

JANUSZ GÓRNY

*Institut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej*

*Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu*

# REALIZACJA POLITYKI TRANSPORTOWEJ UNII EUROPEJSKIEJ WOBEC KOLEJOWEGO REGIONALNEGO TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO PRZEZ SAMORZĄDY WOJEWÓDZKIE W POLSCE

Polityka Unii Europejskiej wnosi szereg uregulowań do poszczególnych działów gospodarki krajów Wspólnoty. Jednym z nich jest transport, którego prawidłowe funkcjonowanie ma istotne znaczenie dla rozwoju gospodarczego. Nadrzędnym celem polityk branżowych Unii Europejskiej jest osiągnięcie rozwoju zrównoważonego, stąd podejmowana przez Unię polityka transportowa wspiera wszelkie działania zmierzające do tego, aby transport był efektywny ekonomicznie, bezpieczny dla użytkowników i przyjazny dla środowiska. W oparciu o wspólne założenia polityki transportowej UE kraje Wspólnoty opracowały własne, niekiedy unikatowe rozwiązania, mające na celu równowagę transportu.

## GŁÓWNE ZAŁOŻENIA POLITYKI TRANSPORTOWEJ UNII EUROPEJSKIEJ

Pierwsze zapisy mówiące o konieczności podjęcia wspólnej polityki transportowej znalazły się już w 1957 r. w Traktatach Rzymskich, jednak w dwóch kolejnych dzie-

sięcioleciach nie podjęto żadnych działań zmierzających do wprowadzenia takiej polityki. Zarys wspólnej polityki transportowej, a także podstawy funkcjonowania wspólnego rynku transportowego opracowano dopiero w latach 80. Traktat z Maastricht przesądził w 1992 r. o stworzeniu transeuropejskiej sieci transportowej, w 1993 r. natomiast, wraz z początkiem funkcjonowania wspólnego rynku europejskiego, rozpoczął funkcjonowanie jednolity rynek usług transportowych. Obłożony początkowo wieloma uregulowaniami i obostrzeniami jest on systematycznie liberalizowany. Liberalizacja warunków transportu międzynarodowego oraz wprowadzanie takich rozwiązań prawnych, które będą ułatwiać przedsiębiorcom świadczenie usług na terenie innego państwa, jest podstawowym celem polityki transportowej Unii Europejskiej. Wśród pozostałych celów o charakterze ogólnym zawartych w *Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej* wymienić można:

- poprawę jakości systemu transportowego,
- rozbudowę systemu przy uwzględnieniu zasad zrównoważonego rozwoju,
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa we wszystkich gałęziach transportu,
- integrację systemu transportowego w układzie gałęziowym i terytorialnym,
- określenie wspólnych norm pracy i warunków zatrudnienia pracowników branży transportowej,
- stworzenie transeuropejskiej sieci transportowej,
- ułatwienie przedsiębiorcom z UE dostępu do rynków zagranicznych.

Mając na uwadze przedstawione wyżej cele, wyróżnia się następujące zasady polityki transportowej Unii Europejskiej wynikające z zapisów *Białej Księgi* z 1985 r. w sprawie wprowadzenia rynku wewnętrznego oraz *Białej Księgi* z 1992 r. w sprawie przyszłego rozwoju wspólnej polityki transportowej:

- zasada wolnej, ale kontrolowanej konkurencji,
- zasada wolności wyboru środka transportu przez użytkownika,
- zasada wpływania na popyt na usługi transportowe i sposób jego zaspokajania,
- zasada równego traktowania przez władze różnych gałęzi transportu i przewoźników (dotyczy to przede wszystkim nieudzielania przez państwo pomocy publicznej),
- zasada finansowej i handlowej niezależności przedsiębiorstw transportowych,
- zasada zapewnienia równowagi między realizacją potrzeb w zakresie transportu w różnej skali: lokalnej, regionalnej, krajowej i międzynarodowej,
- zasada wspierania przyjaznych środowisku środków transportu,
- zasada finansowania inwestycji i utrzymania w zakresie infrastruktury oraz

- dotowania przewozów regionalnych i aglomeracyjnych,
- zasada zachowania odpowiedniej proporcji między budową nowej infrastruktury a utrzymaniem i modernizacją infrastruktury istniejącej,
- zasada koordynacji inwestycji infrastrukturalnych w europejskich korytarzach transportowych,
- zasada racjonalizacji obsługi ruchu tranzytowego,
- zasada wspierania prywatyzacji transportu pasażerskiego i towarowego (<http://www.mi.gov.pl>).

