

Czynniki wpływające na postrzeganie transportu kolejowego w kategoriach niezawodności

Magdalena GARLIKOWSKA¹

Streszczenie

W artykule omówiono zagadnienia dotyczące niezawodności funkcjonowania transportu kolejowego. Scharakteryzowano czynniki, które mogą wpływać na postrzeganie transportu kolejowego przez jego użytkowników jako niezawodnego.

W rozdziale 1 i 2 przedstawiono znaczenie transportu kolejowego w Unii Europejskiej oraz ogólne założenia europejskiej polityki kolejowej. W rozdziale 3 omówiono kondycję transportu kolejowego w Europie i jej ewolucję od II połowy XX wieku. W rozdziale 4 zaprezentowano badania prowadzone na grupie 300 podróżnych. Na podstawie badań wyszczególniono i omówiono czynniki, które użytkownicy wskazali jako te, które świadczą o niezawodności kolei. Bezpieczeństwu kolei poświęcono 5 rozdział, w którym przytoczono akty prawne regulujące bezpieczeństwo transportu kolejowego w UE.

W ostatnim rozdziale opisano działania podejmowane w celu kształtowania bezpiecznych zachowań użytkowników kolei, zwłaszcza na przejazdach kolejowych. W podsumowaniu zawarto wnioski z przeprowadzonych badań oraz przesłanki dla poprawy niezawodności transportu kolejowego w UE.

Słowa kluczowe: polityka kolejowa, niezawodność, bezpieczeństwo, podróżny

1. Wstęp

Unia Europejska jest obszarem bez granic wewnętrznych, na terenie którego zapewniono swobodny przepływ osób, towarów, usług i kapitału (tzw. cztery swobody UE). Jest to jeden z głównych celów integracji europejskiej – utworzenie wspólnego rynku, postrzeganego jako środek do osiągnięcia harmonijnego rozwoju gospodarczego państw członkowskich. Transport kolejowy jest ważnym elementem tego rynku, dlatego już od kilkudziesięciu lat wysiłki Unii Europejskiej są skierowane na utworzenie jednolitego systemu kolejowego, bezpiecznego i ekologicznego. Dla kolei oznacza to trzy uprawnienia: niezakłócony ruch

¹ Doktor, Instytut Kolejnictwa, e-mail: mgarlikowska@ikolej.pl.

pociągów między państwami członkowskimi oraz z państwami trzecimi, funkcjonowanie na rynku wewnętrznym i interoperacyjność.

System kolejowy musi być niezawodny, aby móc zapewnić bezpieczny i efektywny, niczym niezakłócony transport ludzi i towarów. Osiągnięcie tego stanu wiąże się z pokonaniem wielu przeszkód: technicznych, prawnych, organizacyjnych. Oznacza to m.in. konieczność wydawania wielu regulacji prawnych w postaci dyrektyw, rozporządzeń, decyzji, wytycznych dla państw członkowskich. Jeśli będą one wykonywane i odpowiednio egzekwowane należy oczekiwać, że transport kolejowy będzie funkcjonował w niezawodny i niezakłócony sposób. Jest to wieloletnie przedsięwzięcie z długoterminowymi i kosztownymi procesami zmian organizacyjnych i technicznych. Rezultatem ma być z jednej strony swobodny przejazd taboru przez granice i poszczególne państwa członkowskie, a z drugiej zaś zadowolenie użytkowników z usług kolejowych.

2. Założenia europejskiej polityki kolejowej

W celu większej integracji krajowych polityk transportowych, stworzenia lepszych warunków konkurencji między różnymi gałęziami transportu oraz większej efektywności europejskiego systemu transportowego, Unia Europejska długo pracowała nad realizacją wspólnej polityki transportowej. Jednym z jej priorytetów jest stworzenie jednolitego europejskiego systemu kolejowego z naciskiem na aspekt ekologiczny, rozwój sieci infrastruktury oraz na deregulację i liberalizację sektora kolejowego. Tworzenie europejskiej polityki kolejowej jest determinowane następującymi przesłankami:

1. Integracja krajów członkowskich UE – wspólna przestrzeń gospodarcza o łatwej dostępności w celu swobodnego przepływu towarów, usług, ludzi i kapitału (zgodnie z celami Wspólnoty).
2. Znaczenie gospodarcze transportu kolejowego – kolej uczestniczy w procesach związanych z wytwarzaniem i obrotem gospodarczym.
3. Znaczenie kolei dla jakości życia społeczeństw – wraz z rozwojem społeczeństw wzrasta ruchliwość komunikacyjna; ze względu na coraz częstsze podróże oczekuje się lepszych warunków podróżowania przy rozsądnej cenie, bezpieczeństwa i skracania czasu podróżowania; tym oczekiwaniom ma sprostać system transportowy, w tym system kolejowy.
4. Oddziaływanie transportu na środowisko naturalne – polityka transportowa określa zarówno cele, jak i sposoby ich osiągania, znajdując rozwiązania, które spełniają wymogi racjonalnego gospodarowania i ochrony środowiska naturalnego [8]. Jak wynika z licznych analiz, kolej jest najbardziej ekologicznym środkiem transportu.
5. Transport kolejowy daje zatrudnienie wielu milionom ludzi w całej Europie.

