

Agata Pomykała

Stan implementacji transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)

Sieć TEN-T stanowiąca efekt wieloletniego dążenia do poprawy jakości transportu w obszarze kontynentu europejskiego dzięki staraniom ostatnich lat jest coraz bliżej urzeczywistnienia. Realizacja zamierzeń zawartych w regulacjach unijnych z 2013 r. sprawi, że już za 10 lat ukończona, a przynajmniej znacznie zaawansowana, zostanie sieć bazowa zapewniająca szybkie połączenia miast całego kontynentu, zaś w 2050 również sieć uzupełniająca kompleksowa zostanie zakończona. Artykuł wskazuje główne cele transeuropejskiej sieci transportowej i przedstawia poziom zaawansowania realizacji założeń przyjętych w Rozporządzeniu nr 1315/2013 odnoszących się do korytarzy przebiegających przez Polskę: Morze Północne – Morze Bałtyckie (NSBC) oraz Morze Bałtyckie – Adriatyk (BAC).

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

Długoletnie starania zmierzające do utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportowego rozpoczęte na przełomie XIX i XX w. znalazły swoje odzwierciedlenie w pracach organizacji międzynarodowych, w tym w koncepcji utworzenia sieci szybkich połączeń kolejowych opracowanej przez ekspertów UIC i przedstawionej do publicznej wiadomości w 1992 r. Kolejnym etapem prac nad poprawą powiązań transportowych w Europie było wyznaczenie priorytetowych korytarzy transportowych w trakcie drugiej paneuropejskiej konferencji transportowej na Krecie w 1994 r. oraz powołanie przez Komisję Europejską, w maju 1997 r., *Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA)* celem rozszerzenia sieci transportowej na kraje kandydujące do Unii Europejskiej [2]. W 1996 r. opublikowana została Decyzja nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej [7], zawierająca mapy z wykazem linii włączonych do sieci oraz nowe planowane linie. Decyzja ta była wielokrotnie zmieniana w istotnym zakresie, m.in. w 2004 r. poprzez włączenie w tę sieć nowych państw członkowskich UE. W 2010 r. decyzja ta została znowelizowana [8]. Przełom w podejściu do rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej nastąpił dopiero w 2013 r. kiedy to przyjęte zostały przez Parlament i Radę Unii dwa nowe rozporządzenia, z których 1315/2013 [16] zawiera wytyczne dla tej sieci wraz z mapami, a 1316/2013 [17] – zasady finansowania inwestycji w sieć TEN-T poprzez nowy instrument finansowy CEF (*Connecting European Facility* – „Łącząc Europę”) [1].

Podstawowe założenia Transeuropejskiej sieci transportowej

Celem utworzenia Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) jest wzmocnienie spójności gospodarczej, społecznej oraz terytorialnej Unii Europejskiej (UE) i przyczynianie się do tworzenia wydajnego i zrównoważonego jednolitego europejskiego obszaru transportowego. Poprzez przyczynianie się do realizacji celów określonych w poniższych kategoriach:

a) spójność przez:

- dostępność i łączność wszystkich regionów UE, w tym regionów odległych, najbardziej oddalonych, wyspiarskich, peryferyjnych i górzystych, a także obszarów słabo zaludnionych;
- zniwelowanie różnic w jakości infrastruktury między państwami członkowskimi;

- połączenia między infrastrukturą transportową do ruchu dalekobieżnego a infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego, w odniesieniu zarówno do przewozu osób, jak i towarów;
- infrastrukturę transportową, która odzwierciedla specyfikę różnych części Unii i zapewni zrównoważone objęcie wszystkich regionów europejskich;

b) wydajność przez:

- usuwanie wąskich gardeł i uzupełnianie brakujących ogniw, zarówno w obrębie poszczególnych infrastruktur transportowych, jak i na węzłach połączeniowych pomiędzy nimi, w obrębie terytoriów państw członkowskich i pomiędzy nimi;
- wzajemne łączenie oraz interoperacyjność krajowych sieci transportowych;
- optymalną integrację i wzajemne połączenia wszystkich rodzajów transportu;
- wspieranie ekonomicznie wydajnego transportu o wysokiej jakości, przyczyniającego się do dalszego rozwoju gospodarczego i konkurencyjności;
- efektywne wykorzystywanie nowej i istniejącej infrastruktury;
- stosowanie nowatorskich koncepcji technicznych i operacyjnych w sposób racjonalny pod względem kosztów;

