

Tadeusz Dyr

Strategia rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej

Infrastruktura transportowa jest istotnym czynnikiem rozwoju społeczno-gospodarczego oraz kreowania konkurencyjności zarówno poszczególnych regionów, jak i całej Unii Europejskiej. Szczególne znaczenie przypisuje się transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) mającej zapewnić sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego, spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną oraz lepszą dostępność w całej UE. W połowie lat 80. XX w. podjęto więc działania zmierzające do opracowania spójnej koncepcji sieci TEN-T.

W 1996 r. Parlament Europejski i Rada podjęły decyzję, której celem było ustalenie wytycznych dotyczących zadań, priorytetów i ogólnych kierunków przewidywanych działań w obszarze transeuropejskiej sieci transportowej [1]. W załączniku do tej decyzji opublikowano 14 kluczowych projektów, które miały być zrealizowane do 2010 r. W 2004 r. wprowadzono istotne korekty do tych wytycznych, uwzględniające rozszerzenie UE i przewidywane zmiany w przepływach ruchu. Rozszerzono także listę priorytetowych projektów do 30, zakładając, że ich realizacja powinna zakończyć się do 2020 r. [2]. Przekształconą decyzję, uwzględniającą wcześniej wprowadzone zmiany, opublikowano w 2010 r. [3].

Ocena realizacji inwestycji TEN-T, opublikowana w Zielonej Księdze z 2009 r. wskazuje, że wydatki w wysokości ok. 400 mld euro przyczyniły się do ukończenia wielu projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania. Pozwoliły one na stworzenie wzajemnych połączeń między sieciami krajowymi. Opóźnienia w realizacji licznych projektów wskazują jednak, że droga do pełnej realizacji początkowych planów wciąż jest daleka [4].

Uwzględniając dotychczasowe doświadczenia w tworzeniu transeuropejskiej sieci transportowej, zmiany w europejskiej polityce transportowej [5], strategię „Europa 2020” [6] oraz inne istotne uwarunkowania dla przyszłości Unii Europejskiej [7], w 2011 r. Komisja skierowała wniosek w sprawie nowych wytycznych rozwoju sieci TEN-T [8]. Określono w nim długoterminową strategię rozwoju sieci TEN-T. Wytyczne te stanowią element pakietu regulacji dotyczących rozwoju infrastruktury w państwach członkowskich Unii Europejskiej do 2050 r. i jej finansowania. W artykule przedstawiono najważniejsze ich postanowienia, dokonano także oceny ich skutków dla procesów inwestycyjnych w zakresie infrastruktury transportowej w Polsce.

Uwarunkowania kreowania strategii rozwoju sieci TEN-T

Rozwój infrastruktury transportowej, w tym sieci TEN-T jest istotnym czynnikiem osiągnięcia celów strategii „Europa 2020”. Opracowana została ona jako koncepcja przezwyciężenia kryzysu gospodarczego i finansowego końca pierwszej dekady XXI w. Kryzys ten, jak podkreślono w strategii, odstąpił wszystkie strukturalne słabości Unii Europejskiej. Podejmowane działania powinny pro-

wadzić do takich zmian, które umożliwią osiągnięcie wysokiej konkurencyjności unijnej gospodarki i jej trwałego rozwoju. Priorytetami strategii są:

- rozwój inteligentny – rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji;
- rozwój zrównoważony – wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej;
- rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu – wspieranie gospodarki charakteryzującej się wysokim poziomem zatrudnienia i zapewniającej spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną.

Wymiernymi celami realizacji strategii „Europa 2020” są:

- wzrost stopy zatrudnienia osób w wieku 20–64 lat z obecnych 69% do co najmniej 75%, między innymi wskutek zwiększenia liczby pracujących kobiet i osób starszych oraz lepszej integracji migrantów na rynku pracy;
- utrzymanie obecnego udziału wydatków na badania i rozwój (B+R) na poziomie 3% PKB, z jednoczesną poprawą warunków prywatnej działalności B+R;
- ograniczenie emisji dwutlenku węgla co najmniej o 20% w porównaniu z poziomem z 1990 r. lub – jeśli pozwolą na to warunki – nawet o 30%;
- zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii w całkowitym zużyciu energii do 20%;
- zwiększenie efektywności wykorzystania energii o 20%;
- ograniczenie wskaźnika przerywania nauki do 10% (obecnie jest to 15%) oraz zwiększenie do 2020 r. udziału osób w wieku 30–34 lat posiadających wyższe wykształcenie z 31% do co najmniej 40%;
- ograniczenie liczby Europejczyków żyjących poniżej krajowej granicy ubóstwa o 25% (wymaga to wydobycia z ubóstwa ponad 20 mln osób).

Przyjętym celom i priorytetom podporządkowane zostały działania, które powinny zostać podjęte zarówno na poziomie Unii Europejskiej, jak i poszczególnych państw członkowskich. Ich realizacja powinna uwzględniać specyficzną sytuację tych państw oraz możliwości ich włączenia się do wspólnych wysiłków na rzecz osiągnięcia wytyczonych celów.

Inteligentny rozwój, będący pierwszym z wymienionych priorytetów strategii „Europa 2010”, oznacza zwiększenie roli wiedzy i innowacji, jako sił napędowych rozwoju. Wymaga to:

- poprawienia jakości edukacji,
- poprawy wyników działalności badawczej,
- wspierania transferu innowacji i wiedzy,
- pełnego wykorzystania technologii informacyjno-komunikacyjnych,
- zadbania, aby innowacyjne pomysły przeradzały się w nowe produkty i usługi, które przyczynią się do tworzenia nowych miejsc pracy oraz rozwiązywania problemów społecznych w Europie i na świecie.