Realizacja celów polityki kolejowej odbywa się przez stanowienie prawa na poziomie wspólnotowym i krajowym. Proces przekazywania uprawnień instytucjom Unii Europejskiej przez państwa członkowskie od początku był dobrowolny, mimo że jego efektem było ograniczenie roli państw narodowych w sferze podejmowania decyzji na różnych płaszczynach².

Funkcjonowanie transportu kolejowego na terytorium Unii Europejskiej wiąże się z jego jednolitością w sferze infrastruktury, taboru i przepisów. Wspólny cel wszystkich państw członkowskich, jednolity europejski system kolejowy, nie może być osiągnięty na poziomie krajowym, potrzebna jest instytucja ponadnarodowa i stworzone przez nią zasady funkcjonowania kolei europejskich. W dziedzinie transportu kolejowego, UE wydaje głównie dyrektywy transponowane następnie do polityki państw członkowskich. Z uwagi na charakter dyrektyw, które wskazują jedynie ogólny cel, nie narzucają zaś sposobów rozwiązań, państwa członkowskie zachowują pewną autonomię, swobodę wyboru dróg prowadzących do osiągnięcia pożądanego stanu rzeczy.

W stosunku do państw członkowskich, UE pełni wiele ważnych ról. We wszystkich powierzonych jej dziedzinach, także w dziedzinie transportu kolejowego, tworzy prawo (funkcja legislacyjna), przez organy unijne kreuje politykę, nadzoruje jej wdrażanie na szczeblu krajowym, ustanawia sankcje za niewywiązanie się z zobowiązań. Wdrażanie polityki w zakresie transportu kolejowego odbywa się w sposób pośredni – odpowiedzialność za implementację spoczywa na państwach członkowskich i jest egzekwowana przez Komisję Europejską.

Polityka transportu kolejowego może być również wdrażana za pomocą przepisów wykonawczych tworzonych przez KE (akty Rady i PE), kontrolowaną przez różne komitety składające się z przedstawicieli państw członkowskich. Należy podkreślić, że istnieją duże problemy z wdrażaniem prawa w państwach członkowskich. Zazwyczaj transpozycja jest opóźniona, niepełna lub niewłaściwa. Do transportu kolejowego odnoszą się dwa pierwsze problemy. Najczęściej jest to opóźnienie wynikające z przedłużającego się procesu legislacyjnego lub z braku dostatecznych środków finansowych na realizację projektu.

Na etapie transpozycji, postępy wdrażania monitoruje KE i w razie potrzeby stosuje sankcje przeciw państwu, które nie wdrożyło odpowiednich uregulowań. Szczególnie silne są konflikty związane z infrastrukturą kolejową i z kwestią wzajemnego uznawania taboru, gdyż wyraźnie ujawniają się interesy narodowe. Ponadto państwa mają różne preferencje i wyobrażenia nt. funkcjonowania wspólnego rynku transportowego. Niektóre państwa są bardziej liberalne, inne

² Wspólna realizacja niektórych przedsięwzięć przyniosła pozytywne efekty w takich dziedzinach, jak: zapobieganie pogłębianiu się nierówności między państwami członkowskimi i regionami, ochrona i wspieranie wybranych gałęzi gospodarek narodowych czy budowanie wspólnego rynku i jego ochrona przed państwami „trzecimi”, czyli spoza UE.

bardziej protekcjonistyczne. Wszystko to powoduje rozbieżności między celami uzgodnionej polityki transportu kolejowego a jej faktyczną realizacją. Osłabia to też działanie wspólnego rynku [15].

Problemy z wdrażaniem generuje zarówno UE, jak i państwa członkowskie. W tym procesie uczestniczą: rządy, samorządy (władze regionalne), różne agencje z 27 państw. Na przeszkodzie stoją zróżnicowane przepisy prawne, administracyjne, kwestie kulturalne, rozbieżne interesy narodowe, brak społecznej akceptacji dla nowych rozwiązań unijnych, działalność partii antyeuropejskich [15]. Spowodowane tym opóźnienie i osłabienie wprowadzenia jednolitego systemu kolejowego rzutuje m.in. na jego niezawodność.

3. Kondycja transportu kolejowego i jego miejsce wśród innych form transportu

Od początku istnienia aż do lat pięćdziesiątych XX w., czyli do momentu intensywnego rozwoju motoryzacji, kolej była dominującym środkiem transportu we wszystkich krajach europejskich, a także na innych kontynentach. W krajach socjalistycznych kolej utrzymywała swoją wysoką pozycję, ponieważ konkurencja międzygałęziowa w transporcie praktycznie nie istniała. Określone kierunki i wielkości przewozów były przydzielane planowo. Mała liczba samochodów osobowych i brak autostrad działały na rzecz kolei. Jednak w niektórych krajach kolej zaczęła systematycznie tracić swoją dominującą pozycję i znaczenie zarówno pod względem przewozu pasażerów, jak i towarów. Sytuacja ta wiązała się bezpośrednio ze wzrostem przewozów transportem samochodowym, co było spowodowane jego większą elastycznością, a przede wszystkim polityką państw ukierunkowaną na rozwój motoryzacji.

