

Sprawozdanie z konferencji

Autorzy: *Manuela Kropp (Fundacja im. Róży Luksemburg w Brukseli) i Stephen Schindler (biura posłanki do Parlamentu Europejskiego Cornellii Ernst)*

Konferencja online z środy, 24 lutego 2021 roku

„Skierowanie transgranicznego ruchu kolejowego na właściwe tory – Europejski Rok Kolei w regionach przygranicznych”

Konferencja zorganizowana przez frakcję THE LEFT w Parlamencie Europejskim i Fundacją im. Róży Luksemburg w Brukseli, we współpracy z Fundacją im. Róży Luksemburg w Pradze

Kolej szynowa jest przyjazna dla środowiska, bezpieczna i wygodna. Jednym z **planów Europejskiego Zielonego Ładu** jest przesunięcie transportu towarowego z dróg na szyny oraz wody śródlądowe w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. W tym kontekście Komisja Europejska ogłosiła rok 2021 „**Europejskim Rokiem Kolei**”. Oznacza to wielkie wyzwania stojące przed Unią Europejską. Infrastruktura kolejowa w Europie **była przez dziesięciolecia zaniedbywana, a linie zamykane**. Wiele do nadrobienia jest również w transgranicznym europejskim transporcie towarowym.

Rozmawialiśmy z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego z Polski, Czech i Niemiec, związkowcami, Komisją Europejską oraz reprezentującymi ugrupowania lewicowe posłami do Parlamentu Europejskiego, Bundestagu i Landtagu Saksonii.

W trakcie konferencji **dołączyło do nas 85 gości ze wszystkich regionów** położonych po tej i po drugiej stronie niemiecko-czesko-polskiej granicy, ale także w całej Unii Europejskiej.

W ramach powitania **Cornelia Ernst**, posłanka do Parlamentu Europejskiego z frakcji THE LEFT, wskazała na oczywistą potrzebę radykalnej transformacji sektora transportu, obejmującej również rozbudowę infrastruktury szynowej. Jest to tym pilniejsze, że Unia Chrześcijańsko-Demokratyczna (CDU) w Saksonii pozamykała w latach dziewięćdziesiątych wiele dworców, więc **budowa nowych, modernizacja istniejących i poważne inwestycje są koniecznością**. Skalę problemu pokazuje już samo porównanie nakładów inwestycyjnych w kolej na jednego mieszkańca: w Niemczech jest to 76 EUR w roku na osobę, podczas gdy na przykład w Szwecji trzy razy, a w Szwajcarii nawet pięć razy tyle.

Marco Böhme z lewicowej frakcji DIE LINKE Landtagu Saksonii postulował, że bieżąca **utrata przychodów** na kolei oraz w publicznej komunikacji miejskiej i podmiejskiej powinna być całkowicie zrekompensowana przez państwo, aby transport publiczny nie ucierpiał jeszcze

bardziej w wyniku kryzysu wywołanego przez COVID-19. **Spadek liczby ludności** w Saksonii wykorzystano jako pretekst do zamykania linii. Należy jednak zauważyć, że zamykanie linii kolejowych odbywało się na dużo większą skalę, niż sugerował to spadek liczby ludności. (Ilość mieszkańców zmniejszyła się w ostatnich 30 latach z 4,8 miliona do 4 milionów osób.) W Saksonii zamkniętych zostało tymczasem **22% (570 km) istniejących wówczas linii**, chociaż ogólnie nasilenie ruchu było większe. Skutki tych działań można obserwować szczególnie wyraźnie w transporcie towarowym, który został w **olbrzymim stopniu przeniesiony z szyn na drogi**. Planowana rozbudowa autostrad w Saksonii będzie dodatkowo potęgować nasilenie ruchu na drogach, który jest tym większy, im większa jest liczba dostępnych dróg. Kolej nie powinna być zaniedbywana przez zbyt wysokie nakłady ponoszone na sieć dróg. Należy raczej tworzyć zachęty umożliwiające przywrócenie tzw. „**ruchomych dróg**”¹ (czyli przewozów samochodów ciężarowych pociągami na dłuższych trasach) – z tego rodzaju transportem mieliśmy dobre doświadczenia w przeszłości.