Priorytet inteligentny rozwój obejmuje trzy projekty przewodnie:

- *Unia Innowacji,*
- *Młodość w drodze,*
- *Europejska agenda cyfrowa.*

Drugi priorytet strategii „Europa 2020” – zrównoważony rozwój – dotyczy budowania zrównoważonej i konkurencyjnej gospodarki efektywnie korzystającej z zasobów. W jej kreowaniu istotne znaczenie będą miały:

- wdrażanie nowych procesów i technologii, w tym technologii przyjaznych środowisku,
- rozwój inteligentnych sieci opartych na technologiach ICT.

Projektami przewodnimi w priorytecie zrównoważony rozwój są następujące projekty przewodnie:

- *Europa efektywnie korzystająca z zasobów,*
- *Polityka przemysłowa w erze globalizacji.*

Rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu, jako trzeci priorytet strategii „Europa 2020”, oznacza wzmocnienie pozycji obywateli poprzez zapewnienie wysokiego poziomu zatrudnienia, inwestowanie w kwalifikacje, zwalczanie ubóstwa oraz modernizowanie rynków pracy, systemów szkoleń i ochrony socjalnej. Istotne jest również, aby korzyści ze wzrostu gospodarczego rozkładały się równo w całej Unii, w tym w regionach najbardziej oddalonych, zwiększając w ten sposób spójność terytorialną. Priorytet ten obejmuje 2 projekty przewodnie:

- *Program na rzecz nowych umiejętności i zatrudnienia,*
- *Europejski program walki z ubóstwem.*

Analiza działań niezbędnych do osiągnięcia celów strategii „Europa 2020” wskazuje na szczególną rolę efektywnego i skutecznego systemu transportowego w Unii Europejskiej. W jego kreowaniu istotne znaczenie będzie miał rozwój infrastruktury transportu, w tym transeuropejskiej sieci transportowej [9]. Zapewnić ona powinna sektorom przemysłowym Unii Europejskiej dostęp do jednolitego rynku i rynków międzynarodowych, a obywatelom państw członkowskich Unii Europejskiej możliwość korzystania z podstawowych swobód.

Unijne wytyczne dotyczące rozwoju sieci TEN-T

Podstawowym instrumentem planowania transeuropejskiej sieci transportowej są unijne wytyczne. Pierwsze rozporządzenie w tej sprawie zostało wydane w 1996 r. Zmieniono je w 2004 r., a następnie przekształcono w 2010 r. W 2011 r. Komisja Europejska przygotowała wniosek do Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie uchwalenia nowych wytycznych. Przedmiotem tego rozporządzenia są:

- infrastruktura transeuropejskiej sieci transportowej, w ramach której ustalane są projekty będące przedmiotem wspólnego bądź wzajemnego zainteresowania,
- wymogi, jakich mają przestrzegać podmioty odpowiedzialne za zarządzanie infrastrukturą transeuropejskiej sieci transportowej,
- priorytety rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej,
- środki wdrażania sieci transeuropejskiej.

Projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania oznacza dowolną część istniejącej, planowanej lub modyfikowanej infrastruktury transportowej, spełniającą wymogi przepisów odnoszących się do kompleksowej sieci TEN-T zawartych w rozporządzeniu oraz wszelkie środki zapewniające efektywne zarzą-

danie taką infrastrukturą i jej wykorzystywanie. W szczególności projekt taki musi:

- przyczyniać się do realizacji celów rozwoju sieci TEN-T,
- spełniać techniczne wymogi określone dla sieci TEN-T,
- przejść pozytywnie społeczno-ekonomiczną analizę kosztów i korzyści, wykazując dodatnią ekonomiczną wartość bieżącą netto (ENPV),
- wykazywać wyraźną europejską wartość dodaną.

Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania otrzymać mogą wsparcie na ich realizację w ramach dostępnych instrumentów, w tym z nowo utworzonego – „Łącząc Europę”. Dotyczy to zarówno projektów w państwach członkowskich Unii Europejskiej, jak i połączenia transeuropejskiej sieci transportowej z sieciami państw trzecich objętych europejską polityką sąsiedztwa, polityką rozszerzenia, Europejskim Obszarem Gospodarczym i Europejskim Stowarzyszeniem Wolnego Handlu. Udzielane wsparcie powinno pozwolić na:

- połączenie sieci bazowej na przejściach granicznych,
- zapewnienie połączenia między siecią bazową a sieciami transportowymi państw trzecich,
- uzupełnienie w państwach trzecich infrastruktury służącej jako łączniki między częściami sieci bazowej w Unii Europejskiej,
- wdrożenie systemów zarządzania ruchem w tych państwach.

Projekt będący przedmiotem wzajemnego zainteresowania jest projektem zlokalizowanym na terenie Unii Europejskiej i jednego lub kilku z państw trzecich, którego celem jest połączenie transeuropejskiej sieci transportowej z sieciami infrastruktury transportowej tych państw. Projekty te powinny w szczególności:

- promować interoperacyjność między transeuropejską siecią transportową a sieciami państw sąsiadujących,
- promować rozszerzanie polityki transeuropejskiej sieci transportowej na państwa trzecie,
- ułatwiać transport lotniczy z państwami trzecimi, m.in. poprzez rozszerzenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i współpracę w zakresie zarządzania ruchem lotniczym,
- ułatwiać transport morski i promować autostrady morskie z państwami trzecimi.