Mniej więcej od połowy XX wieku w transporcie kolejowym obserwuje się stagnację we wszystkich obszarach. Znamienne jest, że stało się to we wszystkich niemal państwach europejskich. Sytuacji nie poprawiło powstanie w 1957 r. Wspólnoty Europejskiej, która od początku postawiła sobie za cel prowadzenie wspólnej polityki transportowej. Traktat założycielski mówił ogólnie o dążeniach WE do utworzenia transportowego rynku wewnętrznego, jednak nie precyzował zakresu działań niezbędnych do realizacji. Nie zawierał ani schematu postępowania w zakresie polityki transportowej, ani przydziału konkretnych zadań poszczególnym państwom. To mogło być podstawową przyczyną zaniechania niezbędnych działań prowadzących do osiągnięcia wspólnej polityki transportowej i tworzenia europejskiego systemu kolejowego.

Przyczyn malejącej roli kolei można szukać nie tylko w otoczeniu transportowym kolei, ale także wewnątrz samych przedsiębiorstw kolejowych. W otoczeniu transportowym nastąpiły zmiany, które okazały się bardzo niekorzystne dla

kolei. Przede wszystkim było to gwałtowne zmniejszenie wielkości przewozów towarowych związanych z przemysłem ciężkim i duży wzrost przewozów towarów o dużej wartości i niewielkiej masie. Dużym wymaganiami jakościowym mógł sprostać jedynie transport samochodowy. Zwiększyły się wymagania gospodarki co do jakości usług w przewozach pasażerskich i towarowych. Kolejną kwestią było pojawienie się nowego konkurenta w przewozach towarowych, czyli transportu rurociągowego, zwiększenie się zasięgu komunikacji lotniczej oraz szybszy wzrost liczby samochodów osobowych i ciężarowych w stosunku do produkcji przemysłowej w Europie. Ostatnia, niezwykle istotna sprawa, była związana z polityką państw europejskich zdecydowanie faworyzującą transport samochodowy przez intensywną rozbudowę infrastruktury drogowej bez obciążania tej gałęzi żadnymi kosztami i nie dbającą o równowagę między poszczególnymi gałęziami transportu [7].

Tak drastyczne zmniejszenie się znaczenia kolei miało też przyczyny wewnętrzne. Można tu wymienić brak jakiegokolwiek ukierunkowania na rynek (lub było ono bardzo niewielkie), brak konkretnej oferty przewozowej, a co za tym idzie brak współzawodnictwa z innymi gałęziami transportu. Winą za to należy obarczyć przedsiębiorstwa kolejowe, które czuły się zbyt bezpiecznie w roli przedsiębiorstw państwowych i nie zależało im na stabilnej pozycji na rynku usług transportowych. Liczyła się tylko wysoka pozycja w budżecie państwa [7].

Kryzys paliwowo-energetyczny w latach siedemdziesiątych XX w. przyspieszył rozwój nowych technologii i zyskał na tym również transport kolejowy. Ponownie ruszyły ważne dla kolei inwestycje, pozwalające na unowocześnienie tej gałęzi transportu. Na znaczeniu zyskały przede wszystkim duże prędkości, a poszczególne kraje zaczęły się prześcigać w ich pokonywaniu. We Francji powstała linia TGV na trasie Paryż – Lyon oraz inne nowe linie łączące Paryż z Atlantykiem, we Włoszech linia Rzym – Florencja, linie w Holandii, Belgii i Austrii, wszystkie przystosowane do prędkości 180–300 km/h. W Polsce zbudowano Centralną Magistralę Kolejową (CMK) będącą wyrazem nowoczesnej wówczas infrastruktury. Obecnie prowadzone są na niej prace modernizacyjne, które w niedalekiej przyszłości umożliwią poruszanie się pociągów z dużymi prędkościami.

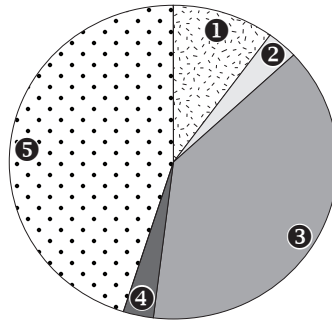
Nowe podejście do transportu kolejowego w końcu XX wieku wynikało z kilku czynników. Pierwszym były stale rosnące potrzeby coraz bardziej wymagających klientów. Chcieli oni punktualnego, regularnego transportu pokonującego duże odległości w jak najkrótszym czasie, w warunkach komfortu i bezpieczeństwa. Transport kolejowy w pełni mógł spełnić te postulaty, jednak transport samochodowy okazał się konkurentem nie mającym sobie równych. Z pewnością przyczyniły się do tego mniejsze koszty przejazdu i fakt, że samochodem można dotrzeć praktycznie wszędzie.

Innym czynnikiem zmiany w podejściu do transportu kolejowego jest konieczność efektywnej i rentownej działalności przedsiębiorstw kolejowych na rynku.

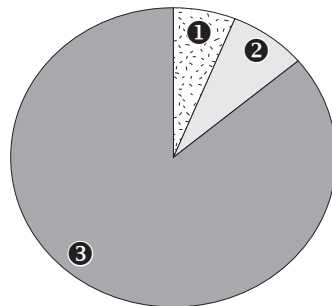
W związku z tym, potrzebna jest atrakcyjna, bogata oferta w celu zachęcenia klientów do korzystania z usług kolei. Najbardziej intensywne działania w tym kierunku podejmują przede wszystkim kraje Europy Zachodniej, chociaż poprawa jakości usług kolejowych powoli następuje we wszystkich krajach członkowskich.

