

Agata Pomykała

Czwarty Plan działań dla korytarzy TEN-T

W czerwcu 2020 r. zostały opublikowane kolejne, czwarte plany pracy dla poszczególnych korytarzy transeuropejskiej sieci transportowej. W artykule zostały przedstawione informacje dotyczące przebiegających przez Polskę korytarzy Morze Północne – Morze Bałtyckie (NSBC) i Morze Bałtyckie – Adriatyk (BAC) odnoszące się zarówno do już zrealizowanych zadań i stopnia zaawansowania prac w korytarzu jak i zaplanowanych inwestycji. Wskazane zostały newralgiczne elementy ograniczające możliwość uzyskania planowanej zgodności technicznej oraz priorytety rozwojowe dla obydwu korytarzy.

Słowa kluczowe: kolej, transeuropejska sieć transportowa, TEN-T, Korytarz BA, Korytarz NSBC.

Polityka transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) została zainicjowana w Unii Europejskiej w 1994 r. W pierwszych latach skoncentrowała się na wsparciu rozwoju 30 osi priorytetowych uznanych za podstawowe elementy wzmocnienia spójności rynku wewnętrznego [7]. Wraz z reformą wytycznych TEN-T wprowadzono koncepcję struktury dwuwarstwowej, obejmującej sieć kompleksową i sieć bazową opartą na wspólnej i przejrzystej metodologii. Rozporządzenie nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanowiło sieć bazową i koncepcję korytarzy sieci bazowej obejmujących wszystkie państwa członkowskie i w całej rozszerzonej Unii Europejskiej.

Zgodnie z art. 42 ust. 1 tego rozporządzenia korytarze sieci bazowej są instrumentem ułatwiającym skoordynowane wdrażanie sieci bazowej, które przyczyniają się do spójności poprzez lepszą współpracę terytorialną i koncentrują się na:

- integracji;
- interoperacyjności;
- skoordynowanym rozwoju infrastruktury, w szczególności odcinków transgranicznych i wąskich gardel [2].

Transeuropejska sieć transportowa została ustanowiona aby z jednej strony promować lepszą dostępność wszystkich regionów do rynków europejskich i światowych, a z drugiej strony, aby zapewnić priorytetowy rozwój infrastruktury o znaczeniu strategicznym. Zarówno sieć bazowa, jak i kompleksowa koncentrują się na integracji modalnej, interoperacyjności i skoordynowanym rozwoju infrastruktury, w szczególności na odcinkach transgranicznych, w celu uzupełnienia brakujących połączeń i usunięcia wąskich gardel. W rozporządzeniu w sprawie TEN-T określono terminy ukończenia budowy sieci bazowej (do 2030 r.) i sieci kompleksowej (do 2050 r.).

Dla osiągnięcia założonych celów podjęte zostały działania związane z realizacją kluczowych projektów w ramach 9 wyznaczonych bazowych korytarzach europejskich oraz 2 priorytetach horyzontalnych: ERTMS (ang. *European Rail Traffic Management System*) i Morskich Autostrad (ang. *Motorways of the Sea*). Ich koordynacja powierzona została nominowanym przez Komisję Europejską koordynatorom europejskim, którzy zapewniają właściwy przepływ informacji oraz interweniują w sytuacjach wpływających na poziom skuteczności wydatkowania środków UE. Misją koordynatorów jest zapewnianie współpracy i koordynacja decyzji oraz działań państw członkowskich i innych zainteresowanych stron w celu urzeczywistnienia idei powstania europejskich korytarzy transportowych [2]. Do zadań koordynatorów należą:

- ❖ opracowanie planu prac dla korytarza (wraz z zainteresowanymi państwami członkowskimi);
- ❖ monitorowanie i wspieranie realizacji planu prac z uwzględnieniem w razie potrzeby, środków zaradczych w przypadku na wystąpienia trudności;
- ❖ regularne konsultacje z forum ds. właściwego korytarza (organ doradczy skupiający państwa członkowskie i pozostałych interesariuszy);
- ❖ wydawanie zaleceń w odniesieniu do rozwoju transportu wzdłuż korytarzy i dostępie do źródeł finansowania;
- ❖ coroczną sprawozdawczość z osiągniętych postępów dla Parlamentu Europejskiego, Rady, Komisji i zainteresowanych państw członkowskich [11].