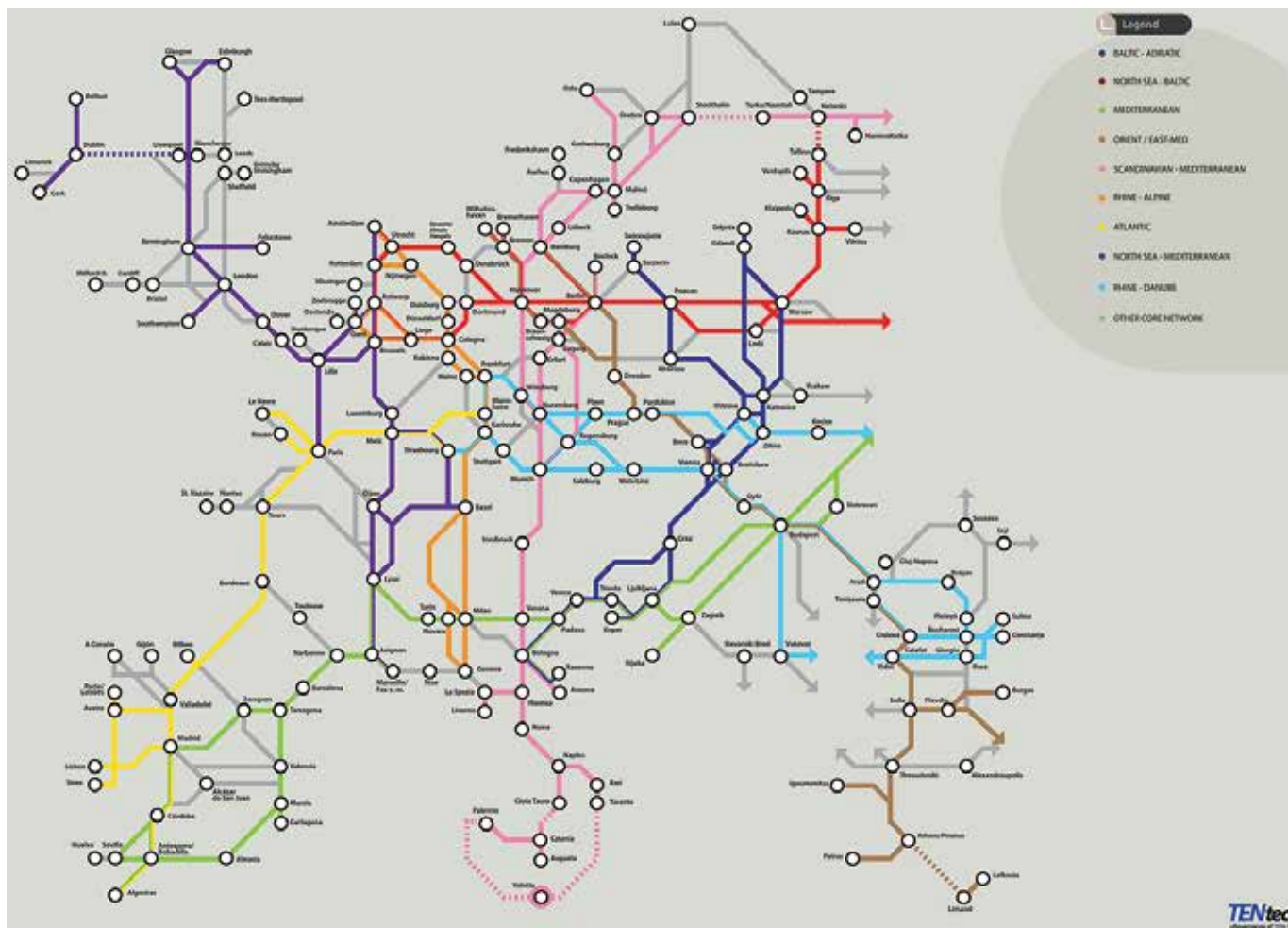
c) zrównoważony charakter przez:

- rozwój wszystkich rodzajów transportu w sposób zgodny z zapewnianiem zrównoważonego i ekonomicznie efektywnego transportu w perspektywie długoterminowej;
- przyczynianie się do niskoemisyjnego i czystego transportu niepowodującego emisji dużych ilości gazów cieplarnianych, do bezpieczeństwa paliwowego, zmniejszania kosztów zewnętrznych i ochrony środowiska;
- wspieranie niskoemisyjnego transportu w celu znacznego obniżenia do roku 2050 emisji CO₂, zgodnie z odnośnymi celami Unii w zakresie obniżania emisji CO₂;

d) zwiększanie korzyści dla użytkowników przez:

- spełnianie potrzeb użytkowników w zakresie mobilności i transportu w obrębie Unii oraz w relacjach z państwami trzecimi;
- zapewnienie bezpiecznych, pewnych i o wysokiej jakości norm jakości, zarówno w przewozie osób, jak i towarów;
- umożliwianie mobilności nawet w przypadku klęsk żywiołowych lub katastrof spowodowanych przez człowieka, zapewniając dostęp do służb ratowniczych;
- ustanowienie wymogów dotyczących infrastruktury, w szczególności w obszarze interoperacyjności, bezpieczeństwa i ochrony, które zapewnią jakość, skuteczność i zrównoważoność usług transportowych;
- dostępność dla osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pasażerów niepełnosprawnych [16].

Transeuropejska sieć transportowa ma strukturę dwupoziomą, obejmującą sieć kompleksową (ang. *comprehensive network*) i sieć bazową (ang. *core network*) ustanowioną w oparciu o sieć kompleksową poprzez wyodrębnienie najważniejszych linii i ich podział na ruch pasażerski, w tym linie dużej prędkości, oraz na ruch towarowy.



Rys. 1. Korytarze TEN-T
Źródło: [20].

Zgodnie z art. 9 rozporządzenia 1315/2013 sieć kompleksowa składa się z istniejącej i planowanej infrastruktury transportowej, jak również środków wspierających efektywne i zrównoważone, z punktu widzenia społecznego i środowiskowego, wykorzystywanie tej infrastruktury. Założeniem jest jej ukończenie do 2050 r. Sieć bazowa natomiast, zgodnie z art. 38 rozporządzenia 1315/2013 składa się z tych części sieci kompleksowej, które mają największe znaczenie strategiczne z punktu widzenia osiągnięcia celów rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Założeniem jest jej ukończenie do 31.12.2030 r.[16].

Najważniejsze ciągi komunikacyjne sieci bazowej obsługujące przewozy dalekobieżne mające w szczególności za zadanie usprawnić połączenia transgraniczne w ramach UE zostały pogrupowane w 9 korytarzy (rys. 1, tab. 1.). Mają one priorytet w inwestowaniu w kolejnych perspektywach budżetowych. Zasady dla tych inwestycji są określone w rozporządzeniu 1315/2013, obowiązującym do 2020 r. Na nową perspektywę 2021-2027 został przygotowany projekt nowego rozporządzenia [18, 19].

Koordinacja tworzenia europejskiej sieci transportowej

Waga i stopień skomplikowania zamierzeń związanych z tworzeniem Transeuropejskiej sieci transportowej oraz względy organizacyjne sprawiły, że już od początku założono potrzebę koordynacji prac nad realizacją zadań w ramach korytarzy. Komisja Europejska wyznaczyła koordynatorów europejskich ds. korytarzy sieci bazowej

oraz dwóch priorytetów horyzontalnych ERTMS (ang. *European Rail Traffic Management System*) i Morskich Autostrad (ang. *Motorways of the Sea*) (tab. 1.). Misją koordynatorów jest zapewnianie współpracy i koordynacja decyzji oraz działań państw członkowskich i innych zainteresowanych stron w celu urzeczywistnienia idei powstania tych korytarzy. Zakres ich zadań obejmuje:

- ❖ 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 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].

