

**DEBATA**  
**NA TEMAT STANU I POTRZEB ROZWOJOWYCH**  
**KOLEI W POLSCE**

**Szanse i wyzwania...**

Patrząc w przyszłość w Europejskim Roku Kolei, nie sposób oprzeć się wrażeniu, że w najbliższych latach włączenie transportu kolejowego w spójny system transportowy każdego z krajów europejskich szerzej w europejski jednolity obszar kolejowy będzie wymagało od każdego z państw realizacji dłużej strategii mobilności opartej o spójne przedsięwzięcia o charakterze politycznym, planistycznym, organizacyjnym i gospodarczym. Zakładana ekologizacja mobilności, osiągnięcie neutralności klimatycznej skuteczne będzie jedynie przy daleko idącym współdziałaniu na poziomie europejskim.

Formułowanie szans, wyzwań i zagrożeń pozostawiamy Państwu oparciu o przedstawione niżej założenia europejskiej strategii mobilności. Ponieważ znajdujemy się na wczesnym etapie jej formułowania, to przedstawianie szczegółowych wniosków w naszej opinii chyba byłoby przedwcześnie.

Życząc owocnych przemyśleń i refleksji poniżej zestawiliśmy kluczowe, sformułowane w założeniach tej strategii, konkluzje.

W ramach Europejskiego Zielonego Ładu nastąpi redukcja o 90 % emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu, aby gospodarka do roku 2050 mogła stać się neutralną dla klimatu, dążąc jednocześnie do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń. Aby osiągnąć tę systemową zmianę, Europa musi: uczynić wszystkie rodzaje transportu bardziej zrównoważonymi, zadbać o szeroką dostępność zrównoważonych rozwiązań alternatywnych w systemie transportu multimodalnego oraz wdrożyć odpowiednie zachęty wspierające te zmiany.

Ekologizacja mobilności powinna być nowym sposobem na rozwój sektora transportu. Mobilność powinna opierać się na wydajnym i wzajemnie połączonym systemie transportu multimodalnego, zarówno pasażerskiego, jak i towarowego, rozbudowaną infrastrukturę ładowania i tankowania dla pojazdów bezemisyjnych oraz dostawy paliw

odnawialnych i niskoemisyjnych, a także czystsza i bardziej aktywną mobilność w bardziej zielonych miastach.

Wszystkie rodzaje transportu są niezbędne w systemie transportu i dlatego wszystkim rodzajom transportu należy nadać bardziej zrównoważony charakter. Pierwszym filarem podejścia powinna być popularyzacja pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych oraz paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w przypadku transportu drogowego, wodnego, powietrznego i kolejowego.

Dokonując w przyszłości wyboru odpowiednich technologii w transporcie kolejowym z uwzględnieniem całego cyklu życia, należy priorytetowo traktować kryterium efektywności energetycznej.

W przejściowych rozwiązaniach technologicznych należy w pełni uwzględniać normy emisji CO<sub>2</sub> i zanieczyszczeń.

Konieczna jest dalsza elektryfikacja transportu kolejowego; a w przypadkach, w których nie jest to opłacalne, należy zwiększyć wykorzystanie wodoru.

intensyfikacji wdrażania i wykorzystania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych powinno towarzyszyć utworzenie kompleksowej sieci infrastruktury ładowania i tankowania, aby w pełni umożliwić powszechne wykorzystywanie pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych we wszystkich rodzajach transportu.

Wraz z wdrożeniem czwartego pakietu kolejowego oraz poprzez otwarcie rynków kolejowych na konkurencję, przedsiębiorstwa kolejowe powinny lepiej reagować na potrzeby klientów i poprawiać jakość i efektywność kosztową swoich usług. Zakończenie prac nad TEN-T, powinno zapewnić lepsze połączenia wzdłuż głównych korytarzy.

Zwiększenie świadomości pasażerów na temat ich praw oraz zapewnienie niedyskryminacyjnego przekazywania informacji dotyczących podróży, w tym na temat ofert obejmujących bilety przesiadkowe, powinno zwiększyć jeszcze bardziej atrakcyjność kolei dla klientów.