Plany prac do poszczególnych korytarzy opracowywane są cyklicznie, w systemie dwuletnim. Zgodnie z zapisem art. 47 rozporządzenia ustanawiającego sieć transeuropejską [8] pierwsze plany opublikowane zostały w grudniu 2014 r., zaś kolejne w 2016 r., 2018 r. i 2020 r. Plany prac zawierają w szczególności opis charakterystyki, odcinków transgranicznych i celów korytarza sieci bazowej, szczegółowe informacje o przebiegu konsultacji społecznych, które wspierają opracowywanie planu prac i jego realizację oraz analizę niezbędnych inwestycji w zakresie:

- ❖ wdrożenia interoperacyjnych systemów zarządzania ruchem;
- ❖ usunięcia fizycznych, technicznych, operacyjnych i administracyjnych barier w obrębie poszczególnych rodzajów transportu i pomiędzy nimi oraz poprawy efektywności przewozów i usług multimodalnych;
- ❖ w stosownych przypadkach – środków mających poprawić administracyjne i techniczne zdolności do opracowywania, planowania, projektowania, zamawiania, wdrażania i monitorowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania;
- ❖ możliwego wpływu zmiany klimatu na infrastrukturę oraz, w stosownych przypadkach, proponowane środki zwiększania odporności na zmiany klimatu;
- ❖ środków, jakie należy podjąć w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, hałasu oraz – w stosownych przypadkach – innego niekorzystnego oddziaływania na środowisko [8].

Zgodnie z przyjętą procedurą opracowany plan pracy jest przekazywany przez każdego z europejskich koordynatorów do zapoznania się i oceny zainteresowanym państwom członkowskim a po jego zatwierdzeniu przez zainteresowane państwa członkowskie jest on przekazywany do wiadomości Parlamentowi Europejskiemu, Radzie Europy i Komisji Europejskiej. Kolejne plany pracy stanowią z jednej strony podsumowanie zrealizowanych działań a z drugiej wskazują punkty krytyczne i priorytety przyjęte dla każdego z korytarzy na kolejny okres.

Korytarz Morze Północne – Morze Bałtyckie

Przygotowany przez Catherine Trautmann, europejską koordynator, Czwarty Plan pracy dla korytarza Morze Północne – Morze Bałtyckie opublikowany w czerwcu 2020 oparty jest na analizach przeprowadzonych w końcu 2019 r. i wskazuje projekty realizowane oraz zaplanowane do realizacji zgłoszone przez państwa członkowskie. Wyróżniono w nim 163 projektów kolejowych¹, na kwotę

44,1 mld euro i 24 projektów multimodalnych. Ponad połowa tych projektów jest zlokalizowana w Niemczech lub w Polsce, które mają również największy udział w długości sieci kolejowej korytarza. Trzyście projektów kolejowych i siedem projektów multimodalnych jest realizowana przez więcej niż jeden kraj. Prawie połowa kosztów inwestycji kolejowych jest przeznaczona na następujące projekty o dużej skali:

- ❖ Rail Baltica: odcinek granica PL/LT–Kowno (LT)–Ryga (LV)–Tallinn (EE);
- ❖ linia dużych prędkości „Y”: Warszawa–Łódź–Poznań/Wrocław;
- ❖ optymalizacja linii Alpha E Hamburg/Brema-Hannover;
- ❖ modernizacja i budowa nowej linii Hanower – Bielefeld;
- ❖ roboty w węzłach kolejowych Köln, Hamburg, Warszawa i Helsinki;
- ❖ modernizacja kolei Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad.

Spośród 24 projektów multimodalnych, 10 dotyczy modernizacji lub rozwoju terminali kolejowo-drogowych (RRT) w następujących lokalizacjach: Małaszewicze (granica PL/BY), Duisburg (DE; Ren-Ruhr Intermodal Hub), Hanower (DE; Megahub Lehrte), Köln (DE; Eifeltor), Berlin (DE; Großbeeren), Hamburg (DE, Billwerder). Koszty dla zgłoszonych projektów RRT wynoszą 48 mln euro, zaś dodatkowe projekty szacowane są na ok. 201 mln euro.

Do roku 2030 założone jest ukończenie 144 projektów kolejowych (88%) i wszystkich 11 projektów modernizacji lub rozwoju terminali kolejowo-drogowych. Przyczynią się one do osiągnięcia kluczowych wskaźników efektywności w odniesieniu do wymogów rozporządzenia TEN-T w poniższych kategoriach:

- ❖ „długość pociągu” (44 projekty);
- ❖ „obciążenie osi” (44 projekty);
- ❖ „prędkość linii” (34 projekty);
- ❖ „elektryfikacja” (29 projektów);
- ❖ „eliminacja wąskich gardeł w zakresie przepustowości” (98 projektów) [3].

W zakresie wdrożenia ERTMS w korytarzu NSB, najbardziej zaawansowane są Niderlandy mając już 190,59 km ETCS w eksploatacji (co stanowi 100% tego, co należy wdrożyć przed 2023 r. i 40% całkowitej liczby km linii nie należących do korytarza NSB). Również w Belgii poziom zaawansowania jest dość wysoki wynosząc 56%, tj. 223,18 km linii w korytarzu wyposażonych w ETCS. W Polsce wdrożenie ERTMS na odcinku Warszawa–Białystok planowane jest do 2023 r., zaś na odcinku Warszawa–Grodzisk Mazowiecki–granica PL/BY do 2026 r. W pozostałych krajach planowane jest osiągnięcie wskaźników wdrożenia ERTMS dopiero w 2030 r. [3].