Celami rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej są:

- wzajemne połączenia oraz interoperacyjność krajowych sieci transportowych;
- usuwanie wąskich gardeł i brakujących ogniw;
- rozwój wszystkich gałęzi transportu w sposób zgodny z zapewnianiem zrównoważonego i ekonomicznie efektywnego transportu w perspektywie długoterminowej;
- integracja i wzajemne połączenia wszystkich rodzajów transportu;
- efektywne wykorzystywanie infrastruktury;
- promowanie powszechnego korzystania z transportu charakteryzującego się najniższą emisją CO₂;
- połączenia infrastruktury transportowej między transeuropejską siecią transportową a sieciami infrastruktury transportowej państw sąsiadujących oraz wspieranie ich interoperacyjności;
- ustanowienie wymogów dotyczących infrastruktury, zwłaszcza w obszarze interoperacyjności, bezpieczeństwa i ochrony, które będą stanowić standardy w zakresie jakości, skuteczności i zrównoważenia usług transportowych;
- płynne połączenia między infrastrukturą transportową przeznaczoną do ruchu dalekobieżnego oraz regionalnego i lokalnego;

- stworzenie infrastruktury transportowej, która odzwierciedla szczególne warunki w różnych częściach Unii i obejmuje równomiernie europejskie regiony, w tym regiony najbardziej oddalone i inne regiony peryferyjne;
- zapewnienie dostępności dla osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pasażerów niepełnosprawnych.

Planowanie, rozwijanie i eksploatacja sieci TEN-T powinna odbywać się w sposób zasobooszczędny, uwzględniając:

- optymalizację integracji infrastruktury i wzajemnych połączeń,
- powszechne wdrażanie nowych technologii i ITS,
- ulepszanie i utrzymywanie istniejącej infrastruktury transportowej,
- możliwą synergii z innymi sieciami, w szczególności transeuropejskimi sieciami energetycznymi i telekomunikacyjnymi,
- ocenę strategicznych skutków dla środowiska wraz z ustaleniem odpowiednich planów i programów, a także ocenę wpływu na łagodzenie skutków zmiany klimatu,

- środki służące do planowania i zwiększania przepustowości infrastruktury,
- wrażliwość infrastruktury transportowej na zmiany klimatu i klęski żywiołowe oraz katastrofy spowodowane przez człowieka.

Rozwój sieci TEN-T zaplanowany został dwupoziomowo. Pierwszy poziom obejmuje sieć bazową, drugi kompleksową. Sieć bazowa powinna zostać zidentyfikowana i wdrożona jako priorytet w ramach sieci kompleksowej do 2030 r. Stanowi ona podstawę rozwoju multimodalnej sieci transportu i powinna stymulować rozwój całej sieci kompleksowej. Działania skoncentrowane zostaną na tych elementach transeuropejskiej sieci transportowej, które mają największą europejską wartość dodaną, w szczególności na odcinkach transgranicznych, brakujących ogniwach, połączeniach multimodalnych i najważniejszych wąskich gardłach. Sieć kompleksowa natomiast to ogólnoeuropejska sieć transportowa, zapewniająca dostępność wszystkich regionów w Unii, w tym regionów peryferyjnych i najbardziej oddalonych oraz wzmacniająca spójność między nimi. Powinna ona powstać do 2050 r. Elementy transeuropejskiej sieci kompleksowej i bazowej zlokalizowane na terytorium Polski przedstawiono na rysunkach 1 i 2.

Programując rozwój sieci kompleksowej uwzględnić należy środki, które są niezbędne do:

Programując rozwój sieci kompleksowej uwzględnić należy środki, które są niezbędne do:

- wdrażania i rozmieszczania inteligentnych systemów transportowych, w tym środków umożliwiających zarządzanie ruchem, multimodalnych usług informacyjnych i planowania podróży, multimodalnego śledzenia ruchu i jego pochodzenia, planowania przepustowości oraz usług rezerwacji internetowej i zintegrowanej sprzedaży biletów;
- usuwania brakujących ogniw i wąskich gardel, w szczególności na odcinkach transgranicznych;
- usuwania barier administracyjnych i technicznych, w szczególności barier utrudniających interoperacyjność sieci i konkurencję;
- zapewnienia optymalnej integracji rodzajów transportu;
- zapewnienia odpowiedniej dostępności dla wszystkich regionów Unii;
- polepszenia lub utrzymania jakości infrastruktury pod względem skuteczności, bezpieczeństwa, ochrony, odporności na klimat oraz na klęski i katastrofy, ekologiczności, warunków społecznych, dostępności dla wszystkich użytkowników, zapewnienia jakości usług i ciągłości przepływów ruchu;
- wspierania najnowszych osiągnięć technologicznych;
- zapewnienia bezpieczeństwa paliwowego poprzez dopuszczenie wykorzystania



Kompleks. Bazowa
 — Istniejące konwencjonalne linie kolejowe
 - - - Modernizowane konwencjonalne linie kolejowe
 ···· Planowane konwencjonalne linie kolejowe

Kompleks. Bazowa
 — Istniejące linie kolejowe dużych prędkości
 - - - Modernizowane linie kolejowe dużych prędkości
 ···· Planowane linie kolejowe dużych prędkości

Kompleks. Bazowa
 ✈️ Porty lotnicze

Rys. 1. Linie kolejowe i porty lotnicze, wchodzące w skład kompleksowej i bazowej pasażerskiej sieci TEN-T w Polsce
 Źr.: [8]

wania paliw alternatywnych, zwłaszcza bezemisyjnych lub niskoemisyjnych źródeł energii i układów napędowych,

- omijania obszarów miejskich w zakresie kolejowego transportu towarowego.