Ostatnim czynnikiem jest postępująca w Europie integracja europejska. Unia Europejska liczy już 28 państw i wymaga od swoich członków prowadzenia wspólnej polityki transportowej w zakresie transportu kolejowego w celu stworzenia jednolitego europejskiego systemu transportowego. Być może, kiedy zamysł ten stanie się faktem (Unia zamierza go zrealizować do 2020 r.), kolej tylko wzmocni swoją pozycję, gdyż dominującą gałęzią transportu raczej już nie będzie.

Dysproporcje w udziale transportu samochodowego i kolejowego w przewozach pasażerskich i towarowych w UE są bardzo duże i dlatego UE robi wszystko, żeby temu przeciwdziałać. Porównanie struktury gałęziowej przewozów towarowych i pasażerskich w UE w 2005 r. obrazują rysunki 1 i 2.



Rys. 1. Struktura gałęziowa przewozów towarowych w UE [9]: 1) kolejowy 10%, 2) śródlądowy 3%, 3) morski 39%, 4) drogowy 45%



Rys. 2. Struktura gałęziowa przewozów pasażerskich w UE [9]: 1) kolejowy 6%, 2) lotniczy 8%, 3) drogowy 86%

Trzeba nadmienić, że od 2005 roku ta struktura praktycznie się nie zmieniła. Duży udział transportu morskiego w przewozach ładunków wynika z jego możliwości pokonywania bardzo dużych odległości, przy jednoczesnej masowości przewożonych towarów. Niepokojące są natomiast tendencje w przewozach pasażerskich. Aż 86% tego rynku jest zdominowana przez transport samochodowy, do którego zaliczane są samochody osobowe i autobusy³; transport kolejowy i lotniczy mają niewielki udział w przewozach, chociaż transport lotniczy wciąż się stopniowo rozwija.

Na konkurencyjność różnych gałęzi transportu ma także wpływ infrastruktura. O standardzie linii kolejowych świadczy ich elektryfikacja, udział linii wielotorowych w ogólnej długości eksploatowanych linii i oczywiście parametry techniczne tych linii. Niedostatek środków finansowych był i jest poważną barierą rozwoju kolei – przeznacza się zbyt małe nakłady na remonty infrastruktury kolejowej, przez co pogarsza się jej stan techniczny, nowoczesny tabor jest bardzo drogi, często okazuje się też niewystarczający i nie współgra z przestarzałą infrastrukturą, nie pozwalając na rozwijanie dużych prędkości.

W ostatnich latach w Europie dynamicznie rozwija się budowa linii dużych prędkości i to z nimi związane są inwestycje infrastrukturalne dotyczące transportu kolejowego. Dane UIC pokazują, że im krótszy jest czas przejazdu, tym wyższy udział kolei w rynku transportowym. W wielu krajach europejskich, trasy na których podróż trwa więcej niż 3,5 godziny (jak np. Paryż – Lyon, Paryż – Bordeaux) są całkowicie zdominowane przez pociągi dużych prędkości [1]. W Polsce dopiero pod koniec 2008 r. rząd podjął uchwałę o przyjęciu programu budowy i uruchomienia pociągów dużych prędkości. Wszystko wskazuje na to, że już w 2015 r. będziemy mogli na kilku trasach pojechać z dużą prędkością.

4. Czynniki wpływające na wybór środka transportu

Z punktu widzenia użytkownika, pasażera lub spedytora, niezawodność oznacza zapewnienie procesu przewozowego z uwzględnieniem określonych warunków. Ważny jest czas przewozu, częstotliwość połączeń, możliwość dotarcia do określonego celu (jak wiadomo, kolej nie dociera wszędzie tak jak transport samochodowy). Dla nadających przesyłki drogą kolejową istotne jest dostarczenie przesyłki w sposób nie zakłócony i bez uszkodzeń. Różnorodność czynników, wpływających na wybór danego środka transportu jest duża. Inną kwestią jest fakt, że czynniki te są odbierane subiektywnie przez użytkowników przewozów. Jeżeli pasażer uważa, że kolej jest niezawodna, to będzie chętniej wybierał ten środek transportu. Coraz więcej ludzi wybiera kolej jako dogodny środek dojazdu

³ Przy czym występuje duża przewaga w korzystaniu z samochodów indywidualnych w porównaniu ze środkami transportu zbiorowego.

do pracy lub szkoły. Powinno to być motywacją przewoźników do podwyższania jakości usług w inwestycjach taborowych i w zakresie obsługi pasażerów przy korzystnej cenie.

Na wybór środka transportu wpływa punktualność. Jeśli pociągi podmiejskie będą się codziennie spóźniać o kilkanaście, kilkadziesiąt minut, wówczas kolej będzie dla nich zawodna i będą oni szukać bardziej niezawodnych możliwości dojazdu. Jak wynika z licznych badań pasażerów i potencjalnych pasażerów, czas przejazdu jest najistotniejszym czynnikiem przyciągającym do kolei. Koleje są coraz szybsze, na szynach nie ma korków, jednak w wielu miejscach są prowadzone prace modernizacyjne, powodujące opóźnienia i nietrzymanie się rozkładów jazdy. Również przestarzały tabor, który ulega częstym awariom może uniemożliwiać wykonywanie przewozów (pasażerskich, towarowych, przesyłek) na czas.