Rysunek 1 jest wizualizacją zgodności w sektorze kolejowym z założeniami dotyczącymi sieci bazowej przyjętymi w Rozporządzeniu 1315/2013 dla korytarza NSB.

Zaznaczona na rysunku 1 kolorem żółtym linia przebiegająca przez obszar Estonii, Łotwy i Litwy oznaczona linią o szerokości 1435 mmm budowaną w ramach projektu Rail Baltica. Prace rozpoczęły się, sukcesywnie

nie ogłaszane są postępowania w ramach realizowanych inwestycji i spodziewane jest uzyskanie w założonym terminie zgodności z założeniami Rozporządzenia 1315/2013.

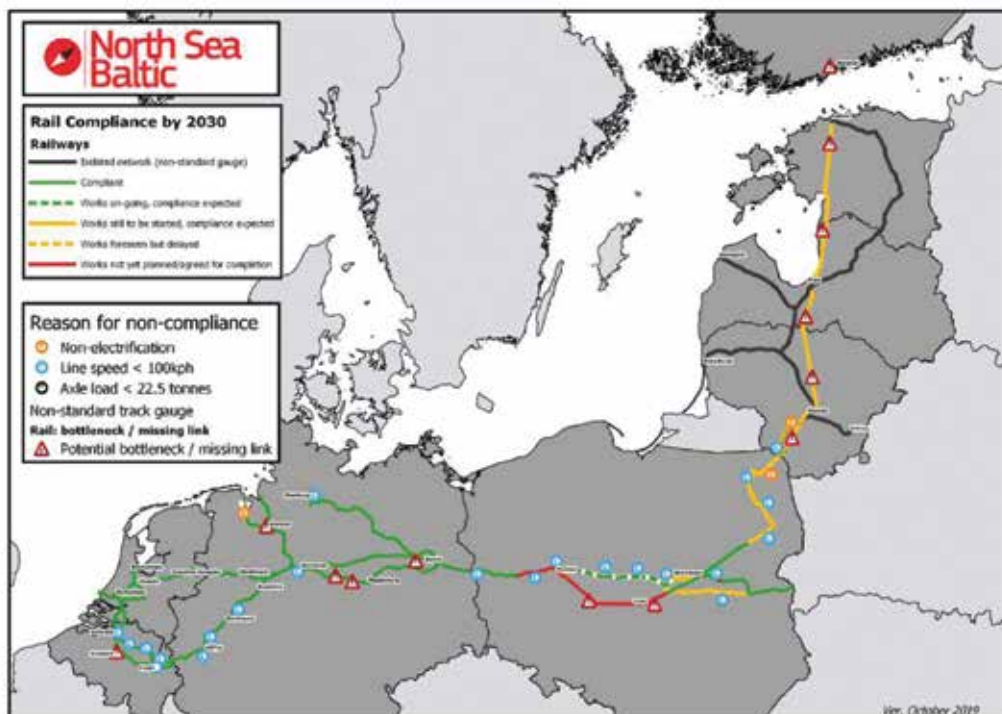
Odcinek Rail Baltica po polskiej stronie składa się z:

- ❖ odcinka Warszawa – Białystok na którym prowadzone są zaawansowane prace modernizacyjne pomiędzy Warszawą i Czyżewem (ukończony odcinek Warszawa – Sadowne Węgierskie) oraz w fazie początkowej są prace modernizacyjne na odcinku Czyżew – Białystok;
- ❖ odcinka Białystok – Elk na którym trwa opracowanie dokumentacji projektowej i ogłaszane są pierwsze przetargi na prace budowlane (stacja Elk), które mają się rozpocząć w drugiej połowie 2021 roku;
- ❖ odcinka Elk – Suwałki – Trakiszki dla którego prowadzone są prace projektowe i pierwsze przetargi na prace budowlane planowane są w roku 2022.

Jedyny fragment linii kolejowych wskazany w Czwartym planie pracy dla korytarza NSB jako uzgodniony do realizacji ale dla którego nie rozpoczęły się prace (na rys. 1 linia koloru czerwonego na odcinku Warszawa – Łódź – Poznań) to określane w dokumentach unijnych jako „double Y” (podwójny Y) projekt budowy linii dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław. Zostały dla niego przygotowane, sfinansowane z udziałem środków unijnych, studia wykonalności:

- ❖ budowy linii dużych prędkości od Warszawy przez Łódź, węzeł Kalisz/Ostrów do Poznania oraz jej odgałęzienia od węzła Kalisz/Ostrów Wlkp. do Wrocławia obejmujące również modernizację linii Łódź – Opoczno Południe dla połączenia nowej linii dużej prędkości z linią CMK [5],
- ❖ połączenia linii dużych prędkości Warszawa Łódź – Poznań/Wrocław z niemiecką i czeską siecią kolejową dla uzyskania szybkich połączeń z Berlinem oraz Pragą[6].