Infrastruktura transportu kolejowego jako element sieci TEN-T

Infrastruktura transportu kolejowego, wchodząca w skład sieci TEN-T, składa się z:

- linii kolei dużych prędkości (nowo zbudowanych umożliwiających ruch pociągów z prędkością co najmniej 250 km/h lub zmodernizowanych, przystosowanych do prędkości co najmniej 200 km/h) i kolei konwencjonalnych;
- terminali towarowych i platform logistycznych do przeladunku towarów w transporcie kolejowym i między koleją a innymi rodzajami transportu;
- dworców;
- wyposażenia niezbędnego do funkcjonowania kolei (systemy elektryfikacji, urządzenia do wsiadania i wysiadania dla pasażerów oraz do ładowania i rozładowywania towarów na stacjach, platformy logistyczne i terminale towarowe);
- inteligentnych systemów transportowych.

Operatorzy terminali towarowych powinni zapewnić ich dostępność dla wszystkich przewoźników. W przypadku platform logistycznych, dostępny dla przewoźników powinien być co najmniej jeden terminal. Warunki dostępu powinny być przejrzyste i niedyskryminujące.

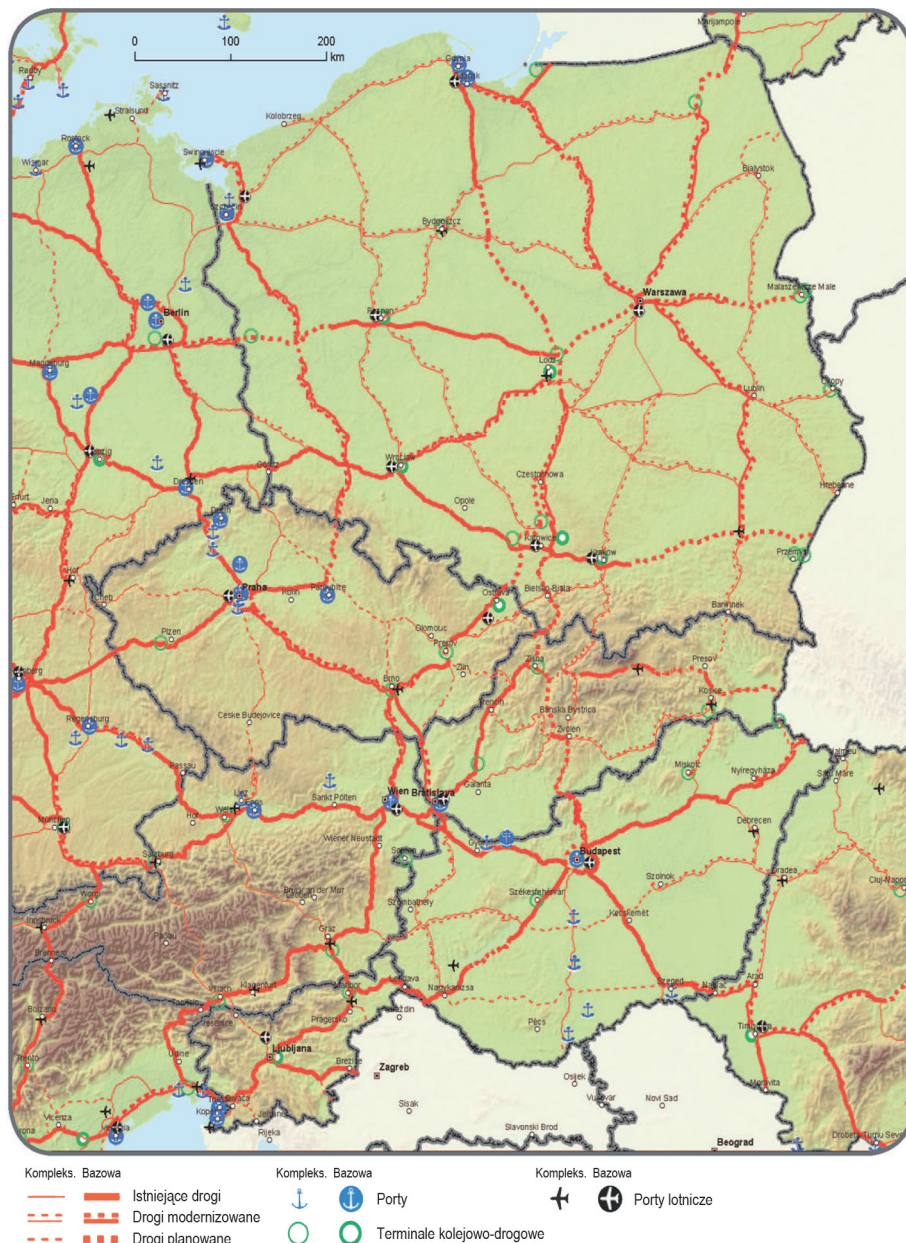
Na dworcach pasażerskich należy umożliwić dostęp do informacji, sprzedaży biletów i działalności handlowej na potrzeby ruchu kolejowego w całej sieci kompleksowej oraz, w stosownych przypadkach, dostęp do informacji na temat połączeń z transportem lokalnym i regionalnym. Warunki techniczne tego dostępu powinny być zgodne z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 454/2011 [10].

