

Marek Pawlik

Europejskie organizacje kolejowe (8) ERRAC – Europejska Rada Doradcza ds. Badań Kolejowych

Na przełomie lat 2001 i 2002 jako jedna z pierwszych Europejskich Platform Technologicznych powstała Europejska Rada Doradcza ds. Badań Kolejowych (European Rail Research Advisory Council – ERRAC). W pracach ERRAC strona polska uczestniczy od 2004 r. W artykule przedstawiono podstawowe informacje o misji, organizacji i podstawowych zadaniach ERRAC.

Misja

Zasadniczym celem jest, podobnie jak w przypadku innych Europejskich Platform Technologicznych, opracowanie i przyjęcie do stosowania wspólnej strategii w zakresie prac badawczych.

W przypadku zagadnień kolejowych pierwsza wspólna strategia została oficjalnie przekazana Komisji Europejskiej w grudniu 2002 r. i znana jest pod nazwą SRRA – Strategicznej Agendy Badań Kolejowych (*Strategic Rail Research Agenda*). Jej opracowanie to dopiero połowa sukcesu. Misja ERRAC zakłada bowiem doprowadzenie do szerokiego stosowania agendy SRRA przez europejskie przedsiębiorstwa podczas planowania i realizacji badań zarówno na poziomie narodowym, jak i europejskim.

Członkami ERRAC są zarówno firmy przemysłowe, jak i przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy infrastruktury. Zasadniczym organem jest zgromadzenie ogólne, które obejmuje:

- 4 przedstawicieli Komisji Europejskiej (z czterech różnych dyrektoriatów – DG TREN, DG RTD, DG ENV i DG ENTR zajmujących się odpowiednio zagadnieniami transportu, badań, ochrony środowiska i przemysłu),
- przedstawicieli państw członkowskich i kandydujących (z dwudziestu pięciu państw członkowskich, siedmiu państw kandy-

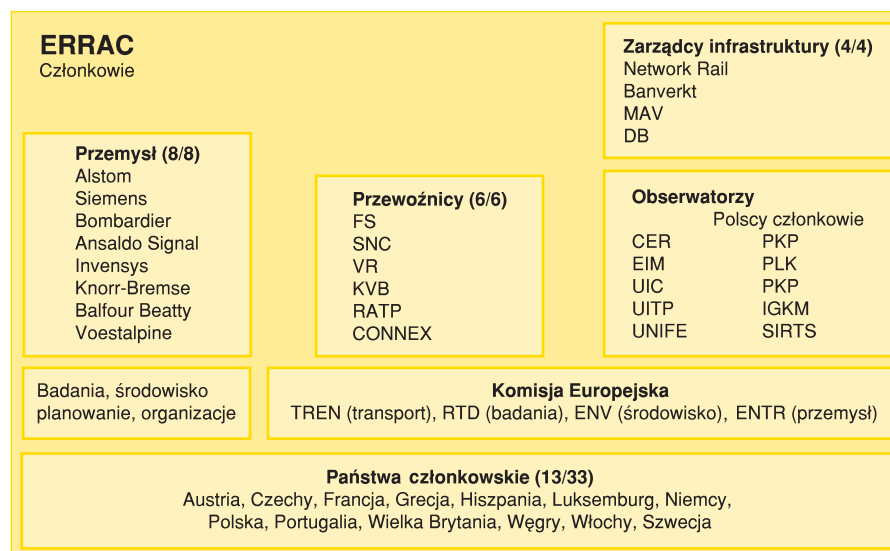
dujących i ze Szwajcarii, przy czym nie wszystkie państwa nominowały swoich przedstawicieli na drugą kadencję prac ERRAC),

- 4 przedstawicieli zarządców infrastruktury,
- 6 przedstawicieli przewoźników kolejowych,
- 8 przedstawicieli przemysłu kolejowego,
- 3 przedstawicieli instytucji zajmujących się badaniami i nauką, jednego przedstawiciela instytucji zajmujących się ochroną środowiska, jednego przedstawiciela instytucji zajmujących się planowaniem rozwoju miast, dwóch przedstawicieli organizacji użytkowników transportu towarowego, jednego przedstawiciela organizacji użytkowników transportu pasażerskiego i jednego przedstawiciela organizacji zajmujących się zagadnieniami bezpieczeństwa transportu kolejowego.

Liczbę przewidzianych i oficjalnie przyjętych członków zgromadzenia ogólnego w poszczególnych grupach pokazano na rysunku 1 w nawiasach. Widać, że część państw nie zgłosiła swoich przedstawicieli, ale pozostałe przewidziane miejsca są obsadzone. W poprzedniej kadencji nie wyróżniano członków zgromadzenia i obserwatorów, nie limitowano również liczby osób uczestniczących w spotkaniach plenarnych, jednak zgromadzone doświadczenia skłoniły Komisję Europejską do wyraźnego zdefiniowania członków i obserwatorów oraz wprowadzenia precyzyjnych zapisów dotyczących udziału w spotkaniach plenarnych i prawa głosu. Zgodnie z obowiązującymi dokumentami w spotkaniach plenarnych mogą uczestniczyć obserwatorzy reprezentujący następujące międzynarodowe i europejskie organizacje kolejowe: CER, EIM, UIC, UITP, UNIFE. Mogą oni wypowiadać się we wszystkich kwestiach, ale nie mają prawa głosu.

