

Nowa polityka UE w zakresie infrastruktury transportu (I) Sieć bazowa i kompleksowa

Utworzono: środa, 24, wrzesień 2014 07:57 AS



Transport ma decydujące znaczenie dla gospodarki europejskiej. Bez odpowiednich połączeń Europa nie osiągnie wzrostu gospodarczego ani nie osiągnie właściwego poziomu koniunktury. Dzięki nowej polityce infrastrukturalnej UE powstanie potężna europejska sieć transportowa obejmująca obszary 28. państw członkowskich. To właśnie będzie sprzyjać wzrostowi gospodarczemu i konkurencyjności. Sieć ta połączy Wschód z Zachodem i zastąpi dotychczasowe niespójne, mozaikowe połączenia transportowe.

Wielkość unijnych środków finansowych przeznaczonych na transport w ramach nowej infrastrukturalnej polityki UE w latach 2014–2020 wzrośnie trzykrotnie - do 26 mld euro. Jednocześnie finansowanie transportu skoncentruje się na ściśle określonej nowej sieci bazowej. Sieć bazowa będzie filarem transportu w obrębie europejskiego jednolitego rynku. Umożliwi ona likwidację „wąskich gardeł”, modernizację infrastruktury oraz usprawni transgraniczną działalność przewozową pasażerską i towarową. Nowa polityka zakłada utworzenie dziewięciu głównych korytarzy transportowych, które połączą państwa członkowskie i zainteresowane strony oraz umożliwią ukierunkowane wykorzystanie ograniczonych zasobów i osiągnięcie określonych wyników.

Nowa sieć bazowa TEN-T zostanie uzupełniona kompleksową siecią tras regionalnych i krajowych. Celem tego jest stopniowe (do 2050 r.) skrócenie czasu dotarcia do sieci kompleksowej do nie więcej niż 30 minut. Natomiast jako całość nowa sieć transportowa zapewni podróżowanie w warunkach zwiększonego bezpieczeństwa i mniejszego zatłoczenia oraz przyczyni się do tego, że przejazdy staną się łatwiejsze i szybsze.

Nowa polityka UE w zakresie infrastruktury transportu (I) Sieć bazowa i kompleksowa

Utworzono: środa, 24, wrzesień 2014 07:57 AS

Dlaczego Europa potrzebuje nowej polityki w zakresie infrastruktury?

Transport ma podstawowe znaczenie dla efektywności gospodarki europejskiej. Przewiduje się, że do 2050 r. transport towarowy wzrośnie o 80 proc., natomiast transport pasażerski o ponad 50 proc. Wzrost zależy od handlu, a handel potrzebuje transportu. Regiony Europy nieposiadające odpowiednich połączeń nie odnotują poprawy koniunktury.

W praktyce istnieje pięć głównych typów problemów, z którymi zmierzy się UE:

*Brakujące połączenia, w szczególności na odcinkach transgranicznych, stanowią poważną przeszkodę utrudniającą swobodny przepływ towarów i osób w obrębie danego państwa członkowskiego, pomiędzy różnymi państwami członkowskimi oraz pomiędzy nimi a państwami sąsiadującymi.

*Pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi oraz w ich obrębie istnieją znaczne różnice pod względem jakości i dostępności infrastruktury (wąskie gardła). Szczególnych ulepszeń wymagają połączenia Wschód-Zachód, poprzez stworzenie nowej infrastruktury transportowej lub utrzymanie, naprawę bądź modernizację istniejącej infrastruktury.

*Infrastruktura transportowa łącząca różne rodzaje transportu jest rozczłonkowana. Wiele europejskich terminali towarowych, dworców pasażerskich, portów śródlądowych, portów morskich, portów lotniczych i węzłów miejskich nie spełnia oczekiwań pod względem realizowania połączeń multimodalnych. Ponieważ węzły te nie dysponują możliwościami multimodalnymi, potencjał transportu multimodalnego oraz jego zdolność do eliminowania wąskich gardeł w infrastrukturze i wypełniania luk w połączeniach nie są wystarczająco wykorzystywane.

*Inwestycje w infrastrukturę transportową powinny przyczynić się do osiągnięcia celu, jakim jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych w transporcie o 60 proc. do roku 2050.

*W państwach członkowskich nadal obowiązują różne przepisy i wymogi operacyjne, w szczególności w zakresie interoperacyjności, co znacznie wpływa na powstawanie kolejnych przeszkód w infrastrukturze transportowej i wąskich gardeł.

Szczegóły nowej polityki UE w zakresie infrastruktury

Sieć bazowa obejmie:

*94 główne porty Europy z połączeniami kolejowymi i drogowymi;

*38 kluczowych portów lotniczych z połączeniami kolejowymi do dużych miast;

*15 000 km linii kolejowych zmodernizowanych do dużych prędkości;

Nowa polityka UE w zakresie infrastruktury transportu (I) Sieć bazowa i kompleksowa

Utworzono: środa, 24, wrzesień 2014 07:57 AS

*35 projektów transgranicznych mających na celu usunięcie wąskich gardeł.

Inwestycje te stanowią siłę napędową gospodarki w ramach jednolitego rynku, umożliwiając naprawdę swobodny przepływ towarów i osób w całej UE.

Dziewięć nowych korytarzy

Jedną z najważniejszych innowacji w nowych wytycznych w zakresie TEN-T jest wprowadzenie dziewięciu korytarzy realizacyjnych dla sieci bazowej. Mają one służyć wspieraniu rozwoju tej sieci. Każdy z korytarzy musi obejmować trzy rodzaje transportu, trzy państwa członkowskie i dwa odcinki transgraniczne.

