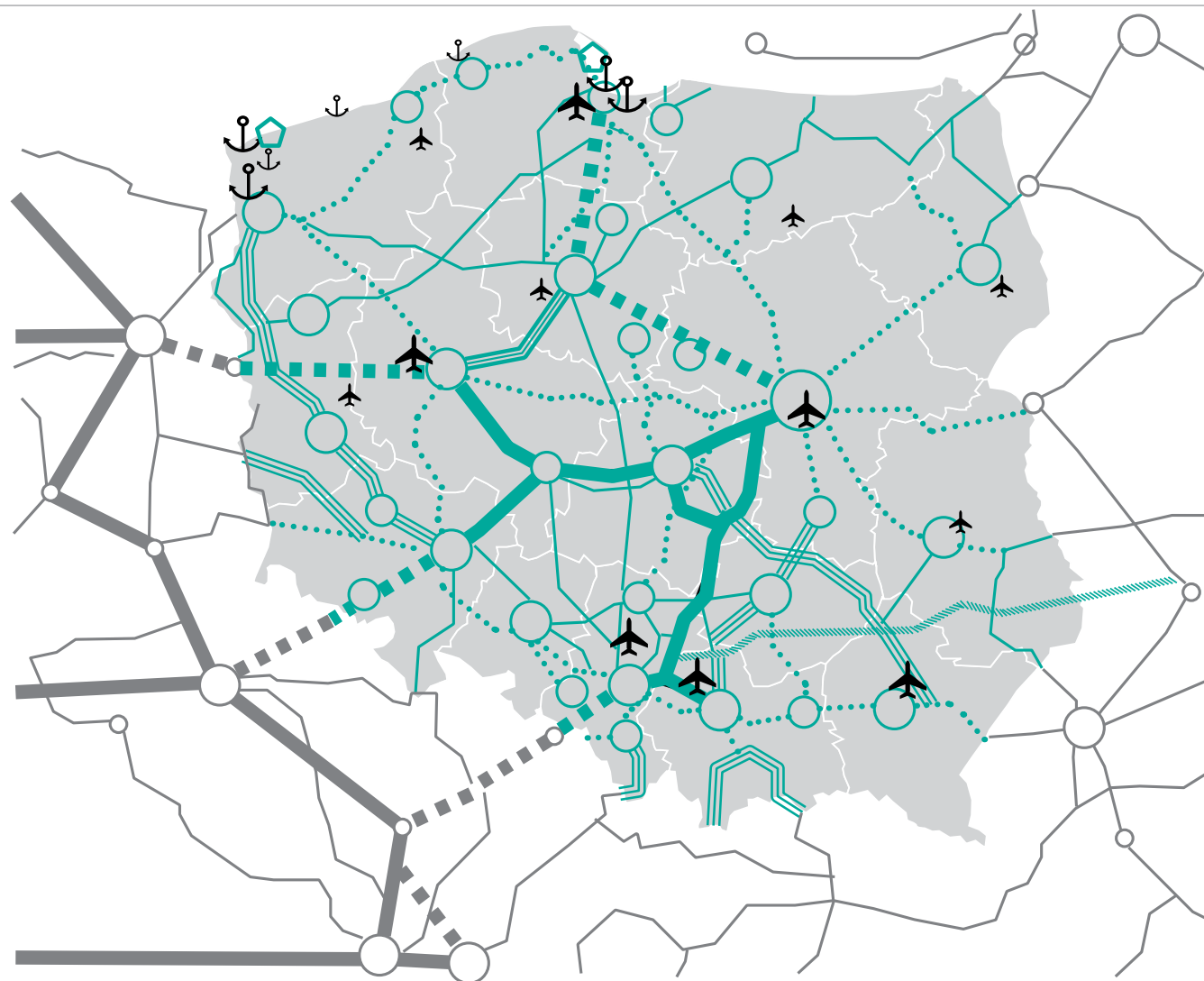
Dzięki skutecznemu lobbingsowi udało się przekonać Komisję Europejską, by włączyła propozycję uzupełnienia korytarza do projektu sieci TEN-T, który teraz zostanie zaprezentowany w Parlamencie Europejskim.

W grudniu 2011 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030), w której zapisana jest budowa przedmiotowego odcinka linii kolejowej (do roku 2030) w korytarzu transportowym CE30/I Kraków – Podłęże – Piekiełko – Nowy Sącz – Muszyna – Leluchów (Poprad)/Piekiełko – Chabówka – Zakopane (fragment nowej linii).




Aby lobbying na rzecz projektu był skuteczny należy zintensyfikować działania informacyjno-promocyjne na szczeblu krajowym i europejskim.

Rys.1

Przewidywany rozwój sieci kolejowej w Krajowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego












Sieć głównych miast

-  stolice
-  wojewódzkie
-  największe regionalne


Rzeczywiste terminy realizacji poszczególnych inwestycji mogą się nieznacznie różnić od przedstawionych na rysunku.

Sieć kolejowa 2030 | linie:



-  dużych prędkości
-  dużych prędkości, kierunek rozbudowy wynikający z KPZK 2030)
-  konwencjonalne 120-200 km/h
-  konwencjonalne modernizowane do prędkości 120-200 km/h wynikające z KPZK
-  konwencjonalne 100-120 km/h
-  LHS (Hutnicza szerokotorowa)
-  ważniejsze linie kolejowe poza granicami Polski
-  dużych prędkości poza Polską
-  dużych prędkości – brakujące połączenia

Sieć lotnisk

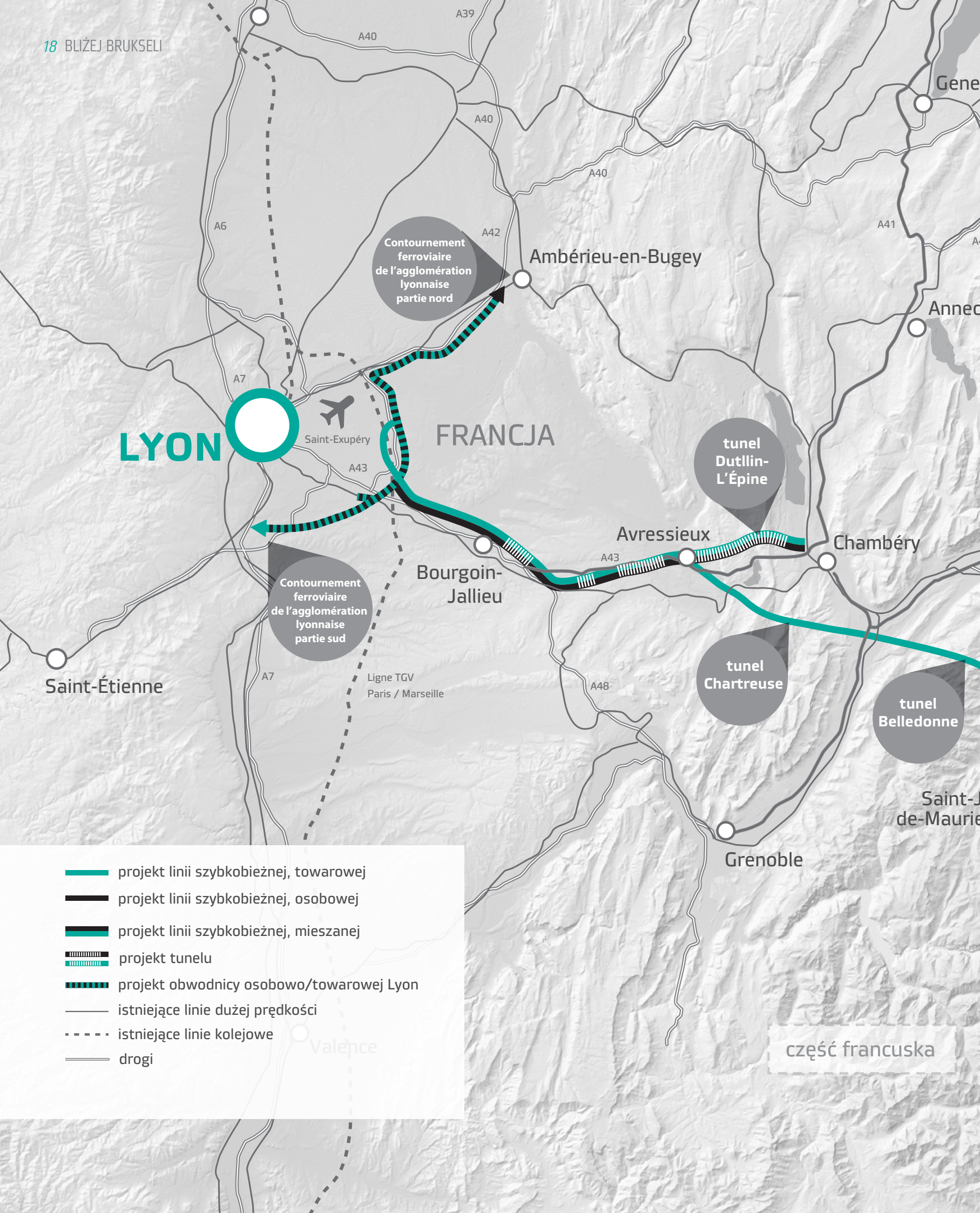
-  podstawowa
-  uzupełniająca

 Odrzańska Droga Wodna

Porty morskie

-  o podstawowym znaczeniu dla gospodarki
-  inne wybrane

 Terminal LNG/CNG



LYON

FRANCJA

Saint-Exupéry

Ambérieu-en-Bugey

tunnel Dutllin-L'Épine

Avressieux

Chambéry

Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise partie sud

Bourgoin-Jallieu

tunnel Chartreuse

tunnel Belledonne

Saint-Étienne

Ligne TGV Paris / Marseille

Grenoble

Saint-J de-Maurie

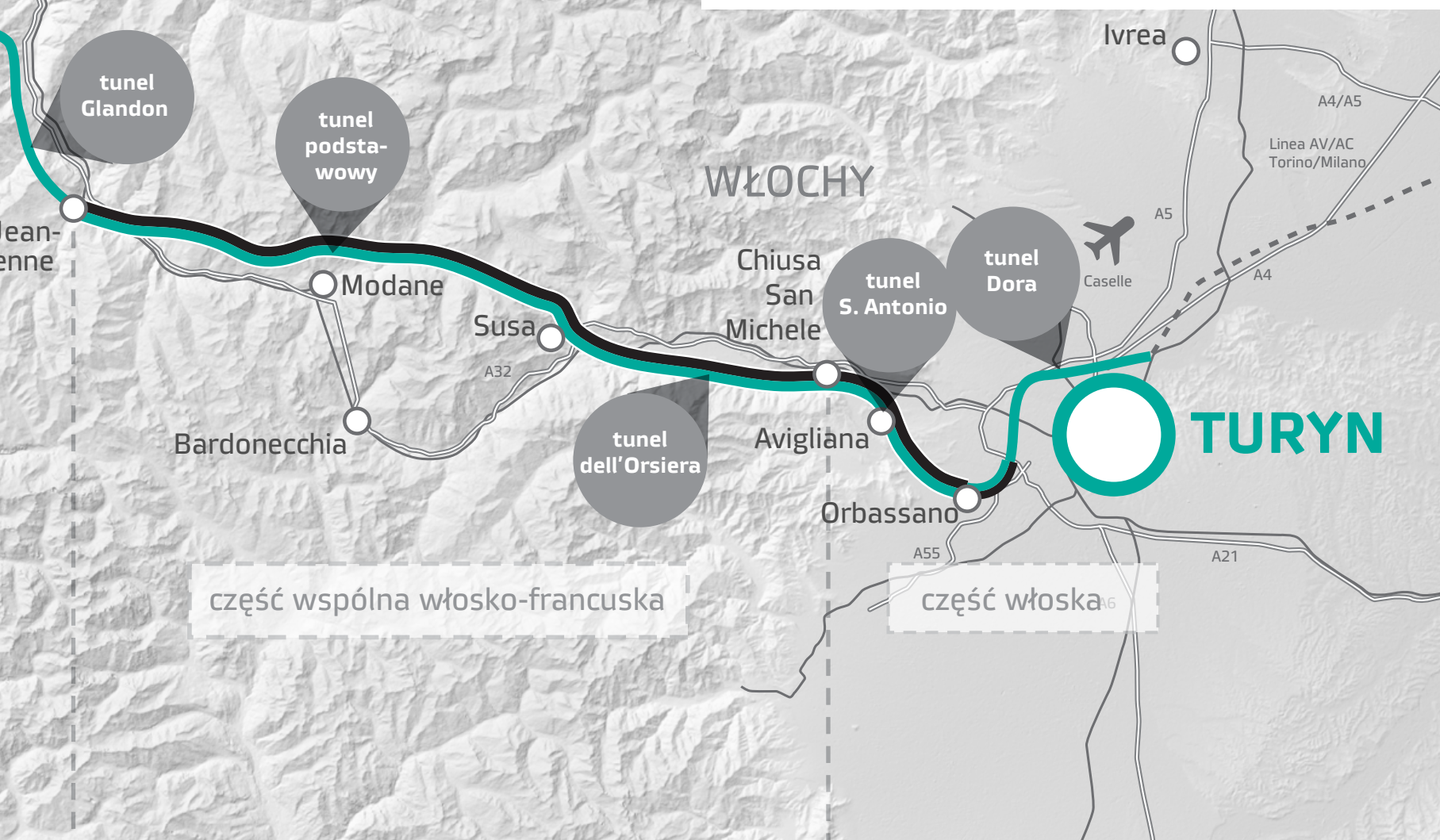
- projekt linii szybkiej, towarowej
- projekt linii szybkiej, osobowej
- projekt linii szybkiej, mieszanej
- projekt tunelu
- projekt obwodnicy osobowo/towarowej Lyon
- istniejące linie dużej prędkości
- - - - istniejące linie kolejowe
- drogi

część francuska

SZWAJCARIA

Transalpejskie połączenie kolejowe między Lyonem a Turynem

projekt o wymiarze
europejskim





ZDJĘCIE Laurence Daniere

BERNADETTE LACLAIS

Absolwentka Instytutu Nauk Politycznych w Grenoble oraz Instytutu Urbanistyki w Grenoble, Pierwsza Wiceprzewodnicząca Rady Regionu Rodan-Alpy ds. transportu i infrastruktury, Burmistrz miasta Chambéry, Wiceprzewodnicząca Wspólnoty Aglomeracji Chambéry -Metropolia ds. wyposażenia sportowego aglomeracji, Prezes Spółki Akcyjnej o kapitale mieszanym oraz OPAC w Chambéry, Przewodnicząca Konferencji Sanitarnej Bassin de Chambéry. Inne funkcje: Skarbnik Federacji Burmistrzów Średnich Miast, Członek Zarządu A.M.F., Dyrektor Rodan-Alpy Cinema, Dyrektor Opery w Lyonie, Dyrektor Francuskiej Spółki Tunelu Drogowego Fréjus, Dyrektor SEMICROF spółki o kapitale mieszanym Centrum Drogowego Freney Mont-Cenis Fréjus

Połączenie kolejowe Lyon-Turyń, w jego transgranicznym i krajowym wymiarze jest od dawna uznane przez Unię Europejską za ważne ogniwo w transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) i już w 1994 roku zostało uznane za jeden z 14 priorytetowych projektów tego programu.

Połączenie między Lyonem a Turynem zostało wpisane w 2004 r. na listę 30 priorytetowych projektów w rozszerzonej Unii Europejskiej

Projekt o wymiarze europejskim

Połączenie między Lyonem a Turynem zostało wpisane w 2004 r. na listę 30 priorytetowych projektów w rozszerzonej Unii Europejskiej i po raz kolejny wymienione przez Komisję Europejską w jej Komunikacie z dnia 19 października 2011. Odcinek Lyon-Turyn stał się tym samym jedną z głównych sekcji tak zwanego *korytarza śródziemnomorskiego*, jedną z dziesięciu osi oraz główną osią wschód – zachód nowej *centralnej sieci transportu europejskiego*.

Kapitał dla gospodarki francuskiej i włoskiej

Francja i Włochy – uprzywilejowani partnerzy handlowi, bliscy sobie dzięki wielu podobieństwom w wymiarze społecznym i kulturowym, wielokrotnie potwierdziły swoje poparcie dla projektu utworzenia szybkiego połączenia kolejowego między Lyonem a Turynem. W styczniu 2001 r., w ramach Traktatu Turyńskiego, rządy obu krajów opowiedziały się za realizacją nowej linii kolejowej łączącej Lyon i Turyn. Przez podpisanie, w maju 2004 r., porozumienia, określającego zasady finansowania międzynarodowego odcinka na trasie między St Jean-de-Maurien-

Odcinek Lyon-Turyń stał się jedną z głównych sekcji tak zwanego „korytarza śródziemnomorskiego”, jedną z dziesięciu osi oraz główną osią wschód-zachód nowej „centralnej sieci transportu europejskiego”.

ne a Bussoleno, strony potwierdziły swoją decyzję, podjętą trzy lata wcześniej.

Międzyrządowa Komisja (CIG), która zebrała się 20 grudnia 2011 r. w Rzymie stała się kolejną okazją do potwierdzenia tego zobowiązania. Pozwoliła ona, w obecności przedstawicieli Unii Europejskiej oraz władz regionów Piemontu i Rodan-Alpy, sfinalizować porozumienie między rządami Francji i Włoch, nie tylko w zakresie finansowania wydrążenia głównego tunelu między St Jean-de-Maurienne oraz Suse, ale także w zakresie konstrukcji nośnej, przed przekazaniem jej na rzecz Lyon Turin Ferroviaria (Kolej Lyon-Turyń), której siedziba byłaby zlokalizowana w Chambéry. Porozumienie powinno zostać skonkretyzowane w najbliższym czasie przez podpisanie aneksu do traktatu z 2001 r. – czego region Rodan-Alpy bardzo sobie życzy i czego wygląda z ogromną niecierpliwością

W samym sercu regionalnej polityki transportu

Wzorem zobowiązań podjętych przez Unię Europejską oraz rządy Francji i Włoch, Rada Regionalna Rodan-Alpy także wyrażała przy wielu różnych okazjach swoje niezachwiane po-

Linia kolejowa na trasie Lyon-Turyń jest uważana za jeden z największych projektów infrastrukturalnych w regionie Rodan-Alpy.

parcie dla projektu połączenia Lyonu z Turynem linią kolejową, jak również do francuskiego dostępu do sieci kolejowej między Lyonem a korytarzem alpejskim. Wpisana w sam środek Regionalnego Planu Usług Przewozowych, uchwalonego podczas głosowania z 11 kwietnia 2008 r., linia kolejowa na trasie Lyon-Turyń jest uważana za jeden z największych projektów infrastrukturalnych w regionie Rodan-Alpy. Podstawową wartością dodaną projektu jest to, że będzie on służyć nie tylko do obsługi pasażerów (punkt startowy pociągów szybkobieżnych (TGV) przecinających region Rodan-Alpy, skuteczna sieć połączeń pomiędzy pociągami TGV i regionalnymi), ale także przyczyni się do rozwoju przewozów towarowych.

Ten regionalny priorytet doprowadził do wydania szeregu opinii na temat samego projektu oraz jego elementów składowych, dotyczących przewozu towarów (decyzja z dnia 21 lipca 2005 r. w ramach konsultacji w sprawie wytyczenia trasy transportu towarowego oraz pismo z dnia 11 sierpnia 2009 w sprawie dokumentu podsumowującego wstępny projekt trasy transportu towarowego pomiędzy Grenay i St. Jean de Maurienne i trasy transportu towarowego pomiędzy Grenay a St Jean-de-

zmiana metod transportu, a szczególnie przewozów towarowych, jest w obecnej dobie głównym wyzwaniem projektów kolejowych.

-Maurienne, uchwalone na mocy decyzji ministerialnej z dnia 25 stycznia 2010 r.) oraz przewozów osobowych (pozytywna opinia wydana przez Zarząd Regionu w sprawie wyznaczenia trasy linii szybkobieżnej (LGV) do przewozu pasażerskiego, przyjęta na mocy decyzji ministerialnej w marcu 2002 r.).

Skuteczny lobbying na rzecz projektu


Priorytetowość projektu przejawia się także aktywnym udziałem politycznym Międzyrządowej Komisji Lyon-Turyń, która prowadzi badania i wstępne prace oraz lobbowaniem i wywieraniem nacisku przez Radę Regionu, działającą samodzielnie lub we współpracy z innymi francuskimi i włoskimi samorządami lokalnymi – na rządy obu krajów oraz wysokich przedstawicieli instytucji europejskich.

W ocenie władz regionu Rodan-Alpy zmiana metod transportu, a szczególnie przewozów towarowych, jest w obecnej dobie głównym wyzwaniem projektów kolejowych. Dlatego Region Rodan-Alpy zdecydował się współfinansować projekt transalpejskiego połączenia kolejowego pomiędzy Lyonem a Turynem. Prace są prowadzone w ramach dwustronnej umowy

zawartej między rządem francuskim, a regionem Rodan-Alpy. W chwili obecnej region zajmuje się aktualizacją i wdrożeniem protokołu intencyjnego, przyjętego w 2007 roku przez największe jednostki terytorialne zlokalizowane na terenie regionu Rodan-Alpy i zainteresowane dostępem do międzynarodowego tunelu od strony francuskiej. Region uzyskał zgodę rządu na przeprowadzenie w 2012 r. konsultacji publicznych w tej sprawie.