Obowiązkiem państw członkowskich i zarządców infrastruktury jest zapewnienie, aby:

- linie kolejowe były wyposażone w ERTMS;
- infrastruktura kolejowa spełniała wymogi dyrektywy 2008/57/WE [11] oraz środków wykonawczych do niej, aby zapewnić interoperacyjność sieci kompleksowej;
- infrastruktura kolejowa spełniała wymogi technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI).

Sieć bazowa

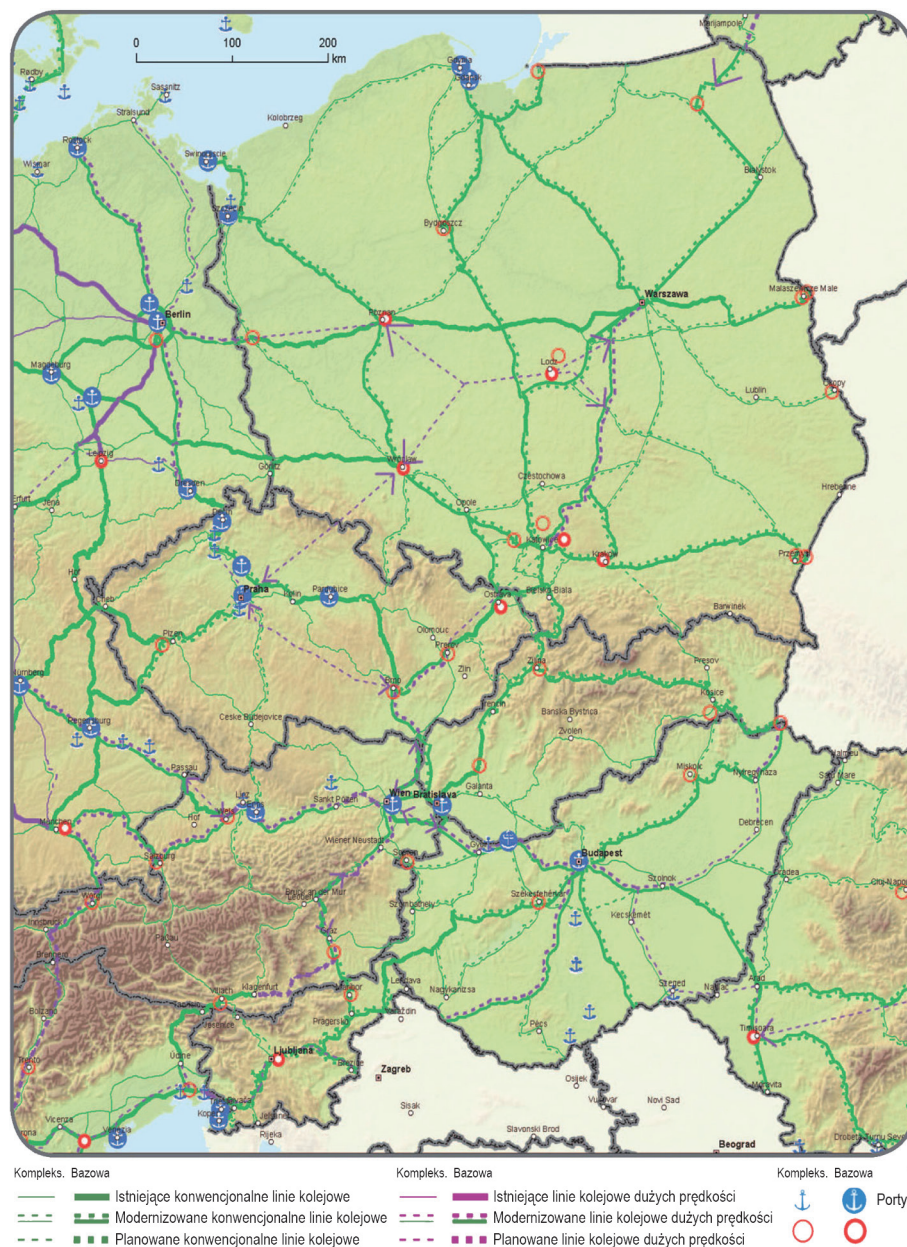
Sieć bazowa składa się z tych części sieci kompleksowej, które mają największe znaczenie strategiczne pod względem realizacji celów polityki transeuropejskiej sieci transportowej. Sieć bazowa w szczególności przyczynia się do obsługi zwiększonej mobilności



Rys. 2. Drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze, wchodzące w skład kompleksowej i bazowej sieci TEN-T w Polsce
Źr.: [8]

ści i do rozwoju niskoemisyjnego systemu transportu. Odzwierciedlać ona powinna zmieniające się potrzeby transportowe oraz zapotrzebowanie na transport multimodalny. W odniesieniu do zarządzania użytkowaniem infrastruktury uwzględnia się najnowsze technologie i środki regulacyjne tak, aby zapewnić zasobooszczędne korzystanie z infrastruktury transportowej i wystarczającą przepustowość.

