

ROZMOWY O EUROPIE

# *Europejski Rok Kolei*



THINKTANK<sup>®</sup>

---

*Publikacja została współfinansowana ze środków Komisji Europejskiej w ramach cyklu*

*„Rozmowy o Europie” i odzwierciedla jedynie stanowisko jej autorów.*

*Komisja Europejska nie ponosi odpowiedzialności za jej zawartość merytoryczną.*

---

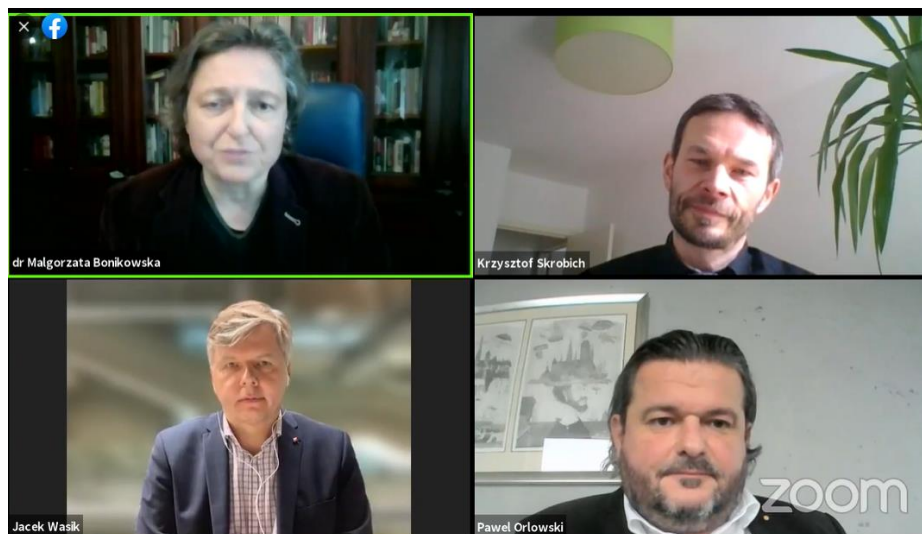
Rok 2021 był Europejskim Rokiem Kolei, który miał zwrócić uwagę Europejczyków, że kolej jest jednym z najbezpieczniejszych, najbardziej zrównoważonych pod względem ekologicznym, a także niezwykle innowacyjnym środkiem transportu. Inicjatywa ta wpisuje się w różnorodne działania w ramach Europejskiego Zielonego Ładu (EZŁ), które mają uświadomić i pokazać, w jaki sposób można zrealizować cel neutralności klimatycznej Europy do 2050 r. Jedną z takich dróg jest renesans kolei. Wydarzenia związane z Europejskim Rokiem Kolei miały zatem zachęcić obywateli Europy i firmy europejskie do częstszego korzystania z tego środka transportu osób i towarów.

## EUROPEJSKI ROK KOLEI

### | ROZMOWY O EUROPIE

2

Zasadniczą sprawą dla przyszłości kolei jest to, w jaki sposób Europejczycy chcą i będą się chcieli przemieszczać, a także jak transport przekłada się na warunki rozwojowe w poszczególnych regionach Polski. Jaką rolę mają pod tym względem do odegrania samorządy? Jak przedstawia się stan polskich kolei na tle innych krajów europejskich? Ważnym problemem jest również wyważenie interesów różnych gałęzi transportu: kolei, linii lotniczych, transportu drogowego. Jak zapewnić sprawiedliwe warunki konkurencji? Unia Europejska wypracowała jednolity rynek towarów i usług, wspólną politykę handlową, czas być może zatem na osiągnięcie jak najlepszej kompatybilności szlaków transportowych? Czy duże projekty infrastrukturalne wciąż będą przez Unię Europejską finansowane? Między innymi na te tematy debatowali uczestnicy [dyskusji on-line zorganizowanej 4 listopada 2021 r.](#) w ramach cyklu „Rozmowy o Europie”, prowadzonego przez ośrodek THINKTANK i Przedstawicielstwo Komisji Europejskiej w Polsce: **Paweł Orłowski**, samorządowiec, były marszałek województwa pomorskiego w latach 2016-18, były wiceminister rozwoju; **Krzysztof Skrobich**, Dyrektor Projektu ds. inwestycji współfinansowanych ze środków UE, Polskie Koleje Państwowe oraz **Jacek Wasik**, Dyrektor Przedstawicielstwa Regionalnego Komisji Europejskiej we Wrocławiu. Debatę moderowała dr **Małgorzata Bonikowska**, prezes THINKTANK, członek Team Europe.