Oczywiście wkład regionu Rodan-Alpy ma także charakter finansowy – jest to jedno z najważniejszych zobowiązań, polegające z jednej strony na przeprowadzeniu badań, a z drugiej na realizacji infrastruktury, mającej na celu zapewnienie dostępu do linii kolejowej po stronie francuskiej – zgodnie z zobowiązaniami podjętymi w ramach protokołów z 2002 i 2007 r. Władze regionu Rodan-Alpy wierzą, że szybkie połączenie kolejowe na transalpejskiej trasie Lyon-Turyń stanie się rzeczywistością w ciągu najbliższych 15 lat.

Władze regionu Rodan-Alpy wierzą, że szybkie połączenie kolejowe na transalpejskiej trasie Lyon-Turyń stanie się rzeczywistością w ciągu najbliższych 15 lat.



Rozwój infrastruktury kolejowej w Europie Środkowo- Wschodniej:

ocena Wspólnoty Kolei Europejskich oraz
Zarządców Infrastruktury Kolejowej (CER)



Cele wyznaczone przez Białą Księgę dla Transportu, opublikowaną w roku 2011 jak również długoterminowy plan zaproponowany w strategii Europa 2020 w jasny sposób ukazują jak Komisja Europejska widzi przyszłość gospodarki: niskowęglowy system, o jeszcze większej wydajności energetycznej, zrównoważony oraz bardziej skupiony na środowisku naturalnym. Obecny udział sektora transportu w europejskiej emisji CO₂ wynosi 25% i wymaga podjęcia działań mających na celu jej ograniczenie.



LIBOR LOCHMAN

Urodzony w 1963 roku w Czechosłowacji, absolwent Uniwersytetu Transportu w Żylinie, obronił doktorat z elektroniki na Uniwersytecie w Pilźnie. Ma duże doświadczenie w procesie kontrolno-decyzyjnym oraz w systemach sygnalizacji. Przed objęciem stanowiska zastępcy dyrektora naczelnego Community of European Railway and Infrastructure Companies (2007-2011), pełnił funkcję dyrektora Centrum Testów Kolejowych - europejskiego ośrodka testowania taboru, infrastruktury i komponentów sygnalizacyjnych w Pradze (2000-2005). 1 stycznia 2012 Libor Lochman został mianowany dyrektorem naczelnym CER (Wspólnota Kolei Europejskich oraz Zarządców Infrastruktury Kolejowej)



MATTEO MUSSINI

Dołączył do *Community of European Railway and Infrastructure Companies* (CER) w 2009 roku gdzie obecnie jest odpowiedzialny za kontakty z instytucjami UE, z państwami Europy Środkowej i Wschodniej i za sprawy członkowskie. Wcześniej pracował w Parlamencie Europejskim. Studiował filozofię biznesu i politykę europejską w Mediolanie i Londynie.

Obecnie oczywista staje się konieczność dokonania przez państwa członkowskie UE zwrotu w podejściu do wypracowywania własnych polityk transportowych jeśli mają one być spójne ze strategią na poziomie UE. Niestety dokumenty rządowe w Europie Środkowo-Wschodniej rzadko uwzględniają wymóg wspomnianej wyżej spójności, a sposób w jaki zasoby są lokowane w różnych środkach transportu odzwierciedlają to niedociągnięcie.

Jesienią 2011 r. Komisja Europejska zaproponowała Parlamentowi Europejskiemu preredagowanie pierwszego pakietu kolejowego, wytycznych TEN-T oraz pakietu 6 regulacji na rzecz przyszłej polityki regionalnej. UE jako całość będzie musiała zrobić mądry użytek z tych propozycji celem wsparcia sektora transportu.

Wprowadzenie

Od połowy lat 90-ych sektor kolejowy w Europie Środkowo-Wschodniej zanotował duży spadek przewozów pasażerskich i towarowych. Częściowo jest to wynik głębokiej restrukturyzacji gospodarczej (i przejściowej recesji), która wystąpiła w momencie przejścia od centralnie planowanego przemysłu ciężkiego do

Od połowy lat 90-ych sektor kolejowy w Europie Środkowo-Wschodniej zanotował duży spadek przewozów pasażerskich i towarowych. Częściowo jest to wynik głębokiej restrukturyzacji gospodarczej.

bardziej zdecentralizowanych struktur usług i przemysłu lekkiego.

Wyżej opisanemu procesowi towarzyszyła ekspansja prywatnej floty samochodowej. Na ruch pasażerski wpływ miały także zmiany demograficzne (w tym emigracja). Wykres nr 1 przedstawia największy spadek ruchu kolejowego w Polsce i w Czechach w dziedzinie transportu towarowego, oraz w Rumuni i Polsce w dziedzinie transportu pasażerskiego. Jednocześnie w tym samym czasie zaobserwować możemy wzrost przewozów towarowych i pasażerskich w Słowenii i na Węgrzech oraz w jeszcze większym stopniu w państwach bałtyckich.

Jednocześnie, nastąpiła restrukturyzacja sektora kolejowego państw regionu, połączona ze znaczną redukcją zatrudnienia – zjawisko to dotknęło także państwa, które zanotowały wzrost ruchu kolejowego. W efekcie znacząco wzrosła produktywność zarówno w sferze przewozów pasażerskich, jak i o towarowych.

Kroki te okazały się jednak niewystarczające wobec gigantycznego wsparcia finansowego jakie otrzymał transport drogowy.

Wykres nr 1 przedstawia największy spadek ruchu kolejowego w Polsce i w Czechach w dziedzinie transportu towarowego oraz w Rumuni i Polsce w dziedzinie transportu pasażerskiego.

W roku 2005 piętnastka nadal inwestowała ponad 30% budżetu przeznaczanego na infrastrukturę transportową w projekty kolejowe, podczas gdy dziesiątka zmniejszyła poziom inwestycji do zaledwie 14%.

Inwestycje infrastrukturalne

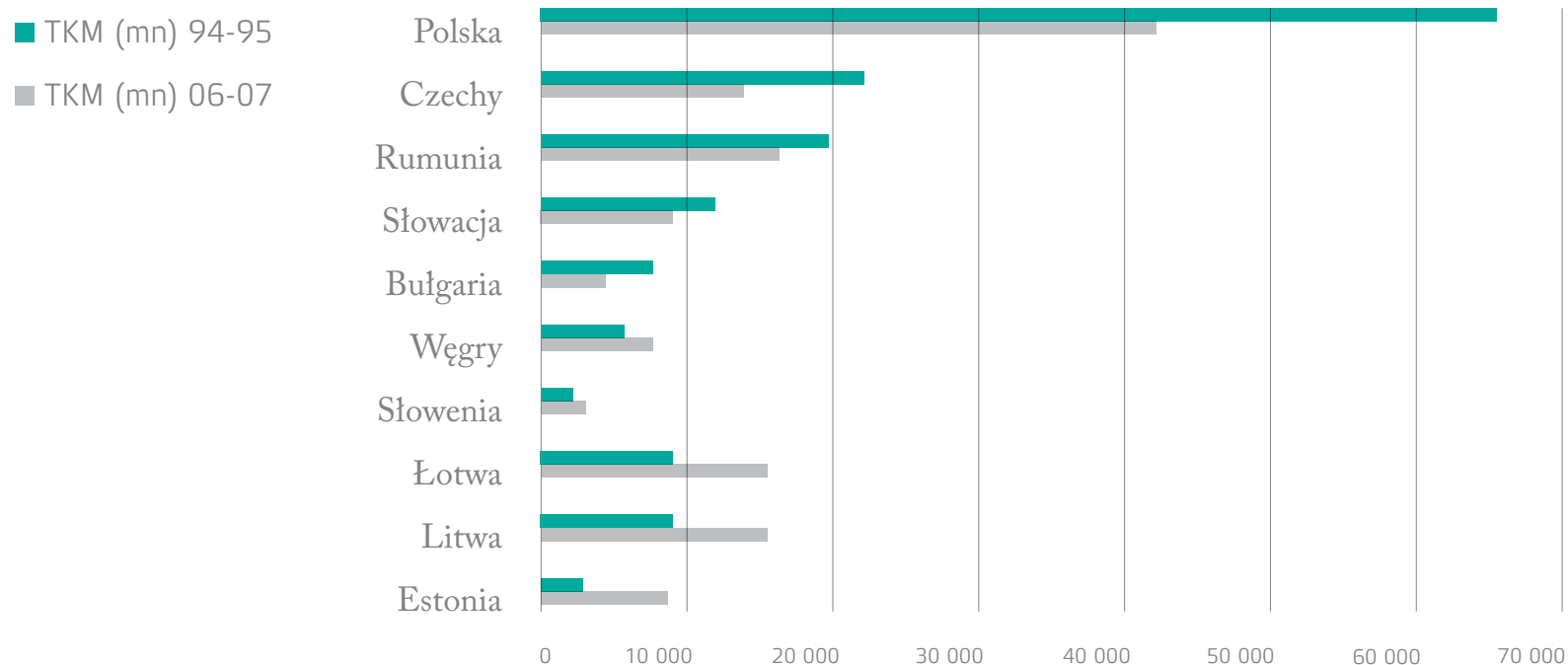
W 1995 roku 30% publicznych inwestycji transportowych lokowanych było w sektorze kolejowym 15 państw członkowskich ówczesnej UE wobec 23% inwestowanych przez 10 państw, które dołączyły do Unii w roku 2004. W roku 2000, sytuacja nie zmieniła się (uwzględniając nawet wzrost poziomu inwestycji drogowych z 66% do 75% w efekcie realokacji netto priorytetów inwestycyjnych na szlakach wód śródlądowych). W roku 2005 piętnastka nadal inwestowała ponad 30% budżetu przeznaczanego na infrastrukturę transportową w projekty kolejowe, podczas gdy dziesiątka zmniejszyła poziom inwestycji do zaledwie 14%. Cztery lata później poziom inwestycji spadł do poziomu 13%, przy czym aż 83% budżetu przeznaczano na projekty drogowe, a 4% na żeglugę śródlądową. W krajach piętnastki w tym samym czasie było to odpowiednio 32%, 66% oraz 2% (patrz WYKRES NR 2).

Względne rozwinięcie sieci drogowej i kolejowej w obu makroregionach tylko częściowo wyjaśnia wspomniane wyżej różnice procentowe. Wykresy te dobrze obrazują także, który sektor był uważany za strategiczny dla rozwoju gospodarczego w starych i nowych państwach członkowskich UE.

Rys.1

Natężenie ruchu kolejowego w nowych państwach członkowskich w latach 1994-95 oraz 2006-07

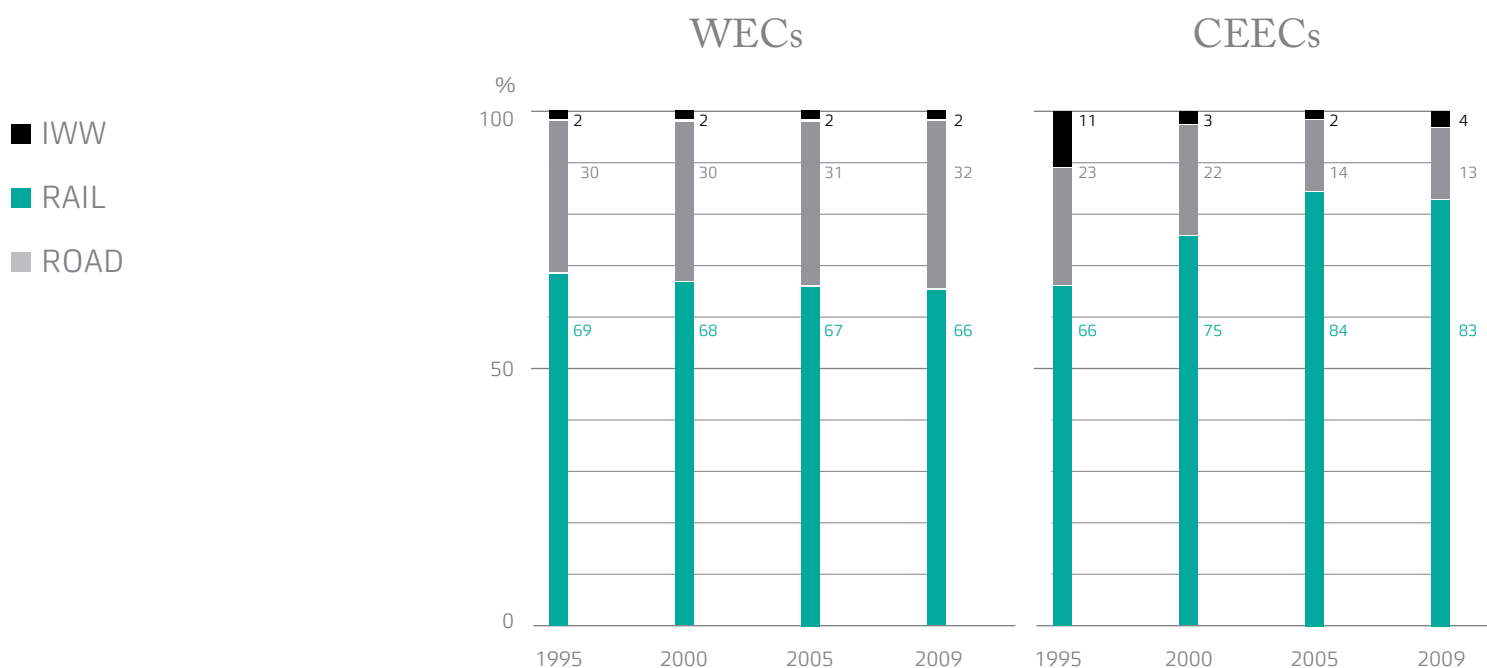
ŹRÓDŁO: Wetzel (2008), UIC, Eurostat. Dane dla byłych beneficjentów z wyjątkiem Bułgarii, Rumunii oraz Estonii.



Rys.2

Poziom inwestycji w drogi, tory kolejowe, infrastrukturę IWW w EU15 oraz EU12 w latach 1995-2009

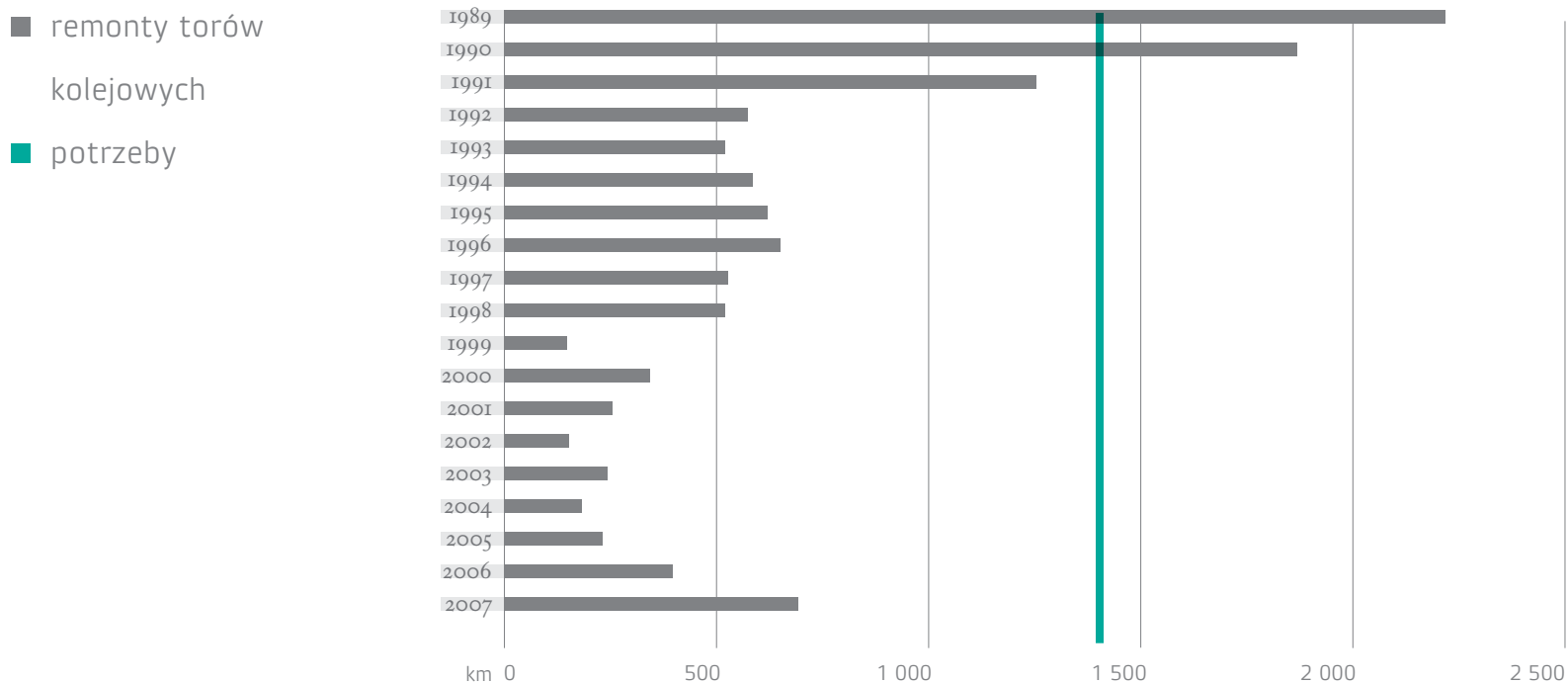
ŹRÓDŁO: ITF, 2010



Rys.3

Zaległości w odnawianiu infrastruktury (1989-2007)

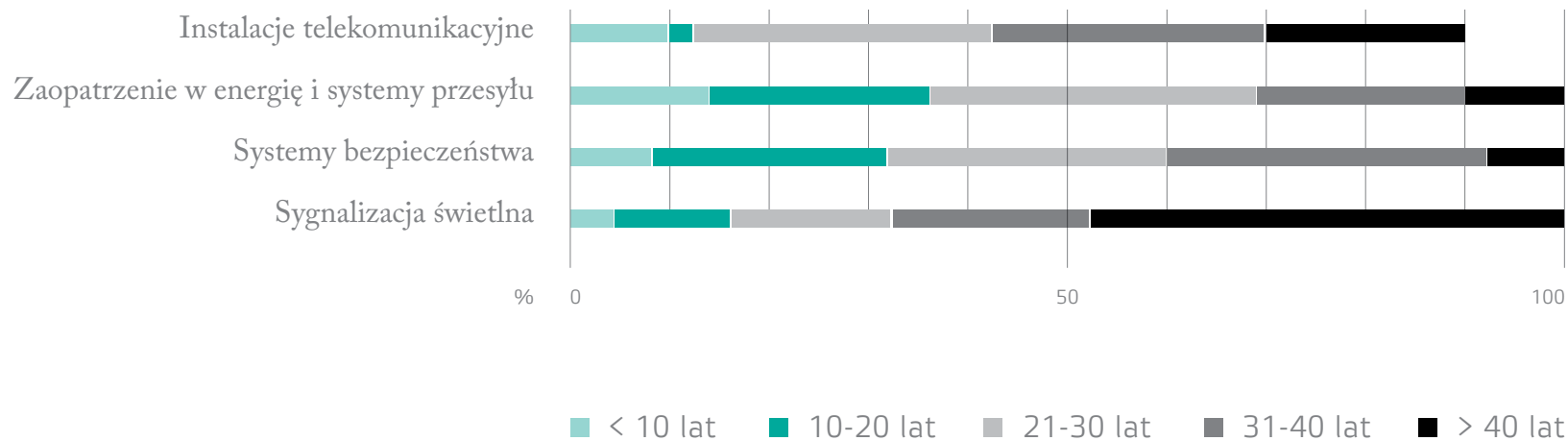
ŹRÓDŁO: Bank Światowy, „Dokument dotyczący polityki transportowej” 2010



Rys.4

Zanik technologii infrastruktury

ŹRÓDŁO: Bank Światowy, „Dokument dotyczący polityki transportowej” 2010



Zbyt niski poziom finansowania infrastruktury kolejowej przełożył się na jej jakość oraz stosowaną technologię. Dobrze obrazuje to przykład Polski, której sektor kolejowy jest tematem „Dokumentu dotyczącego polityki transportowej” („Transport Policy Note” Bank Światowy 2011).

Zbyt niski poziom finansowania infrastruktury kolejowej przełożył się na jej jakość oraz stosowaną technologię. Dobrze obrazuje to przykład Polski, której sektor kolejowy jest tematem *Dokumentu dotyczącego polityki transportowej* (*Transport Policy Note* Bank Światowy 2011). Wykresy NR 3 oraz NR 4 pokazują znaczący deficyt prac remontowych na polskich liniach kolejowych, jak również szybkie starzenie się infrastruktury.

Sytuacja Polski nie jest jednak wyjątkowa. Jakość rumuńskiej oraz bułgarskiej infrastruktury transportowej obniża się nieprzerwanie od kilku dziesięcioleci i tylko w niektórych nowych krajach członkowskich poczyniono nieśmiało wysiłki zmierzające do odwrócenia tej tendencji.