Koordinatorzy europejscy są wybierani na podstawie ich znajomości zagadnień transportowych i finansowych lub oceny społeczno-gospodarczej i środowiskowej głównych projektów, a także doświadczenia w zakresie instytucji europejskich. Co do zasady nie są obywatelami państw członkowskich, na których terytorium dany korytarz ma wpływ bezpośredni. Jedynym Polakiem pełniącym

Tab. 1. Korytarze TEN-T i ich koordynatorzy

Nazwa korytarza	Przebieg korytarza	Imię, nazwisko koordynatora	Uwagi
Skandynawia – Morze Śródziemne (Scandinavian-Mediterranean Corridor)	granica RU – Hamina Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Sztokholm – Malmö; Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg; Malmö – Kopenhaga – Kolding/Lubeka – Hamburg – Hanower; Brema – Hanower – Norymberga; Rostock – Berlin – Lipsk – Monachium; Norymberga – Monachium – Innsbruck – Werona – Bolonia – Ankona/Florencja; Livorno/La Spezia – Florencja – Rzym – Neapol – Bari – Tarent – Valletta; Neapol – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta.	Mr Pat COX	
Wschód/wschodnia część regionu Morza Śródziemnego (Orient/East-Med Corridor)	Hamburg – Berlin; Rostock – Berlin – Drezno; Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Drezno; Drezno – Uście nad Łabą – Mielnik/Praga – Kolin; Kolin – Pardubice – Brno – Wiedeń/Bratysława – Budapeszt – Arad – Timișoara – Krajowa – Calafat – Widin – Sofia; Sofia – Płowdiw – Burgas; Płowdiw – granica TR; Sofia – Saloniki – Ateny – Pireus – Limassol – Nikozja; Ateny – Patras/Igumenitsa.	Mr Mathieu GROSCH	
Morze Północne – Morze Bałtyckie (North Sea – Baltic Corridor)	Helsinki – Tallinn – Ryga; Windawa – Ryga; Ryga – Kowno; Kłajpeda – Kowno – Wilno; Kowno – Warszawa; granica BY – Warszawa – Poznań – Frankfurt nad Odrą – Berlin – Hamburg; Berlin – Magdeburg – Brunszwik – Hanower; Hanower – Brema – Bremerhaven/Wilhelmshaven; Hanower – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht; Utrecht – Amsterdam; Utrecht – Rotterdam – Antwerpia; Hanower – Kolonia – Antwerpia.	Ms Catherine TRAUTMANN	
Ren – Alpy (Rhine-Alpine Corridor)	Genua – Mediolan – Lugano – Bazylea; Genua – Novara – Brig – Berno – Bazylea – Karlsruhe – Mannheim – Moguncja – Koblenca – Kolonia; Kolonia – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Amhem – Utrecht – Amsterdam; Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen; Kolonia – Liège – Bruksela – Gandawa; Liège – Antwerpia – Gandawa – Zeebrugge.	Mr Paweł WOJCIECHOWSKI	Mandat od 28.05.2015, wcześniej Ana de Palacio (13.03.2014 -27.05.2015)
Morze Północne – Morze Śródziemne (Mediterranean Sea Corridor)	Belfast – Dublin – Cork; Glasgow/Edynburg – Liverpool/Manchester – Birmingham; Birmingham – Felixstowe/Londyn /Southampton; Londyn – Lille – Bruksela; Amsterdam – Rotterdam – Antwerpia – Bruksela – Luksemburg; Luksemburg – Metz – Dijon – Mâcon – Lyon – Marsylia; Luksemburg – Metz – Strasburg – Bazylea; Antwerpia/Zeebrugge – Gandawa – Dunkierka/Lille – Paryż	Mr Péter BALÁZS	wcześniej Pavel Telička (13.03.2014 – 30.06.2014)
Ren – Dunaj (Rhine-Danube Corridor)	Strasburg – Stuttgart – Monachium – Wels/Linz; Strasburg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Norymberga – Ratyżbona – Pasawa – Wels/Linz; Monachium/Norymberga – Praga – Ostrawa/Przerów – Żylina – Koszyce – granica UA; Wels/Linz – Wiedeń – Bratysława – Budapeszt – Vukovar; Wiedeń/Bratysława – Budapeszt – Arad – Braszów/Krajowa – Bukareszt – Konstanca – Sulina.	Ms Karla PEIJS	
Atlantyck (Atlantic Corridor)	Algeciras – Bobadilla – Madryt; Sines/Lizbona – Madryt – Valladolid; Lizbona – Aveiro – Leixões/Porto; Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Paryż – Hawr/Metz – Mannheim/Strasburg.	Mr Carlo SECCHI	
Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie (Baltic Adriatic Corridor)	Gdynia – Gdańsk – Katowice/Ślasków; Gdańsk – Warszawa – Katowice; Katowice – Ostrawa – Brno – Wiedeń; Szczecin/Swinoujście – Poznań – Wrocław – Ostrawa; Katowice – Żylina – Bratysława – Wiedeń; Wiedeń – Graz – Villach – Udine – Triest; Udine – Wenecja – Padwa – Bolonia – Rawenna; Graz – Maribor – Lublana – Koper/Triest.	Ms Anne Elisabet JENSEN	Od 16.09.2018, wcześniej Kurt BODEWIG (07.2014-15.09.2018)
Morze Śródziemne (Mediterranean Corridor)	Algeciras – Bobadilla – Madryt – Saragossa – Tarragona Sewilla – Bobadilla – Murcja; Kartagena – Murcja – Walencja – Tarragona; Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marsylia/Lyon – Turyń – Novara – Mediolan – Werona – Padwa – Wenecja – Rawenna/Triest/Koper – Lublana – Budapeszt; Lublana/Rijeka – Zagrzeb – Budapeszt – granica UA.	Ms Iveta RADIČOVÁ	Od 16.09.2018, wcześniej Laurens Jan BRINKHORST (12.03.2014-15.09.2018)
Koordynatorzy priorytetów horyzontalnych/Zakres			
ERTMS		Mr Matthias RUETE	Od 1.01.2019 wcześniej Karel Vinck (13.03.2014–31.12.2018)
Morskie Autostrady (Motorways of the Sea)		Mr Kurt Bodewig	16.09.2018, Wcześniej Luis Valente de Oliveira (12.03.2014 30.06.2014, Brian Simpson (01.07.2014–15.09.2018)

Źródło.: opr. własne na podst. [5, 9, 10, 11, 17].