## 1. Kolej nieodzowną częścią Europejskiego Zielonego Ładu

Najbardziej rozpoznawalnym symbolem Europejskiego Roku Kolei stał się specjalny pociąg „[Connecting Europe Express](#)”, który od 2 września do 7 października 2021 r. przemierzył 26 krajów unijnych, zatrzymując się w ponad 100 miastach i na swojej drodze pokonując 20 000 kilometrów. W Polsce europejski ekspres odwiedził Warszawę, Gdańsk i Białystok, przypominając pasażerom o zaletach tego środka transportu, który – podobnie jak sektor lotniczy - szczególnie mocno odczuł skutki pandemii.

Dzięki zelektryfikowaniu (w 75%) kolej emituje znacznie mniej CO<sub>2</sub> niż transport drogowy bądź lotniczy. Jest to również jedyny środek transportu, który w latach 1990-2017 konsekwentnie ograniczał emisje gazów cieplarnianych i zużycie energii. Coraz bardziej też wykorzystuje odnawialne źródła energii. Jest to [najbezpieczniejszy środek transportu lądowego](#) o najniższej częstotliwości wypadków śmiertelnych. Zwiększenie zatem udziału transportu kolejowego jest podstawowym celem dekarbonizacji gospodarek Unii Europejskiej i osiągnięcia unijnych celów klimatycznych. Jest to tym ważniejsze, że w unijnym sektorze kolejowym pracuje [916 000 osób, z czego 21% to kobiety](#).

## Komentarze uczestników debaty

### Jacek Wasik

*Europejski Rok Kolei miał pokazać pasażerom, że kolej to nie tylko przyjazny środowisku rodzaj transportu, ale także wygodny i bardzo bezpieczny w porównaniu do innych. To tym bardziej istotne, gdyż w wielu krajach rozwój kolei został zaniedbany, sporo odcinków zostało zamkniętych, potęgując w ten sposób wykluczenie transportowe. Także i w Polsce pozostały główne szlaki, natomiast w mniejszych miejscowościach sytuacja jest gorsza. Choć w kontekście Europejskiego Zielonego Ładu najczęściej mówimy o energetyce, to jednak o wiele bardziej problematyczny jest transport. W dziedzinie energetyki dzięki systemowi handlu emisjami udało*

## EUROPEJSKI ROK KOLEI

### | ROZMOWY O EUROPIE

4

się na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat obniżyć emisje o ponad 40%. Tymczasem w transporcie emisje stale rosną i obecnie odpowiadają za 25% emisji w UE, czyli aż za ¼ emisji, i ich udział z roku na rok rośnie. Kolej zaś we wspomnianych 25% to 0,4% emisji. Stąd też Komisja Europejska będzie w najbliższych latach kładła ogromny nacisk na rozwój kolei.