Wdrażaniu i realizacji polityki transportowej Unii Europejskiej służą przede wszystkim instrumenty prawne i finansowe, do których należą:

- dyrektywy i rozporządzenia unijne,
- zapewnienie dofinansowania inwestycji,
- koordynacja polityki transportowej podejmowanej przez poszczególnych członków UE,
- wspieranie badań w zakresie rozwoju technologicznego i organizacyjnego transportu,
- układy z państwami trzecimi (<http://www.mrr.gov.pl>).

Polska polityka transportowa odpowiada polityce transportowej Unii Europejskiej w zakresie celów i zasad oraz uwzględnia przepisy prawa wspólnotowego. Ogólny charakter przepisów sprawia, że osiągnięcie założonych celów jest możliwe na wiele różnych sposobów, stąd polityki transportowe poszczególnych krajów różnią się między sobą.

## POLITYKA TRANSPORTOWA UNII EUROPEJSKIEJ WOBEC KOLEJOWEGO REGIONALNEGO TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO

Jedną z wymienionych wyżej zasad polityki transportowej Unii Europejskiej jest wspieranie przyjaznych środowisku gałęzi transportu. Należą do nich transport wodny, zarówno śródlądowy jak i morski, oraz transport kolejowy. Ten ostatni rodzaj transportu, mimo niewielkiego znaczenia – według danych Eurostatu w 2010 r. na obszarze Unii Europejskiej udział kolei w przewozach pasażerów wynosił 7,1%, natomiast w przewozach towarów 17,1% – wedle przyjętej polityki ma systematycznie zwiększać swą rolę. Istotnym czynnikiem wpływającym na uznanie rewitaliza-

cji kolei za jeden z priorytetów unijnej polityki transportowej jest – poza aspektem środowiskowym – także bezpieczeństwo. Kolej jest jednym z najbezpieczniejszych środków transportu, w którym nad całym procesem przewozowym czuwają specjalistyczne służby, a wypadki zdarzają się niezwykle rzadko.

Historia zmian na rynku kolejowym Unii Europejskiej sięga już dwudziestu lat. *Dyrektywa Rady Europejskiej 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty* wymusiła rozdzielenie podmiotów zajmujących się zarządzaniem infrastrukturą od podmiotów zajmujących się organizacją przewozów. Takiego podziału dokonano również w Polsce, wyodrębniając z Polskich Kolei Państwowych spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe, należącą obecnie do grupy PKP SA. Ponieważ zarządca infrastruktury powinien być całkowicie niezależny i nie może być związany z żadną ze spółek świadczących usługi przewozowe, spółka ta według planów Ministerstwa Infrastruktury opuści grupę PKP SA. Z kolei *Dyrektywa Rady Europejskiej 95/18/WE* dotyczyła udzielania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, przydzielania im możliwości korzystania z infrastruktury oraz pobierania opłat za jej użytkowanie.

Kolejne decyzje i zmiany na wspólnotowym rynku usług w zakresie transportu kolejowego, ogłaszane za pomocą dyrektyw i rozporządzeń, wprowadzano w postaci tzw. pakietów kolejowych. Impulsem do zintensyfikowania prac i wprowadzenia w rezultacie trzech pakietów kolejowych było przyjęcie Strategii Lizbońskiej. Pierwszy pakiet regulował m.in. kwestię dostępu do infrastruktury w celu oferowania usług kolejowych przewozów towarowych w ramach transeuropejskiej kolejowej sieci towarowej (TERFN). Osiągnięciem drugiego pakietu było usunięcie przeszkód dla transgranicznych usług kolejowych oraz zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu prowadzonego na sieci kolejowej. Ponadto na jego podstawie powołano Europejską Agencję Kolejową. Trzeci pakiet kolejowy zawiera przede wszystkim regulacje dotyczące międzynarodowego rynku przewozów pasażerskich oraz określa prawa przysługujące pasażerom. Przyjęcie tego pakietu oznacza, iż prawne podstawy funkcjonowania wspólnego rynku transportowego w zakresie przewozów kolejowych na obszarze Unii Europejskiej można uznać za kompletne.