Zgromadzenie ogólne jest zasadniczym organem decyzyjnym. Zbiera się jednak tylko dwa do trzech razy w roku. Między posiedzeniami plenarnymi wszystkie prace prowadzone w ramach ERRAC nadzoruje Komitet Sterujący. Obecnie działający dziesięcioosobowy Komitet Sterujący został powołany 21 lutego 2005 r. na spotkaniu plenarnym ERRAC na czteroletnią kadencję. Uzgodniono, że wszelkie inne grupy powoływane będą w miarę potrzeb. Należy przy tym zaznaczyć, że w poprzedniej kadencji działały trzy grupy robocze:

- 1) WG1 – opracowująca agendę badawczą SRRA,



- 2) WG2 – oceniająca prace badawcze w świetle agendy SRRA,
- 3) WG3 – definiująca potrzeby badawcze szczególnie w zakresie dążenia do interoperacyjności.

Zadania

Na rozpoczynającą się drugą kadencję ERRAC przyjęto następujące zasadnicze zadania:

- weryfikacja i przyjęcie SRRA, włącznie ze zdefiniowaniem zasadniczych technologii potrzebnych dla przemysłu do osiągnięcia celów SRRA;
- opracowanie propozycji optymalizacji wykorzystania zasobów badawczych;
- opracowanie propozycji takiej zmiany polityki edukacyjnej, aby młodzi ludzie byli zainteresowani podejmowaniem prac badawczych i inżynierskich w zakresie potrzeb sektora;
- uruchomienie strategii komunikacyjnej dla zapewnienia wiedzy o SRRA i innych dokumentach ERRAC zarówno na potrzeby podmiotów sektora, jak i dla opinii publicznej.

W drugiej kadencji prace rozpoczęła na razie tylko grupa robocza zajmująca się uaktualnieniem agendy badawczej SRRA. Uznano, że SRRA to nie statyczny dokument, a dynamiczny proces, który musi uwzględniać zarówno wiedzę już zgromadzoną i ciągle jeszcze gromadzoną, jak i wiele aspektów organizacyjnych, w tym powiązania między badaniami i instytucjami przygotowanymi do ich prowadzenia. W pracach nad SRRA w sposób szczególny traktuje się zagadnienia interoperacyjności kolei, kładąc nacisk nie tyle na definiowanie przyszłych rozwiązań (które wypracowywane są przez AEIF i przyjmowane w ramach ustanawiania prawa), co na optymalizację przejścia od rozwiązań aktualnie stosowanych do rozwiązań docelowych.

Na potrzeby SRRA zdefiniowano sześć priorytetów strategicznych.

1. **Bezszybowy transport pasażerski** – taki transport pasażerski, który pozwoli na płynne pokonywanie granic państw i łatwość przesiadania się między różnymi rodzajami transportu.

2. **Usługi transportu towarowego dostosowane do potrzeb klienta** – taki transport towarowy, który będzie dostosowany do potrzeb klienta i będzie zapewniał niezawodny, wydajny i opłacalny transport towarów.

3. **Zintegrowane usługi transportu publicznego** – taki transport publiczny, który będzie stanowił atrakcyjną alternatywę dla indywidualnego transportu samochodowego.

4. **W pełni interoperacyjna infrastruktura** – taka, która pozwoli na swobodne konkurowanie między przewoźnikami dysponującymi interoperacyjnym taborem.

5. **Modułowy interoperacyjny tabor** – taki, który będzie mógł bez przeszkód poruszać się po interoperacyjnej infrastrukturze w skali Wspólnoty, a poprzez modułowość w istotny sposób będzie ograniczał koszty wpływając na konkurencyjność transportu kolejowego w stosunku do innych rodzajów transportu.

6. **Transport przyjazny środowisku i zrównoważony** – taki transport, który minimalizuje niekorzystny wpływ na środowisko, przy czym wskazuje się zarówno na ograniczanie wpływu kolei na środowisko, jak i na ograniczanie wpływu transportu na środowisko poprzez zwiększanie udziału transportu kolejowego w transporcie w ogóle.

Do najistotniejszych opracowań ERRAC należy zaliczyć następujące dokumenty:

- *Wspólna strategia badań kolejowych dla jednego europejskiego systemu kolejowego,*
 - *Strategiczna Agenda Badań Kolejowych 2020,*
 - *Aneks techniczny do Strategicznej Agendy Badań Kolejowych,*
 - *Systemy lekkich pociągów i metra w Europie,*
 - *Badania kolejowe w państwach członkowskich.*
- Dokumenty te dostępne są na www.errac.org.

Autor

dr inż. Marek Pawlik

Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa

VII Międzynarodowa Konferencja MET 2005

Nowoczesna Trakcja Elektryczna w zintegrowanej Europie XXI w.

Warszawa, 29 września – 1 października 2005 r.

Organizatorzy

- Centrum Doskonałości – Ekologiczne i Wysokosprawne Systemy Elektromechanicznego Przetwarzania Energii w ramach V Programu Ramowego UE przy Instytucie Maszyn Elektrycznych PW i Zakład Trakcji Elektrycznej Politechniki Warszawskiej
- Polska Akademia Nauk – Komitet Elektrotechniki, Sekcja Trakcji Elektrycznej
- IEE – Sekcja Polska Oddział Warszawski
- Instytut Elektrotechniki Warszawa

Adres sekretariatu MET '2005

Instytut Maszyn Elektrycznych, Zakład Trakcji Elektrycznej

00-661 Warszawa, Plac Politechniki 1

tel. (22) 660 77 09; 660 76 16; 660 75 51; fax (22) 660 75 51; 62 99 817

e-mail: aszelag@nov.iem.pw.edu.pl, <http://ztu.ime.pw.edu.pl>