Na obszarach pozostałych krajów korytarza NSB, oznaczona kolorem zielonym na rysunku 1, infrastruktura liniowa spełnia prawie w całości założenia przyjęte w wytycznych TEN-T, z wyjątkiem



Rys. 1. Zgodność NSBC z celami założonymi do osiągnięcia do 2030 r., źr.: [3]

punktowo wskazanych na mapie wymienionych powyżej odcinków stanowiących wąskie gardła.

Korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie

Czwarty Plan pracy dla korytarza Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie opracowany przez europejską koordynator Anne Elisabet Jensen, został opublikowany w czerwcu 2020 r. Przygotowany został w oparciu o analizy dotyczące wszystkich przedsięwzięć realizowanych w ramach korytarza identyfikujące m.in. projekty o nieokreślonym koszcie i harmonogramie realizacji. Oczekiwane jest że dla funkcjonowania korytarza kraje członkowskie przystąpią do identyfikacji wszystkich niezbędnych inwestycji, określając ich zakres, koszty oraz harmonogram realizacji co pozwoli przekształcić dotychczasowe plany w bardziej dojrzały i stabilny szereg projektów. Na podstawie obecnych planów i przewidywanych projektów oczekuje się, że sieć kolejowa korytarza Bałtyk – Adriatyk, w tym odcinki transgraniczne, zostanie ukończona do 2030 r. osiągając pełną zgodność. Jednakże istnieją odcinki krytyczne, zarówno transgraniczne jak i krajowe, które mogą mieć wpływ na osiągnięcie zgodności w 2030 r. w odniesieniu do wymogów TEN-T. Jako krytyczne odcinki transgraniczne zostały wskazane:

- ❖ prace modernizacyjne (po polskiej stronie) odcinka transgranicznego Katowice (PL) - Ostrawa (CZ) dla osiągnięcia wymaganych norm nacisku osi i prędkości; przewidywany termin ukończenia - 2026 r.;
- ❖ budowa nowej linii kolejowej łączącej regiony Katowic i Ostrawy;
- ❖ prace remontowe na odcinkach transgranicznych Opole (PL) - Ostrawa (CZ) i Katowice (PL) - Żylna (SK) po stronie polskiej, które mają poprawić parametr prędkości;
- ❖ odcinek Zwardoń - Skalité po słowackiej stronie odcinka transgranicznego Katowice (PL) - Żylna (SK) pomimo niespełniania standardu prędkości nie jest obecnie przewidywany do realizacji pozwalającej osiągnąć ten standard do 2030 r.;
- ❖ prace nad częściowym położeniem drugiego toru, modernizacją i elektryfikacją odcinka transgranicznego Bratysława (SK) - Wiedeń (Stadlau) (AT), które rozpoczęły się po stronie austriackiej w październiku 2016 r. mają zostać zakończone do 2023 r. Budowa drugiego toru na pozostałych jednotorowych odcinkach może nastąpić po zakończeniu trwających prac, w zależności od popytu. Prace nad elektryfikacją odcinka transgranicznego po stronie słowackiej mają rozpocząć się w 2021 r. i zakończyć do 2023 r.;
- ❖ modernizacja i unowocześnienie transgranicznego odcinka Graz (AT) - Maribor (SI) po stronie słoweńskiej pozwolą na osiągnięcie norm nacisku na osi i prędkości do 2023 r., budowa drugiego toru na tym odcinku ma zostać ukończona do 2030 r. Po stronie austriackiej, w przypadku popytu planowane jest przygotowanie studium dot. modernizacji odcinka między 2022 a 2026 r.;
- ❖ modernizacja odcinka transgranicznego Triest (IT) - Divača (SI) zakończy się do 2030 r. Na podstawie bieżących inwestycji nie zostanie osiągnięty na nim parametr prędkości[1].

Analiza wskazała również krytyczne odcinki linii krajowych wpływających na funkcjonalność korytarza BAC. Do 2030 r. wszystkie odcinki krajowe, z wyjątkiem linii Szczecin - Świnoujście oraz węzła Wrocław (odcinki Popowice - Mikołajów - Brochów), będą zgodne z założeniami TEN-T w zakresie nacisku osi i prędkości. Ograniczenia prędkości utrzymają się również na kolejowym odcinku towarowym Opole Groszowice - Rudziniec Gliwicki na trasie Wrocław - Katowice, chociaż alternatywna trasa Opole Groszowice - Gliwice Łabędy będzie zgodna z przyjętymi parametrami. Dla określenia możliwości modernizacji infrastruktury korytarza między Szczecinem a Świno-

ujściem oraz na węźle Wrocław opracowywane są obecnie studia wykonalności.