Iwona Budych z KolejDEPL² (Inicjatywy Polsko-Niemieckiej Kolei Pasażerskiej) poinformowała, że inicjatywa powstała w marcu 2017 roku w reakcji na **zamknięcie linii Wrocław – Hamburg – Kraków**, co wywołało sprzeciw obywateli. Po **zlikwidowaniu połączeń transgranicznych** pozostało bowiem zaledwie kilka, realizowanych przez regionalne przedsiębiorstwa kolejowe. Ale KolejDEPL działa nie tylko na rzecz wznowienia połączeń kolejowych, ale także przeciwko wykluczeniu w polityce transportowej. Nie do zaakceptowania jest, że **de facto 14 milionów ludzi w Polsce jest wykluczonych lub odłączonych od komunikacji kolejowej** (przede wszystkim na Mazurach, w Karpatach czy w centralnej Polsce). W ostatnich latach wiele połączeń zlikwidowano zwłaszcza na wschodzie Polski. Tym bardziej mile widziana jest reaktywacja połączenia Kraków – Berlin przez Eurocity. Rozbudowa lub wznawianie połączeń kolejowych **między europejskimi miastami** powinno być priorytetem, podobnie jak reaktywacja europejskiego systemu pociągów nocnych. Działania powinny obejmować również odpowiednią **elektryfikację** linii po obu stronach granicy oraz **normalizację lub standaryzację** oferty w celu ułatwienia transgranicznej rezerwacji biletów.

Petr Šlegr z Centrum Wydajnego Transportu (Czechy) cieszył się, że po 10 latach przygotowań może wreszcie **rozpocząć się budowa trasy Drezno – Czechy**. W krajach takich jak Niemcy i Czechy udział transportu samochodowego jest bardzo wysoki, co prowadzi do zaniedbania sieci kolejowej. Autostrady mogą być budowane szybko, również z **wykorzystaniem środków z europejskich funduszy strukturalnych**, jednak są to całkowicie chybione priorytety. Petr Šlegr pokazał w swojej prezentacji, jak absurdalne jest, żeby w samym centrum Europy **bezsensownie nakładać drogi podczas jazdy pociągiem**, tylko dlatego, że w ostatnich latach zdemontowana została infrastruktura kolejowa. Unia Europejska opracowała wprawdzie

¹ Odpowiedź na zapytanie Marco Böhme na temat przewozu samochodów ciężarowych pociągami: https://marco.linxnet.de/wp-content/uploads/2019/01/6_Drs_14204_1_1_1.pdf (w j. niemieckim)

² <https://kolejdepl.wordpress.com/kim-jestesmy/>

progresywne działania, jednak ich realizacja w krajach członkowskich kuleje. Tym ważniejsze jest **opracowanie przez UE jednolitych parametrów dotyczących połączeń kolejowych**, aby promować również transgraniczny transport kolejowy. Oczywiście pilnie należy wprowadzić opłatę drogową, aby uczynić kolej rozwiązaniem atrakcyjniejszym od dróg. Opłaty drogowe w Czechach są przykładowo zbyt niskie, aby osiągnąć zamierzony efekt.

Caren Lay z lewicowej frakcji DIE LINKE Bundestagu podkreślała, że **polityka transportowa ma również wymiar społeczny** i kolej szynowa w Niemczech musi być po prostu tańsza. **Odwlekana elektryfikacja** po niemieckiej stronie na linii Drezno – Wrocław powinna być powodem do wstydu, ponieważ w Polsce obiecana elektryfikacja została ukończona, podczas gdy w Niemczech jeszcze nie. Absurdem jest, że **przed II wojną światową** trasę Hamburg – Berlin – Drezno – Praga można było pokonać koleją szybciej niż dzisiaj. Po przemianach w roku 1989 w saksońskich Łużycach **miała miejsce prawdziwa czystka** – na terenie Saksonii zdemontowano 570 km szyn, przede wszystkim w **pobliżu granicy i na obszarach wiejskich**. W tym zakresie frakcja DIE LINKE Bundestagu złożyła zapytanie pisemne.³ Z kolei ilość nowo zbudowanych szyn w ostatnich latach to zaledwie 63 (!) km. Z zadowoleniem należy przyjąć fakt, że część miliardów na rezygnację z węgla ma być przeznaczona na kolej.