#### **Krzysztof Skrobich**

*Dla PKP Europejski Rok Kolei to możliwość szerokiej promocji jako bezpiecznego, najbardziej ekologicznego środka transportu. Organizujemy debaty na temat roli kolei w regionach, jako kręgosłupa rozwojowego, a także jak podnosić jakość doświadczenia klienta; co kolej powinna robić, by przyciągnąć do siebie jak najwięcej pasażerów.*

*Przejazd pociągu Europejskiego Roku Kolei był wspólną inicjatywą Komisji Europejskiej i sektora kolejowego. Uczestniczyło w tej inicjatywie 40 linii kolejowych oraz Europejskie Stowarzyszenie Kolei. Istotne znaczenie miały wydarzenia, odbywające się w miejscach, gdzie zatrzymywał się pociąg. Celem jego przejazdu była promocja kolei, pokazanie, że warto z kolei korzystać, nawet jeśli tę samą odległość możemy pokonać samochodem o godzinę krócej, gdyż ślad węglowy będzie minimalny. Chcieliśmy przekonać niezdecydowanych, by korzystali z kolei, zmienili swoje nawyki.*

#### **Paweł Orłowski**

*Pociąg Europejskiego Roku Kolei przejeżdżał również przez Gdańsk. Miasto włączyło się do inicjatywy, organizując w ramach Międzynarodowych Targów Gdańskich targi kolejowe – TRAKO. To było największe wydarzenie gospodarcze w Polsce w 2021 r. Dzięki targom TRAKO mógł się w Gdańsku pojawić Pociąg Europejskiego Roku Kolei (ERK).*

*Podczas targów kolejowych dyskutowano o dwóch zasadniczych problemach. Pierwszy to nowe technologie, szczególnie jeśli chodzi o te oparte na wodorze. Drugi temat to czwarty pakiet*

## EUROPEJSKI ROK KOLEI

### | ROZMOWY O EUROPIE

5

*kolejowy i sam Europejski Rok Kolei. Dzięki targom samorząd gdański gościł wszystkich najważniejszych decydentów w branży kolejowej w Europie.*

*Świadomość zalet transportu kolejowego znacząco wzrosła w Polsce w ostatnich latach. Dobrym przykładem jest Pomorska Kolej Metropolitarna, gdyż przyciąga ona również tych ludzi, którzy wcześniej poruszali się samochodami. Oczywiście pandemia cofnęła tę świadomość o kilka lat do tyłu, gdyż ludzie ponownie – ze względów bezpieczeństwa przenieśli się do samochodów. Jednak po wygaśnięciu pandemii bądź zaadaptowaniu się do niej, pasażerowie będą wracać do kolei.*

*Ważna jest intermodalność, łączenie wykorzystania różnych środków transportu, w celu osiągnięcia wyższej efektywności.*

## 2. Konieczność zapewnienia uczciwej konkurencji

Komisja Europejska ma pełną świadomość tego, że koleje przegrywają konkurencję z lotnictwem i transportem drogowym. Najczęściej i najchętniej korzystamy z transportu drogowego. Obecnie jedynie 7% podróży pasażerskich odbywa się koleją, jest zatem ogromny potencjał do zagospodarowania w zakresie przemieszczania się. W obszarze transportu towarowego koleją przewozi się również niezbyt wiele, gdyż [11% towaru](#). Większość absorbuje transport drogowy, co powoduje ciągły wzrost emisji.<sup>1</sup> W związku z tym, UE przyjęła jak dotąd cztery pakiety kolejowe, których celem jest otwarcie rynku kolejowego na konkurencję, zwiększenie interoperacyjności krajowych systemów kolejowych oraz określenie ram Jednolitego Europejskiego Obszaru Kolejowego. [Czwarty pakiet kolejowy](#) wszedł w życie w 2021 roku.