Ponadto parametry infrastruktury dotyczące prędkości nie spełnią oczekiwań na niektórych krótkich odcinkach krajowych wschodniej gałęzi korytarza w Polsce między Gdańskiem a Warszawą (ze względu na ograniczenia techniczne - geometria linii) - okolice Tczewa oraz pomiędzy Nowym Dworem Mazowieckim a Modlinem.

W odniesieniu do węzłów miejskich sieci bazowej przewidywane jest, że ograniczenia prędkości utrzymają się po zakończeniu planowanych prac w Warszawie, Wrocławiu, Katowicach, Bratysławie, Wiedniu i być może w Lublanie a także na krótkich odcinkach węzłów kolejowych Ostrawa i Brno w Republice Czeskiej, w węźle żylińskim oraz na niektórych krótkich odcinkach między Żyliną a Púchovem oraz między Krásnem nad Kysucou a Czadczą w Republice Słowackiej oraz w węźle Venezia i na krótkim odcinku między Granarolo i Faenza w Włoszech. Oczekuje się, że problemy te zostaną rozwiązane za pomocą już trwających i planowanych projektów.

Prawdopodobne jest opóźnienie osiągnięcia standardów prędkości i nacisku osi w Polsce w węźle poznańskim oraz między Opolem a Katowicami.

Zgodnie z przeglądem wpływu planowanych do 2030 r. projektów dla kluczowego wskaźników efektywności (KPI) ERTMS – polski Krajowy Plan Wdrażania ERTMS przewiduje wdrożenie tej technologii na wszystkich odcinkach sieci bazowej do 2030 roku. Jednak projekty dotyczące rozmieszczenia ERTMS na kilku odcinkach polskiej sieci, w tym na odcinkach transgranicznych Katowice (PL) - Ostrawa (CZ) i Opole (PL) - Ostrawa (CZ), nie jeszcze zdefiniowane (z wyjątkiem odcinka Kędzierzyn Koźle - Opole Zachodnie). Projekty dotyczące wdrożenia ERTMS nie zostały także zdefiniowane po żadnej ze stron odcinka transgranicznego Katowice (PL) - Żylna (SK).

Nie określono terminów wdrożenia ETCS w węźle Brno w Czechach. W Austrii zakłada się, że ERTMS zostanie wdrożony na wszystkich odcinkach korytarza, chociaż inwestycje na liście projektów nie zostały jeszcze w pełni zdefiniowane, również w odniesieniu do krytycznych odcinków transgranicznych. We Włoszech wdrożenie ERTMS będzie stopniowo wdrażane i w pełni osiągnięte do 2030 r., chociaż brak jest dat wdrożenia odpowiednich projektów.

Kluczowy wskaźnik efektywności (KPI) – operatywność pociągu o długości 740 m, zgodnie z przeglądem wpływu planowanych do 2030 r. projektów może zostać nie osiągnięty po obu stronach odcinka transgranicznego Opole (PL) - Ostrawa (CZ), a także po czeskiej stronie odcinka transgranicznego Katowice (PL) - Ostrawa (CZ) i po słowackiej stronie odcinka transgranicznego Katowice (PL) - Żylna (SK) oraz między Bratysławą a Wiedniem na słowackim odcinku Bratysława - Petržalka. Nie jest również jasne, czy standard długości pociągów zostanie osiągnięty na niektórych odcinkach krajowych w Polsce, tj. między Tarnowskimi Górami a Chorzowem Batory, między Szczecinem a Świnoujściem, między Opolem Groszowice - Rudziniec Gliwicki na głównej trasie Wrocław - Katowice i w węźle Wrocław, oraz na większości odcinków w Czechach między miejscowościami Ostrawa i Břeclav.

We Włoszech operatywność pociągów o długości 740 metrów będzie stopniowo wdrażana i pomimo braku wskazania dat wdrożenia stosownych projektów zostanie w pełni osiągnięta do 2030 r.

Terminale kolejowo-drogowe

24 terminale kolejowo-drogowe zlokalizowane w węzłach głównych korytarza Bałtyk - Adriatyk są połączone z odpowiednimi krajowymi sieciami drogowymi i kolejowymi. W odniesieniu do połączeń kolejowych oraz pod względem zgodności technicznej dostępności kolei

do terminali, 8 z 24 terminali kolejowo-drogowych ma dostępność pociągów o długości 740 metrów, a 18 z 24 ma dostępność do terminali zelektryfikowanych. Nie zidentyfikowano żadnych konkretnych krytycznych problemów, które wpłynęłyby na jakość połączeń ostatniej mili, z wyjątkiem ograniczeń przepustowości na obwodnicy kolejowej Poznań i węzle kolejowym w Bratysławie. W odniesieniu do infrastruktury wewnętrznej terminali, 7 z 24 terminali ma maksymalną długość torów załadunkowo-rozładunkowych minimum 740 m, 19 terminali nie posiada zelektryfikowanych torów kolejowych na terminalu. W przypadku połączeń drogowych ostatniej mili problematyczna jest poprawa lokalnej dostępności miejskiej w Poznaniu, Warszawie i Wrocławiu.