Keir Fitch z Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE) Komisji Europejskiej podkreślił bardzo ważną rolę Europejskiego Roku Kolei, gdyż spełnienie celów Europejskiego Zielonego Ładu wymaga **obniżenia emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu do 2050 roku o 90%**. Godne ubolewania jest, że wiele połączeń transgranicznych jest w zbyt małym stopniu wykorzystywana. Przeszkodą dla sprawnego rozwoju transgranicznego transportu kolejowego są częściowo także **przepisy państw członkowskich**. Wymagania stawiane są zwłaszcza regionom, które muszą w **umowach określić możliwości współpracy**, aby móc w ogóle utrzymywać połączenia transgraniczne. **Czwarty pakiet kolejowy**, obowiązujący dopiero od ubiegłego roku, stanowi odpowiedź na problemy dotyczące połączeń transgranicznych. Instrument finansowy Connecting Europe Facility oraz fundusze regionalne udostępniają regionom ponadto **środki europejskie** w celu promowania elektryfikacji i likwidowania luk. Z zadowoleniem należy przyjąć fakt, że **europejski pakiet ratunkowy** może być przeznaczony również na kolej, jednak państwa członkowskie muszą wykorzystywać dane im możliwości.

Kateřina Konečná, czeska posłanka do Parlamentu Europejskiego z frakcji THE LEFT, zwróciła uwagę na to, że w ostatnich latach doszło **na czeskiej kolei do 14 ciężkich wypadków**, przez co wiele osób ma zastrzeżenia do tego środka transportu. **Ryzyko** jest coraz większe, a bezpieczeństwo mniejsze, np. ze względu na niewystarczające wyszkolenie maszynistów. Ważne jest tutaj, aby w przyszłości pociągi umiały lepiej się ze sobą „komunikować”, a **elektryczne systemy bezpieczeństwa** zostały doprowadzone do porządku. Jednak wszystko to nie przyniesie efektu, jeśli **pracownicy będą musieli pracować w nocy podczas długich**

³ <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/183/1918387> (w j. niemieckim): Zapytanie pisemne posłanki Caren Lay et al., Zamknięcie i ponowne otwarcie linii kolejowych w Saksonii, 26.03.2020

zmian oraz w **złych warunkach**, i jeśli będą musieli robić rzeczy, które nie są w porządku. Szkoda, że wszystkie państwa członkowskie zaniedbują infrastrukturę kolejową w swoich regionach przygranicznych. W końcu tutaj również tkwi potencjał dla wpierania turystyki. Kateřina Konečná wskazała na **rezolucję Parlamentu Europejskiego z 2016 roku**⁴ dotyczącą rozbudowy połączeń transgranicznych, która nie wywołała jednak żadnej reakcji ze strony Komisji Europejskiej. Wzmocniło to trend spadku liczby ludności w regionach przygranicznych. Po II wojnie światowej zlikwidowanych zostało **17 połączeń transgranicznych**, z których dziewięć w międzyczasie przywrócono. Godne ubolewania jest, że Komisja Europejska wspiera **przede wszystkim połączenia TEN-T** zamiast **programów regionalnych** (np. Interreg), które mają przecież szczególne znaczenie dla regionów.