Instrumentem ułatwiającym skoordynowane wdrażanie sieci bazowej są korytarze sieci bazowej. Opierają się one na integracji modalnej, interoperacyjności oraz skoordynowanym rozwoju infrastruktury i zarządzaniu nią w taki sposób, aby doprowadzić do zasobooszczędnego transportu multimodalnego. Infrastrukturę multimodalną w ramach korytarza sieci bazowej buduje się i koordynuje w sposób zapewniający optymalizację wykorzystania każdego rodzaju transportu i współpracę między nimi. Korytarze sieci bazowej wspierają kompleksowe rozmieszczanie interoperacyjnych systemów zarządzania ruchem. Obejmują one co naj-



Rys. 3. Linie kolejowe, porty i terminale kolejowo-drogowe wchodzące w skład kompleksowej i bazowej sieci towarowej TEN-T w Polsce
Źr.: [8]

mniej trzy rodzaje transportu i przechodzą przez co najmniej trzy państwa członkowskie. Korytarze sieci bazowej przebiegające przez terytorium Polski przedstawiono w tabeli 1.

W celu usprawnienia wdrażania korytarza sieci bazowej, Komisja wyznaczy, po konsultacji z odpowiednimi państwami członkowskimi i Parlamentem Europejskim, osoby zwane koordynatorami europejskimi. Będą oni wybierani w szczególności według swoich doświadczeń w zakresie instytucji europejskich i wiedzy na temat zagadnień dotyczących finansowania oraz oceny społeczno-ekonomicznej i środowiskowej głównych projektów. Do ich zadań będzie należało:

- prowadzenie skoordynowanego wdrażania korytarza sieci bazowej, aby umożliwić dotrzymanie terminu ustalonego w odpowiedniej decyzji wykonawczej dotyczącej danego korytarza sieci bazowej;
- informowanie państwa członkowskiego, Komisji oraz innych podmiotów bezpośrednio zaangażowanych w rozwój korytarza

sieci bazowej o wszelkich napotkanych trudnościach oraz pomoc w rozwiązywaniu problemów;

- sporządzanie corocznych sprawozdań dla Parlamentu Europejskiego, Komisji i zainteresowanych państw członkowskich na temat postępów we wdrażaniu korytarza sieci bazowej;
- prowadzenie konsultacji we współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi – w szczególności z władzami regionalnymi i lokalnymi, zarządcami infrastruktury, przewoźnikami, użytkownikami transportu oraz innymi podmiotami publicznymi i prywatnymi – w celu uzyskania pełniejszego obrazu zapotrzebowania na usługi przewozowe, możliwości finansowania inwestycji oraz działań, jakie należy podjąć, a także warunków, jakie należy spełnić, aby ułatwić dostęp do tego rodzaju funduszy lub finansowania.

Dla każdego korytarza sieci bazowej zainteresowane państwa członkowskie ustanawiają platformę ds. korytarza. Będzie ona zawierać określenie ogólnych celów korytarza sieci bazowej oraz określać przygotowanie i nadzorowanie środków niezbędnych do utworzenia korytarza sieci bazowej. W skład takiej platformy wejdą przedstawiciele zainteresowanych państw członkowskich oraz innych podmiotów publicznych i prywatnych. W każdym przypadku w platformie ds. korytarza uczestniczą odpowiedni zarządcy infrastruktury. Pracom platformy przewodniczyć będzie koordynator europejski.

Państwa członkowskie we współpracy z platformą ds. korytarza mają obowiązek sporządzenia i zgłoszenia do Komisji planu rozwoju korytarza w terminie sześciu miesięcy od wejścia w życie przywoływanego rozporządzenia. Plan ten obejmuje:

- charakterystykę korytarza sieci bazowej, w tym opis wąskich gardeł;
- cele korytarza sieci bazowej w szczególności pod względem wyników mierzonych jakością usług, przepustowością i zgodnością z wymogami określonymi w rozporządzeniu;
- program środków niezbędnych do utworzenia korytarza sieci bazowej;
- studium rynku transportu multimodalnego;
- plan wdrożenia zawierający:
 - plan rozmieszczenia dotyczący interoperacyjnych systemów zarządzania ruchem w multimodalnych korytarzach towarowych,
 - plan usunięcia fizycznych, technicznych, operacyjnych i administracyjnych barier w obrębie poszczególnych rodzajów transportu i między nimi oraz poprawy efektywności przewozów i usług multimodalnych;

Korytarze sieci bazowej (towarowej)