Stosowane rozwiązania organizacyjne i prawne, związane z funkcjonowaniem regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w państwach Unii Europejskiej, są bardzo zróżnicowane. Ta różnorodność jest wynikiem kompilacji uwarunkowań prawnych, ekonomicznych, politycznych i społecznych. Nie ograniczyło jej nawet obowiązujące w całej Unii Europejskiej Rozporządzenie 1370/2007 z dnia 23 października 2007 r., przyjęte przez Parlament Europejski i Radę Unii Europejskiej,

dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego. Zgodnie z komunikatem Ministerstwa Infrastruktury w Polsce weszło ono w życie 3 grudnia 2009 r. (Massel, Wołek 2009). Rozwiązania zastosowane w rozporządzeniu stały się częścią *Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym* (Dz.U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13), która zaczęła obowiązywać od 1 marca 2011 r.

Rozporządzenie to nie wkracza w sferę instytucjonalną transportu publicznego w państwach członkowskich, nie określa zobowiązań związanych z usługami publicznymi, ani nie narzuca form organizacji transportu publicznego. Jego celem jest wprowadzenie zasad regulowanej konkurencji do publicznego transportu pasażerskiego, określenie procedur zawierania oraz minimalnej treści umów, a także określenie maksymalnych okresów ich obowiązywania i sposobów przedłużania. Wprowadza np. pojęcie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie organizacji publicznego transportu pasażerskiego, które rozumiane są jako takie usługi, których wykonania podmiot nie podjąłby się bez rekompensaty, gdyby okazały się deficytowe. Rekompensaty są więc rozumiane jako korzyści przyznane ze środków publicznych w czasie obowiązywania umowy określonemu podmiotowi przez organ zobowiązany do organizacji tego rodzaju transportu. Rozporządzenie dopuszcza również możliwość udzielenia bezpośredniego zamówienia, z pominięciem procedury przetargowej, podmiotowi wewnętrznemu, czyli jednostce, która podlega kontroli organu lokalnego. Projekt rozporządzenia przewidywał znacznie większą liberalizację i deregulację rynku transportu pasażerskiego, jednak ostatecznie w wyniku kompromisu zapisy zostały złagodzone. Niemniej rozporządzenie to, jako wyraźnie preferujące sposób wyboru operatora w drodze przetargu, jest zgodne z unijnymi zasadami w zakresie konkurencji.

Według Rozporządzenia, umowa ma określać:

- zobowiązania, które powinien wypełnić podmiot świadczący usługi w zakresie regionalnych przewozów pasażerskich,
  - obszar, na którym realizowane będą wymienione zobowiązania,
  - obiektywny i przejrzysty sposób obliczania rekompensaty, zapobiegający ponadto nadmiernemu jej poziomowi,
  - zasady podziału kosztów związanych ze świadczeniem usług,
  - sposób podziału przychodów ze sprzedaży biletów,
- a ponadto:
- pakiety pracownicze dla osób zatrudnionych wcześniej w przedsiębiorstwie, które mogłyby zostać przejęte przez operatora,

- normy jakości określające minimalny standard oferowanych usług,
- ewentualny zakres podwykonawstwa.

Zlecenie świadczenia usług podmiotowi zewnętrznemu odbywa się w drodze przetargu, który powinien opierać się o przejrzyste, sprawiedliwe i jasne procedury. Możliwe jest dokonanie preselekcji ofert, a także uwzględnienie w procedurze przetargowej etapu rokowań. Z przetargu można zrezygnować w przypadku, gdy średnia roczna wartość umowy jest szacowana na mniej niż 1 mln euro lub gdy roczny wymiar planowanej pracy przewozowej jest mniejszy niż 300 tys. km. Kryteria te mogą być ponadto zwiększone dwukrotnie, jeżeli umowa miałaby być podpisana z przedsiębiorstwem małym lub średnim, dysponującym najwyżej 23 pojazdami. Rezygnacja z przetargu jest także możliwa w przypadku zakłócenia świadczenia usług przez inny podmiot (niewywiązania się przewoźnika z umowy).