Jolanta Skalska z Niemieckiego związku zawodowego pracowników kolei i transportu EVG podkreślała, że zamiast „Roku Kolei” potrzebne jest nam raczej **„Dziesięciolecie Kolei”**, ponieważ należy o wiele jaśniej komunikować publicznie, jaki niewykorzystany potencjał drzemie w transporcie kolejowym. EVG ma już wypracowane odpowiednie stanowisko w tym zakresie.⁵ Wspieranie transportu kolejowego niesie ze sobą ponadto **nowe miejsca pracy**: w okolicy Cottbus powstają nowe zakłady kolejowe, gdzie stworzonych zostanie 1200 nowych miejsc pracy. Potrzebujemy przełomowych zmian w dziedzinie mobilności i mamy w tej sprawie poparcie obywateli, **ponieważ 90% mieszkańców Niemiec** oraz 70% ludzi w całej Unii Europejskiej pragnie większej mobilności na kolei i mniejszej na drogach. W rezultacie odciążona byłaby sieć drogową, gdyż jeden pociąg towarowy zastępuje już 52 samochody ciężarowe. Wprawdzie Komisja Europejska już w 2011 roku w swojej białej księdze transportu⁶ określiła ambitne cele w zakresie ochrony środowiska, jednak **cały czas niezmiennie wzrasta emisja gazów cieplarnianych w sektorze transportu** – od 1990 roku o 30%. Jolanta Skalska krytykuje **systematyczne zaniedbywanie** transportu kolejowego konkurującego z transportem drogowym i lotniczym, np. w kwestii podatku od energii energetycznej czy podatku VAT. W sektorze kolejowym należy stworzyć **dobrze i bezpieczne miejsca pracy**, przede wszystkim dla kobiet i ludzi młodych. W transgranicznym transporcie kolejowym należy stworzyć ponadto **zharmonizowane warunki pracy**. Brakuje zwykłych kontroli warunków pracy, gdyż dochodzi tutaj do nieprawidłowości, przykładowo „samozatrudniania maszynistów”, pracujących 16 godzin w ciągu dnia – z odpowiednimi konsekwencjami dla pracowników i bezpieczeństwa. **Należy zlikwidować niepewne stosunki pracy**, aby zapobiec prekaryzacji zatrudnienia w kolejowym transporcie towarowym, tak jak stało się w transporcie

⁴ Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 25 października 2016 r. w sprawie usprawnienia połączeń i poprawy dostępności infrastruktury transportowej w Europie Środkowo-Wschodniej:

https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2016-0408_PL.html

Angielski: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2016-0408_EN.html (European Parliament resolution of 25 October 2016 on improving the connection and accessibility of the transport infrastructure in Central and Eastern Europe)

⁵ https://www.evg-online.org/fileadmin/user_upload/20-11-09-

[evg_200946_evg_pp_klimaneutraler_Verkehr_in_Europa_2050_201007_doppelseitig.pdf](https://www.evg-online.org/fileadmin/user_upload/20-11-09-evg_200946_evg_pp_klimaneutraler_Verkehr_in_Europa_2050_201007_doppelseitig.pdf) (w j. niemieckim)

⁶ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/IP_11_372

drogowym. W związku z tym należy także poprawić **bieżącą strategię mobilności**⁷ Komisji Europejskiej.

Program:

- Otwarcie: **Cornelia Ernst**, posłanka do Parlamentu Europejskiego (DIE LINKE), THE LEFT, Komisja Przemysłu, Badań Naukowych i Energii, Niemcy
- Prowadzenie: **Joanna Gwiazdecka**, dyrektor Fundacji im. Róży Luksemburg w Pradze i **Cornelia Ernst**
- **Marco Böhme**, poseł do parlamentu regionalnego Landtagu Saksonii (DIE LINKE), Niemcy
- **Iwona Budych**, KolejDEPL (Inicjatywa Polsko-Niemieckiej Kolei Pasażerskiej), Polska
- **Petr Šlegř**, Centrum Wydajnego Transportu (Centrum pro efektivní dopravu), Czechy
- **Caren Lay**, posłanka do Bundestagu (DIE LINKE), Niemcy
- **Keir Fitch**, kierownik wydziału „Bezpieczeństwo i interoperacyjność kolei”, DG MOVE w Komisji Europejskiej
- **Kateřina Konečná**, posłanka do Parlamentu Europejskiego (Komunistická strana Čech a Moravy), THE LEFT, Komisja Transportu i Turystyki, Czechy
- **Jolanta Skalska**, EVG (związek zawodowy pracowników kolei i transportu), Niemcy

⁷ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0013.02/DOC_1&format=PDF