Wstępnie ustalone odcinki	Rodzaj transportu	Opis
Korytarz Bałtyk – Adriatyk:		
■ Helsinki – Tallin – Ryga – Kowno – Warszawa – Katowice ■ Gdynia – Katowice ■ Katowice – Ostrawa – Brno – Wiedeń ■ Katowice – Żylna – Bratysława – Wiedeń ■ Wiedeń – Graz – Klagenfurt – Villach – Udine – Wenecja – Bolonia – Rawenna		
Helsinki – Tallin	porty, autostrady morskie	połączenia między portami, rozwój platform multimodalnych i ich wzajemnych połączeń, autostrady morskie (w tym potencjał do łamania lodu)
Tallin – Ryga – Kowno – Warszawa	kolej	szczegółowe prace studialne dla nowej, w pełni interoperacyjnej linii o rozstawie szyn UIC roboty związane z nową linią rozpoczną się przed 2020 r. wzajemne połączenia kolej – porty lotnicze/porty
Gdynia – Katowice	kolej	modernizacja
Gdynia, Gdańsk	porty	połączenia między portami, rozwój platform multimodalnych
Warszawa – Katowice	kolej	modernizacja
Katowice – Ostrawa – Brno – Wiedeń Katowice – Żylna – Bratysława – Wiedeń	kolej	modernizacja, zwłaszcza odcinków transgranicznych Polska – Czechy, Polska – Słowacja i Słowacja – Austria; rozwój platform multimodalnych
Wiedeń – Graz – Klagenfurt – – Udine – Wenecja – Rawenna	kolej	modernizacja i roboty w toku; rozwój platform multimodalnych
Triest, Wenecja, Rawenna	porty	połączenia między portami; rozwój platform multimodalnych
Warszawa – Berlin – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Midlands:		
■ Granica z Białorusią – Warszawa – Poznań – Frankfurt nad Odrą – Berlin – Hanower – Osnabrück – Enschede – Utrecht – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – – Birmingham/Manchester – Liverpool		
Granica z Białorusią – Warszawa – – Poznań – granica z Niemcami	kolej	modernizacja istniejącej linii, prace studialne dotyczące kolei dużych prędkości
Granica z Polską – Berlin – – Hanower – Amsterdam/Rotterdam	kolej	modernizacja kilku odcinków (Amsterdam – Utrecht – Arnhem, Hanower – Berlin)
Kanały zachodniemieckie, Mittellandkanal, Hanower – – Magdeburg – Berlin	śródlądowe drogi wodne	modernizacja
Śluzы Amsterdamu	śródlądowe drogi wodne	prace studialne
Felixstowe – Midlands	kolej, port, platformy multimodalne	połączenia między portami i platformy multimodalne

Źr.: [14]

- środki mające poprawić administracyjne i techniczne zdolności do opracowywania, planowania, projektowania, zamawiania, wdrażania i monitorowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania;
- ocenę ryzyka, łącznie z możliwym wpływem zmiany klimatu na infrastrukturę;
- środki, jakie należy podjąć w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych;
- regularnie aktualizowany plan inwestycyjny, zawierający:
 - listę projektów rozszerzenia, odnowienia lub ponownego rozmieszczenia infrastruktury transportowej dla każdego rodzaju transportu wchodzącego w skład korytarza sieci bazowej;
 - odpowiedni plan finansowy, w tym przewidywane źródła funduszy i finansowania na szczeblu międzynarodowym, krajowym, regionalnym, lokalnym i unijnym, łącznie z przeznaczonymi na ten cel systemami finansowania krzyżowego oraz kapitałem prywatnym wraz z określeniem wysokości zobowiązań już poczynionych oraz informacjami na temat wkładu unijnego przewidzianego na podstawie programów finansowych Unii.