Opłaty za korzystanie z torów kolejowych

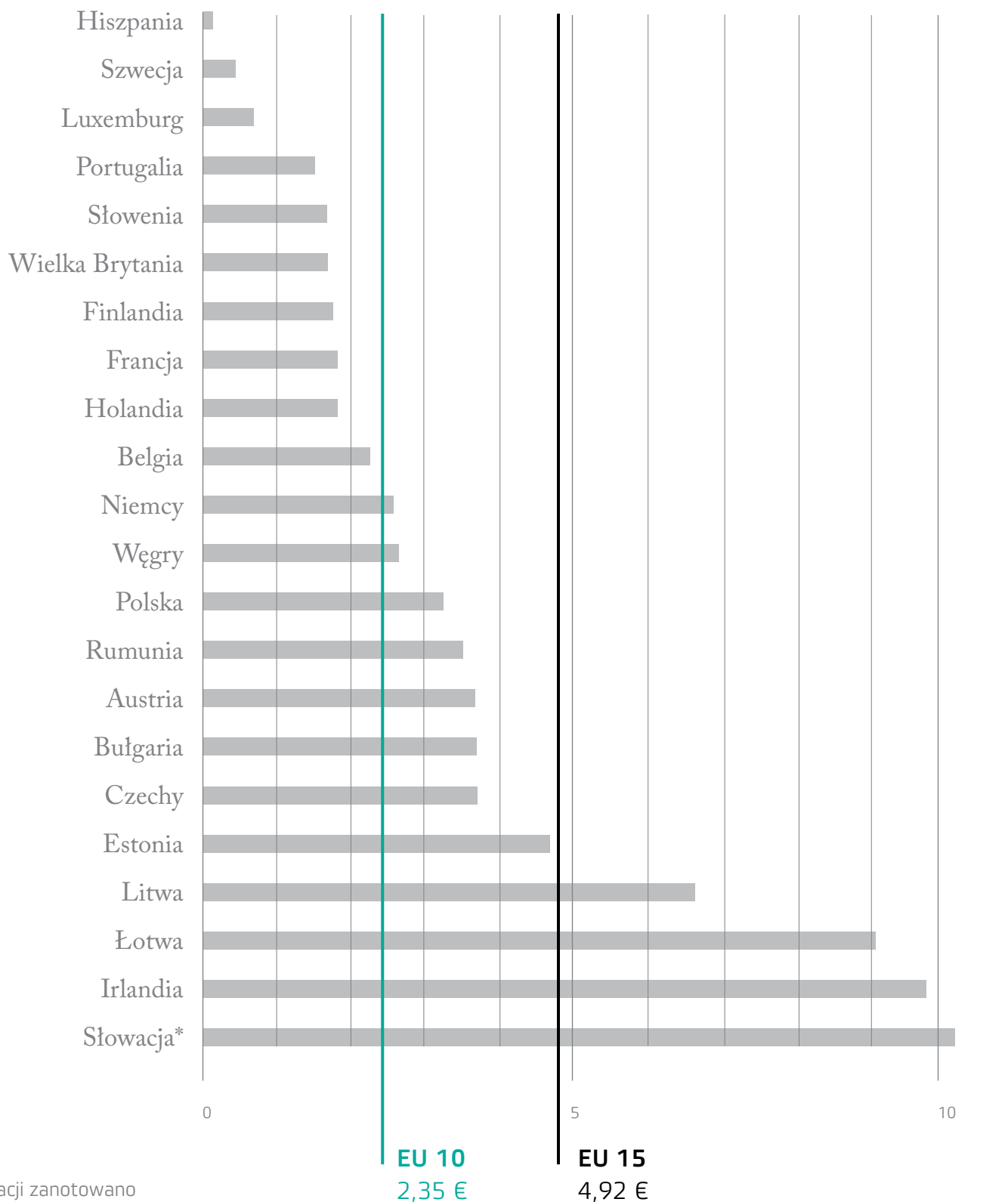
Środki publiczne to nie jedyny sposób finansowania infrastruktury kolejowej. Dyrektywa 2001/14/EC mówi, że: *Kraje członkowskie powinny ustanowić ramy opłat szanując jednocześnie niezależność zarządzania (narodowych zarządców sieci kolejowych)*¹ oraz *Kraje członkowskie powinny [...] ustanowić specjalne zasady pobierania opłat lub przekazać władzę w tym zakresie zarządcy*

¹ Dyrektywa 2001/14/EC, art. 4 § 1.

Rys.5

Opłaty za korzystanie z torów kolejowych w UE

ŹRÓDŁO: Bank Światowy, „Dokument
dotyczący polityki transportowej” 2010



* w 2011 r. na Słowacji zanotowano spadek o 50%).

*infrastruktury.*² Ta sama dyrektywa mówi, że: *konto zarządcy infrastrukturą powinno się co najmniej bilansować dzięki opłatom za dostęp do infrastruktury [nazywanymi także track access charges lub TAC], dochodom z działalności komercyjnej oraz dotacjom budżetowym z jednej strony, a wydatkom na infrastrukturę z drugiej.*³ Generalnie, wspomniane *dochody z działalności komercyjnej* są nieistotne z finansowego punktu widzenia, bilans instytucji zarządzającej zależy od dwóch źródeł finansowania: budżetu państwa oraz opłat za dostęp do infrastruktury. Jeśli transfer środków z budżetu Państwa jest relatywnie niski (i absolutnie niewystarczający), to zwiększany jest poziom opłat za dostęp do infrastruktury.

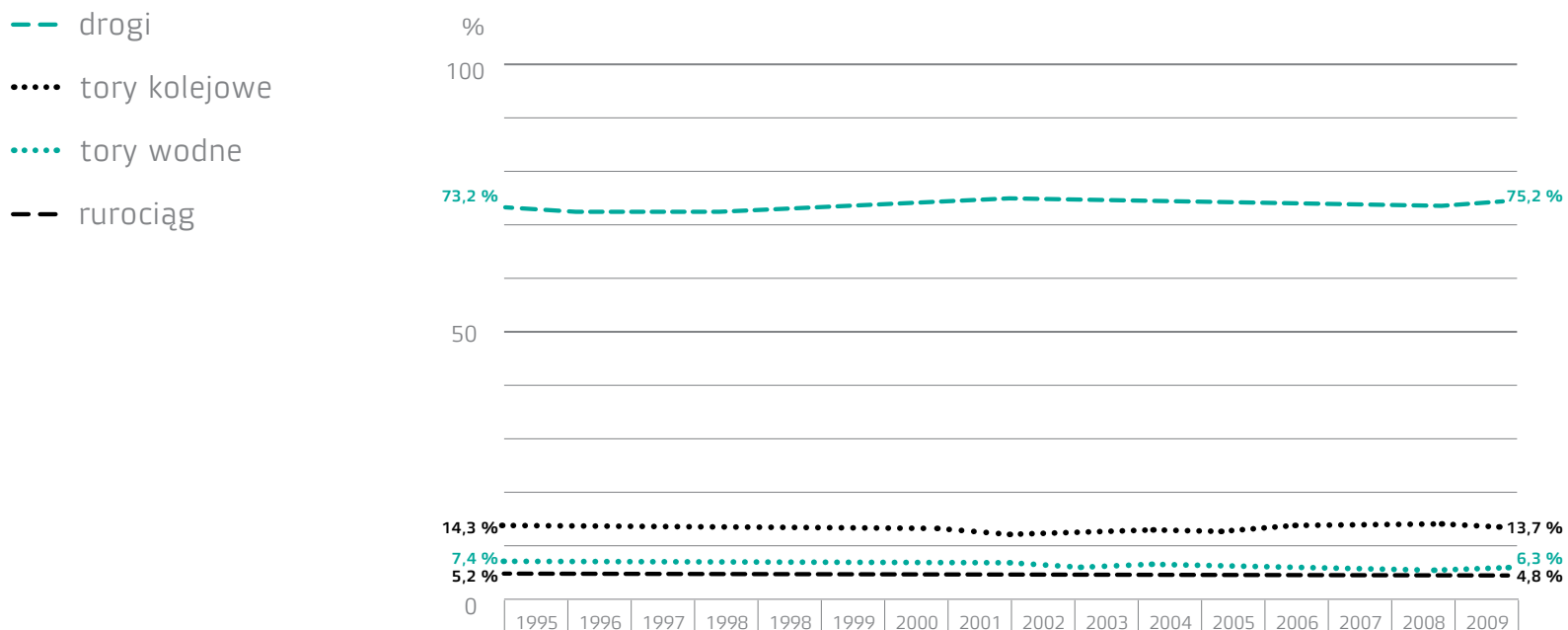
Wykres 5 pokazuje średni poziom opłat w UE za transport towaru o masie 1000 ton. Średnia dla europejskiej piętnastki wynosi 2,35 € za pociąg/km, podczas gdy średnia dla nowych członków to 4,92 € za pociąg/km. Innymi słowy im mniej środków na kolej przekazywanych jest z budżetu państwa tym większe koszty utrzymania, renowacji i rozwoju infrastruktury kolejowej – różnica ta pokrywana jest z opłat za korzystanie z infrastruktury.

² Ibid.

³ Dyrektywa 2001/14/EC, art. 6 §1.

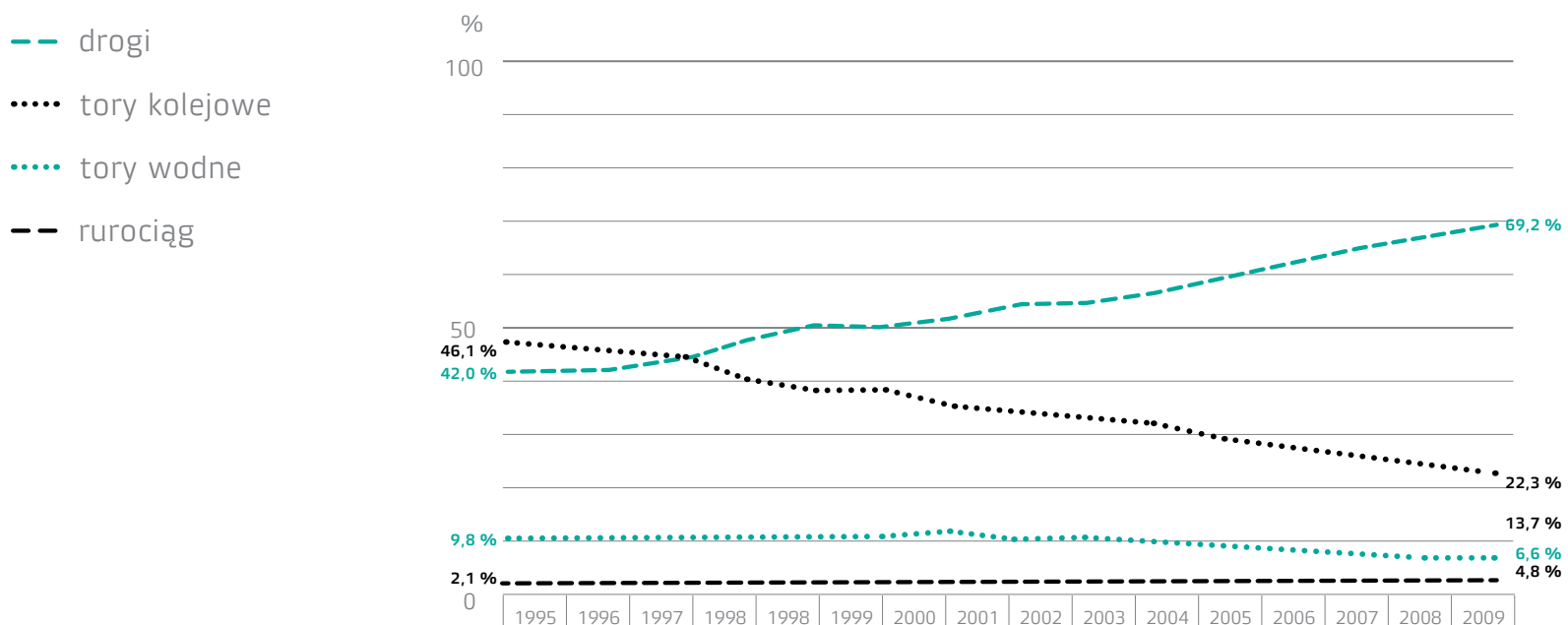
Rys.6

Zmiany w ogólnym udziale środków transportu w EU15 1995-2009



Rys.7

Zmiany w ogólnym udziale środków transportu w EU12 1995-2009



Podczas gdy 46,1% transportu w roku 1995 obsługiwane było przez kolej a jedynie 42 % przez transport drogowy to w 14 lat później proporcje te zostały całkowicie odwrócone – było to odpowiednio 69,2 % dla transportu drogowego oraz jedynie 22,3 % dla kolei.

Efekty tego są widoczne gołym okiem jeśli porównamy poziom wzrostu udziału przewozów poszczególnymi środkami transportu. Sytuacja jest stabilna w grupie starych członków UE, podczas gdy w 10 nowych krajach członkowskich połączenie niskiego poziomu inwestycji publicznych w infrastrukturę z wysokim poziomem opłat za korzystanie z niej powodują postępującą różnicę w poziomie transportu drogowego oraz kolejowego. Podczas gdy 46,1% transportu w roku 1995 obsługiwane było przez kolej a jedynie 42% przez transport drogowy to w 14 lat później proporcje te zostały całkowicie odwrócone – było to odpowiednio 69,2% dla transportu drogowego oraz jedynie 22,3% dla kolei.

(WYKRESY 6 i 7).

Potencjalnie pozytywny wpływ regulacji prawnych UE

Komisja Europejska opublikowała ostatnio kilka propozycji prawnych, które mogłyby pomóc w rozwiązaniu przedstawionych wyżej problemów, sprzyjając rozwojowi infrastruktury kolejowej, a w konsekwencji poprawiając atrakcyjność systemu kolejowego jako pewnej całości.

Wspólnota Kolei Europejskich oraz Zarządców Infrastruktury Kolejowej (CER) zrzesza ponad 70 europejskich przewoźników, przedsiębiorstw z sektora infrastruktury i leasingu pojazdów. Zarówno te o ugruntowanej renomie, jak i nowe na rynku. Przedstawiciele sektora prywatnego oraz publicznego. W państwach członkowskich UE, EFTA oraz w krajach kandydujących członkowie CER zarządzają 75% całej infrastruktury kolejowej, 85% rynku transportu towarów oraz 90% przewozów pasażerskich, utrzymując przy tym 1,2 mln miejsc pracy. CER promuje wzmocnienie przemysłu kolejowego, który będzie mógł stać się podstawą zrównoważonego europejskiego systemu transportowego.

W propozycji zmiany pierwszego pakietu (którego znaczącą część stanowi Dyrektywa 2001/14/EC), Komisja Europejska poruszyła kwestię prowizji zobowiązujących państwa członkowskie do dofinansowania kolejnictwa. Jednocześnie Parlament Europejski negocjuje obecnie z Radą Unii Europejskiej sposób wzmocnienia siły tego zobowiązania. Także regulacje dotyczące opłat są na nowo rozpatrywane, w części dotyczącej przyznania zarządcom infrastruktury krajowej zachęt do redukcji kosztów dostępu do niej. Wg. nowych regulacji kontraktowe zobowiązania zawierane przez rządy i zarządców infrastruktury kolejowej powinny obowiązywać co najmniej przez 5 (propozycja KE), 7 (propozycja PE) lub 3 (propozycja Rady Unii Europejskiej) lata. Rządy państw członkowskich próbują oczywiście osłabić tę propozycję, tak aby możliwe było ograniczenie inwestycji kolejowych w pewnych sytuacjach. Negocjacje tej kwestii nadal trwają, a decyzje nie zostaną podjęte przed końcem 2012 r.

Komisja Europejska przedstawiła także swoje propozycje w zakresie Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Proponuje się alokację 31 mld euro, przy czym duża część tych środków przeznaczona zostałaby na kolejnictwo. Ostateczny kształt

CER, wraz ze Stowarzyszeniem Europejskiego Sektora Kolejowego (European Rail Industry – UNIFE) zorganizuje dnia 5 lipca 2012 r. w Warszawie, warsztaty poświęcone absorpcji Funduszy Europejskich w kontekście TEN-T oraz polityki regionalnej. Będzie to znakomita okazja do debaty z ekspertami Komisji Europejskiej, Agencji Wykonawczej TEN-T, Europejskiego Banku Inwestycyjnego, ministerstw transportu państw członkowskich UE oraz wiodących przedstawicieli przedsiębiorstw zarządzających infrastrukturą. Więcej informacji można uzyskać pod adresem e-mail: events@cer.be.

tych propozycji zależny jest oczywiście od stanowiska PE oraz Rady, a negocjacje będą prowadzone w cieniu uszczuplonych budżetów krajowych.

Co więcej, w październiku 2011 opublikowano nowy pakiet 6 regulacji w zakresie polityki regionalnej UE na lata 2014–2020. Jego celem jest wyjaśnienie zasad wykorzystania funduszy, tak aby zwiększył się poziom ich absorpcji przez państwa członkowskie na poziomie środków zrównoważonego transportu.

Podsumowanie

Dobre propozycje legislacyjne nie wystarczą. Przedsiębiorstwa kolejowe podjęły kroki zmierzające do zwiększenia produktywności oraz ogólnej efektywności. Ale to również za mało. Do implementacji pozytywnych, przyjaznym kolejom oraz zrównoważonych polityk transportowych, niezbędne jest silne polityczne zobowiązanie oraz realne działanie państw członkowskich. Co więcej, rządy muszą adaptować swoje strategie narodowe do zapisów Białej Księgi dla Transportu oraz Strategii *Europa 2020*.

Zarządzanie mobilnością w miastach

Zarządzanie mobilnością w miastach ma na celu zmianę preferencji podróżnych związanych z przemieszczaniem się.

Wiele europejskich dokumentów wskazuje właśnie ten kierunek jako rozwiązanie problemu tzw. kongestii transportowej w zatłoczonych miastach.



WIESŁAW STAROWICZ

Absolwent Akademii Górniczo-Hutniczej (1971), doktor nauk technicznych (AGH, 1977), doktor habilitowany nauk ekonomicznych w zakresie ekonomiki transportu (USz, 2001), Profesor Politechniki Krakowskiej (2002). Szerokie doświadczenie w zakresie badań, planowania systemów transportowych i zarządzania transportem, w szczególności w miastach i regionach (autor, współautor lub kierownik kilkudziesięciu prac naukowo-badawczych realizowanych dla władz kilkunastu polskich miast m.in. Krakowa, Łodzi, Katowic, Szczecina, Lublina, Tarnowa, Przemysła oraz czterech województw – małopolskiego, śląskiego, łódzkiego, zachodniopomorskiego). Wieloletnie związki z ruchem inżynierskim w Polsce – Prezes Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP (1994-2006), Prezes Oddziału Stowarzyszenia w Krakowie (1994-2004), aktualnie Prezes Honorowy Stowarzyszenia. Wieloletnie doświadczenie w zarządzaniu podmiotami gospodarczymi - przewodniczenie przez 14 lat Radom Nadzorczym Gminnych Spółek Komunalnych w Krakowie (Miejski Zakład Naprawy Tramwajów, Miejski Zakład Naprawy Autobusów, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne). W latach 2006-2010 pełnił funkcję zastępcy Prezydenta Krakowa ds. Infrastruktury Miasta. Aktualnie jest Szefem Zespołu Doradców Prezydenta Miasta Krakowa.

Rozwój miast powoduje wzrost zapotrzebowania na sprawne, szybkie, bezpieczne i przyjazne środowisku możliwości przemieszczania, uwzględniające ponadto wymagania różnych grup społecznych. Z kolei zmiany przestrzenne w miastach, to przede wszystkim zjawisko zwiększania ich powierzchni, któremu towarzyszy zmiana gęstości zaludnienia w różnych rejonach miasta. Na wymienione uwarunkowania nakłada się nadrzędny postulat zapewnienia warunków życia i rozwoju miast zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Oznacza to konieczność takiego przemodelowania systemów transportowych miast, aby zapewnić dominujący udział transportu zbiorowego, przy jednoczesnym zapewnieniu sprawności przewozu ludzi i ładunków. Jest to także warunkiem zapewnienia odpowiedniej jakości życia w czystym środowisku, co jest jednym z celów polityki Unii Europejskiej. W konsekwencji, jednym z kierunków działań władz miejskich powinno być ograniczanie transportu indywidualnego w miastach na korzyść transportu zbiorowego.

W ostatnich kilku latach dużą rolę w uświadamianiu miastom kierunków działań pełni Unia Europejska proponując, by w kwestii mobilności i jej równoważenia korzystać z najlepszych i już

*Najlepsze efekty
można uzyskać
wdrażając zasady
zarządzania
mobilnością bazujące
na koncepcji
promowania
zrównoważonego
transportu oraz
zarządzania popytem
na korzystanie
z samochodów
poprzez zmianę
postaw i zachowań
podróżnych.*

wdrożonych praktyk promujących zrównoważoną mobilność. Finansowane przez Unię Europejską inicjatywy, często wspierane przez programy ramowe w zakresie badań i rozwoju technologicznego, przyczyniły się do opracowania szeregu innowacyjnych praktyk. Najlepsze efekty można uzyskać wdrażając zasady zarządzania mobilnością (*Mobility Management*) bazujące na koncepcji promowania zrównoważonego transportu oraz zarządzania popytem na korzystanie z samochodów poprzez zmianę postaw i zachowań podróżnych.

