

Jan Raczyński

Europejskie instytucje kolejowe (2)

Projekt Europejskiej Agencji Kolejowej

Projekt utworzenia Europejskiej Agencji Kolejowej został przedstawiony przez Komisję Europejską w styczniu 2002 r. w ramach tzw. drugiego pakietu kolejowego. Ten zestaw czterech aktów prawnych znajduje się obecnie w końcowej fazie procesu legislacyjnego. W styczniu 2003 r. projekt został pozytywnie zaopiniowany przez Parlament Europejski a w marcu przez Radę Europejską. Przewiduje się, że swoją działalność Europejska Agencja Kolejowa rozpocznie w 2004 r.

Powołanie takiej Agencji było już rozważane w 1996 r. a ponowne studium zamówione przez Komisję Europejską potwierdziło zasadność tej koncepcji. Komisja stwierdziła bowiem, że bieżące zadania techniczno-organizacyjne nie są przedmiotem jej działalności i mogą być przeniesione na nowy organ wykonawczy polityki transportowej Unii.

Zadania i cel powołania Agencji zostały przedstawione w projekcie Rozporządzenia COM 2002/23. Głównym zadaniem nowej Agencji będzie współdziałanie w sprawach technicznych i we wdrażaniu ustawodawstwa Unii zmierzającego do zwiększenia poziomu interoperacyjności i bezpieczeństwa systemów kolejowych.

Zasady funkcjonowania

Nowa Agencja będzie mogła wydawać następujące akty prawne:

- zalecenia dla Komisji Europejskiej w zakresie określonym w Rozporządzeniu;
- opinie wydawane dla Komisji oraz innych zainteresowanych władz w państwach członkowskich.

W gestii Agencji znajdują się także problemy związane z integracją systemu kolejowego po przyjęciu nowych państw do Unii oraz zasady współpracy z innymi państwami spoza UE w zakresie zapewnienia sprawnych połączeń kolejowych.

Agencja, oprócz stałego składu, będzie także korzystać z doświadczeń fachowców branżowych m.in. biorących obecnie udział w realizacji różnych projektów np. w opracowywaniu specyfikacji technicznych interoperacyjności kolei. Specyfikacje te są obecnie wykonywane przez AEIF – Europejskie Stowarzyszenie dla Interoperacyjności Kolei skupiające przedstawicieli przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury i przemysłu kolejowego. W pracach AEIF bierze już udział 11 przedstawicieli z Polski. Europejska Agencja Kolejowa przejmie rolę koordynatora tych prac.

Agencja przejmie też funkcję koordynatora w zakresie przeprowadzania konsultacji społecznych dla wydawanych przez organy unijne aktów prawnych z dziedziny kolejnictwa. Dotyczyć to będzie także konsultacji z klientami kolei, którzy uzyskają bezpośredni wpływ na prawodawstwo dotyczące ich sfery działalności i zainteresowań.

Sprawy bezpieczeństwa

Ważnym celem Agencji będzie koordynacja działań w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego w europejskim obszarze kolejowym. Podstawą jej działania będzie Dyrektywa 2001/14, której nowa wersja (COM 2002/21) znajduje obecnie w ramach tzw. drugiego pakietu kolejowego w końcowej fazie legislacji. Za realizację zadań określonych w tej dyrektywie w poszczególnych państwach członkowskich UE odpowiadać będą właściwe w nich narodowe organy bezpieczeństwa (w Polsce przyszły Urząd Transportu Kolejowego). Jednak koordynatorem ich działalności będzie Agencja. Ona też przygotuje jednolity europejski format certyfikatu bezpieczeństwa, wniosków o ich przyznanie, oraz listę wymaganych informacji dla jego uzyskania.