Powinno się przystąpić do budowy planu działania mającego na celu rozwijanie długodystansowych i międzynarodowych usług kolejowego przewozu pasażerów. Plan powinien się opierać na działaniach mających na celu zwiększenie prędkości najważniejszych połączeń między miastami dzięki lepszemu zarządzaniu zdolnością przepustową, skoordynowanemu tworzeniu rozkładów jazdy, tworzeniu puli taboru

kolejowego i ukierunkowanemu rozwojowi infrastruktury mającemu na celu rozwinięcie nowych usług kolejowych, w tym połączeń nocnych

Należy ułatwić korzystanie z biletów na połączenia międzynarodowe oraz ich nabywanie. Należy wdrożyć środki regulacyjne, których celem będzie umożliwienie stworzenia innowacyjnych i elastycznych biletów, które będą łączyć różne rodzaje transportu i rzeczywiście umożliwią pasażerom podróżowanie „od drzwi do drzwi”.

Zwiększenie udziału transportu zbiorowego, ruchu pieszego i jazdy na rowerze, jak również zautomatyzowanej, multimodalnej mobilności opartej na sieci doprowadzi do znacznego zmniejszenia zanieczyszczeń pochodzących z transportu, zwłaszcza w miastach, oraz poprawę zdrowia i dobrostanu ludzi.

Miasta są i powinny pozostać na czele procesu transformacji w kierunku bardziej zrównoważonego rozwoju. Wszystkie duże i średnie miasta będące węzłami miejskimi w sieci TEN-T powinny wdrożyć do 2030 r. swoje własne plany zrównoważonej mobilności miejskiej. Plany powinny obejmować nowe cele, na przykładowo bezemisyjność.

Bezproblemowa multimodalność, którą umożliwią rozwiązania cyfrowe, ma kluczowe znaczenie na obszarach miejskich i podmiejskich. Coraz większa presja na systemy przewozu pasażerskiego prowadzi do zwiększenia popytu na nowe, innowacyjne rozwiązania, przy czym różne usługi transportowe włącza się do usług dostępnych na żądanie w myśl koncepcji „mobilność jako usługa” (MaaS). Jednocześnie w wielu miastach powinny zachodzić zmiany w kierunku wspólnych i zbiorowych usług w zakresie mobilności (współdzielone samochody, rowery, usługi przewozu osób i inne formy mikromobilności), których świadczenie ułatwiło pojawienie się platform pośredniczących, umożliwiając tym samym zmniejszenie liczby pojazdów w ramach codziennego ruchu drogowego.

Należy opracować wytyczne dotyczące zarządzania mobilnością na szczeblu lokalnym i regionalnym, w tym lepszego miejskiego planowania przestrzennego oraz połączeń z obszarami wiejskimi i podmiejskimi, tak aby osoby dojeżdżające do pracy miały możliwość wybrania wariantów mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Wsparcie finansowe powinny odzwierciedlać także znaczenie mobilności w miastach dla ogólnego funkcjonowania TEN-T, a rozwiązania dotyczące „pierwszej/ostatniej mili”

powinny obejmować węzły mobilności multimodalnej, obiekty typu „parkuj i jedź” oraz bezpieczną infrastrukturę pieszą i rowerową.

Wsparcie ekologizacji operacji transportu towarowego wymaga wprowadzenia zasadniczych zmian w istniejących ramach dotyczących transportu intermodalnego, które należy przekształcić w skuteczne narzędzie. Mechanizmy zachęcające powinny opierać się na bezstronnym monitorowaniu wyników zgodnie z europejskimi ramami pomiarów emisji pochodzących z transportu i logistyki.

Elementem transformacji musi być multimodalna logistyka – zarówno na obszarach miejskich, jak i poza nimi. Rozwój handlu elektronicznego spowodował istotną zmianę w strukturach konsumpcji, konieczne jest uwzględnienie zewnętrznych kosztów milionów dostaw, w tym ograniczenie pustych i zbędnych przejazdów. Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej powinno obejmować także wymiar towarowy poprzez specjalne zrównoważone plany miejskiej logistyki. Plany te powinny przyczyniać się do przyspieszenia wdrażania w miastach rozwiązań bezemisyjnych, które są dostępne.