Na czy polega istota zrównoważonego transportu ?

Transport zrównoważony to taki, który nie zagraża ludzkiemu zdrowiu ani ekosystemom oraz spełnia potrzeby przemieszczania osób i towarów zgodnie z zasadami:

- wykorzystywania odnawialnych zasobów poniżej ich zdolności regeneracji oraz
- wykorzystywania nieodnawialnych zasobów poniżej możliwości rozwoju ich odnawialnych substytutów.¹

¹ Definicja wg raportu OECD „EST!”, Wiedeń 2000.

*Do opanowania
sytuacji przeciążenia
ruchem aglomeracji nie
wystarczy poprawa
infrastruktury ulic
i zagospodarowanie
przestrzeni miejskiej.*

Zrównoważenie dotyczy zarazem czynników przestrzennych, gospodarczych, społecznych, technicznych i środowiskowych. Kluczem do polityki zrównoważonego transportu jest podział zadań przewozowych (*modal split*), czyli dążenie do racjonalnego udziału poszczególnych środków transportu w przewozach. Praktycznie oznacza to, że zapewnienie prawa (potrzeby) przemieszczania się może być powiązane z oddziaływaniem na generację ruchu i sposób przemieszczania, tak, aby nie naruszać zasad zrównoważenia; jest to element zarządzania popytem w transporcie (w odróżnieniu do dążenia do zaspokajania potrzeb oddzielnie w ramach każdej gałęzi transportu). Efektem rozwoju miasta niezgodnym z zasadą zrównoważonego rozwoju jest zatłoczenie ulic – tzw. kongestia transportowa.

Jak sobie radzić z kongestią transportową?

Z doświadczeń wielu krajów wynika, że do opanowania sytuacji przeciążenia ruchem aglomeracji nie wystarczy poprawa infrastruktury ulic i zagospodarowanie przestrzeni miejskiej, ale ważne jest także właściwe zarządzanie popytem oraz restrukturyzacja łańcuchów transportowych. Najbardziej dotkliwym rodzajem

*Na transport
miejski przypada
40% emisji CO₂
wytwarzanego przez
transport drogowy
oraz do 70% innych
zanieczyszczeń
pochodzących
z transportu.*

kongestii w miastach jest kongestia na sieci drogowej. Jak jej przeciwdziałać? W ostatecznym rozrachunku oddziaływanie na kształtowanie się kongestii jest oddziaływaniem na człowieka. Warto mieć to na uwadze stosując tzw. środki pozainwestycyjne w postaci pozostawiania ludziom wyboru między różnymi opcjami podróżowania, kształtujące właściwe zachowania komunikacyjne, które nad wygodę własną podróżującego (lub organizującego przewóz ładunku) przedkładają opcję mniej korzystną osobiście, lecz bardziej korzystną z punktu widzenia ogółu. Właśnie ta mniej korzystna opcja zmniejsza kongestię, a w efekcie także zanieczyszczenie środowiska. Skuteczne zarządzanie kongestią musi więc prowadzić do tego, by dolegliwości związane z wprowadzanymi zmianami, były mniejsze niż efekty odczuwane przez użytkowników.

Ewolucja podejścia UE do problemów zatłoczenia miast

Biała księga z 2001 roku: Czas na podjęcie decyzji ²

Jeszcze ponad 10 lat temu problemy transportu w miastach nie były mocno eksponowane w polityce transportowej UE. Jedynym akcentem miejskim było w rozdziale *Umieszczenie użytkowników*

*Znalezienie sposobów
na zwiększenie
mobilności przy
równoczesnym
zmniejszeniu
zatłoczenia i poziomu
zanieczyszczenia
jest wyzwaniem
dla wszystkich
większych miast.*

w centrum uwagi polityki transportowej zwrócenie uwagi na rozwijanie wysokiej jakości transportu miejskiego poprzez wymianę dobrych praktyk dla lepszego wykorzystania transportu zbiorowego i istniejącej infrastruktury w miastach.

Średniookresowy przegląd wspólnotowej polityki transportowej 2006 ³

Ponad 5 lat temu w w/w dokumencie stwierdza się, iż 80% Europejczyków żyje w środowisku miejskim. Transport publiczny, samochody osobowe, samochody ciężarowe, rowerzyści i piesi – wszyscy wspólnie korzystają z tej samej infrastruktury. Na transport miejski przypada 40% emisji CO₂ wytwarzanego przez transport drogowy oraz do 70% innych zanieczyszczeń pochodzących z transportu. Jeden na trzy śmiertelne wypadki drogowe ma miejsce w miastach. Problemy związane z zatłoczeniem również koncentrują się w miastach i wokół nich. Tak więc znalezienie sposobów na zwiększenie mobilności przy równoczesnym zmniejszeniu zatłoczenia, liczby wypadków i poziomu zanieczyszczenia jest wyzwaniem dla wszystkich większych miast.

UE może wspierać badania i wymianę sprawdzonych rozwiązań w całej UE w takich dziedzinach, jak urbanistyka, infrastruktura

² Europejska polityka transportowa 2010. Czas na podjęcie decyzji. Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2002.

³ Komunikat Komisji dla rady i parlamentu europejskiego *Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu*. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r. COM(2006) 314 wersja ostateczna, Bruksela 2006.

Za główną intencję zrównoważonej mobilności uznaje się dążenie do równoczesnego brania pod uwagę wpływu wszelkich ludzkich działań na środowisko, spójność społeczną oraz perspektywę rozwoju.

tura transportowa, ustalanie norm, zarządzanie zatłoczeniem i ruchem, publiczne usługi transportowe, opłaty za korzystanie z infrastruktury, urbanistyka, bezpieczeństwo, ochrona oraz współpraca z okolicznymi regionami. Prowadzone przez Komisję publiczne konsultacje ujawniły duże zainteresowanie ewentualnym wkładem UE. Komisja będzie bazować na doświadczeniu zdobytym w inicjatywie CIVITAS oraz na swojej tematycznej strategii na rzecz zrównoważonego transportu miejskiego i będzie nadal wspierać badania nad ekologiczną mobilnością miejską. Przyszłe prawodawstwo dotyczące usług transportu publicznego dostarczy jasnych i trwałych ram prawnych przewidujących wysokiej jakości inwestycje w czysty i efektywny transport publiczny. Ponadto UE stwierdza, że powinna zbadać, czy istnieją przeszkody dla wprowadzenia polityki transportu miejskiego na poziomie UE oraz gdzie, przy pełnym poszanowaniu zasady pomocniczości, istnieje konsensus co do opracowania wspólnych rozwiązań.

Zielona Księga Transportu Miejskiego 2007 ⁴

W Zielonej Księdze, mówiąc o pięciu podstawowych wyzwaniach dotyczących mobilności miast, za najważniejsze uznaje

⁴ Zielona Księga „W kierunku nowej kultury mobilności – KOM (2007) 551, Bruksela 2007.

*Przemysły kreatywne
to te aktywności, które
mają swoje źródło
w indywidualnej kreacji,
zdolnościach i talencie,
mające potencjał
tworzenia dobrobytu
i miejsc pracy,
poprzez produkcję
i eksploatację
własności
intelektualnej.*

się koncepcje płynnego ruchu w miastach, inicjatywy zielonych miast, inteligentny transport miejski, dostęp do bezpiecznego i niezawodnego transportu miejskiego. Rozwiązań odnoszących się do zrównoważenia miast jest kilka począwszy od planowania, krótko-, średnio- i długoterminowego, wspierania lokalnych inicjatyw poprzez działania partnerskie, rozwiązania z obszaru logistyki miejskiej oraz wykorzystanie benchmarkingu.

Za główną intencję zrównoważonej mobilności uznaje się dążenie do równoczesnego brania pod uwagę wpływu wszelkich ludzkich działań na środowisko, spójność społeczną oraz perspektywy rozwoju gospodarczego teraz i w przyszłości, co wiąże się z najlepszym użytkowaniem ograniczonych zasobów, zwiększaniem gospodarczej konkurencyjności, poprawą stanu środowiska i zwiększaniem spójności społecznej miast. Zrównowazona mobilność wyrasta na pojęcie kluczowe, a metody i praktyka jej osiągnięcia wymagają dogłębnych przemyśleń, badań i prób oraz szerokiego upowszechnienia, gdyż tylko w taki sposób można ustabilizować stosunki transportowe i jego jakość oraz ogólnie zwiększyć poziom jakości życia w mieście. Wskazuje się też inne propozycje:

*W osiągnięciu kultury
mobilności konieczne
jest budowanie
sieci współpracy,
obejmującej
wszystkich
beneficjentów
przestrzeni miejskiej.*

-
- promocję pojazdów niskiego zużycia energii oraz nowych technologii spalania dla redukcji emisji,
 - promocję zbiorowych niezmotoryzowanych form przemieszczania w połączeniu z zasadami zarządzania mobilnością,
 - zarządzanie popytem, w tym sterowanie systemami parkingowymi i ograniczeniem dostępu, stosowanie systemów informacyjnych dla lepszej płynności i zarządzania ruchem,
 - zintegrowane intermodalne systemy transportu osób i towarów (logistyka miejska, terminale i węzły przesiadkowe...),
 - uczciwe i efektywne reguły poboru opłat za usługi,
 - wsparcie dla zintegrowanego planowania zagospodarowania przestrzennego i transportowego dla zminimalizowania potrzeb transportowych oraz aranżowania systemów transportu publicznego,
 - promowanie efektywnego transportu publicznego dla niepełnosprawnych,
 - wsparcie dla ruchu rowerowego,
 - wsparcie dla rozwoju tele-pracy.

Plan działania na rzecz mobilności w miastach⁵

Aby sprostać wyzwaniu, jakie niesie kwestia mobilności w miastach, w dokumencie sformułowano wezwanie do podjęcia skutecznych i skoordynowanych działań oraz zaproponowano stworzenie ram unijnych ułatwiających władzom lokalnym podjęcie działań.

Odpowiedzialność za politykę mobilności w miastach spoczywa przede wszystkim na władzach lokalnych. Decyzje podejmowane na szczeblu lokalnym nie zapadają jednak w próżni, lecz wpisują się w ramy wytyczone przez krajową, regionalną i unijną politykę i prawodawstwo, dlatego wiele korzyści może przynieść współpraca we wspieraniu działań na każdym szczeblu oraz podejście oparte na partnerstwie, przy jednoczesnym poszanowaniu kompetencji i obowiązków wszystkich zaangażowanych podmiotów.

Konsultacje i debata przeprowadzone po opublikowaniu zielonej księgi na temat mobilności w miastach potwierdziły i określiły szczegółowo wartość dodaną, jaką mogą przynieść działania na szczeblu UE. Proponowany w Komunikacie plan działania opiera się na propozycjach zgłoszonych przez zainteresowane strony, obywateli (bezpośrednio lub poprzez organizacje przedstawicielskie) oraz instytucje i organy europejskie.

5 Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-społecznego i Komitetu Regionów, Plan działania na rzecz mobilności w miastach, COM(2009) 490., Bruksela 2009.

Polityka zarządzania mobilnością powinna definiować całościową wizję miasta na promocję zrównoważonego transportu poprzez przyjęcie podejścia zorientowanego na popyt. Ma to pomóc w zmianie nastawienia oraz zachęcić rzadszego używania samochodu na rzecz zrównoważonych środków transportu.

Uwzględniając wyniki procesu konsultacji w sprawie zielonej księgi sformułowano plan działania określający spójne ramy dla unijnych inicjatyw w obszarze mobilności w miastach, z jednoczesnym poszanowaniem zasady pomocniczości. Obszary miejskie w całej Europie mogą stać w obliczu różnych wyzwań, w zależności od ich położenia geograficznego, wielkości oraz względnej zamożności, zatem celem planu działania nie jest narzucenie wszystkim tych samych, odgórnych rozwiązań.

W obliczu zagęszczenia ruchu w miastach i ich postępującego niekontrolowanego rozwoju, tworzenie wydajnych systemów transportu na obszarach miejskich stało się nad wyraz złożonym zadaniem. Rola organów publicznych w planowaniu, finansowaniu i tworzeniu ram prawnych jest tu zasadnicza. Unia Europejska może stymulować władze lokalne, regionalne i krajowe do przyjmowania długoterminowej, zintegrowanej polityki, która jest bardzo pożądana w tak złożonej sytuacji.

W osiągnięciu kultury mobilności konieczne jest budowanie sieci współpracy, obejmującej wszystkich beneficjentów przestrzeni miejskiej, począwszy od władz miejskich, polityków, urzędników, osoby prywatne, organizacje pozarządowe i grupy obywateli,

a także ekspertów i jednostki naukowo-badawcze oraz uczelnie specjalizujące się w zagadnieniach transportowych oraz planowania przestrzennego.

Tworzenie nowej kultury mobilności to nie tylko wprowadzanie nowych zasad związanych z transportem, nowoczesnych środków transportu, ale przede wszystkim wiedza, partnerstwo, edukacja, szkolenia, podnoszenie świadomości i oddziaływanie na zmiany mentalności. Działań tych nie można wprowadzić za pomocą nakazów, zakazów czy też ograniczeń, w tym konkretnym przypadku konieczne są konsultacje, akceptacja społeczna i kampanie promujące oraz chęci i wsparcie między innymi przez struktury Unii Europejskiej.

Czas na politykę zarządzania mobilnością ⁶

Większość miast, które przyjęły politykę transportową określały ją mianem polityki zrównoważonego rozwoju.⁷ Nie przekłada się to jednak na działania zmniejszające kongestię w miastach, zatem należy poszukiwać innych narzędzi, które byłyby bardziej skuteczne. Konieczne jest kształtowanie świadomości dotyczącej konieczności realizacji koncepcji zarządzania mobilnością zarówno

6 Więcej na ten temat w: Starowicz W., Zarządzanie mobilnością wyzwaniem polskich miast, *Transport Miejski i Regionalny*, 2011, nr 1.

7 A przyjęta w Warszawie w 2009 roku *Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy* zawiera nawet *Zrównoważony plan rozwoju transportu publicznego Warszawy*.

wśród decydentów, jak i osób mających wpływ na kształt polityki transportowej oraz odpowiedzialnych za funkcjonowanie systemu transportowego.

Poszukując instrumentów i możliwości uporania się z wyzwaniem dla miast może skutecznym rozwiązaniem byłoby przyjmowanie dokumentów Polityka zarządzania mobilnością. Dokument taki, jako narzędzie oddziaływania na mieszkańców, polityków i decydentów, powinien być regularnie aktualizowany, tak samo jak ramowe ustalenia regulacyjne i prawne oraz brać pod uwagę wszelkie zmiany dotyczące środowiska.

Polityka zarządzania mobilnością powinna definiować całościową wizję miasta na promocję zrównoważonego transportu poprzez przyjęcie podejścia zorientowanego na popyt. Ma to pomóc w zmianie nastawienia oraz zachęcić do rzadszego używania samochodu na rzecz zrównoważonych środków transportu. Współpraca pomiędzy różnymi wydziałami miasta oraz instytucjami prywatnymi i publicznymi mogłaby wspomóc rozwiązania, które mogą spełnić cele publiczne jak i prywatne w zakresie mobilności i transportu.

Cele polityki zarządzania mobilnością danego miasta powinny być budowane na dogłębnej wiedzy o zachowaniach komunikacyjnych oraz potrzebach w zakresie mobilności wszystkich grup docelowych i mieszkańców w ogóle.

O właściwym podejściu do zarządzania mobilnością decydują trzy kryteria:

- 1** wysoki stan wiedzy o zachowaniu mobilności oraz potrzebach grup docelowych i obywateli jako baza do stworzenia polityki zarządzania mobilnością,
- 2** całościowa wizja i cele polityki zarządzania mobilnością spisane w formie dokumentu,
- 3** dobra całościowa koordynacja i przywództwo polityki zarządzania mobilnością oraz procesami.

Potrzeby użytkownika i społeczności

Cele polityki zarządzania mobilnością danego miasta powinny być budowane na dogłębnej wiedzy o zachowaniach komunikacyjnych oraz potrzebach w zakresie mobilności wszystkich grup docelowych i mieszkańców w ogóle. Ponadto szersze grono odbiorców powinno zostać poinformowane o celach i działaniach miasta dotyczących zrównoważonej mobilności. Można tego dokonać poprzez różne techniki komunikacji i partycypacji, przyczyniające się do budowy publicznego poparcia.

Miasto może podejść poważnie do potrzeb użytkownika i społeczności na kilka sposobów, np. poprzez zbieranie informacji na temat *modal split* danego miasta i wykorzystując je do udoskonalania polityki zarządzania mobilnością. Niektóre miasta inwestują w badania na temat specyficznych lub nowych grup docelowych dla zarządzania mobilnością (np. dzieci, turyści, obywatele, pasażerowie komunikacji miejskiej, nowi mieszkańcy). Drugorzędne źródła informacji np. dane o wypadkach drogowych, trendy w wykorzystaniu transportu publicznego, dane jakości powietrza, mogą zostać przeanalizowane podczas wstępnych prac nad polityką zarządzania mobilnością. Nie należy zapominać o konsultowaniu z mieszkańcami ogólnych celów i planów miasta, dotyczących zrównoważonego transportu oraz procesu planowania polityki zarządzania mobilnością. Mogą zostać podjęte różne akcje, od dystrybucji ulotek po organizację publicznych forów, które będą miały na celu informowanie i tworzenie publicznego wsparcia dla zarządzania mobilnością.

Polityka zarządzania mobilnością powinna zostać opracowana i włączona do całościowej polityki transportowej miasta.

Wizja i cele polityki zarządzania mobilnością

Polityka zarządzania mobilnością powinna zostać opracowana i włączona do całościowej polityki transportowej miasta. Dokument powinien wyjaśniać całościowe zamierzenia i plany dotyczące promocji zrównoważonego transportu i zarządzania popytem na korzystanie z samochodów poprzez zmianę nastawienia i zachowania podróżnych. Dokument polityki zarządzania mobilnością powinien zostać zaakceptowany przez polityków i szersze grono odbiorców. Konsultacja z partnerami podczas wstępnej fazy przygotowań dokumentu polityki zarządzania mobilnością pomoże uniknąć jego odrzucenia. Informowanie polityków i szerszego grona odbiorców o wizji zarządzania mobilnością (działania typu *kampania na rzecz kampanii*) jest bardzo ważne dla zdobycia poparcia politycznego i publicznego od samego początku. Ważne, żeby dokument polityki wyrażał zamierzenia zarządzania mobilnością. Równie użyteczne jest wprowadzenie zarządzania mobilnością do ramowej polityki transportu miejskiego, jako że środki zarządzania mobilnością rzadko funkcjonują samodzielnie. Częściej natomiast występują jako pakiet środków, np. kampania informacyjna połączona z infrastrukturą,

*To co powinno
odróżniać
zarządzanie
mobilnością
od tradycyjnego
działania to przede
wszystkim
zorientowanie
zarządzania na popyt,
a nie na podaż.*

*Koncepcja zarządzania
mobilnością ma na
celu zachęcanie ludzi
do ograniczania
użytkowania
samochodów
osobowych
w podróżach.*

polityką cenową czy regulacjami. Połączenie zarządzania mobilnością (środki pozainwestycyjne) i środków *twardych*, takich jak środki infrastrukturalne, polityka cenowa i regulacje, daje większe szanse na lepszy rezultat w kategoriach zmiany używanego środka transportu. To co powinno odróżniać zarządzanie mobilnością od tradycyjnego działania to przede wszystkim zorientowanie zarządzania na popyt, a nie na podaż.

Podsumowanie

Koncepcja zarządzania mobilnością ma na celu zachęcanie ludzi do ograniczania użytkowania samochodów osobowych w podróżach. U jej podstaw leżą środki pozainwestycyjne (*miękkie*), jak informacja, inżynieria ruchu, organizacja usług czy koordynacja działań różnych partnerów. Środki te najczęściej mają za zadanie poprawę skuteczności środków *twardych* stosowanych w transporcie miejskim (takich jak nowe linie tramwajowe, drogi lub ścieżki rowerowe). Środki zarządzania mobilnością (w porównaniu ze środkami *twardymi*) nie muszą wymagać wielkich inwestycji finansowych, przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiego wskaźnika korzyści/koszty. Wysoki poziom mobilności oznacza

Wysoki poziom mobilności oznacza duży wybór możliwości i form przemieszczania się przy małym wydatku energii i obciążeniu środowiska, małym nakładzie czasu i kosztów oraz niskim poziomie zagrożeń i stresu.

duży wybór możliwości i form przemieszczania się przy małym wydatku energii i obciążeniu środowiska, małym nakładzie czasu i kosztów oraz niskim poziomie zagrożeń i stresu. Charakterystyczną cechą zrównoważonej mobilności, powinna być obniżona emisja dwutlenku węgla na środowisko naturalne i wzrost korzyści dla człowieka.

W polskich warunkach zarządzanie mobilnością jest zabiegiem szczególnie trudnym, zważywszy iż do lat dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia byliśmy państwem bloku wschodniego, w którym dostęp do wszelkiego rodzaju dóbr był bardzo ograniczony. Do dzisiaj, w świadomości wielu Polaków samochód postrzegany jest jako dobro świadczące o prestiżu i nierzadko decydujące o tym, jak jesteśmy odbierani przez innych. Dlatego tak trudno nam zrezygnować z tego, co jeszcze niedawno wydawało się nieosiągalne, a dziś jest wyznacznikiem sukcesu.