Umowy na usługi autobusowe i trolejbusowe mogą być podpisywane maksymalnie na okres 10 lat, natomiast na usługi kolejowe i inne w zakresie transportu szynowego (metro, tramwaje) – na okres 15 lat. Obydwa te rodzaje umów mogą być przedłużone maksymalnie o 50% czasu, na który podpisana została umowa. Organ zamawiający świadczenie usług powinien na rok przed wszczęciem procedury przetargowej zamieścić informację w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, a także raz na rok przedstawiać sprawozdanie zbiorcze na temat realizacji usług o charakterze publicznym w zakresie regionalnego transportu pasażerskiego.

Samorządy mogą zawierać dwa typy kontraktów: brutto i netto (Bauer 2010). Można je scharakteryzować następująco:

- kontrakt typu brutto (umowa brutto, model jednego klienta) – przewoźnicy otrzymują środki na pokrycie określonych w umowie kosztów eksploatacyjnych i jednocześnie przekazują organowi zamawiającemu wpływy ze sprzedaży biletów,
- kontrakt typu netto (umowa netto, model komercyjny) – przewoźnicy otrzymują ustaloną w umowie dotację, która pozostaje na stałym poziomie przez cały czas trwania umowy, a ponadto zachowują wszystkie przychody z biletów; ryzyko ponosi więc przewoźnik – jeśli liczba pasażerów spada, musi on sam pokryć deficyt (Bauer 2010).

## REALIZACJA POLITYKI TRANSPORTOWEJ UNII EUROPEJSKIEJ WOBEC KOLEJOWEGO REGIONALNEGO TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO W POLSCE

Jak już wspomniano, wypełnianiu polityki transportowej Unii Europejskiej, w tym polityki wobec kolejowego regionalnego transportu pasażerskiego, służą przede wszystkim instrumenty prawne i finansowe. Analizę realizacji tej polityki w Polsce można więc sprowadzić do oceny wdrożenia i stosowania unijnego prawa w przedmiotowym zakresie oraz oceny wykorzystania funduszy europejskich do poprawy jakości funkcjonowania kolejowego regionalnego transportu pasażerskiego.

Wdrażanie przepisów wspólnotowego prawa w Polsce w zakresie transportu kolejowego należy ocenić pozytywnie. Polska systematycznie nowelizowała przepisy, dostosowując je do kolejnych pakietów kolejowych, ostatnio w czerwcu 2009 r., zmieniając *Ustawę o transporcie kolejowym* i wprowadzając do niej przepisy wynikające z trzeciego pakietu kolejowego. W 2011 r. weszła w życie *Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym*, która integruje dotychczasowy dorobek prawny związany z organizacją transportu publicznego. Pozytywnie należy ocenić wprowadzanie przepisów Unii Europejskiej w zakresie organizacji regionalnego kolejowego transportu pasażerskiego, które wynikają z opisanego *Rozporządzenia* 1370/2007. Wprawdzie samorzady wojewódzkie, w wyniku przeprowadzonego usamorządowienia, najczęściej zlecają wykonywanie przewozów własnemu podmiotowi, rzadko korzystając z formuły przetargu, to forma podpisywanych przez nie umów spełnia unijne wymagania.

Funduszami europejskimi, z których mogą korzystać przedsiębiorstwa i samorzady w celu poprawy jakości funkcjonowania kolejowego regionalnego transportu pasażerskiego, są:

- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (w ramach Funduszu Spójności),
- Regionalne Programy Operacyjne (współfinansowane z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego).

W Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko (PO IiŚ) w perspektywie finansowej 2007–2013 działania związane z transportem kolejowym realizowane są w ramach Priorytetu VII: Transport przyjazny środowisku. W jego zakres wchodzi następujące działania:

- działanie 7.1: Rozwój transportu kolejowego,
- działanie 7.2: Rozwój transportu morskiego,

– działanie 7.3: Transport miejski w obszarach metropolitalnych (<http://www.funduszeuropejskie.gov.pl>).

Należy podkreślić, że we wszystkich trzech działaniach znalazły się projekty związane z transportem kolejowym (również w działaniu 7.2, w którym, wśród 11 takich projektów, znalazły się m.in. projekt przebudowy infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i w Świnoujściu oraz modernizacja infrastruktury drogowo-kolejowej w Porcie Gdańsk).

Najwięcej projektów, które wpłyną na poprawę funkcjonowania regionalnego kolejowego transportu pasażerskiego w Polsce, realizuje spółka PKP Polskie Linie Kolejowe w ramach działania 7.1. Łącznie jest ich 43, z czego 41 jest realizowanych samodzielnie, a w dwóch przypadkach spółka jest za realizację współodpowiedzialna. Choć projekty związane z modernizacją infrastruktury dotyczą linii kolejowych, które tworzą sieć linii głównych (w tym należących do paneuropejskich korytarzy transportowych), to poruszają się po nich również pociągi regionalne, które będą mogły skrócić czas przejazdu na zmodernizowanych trasach. W działaniu 7.1 zarezerwowano również środki na zakup kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń międzyregionalnych na obszarze co najmniej dwóch województw. Jest to jedyny w tym działaniu projekt, za którego realizację odpowiedzialna jest spółka Przewozy Regionalne. Orientacyjny koszt realizacji wynosi 1 611,71 mln zł, a szacunkowa kwota dofinansowania z UE 660,54 mln zł. Zakupionym taborem będzie można realizować połączenia międzywojewódzkie z maksymalną prędkością 160 km/h. Pociągi te będą w pełni dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych (<http://www.plk-sa.pl>).

Projekty, w których uczestniczą samorządy, skupione są w działaniu 7.3. Większość z nich polega na integracji systemu transportu szynowego w aglomeracji, modernizacji istniejących i budowie nowych linii tramwajowych oraz na modernizacji i zakupie taboru tramwajowego. Tego typu projekty realizowane będą w Gdańsku, Krakowie, Łodzi, Poznaniu, Szczecinie, Warszawie, Wrocławiu oraz w aglomeracji górnośląskiej. Ponadto Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko dofinansowuje również budowę II linii metra w Warszawie.

Samorządy są również współodpowiedzialne za projekty związane z transportem kolejowym realizowane w ramach PO IiŚ. Wśród tych projektów znajduje się uruchomienie obsługi transportem kolejowym (wraz z zakupem niezbędnego taboru) warszawskiego Lotniska Okęcie im. Fryderyka Chopina i Portu Lotniczego w Modlinie. Ponadto PKP SKM w Trójmieście oraz samorząd województwa pomorskiego planują przy wykorzystaniu środków z PO IiŚ rozwój Szybkiej



Kolei Miejskiej oraz powstanie Kolei Metropolitalnej w Trójmieście. Projektem, w który zaangażowanych jest najwięcej podmiotów (samorząd województwa kujawsko-pomorskiego, miasta: Toruń, Bydgoszcz, Solec Kujawski oraz PKP SA i PKP PLK SA) jest Szybka Kolej Metropolitalna w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym (tzw. BiT-City).

Na listach projektów rezerwowych, we wszystkich trzech działaniach, znajdują się przedsięwzięcia niezwiązane bezpośrednio z regionalnym transportem kolejowym. Dotyczą one modernizacji innych głównych linii kolejowych oraz poprawy funkcjonowania szynowych systemów komunikacji miejskiej.