W Polsce widoczny jest niedobór infrastruktury do przeładunku, a w szczególności śródlądowych multimodalnych terminali, dlatego kwestii tej należy nadać najwyższy priorytet. Należy uzupełnić brakujące połączenia w multimodalnej infrastrukturze. Ponadto lepsze technologie przeładunku powinny zasadniczo przyczynić się do usprawnienia systemu transportu. Polska potrzebuje multimodalnej wymiany danych, a także inteligentnych systemów zarządzania ruchem we wszystkich rodzajach transportu. Wszystkie rodzaje transportu towarowego muszą zostać połączone za pomocą terminali multimodalnych

Innowacyjne przedsiębiorstwa pokazały, że kolejowe przewozy towarowe mogą działać w niezawodny sposób i być atrakcyjne dla klientów. Wciąż jednak wiele krajowych przepisów i barier technicznych stanowi przeszkodę, jeżeli chodzi o wydajność. Kolejowe przewozy towarowe wymagają znacznego pobudzenia przez zwiększenie zdolności przepustowej, wzmocnienie koordynacji transgranicznej i współpracy między zarządcami infrastruktury kolejowej, lepsze ogólne zarządzanie siecią kolejową i wdrożenie nowych technologii takich jak automatyzacja pociągów.

Powinno się wzmocnić zachęty dla użytkowników transportu do dokonywania bardziej zrównoważonych wyborów. Zachęty te mają głównie charakter gospodarczy,

a mianowicie ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych, opodatkowanie i opłaty infrastrukturalne, powinny być uzupełnione lepszym informowaniem użytkowników.

Dla stworzenia inteligentnego systemu transportu, należy zająć się kwestią efektywnej alokacji zdolności przepustowej i zarządzania ruchem, by uniknąć problemów z przepustowością i ograniczyć emisję dwutlenku węgla. Wprowadzenie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) i jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej pozostaje priorytetem

Warunkiem większej automatyzacji kolei i zarządzania ruchem kolejowym będzie aktualizacja technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) z myślą o uwzględnieniu nowych technologii, takich jak sieć 5G i dane satelitarne, oraz zapewnieniu łatwej do modernizacji, wspólnej architektury systemu. Jest to potrzebne, by ERTMS mógł znaleźć się w centrum cyfrowego systemu kolejowego.

Należy wspierać badania naukowe oraz wprowadzanie innowacyjnych i zrównoważonych technologii w transporcie. Inwestycje w przełomowe rozwiązania utorują drogę do ważnych punktów zwrotnych i korzyści dla środowiska w nadchodzących latach. Należy poczynić wszelkie niezbędne kroki, aby ukończyć TEN-T zgodnie z harmonogramem.

Inwestycje muszą zostać przeznaczone na sfinansowanie modernizacji flot we wszystkich rodzajach transportu. Jest to konieczne, aby zapewnić wdrożenie wariantów technologii nisko- i bezemisyjnych, m.in. poprzez modernizację i odpowiednie programy odnowy we wszystkich rodzajach transportu.

Należy zweryfikować przepisy dotyczące opłat za dostęp do infrastruktury w kierunku zachęty do stymulowania rynków konkurencyjnych i zwiększania atrakcyjności kolei.

Świadczenie usług publicznych powinno być bardziej ukierunkowane i skuteczne, a tam gdzie to możliwe, służyć przejściu na system multimodalny. Aby zagwarantować jak najlepsze wykorzystanie publicznych pieniędzy i wsparcia, organy krajowe i samorządy terytorialne muszą być w stanie wykorzystać obowiązki świadczenia usługi publicznej do poprawy jakości sieci połączeń i odzwierciedlenia konkretnych celów polityki. Powinno się rozważyć wprowadzenie multimodalnego systemu obowiązków świadczenia usługi publicznej, aby umożliwić wszystkim rodzajom transportu konkurowanie na równych zasadach w celu zaspokojenia potrzeb transportowych.

Zbigniew Konieczek