Agencja przejmie też koordynację w zakresie opracowania i wprowadzania określonych w projekcie Dyrektywy COM 2002/21 następujących dokumentów:

- CST – wspólne cele bezpieczeństwa,
- CSM – wspólne metody bezpieczeństwa

oraz zapewnienie ich zgodności z opracowanymi lub znajdującymi się trakcie opracowania Specyfikacjami Technicznymi Interoperacyjności (TSI). Wprowadzenie dokumentów CST i CSM jest bowiem przewidziane w najbliższych 5 latach.

Agencja będzie także prowadzić monitoring bezpieczeństwa ruchu kolejowego w poszczególnych państwach członkowskich i wydawać raporty, opinie oraz zalecenia.

Agencja będzie też odpowiedzialna m.in. za prowadzenie publicznego rejestru dokumentów:

- licencji wydawanych dla przewoźników kolejowych;
- certyfikatów bezpieczeństwa;
- raportów pokontrolnych;
- uregulowań narodowych przekazywanych z państw członkowskich.

Interoperacyjność europejskiego systemu kolejowego

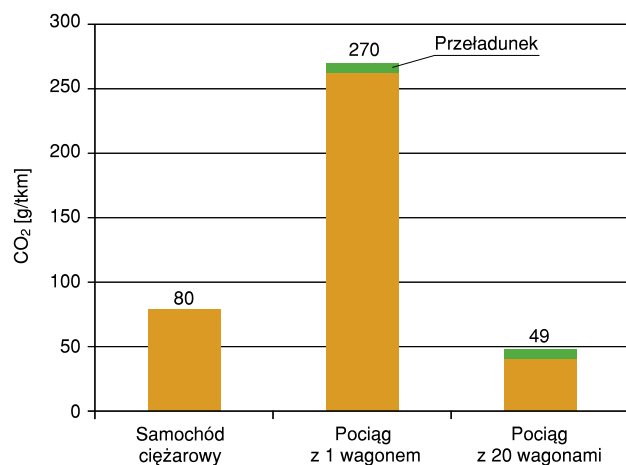
Agencja ma zapewnić stały nadzór nad pracami w zakresie opracowywania dokumentów normalizacyjnych w zakresie interoperacyjności kolei. Prace te będą także prowadzone po przyjęciu mocą decyzji Komisji Europejskiej specyfikacji, a to dla zapewnienia ich ciągłej aktualizacji w miarę postępu technologicznego.

Do ważnych zadań Agencji będzie należeć przygotowanie jednolitego europejskiego systemu certyfikacji zakładów wykonujących usługi w zakresie utrzymania taboru kolejowego. Prace nad taką specyfikacją znajdują się już obecnie na ukończeniu w ramach prac w AEIF. Prawdopodobnie będzie istniał jeden europejski rejestr zakładów uprawnionych poprzez certyfikaty do wykonywania usług w zakresie utrzymania taboru.

Agencja będzie także prowadzić rejestr taboru kolejowego przedsiębiorstw kolejowych Unii Europejskiej oraz rejestr infrastruktury kolejowej w poszczególnych państwach członkowskich.

Dokończenie na s. 48 ➤

Na rysunku 3 przedstawiono przykładowo ilość wydzielanego dwutlenku węgla na każdy tonokilometr w transporcie kolejowym i alternatywnie przy przewozie takiego samego ładunku samochodem ciężarowym, na trasie między Lehrte i Hameln. Gdyby wielkość masy towarowej, jaka przypada na samochód ciężarowy, przewożona była pociągiem towarowym z jednym wagonem, to ilość wydzielonego dwutlenku węgla byłaby znacznie większa, niż przy transporcie drogowym. Jeżeli natomiast ilość przewożonej masy towarowej odpowiadałaby ładunkowi na 20 wagonów, to względna ilość wydzielonego dwutlenku węgla byłaby znacznie niższa przy przewozie koleją, niż w transporcie drogowym.