Drugim źródłem środków, z których mogą korzystać samorządy i podmioty odpowiedzialne za transport kolejowy w regionie, są Regionalne Programy Operacyjne (RPO). Poziom zaangażowania poszczególnych samorządów i podmiotów działających na ich terenie (przede wszystkim oddziałów regionalnych PKP PLK) w realizację projektów związanych z transportem kolejowym jest bardzo zróżnicowany. Zależy on w dużej mierze od wielkości budżetu województwa, ponieważ wszystkie projekty są tylko częściowo dofinansowywane (choć w bardzo różnym stopniu – nawet do ponad 80%) i zawsze konieczne jest posiadanie środków na tzw. wkład własny. Niektóre województwa mają jednak problem z przeznaczeniem nawet niewielkich kwot na dofinansowanie projektów. Wartość przedsięwzięć i sposób wydatkowania środków w projektach realizowanych przy wsparciu środkami z RPO zaprezentowane zostały w tab. 1 oraz na ryc. 1.

Projekty związane z regionalnym transportem kolejowym nie są w ogóle realizowane w 4 województwach: łódzkim, podkarpackim, świętokrzyskim i warmińsko-mazurskim. O ile w trzech ostatnich transport kolejowy ma małe znaczenie, o tyle zdziwienie budzi brak projektów w województwie łódzkim. Pozostałe 12 województw podzielono na cztery kategorie, ze względu na wielkość środków przeznaczonych na inwestycje w kolejowym regionalnym transporcie pasażerskim, realizowane z wykorzystaniem środków europejskich w przeliczeniu na mieszkańca województwa. Biorąc pod uwagę wartość projektów, związanych z transportem kolejowym realizowanych w ramach regionalnych programów operacyjnych w odniesieniu do liczby mieszkańców, wydzielono cztery klasy województw. Określono ją jako małą w przypadku wydatków mniejszych niż 50 zł na jednego mieszkańca województwa, średnią (50–100 zł), dużą (100–150 zł) i bardzo dużą (powyżej 150 zł).

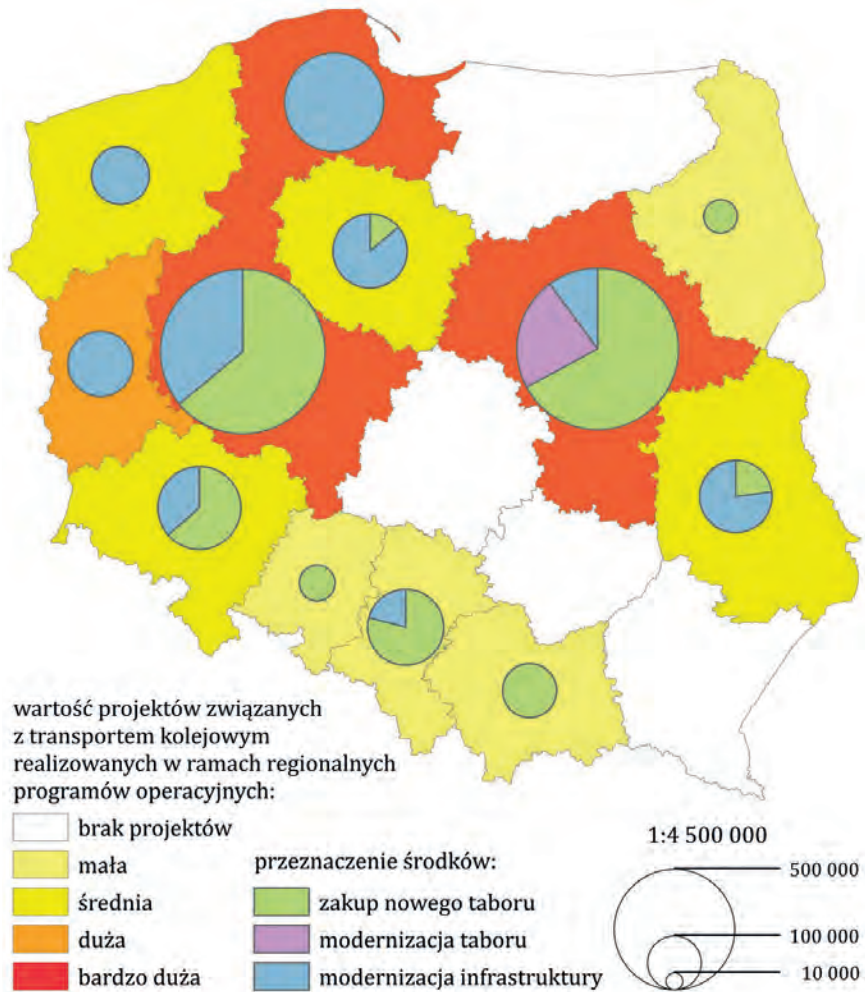
Najwyższe sumy środków wydatkowane są na projekty w województwach: wielkopolskim, mazowieckim i śląskim. Są to jednocześnie województwa, w któ-