Duże bezpieczeństwo przewozów kolejowych, zwłaszcza w porównaniu do transportu drogowego, jest kolejnym czynnikiem decydującym o wyborze kolei. Szczególnie ten czynnik kojarzy się z niezawodnością. Jeśli coś jest bezpieczne, to wzbudza też zaufanie, że nas nie zawiedzie.

Kolejną sprawą jest dojazd do miejsca docelowego. Istotną rolę odgrywają tu bezpośrednie połączenia, ich odpowiednia częstotliwość i godziny odjazdów pociągów, brak konieczności przesiadania się oraz ułatwienia przy zakupie biletów. Chociaż wydaje się, że kolej nie powinna być wrażliwa na warunki pogodowe, wiadomo że tak nie jest. Latem urządzenia trakcji przegrzewają się, zimą zamarzają, podobnie jest z torami. Powoduje to duże opóźnienia pociągów, które mogą zniechęcać podróżnych oczekujących zbyt długo, zwłaszcza jeśli sytuacja powtarza się przez kilka dni z rzędu. Mimo wszystko, w złą pogodę bezpieczniej jest podróżować pociągiem niż jakimkolwiek innym środkiem transportu.

Istnieje jeszcze wiele innych czynników wpływających na postrzeganie kolei jako zawodnego lub niezawodnego środka transportu. Można tu wymienić: brak możliwości obsługi pasażerów w systemie *door to door*, ograniczoną liczbę przystanków na trasie czy konieczność integracji z innymi środkami transportu.

Od czerwca do października 2013 r. prowadzono badania ankietowe wśród pasażerów kolei; przebadano 300 osób. Na pytanie: *Jaki czynnik kojarzy się Panu / Pani z niezawodnością?* pasażerowie wymieniali najczęściej dwa: bezpieczeństwo i punktualność. Te dwa czynniki wymieniło około 47% respondentów. Wymieniano również niezależność od pogody oraz stosunkowo częste kursowanie pociągów w ciągu godziny. Pasażerom przedstawiono również gotową listę czynników z następującymi kryteriami:

- bezpieczeństwo,
- częstotliwość połączeń,
- czas przejazdu,
- dostępność,

- komfort podróży,
- niezawodność połączeń,
- punktualność,
- zakres usług dodatkowych,
- niezależność od warunków atmosferycznych.

Odpowiedzi okazały się bardziej zróżnicowane i wyglądały następująco:

- częstotliwość połączeń wskazało 21% respondentów,
- bezpieczeństwo – 16%,
- niezawodność połączeń – 16%,
- czas przejazdu – 14%,
- niezależność od warunków atmosferycznych – 10%,
- punktualność – 8%,
- komfort podróży – 8%
- dostępność – 5%,
- zakres usług dodatkowych – 2%.

Analizując te badania można wyciągnąć następujące wnioski:

- 1) niezawodność transportu kolejowego jest postrzegana subiektywnie przez pasażerów;
- 2) w przypadku dojazdów do pracy / szkół ważne są dwa czynniki: punktualność i częstotliwość połączeń;
- 3) w przewozach na dłuższe dystanse ważne jest bezpieczeństwo i komfort podróży oraz czas przejazdu;
- 4) transport kolejowy powinien być realizowany zgodnie z oczekiwaniami użytkowników – być dobrze zorganizowany i funkcjonalny.

Podobne badania prowadzone w innych krajach europejskich, również dały podobne rezultaty. W 2012 r. na zlecenie Komisji Europejskiej prowadzono wśród mieszkańców Unii Europejskiej badania dotyczące korzystania z usług kolejowych. Wyniki pokazały, że z pociągów krajowych i / lub regionalnych oraz podmiejskich, najczęściej korzystają mieszkańcy krajów skandynawskich (Szwecja, Finlandia, Dania), a także Holandii, Niemiec, Wielkiej Brytanii i Austrii. Najniższy udział wykazali Portugalczycy, Litwini i Bułgarzy. Jako najczęstszy motyw podróżowania pociągami respondenci podawali podróże rekreacyjne, a potem podróże do pracy i do szkoły oraz wyjazdy służbowe.

Na pytanie o najważniejsze parametry związane z jakością usług kolejowych i wyborem tego środka transportu, padły następujące odpowiedzi: cena, lepsza sieć komunikacyjna, czas podróży, większa niezawodność usług, komfort podróży (czystość i wygoda), częstotliwość połączeń. Badania pokazały również, że pasażerowie wiążą duże nadzieje z konkurencją. Uważają oni, że konkurencja będzie

miała wpływ na następujące obszary transportu kolejowego: ceny biletów, jakość usług w pociągach, komfort i czystość pociągów, częstotliwość i punktualność kursowania pociągów, bezpieczeństwo na sieci kolejowej [12].