Świadomość proekologiczna, jak i świadomość problemów transportowych, wynikających z wciąż rosnącego natężenia ruchu w Polsce jest ciągle bardzo niska. Ochrona przyrody, dóbr naturalnych, troska o przyszłe pokolenia to dla wielu osób tylko

*Świadomość
proekologiczna,
jak i świadomość
problemów
transportowych,
wynikających z wciąż
rosnącego natężenia
ruchu w Polsce jest
ciągle bardzo niska.*

Mieszkańcy polskich miast nie zdają sobie sprawy z wagi ich osobistych wyborów dotyczących odbywanych podróży, jak również z faktu, że ich zachowania komunikacyjne rzutują na warunki podróży oraz ogólną jakość życia w mieście.

frazesy. Mieszkańcy polskich miast nie zdają sobie sprawy z wagi ich osobistych wyborów dotyczących odbywanych podróży, jak również z faktu, że ich zachowania komunikacyjne rzutują na warunki podróży oraz ogólną jakość życia w mieście. Często kierują się jedynie własną wygodą i wybór pojazdu indywidualnego argumentują potrzebą niezależności. Odbywają jednoosobowe podróże nawet w przypadku, gdy oferta transportu publicznego jest bardzo atrakcyjna lub wręcz konkurencyjna w stosunku do samochodu; gdy istnieją wszelkie przesłanki, by udostępnić miejsce w swoim pojeździe innym osobom, np. współpracownikom.

W polskich warunkach, wyzwaniem zarządzania mobilnością jest więc przede wszystkim nie sama zmiana zachowań komunikacyjnych, będąca niejako efektem końcowym, ale zmiana norm społecznych, poglądów i mentalności ludzi. A to jest procesem bardzo żmudnym i długotrwałym. Dlatego koncepcja zarządzania mobilnością może nie od razu zyskać zwolenników, gdyż zwykle oczekuje się natychmiastowych, a na dodatek spektakularnych rezultatów. Poza tym, zarządzanie mobilnością jest podejściem wciąż niedocenianym w Polsce, traktowanym w środowisku branżowym trochę pobłażliwie.

Proces zarządzania mobilnością wiąże się z podnoszeniem jakości usług transportu publicznego, zapewnianiem bezpiecznych ciągów pieszych, spójnej i gęstej sieci dróg rowerowych, a to z kolei oznacza drażliwy temat ograniczania środków finansowych na inwestycje przyjazne samochodom. Realizacja idei zarządzania mobilnością wiąże się często z wprowadzaniem nieprzychylnych samochodom strategii – ograniczaniem ruchu dla pojazdów indywidualnych w centrach miast, wprowadzaniem opłat kongestyjnych, etc. W mentalności wielu użytkowników aut, rozwiązania takie kojarzą się mylnie z ograniczaniem praw, wolności, swobody poruszania się – mało mówi się natomiast o następstwach tego typu działań i ich pozytywnych skutkach dla systemu transportu, środowiska, ochrony dóbr kultury. Dlatego w przypadku decydentów decyzja o realizacji tak niepopularnych i mogących wywołać fale sprzeciwu, rozwiązaniach, jest ogromnym wyzwaniem.

Proces zarządzania mobilnością wiąże się z podnoszeniem jakości usług transportu publicznego, zapewnianiem bezpiecznych ciągów pieszych, spójnej i gęstej sieci dróg rowerowych.

Realizacja idei zarządzania mobilnością wiąże się często z wprowadzaniem nieprzychylnych samochodom strategii, rozwiązania takie kojarzą się mylnie z ograniczaniem praw, wolności, swobody poruszania się – mało mówi się natomiast o następstwach tego typu działań i ich pozytywnych skutkach dla system transportu, środowiska, ochrony dóbr kultury.

FINANSOWANIE INFRASTRUKTURY

w Unii Europejskiej



TOMASZ LACHOWICZ

Absolwent Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego oraz Wydziału Prawa Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie. Ukończył studia podyplomowe w Szkole Głównej Handlowej z Zarządzania w Gospodarce; stypendysta Rządu Flamandzkiego. Odbył także staż w największej organizacji kolejowej w Brukseli „CER – Community of European Railways”. Obecnie Dyrektor Generalnego Przedstawicielstwa PKP S.A. w Brukseli – pierwszej polskiej firmy w Brukseli PKP S.A., które tworzył w 2002 roku.

Jednym z głównych celów Białej Księgi w/s Transportu z 2011 r. jest redukcja o 20% emisji gazów cieplarnianych w transporcie w 2030 r., przyjmując za punkt wyjścia poziom emisji z 2008 r. Aby to osiągnąć, Biała Księga Komisji Europejskiej przedkłada ambitne, długoterminowe cele dla transportu kolejowego. W obszarze kolejowych przewozów towarowych oczekuje się realizacji celu polegającego na przeniesieniu 30% ładunków w przewozach powyżej 300 km z dróg na inne gałęzie transportu takich jak kolej i żegluga wodna, natomiast w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego zakłada się potrojenie do 2030 r. długości linii kolei dużych prędkości oraz stworzenie Europejskiej Sieci Kolei Dużych Prędkości do roku 2050. Jest to dowód na to, że UE stawia na kolej. Pytanie tylko, czy uda się te cele zrealizować i jak zapewnić odpowiednie finansowanie dla realizacji tych założeń.

Do 2020 roku koszt zakończenia budowy samej sieci TEN-T wyniesie 500 miliardów € z czego połowę stanowi koszt usuwania wąskich gardeł.

Komisja Europejska szacuje, że rozwój samej infrastruktury kolejowej, adekwatny do przyszłych potrzeb adaptacji wzrastającego wolumenu transportu, może kosztować 1,5 biliona € do 2030 roku. Do 2020 roku koszt zakończenia budowy samej sieci TEN-T wyniesie 500 miliardów € z czego połowę stanowi koszt usuwania wąskich gardeł. Finansowanie w ramach programu TEN-T generuje średnio 5 mln € pochodzące z budżetów państw członkowskich na każdy 1 mln € z budżetu KE w ramach mechanizmu lewarowania. KE zaznacza, iż do realizacji sieci TEN-T należy zapewnić długofalowe i właściwe finansowanie, którego brak zarówno u państw członkowskich, jak i w budżecie UE. Z tego powodu KE próbuje pozyskać do swych projektów także sektor prywatny.

Ubiegłoroczna propozycja KE ws. wytycznych dla TEN-T i związany z tym nowy instrument finansowania CEF (ang. *Connecting Europe Facility*) wydaje się być ważnym i niezbędnym, choć nie jedynym elementem dla osiągnięcia długoterminowych celów w sektorze transportu UE. Sektor kolejowy w Brukseli, w tym Grupa PKP z zadowoleniem przyjmuje propozycję KE, a jednocześnie dostrzega obszary, które wymagają szerszej analizy w trakcie rozpoczętego obecnie procesu legislacyjnego.

Finansowanie sieci TEN-T

W dniu 19 października ub.r. Komisja Europejska przedstawiła wniosek w sprawie rozporządzenia ustanawiającego CEF. Zapisy rozporządzenia ws. CEF są ściśle powiązane z propozycją zrewidowanych dla przyszłego okresu finansowego aktów prawnych regulujących ww. polityki sektorowe. W związku z tym, zgodnie z propozycją KE, rozporządzenie ws. CEF oraz wnioski dotyczące rozporządzeń w sprawie wytycznych dla transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T), infrastruktury energetycznej (TEN-E) oraz sieci telekomunikacyjnych (INFSO) wraz z komunikatami ws. etapu pilotażowego realizacji inicjatywy w zakresie obligacji projektowych w ramach strategii *Europa 2020* oraz ws. ram dla nowej generacji innowacyjnych instrumentów finansowych i komunikatem wiodącym ws. pakietu na rzecz rozwoju zintegrowanych infrastruktur europejskich, wchodzi w skład europejskiego pakietu infrastrukturalnego.

W załączniku do rozporządzenia znajduje się wykaz wstępnie ustalonych projektów korytarzy transportowych sieci bazowej w dziedzinie transportu, wykaz priorytetowych korytarzy i obszarów w dziedzinie infrastruktury energetycznej oraz wykaz wstępnie ustalonych priorytetów i obszarów działania w dziedzinie telekomunikacji.

Komisja Europejska uzasadnia potrzebę utworzenia CEF faktem, że choć w realizacji wymaganej infrastruktury poprzez odpowiednie inwestycje i mechanizmy cenowe główną rolę mają odegrać rynek i budżety narodowe, to jednak niektóre priorytety inwestycyjne nie będą mogły być przeprowadzone lub nastąpią z opóźnieniem, jeżeli nie uzyskają wsparcia na poziomie UE. Także dotychczasowe doświadczenia KE z inwestycjami w obszarze projektów priorytetowych TEN-T nie są, delikatnie mówiąc, najlepsze.

W przedstawionym przez KE w dniu 29 czerwca 2011 r. Komu-

Propozycja KE ws. rozporządzenia ws. CEF (Connetcting Europe Facility) ma na celu zapewnienie wspólnych podstaw prawnych i ram finansowych dla trzech sektorów: transportu, energetyki oraz telekomunikacji.

nikacie w sprawie wieloletnich ram finansowych (WRF) na okres 2014-2020 pt.: Budżet z perspektywy *Europy 2020*, zaproponowano utworzenie nowego zintegrowanego instrumentu dla realizacji europejskich priorytetów inwestycyjnych w obszarze transportu, energetyki oraz telekomunikacji, zwanego instrumentem CEF (*Łącząc Europę*).

Propozycja KE ws. rozporządzenia ws. CEF (*Connetcting Europe Facility*) ma na celu zapewnienie wspólnych podstaw prawnych i ram finansowych dla trzech sektorów: transportu, energetyki oraz telekomunikacji. CEF ma służyć wykorzystaniu synergii w ramach i pomiędzy sektorami, zarówno na poziomie przygotowania jak i wdrażania projektów, co ma przyczynić się do zwiększenia skuteczności interwencji UE i jednocześnie, poprzez standaryzację zasad ich realizacji, do uproszczania procedur i redukcji kosztów wspólnych oraz ma pomóc w zapewnieniu spójnego i transparentnego podejścia do współfinansowania ze środków UE, co ma zwiększyć potencjalne możliwości większego zaangażowania środków sektora prywatnego.

Cele CEF

KE zakłada, iż utworzenie CEF przyczyni się do realizacji następujących celów:

1 Cele ogólne

- przyczynianie się do inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu poprzez tworzenie nowoczesnych i wysoce efektywnych sieci transeuropejskich (drogi, kolej, sieci energetyczne, rurociągi, sieci szerokopasmowe), co jest jednym z warunków realizacji i funkcjonowania europejskiego Jednolitego Rynku, osiągnięcia europejskich założeń trwałego wzrostu gospodarczego zgodnie ze Strategią *Europa 2020*;
- realizacja celów 3 x 20¹.

2 Cele sektorowe

Transport usuwanie wąskich gardeł i uzupełnianie brakujących połączeń, zapewnienie zrównoważonego i efektywnego transportu w perspektywie długoterminowej, optymalizacja integracji i wzajemnych połączeń poszczególnych rodzajów transportu oraz poprawa interoperacyjności usług transportowych;

Energetyka promowanie dalszej integracji jednolitego rynku energetycznego i interoperacyjności transgranicznych sieci energii elektrycznej i gazowej, w tym poprzez zagwarantowanie, że żadne państwo członkowskie nie pozostanie odizolowane od sieci europejskiej, zapewnienie w UE bezpieczeństwa dostaw oraz zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska, w szczególności poprzez rozwiązania sprzyjające włączeniu energii ze źródeł odnawialnych do sieci przesyłowych i rozwój sieci przesyłowej dwutlenku węgla, a także bloków energetycznych na bazie gazu ziemnego;

1 20% zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, 20% udział energii ze źródeł odnawialnych w łącznym zużyciu energii w UE oraz 20% wzrost efektywności energetycznej do końca 2020 roku.

Państwa CEEC powinny zadbać o to, aby zwiększenie finansowania interwencji CEF w stosunku do WRF 2007-2013 nie wpłynęło negatywnie na zaproponowaną przez KE kopertę polityki spójności.

Telekomunikacja przyspieszenie wdrażania szybkich i ultraszybkich sieci szerokopasmowych i ich uruchomienia, w tym dla małych i średnich przedsiębiorstw, promowanie wzajemnych połączeń oraz interoperacyjności krajowych usług publicznych świadczonych on-line, jak również dostępu do takich sieci.

Dla ww. celów zostały zaproponowane wskaźniki wykonania.

Wymiar finansowy

Koperta finansowa na lata 2014-2020 w ramach Działu 1 Inteligentny wzrost gospodarczy, sprzyjający włączeniu społecznemu w wysokości 50 mld €, z czego:

Transport 31,694 mld €, z czego 10 mld € przenoszone w ramach tzw. *ring-fencing'u* z Funduszu Spójności na projekty infrastruktury transportowej sieci bazowej;

Energetyka 9, 121 mld €;

Telekomunikacja 9, 185 mld €.

KE przewiduje możliwość przenoszenia środków pomiędzy sektorami w ramach ww. kwot (z wyłączeniem środków z Funduszu Spójności), jeżeli taka potrzeba zostanie zidentyfikowana w wyniku ewaluacji śródkresowej w połowie 2018 r.

W przypadku nierozpoczęcia działania w rok od daty ustalonej w warunkach regulujących przyznanie pomocy, KE może zdecydować o anulowaniu przyznanego dofinansowania, zaś gdy w okresie dwóch lat od ustalonej daty nie zostanie zakończone wdrażanie projektu może zostać podjęta decyzja o konieczności zwrotu dotacji.

Przewidywane formy pomocy finansowej:

Wśród zaproponowanych przez KE form pomocy finansowej przewidziano: dotacje, zamówienia oraz instrumenty finansowe. Zgodnie z propozycją KE w ramach CEF podatek VAT nie będzie kosztem kwalifikowanym.

Wnioski wybiera się w drodze zaproszenia do składania ofert w oparciu o program prac. Wnioski o dofinansowanie z instrumentu CEF mogą być składane przez pojedyncze państwa członkowskie lub grupę państw członkowskich, organizacje międzynarodowe, wspólne przedsięwzięcia, bądź przedsiębiorstwa lub instytucje publiczne lub prywatne ustanowione w państwach członkowskich, jak również podmioty, które nie posiadają osobowości prawnej zgodnie z obowiązującym prawem krajowym, pod warunkiem, że ich przedstawiciele są umocowani do podejmowania zobowiązań w ich imieniu i udzielania gwarancji co do ochrony finansowych interesów UE równoważnych gwarancjom udzielanym przez osoby prawne.

W przypadku wniosków o dotacje, z wyłączeniem działań w dziedzinie telekomunikacji i transportu z zakresu zarządzania ruchem lotniczym, konieczne jest dołączanie zgody państw członkowskich, których dotyczy działanie.

W odniesieniu do środków transferowanych z Funduszu Spójno-

ści rozporządzenie przewiduje ogłaszanie specjalnych zaproszeń do składania wniosków o dofinansowanie, adresowanych wyłącznie do państw UE uprawnionych do korzystania z pomocy w ramach ww. funduszu. W toku oceny zgłoszonych wniosków największy możliwy priorytet powinien być przyznany projektom odpowiadającym alokacjom krajowym z Funduszu Spójności.

Stawki współfinansowania

Określenie stawek współfinansowania dotacji zależne będzie od sektora i charakteru działań:

Transport

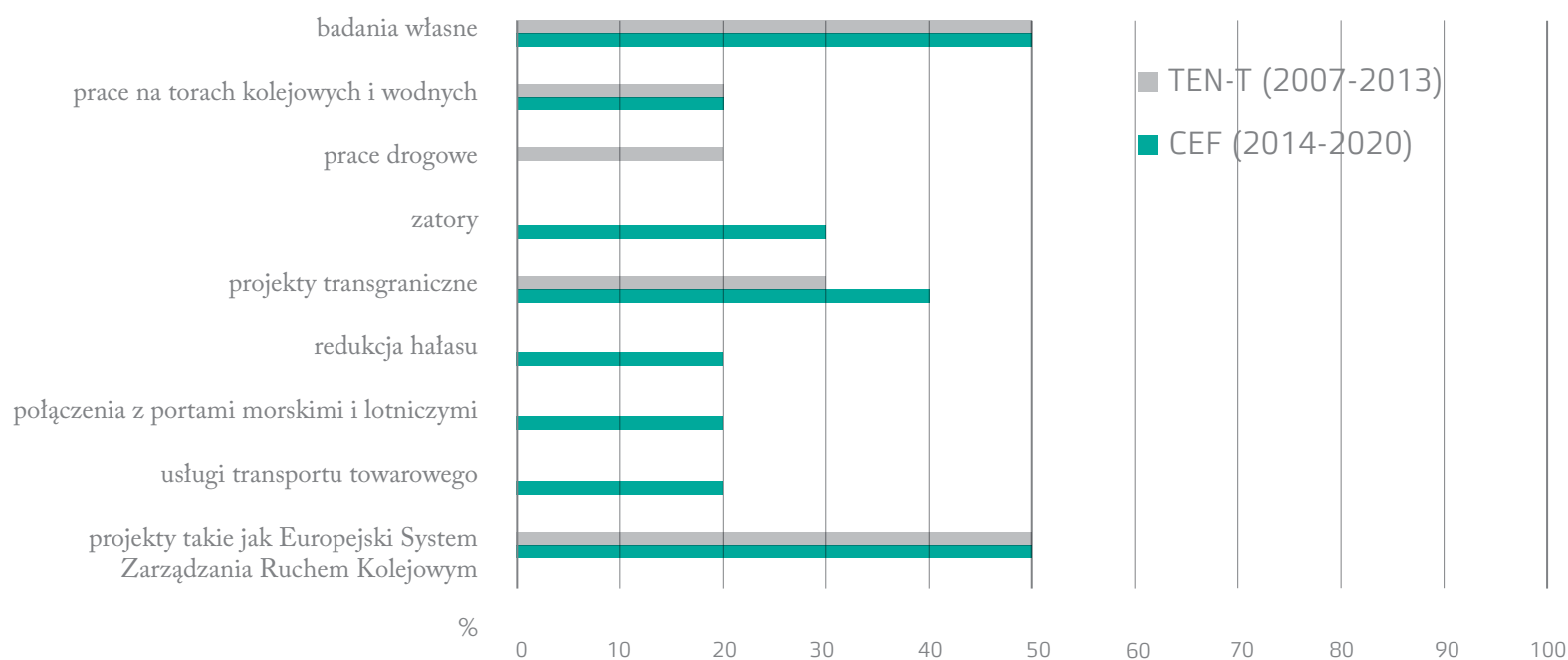
Prace studyjne – do 50% kosztów kwalifikowanych (do 80%² lub 85% dla prac w ramach 10 mld € z Funduszu Spójności); roboty: w przypadku kolei i śródlądowych dróg wodnych – do 20% (do 80% lub 85% dla robót w ramach 10 mld € z Funduszu Spójności) do 30% dla działań związanych z eliminacją wąskich gardeł i do 40%, gdy projekt zawiera odcinki transgraniczne (do 80% lub 85% dla drogowych odcinków transgranicznych w ramach 10 mld € z Funduszu Spójności), w przypadku połączeń transportu lądowego z portami morskimi i portami lotniczymi, rozwoju portów i platform multimodalnych – do 20% (do 80% lub 85% dla działań w ramach 10 mld euro z Funduszu Spójności), w ramach działań ograniczających hałas powodowany przez kolejowy ruch towarowy, – do 20%; Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) – do 50% (do 80 lub 85% dla działań w ramach 10 mld euro z Funduszu Spójności), systemy zarządzania ruchem – do 20% (do 80 lub 85% dla działań w ramach 10 mld € z Funduszu Spójności), usługi transportu towarowego, bezpieczne miejsca parkingowe przy drogach sieci bazowej, rozwój autostrad morskich – do 20%;

2 80% w przypadku regionów słabiej rozwiniętych państw członkowskich, kwalifikujących się do systemu przejściowego Funduszu Spójności w dniu 1 stycznia 2014 r.

Poniższy rysunek przedstawia porównanie wskaźników dofinansowania w transporcie pomiędzy obecnym rozporządzeniem finansowym TEN-T i przyszłym instrumentem CEF:

Rys. 1

Porównanie wskaźników dofinansowania w transporcie pomiędzy obecnym rozporządzeniem finansowym TEN-T i przyszłym instrumentem CEF



Energetyka

Prace studyjne i roboty – 50% kosztów kwalifikowanych, w ściśle określonych przypadkach możliwe jest zwiększenie dofinansowania do 80%.

Telekomunikacja

Działania w obszarze sieci szerokopasmowych – 50% kosztów kwalifikowanych, usługi ogólne – 75%, platformy usług bazowych powinny być z zasady dofinansowywane poprzez zamówienia, ale w wyjątkowych przypadkach mogą uzyskać 100 % dofinansowaną dotację, działania wspierające program – 75%.

KE przewiduje możliwość podniesienia o maksymalnie 10 punktów procentowych stawek współfinansowania (z wyjątkiem Funduszu Spójności) dla działań charakteryzujących się synergiami międzysektorowymi, realizujących cele w zakresie przeciwdziałania zmianie klimatu, podnoszących poziom odporności na skutki zmiany klimatu lub ograniczających emisje gazów cieplarnianych.