Tab. 1. Wartość projektów związanych z regionalnym kolejowym transportem pasażerskim realizowanych w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych w latach 2007–2013 oraz struktura przeznaczenia wydatkowanych środków

Nazwa województwa	Środki w tys. zł na:			Suma wydatkowanych środków [tys. zł]	Środki w przeliczeniu na mieszkańca [zł]
	zakup nowego taboru	modernizację taboru	infrastrukturę		
dolnośląskie	149 830	–	85 895	235 725	82,02
kujawsko-pomorskie	25 814	–	162 543	188 357	91,05
lubelskie	41 000	–	138 500	179 500	82,91
lubuskie	–	–	146 139	146 139	144,50
łódzkie	–	–	–	–	–
małopolskie	100 000	–	–	100 000	30,49
mazowieckie	602 000	204 356	90 556	896 912	172,24
opolskie	43 509	–	–	43 509	42,22 zł
podkarpackie	–	–	–	–	–
podlaskie	38 010	–	–	38 010	31,84
pomorskie	–	–	337 786	337 786	152,04
śląskie	156 160	–	41 440	197 600	42,54
świętokrzyskie	–	–	–	–	–
warmińsko-mazurskie	–	–	–	–	–
wielkopolskie	595 214	–	335 245	930 459	273,71
zachodnio-pomorskie	–	–	114 761	114 761	67,85
Polska	1 751 537	204 356	1 452 865	3 408 758	110,72

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Regionalnych Programów Operacyjnych.

rych środki te, w przeliczeniu na mieszkańca, są najwyższe. Pod tym względem wyróżnia się zwłaszcza województwo wielkopolskie – środki na projekty związane z transportem kolejowym realizowane w ramach RPO w przeliczeniu na mieszkańca tego województwa to prawie 274 zł. Najmniejsza suma wydatkowanych środków i jednocześnie najmniejsza ich wysokość w przeliczeniu na mieszkańca



Ryc. 1. Wartość projektów związanych z regionalnym kolejowym transportem pasażerskim realizowanych w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych w latach 2007–2013 w przeliczeniu na jednego mieszkańca oraz ich wartość bezwzględna i struktura przeznaczenia wydatkowanych środków

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Regionalnych Programów Operacyjnych.

(wśród 12 województw, które realizują te projekty) wydatkowana jest w województwach: małopolskim, podlaskim i podkarpackim. Średnio, w województwach realizujących projekty, dofinansowanie na jednego mieszkańca wyniosło 110,72 zł. Gdyby wziąć pod uwagę wszystkie województwa, średnie dofinansowanie projektów związanych z kolejowym regionalnym transportem pasażerskim realizowanych w ramach RPO wyniosłoby w przeliczeniu na mieszkańca Polski 89,34 zł.

Zróżnicowane w poszczególnych województwach są też cele realizowanych projektów. Województwa: małopolskie, opolskie i podlaskie zdecydowały się jedynie na zakup nowego taboru w ramach RPO. Z kolei wyłącznie modernizacja regionalnych linii kolejowych ze środków unijnych współfinansowana będzie w województwach: lubuskim, pomorskim i zachodniopomorskim. W ramach tych projektów zmodernizowane zostaną w województwie:

- lubuskim: odcinek Krzyż Wielkopolski–Kostrzyn, linia kolejowa Zbąszynek–Gorzów Wielkopolski i odcinek Czerwieńsk–Zbąszynek, wraz z budową łącznicy Pomorsko–Przylep,
- pomorskim: odcinek Kościerzyna–Gdańsk Osowa, odcinek Gdańsk Osowa–Gdynia Główna i linia kolejowa Reda–Hel,
- zachodniopomorskim: linia Wałcz–Ulikowo, linia Goleniów–Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do lotniska w Szczecinie–Goleniowie i Nadmorska Kolej Wąskotorowa w gminie Rewal.