Transport kolejowy jest bardzo popularny w Finlandii. Dla pasażerów przede wszystkim ważna jest dostępność i atrakcyjny czas przejazdu. Cenią również wachlarz usług dodatkowych związanych z podróżami koleją. Stacje są lokalnymi subcentrami i ośrodkami wzrostu, skupiają zabudowę mieszkaniową i usługową, skracając odległość w drodze do i ze stacji, efektywnie poprawiają czas podróży i zapewniają popularność połączeń [2].

Wyrazem dbałości o pasażera jest wydane rozporządzenie 1371/2007 dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym [13]. Rozporządzenie nakazuje państwom członkowskim zrealizowanie trzech podstawowych celów: zapewnienie ochrony praw pasażera w ruchu kolejowym, podniesienie jakości i efektywności kolejowych usług pasażerskich oraz zwiększenie udziału transportu kolejowego w stosunku do innych środków transportu. Dotyczy to w szczególności konieczności dostarczania pasażerom rzetelnej informacji o połączeniach kolejowych przed podróżą i w jej trakcie oraz odpowiedniego wyprzedzenia. Pasażerowie mają prawo do ubiegania się o odszkodowanie i pomoc w przypadku opóźnień, utraty połączenia czy jego odwołania. Ważną kwestią jest zapewnienie bezpieczeństwa osobistego na stacjach i w pociągach.

Rozporządzenie nakazuje również umożliwienie podróży osobom niepełnosprawnym w odpowiednich warunkach. Osoby te muszą być informowane o dostępności przewozów, taboru kolejowego i wyposażenia w pociągach oraz mieć zapewnioną możliwość zakupu biletów w pociągach bez dodatkowych opłat.

5. Bezpieczeństwo kluczem do niezawodności

Aby system kolejowy był niezawodny, konieczne jest spełnianie przez niego odpowiednich wymagań techniczno-jakościowych, które wynikają z utrzymania bezpieczeństwa na kolei. Bezpieczeństwo jest priorytetem działań UE, czego dowodem jest ciągle opracowywanie i doskonalenie regulacji prawnych w tym zakresie. Zazwyczaj użytkownik / pasażer nie zdaje sobie sprawy z istnienia tak szczegółowych regulacji i nie musi tego wiedzieć. Dla niego istotne jest, aby środek transportu, jaki wybrał – kolej, dowiózł jego czy nadaną przez niego przesyłkę bezpiecznie w określone miejsce. Ta techniczna strona bezpieczeństwa ma znaczenie przede wszystkim dla zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych i przemysłu kolejowego. Każdy pojazd i wyrób kolejowy wprowadzany na rynek musi przede wszystkim spełniać wymogi bezpieczeństwa.

Działania związane z bezpiecznym funkcjonowaniem kolei są zawarte w trzech dyrektywach: 2004/49 [3], 2008/57 [5] i 2008/110 [6]. W celu zapewnienia i za-

chowania wysokiego poziomu bezpieczeństwa na kolei, tam gdzie jest to niezbędne, dyrektywa 2004/49/WE wprowadziła do prawa kolejowego nowe pojęcia z zakresu bezpieczeństwa, takie jak: wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST), wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM) i wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI). Nałożyła również na państwa członkowskie obowiązek powołania władzy ds. bezpieczeństwa (w Polsce jest to Urząd Transportu Kolejowego) i organu badającego przyczyny wypadków kolejowych (w Polsce jest to Państwowa Komisja Badań Wypadków Kolejowych).

Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi muszą mieć wdrożony system zarządzania bezpieczeństwem. Przewoźnicy potwierdzają go certyfikatem bezpieczeństwa, a zarządcy infrastruktury poddają się autoryzacji przez władzę ds. bezpieczeństwa. Oznacza to, że również personel kolejowy musi spełniać określone wymogi, jak wykształcenie i kwalifikacje. Dyrektywa 2008/57/WE kładzie nacisk na pełną kompatybilność infrastruktury i pojazdów oraz na skuteczne, wzajemne połączenie systemów informowania i komunikowania zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych. Od tego zależy stopień wydajności, poziom bezpieczeństwa, jakość usług i ich koszty oraz interoperacyjność systemu kolejowego.

Trzecia dyrektywa 2008/110/WE dotyczy odpowiedzialności za utrzymanie wagonów. Wprowadza dwa pojęcia: posiadacz i podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, które to podmioty muszą zapewnić bezpieczne poruszanie się pojazdów potwierdzone odpowiednim certyfikatem. W związku z tym, pojazdy muszą być utrzymywane zgodnie z dokumentacją utrzymania i obowiązującymi wymogami.

Bezpieczeństwo kolei zależy również od personelu kolejowego, a przede wszystkim od maszynistów. Warunki pracy maszynistów zatrudnionych w interoperacyjnych usługach transgranicznych (czas prowadzenia pociągu, dobowe odpoczynki) były kilka lat temu przedmiotem burzliwej dyskusji między CER a ETF. W wyniku tej debaty powstała umowa zbiorowa między tymi dwiema organizacjami, a na jej podstawie dyrektywa 2007/59/WE w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom na terenie Wspólnoty [4]. Można powiedzieć, że maszyści to „pracownicy interoperacyjni” – przekraczają granice, są konfrontowani z różnorodnością reguł, co może zwiększać prawdopodobieństwo błędnych zachowań. Ekspertcy uważają, że każdy maszynista powinien znać co najmniej dwa różne systemy kolejowe. W celu zapewnienia utrzymania kwalifikacji maszynistów i należytego wykonywania przez nich obowiązków, systemy zarządzania bezpieczeństwem przewidują odpowiednie programy i systemy szkoleń. Również pozostali członkowie załogi wykonujący zadania istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa muszą spełniać minimalne wymagania zawarte w TSI, dotyczące funkcjonowania i zarządzania ruchem kolejowym. Obecnie wciąż dyskutuje się między innymi na temat licencji dla maszynistów, świadectw kwalifikacji, wykształcenia czy ich kompetencji językowych.