Formuła zarządzania

Proponowane jest centralne zarządzanie przez KE (głównie na etapie wyboru projektów), która będzie wspierana poprzez Komitet Koordynujący CEF. Do obowiązków państwa członkowskiego będzie należało przygotowanie i realizacja projektów, monitoring i kontrola finansowa, w tym certyfikacja wydatków oraz sprawozdawczość.

Udział państw trzecich

Państwa trzecie oraz podmioty ustanowione w nich mogą uczestniczyć w działaniach służących realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, w przypadku gdy ich udział jest potrzebny do osiągnięcia celów ww. działania. Z zasady nie

mogą oni jednak otrzymywać finansowania z CEF, z wyłączeniem sytuacji, gdy jest to konieczne dla realizacji celów danego projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania. Możliwe będzie również przeprowadzanie działań na terytorium kraju trzeciego.

Instrumenty finansowania: CEF i Fundusz Spójności

Propozycja KE w sprawie TEN-T przewiduje dualne podejście do rozwoju infrastruktury transportowej poprzez stworzenie sieci bazowej (z datą zakończenia wdrożenia przewidzianych dla niej projektów do 2030 r.) i kompleksowej (do 2050 r.) z naciskiem na wydajność transportu, ochronę środowiska, bezpieczeństwo i jakość. Wszystkie projekty nowej sieci podstawowej TEN-T powinny oczywiście charakteryzować się tzw. europejską wartością dodaną.

Założyć można, że KE skupi się głównie na zapewnieniu wdrożenia sieci bazowej TEN-T, w związku z tym rodzi się pytanie jak zapewnić jednoczesny rozwój sieci kompleksowej (głównie połączeń o charakterze regionalnym), ważnej zarówno dla samych regionów, ale też dla przewoźników kolejowych działających w tych regionach, co z kolei przekłada się na kondycję całego sektora kolejowego. W tym aspekcie kluczowa dla nowych państw członkowskich pozostanie Polityka Spójności, analiza potrzeb i uwzględnienie odpowiednich projektów infrastrukturalnych i około-infrastrukturalnych w programach operacyjnych, w tym RPO danych województw.

Na szczeblu politycznym, przy wsparciu władz regionalnych i beneficjentów Funduszy Spójności, państwa CEEC powinny zadbać o to, aby zwiększenie finansowania interwencji CEF w stosunku do WRF 2007-2013 nie wpłynęło negatywnie na zaproponowaną przez KE kopertę polityki spójności.

Wiele wątpliwości, które zostały już wstępnie wyrażone w Brukseli zarówno przez PKP, jak i inne podmioty, budzi propozycja KE

Wiele wątpliwości budzi propozycja KE w zakresie zasilenia CEF kwotą 10 mld € transferowaną z Funduszu Spójności na cele związane z transportem.

w zakresie zasilenia CEF kwotą 10 mld € transferowaną z Funduszu Spójności na cele związane z transportem. Propozycja ta wymaga dalszych analiz i rozmów z przedstawicielami instytucji UE oraz wiedzy na temat tego, czy w przypadku odstąpienia od tego pomysłu, środki te (10 mld €) wrócą do Funduszu Spójności czy też zostaną przekazane na inne polityki UE.

KE zaznacza tu, że kwota 10 mld € pochodząca z Funduszu Spójności i przesunięta do CEF wciąż będzie dostępna jedynie państwom, które kwalifikują się do korzystania z funduszu spójności. Zasady wykorzystania tej kwoty przez te państwa pozostaną takie same, jak w przypadku zasad korzystania ze środków FS, czyli wskaźnik maksymalny współfinansowania wynosi 85%. Pozostałe środki instrumentu CEF (czyli 21,7 mld €) będą wydatkowane zgodnie z zasadami finansowymi programu TEN-T wedle podanych w tabeli powyżej wskaźników współfinansowania (czyli od 20 do 50% w zależności projektu). KE szacuje, iż mechanizm lewarowania w przypadku CEF może osiągnąć ostateczną wartość inwestycji na poziomie 140-150 mld €.

KE przedstawia różne formy pomocy finansowej. Sektor kolejowy z zainteresowaniem oczekuje na rezultaty projektu pilotażowego

dla obligacji projektowych. Niemniej zapowiedziane przez KE szersze zastosowanie obligacji projektowych w ramach CEF powinno zostać poprzedzone szczegółową analizą wniosków z realizacji fazy pilotażowej, szczególnie w kontekście skali wykorzystania tego instrumentu i możliwych powiązań z już dostępnymi mechanizmami wsparcia jak instrument gwarancji pożyczkowych dla projektów TEN-T. Pozytywnie należy także przyjąć możliwość łączenia instrumentów finansowych z dotacjami finansowanymi z budżetu UE, w tym również objętymi zakresem Rozporządzenia CEF.

Dla sprawnego wdrożenia i budowy sieci TEN-T konieczne jest także zapewnienie spójności pomiędzy poszczególnymi aktami prawnymi. Ocena projektowanych rozwiązań dla instrumentu CEF uzależniona jest także od kształtu zapisów projektu w/w Wytycznych, ponieważ stanowią one punkt odniesienia dla konkretnych zapisów CEF (definicje działań i elementów składowych sieci, struktura, priorytety rozwoju oraz standardy techniczne infrastruktury sieci bazowej i kompleksowej, wymogi związane z wyznaczaniem i koordynacją zarządzania odcinkami korytarzy transportowych sieci bazowej).

Obok inwestycji modernizacyjnych, zasadnym jest rozważenie możliwości zapewnienia finansowania z budżetu UE inwestycji polegających na odtworzeniu (rewitalizacji) istniejących połączeń, szczególnie kolejowych oraz wodnych śródlądowych na sieci TEN-T. Realizacja tego typu inwestycji znacząco wpłynie na podniesienie konkurencyjności tego sektora, co przyczyniłoby się do realizacji głównych celów polityki transportowej zawartych w Białej Księdze dla transportu.

W okresie 2005-2050 nastąpi podwojenie wolumenu przewozów kolejowych (wzrost nawet o 111% w przewozach pasażerskich oraz o 87% w przewozach towarowych).

Korytarze

Na liście projektów transportowych znajdującej się w załączniku do projektu Rozporządzenia umieszczono następujące projekty, które znajdują się na terenie Polski:

- linia kolejowa Tallin-Ryga-Kowno-Warszawa (prace studyjne);
- linia kolejowa na odcinku Gdynia-Katowice (modernizacja);
- porty w Gdyni i Gdańsku
(interconnections oraz rozwój platform multimodalnych);
- linia kolejowa na odcinku Warszawa-Katowice (modernizacja);
- linia kolejowa Katowice-Ostrawa-Brno-Wiedeń
oraz Katowice-Žilina-Bratysława-Wiedeń
(modernizacja odcinków trans granicznych (PL-CZ oraz PL-SK)
oraz rozwój platform multimodalnych);
- prace studyjne oraz modernizacja linii kolejowej na odcinku granica z BY-Warszawa-Poznań-granica z DE;
- transgraniczny odcinek linii kolejowej Wrocław-Drezno
(modernizacja);
- transgraniczny odcinek linii kolejowej
Wrocław-Praga (modernizacja);
- linia kolejowa Katowice-Wrocław-granica z DE (modernizacja).

Wbrew wcześniejszym zapowiedziom Komisji i ustaleniom na forum instytucji UE dot. koncepcji rozwoju sieci TEN-T opartej na strukturze dwupoziomowej, składającej się z sieci bazowej i z sieci kompleksowej, KE przedstawiła listę korytarzy transportowych sieci bazowej, co tworzyć będzie trzeci poziom sieci TEN-T, wyznaczający uprzywilejowane projekty, na realizację których w pierwszej kolejności przeznaczone będzie finansowanie ze środków pochodzących z budżetu UE.

Zasadność podejścia korytarzowego powinna być ponownie przeanalizowana pod kątem innych aktów prawnych (głównie Rozporządzenia 913/2010 dot. Europejskiej sieci kolejowej dla przewozów towarowych) i prowadzonych obecnie prac na europejskich korytarzach transportowych.

Podczas jednych z ostatnich warsztatów kolejowych w Brukseli dyskutowano nad zwiększeniem przepustowości transportowej poprzez poprawę standardów technicznych. Komisja Europejska zaznacza, że w okresie 2005–2050 nastąpi podwojenie wolumenu przewozów kolejowych (wzrost nawet o 111% w przewozach pasażerskich oraz o 87% w przewozach towarowych). Adaptacja takich wielkości przewozowych może nastąpić tylko dzięki zwiększeniu przepustowości sieci kolejowej, co można osiągnąć za pomocą podniesienia parametrów technicznych bieżących linii oraz dzięki budowie nowych linii kolejowych. Zdaniem ekspertów kolejowych podniesienie standardów linii kolejowych może pozwolić na podwojenie obecnej przepustowości. Dalsze zwiększanie przepustowości możliwe byłoby ze zwiększeniem długości pociągów z 400 do 750 metrów, co skutkowałoby 30% zwiększeniem efektywności przewozów.

Kraków Airport – brama do Polski Południowej



O popularności transportu lotniczego, siatce połączeń z Krakowa oraz inwestycjach i perspektywach rozwoju krakowskiego portu pisze dr Jan Pamuła, Prezes Zarządu Kraków Airport.



JAN PAMUŁA

Absolwent Akademii Ekonomicznej w Krakowie, doktor nauk ekonomicznych.

Jego doświadczenie zawodowe obejmuje zarządzanie firmami z branży finansowej, nieruchomości i transportowej. W latach 1991-1993 poseł na Sejm RP, przewodniczący Klubu Parlamentarnego KLD oraz przewodniczący Komisji Transportu, Handlu i Łączności.

W latach 90. był Prezesem Izby Rzemieślniczej w Krakowie oraz pierwszym wiceprezesem Banku Przemysłowo-Handlowego. Zasiadał w Radach Nadzorczych Banku Spółdzielczego Rzemiosła, Międzynarodowej Giełdy Towarowej i Krakowskiego Holdingu Komunalnego.

Wykłada w Małopolskiej Wyższej Szkole Ekonomicznej.

Od lipca 2008 r. pełni funkcję Prezesa Zarządu Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków – Balice Sp. z o.o. W latach 2009-2011 był Prezesem Związku Regionalnych Portów Lotniczych.

Od stycznia 2011 r. jest przewodniczącym Rady Nadzorczej Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta.

Krakowski port po raz drugi w swojej historii obsłużył w ciągu jednego roku ponad 3 miliony pasażerów. Także tegoroczne prognozy są bardzo optymistyczne – zakładamy wzrost ruchu pasażerskiego o 10%.

Latanie coraz bardziej popularne

Branża lotnicza w Polsce ocenia rok 2011 jako bardzo udany. Specjaliści zwracają uwagę, że branża lotnicza jest odbiciem nastrojów w gospodarce – w im lepszej jest kondycji, tym częściej podróżujemy. Ubiegłoroczne wyniki pokazują, że mamy w Polsce szansę na bardzo szybki rozwój transportu lotniczego. Krakowski port po raz drugi w swojej historii obsłużył w ciągu jednego roku ponad 3 miliony pasażerów. Dobre wyniki zanotowały również inne polskie lotniska. Także tegoroczne prognozy są bardzo optymistyczne – zakładamy wzrost ruchu pasażerskiego o 10%.

To dowód na to, że Polaków stać na podróż samolotem i że zmieniają się nasze przyzwyczajenia. Coraz częściej, zamiast wielogodzinnej jazdy samochodem czy pociągiem wybieramy szybszą podróż samolotem. Także na trasach krajowych. Ten potencjał dostrzegają przewoźnicy, otwierający połączenia lotnicze pomiędzy największymi miastami Polski. Jeszcze kilka lat temu konkurencja na trasach regionalnych wydawała się nieprawdopodobna, a dzisiaj o krajowego pasażera zabiegają LOT, EuroLOT i nowa linia OLT Express. Z Krakowa można polecieć do Warszawy, Gdańska, Poznania i Szczecina, w kwietniu ruszy połączenie z Wrocławiem.



Zmieniają się nasze przyzwyczajenia. Coraz częściej, zamiast wielogodzinnej jazdy samochodem czy pociągami wybieramy szybszą podróż samolotem.

Jeszcze kilka lat temu konkurencja na trasach regionalnych wydawała się nieprawdopodobna, a dzisiaj o krajowego pasażera zabiegają LOT, EuroLOT i nowa linia OLT Express. Z Krakowa można polecieć do Warszawy, Gdańska, Poznania i Szczecina, w kwietniu ruszy połączenie z Wrocławiem.

Konkurują ze sobą także porty lotnicze. Chcą przyciągnąć pasażerów bogatą siatką połączeń i wysoką jakością usług. Krakowskie lotnisko ma dość specyficzne, niezbyt komfortowe położenie. Z zachodu mamy konkurencję w postaci portu lotniczego w Katowicach, natomiast od strony wschodniej lotnisko w Rzeszowie. Niestety nie mamy tak komfortowej sytuacji jak port lotniczy w Gdańsku, gdzie lotnisko ma prawie monopol. Z drugiej zaś strony to położenie to szansa, wynikająca z bliskości aglomeracji śląskiej. Z części województwa śląskiego można szybciej lub łatwiej dostać się na nasze lotnisko niż do podkato-wickich Pyrzowic. Inne atuty to bliskość do granicy słowackiej już teraz sporo Słowaków korzysta z naszego portu. Chcemy przyciągnąć także pasażerów z Republiki Czeskiej z okolic Cieszyna czy Ostrawy. Balice mają dogodne połączenia np. autostradą z tą częścią Czech, a lotnisko w Ostrawie oferuje niewiele połączeń.

Kraków Airport ma ambicje stać się ważnym w tej części Europy portem przesiadkowym. Wizja rozwoju portu zakłada przekształcenie krakowskiego lotniska w najważniejszy port na południu Polski.

Regionalny port przesiadkowy

Kraków Airport ma ambicje stać się ważnym w tej części Europy portem przesiadkowym. Moja wizja rozwoju portu zakłada przekształcenie krakowskiego lotniska w najważniejszy port na południu Polski. Już teraz w siatce połączeń mamy 20 stałych przewoźników, 13 tradycyjnych i 7 niskokosztowych. W sezonie letnim oferujemy rejsy do ponad 70 portów. Połączenia z Krakowa obejmują całą południową i zachodnią Europę oraz ważne punkty na północy kontynentu. Mamy bezpośrednie loty m.in. do Londynu, Dublina, Edynburga, Paryża, Brukseli, Rzymu, Mediolanu, Barcelony, Alicante, Aten, Pragi, Wiednia, Budapesztu, Monachium, Frankfurtu, Berlina, Sztokholmu, Oslo, Kopenhagi, Billund, Reykjavíku. Pracujemy nad rozwojem połączeń wschodnich. Wielkim sukcesem jest otwarcie wiosną tego roku, po latach starań, lotów do Moskwy. Od ubiegłego roku można z Krakowa polecieć do Kijowa, na wiosnę Eurolot zapowiada uruchomienie lotów do Lwowa.

Cały czas zabiegamy o nowe połączenia. Rynek lotniczy jest coraz trudniejszy i bardziej wymagający, dlatego m.in. uruchomiliśmy Program Promocji Połączeń zatwierdzony przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Program ten promuje te linie, które



ATR 72

germanwings

KRK Airport Services sp. z o.o.

cobus

TARA NR
376 1438

LST

WAGNER

By nasz port stał się węzłem przesiadkowym realizujemy największy w historii lotniska program inwestycyjny, o wartości miliarda złotych. Część inwestycji jest dofinansowywana ze środków Unii Europejskiej – Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego.

uruchamiają nowe połączenia oraz tych przewoźników, którzy zwiększają częstotliwość swoich dotychczasowych połączeń i przewożą jak najwięcej osób. Walczymy również o czartery, co nie jest łatwe w kontekście wieloletnich zaniedbań.

Inwestycje - nowy terminal, stacja kolejowa, hotel

Dążąc do tego, by nasz port stał się węzłem przesiadkowym realizujemy największy w historii lotniska program inwestycyjny, o wartości miliarda złotych. Część inwestycji jest dofinansowywana ze środków Unii Europejskiej – Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego.

Spośród inwestycji już zrealizowanych należy wymienić wielopoziomowy, elektronicznie sterowany parking na 1243 miejsca, którego budowa trwała tylko rok i który sfinansowany był tylko z naszych pieniędzy, bez zaciągania kredytu. Wybudowaliśmy też łącznik między płytą postojową a drogą startu i lądowań, skracający drogę dojazdu na pas startowy, dający możliwość dokonywania operacji lotniczych co dwie minuty (co jest już standardem na poziomie europejskim) i zwiększający bezpieczeństwo na lotnisku.



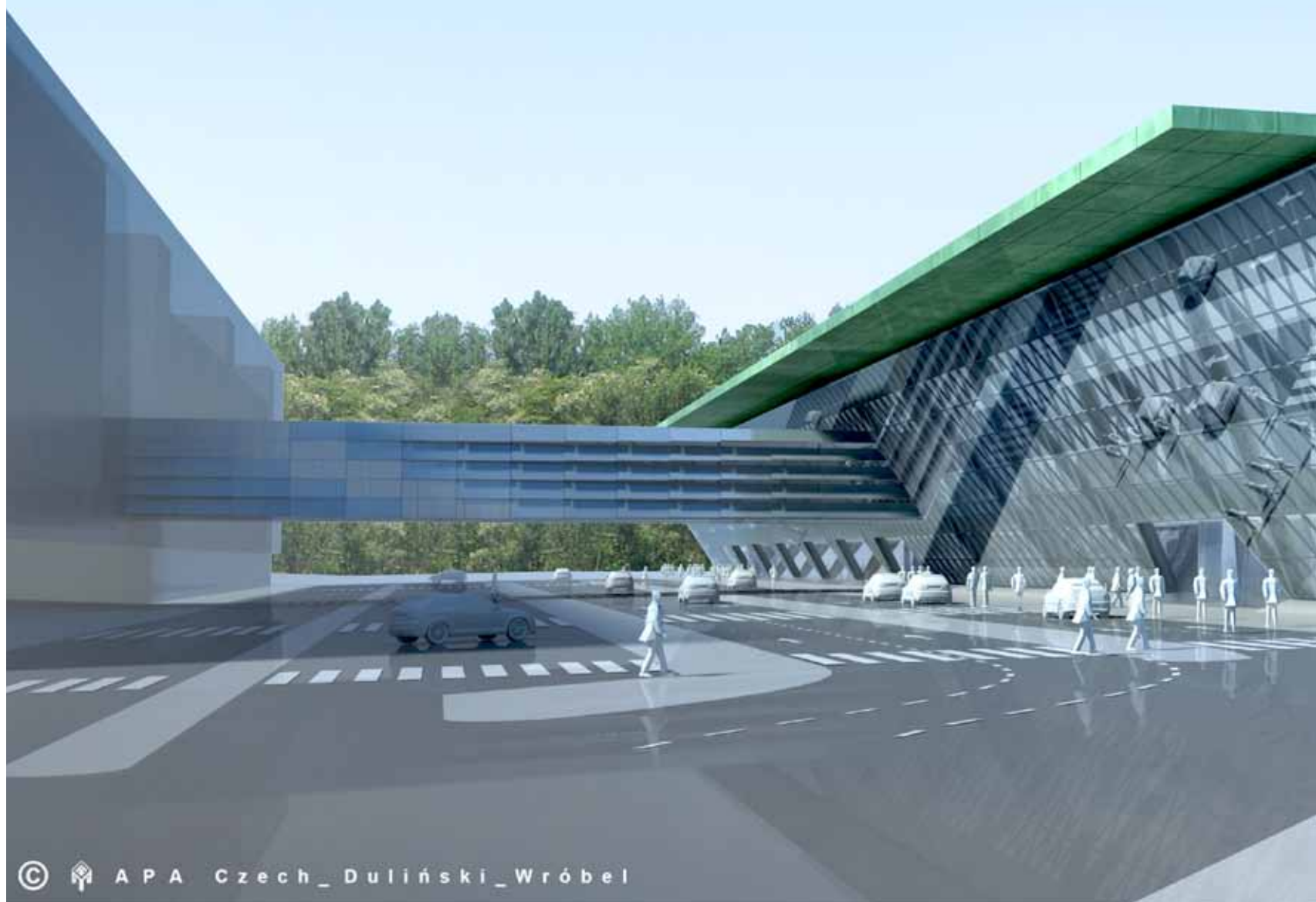
W 2014 roku oddamy nowy terminal, który będzie mógł obsłużyć nawet 8 milionów pasażerów.

Będzie bardzo komfortowy i przestrzenny – ponad trzykrotnie większy niż obecny.

Do roku 2015 chcemy zbudować nowy terminal i zmodernizować obecny, zbudować stację kolejową i hotel. Współpracujemy z samorządem i koleją nad usprawnieniem dojazdu na lotnisko. Wraz z władzami samorządowymi województwa postanowiliśmy przy niewielkich nakładach inwestycyjnych udrożnić istniejącą infrastrukturę, tak aby przepustowość obecnie istniejącej drogi dojazdowej do lotniska podnieść trzykrotnie – z 700 samochodów na godzinę do 2100. Do końca przyszłego roku zostaną zmodernizowane tory prowadzące do lotniska, a końcowy przystanek zostanie przeniesiony na tyły parkingu wielopoziomowego.