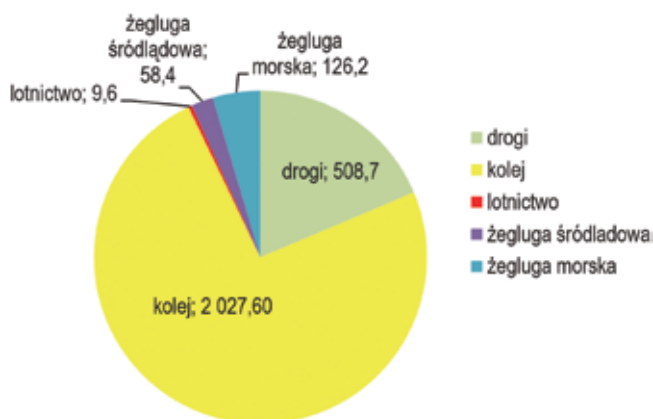
funkcję europejskiego koordynatora jest Paweł Wojciechowski sprawujący ją dla korytarza sieci bazowej Ren – Alpy od maja 2015 r. [10].

Korytarz Morze Północne – Morze Bałtyckie (NSBC)

Korytarz Morze Północne – Bałtyk obejmuje 5947 km linii kolejowych, 4029 km dróg oraz 2186 km śródlądowych dróg wodnych i łączy porty wschodniego brzegu Morza Bałtyckiego z portami Morza Północnego, położonymi w północnych Niemczech, Belgii i Niderlandach. Najważniejszym projektem korytarza jest Rail Baltica, linia o szerokości toru 1435 mm łącząca Estonię, Łotwę i Litwę z Polską. Korytarz rozpoczyna się w porcie w Helsinkach, a następnie przechodzi na południe przez trzy kraje bałtyckie i północno-wschodnią Polskę do Warszawy. Stamtąd biegnie tradycyjnym korytarzem wschód-zachód przez Łódź, Poznań i Berlin, dochodząc do głównych portów na zachodnim wybrzeżu Morza Północnego (Hamburg, Brema, Bremerhaven, Amsterdam, Rotterdam, Moerdijk i Antwerpia). Korytarz odgałęzia się do Ventspils na Łotwie, do Kłajpedy i Wilna na Litwie oraz od Warszawy do Terespoli na granicy polsko-białoruskiej.

Główne zadania dotyczące tworzenia tego korytarza obejmują:

- ❖ budowę dwutorowej linii kolejowej Rail Baltica o szerokości 1435 mm, prowadzącej bezpośrednio z Tallina do granicy litewsko-polskiej;
- ❖ modernizacja istniejącej linii od granicy litewsko-polskiej do Białegostoku;
- ❖ dalsza modernizacja linii z Białegostoku do Warszawy;
- ❖ poprawa przepustowości i likwidacji wąskich gardel w połączeniach portów w głębi lądu, a także w węzłach miejskich wzdłuż korytarza;
- ❖ budowy nowej dużej śluzy morskiej w porcie w Amsterdamie - głównym wąskim gardle w korytarzu;



Rys. 2. Wartość dofinansowania CEF dla projektów realizowanych w korytarzu NSBC [mln euro]

Źródło: [13].



Rys. 3. Lokalizacja projektów kolejowych w korytarzu NSBC współfinansowanych w ramach naboru wniosków CEF 2014-2018

Źródło: [13].

- ❖ rozwój systemu zarządzania ruchem i multimodalnych połączeń z portami w całym korytarzu, a także wdrażanie systemów ERTMS dla kolei i ITS dla transportu drogowego [14].

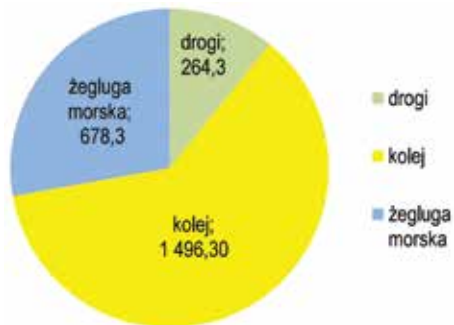
Dotychczas, w ramach całkowitej lokacji środków CEF na sektor transportu przyznane zostały dotacje o wartości 21,1 miliarda euro przy całkowitej wartości inwestycji 45 mld euro, w tym dla NSBC, w ramach CEF zawarty jest 96 umów o dotację o łącznej wartości 2,7 mld euro, co odpowiada 13% całkowitego faktycznego finansowania w ramach CEF Transport. Jak dotąd 17 umów zostało zrealizowanych a dwie umowy zostały rozwiązane [13].

W ramach korytarza realizowane jest 20 projektów kolejowych o wartości ponad 2 mld euro, co stanowi 74% środków CEF w tym korytarzu. Oprócz inwestycji infrastrukturalnych obejmują implementację ETRMS oraz tworzenie towarowego korytarza transportowego (Rail Freight Corridor North Sea-Baltic, RFC) [13].

Finansowanie z instrumentu „Łącząc Europę” dla działań w korytarzu Morze Północne – Bałtyk wynosi 2,7 mld euro, co odpowiada 4,6 mld euro kosztów kwalifikowalnych. Szacowane koszty niezbędne do wdrożenia korytarza NSBC wynoszą 4,65 mld euro. Zaawansowanie finansowe na koniec 2019 r. wyniosło 38%.

Korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie (BAC)

Korytarz Bałtyk – Adriatyk o długości 1800 km biegnie z północy na południe, tj. z Polski przez Czechy, Słowację, Austrię do Włoch i Słowenii, łącząc główne porty bałtyckie w Polsce z portami bazo-



Rys. 4. Wartość dofinansowania CEF dla projektów realizowanych w korytarzu BAC [mln euro]

Źródło: oprac. własne na podst. [12].

wymi Morza Adriatyckiego we Włoszech i Słowenii. Przebiega przez uprzemysłowione obszary południowej Polski, Wiednia i Bratysławy, regionu Alp Wschodnich i północnych Włoch, łącząc główne węzły transportowe za pośrednictwem kluczowych połączeń kolejowych, drogowych, morskich i lotniczych. Z wyjątkiem Austrii i Włoch wszystkie państwa członkowskie UE położone w korytarzu są krajami kohezyjnymi. BAC obejmuje około 4200 km sieci kolejowej i 3600 km sieci drogowej, a także 13 węzłów miejskich i lotnisk, 8 portów morskich i 24 terminale kolejowo-drogowe [12].

Główne zadania związane z tworzeniem tego korytarza obejmują:

- ❖ poprawę infrastruktury portowej;
- ❖ poprawę stanu 450 km linii towarowych i wyposażenie 797 km linii kolejowych w ERTMS;
- ❖ likwidację wąskich gardeł na 6 kolejowych oraz 2 drogowych odcinkach transgranicznych (PL-CZ, PL-SK, CZ-AT, AT-SK, AT-SI i SI-IT);
- ❖ udrożnienie przejść alpejskich w Austrii obejmujących tunel Semmering Base oraz linię i tunel kolejowy Koralm;
- ❖ poprawa połączeń ostatniej mili z portami bazowymi,
- ❖ poprawę połączeń w obrębie węzłów miejskich [3].

Dotychczas w ramach CEF Transport dla korytarza BAC zawartych zostało 100 umów o dotację, o łącznej wartości 2,4 mld EUR, co odpowiada 11% całkowitego faktycznego finansowania w ramach CEF Transport. Jak dotąd jedna umowa o dofinansowanie została rozwiązana, a 10 zostało zakończonych. Pozostałe 89 umów jest nadal w toku [12].

Większość faktycznego dofinansowania przeznaczona jest na rozwój sektora kolejowego chociaż pod względem liczby projektów przeważają inwestycje drogowe: 41 projektów drogowych, 30 projektów kolejowych [12].

W ramach korytarza Bałtyk – Adriatyk realizowanych jest 30 projektów kolejowych, o wartości 1,5 miliarda euro, co stanowi 61% całkowitego finansowania w ramach środków CEF Transport w tym korytarzu: 24 projekty dotyczą robót lub studiów i robót, a 6 projektów - tylko studiów. Oprócz inwestycji infrastrukturalnych projekty obejmują także wdrożenie ERTMS, terminale kolejowo-drogowe oraz węzły sieci bazowej i interoperacyjność. Zdecydowana większość środków na transport w ramach instrumentu „Łącząc Europę” jest przydzielona krajom kohezyjnym w celu poprawy zgodności z przyjętymi parametrami technicznymi [12].

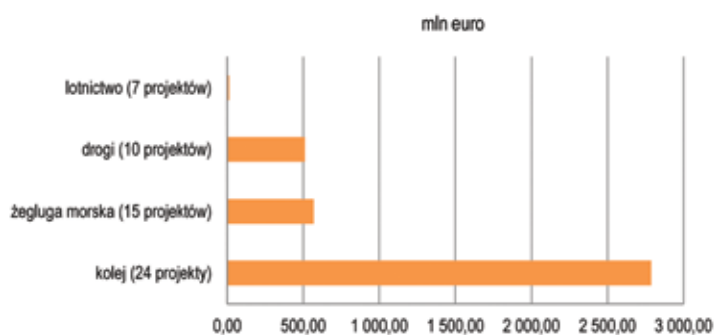
TEN-T w Polsce

Przez teren Polski przebiegają dwa europejskie korytarze sieci bazowej: Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie oraz Morze Północne – Morze Bałtyckie, ich przebieg przedstawia rys. 7.



Rys. 5. Lokalizacja projektów kolejowych w korytarzu BAC współfinansowanych w ramach naboru wniosków CEF 2014–2018

Źródło: [12].



Rys. 6. Alokacja środków CEF w Polsce podziałem na gałęzie transportu, stan na czerwiec 2020

Źródło: oprac. własne na podst. [6].

Polscy beneficjenci uczestniczą w 56 projektach i otrzymują 3,9 mld euro współfinansowania CEF Transport (rys. 6.), z czego większość, tj. 3,76 mld euro pochodzi z koperty Spójność. Inwestycje w te projekty wyniosą 5,5 mld euro. Dodatkowo 11 projektów jest zlokalizowanych w Polsce, ale bez udziału polskich beneficjentów. Projekty te odpowiadają w sumie 136,8 mln euro z funduszy CEF Transport o łącznej inwestycji w wysokości 558,6 mln euro [6].



Rys. 7. Przebieg europejskich korytarzy TEN-T na terenie Polski
Źródło: opracowanie Tomasz Bużalek.

W Polsce realizowanych jest obecnie 6 projektów kolejowych w ramach działań zmierzających do utworzenia korytarza Morze Północne – Morze Bałtyckie o wartości 1 476 420 856 euro, z czego przyznane dofinansowanie CEF wynosi 1 155 359 755 euro oraz 10 projektów kolejowych w ramach działań zmierzających do utworzenia korytarza Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie o wartości 1 419 425 063 euro, z czego wartość dofinansowania CEF równa się 177 094 715 euro [12, 13].

Ocena stanu implementacji TEN-T

Zgodnie z założeniami dotyczącymi regularnego informowania o postępach we wdrażaniu transeuropejskiej sieci transportowej Komisja Europejska opublikowała 26 sierpnia 2020 r. sprawozdanie¹ obejmujące lata 2016 i 2017 [15]. Przedstawiony w nim został, m.in. poziom wykorzystania funduszy i osiągnięcia założonych celów technicznych. Wdrożenie TEN-T związane jest z osiągnięciem spójności technicznej infrastruktury, zaś postęp oceniany jest poprzez osiąganie wartości kluczowych wskaźników. Sprawozdanie odnosi się do założeń przyjętych dla sieci bazowej, zarówno pod względem ram czasowych jak i parametrów technicznych. Poziom ich osiągnięcia dla sektora kolejowego przedstawia rys. 8.