## Komentarze uczestników debaty

### Krzysztof Skrobich

*Komisja Europejska przewiduje w swojej strategii inteligentnej mobilności stały wzrost ruchu kolejowego: [50% wzrost przewozów towarowych koleją do 2030 r., oraz jego podwojenie do 2050 r.](#) Prognozuje się także ogólny wzrost ruchu w przewozie pasażerskim: 19% do 2030 r.; a w przewozie towarowym – 33%. Ważne jest to, jaki środek transportu zdominuje ten wzrost. Zasadniczą rolą Komisji Europejskiej powinno być wyrównanie szans konkurencyjnych kolei z innymi środkami transportu, a jest to obszar od wielu lat zaniedbywany. Transport drogowy generuje duże koszty zewnętrzne: poważne zanieczyszczenie powietrza, emisję CO<sub>2</sub>, „zakorkowanie” szlaków komunikacyjnych, hałas. Tymczasem koszty zewnętrzne ruchu kolejowego są całkowicie pokrywane przez opłaty w kalkulowane w cenę transportu kolejowego. Kolej jest kosztowna ze względu na infrastrukturę naziemną, natomiast ważne jest, żeby warunki konkurencyjności były sprawiedliwe pomiędzy środkami transportu. Komisja Europejska powinna wdrożyć zasadę: zanieczyszczający płaci. Dlatego też w zakresie opłat drogowych powinna zostać sfinalizowana sprawa euro-winiety. Kolejny, ważny problem to funkcjonujące obecnie zwolnienia z podatku VAT na paliwa w międzynarodowym transporcie lotniczym.*

### Jacek Wasik

*Gospodarki naszych krajów się rozwijają, co napędza zapotrzebowanie na transport, który najchętniej jest realizowany tirami. Z tego wynika pomysł Komisji Europejskiej, żeby punkt ciężkości przesunąć na koleje. Jednak żeby to osiągnąć, kolej musi być konkurencyjna, gdyż obecnie przejazd pasażera autostradą jest zdecydowanie szybszy. Zatem działania Komisji na najbliższe lata będą się koncentrować wokół takiego rozwoju kolei, żeby była ona pod względem czasu przewozu atrakcyjna. W przypadku podróży pasażerskich chodzi przede wszystkim o rozwój kolei dużych prędkości. Komisja Europejska ma w swoich planach podwojenie sieci kolei dużych*

## EUROPEJSKI ROK KOLEI

### | ROZMOWY O EUROPIE

7

prędkości. Inne przeszkody, które utrudniają rozwój ruchu pasażerskiego kolejną to cena biletu i ułomność rozwiązań umożliwiających kupowanie biletów przesiadkowych, szczególnie w przypadku korzystania z usług kilku operatorów bądź podróży międzynarodowych. Dlatego KE proponuje konkretne rozwiązania. W lipcu 2021 r. został przedstawiony pakiet „[Fit for 55](#)”, który ma umożliwić redukcję emisji o 55% w 2030 r., a w dalszej kolejności dojście w 2050 r. do neutralności klimatycznej. KE proponuje, by od 2026 r. zarówno transport lotniczy jak i drogowy zostały objęte systemem zezwoleń na emisje. Te środki transportu były niezwykle konkurencyjne między innymi dlatego, że nie ponosiły kosztów emisji. Wprowadzenie systemu zezwoleń emisji w energetyce przyniosło znakomite rezultaty, gdyż na przestrzeni kilkunastu lat emisje w energetyce spadły o 40%. Wprowadzenie systemu zezwoleń na emisje w transporcie lotniczym i drogowym powinno spowodować przejście na bardziej ekologiczne paliwa, a z drugiej strony sprawi, że transport kolejowy będzie bardziej konkurencyjny. Wiąże się to z podwyżką cen paliw, ale planeta jest tak zdewastowana, że należy podejmować zdecydowane działania. Następną dekada to będzie dekada wyrzeczeń, niezbędnych w celu ochrony środowiska naturalnego.