W 2014 roku oddamy nowy terminal, który będzie mógł obsłużyć nawet 8 milionów pasażerów. Będzie bardzo komfortowy i przestrzenny – ponad trzykrotnie większy niż obecny. Pasażerowie będą mieli do dyspozycji 46 stanowisk check in, 18 gateów, kilka restauracji, bogaty wybór sklepów. Obok parkingu powstanie czterogwiazdkowy hotel na 150 pokoi pod marką Hilton Garden Inn. Z parkingu, hotelu i dworca oszkloną, zadaszoną kładką będzie można przejść do nowego terminalu.

Inwestujemy również w bezpieczeństwo, rozumiane zarówno jako ochrona mienia i pasażerów, jak i bezpieczeństwa wykony-



wania operacji lotniczych. Zainstalowaliśmy system PAPI (precision approach path indicator - sygnalizacja znaków, które ułatwiają pilotowi zorientowanie się czy jest właściwie ustawiony względem drogi startowej). Uczyniliśmy również istotny krok, by stać się pierwszym lotniskiem regionalnym, który będzie lotniskiem tzw. drugiej kategorii operacyjnej. Dzięki temu lądowanie będzie możliwe nawet w trudniejszych warunkach atmosferycznych.

Rozbudowa i przebudowa istniejącego terminalu pasażerskiego Kraków-Balice T4



Dobre sąsiedztwo

Lotnisko zawsze wiąże się z pewnymi uciążliwościami dla okolicznych mieszkańców, ale mimo to jesteśmy dobrym sąsiadem. Od trzech lat prowadzimy program grantowy na projekty realizowane przez lokalne społeczności. Dofinansowanie na projekty edukacyjne, kulturalne, sportowe otrzymało już kilkadziesiąt organizacji pozarządowych. Wspieramy lokalne stowarzyszenia, parafie i instytucje samorządowe. Dotujemy nawet linię autobusową łączącą Balice z Krakowem. Cóż, lotniska się nie przeniesie. Stąd tym większe starania o dobre stosunki z sąsiadami.

Ekskluzywny wywiad z François Lacôte

*słynnym **Monsieur
Très-Grande-Vitesse***



FRANÇOIS LACÔTE

Od 1974 roku – kiedy to rozpoczął swoją karierę we francuskiej państwowej spółce kolei żelaznych SNCF odpowiadał za zaprojektowanie, wykonanie i testowanie kolejnych generacji TGV. François Lacôte, znany powszechnie jako *Monsieur TGV* nadzoruje dziś w firmie Alstom rozwój szybkiej kolei najnowszej generacji: AGV.

Absolwent Politechniki oraz Państwowej Wyższej Szkoły Dróg i Mostów, François Lacôte jest inżynierem dróg i mostów. W 1971 r. zostaje szefem Zespołu Badawczego ds. Rozwoju Miast i Studium Wykonalności Dużych Projektów w Wydziale Wyposażenia w Doubs (francuski departament w regionie Franche-Comte). W 1974 roku podejmuje pracę w SNCF (francuski odpowiednik PKP), gdzie aż 1981 r. pracuje na różnych stanowiskach kierowniczych ds. utrzymania taboru kolejowego. W 1981 roku dołącza do Wydziału ds. Taboru jako zarządzający programem lokomotyw i pociągów szybkojeźdźczych a następnie, od końca 1982 r., sprawuje funkcję dyrektora Programu TGV. Na tym stanowisku odpowiada za zaprojektowanie i wykonanie kolejnych generacji TGV i kieruje kampanią testową, która 18 maja 1990 r. ustanowiła rekord świata na szynach: 515,3 km/h. W latach 1990-1997 jako dyrektor ds. taboru jest odpowiedzialny za cały tabor kolejowy (sprzęt nowy oraz przeznaczony do konserwacji). Po czym zostaje mianowany dyrektorem Międzynarodowego Działu Rozwoju oraz dyrektorem Działu Badań i Technologii (1997-2000). W listopadzie 2000 r. wstępuje do Komitetu Wykonawczego firmy Alstom Transport, gdzie piastuje stanowisko wiceprezesa odpowiedzialnego za Dział Techniczny. Współtworzy wspólnie z SNCF i RFF V150, program badawczy, który w 2007 r. doprowadził do ustanowienia nowego kolejowego rekordu świata: 574,8 km/h. Jest również odpowiedzialny za rozwój AGV – najnowszej generacji pociągu szybkojeźdźczego, który został zaprezentowany przez firmę Alstom w 2008 roku. Od września 2009 r. jest doradcą technicznym Przewodniczącego Alstom ds. Transportu.

Renata Jasiołek

Przedstawicielstwo Małopolski w Brukseli: Czy Pańskie fascynacje z dzieciństwa (każdy chłopiec bawił się modelami elektrycznych pociągów, lub przynajmniej o nich marzył), miały jakikolwiek związek z przyszłym modelem TGV?

Czemu dokładnie zawdzięcza Pan swój przydomek *Monsieur TGV*? Jaki jest Pański stosunek do tego przezwiska, czy jest Pan z niego dumny?

A czy pamięta Pan kiedy zaczęto tak Pana nazywać?

François Lacôte:

Oczywiście jako chłopiec bawiłem się kolejką elektryczną, ale bawiłem się też innymi zabawkami; nie byłem zafascynowany wyłącznie pociągami i nie była to jakaś szczególna fascynacja, która wpłynęłaby na moje życie zawodowe. Odkąd pamiętam zawsze chciałem zostać inżynierem. Zresztą pociąg zaczął być dość szybko postrzegany jako nieco przestarzały środek transportu.

Wiem, że to dziwnie zabrzmiało, ale nie mam pojęcia! Nie byłem jedyną osobą, która zajmowała się TGV. Oczywiście, miałem to szczęście, że pracowałem przy prototypie, pilotowałem rozwój projektu, ale to przezwisko należy się całej ekipie ludzi, którzy pracowali nad projektem.

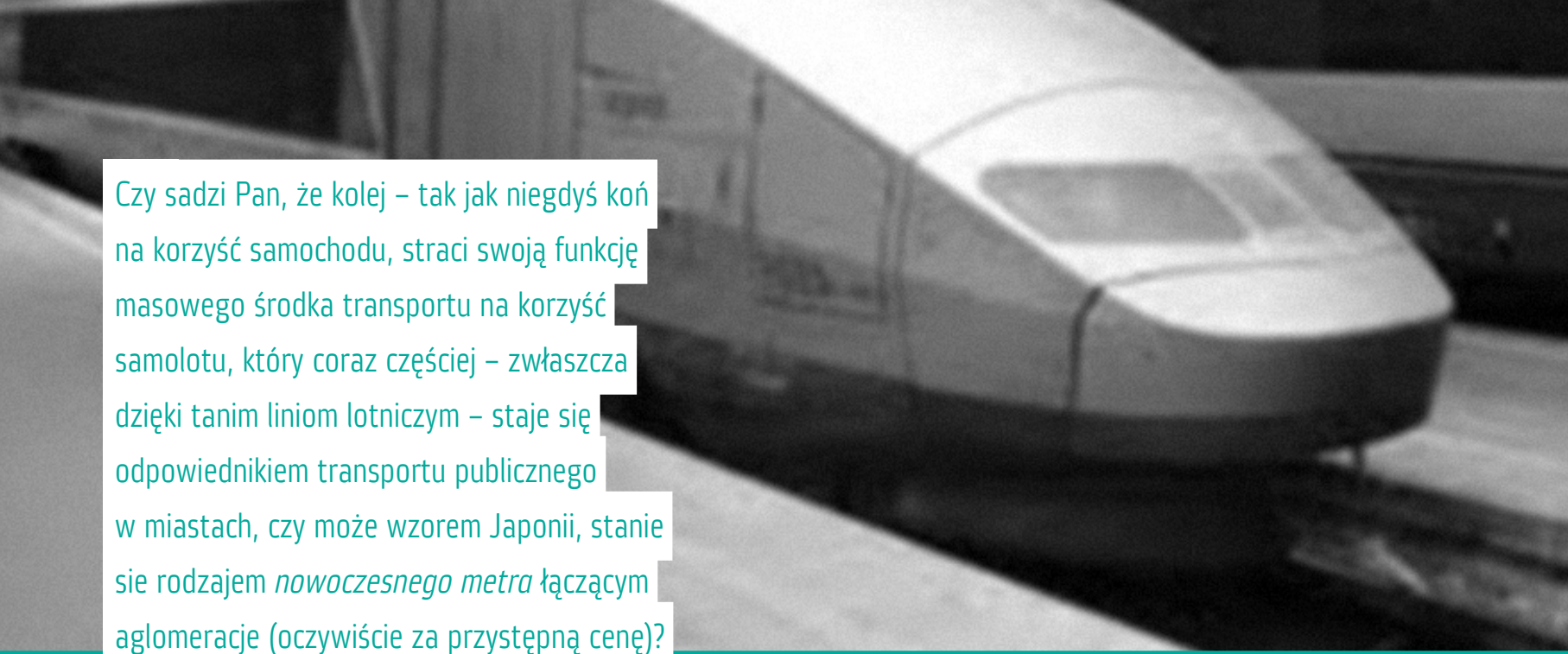
Nie. Ale oczywiście jestem szczęśliwy, to bardzo miłe, choć jak mówię, mocno przesadzone.

Za sprawą lobbingu środowiska linii lotniczych TGV było w pewnym okresie uznawane za konkurencję wobec samolotu. Wraz z pojawieniem się kwestii ochrony środowiska oraz gwałtownym rozwojem transportu lotniczego, połączonego z nasyceniem przepustowości dużych lotnisk, coraz częściej okazywało się, że te dwa środki transportu wzajemnie się uzupełniają.

W latach 60. XX wieku rząd francuski nie był zbyt zainteresowany, czy raczej nie wierzył w rozwój kolei – skąd zatem pojawił się pomysł prowadzenia badań nad turbiną gazową napędzającą pociąg?

Spółka NCF prowadziła w owym czasie badania nad zwiększeniem prędkości i obniżeniem kosztów eksploatacji kolei. To właśnie wówczas powstały pociągi napędzane turbiną gazową oraz połączenia kolejowe na trasie Paryż-Cherbourg, Paryż-Boulogne oraz przelotowa linia Lyon-Nantes. Ale pomysł TGV to nie tylko koncepcja pociągu napędzanego turbiną gazową. Badania nad TGV wiązały się z bardzo wieloma aspektami dotyczącymi zarówno taboru jak i szyn. Głównie jednak chodziło o jak najniższe koszty eksploatacji.

Dlatego właśnie w owym czasie spółka SNCF zwróciła się między innymi w kierunku pociągu napędzanego turbiną gazową – chodziło o to, aby na poziomie infrastruktury uniknąć nadmiernego płacenia za prąd. Pierwsze testy pociągu napędzanego turbiną gazową na liniach, o których wspominałem, na przykład na trasie Paryż-Cherbourg, były prawdziwym sukcesem; dzięki firmie Alstom spółka SNCF rozwinęła prototyp TGV, który nazywał się TGV 001 i który był właśnie pociągiem napędzanym turbiną gazową.



Czy sady Pan, że kolej – tak jak niegdyś koń na korzyść samochodu, straci swoją funkcję masowego środka transportu na korzyść samolotu, który coraz częściej – zwłaszcza dzięki tanim liniom lotniczym – staje się odpowiednikiem transportu publicznego w miastach, czy może wzorem Japonii, stanie się rodzajem *nowoczesnego metra* łączącym aglomeracje (oczywiście za przystępną cenę)?

Odpowiem precyzując dwie kwestie: pierwsza to ta, że w pewnym momencie usiłowa- no przeciwstawić kolej szybko- biezną transportowi lotniczemu. Mogę nawet powiedzieć, że Alastom wygrał w 1985 r. w Sta- nach Zjednoczonych przetarg na linię TGV w Teksasie i to właśnie za sprawą lobbingu środowiska linii lotniczych TGV było w pewnym okresie uzna- wane za konkurencję wobec samolotu i w związku z tym li- nie lotnicze chciały go pokonać. Wraz z pojawieniem się kwestii ochrony środowiska oraz gwał- townym rozwojem transportu lotniczego, połączonego z nasy- ceniem przepustowości dużych

lotnisk, takich jak w Londynie, Paryżu, czy we Frankfurcie, coraz częściej okazywało się, że te dwa środki transportu wza- jemnie się uzupełniają. Dla TGV najlepiej zarezerwować odle- głości między 500 a 800 km, w których się doskonale spraw- dza, a jeśli chodzi o jego wpływ na środowisko, jest całkowicie nie do pobicia. Natomiast gdy idzie o transport międzyna- rodowy, to pozostaje jeszcze tyle miejsca dla lotnictwa, że te dwa środki transportu bez problemu się uzupełniają. To była pierwsza część odpowiedzi. Druga część to tanie linie lot- nicze. Myślę, że ma Pani rację stawiając to pytanie, dlatego,

że na samym początku TGV, to znaczy niekoniecznie we Fran- cji dlatego, że przypomnę, że we Francji – i jest to jeden ze elementów, który bardzo mi się podobał w TGV – kartą prze- targową dla SNCF, aby otrzymać zgodę rządu (na dalsze badania) było to, że umożliwi odbyte podróży w takim czasie jak przelot samolotem, za cenę przejazdu pociągiem w drugiej klasie. Ale w innych krajach, takich jak np. Niemcy, TGV był na początku postrzegany jako pociąg o wysokim komforcie, zarezerwowany dla elitarniej klienteli, która zazwyczaj ko- rzysta z samolotów. W krajach azjatyckich było trochę podob-

Kartą przetargową dla SNCF, aby otrzymać zgodę rządu (na dalsze badania) było to, że umożliwiła odbycie podróży w takim czasie jak przelot samolotem, za cenę przejazdu pociągiem w drugiej klasie.

TGV, który na początku, przynajmniej w niektórych krajach, był zarezerwowany dla elitarnej klasy podróżnych, w ostateczności kompletnie się zdemokratyzował.

nie i bardzo szybko w tej dziedzinie nastąpiła ewolucja, nie tak bardzo w SNCF, ale jeśli popatrzymy na rozwój TGV w innych krajach, to dostrzeżemy ewolucję w kierunku taniego pociągu szybkobieżnego, o dużej ilości miejsc aby móc zamortyzować koszty inwestycji i koszty eksploatacji. Duża ilość miejsc daje możliwość obniżenia ceny biletu i to jest właśnie wpływ tanich linii lotniczych. Tak więc TGV, który na początku, przynajmniej w niektórych krajach, był zarezerwowany dla elitarnej klasy podróżnych, w ostateczności kompletnie się zdemokratyzował. Potrzeba było pewnych działań – i były

to działania wymagające czasu, jakie przeprowadził Alstom we współpracy z SNCF – mających na celu zwiększenie wydajności pociągów szybkobieżnych przy jednoczesnym obniżeniu kosztów eksploatacji – bardzo o to zabiegałem. To także wpływ tanich linii lotniczych.

Będziemy kontynuować prace nad zwiększeniem komfortu pasażerów, nad obniżeniem kosztów inwestycyjnych oraz eksploatacyjnych oraz nad zapewnieniem gminom pozytywnego wpływu na środowisko, tak w zakresie obniżenia zanieczyszczenia jak i zmniejszenia hałasu.

Jakie są kierunki rozwoju technologii szybkobieżnej kolei na świecie? Kto jest liderem w innowacjach?

Czego możemy się spodziewać?

A nie obawiają się

Państwo Japończyków?

Liderem innowacji – będę wyjątkowo nieskromny mówiąc to w imieniu firmy Alstom – jesteśmy my.

Bycie liderem nie oznacza, że się nie obawiamy. Kiedy ktoś jest liderem i nie obawia się konkurencji, szybko przestaje nim być. Oczywiście, fakt ustanowienia rekordu świata nie jest jedynym kryterium przy porównywaniu się z konkurencją, ale jednak jest to element świadczący o naszej przewadze. Jeśli popatrzymy na ilość pociągów jesteśmy liderem, jeśli popatrzymy na średnią (handlową) prędkość jesteśmy liderem, jeśli popatrzymy na

doświadczenie, to znaczy ilość lat w transporcie kolejowym z prędkością 300 km/h jesteśmy liderem, tak więc to, co mówię nie jest wyłącznie subiektywne. Ale prawdą jest, że trzeba być wyjątkowo ostrożnym używając tego określenia, gdyż jeśli nie kontynuuje się badań, nie idzie się naprzód z postępem, nie jest się już liderem.

Jeśli chodzi o kierunki rozwoju, powiedziałbym, że w mniejszym stopniu będzie-

Dzięki AGV będziemy mogli podróżować
po całej Europie, za niższą cenę,
szybciej i wygodniej.

Czy może Pan wyjaśnić na czym
polega zasadnicza różnica między
TGV, a jego następcą AGV?

my się oddawać badaniom nad prędkością; mam wrażenie, że z prędkością 350 km/h dotarliśmy do optymalnego pułapu, zarówno technicznego jak i ekonomicznego. Dlatego będziemy kontynuować prace nad zwiększeniem komfortu pasażerów, nad obniżeniem kosztów inwestycyjnych oraz eksploatacyjnych oraz nad zapewnieniem gminom pozytywnego wpływu na środowisko, tak w zakresie obniżenia zanieczyszczenia jak i zmniejszenia hałasu.

Bez wchodzenia w szczegóły techniczne, bo nie chciałbym zanudzić Pani, ani czytelników powiem, że pierwsza zasadnicza różnica polega na tym, że AGV jest tworzony *na zamówienie*. Chcieliśmy mieć *europejski* pociąg, który byłby w stanie poruszać się po głównych liniach europejskiej sieci kolejowej LGV (linie szybkobieżne), natomiast TGV został wymyślony we współpracy z SNCF aby obsługiwać Francję. Dopiero później zaczęliśmy poszukiwać dla niego dalszych rozwiązań, tak aby mógł być wykorzystany poza granicami Francji i abyśmy mogli go sprzedawać. Tak więc TGV w założeniu został

wymyślony tylko dla Francji – z AGV jest odwrotnie. Poza tym AGV jest szybszy; jego prędkość to z definicji 350-360 km/h, no i wreszcie – myślę, że to istotna wiadomość dla czytelników, będzie to pociąg jeszcze wygodniejszy, o niższym poziomie hałasu i jeszcze lepszym zawieszaniu (mimo, że aktualne jest bardzo dobre). Na koniec, jeśli chodzi o operatorów, ale mam nadzieję, że przełoży się to także na finalnych konsumentów czyli pasażerów, koszty będą jeszcze niższe. Dla nas, Europejczyków oznacza to, że dzięki AGV będziemy mogli podróżować po całej Europie, za niższą cenę, szybciej i wygodniej.

Rekord prędkości maksymalnej dla TGV, wynoszący 574,8 km/h, został ustanowiony przez pociąg TGV V150 dn. 3 kwietnia 2007 we Francji. Jest to obecnie obowiązujący rekord prędkości pojazdu szynowego. Czy według Pana ciągle poszukiwanie rozwiązań mających na celu zwiększenie prędkości pociągów ma sens?

Czyli Alstom nie zamierza bić nowych rekordów prędkości?

To prawda, że ustanowiliśmy rekord i jesteśmy z tego dumni. Ale dla nas, zwłaszcza dla całej ekipy inżynierów, która pracowała nad tym projektem, przede wszystkim liczyło się – i proszę mi wierzyć, że tak było – wspaniałe pole doświadczalne. Aby móc zaoferować naszym klientom pewność i bezpieczeństwo przy średniej prędkości wynoszącej 350 km/h trzeba było sprawdzić co się dzieje przy prędkości 500 km/h. Tak jak konstrukcje

aeronauczne bazują na testach samolotów w warunkach ekstremalnych, podobnie jest z pociągami – trzeba je testować. Inną rzeczą jest eksploatacja dużych prędkości, a inną jest stwierdzenie, że trzeba być coraz szybszym. Dlatego, jak powiedziałem wcześniej, moim zdaniem prędkość 350 km/h jest optymalnym pułapem, który utrzyma się w Europie przez dłuższy czas.

Nie. Na razie nie. Po prostu trzeba było to zrobić przy prędkości 350 km/h i nadal będziemy wykorzystywać otrzymane rezultaty jako wyniki pomiarowe.



Prędkość 350 km/h jest optymalnym pułapem,
który utrzyma się w Europie przez dłuższy czas.

Jakie widzi Pan szanse na budowę połączenia kolejowego
Paryż – Moskwa, przechodzącego przez Polskę?

Nie wiem. Nie wiem dlatego, że jeśli chodzi o sam pomysł zbudowania szybkiej linii Paryż – Moskwa, powiedziałbym *dla czego nie?*, ale biorąc pod uwagę odległość i zważywszy, że największa wydajność pociągów szybkobieżnych to przejazdy zajmujące od 3 do 4 godzin, na przebycie tej trasy z prędkością 350 km/h potrzeba byłoby więcej czasu. Tak więc szybka linia łącząca Paryż z Moskwą, przechodząca przez Polskę, miałaby sens, ale

tylko wtedy, gdybyśmy stwierdzili, że istnieje wystarczająca ilość pasażerów, którzy chcieliby pokonywać tę trasę z przesiadkami po drodze.