W odniesieniu do pozostałych parametrów, wszystkie terminale są przystosowane do obsługi jednostek intermodalnych. 20 terminali kolejowo-drogowych deklaruje, że ma co najmniej jeden terminal towarowy otwarty w sposób niedyskryminujący dla wszystkich operatorów, natomiast 4 terminale nie potwierdziły spełnianie tego kryterium.

Utrzymujące się wąskie gardła i brakujące ogniwa

Infrastruktura kolejowa

Szereg wąskich gardeł w korytarzu kolejowym BAC nie zostało jeszcze usuniętych uniemożliwiając osiągnięcie zgodności z wymaganiami w rozporządzeniu (UE) 1315/2013. Brakuje również dwóch przejść alpejskich (w Austrii, tj. tunel sieci bazowej Semmering oraz linia kolejowa i tunel Koralm), zakończenie budowy których oczekiwane jest odpowiednio w roku 2027 i 2025 r.

Kolejowe odcinki transgraniczne

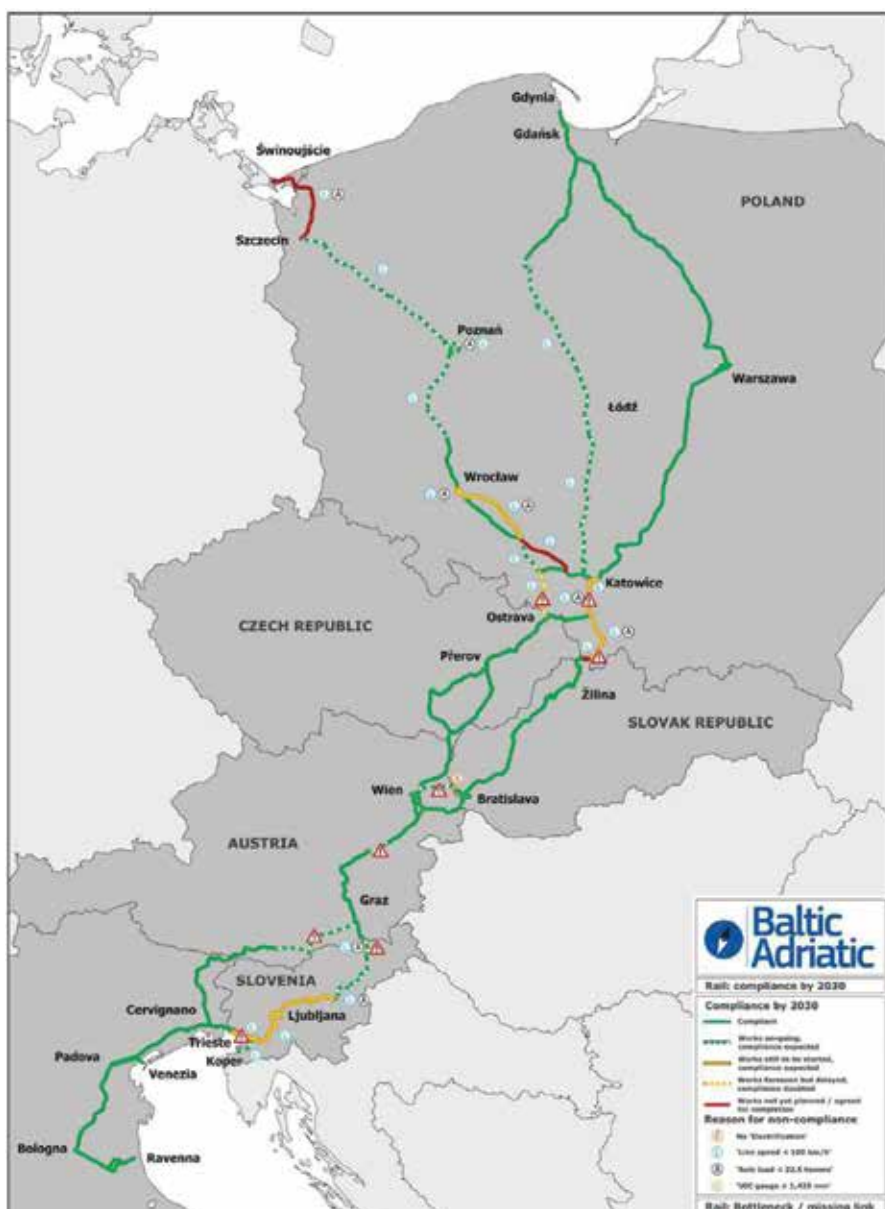
Wśród wąskich gardeł, które należy usunąć, szczególnie ważne są projekty modernizacji sześciu odcinków transgranicznych, które określono jako krytyczne już w pierwszym planie pracy[4] przyjętym do realizacji w 2015 r.:

- ❖ Chałupki (PL)–Bohumín (CZ) na linii Opole (PL)–Ostrawa (CZ);
- ❖ Zebrzydowice (PL)–Petrovice u Karviné (CZ) na linii Katowice (PL)–Ostrawa (CZ);
- ❖ Zwardoń (PL)–Skalité (SK) na linii Katowice (PL)–Žylica (SK);
- ❖ Devínska Nová Ves (SK)–Marchegg (AT) na linii Bratysława (SK)–Wiedeń (Stadlau) (AT);
- ❖ Spielfeld-Straß (AT)–Šentilj (SI) na linii Graz (AT)–Maribor (SI);
- ❖ Villa Opicina (IT)–Sežana (SI) na linii Triest (IT)–Divača (SI).

Dotychczas ukończono prawie 180 projektów o łącznej wartości 13,6 mld euro oraz zidentyfikowano ponad 485 kolejnych inicjatyw, z których część jest już w trakcie realizacji lub jest zaplanowanych. Ich łączny koszt wyniesie 71,7 mld euro. Alokacja funduszy UE wynosi 6,4 mld euro, z czego 2,4 mld euro dotyczy środków CEF przyznanych na 100 dużych projektów. Dofinansowanie projektów ramach korytarza BAC waha się pomiędzy 20 a 85% [1].

Zgodnie z priorytetami przyjętymi dla BAC:

- ❖ krytyczne odcinki transgraniczne (projekty kolejowe) obejmują 17 projektów o planowanym koszcie blisko 3,1 mld euro (dotychczas zatwierdzone środki stanowią 34,6%);
- ❖ brakujące połączenia kolejowe obejmują 2 projekty o wartości 8,5 mld euro (100% zatwierdzonych środków);
- ❖ modernizacja i poprawa sieci krajowej – poprawa jakości i standardów linii w krajach kohezyjnych obejmuje 27 projektów na kwotę 7,7 mld euro (52% zatwierdzonych środków);
- ❖ wdrażanie ERTMS obejmuje 22 projekty o koszcie 1,8 mld euro (45% zatwierdzonych środków);
- ❖ połączenia kolejowe ostatniej mili do portów morskich obejmują 9 projektów o wartości 1,5 mld euro (68,6% zatwierdzonych środków);
- ❖ rozwój korytarza w węzłach miejskich i miejskiej infrastrukturze transportowej zapewniający wzajemne połączenia między rodzajami transportu i wewnątrz nich oraz płynne połączenie między dalekobieżnymi a regionalnymi lub lokalnymi przepływami ruchu,



Rys. 2. Zgodność BAC z celami założonymi do osiągnięcia do 2030 r., źr.: [1]

rozwój infrastruktury kolejowej w węzłach miejskich (bazowych) obejmuje 29 projektów o wartości 4,4 mld euro (23,2% zatwierdzonych środków);

- ❖ rozwój infrastruktury kolejowej do lotnisk sieci bazowej obejmuje 2 projekty o wartości 566 mln euro (100% zatwierdzonych środków) [1].

Rysunek 2. jest wizualizacją zgodności w sektorze kolejowym z założeniami dotyczącymi sieci bazowej przyjętymi w Rozporządzeniu 1315/2013 dla korytarza Morze Bałtyckie - Adriatyk. Zaznaczone na nim przerywaną zieloną linią odcinki linii kolejowych nr 131 z Chorzowa Batorego do Bydgoszczy, linia nr 136 z Kędzierzyna Koźła do Opola Groszowic, linia nr 271 z Rawicza do Poznania oraz linia nr 351 z Poznania do Szczecina oraz odnoszą się do już realizowanych projektów, których zakończenie pozwoli uzyskać oczekiwane w założeniach TEN-T parametry.

Trzy, oznaczone czerwonym kolorem, odcinki to na północno-zachodnim krańcu Polski linia nr 401 pomiędzy Szczecinem Dąbie a Świnoujściem, zaś na południu: linie nr 132 i 134 pomiędzy Gliwicami Łabędą i Opolem Groszowicami oraz linia nr 139 pomiędzy Milówką i Zwardoniem na obszarze Polski.