6. Kształtowanie bezpiecznych zachowań użytkowników transportu kolejowego

Z jednej strony do bezpieczeństwa przyczyniają się prace modernizacyjne i rewitalizacyjne linii kolejowych, nowy tabor, wdrażanie nowych technologii (jak ETCS), a z drugiej zaś programy społeczne kierowane do ludzi, dotyczące m.in. zachowania na przejazdach kolejowych lub przechodzenia przez tory w miejscach niedozwolonych. Wprawdzie uznaje się kolej za najbardziej bezpieczny środek transportu, jednak drogi kolejowe w wielu miejscach krzyżują się z drogowymi i wtedy wrasta ryzyko wypadku.

Nieodpowiednie zachowanie kierowców jest przyczyną 99% wypadków na przejazdach kolejowych. Ignorowanie znaków drogowych, znaku stop i sygnalizacji świetlnej, wjazd na przejazd podczas zamykania się rogatek, omijanie slalomem półzamkniętych rogatek i czekających przed nimi pojazdów, to częste zachowania, które można zaobserwować w pobliżu przejazdów kolejowych [14].

Z inicjatywy UIC powstał Międzynarodowy Dzień Bezpieczeństwa na Przejazdach Kolejowych (ILCAD). W tym przedsięwzięciu na całym świecie prowadzi się akcje dotyczące bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych w celu zredukowania wypadków i ich tragicznych skutków. Próbuje się zapobiegać tej ponurej rzeczywistości różnymi sposobami; np. w Polsce od 2005 r. PKP Polskie Linie Kolejowe prowadzi kampanię społeczną pod hasłem „Zatrzymaj się i żyj”. Składają się na nią działania służące podnoszeniu stanu wiedzy i świadomości w zakresie zagrożeń z powodu braku ostrożności. Kampania ma również na celu kształtowanie właściwych postaw użytkowników przejazdów.

Wypadek prawie zawsze oznacza, że są zabici, ranni, że jest prowadzona akcja ratunkowa, że są straty w taborze, czasem w infrastrukturze i opóźnienia kolejnych pociągów. Takie zachowania prowadzące do najgorszego scenariusza obniżają bezpieczeństwo i punktualność, czyli wpływają negatywnie na niezawodność systemu kolejowego. W tym przypadku nie można jednoznacznie powiedzieć, że to co się wydarzyło było winą maszynisty, a więc pracownika kolei. Winę ponoszą często osoby postronne, nie zachowujące należytej uwagi w pobliżu szlaku kolejowego. Dotyczy to zarówno pieszych, jak i zmotoryzowanych.

Co można zrobić? Jeden z ekspertów wymienia trzy grupy działań, które mogą poprawić bezpieczeństwo ruchu na przejazdach kolejowych. Po pierwsze, jest to kształcenie użytkowników dróg w zakresie bezpieczeństwa, najczęściej przez kampanie społeczne. Po drugie, należy wzmocnić kontrolę i zwiększyć skuteczność kar za naruszanie przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu na przejazdach, jednocześnie nagłaśniając medialnie złe zachowania ludzi i rodzaj stosowanych kar. W trzeciej grupie działań znajduje się kwestia poprawy wyposażenia technicznego skrzyżowań dróg kołowych i kolejowych, m.in. coraz lepsze urządzenia zabezpieczające [10].

Kampania prowadzona przez PKP PLK S.A. uwzględnia następujące działania poprawy bezpieczeństwa: symulacje wypadków samochod – pociąg na przejazdach, spotkania w szkołach i przedszkolach, imprezy plenerowe, emisje spotów kampanijnych w telewizji i w radio, ulotki, plakaty, materiały edukacyjne, reklamy na stronach internetowych. Jest to jedno z największych działań w Europie. W celu stworzenia silniejszego związku odbiorców kampanii z zagadnieniami bezpieczeństwa organizuje się liczne konkursy, wprowadzono formularz „Zgłoś usterkę na przejeździe”, co powinno zachęcić ludzi do czynnego, a nie tylko biernego uczestnictwa w akcji. Jeśli stopień świadomości zagrożeń będzie wysoki, może to wpłynąć na zmniejszenie zachowań niebezpiecznych i niewłaściwych wśród użytkowników dróg.