Projekty obejmujące zakup taboru i inwestycje infrastrukturalne realizowane będą w województwach: dolnośląskim, kujawsko-pomorskim, lubelskim, śląskim i wielkopolskim. W województwach tych zostaną zmodernizowane następujące linie kolejowe i odcinki linii:

- w dolnośląskim: linia Jelenia Góra–Szklarska Poręba Górna i odcinek Duszniki Zdrój–Kudowa Zdrój,
- w kujawsko-pomorskim: odcinek Toruń Wschodni–Grudziądz,
- w lubelskim: odcinek Lubartów–Lublin Północny i odcinek Dorohusk–Wólka Okopska,
- w śląskim: odcinek Tychy Miasto–Katowice,
- w wielkopolskim: odcinek Wolsztyn–Luboń i odcinek Poznań Wschód–Gołańcz.

W województwie lubelskim jest ponadto zaplanowana budowa linii kolejowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą do terminalu Portu Lotniczego Lublin w Świdniku.

Województwem, w którym realizowane są wszystkie trzy typy projektów, jest województwo mazowieckie. W nim poza środkami na zakup taboru i budowę

infrastruktury zarezerwowano też środki na modernizację elektrycznych zespołów trakcyjnych. Środki na infrastrukturę przeznaczone zostaną na budowę parkingów *Parkuj i jedź* w pobliżu stacji kolejowych na terenie Warszawy.

Instytucjami odpowiedzialnymi za modernizację linii normalnotorowych są oddziały regionalne PKP PLK SA, natomiast za zakupy taboru – urzędy marszałkowskie lub samorządowi przewoźnicy.

Zauważyć można, że więcej projektów i o wyższej wartości realizowanych jest w województwach dobrze rozwiniętych gospodarczo, w których sieć kolejowa jest gęstsza, a znaczenie transportu kolejowego większe, i które skupione są przede wszystkim w zachodniej Polsce. Są to województwa: dolnośląskie, kujawsko-pomorskie, lubuskie, pomorskie, wielkopolskie i zachodniopomorskie, w których wartość projektów została oceniona jako co najmniej średnia. Z podobnych względów (wysoki poziom rozwoju gospodarczego i duże znaczenie transportu kolejowego, w tym zwłaszcza transportu aglomeracyjnego w okolicach Warszawy) bardzo wysoka jest wartość realizowanych projektów w województwie mazowieckim. Wpływa na nią ponadto wielkość budżetu województwa związana z lokalizacją wielu dużych firm w stolicy kraju.

## LITERATURA

- Bauer K., 2010, *Najlepsze praktyki w przetargach na regionalne usługi pasażerskie*, Rynek Kolejowy, 1, Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Warszawa, 40–43.
- Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty (Dz. Urz. L 237 z 24.08.1991).
- Dyrektywa Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.U. L 143 z 27.06.1995).
- Massel A., Wołek M., 2009, *Funkcjonowanie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w wybranych krajach Europy: wnioski dla Polski*, Transport i Komunikacja, 4, KOLPIO, Kwidzyn, 40–44.
- Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) Nr 1191/69 i (EWG) Nr 1107/70 (DZ. Urz. UE L 315 z 3.12.2007).
- Traktat o Unii Europejskiej i Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. Urz. C 83 z 30.03.2010), (eur-lex.europa.eu).

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2003 r., Nr 86, poz. 789).

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011 r., Nr 5, poz. 13).

### **Źródła internetowe**

Fundusze Europejskie: <http://www.funduszeuropejskie.gov.pl> (odczyt: 15.10.2011).

Ministerstwo Infrastruktury: <http://www.mi.gov.pl> (odczyt: 15.02.2012).

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego: <http://www.mrr.gov.pl> (odczyt: 15.02.2012).