Jeśli istnieją połączenia Paryż-Berlin, Berlin-Warszawa, Warszawa-Moskwa i jeśli na tych odcinkach jest wystarczające obłożenie – dla czego nie? Ale bezpośrednia linia Paryż-Moskwa... chyba jednak nie, nie wydaje mi się.

Macie w Polsce rozbudowaną, gęstą sieć kolejową, dysponujecie odpowiednią techniką i wystarczająco liczną populacją ludności oraz odległości między dużymi miastami, które jak najbardziej uzasadniają budowę szybkich połączeń kolejowych.

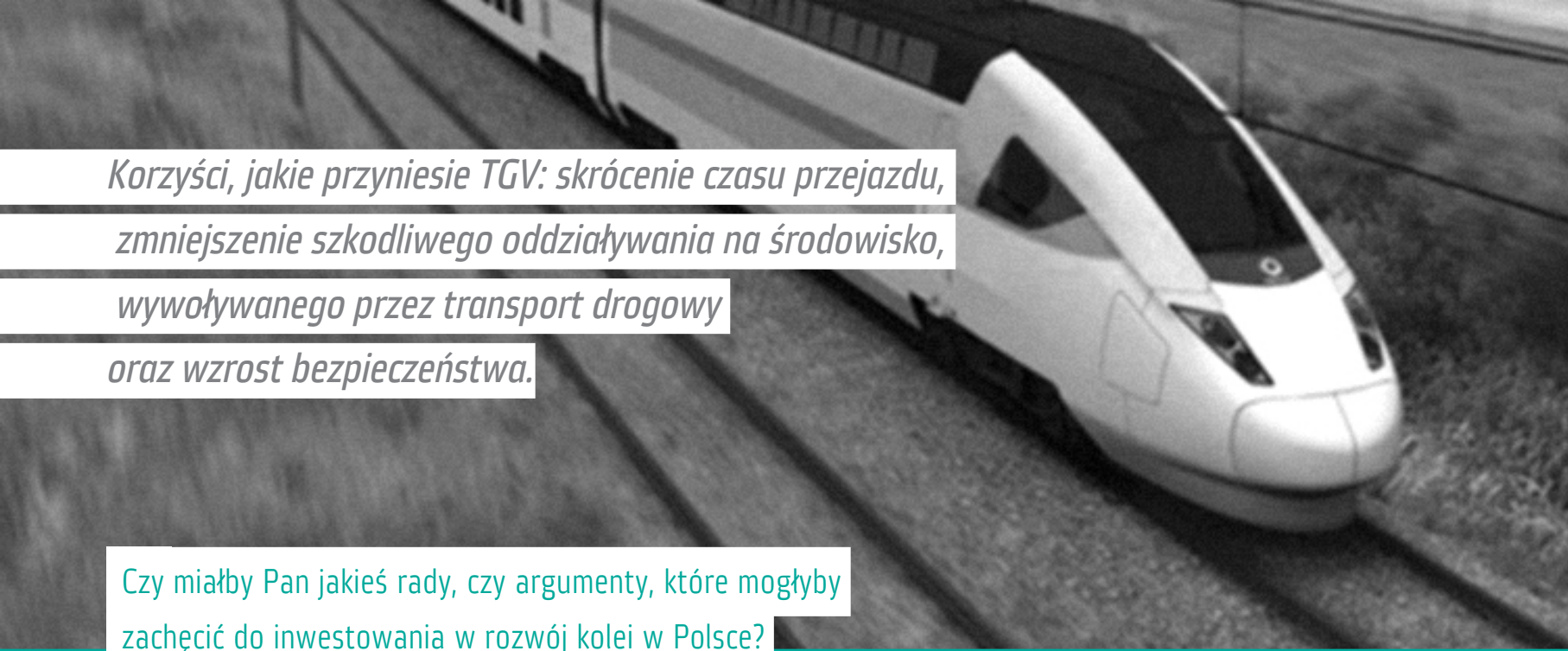
Jeśli tylko jest wola polityczna, to znajdują się również środki na sfinansowanie szybkiej linii kolejowej.

Jak ocenia Pan szanse rozwoju kolei szybkobieżnej w Polsce ?

Przede wszystkim – a moje doświadczenie kolejowe pozwala mi to stwierdzić – macie w Polsce długą tradycję kolejową. Oznacza to, że myśląc o podróży Polacy myślą o pociągu. Dlatego na przykład trudno nam sprzedać TGV w Stanach Zjednoczonych, gdyż Amerykanie nie wyobrażają sobie, że mogliby szybko i wygodnie podróżować pociągiem. Natomiast Polacy – tak. Macie w Polsce rozbudowaną, gęstą sieć kolejową, dysponujecie odpowiednią techniką. Więc jest już podstawa, jest potencjał. Poza tym, macie wystarczająco liczną populację ludności oraz odległości między dużymi mia-

stami, które według mnie jak najbardziej uzasadniają budowę szybkich połączeń kolejowych. Moim zdaniem, aby mieć TGV potrzebne są trzy rzeczy: przede wszystkim wolę polityczną – od tego trzeba zacząć, następnie potrzebna jest odpowiednia geografia społeczno – ekonomiczna, a Polska spełnia ten warunek, no i na koniec potrzebny jest odpowiedni poziom gospodarczy, który pozwoliłby najpierw zbudować linię, a następnie aby pasażerowie mogli sobie pozwolić na zakup biletów. Ale Polska – z tego co wiem, jest krajem o dużym wzroście gospodarczym, więc wydaje mi się, że jeśli tylko jest

wola polityczna, to znajdują się również środki na sfinansowanie szybkiej linii kolejowej. Tym bardziej, że budowa jednej linii kolejowej nie jest droższa od budowy autostrady.




Korzyści, jakie przyniesie TGV: skrócenie czasu przejazdu, zmniejszenie szkodliwego oddziaływania na środowisko, wywoływanego przez transport drogowy oraz wzrost bezpieczeństwa.

Czy miałby Pan jakieś rady, czy argumenty, które mogłyby zachęcić do inwestowania w rozwój kolei w Polsce?

Jest kilka argumentów; pierwszy z nich to korzyść dla gminy. Przypominam sobie jak przeprowadziliśmy badanie rentowności dla pierwszego TGV na trasie Paryż-Lyon, na zamówienie inwestora jakim była spółka SNCF, które wykazało, że projekt jest bardzo korzystny. Zrobiliśmy także badanie rentowności dla gminy, patrząc na korzyści, jakie przyniesie jej TGV tzn. skrócenie czasu przejazdu, bo nie należy zapominać, że czas ma pewną wartość, ale przede wszystkim zmniejszenie szkodliwego oddziaływania na środowisko, wywoływanego przez transport drogowy oraz wzrost bezpieczeństwa. Za

każdym razem kiedy zamieniamy transport drogowy na kolejowy, globalnie poprawiamy bezpieczeństwo w gminie. I tak samo, za każdym razem kiedy dzięki TGV następuje zamiana samolotu na korzyść pociągu przynosi to ogromne korzyści dla gminy w zakresie ochrony środowiska i redukcji CO₂. Nawet tamto badanie sprzed lat, wykazało ogromne korzyści dla gminy. Myślę, że można zaproponować polskiemu rządowi wykonanie podobnych badań, to znaczy niezależnie od badania rentowności ekonomicznej, zrobić badanie rentowności społeczno – ekonomicznej dla wszystkich pol-


skich gmin. Myślę, że aspekt wpływu na środowisko jest coraz istotniejszy; nasze społeczeństwa i nasi politycy stają się coraz bardziej wrażliwi na kwestię ochrony środowiska i w tym kontekście zaczynają się zajmować przyszłymi pokoleniami. No i, jak już mówiłem, trzeba się odwołać to polskiej tradycji kolejowej. Na przykład gdybyśmy zostali wybrani do budowy konstrukcji kolejowych w Polsce, to mamy tam duże przedsiębiorstwo, a to stworzyłoby nowe miejsca pracy.



A jak widzi Pan przyszłość linii
szybkobieżnych w Europie? Jakie
są największe wyzwania na
przyszłość w tej dziedzinie?

Jeśli chodzi o przyszłość, to istnieje projekt europejskiej sieci kolei szybkobieżnej. Ta sieć powstaje, wprawdzie to bardzo długotrwały proces, ale począwszy od 1981, praktycznie każdego roku w Europie oddaje się do użytku nowy odcinek sieci i to nie tylko we Francji, we Włoszech, w Hiszpanii, ale wszędzie, we wszystkich krajach członkowskich UE. Na przykład Anglia zaczyna się teraz budowę szybkiej linii, która będzie przebiegać przez Szkocję. To bardzo dobrze. A największym wyzwaniem są... pieniądze. Trzeba ustalać priorytety... Często jest tak, że polityk, który podejmuje decy-

zję o budowie szybkiej kolei nie jest tym, który potem przecina wstęgę przy jej inauguracji, tak więc jest to kwestia pewnej dojrzałości politycznej, aby umieć przygotować miejsce dla następcy. Wszystko to jest dużym wyzwaniem: z jednej strony polityk, który jest w stanie zaakceptować swoją rolę jako elementu składowego w długotrwałym procesie, a z drugiej strony konieczność ustalenia priorytetów ekonomicznych w Europie.



W jakiej perspektywie czasowej Pana zdaniem Europa będzie dysponować europejską siecią szybkobieżną?

Kiedyś istniał dokument, który nazywał się *Główne wytyczne 2010* teraz nazywa się on *Główne wytyczne 2020* – jest to głównie spowodowane problemami z finansowaniem, ale mogę powiedzieć z całą pewnością, że za 15 lat będziemy mieć w Europie sieć LGV dużo bardziej rozbudowaną niż obecnie.

Bardzo dziękuję Panu za rozmowę.

MAŁOPOLSKA W BRUKSELI

Polskie regiony lobbują
w Brukseli na rzecz
spójnego rozwoju
transportu w Europie

KONFERENCJA TEN-T na rzecz inteligentnego
i zrównoważonego rozwoju regionów

DATA 7 listopada 2011

GODZINA 14.00 – 18.00

MIEJSCE Komitet Regionów

SALA JDE 52

WYSTAWA Ekspozycja map europejskich
korytarzy transportowych

MIEJSCE Atrium 5, hall

GDZINA 18.00 – 20.00

7 listopada 2011 r. w siedzibie Komitetu Regionów w Brukseli odbyła się druga z serii czterech konferencji wysokiego szczebla, organizowanych przez polskie regiony w Brukseli w trakcie polskiej prezydencji Radzie UE. Gorący okres planowania przyszłego budżetu Unii i formułowania regulacji prawnych, które wejdą w życie po 2013 roku, to najlepszy czas na prezentację interesów polskich samorządów wobec unijnych instytucji. Tym razem, z udziałem liczniego grona polityków i ekspertów z całej Europy, dyskutowano o kierunkach rozwoju europejskiego transportu oraz najlepszych rozwiązaniach służących zwiększaniu spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej UE.

Nieprzypadkowo konferencja *TEN-T na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju regionów* została zorganizowana bezpośrednio po ogłoszeniu 19 października 2011 r. przez Komisję Europejską rewizji wytycznych dla tworzenia sieci transportowej TEN-T oraz nowego instrumentu *Łącząc Europę* (ang. *Connecting Europe Facility*). Nie bez przyczyny również wśród zaproszonych mówców znaleźli się przedstawiciele wielu, bardzo zróżnicowanych regionów europejskich, Komisji oraz Parlamentu Europejskiego. Sprzyjający termin konferencji oraz dobór dyskutantów zapewniły aktualne i przekrojowe podejście do najważniejszych obecnie zagadnień z dziedziny transportu i zaskutkowały wielkim powodzeniem wydarzenia.

Dyskusje panelowe koncentrowały się wokół trzech głównych tematów:

- efektywnego systemu transportowego jako czynnika stymulującego rozwój gospodarczy regionów
- zarządzania strefami ekonomicznymi wzdłuż korytarzy transportowych
- ochrony środowiska i planowania przestrzennego

Najnowsze propozycje regulacji prawnych przedstawili dyrektorzy generalni Komisji Europejskiej trzech dyrekcji: ds. Mobilności i Transportu, Środowiska oraz Rozwoju Regionalnego.

Otwierając konferencję w imieniu polskich regionów, Marszałek Województwa Podkarpackiego Mirosław Karapyta podkreślił znaczące różnice w rozwoju infrastruktury transportowej między Europą Zachodnią a Środkowo-Wschodnią. Zaznaczył także, iż polskie regiony pozytywnie oceniają inicjatywę Komisji Europejskiej na temat stworzenia osobnego instrumentu infrastrukturalnego *Łącząc Europę*, natomiast dalszej dyskusji i refleksji na forum europejskim wymagają kwestie jego realizacji.

Ramón Luis Valcárcel Siso wiceprzewodniczący Komitetu Regionów podkreślił, że aby w pełni zrealizować założone cele, polityka spójności i polityka transportowa powinny ściśle ze sobą współpracować.

Marszałek Województwa Opolskiego Józef Sebesta, reprezentując polskie regiony, przypomniał, iż konkretne postulaty w sprawie rozwoju sieci TEN-T zawarto w przyjętym w ubiegłym roku stanowisku Konwentu Marszałków RP. Główne zagadnienia podjęte w tym dokumencie, tj.: potrzeba ścisłego związania polityki transportowej oraz rozwoju sieci TEN-T z polityką spój-

ności po 2014 roku, włączenie regionów w jej realizację, likwidacja dysproporcji infrastrukturalnych między starymi a nowymi krajami członkowskimi, potrzeba wspierania przez UE inicjatyw na rzecz rozwoju dostępności transportowej poza siecią bazową czy konieczność wypracowania szczególnych rozwiązań dla obszarów miejskich, znalazły swoje odzwierciedlenie również w wystąpieniach wielu innych mówców konferencji.

Współorganizatorami wydarzenia, które odbyło się pod patronatem polskiej prezydencji UE były PKP PLK SA oraz Związek Województw RP. W konferencji udział wzięło ponad 200 przedstawicieli europejskich instytucji i regionów, a także wielu ekspertów z dziedziny transportu. Wydarzeniu towarzyszyła ekspozycja map europejskich korytarzy transportowych, przygotowana przez unijną Agencję TEN-T.

Informacje o konferencji dostępne są na stronie polskich regionów

www.polishregions.eu



Questio Iuris

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE

PARLAMENTU

EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie unijnych

wytycznych dotyczących

rozwoju transeuropejskiej

sieci transportowej

1 KONTEKST WNIOSKU



§

1.1. Informacje podstawowe i cele

Od połowy lat 80. XX w. w ramach polityki transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) ustalane są założenia polityki rozwoju infrastruktury, mające zapewnić sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego, spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną oraz lepszą dostępność w całej UE. W związku z powyższym w 1992 r. uwzględniono w traktacie z Maastricht szczególną podstawę prawną do tworzenia sieci transeuropejskich, a w 1994 r. na spotkaniu Rady Europejskiej w Essen przyjęto listę 14 głównych projektów.

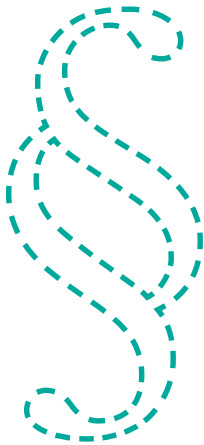
W 1996 r. Parlament Europejski i Rada przyjęły pierwsze wytyczne określające politykę TEN-T i planowanie infrastruktury. W 2004 r. wprowadzono istotne zmiany do tych wytycznych, uwzględniające rozszerzenie UE i przewidywane zmiany w przepływach ruchu. Rozszerzono też listę 14 projektów priorytetowych.

Aby usprawnić wdrażanie projektów, przyjęto kilka instrumentów finansowych i niefinansowych. Należą do nich rozporządzenie finansowe w sprawie TEN, Fundusz Spójności, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR),

pożyczki udzielone przez Europejski Bank Inwestycyjny, a także inicjatywy koordynacyjne ze strony Komisji.

W 2010 r., mając na uwadze zapewnienie jasności, Parlament Europejski i Rada przyjęły decyzję nr 661/2010/UE, stanowiącą przekształcenie wytycznych TEN-T.

Na chwilę obecną infrastruktura transportowa w Unii Europejskiej jest dobrze rozwinięta. Pozostaje jednak rozczłonkowana, zarówno pod względem geograficznym, jak i w obrębie poszczególnych rodzajów transportu oraz pomiędzy nimi. Podstawowym



celem niniejszych nowych wytycznych, które mają zastąpić decyzję 661/2010, jest ustanowienie kompletnej i zintegrowanej transeuropejskiej sieci transportowej, która będzie obejmować wszystkie państwa członkowskie i regiony oraz zapewni podstawę dla zrównoważonego rozwoju wszystkich rodzajów transportu, tak aby wykorzystać ich odpowiednie zalety i maksymalnie zwiększyć wartość dodaną sieci dla Europy.

W świetle wyzwań stojących przed założeniami TEN-T, określonych również w białej księdze *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (biała księga)*, niniejsze wytyczne będą określać długoterminową strategię założeń TEN-T do lat 2030/2050.





§

1.2. Zakres tematyczny

Na szczeblu UE należy rozwiązać pięć najważniejszych problemów:

1. Brakujące ogniwa, w szczególności na odcinkach transgranicznych, stanowią poważną przeszkodę utrudniającą swobodne przemieszczanie się towarów i osób w obrębie danego państwa członkowskiego, pomiędzy różnymi państwami członkowskimi oraz pomiędzy nimi a państwami sąsiadującymi.
2. Istnieją znaczne i trwałe różnice pod względem jakości i dostępności infrastruktury pomiędzy po-

szczególnymi państwami członkowskimi oraz w ich obrębie (*wąskie gardła*).

Szczególnych ulepszeń wymagają połączenia wschód-zachód, poprzez stworzenie nowej infrastruktury transportowej lub utrzymanie, rehabilitację bądź modernizację istniejącej infrastruktury.

3. Infrastruktura transportowa między różnymi rodzajami transportu jest rozczłonkowana. Pod względem realizowania połączeń multimodalnych wiele europejskich terminali towarowych, dworców pasażerskich, portów śródlądowych, portów

morskich, portów lotniczych i węzłów miejskich nie spełnia oczekiwań. Ponieważ węzły te nie dysponują możliwościami multimodalnymi, potencjał transportu multimodalnego i jego zdolność do eliminowania wąskich gardeł w infrastrukturze i usuwania brakujących ogniw nie są wystarczająco wykorzystywane.

4. inwestycje w infrastrukturę transportową powinny przyczynić się do osiągnięcia celów redukcji emisji gazów cieplarnianych z transportu o 60% dho roku 2050.

Na koniec należy zauważyć, iż w państwach członkowskich nadal obowiązują różne przepisy i wymogi operacyjne, w szczególności w zakresie interoperacyjności, co stanowi kolejną przeszkodę w transporcie i przyczynia się do powstawania wąskich gardeł.

§

1.3. Obszary działania

Celem niniejszego wniosku jest ustanowienie i rozwój kompletnej sieci TEN-T składającej się z infrastruktury kolei, żeglugi śródlądowej, transportu drogowego, morskiego i lotniczego, a tym samym zapewnienie sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego i umacniania spójności gospodarczej i społecznej.

Aby osiągnąć te cele, pierwszym obszarem działania musi być *planowanie koncepcyjne*. Na podstawie informacji uzyskanych w ramach publicznych konsultacji z zainteresowanymi podmiotami Komisja

stwierdziła, że TEN-T najlepiej rozwijać w podejściu dwupoziomowym, obejmującym sieć kompleksową i sieć bazową.

Sieć kompleksowa stanowi podstawowy poziom TEN-T. Składa się z całej istniejącej i planowanej infrastruktury, która spełnia wymogi wytycznych. Sieć kompleksowa ma powstać najpóźniej do dnia 31 grudnia 2050 r.

Sieć bazowa znajduje się nad siecią kompleksową i obejmuje jej strategicznie najważniejsze części. Stanowi kręgosłup multimodalnej sieci mobilności. Skupia się na tych elementach TEN-T, które posiadają największe



szą wartość dodaną dla Europy: brakujące ogniwa transgraniczne, najważniejsze wąskie gardła i węzły multimodalne. Sieć bazowa ma powstać najpóźniej do dnia 31 grudnia 2030 r.

Drugi obszar działania dotyczy narzędzi wdrażania. Komisja opracowała koncepcję korytarzy sieci bazowej, z odpowiednim uwzględnieniem kolejowych korytarzy towarowych [6]. Korytarze te będą stanowić instrument ramowy do skoordynowanego wdrażania sieci bazowej. Jeżeli chodzi o zakres, to korytarze sieci bazowej będą obejmować zasadniczo trzy rodzaje transportu

i przechodzić przez co najmniej trzy państwa członkowskie.

W miarę możliwości powinny też utworzyć połączenie z portem morskim. Jeżeli chodzi o działania, to korytarze sieci bazowej zapewnią platformę do celów zarządzania przepustowością, inwestycji, tworzenia i koordynowania multimodalnych ośrodków przeładunkowych i wdrażania interoperacyjnych systemów zarządzania ruchem.

Podstawę prawną niniejszego wniosku stanowi § 172 TFUE.