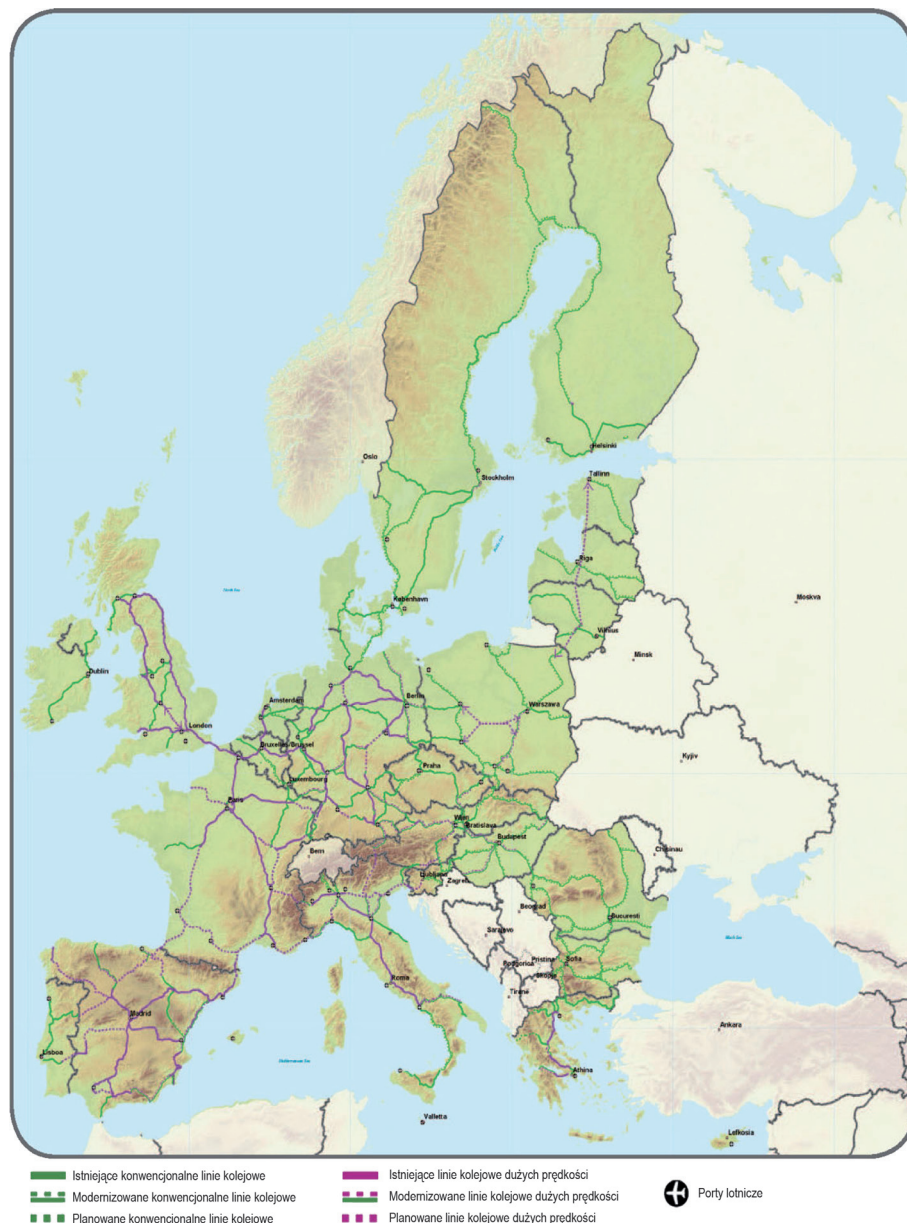
Zakończenie

Opracowanie i wdrożenie kompleksowej strategii rozwoju infrastruktury, w tym transeuropejskiej sieci transportowej jest istotnym czynnikiem kreowania konkurencyjności Unii Europejskiej i przeciwdziałania skutkom kryzysu. Na uwagę zasługuje ujęcie w planach sieci kolei dużych prędkości. Szybkie pociągi są szansą na rewitalizację kolei i poprawę jej pozycji na europejskim

rynku przewozów pasażerskich. Tezę tę potwierdzają dotychczasowe efekty rynkowe, a w szczególności dynamiczny wzrost liczby przewożonych pasażerów i realizowanej pracy przewozowej [12]. W tym kontekście wątpliwości budzą koncepcje odłożenia w czasie rozpoczęcia budowy pierwszej linii kolejowej dużych prędkości w Polsce. Alternatywą ma być modernizacja istniejących linii z ich dostosowaniem do prędkości 160 km/h. Uwzględniając jednak przyrost długości autostrad i dróg ekspresowych oraz ekspansję towarzystw lotniczych na krajowym rynku przewozów międzyaglomeracyjnych, przypuszczać można, że znaczenie kolei w przewozach pasażerskich będzie małe.

Zakończenie realizacji programu budowy transeuropejskiej sieci transportowej przewidziano na 2050 r. Jest to kolejny dokument Unii Europejskiej odnoszący się do tak długiej perspektywy. Z jednej strony wydaje się to słuszne. Wskazuje to bowiem na odwagę twórców programu i ich wyobraźnię, prowadząc do narysowania spójnej wizji rozwoju sieci [13]. Z drugiej jednak strony odkładanie wielu ważnych inwestycji prowadzi do utrzymywania strukturalnych słabości Unii Europejskiej. Z dotychczasowych doświadczeń wynika ponadto, że występują znaczące opóźnienia w realizacji programów rozwoju infrastruktury [4]. Trudno zatem oczekiwać, że wytyczone plany w czterdziestoletniej perspektywie zostaną zakończone w terminie. Wobec dynamicznego rozwoju innych regionów świata, prowadzić to może do osłabiania konkurencyjności Unii Europejskiej i pogarszania jakości życia w wielu regionach, szczególnie peryferyjnych.

Istotnym elementem strategii rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej jest określenie źródeł ich finansowania. Zostały one zawarte w przywoływanym projekcie rozporządzenia ustanawiają-



Rys. 4. Linie kolejowe i porty lotnicze wchodzące w skład sieci pasażerskiej TEN-T w Europie Źr.: [8]

cym instrument „Łącząc Europę” (szczegółowa prezentacja zasad finansowania inwestycji TEN-T przedstawiona zostanie w kolejnym artykule, który zostanie opublikowany w nr 3/2012). Na inwestycje z zakresu infrastruktury transportu zaplanowano w nim kwotę niespełna 32 mld euro. Wobec przewidywanych potrzeb na rozwój sieci transportowej oraz pomocy publicznej udzielonej w związku z ratowaniem gospodarki w okresie kryzysu finansowego i gospodarczego, kwotę tę uznać należy jako dalece niewystarczającą.



Literatura

- [1] Decyzja nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. DzUrz WE L 228 z 09.09.1996, s. 1–103.

- [2] Decyzja nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca decyzję nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. DzUrz WE L 167 z 30.04.2004, s. 1–38.
- [3] Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. DzUrz WE L 204 z 05.08.2010, s. 1–129.
- [4] Zielona księga TEN-T: *Przegląd polityki – W kierunku lepiej zintegrowanej transeuropejskiej sieci transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej*. KOM (2009) 44.
- [5] Biała księga *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*. KOM (2011) 144
- [6] Komunikat Komisji Europa 2020 – *Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*. KOM (2010) 2020.
- [7] Dyr T., Ożóg M.: *Uwarunkowania rozwoju transportu w Unii Europejskiej*. Technika Transportu Szynowego 3/2010.
- [8] Wniosek Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. KOM (2011) 650.
- [9] Dyr T.: *Europejska polityka transportowa na pierwszą połowę XXI wieku*. Technika Transportu Szynowego 5-6/2011.
- [10] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 454/2011 z 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewoźników pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei. DzUrz WE L 123, z 12.05.2011, s. 11–67.

[11] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie. DzUrz WE L 191, z 18.07.2008, s. 1–45.

[12] Dyr T.: *Koleje dużych prędkości jako czynnik poprawy konkurencyjności kolei na rynku transportowym*. Technika Transportu Szynowego 11-12/2011.

[13] *A sustainable future for transport*. European Communities, 2009.

[14] Wniosek Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające instrument „Łącząc Europę”. KOM (2011) 665.

prof. nadzw. dr hab. Tadeusz Dyr
Politechnika Radomska, Wydział Ekonomiczny