### 3. Inwestycje w ekologiczną kolej priorytetem Unii Europejskiej

[Komisja Europejska ocenia narodowe plany odbudowy na podstawie 11 kryteriów](#), i 37% środków musi być przeznaczony na działania, w tym inwestycje i reformy skutkujące redukcją emisji gazów cieplarnianych, czyli działania proekologiczne. Natomiast pozostałe 63% może być przeznaczony na inwestycje, które są co najmniej neutralne dla środowiska. To tworzy szansę dla rozwoju sektora kolejowego w Europie, w tym w Polsce. W czerwcu 2021 r. Rada przyjęła konkluzje dotyczące kolei, w których podkreślono wolę postawienia tego środka transportu w centrum inteligentnej i zrównoważonej mobilności<sup>2</sup> i potrzebę dalszego rozwoju transportu kolejowego zarówno pasażerskiego, jak i towarowego w UE. Postanowiono również wzmocnić odporność kolei

<sup>2</sup> Council conclusions on the Commission's Sustainable and Smart Mobility Strategy [pdf \(europa.eu\)](#)

## EUROPEJSKI ROK KOLEI

### | ROZMOWY O EUROPIE

8

w obliczu kryzysu związanego z pandemią Covid-19 oraz [kontynuować inwestycje w interoperacyjność systemów krajowych oraz łączność \(connectivity\)](#).

### Komentarze uczestników debaty

#### Jacek Wasik

*Budżet wieloletni Unii Europejskiej przewiduje, że warunkiem otrzymania środków jest wydatkowanie [37% na działania skutkujące realizacją celów klimatycznych](#), a pozostałe muszą być co najmniej neutralne, zgodnie z ogólną zasadą: „Bez szkodenia klimatowi”. W związku z tym w obecnej perspektywie budżetowej nie będzie już przewidzianych środków na budowę autostrad i lotnisk, ale będą pieniądze na rozwój kolei. W przypadku Polski, projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego ma szansę uzyskać dofinansowanie, ale tylko i wyłącznie dla swojego komponentu kolejowego. Podobnie koleje dużych prędkości będą mogły być dofinansowane – na linii Warszawa – Łódź, z odnogami do Wrocławia i Poznania.*

*Warto wspomnieć również o współpracy linii kolejowych z lotniczymi. W Niemczech na podstawie jednego biletu część podróży można odbyć koleją, na przykład z Kolonii do Frankfurtu, a dalszą drogę odbyć samolotem. Oczywiście warunkiem takich rozwiązań jest bliskość stacji kolejowych i lotnisk. Francja podjęła decyzję o zakazie lotów na krótszych odległościach, gdzie jest alternatywa kolejowa, gwarantująca podróż poniżej 2,5 godziny. Komisja Europejska chce nadać priorytetowe znaczenie kolei, ale też po to, by była ona uzupełniana innymi rodzajami transportu.*

#### Krzysztof Skrobich

*Pod względem rozwoju sektora kolejowego, infrastruktura wymaga ogromnych inwestycji. Samo tylko ukończenie bazowej sieci kolejowej – transeuropejskiej sieci bazowej - do 2030 r. to wydatki rzędu 350 – 500 mld euro. Druga sprawa, to aspekt prawny, umożliwiający sprawiedliwą*



## EUROPEJSKI ROK KOLEI

### | ROZMOWY O EUROPIE

9

konkurencję. A trzeci aspekt, to zapewnienie finansowania i uczynienie z kolei priorytetu, kręgosłupa masowych środków transportu.

Ze środków Unii Europejskiej PKP wykonuje inwestycje w swoją infrastrukturę. W poprzednim okresie finansowym 2014 – 2020 do rozdysponowania było 75 miliardów zł na modernizację sektora kolejowego, który przez wiele lat był zaniedbany. W 2010 r. oceniano, że zaledwie 36 % infrastruktury jest w dobrym stanie, w 2013 – 47%. Skala potrzeb polskich kolei jest bardzo duża. Inwestujemy w infrastrukturę, w tabor. Pociągi muszą być nowoczesne, klimatyzowane i nadawać odpowiednią jakość podróży – komfort. Na tle kolei w innych krajach stan polskich kolei jest obiecujący, gdyż niezwykle dużo się robi i zostało już uczynione pod względem modernizacji. Widać ważne zmiany: podróżujemy wygodniej, bardziej komfortowo, szybciej. Dzięki temu, co roku liczba pasażerów rośnie, co oznacza, że jazda koleją jest atrakcyjna. Przed pandemią PKP przewiozły 336 milionów pasażerów.