7. Podsumowanie

Transport kolejowy w XXI wieku powinien być ogólnie dostępny – geograficznie, społecznie i finansowo. Sprawny, niezawodny system kolejowy jest priorytetem działań UE w zakresie polityki transportowej. Dodatkowe aspekty, jak: ekologiczność, ekonomiczność czy efektywność są przedmiotem dążeń wszystkich państw członkowskich. Ważne są kampanie nawołujące do korzystania z tego środka transportu promujące zmianę sposobu myślenia społeczeństw europejskich. Jednakże trzeba też pokazać, że ten środek transportu jest niezawodny – punktualny, dostępny i nowoczesny. Badania prowadzone wśród podróżnych wykazują, że właśnie te cechy oraz bezpieczeństwo najbardziej kojarzą im się z niezawodnością kolei. Transport kolejowy jest korzystny w dojazdach do pracy czy szkół, szybki na dłuższe dystanse, umożliwia bezpośrednie, szybkie dotarcie do celu, co stanowi, że jest konkurencyjny w stosunku do innych środków transportu.

Według przeprowadzonych badań, przedsiębiorstwa kolejowe wskazują pięć priorytetów swojej działalności: trwała rentowność, poprawa jakości usług, wzrost przewozów, zarządzanie rentownością przewozów oraz poprawa elastyczności i efektywności [11]. Wyzwania te, jeśli tylko będą realizowane według zaplanowanych zamierzeń, mogą wpłynąć na zmianę postrzegania kolei przez klientów. Taka kolej, niezawodna, punktualna, oferująca wysoką jakość usług jest dzisiaj pożądana przez wszystkich pasażerów.

Niezwykle istotną kwestią jest bezpieczeństwo przewozów, które zależy nie tylko od zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych, ale także od zachowania użytkowników. Zachowanie większej ostrożności jest szansą na mniejszą liczbę wypadków i kolizji, a tym samym liczbę zabitych i rannych.

Z niezawodnością związana jest liberalizacja, chociaż pośrednio. Chodzi tu przede wszystkim o konkurencję, na której mogą skorzystać pasażerowie. Konkurenci chcą być niezawodni, a konkurując próbują przyciągnąć jak najwięcej

pasażerów. Brak konkurencji, to brak innowacyjności, czyli gorszy produkt. Obecnie, w dobie stałego pośpiechu, kluczową kwestią jest prędkość, stanowiąca jedną z podstawowych właściwości różnych środków transportu oraz będąca elementem konkurencji między nimi. Do priorytetowych działań UE wciąż powinny należeć takie zagadnienia, jak:

1. Tworzenie wspólnego jednolitego rynku kolejowego w Europie w celu dalszego rozwoju kolei i poprawy jej konkurencyjności względem pozostałych gałęzi transportu.
2. Tworzenie i modernizowanie odpowiednich standardów bezpieczeństwa w celu podtrzymania dominującej pozycji kolei w tej dziedzinie (ujednolicone normy i specyfikacje techniczne oraz procedury i schematy postępowania w określonych sytuacjach).
3. Rozwój sieci kolejowej, zwłaszcza w przewozach długodystansowych – zwiększenie przepustowości linii, likwidacja wąskich gardeł i innych utrudnień w ruchu kolejowym.
4. Podnoszenie standardu usług kolejowych – zwiększanie punktualności, niezawodności, odpowiedzialności wskazujące na wiarygodność kolei w oczach użytkowników.

Literatura

1. Barrow K.: *2010 a high-speed odyssey: the dawn of a new decade on January 1 will Herald a new approach to the provision of international passenger services in Europe*, „International Railway Journal”, 2009 nr 4.
2. Bużalek T.: *Kolej aglomeracyjna obszaru metropolitarnego Helsinek i jej rola w rozwoju aglomeracji*, Technika Transportu Szynowego, 2012, nr 5-6.
3. Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 29.04.2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei), Dz. Urz. UE nr L164/44 (z 30.04.2004).
4. Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.10.2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty, Dz. U. UE nr L315/51 (z 03.12.2007 r.).
5. Dyrektywa 2008/57/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dn. 17.06.2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, Dz. U. UE nr L191/1 (z 18.07.2008).

6. Dyrektywa 2008/110/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dn. 16.12.2008 r. zmieniająca dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei), Dz. Urz. UE L345/62 (z 23.12.2008).
7. Engelhardt J., Wardacki W., Zalewski P.: *Transport kolejowy. Organizacja, gospodarowanie, zarządzanie*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa 1995.
8. Liberadzki B.: *Europejska polityka transportowa*, Przegląd Komunikacyjny, 2005 nr 12.
9. Liberadzki B., Mindur L. (red.): *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, Instytut Technologii Eksploatacji – Państwowy Instytut Badawczy, Warszawa-Radom 2007, wyd. II uzupełnione.
10. Olpiński W.: *Działania konieczne dla poprawy bezpieczeństwa na przejazdach drogowo-kolejowych w Polsce*, Przegląd Komunikacyjny 2013, nr 6.
11. Piliszek-Kamińska: *Kolej w pogoni za trwałą rentownością*, Rynek kolejowy, 2012, nr 7..
12. Raczyńska J.: *Konkurencja w przewozach kolejowych – opinie pasażerów w Unii Europejskiej*, Technika Transportu Szynowego, 2012 nr 9.
13. Rozporządzenie 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.10.2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, Dz. U. UE 2007 nr L315/14 (z 03.12.2007).
14. Siemieniec M.: *Stop... i przejazd bezpieczny*, TiK 3/2013.
15. Stecewicz J. (red.): *Polityka gospodarcza w warunkach integracji z UE*, Prace i materiały Instytutu Rozwoju Gospodarczego SGH, SGH, Warszawa, 2009.