Najlepszy wskaźnik dotyczy elektryfikacji, która zgodnie z danymi za okres sprawozdawczy objęła już 89% linii kolejowych oraz powiązań portów z kolejową siecią transportową (również 89%).

Tab. 2. Lista polskich projektów kolejowych realizowanych w ramach korytarza NSBC

Nr projektu	tytuł	Typ projektu	Data rozpoczęcia projektu	Data zakończenia	Wartość grantu [euro]	Koszt [euro]
2014-PL-TMC-0182-W	Roboty na linii E75, odcinek Sadowne – Czyżew oraz pozostałe prace na odcinku Warszawa Rembertów - Sadowne	roboty	15/11/2016	31/12/2020	179 200 409	235 171 141
2014-PL-TMC-0185-W	Roboty na linii E20, odcinek Warszawa – Poznań oraz pozostałe roboty na odcinku Sochaczew – Swarzędz	roboty	31/10/2015	31/12/2020	347 816 102	462 706 002
2015-PL-TM-0002-W	Roboty na linii E75, odcinek Czyżew – Białystok (faza I)	roboty	13/09/2016	31/12/2022	283 249 774	371 718 863
2015-PL-TM-0007-W	Roboty na linii E20, odcinek Siedlce – Terespol, etap III – LCS Terespol	roboty	28/12/2016	31/12/2022	42 256 962	50 546 605
2016-PL-TMC-0135-W	Roboty na linii E75, odcinek Białystok – Suwałki – Trakiszki (gr. państwa), etap I odcinek Białystok – Elk	roboty	01/06/2017	29/12/2023	142 142 823	167 226 851
2016-PL-TMC-0136-W	Wdrożenie ERTMS/ETCS na liniach sieci bazowej TEN-T	roboty	19/05/2017	31/12/2023	160 693 685	189 051 394

Źródło.: oprac. własne na podst. [13].

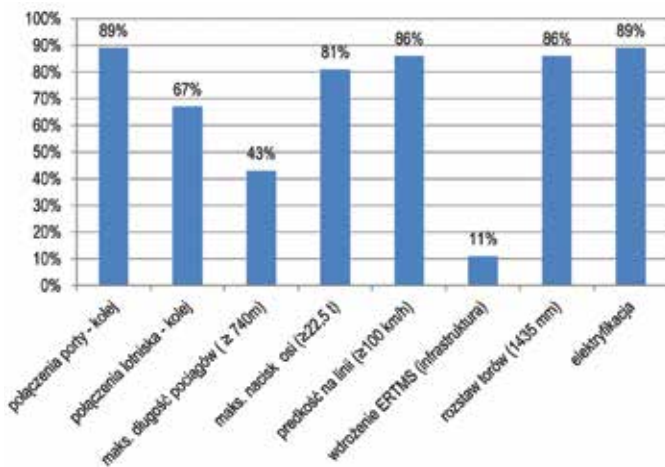
Tab. 3. Lista polskich projektów kolejowych realizowanych w ramach korytarza BAC

Nr projektu	Tytuł	Typ projektu	Data rozpoczęcia projektu	Data zakończenia	Wartość grantu [euro]	Koszt [euro]
2014-PL-TMC-0180-W	Roboty na linii E59, odcinek Wrocław - Poznań, etap IV, odcinek gr. woj. Dolnośląskiego- Czempin.	roboty	01/01/2015	31/12/2020	226 496 522	295 032 593
2014-PL-TMC-0198-W	Roboty na linii E59, odcinek Poznań Główny-Szczecin Dąbie	roboty	04/02/2015	31/12/2020	407 532 937	495 300 118
2014-PL-TMC-0205-W	Roboty na linii nr 447 Warszawa Włochy - Grodzisk Mazowiecki	roboty	26/10/2015	17/08/2020	50 345 030	67 586 294
2014-PL-TMC-0212-W	Roboty na Obwodnicy Warszawy odcinek Warszawa Gołębki/Warszawa Zachodnia - Warszawa Gdańska.	roboty	23/02/2015	31/12/2020	45 961 536	54 072 395
2015-PL-TM-0005-W	Roboty na liniach nr 14 i 811, odcinek Łódź Kaliska - Zduńska Wola-Ostrów Wielkopolski, etap I: Łódź Kaliska-Zduńska Wola	roboty	29/09/2016	31/12/2020	43 162 749	66 805 060
2015-PL-TM-0081-S	Roboty na liniach E30 i E65 w woj. Śląskim linie o priorytecie ruchu pasażerskiego, etap I: E65, odcinek Będzin - Katowice - Tychy - Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice, Prace przygotowawcze Prace przygotowawcze	prace studialne	24/02/2017	31/12/2020	7 569 926	8 905 795
2016-PL-TM-0268-S	Budowa pilotażowej stacji dokującej w ramach systemu dystrybucji LNG opartego o kriogeniczne zbiorniki kontenerowe	prace studialne	01/12/2017	03/12/2020	945 291	1 890 582
2016-PL-TMC-0105-W	Roboty na liniach E30 i E65 w woj. Śląskim, etap I: E65, odcinek Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice; LOT C Most Wisła – Czechowice Dziedzice – Zabrzeg	roboty	06/02/2017	31/12/2023	94 952 734	111 709 099
2016-PL-TMC-0136-W	Wdrożenie ERTMS / ETCS na liniach sieci bazowej TEN-T	roboty	19/05/2017	31/12/2023	13 079 719	15 387 904
2017-PL-TM-0054-W	Roboty na linii E59, odcinek Wronki - Slonice	roboty	03/01/2019	31/12/2022	60 547 045	302 735 223