Rys. 3. Emisja CO₂ przypadająca na tonokilometr na trasie Hammel-Lehrte

Wyniki badań

Na podstawie obecnej oferty transportowej w regionie Hanoweru potencjał przeladunkowy nie wystarcza, aby sensownie zorganizować kolejowy transport dostawczy z/do miast objętych EXPO-regionem Hanower przez obecnie istniejący terminal w Hanowerze lub planowany terminal w Lehrte. Transport kolejowy z miast regionu do terminalu w Lehrte byłby w pełni uzasadniony dopiero po znacznym zwiększeniu oferty przewozowej. Jednakże i w takim przypadku z projektu musiałyby zostać wyłączone dwie miejscowości, aby transport szynowy z miast regionu do terminalu w Lehrte był uzasadniony w aspekcie ilości wydzielanego do atmosfery dwutlenku węgla. Gdyby te dwie miejscowości nie zostały uwzględnione w projekcie, to wielkość emisji CO₂ na rozpa-

trywanym obszarze zmniejszyłaby się o prawie 500 t rocznie. Gdyby przy zwiększonej ofercie przewozów kolejowych przeniesić cały transport towarowy na szyny, to mielibyśmy do czynienia z bardzo istotnym ograniczeniem emisji CO₂ do atmosfery.

Przedstawione badania odnoszą się wyłącznie do stowarzyszonych miast w EXPO-regionie. Rozszerzone badania, dotyczące miast poza rozpatrywanym obszarem, a które nie zostały objęte zaprezentowanym w artykule projektem, nie zostały w artykule przedstawione.

Podsumowanie

Źródłowa baza danych dla ruchu drogowego jest dobrze sklasyfikowana. Umożliwia to przeprowadzenie dokładnych wyliczeń wydzielanego do atmosfery dwutlenku węgla. W odniesieniu do transportu kolejowego nie dysponujemy tak obszerną bazą danych. Poza tym zachodzi konieczność oceny nowych koncepcji komunikacyjnych, dla których, ze względu na ich innowacyjność i wprowadzanie nowych technologii, istniejące bazy danych nie mogą być w pełni wykorzystane. Z drugiej strony, transport kolejowy ze względu na to, że ruch pojazdów podlega dokładnemu rozkładowi jazdy, stwarza możliwość skutecznego stosowania metod modelowych, uwzględniających dynamikę ruchu pojazdów i pozwala na dokładne wyliczenie zapotrzebowania na energię i ocenę emisji CO₂. Przedstawiony przykład dobrze ilustruje, że obydwie metody przeprowadzania badań, mianowicie wykorzystanie istniejącej bazy danych dla transportu drogowego, bądź dla dalekobieżnego transportu kolejowego oraz zastosowanie metod obliczeniowych, uwzględniających dynamikę ruchu w regionalnych i dalekobieżnych kolejowych przewozach towarowych, mogą być z powodzeniem stosowane. Poza tym, przy realizacji projektu mogą być przeprowadzane pomiary uzupełniające.



Na podstawie
Ermittlung der CO₂ Emissionen. Der Eisenbahn Ingenieur 9/2002
Tłum. Andrzej Ratecki

Autor

inż. dypl. Carla Eickmann

Instytut Komunikacji, Budowy i Eksploatacji Kolei – Uniwersytet w Hanowerze

➤ Dokończenie ze s. 34

Baza komputerowa dla takiego rejestru jest już obecnie opracowywana.

W Europejskiej Agencji Kolejowej będzie można uzyskać także wszystkie informacje o dokumentach związanych z interoperacyjnością kolei.

Organizacja Agencji

Agencja będzie organem Unii Europejskiej mającym osobowość prawną. Będzie ona reprezentowana przez Dyrektora Wykonaw-

czego mianowanego na podstawie propozycji Komisji Europejskiej przez reprezentatywną Radę Administracyjną.

Agencja będzie liczyć 100 pracowników, ekspertów branżowych, zatrudnionych na zasadach, jak dla urzędników unijnych na podstawie kontraktów na okres 5-letni.

Agencja będzie miała swój autonomiczny budżet na cele statutowe, finansowany ze składek unijnych.

Siedziba Agencji nie została jeszcze wyznaczona – nie musi ona bowiem być zlokalizowana w Brukseli.