Europa ma dobrze rozwiniętą sieć dróg kolejowych z jedną z największych gęstości linii kolejowych na świecie. Nowe fundusze Unii Europejskiej są również ukierunkowane na inwestycje kolejowe. Przyszłością jest kolej dużych prędkości o prędkości ok. 220–250 km/h. Wiąże się to jednak z jednoczesnym wyeliminowaniem krótkich połączeń lotniczych.

Kolej ma tę przewagę nad liniami lotniczymi, że przede wszystkim łączy centra miast i nie jest blokowana gęstością ruchu drogowego.

### **Paweł Orłowski**

Kolej to z pewnością krwioobieg rozwojowy regionów. Mocnym dowodem wagi kolei jest Pomorska Kolej Metropolitalna (PKM) – największa inwestycja samorządowa na Pomorzu, i jedna z największych inwestycji samorządowych w obszarze kolejnictwa. PKM to nowa infrastruktura, nowe torowiska.

Samorząd lokalny nie ma zbyt wiele kompetencji w dziedzinie rozwoju transportu kolejowego oprócz kolei aglomeracyjnych, ale tam, gdzie jest taka możliwość i kompetencje, samorządy działają, co widać w województwie pomorskim. Inwestycja PKM o wartości [ponad miliard zł](#) pokazuje myślenie w kategoriach multimodalnych – połączenie z portem lotniczym oraz powiązanie dzielnic Gdańska i Gdyni, a także Kaszub nieskomunikowanych koleją aglomeracyjną.

#### 4. Wnioski z debaty

- **Europejski Rok Kolei promował zalety tego środka transportu pod względem bezpieczeństwa podróży, ekologiczności i innowacyjności.** Inicjatywa ta była szczególnie ważna ze względu na pandemię i jej negatywne skutki dla ruchu kolejowego. Praktyczne efekty Roku Kolei i wydarzeń z nim związanych będzie można ocenić dopiero w dłuższej perspektywie, po ustaniu kryzysu związanego z Covid-19.
- **Dynamika rozwoju branży kolejowej i wzrost zainteresowania pasażerów zależy m.in. od takich czynników, jak ulepszenie i modernizacja infrastruktury kolejowej oraz regulacje prawne.** Zasadnicze znaczenie ma także zapewnienie **wielofunkcyjności biletów, umożliwiającej swoistą intermodalność, łączącą sprawne przemieszczanie się przez pasażera do celu podróży koleją, samolotem, autobusem i metrem.** Konkurencyjność kolei można znacząco zwiększyć poprzez rozwój sieci kolei dużych prędkości (ok. 220–250 km/h). Komisja Europejska chce ją podwoić.
- Samorządy lokalne również mogą odgrywać istotną rolę w promocji transportu kolejowego. **Dobrym przykładem jest Pomorska Kolej Metropolitalna (PKM), która ma charakter multimodalny:** jest połączona z portem lotniczym. Przy czym warto rozważyć zwiększenie kompetencji samorządów w tym zakresie, gdyż obecnie są one niewielkie.

## EUROPEJSKI ROK KOLEI

### | ROZMOWY O EUROPIE

11

- **Świadomość zalet transportu kolejowego rośnie.** Szczególnie ważne jest zdobycie serc młodych ludzi i to się dzieje. Młode pokolenie nie już tak przywiązane do posiadania własnego środka transportu i ma dużą świadomość ekologiczną. W związku z tym dla młodych ludzi szczególnie atrakcyjne może być poruszanie się koleją i rowerem.