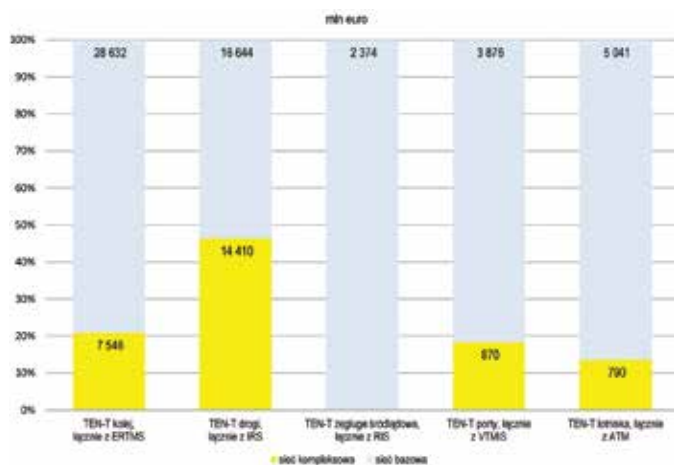
Źródło.: oprac. własne na podst. [12].

Najtrudniejszym obszarem uzyskiwania zgodności jest wdrożenie systemu ERTMS (urządzenia przytorowe) – w przedstawionym raporcie na poziomie 11%. W kolejnych latach nastąpił postęp w tym zakresie i wskaźnik ten uległ poprawie[15].

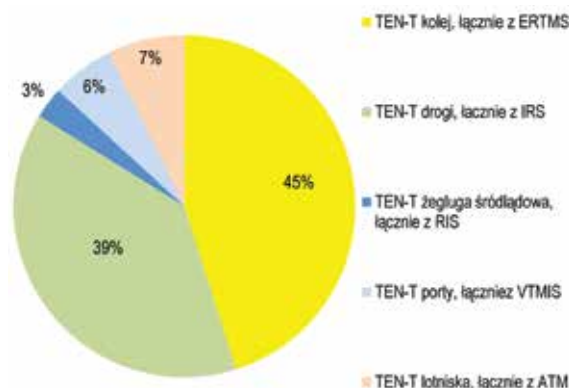
Źródłem finansowania inwestycji w infrastrukturę TEN-T w latach 2016 i 2017 były głównie środki z EFRR, FS, CEF i EBI.



Rys. 8. Poziom osiągnięcia kluczowych wskaźników sieci bazowej
Źródło: oprac. własne na podst. [15].



Rys. 9. Wartość inwestycji TEN-T w poszczególnych sektorach z podziałem na sieć kompleksową i bazową
Źródło: oprac. własne na podst. [15].



Rys. 10. Udział inwestycji TEN-T w poszczególnych sektorach
Źródło: oprac. własne na podst. [15].

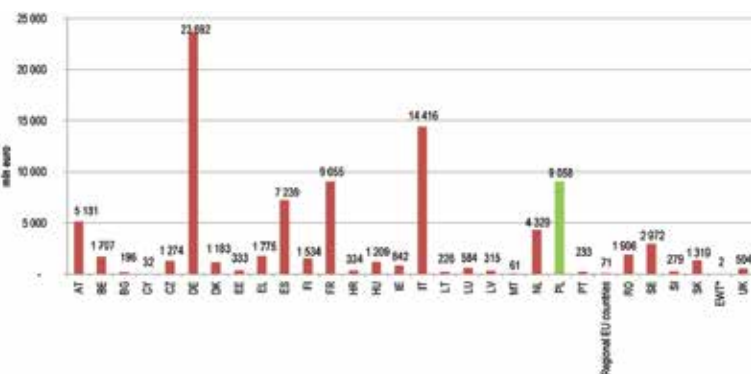
W badanym okresie wykorzystano ponad 91 mld euro, z czego 11,5 mld euro zainwestowano z wykorzystaniem pożyczek EBI, 9,8 mld euro z EFRR i FS a 3,1 mld - CEF. Współfinansowanie unijne wahało się pomiędzy 20% a 85% zależnie od rodzaju funduszu i projektu. Pozostałe środki zabezpieczone były z budżetów krajowych [15]. Łączna wartość inwestycji, zarówno ze środków krajowych jak i unijnych wyniosła w latach 2016-2017 80 183 mld euro², przy czym największym beneficjentem był sektor kolejowy (36 178 mln euro) i drogowy (31 054 mln euro). Znacząca ich część przeznaczona została na inwestycje w sieć bazową (56 567 mln euro) zaplanowaną do ukończenia w 2030 r. Wartość inwestycji TEN-T w poszczególnych sektorach przedstawia rys. 9, zaś udział procentowy poszczególnych sektorów – rys. 10.

Największy finansowy wkład w okresie 2016-2017 w rozwój transeuropejskiej sieci transportowej wniosły Niemcy (projekty o wartości 23 692 mln euro, w tym pożyczki EBI w kwocie 1 263 mln euro, CEF – 777,1 mln euro) i Włochy (projekty o wartości 14 416 mln euro, w tym EBI - 1 926 mln euro, CEF - 273,8, EFRR – 45 mln euro). Polska realizowała projekty o wartości 9 058 mln euro wykorzystując środki CEF w wysokości 307,3 mln euro, EFRR i FS – 5 542 mln euro oraz pożyczki EBI – 2 040 mln euro. Rys. 11 przedstawia wartość inwestycji w krajach członkowskich UE w okresie 2016-2017.

Podsumowanie

Zgodnie z założeniami przyjętymi w Planie utworzenia europejskiego jednolitego obszaru transportu europejskiej polityki transportowej obejmują, m.in.:

- ❖ ukończenie transeuropejskiej sieci kolejowej do 2050 r. oraz zachowanie gęstej sieci kolejowej we wszystkich państwach członkowskich;
- ❖ do 2030 r. trzykrotny wzrost długości sieci szybkich kolei, a do 2050 r. przeniesienie na kolej większej części ruchu pasażerskiego na średnie odległości;
- ❖ stworzenie do 2030 r. w pełni funkcjonalnej okołounijnej multimodalnej sieci bazowej TEN-T, zaś do 2050 r. osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości tej sieci;
- ❖ połączenie do 2050 r. wszystkich lotnisk należących do sieci bazowej z siecią kolejową, w tym przede wszystkim z szybkimi kolejami;
- ❖ zapewnienie, aby wszystkie najważniejsze porty morskie miały dobre połączenie z kolejowym transportem towarów [4]. Wytycz-



*programy w ramach Europejskiej Współpracy Terytorialnej, które obejmowały regiony różnych państw i nie były finansowane z FS.