Jako prace opóźnione zagrażające uzyskaniu zgodności całego korytarza z ustaleniami dotyczącymi jego parametrów jest wskazany (na mapie linia żółta przerywana) odcinek linii nr 151 z Kędzierzyna Koźła do Chałupek.

Jako prace już rozpoczęte, w wyniku zakończenia których spodziewane jest uzyskanie zgodności z założeniami Rozp. 1315/2013 (wskazane na mapie kolorem żółtym) są: na obszarze Polski linia nr 277 Wrocław Brochów – Opole Groszowice i linia nr 139 Katowice - Milówka oraz na obszarze Słowenii Triest – Ljubljana.

Pozostała infrastruktura liniowa BAC, z wyjątkiem wskazanych punktów krytycznych, spełnia parametry wytycznych TEN-T.

Podsumowanie

Podstawą prawną prac nad utworzeniem europejskich sieci transportowych jest Tytuł XVI Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, art. 171, zgodnie z którym UE może wspierać finansowo projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania, które spełniają wymogi określone w wytycznych[10]. Podejmowane w kolejnych latach wysiłki zmierzające do utworzenia europejskiego jednolitego obszaru transportowego zaowocowało w 2013 r. przyjęciem dwóch rozporządzeń, z których jedno stanowi wytyczne dotyczące transeuropejskich sieci transportowych[8], zaś drugie ustanawia fundusz dedykowany realizacjom prac na rzecz ich urzeczywistnienia[9]. W wyniku zakończonej w 2013 r. rewizji wytycznych dla sieci TEN-T, ustalono jej nowy układ na terytorium państw członkowskich UE. Obejmuje on sieć bazową, stanowiącą podstawę rozwoju sieci transportowej, na której mają koncentrować się działania unijne, w szczególności na odcinkach transgranicznych, brakujących ogniwach, połączeniach multimodalnych i najważniejszych wąskich gardłach i sieć kompleksową, zapewniającą dostępność i łączność wszystkich regionów Unii. Dotychczasowe 30 projektów priorytetowych TEN-T zostało zastąpione dziewięcioma korytarzami europejskimi rozwój których koordynowany jest przez właściwych koordynatorów europejskich. Zadaniem ich jest zapewnianie współpracy i koordynacja decyzji oraz działań państw członkowskich. Ponadto przygotowywane przez nich cykliczne sprawozdania i plany pracy są podstawowymi dokumentami zbiorczymi dotyczącymi poszczególnych korytarzy.

Literatura

1. Jensen, A.E., *Baltic Adriatic. Fourth Work Plan of the European Coordinator*. 2020.
2. Pomykała A., *Stan implementacji transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)*. Technika Transportu Szybowego, tts nr 11/2020, s.16-23.
3. Trautmann, C., *North Sea Baltic. Fourth Work Plan of the European Coordinator*. 2020.
4. *Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study. Final Report*. BA Corridor Study Consortium, 2014
5. Studium wykonalności dla budowy linii kolejowej dużych prędkości „Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław”. IDOM. Warszawa, 2013.
6. Wstępne studium wykonalności dla przedłużenia linii dużych prędkości Warszawa Łódź – Poznań/Wrocław do granicy z Niemcami w kierunku Berlina oraz do granicy z Republiką Czeską w kierunku Pragi. IDOM w kooperacji z Instytutem Kolejnictwa. Warszawa, 2015.
7. Decyzja nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca decyzję nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. 2004. DZ.U. UE L 167/1 z dn. 30.04.2004.
8. Rozporządzenie PE i Rady (UE) 1315/2013 z 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję 661/2010/UE. Dz. U. UE L 348 z 20.12.2013.
9. Rozporządzenie PE i Rady (UE) nr 1316/2013 z 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010. Dz. U. UE L 348 z 20.12.2013.
10. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (wersja skonsolidowana), 26.10.2012 Dz. U. UE C 306 t. 50. Pobrano: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=CS>.
11. European coordinators [online]. [udostępniono 5.10.2020]. Pobrano: <https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/european-coordinators/>

Przypisy

¹ Kategoria „projekty kolejowe” nie dotyczy dedykowanych projektów ERTMS, które ujęte są w innej kategorii (choć niektóre projekty modernizacyjne obejmują również wdrażanie ERTMS).

Autorka:

Agata Pomykała, Instytut Kolejnictwa

Fourth Work Plan for TEN-T corridors

In June 2020, the next, fourth work plans for individual corridors of the trans-European transport network were published. The article presents information on the North Sea-Baltic (NSBC) and Baltic Sea-Adriatic (BAC) corridors running through Poland, referring to the already completed tasks and the advancement of works in the corridor as well as planned investments. Critical elements limiting the possibility of achieving the planned technical compliance and development priorities for both corridors have been identified.

Keywords: railway, Trans-European Transport Network, TEN-T, BA Corridor, NSB Corridor.