Rys. 11. Wartość inwestycji TEN-T w krajach UE
Źródło: oprac. własne na podst. [15].

ne TEN-T ustanawiają kompleksową i bazową sieć, aby z jednej strony promować lepszą dostępność wszystkich regionów do rynków europejskich i światowych, a z drugiej strony, aby zapewnić silny nacisk na rozwój infrastruktury o znaczeniu strategicznym. Zarówno sieci bazowe, jak i sieci kompleksowe koncentrują się na integracji modalnej, interoperacyjności i skoordynowanym rozwoju infrastruktury, w szczególności na odcinkach transgranicznych, w celu wypełnienia brakujących połączeń i usunięcia wąskich gardeł. Polityka TEN-T toruje również drogę dla przyszłości systemu transportowego, w szczególności poprzez udogodnienia stymulujące rozwiązania niskoemisyjne, koncepcje usług nowej generacji i inne obszary innowacji technologicznych. W rozporządzeniu w sprawie TEN-T określono zatem jasne terminy ukończenia budowy sieci bazowej (do 2030 r.) i sieci kompleksowej (do 2050 r.). Dla osiągnięcia założonych celów podjęte zostały działania związane z realizacją priorytetowych projektów w ramach 9 wyznaczonych korytarzy europejskich. Ich koordynacja przez personalnie odpowiedzialnych, nominowanych przez Komisję Europejską, koordynatorów zapewnia właściwy przepływ informacji oraz podejmowanie interwencji w sytuacji pojawiających się trudności i wpływając na poziom skuteczności wydatkowania środków UE.

Przypisy

¹ Pierwsze sprawozdanie za okres 2014-2015 zostało przyjęte w czerwcu 2017 r. COM(2017) 327 final.

² W sprawozdaniu uwzględnione zostały inwestycje zgłoszone przez poszczególne kraje zgodnie z przyjętą zasadą: dotyczą robót lub innych zadań (z wyjątkiem projektów wyłącznie studialnych) w zakresie sieci TEN-T, są związane z rozwojem, modernizacją lub odnową istniejącej infrastruktury, wartość inwestycji przekracza 1 mln euro i niezależnie od daty rozpoczęcia są realizowane w latach 2016-2017.

Literatura

1. Dyr T., Pomykała A., Raczyński J., *Finansowanie rozwoju sieci TEN-T z instrumentu „Łącząc Europę”*. tts Technika Transportu Szynowego. 2015, nr 4, s. 43-46.
2. Pomykała A., *Rozwój koncepcji międzynarodowej sieci kolejowej*. tts Technika Transportu Szynowego. 2018, nr 6, s. 14-19.
3. *Baltic Adriatic Corridor* [online]. 2020. [udostępiono 29.08.2020]. Pobrano: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/baltic-adriatic_en.
4. Biała Księga. *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasoboszczędnego systemu transportu*. KOM(2011)144 final. Bruxelles, 28.03.2011
5. *Commission appoints new coordinators for the TEN-T corridors*, 14/09/2018 [udostępiono 29.08.2020]. Pobrano: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2018-09-14-commission-appoints-new-coordinators-trans-european-transport_pt.
6. *Connecting Europe Facility (CEF) – Transport grants 2014-2020*. Bruxelles. 2020.
7. Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1692/96 z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej OJ L 228, 9.9.1996
8. Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczą-

cych rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej: Dz. Urz. WE L 204 z 5.08.2010 r.

9. *EU Commission Appoints TEN-T coordinators*, 13.03.2014 [udostępiono 28.08.2020]. Pobrano: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2014-03-13-commission-appoints-coordinators-trans-european-transport_pt.
10. *European Commission appoints Paweł Wojciechowski as new European Coordinator for the Rhine-Alpine core network corridor*, 27.05.2015 [udostępiono 28.08.2020]. Pobrano: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2015-05-27-coordinator-rhine-alp-corridor_en.
11. *European coordinators* [udostępiono 5.10.2020]. Pobrano: <https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/european-coordinators/>.
12. INEA. *Baltic - Adriatic Corridor. Report. 2020*.
13. INEA. *North Sea - Baltic Corridor. Report. 2020*.
14. *North Sea - Baltic Corridor. 2020*. [udostępiono 1.10.2020]. Pobrano: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/north-sea-baltic_en.
15. Report from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Progress report on implementation of the TEN-T network in 2016-2017. COM(2020) 433 final. Brussels, 26.08.2020.
16. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE. 2013. Dz.U. UE L 348/1 z 20.12.2013.
17. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) 67/2010. Dz.U. UE L 348 z 20.12.2013.
18. Wniosek. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające instrument „Łącząc Europę” oraz uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014. COM(2018) 438 final. 2018.
19. Załącznik do wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego instrument „Łącząc Europę” oraz uchylającego rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014. COM(2018) 438 final ANNEX. 2018.
20. https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps_upload/metro_map2013.pdf

Autorka:

Agata Pomykała, Instytut Kolejnictwa

Trans-European Transport Network (TEN-T) – current state of implementation

The TEN-T network, which is the result of many years of striving to improve the quality of transport in the area of the European continent, thanks to the efforts of recent years, is getting closer to its realization. The implementation of the plans contained in the regulations of 2013 will result in the completion of the core network in 10 years, ensuring quick connections between cities across the continent, and in 2050 also the supplementary network. The article indicates the main objectives of the trans-European transport network and presents the level of advancement in the implementation of the assumptions adopted in Regulation No. 1315/2013 relating to the corridors crossing Poland: North Sea - Baltic (NSBC) and Baltic - Adriatic (BAC).

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