Ustanowione zostaną „platformy ds. korytarzy” służące współpracy wszystkich zainteresowanych tą kwestią stron i państw członkowskich. Platforma ds. korytarza to struktura zarządzająca, która będzie opracowywać i wdrażać plany prac nad korytarzem, tak aby w sposób skuteczny połączyć prace wzdłuż całego korytarza w poszczególnych państwach członkowskich i na poszczególnych etapach realizacji. Pracownikami platform ds. kluczowych korytarzy sieci bazowej przewodniczyć będą koordynatorzy europejscy.

Korytarz bałtycko-adriatycki jest jedną z najważniejszych transeuropejskich sieci drogowo-kolejowych. Łączy on Bałtyk z Morzem Adriatyckim, prowadząc przez uprzemysłowione rejony od południowej Polski (Górny Śląsk) poprzez Wiedeń, Bratysławę i rejon Alp Wschodnich aż po północne Włochy. Obejmuje on ważne projekty kolejowe, takie jak tunel bazowy Semmering i linia kolejowa Koralm w Austrii oraz odcinki transgraniczne między Polską, Czechami i Słowacją.

Korytarz Morze Północne-Bałtyk łączy porty na wschodnim wybrzeżu Morza Bałtyckiego z portami Morza Północnego. Korytarz ten połączy Finlandię z Estonią połączeniem promowym oraz zapewni nowoczesne transportowe połączenia drogowo-kolejowe między trzema państwami bałtyckimi, jak również między Polską, Niemcami, Holandią i Belgią. Obejmuje on także śródlądowe drogi wodne na obszarze pomiędzy Odrą a niemieckimi, holenderskimi i flamandzkimi portami, takie jak Kanał Śródlądowy. Najważniejszym projektem jest „Rail Baltic”, normalnotorowa linia kolejowa łącząca Tallin, Rygę, Kowno i północno-wschodnią Polskę.

Korytarz śródziemnomorski łączy Półwysep Iberyjski z granicą węgiersko-ukraińską. Biegnie on wzdłuż śródziemnomorskiego wybrzeża Hiszpanii i Francji, przecina Alpy w kierunku wschodnim poprzez północne Włochy i od adriatyckiego wybrzeża Słowenii i Chorwacji kieruje się ku Węgrom. Z wyjątkiem rzeki Pad i niektórych innych kanałów w północnych Włoszech składają się na niego połączenia drogowe i kolejowe. Kluczowe projekty kolejowe wzdłuż tego korytarza to połączenia Lyon-Turyn i odcinek Wenecja-Lublana.

Korytarz wschodnio-śródziemnomorski łączy węzły intermodalne leżące nad Morzem Północnym, Bałtyckim, Czarnym i Śródziemnym, dzięki czemu odnośne porty i powiązane z nimi autostrady morskie wykorzystywane są w optymalny

Nowa polityka UE w zakresie infrastruktury transportu (I) Sieć bazowa i kompleksowa

Utworzono: środa, 24, wrzesień 2014 07:57 AS

sposób. Obejmując Łabę jako śródlądową drogę wodną, usprawni on połączenia intermodalne między północnymi Niemcami, Republiką Czeską, regionem panońskim i Europą Południowo-Wschodnią. Rozciąga się on przez morze z Grecji aż po Cypr.

Korytarz skandynawsko-śródziemnomorski stanowi dla gospodarki europejskiej kluczową oś północno-południową. Przecina on Morze Bałtyckie z Finlandii do Szwecji i prowadząc przez Niemcy, Alpy i Włochy, łączy główne ośrodki miejskie i porty Skandynawii i północnych Niemiec, a następnie kieruje się w stronę ośrodków intensywnej produkcji przemysłowej w południowych Niemczech, Austrii i północnych Włoszech, a dalej do portów włoskich i Valetty. Najważniejsze projekty w tym korytarzu to stała przeprawa przez cieśninę Fehmarnbelt i tunel bazowy Brenner wraz z ich trasami dojazdowymi. Korytarz ten rozciąga się przez morze z południowych Włoch i Sycylii na Maltę.

Korytarz Ren-Alpy stanowi jeden z najruchliwszych szlaków towarowych Europy, łącząc leżące nad Morzem Północnym porty Rotterdamu i Antwerpii z basenem Morza Śródziemnego w Genui, poprzez Szwajcarię, niektóre z głównych ośrodków gospodarczych w regionach Renu i Ruhry oraz Renu, Menu i Neckaru, a także aglomerację Mediolanu w północnych Włoszech. Ten multimodalny korytarz obejmuje Ren jako śródlądową drogę wodną. Kluczowymi projektami są już częściowo ukończone tunele bazowe w Szwajcarii oraz ich trasy dojazdowe w Niemczech i we Włoszech.

Korytarz atlantycki łączy zachodnią część Półwyspu Iberyjskiego oraz porty Hawru i Rouen z Paryżem, a następnie z Mannheim i Strasburgiem, przy pomocy linii szybkiej kolei i równoległych linii konwencjonalnych; obejmuje on także Sekwanę jako śródlądową drogę wodną. W przypadku tego korytarza kluczową rolę odgrywa jego aspekt morski.

Korytarz Morze Północne-Morze Śródziemne rozciąga się od Irlandii i północnej części Zjednoczonego Królestwa poprzez Holandię, Belgię i Luksemburg aż do Morza Śródziemnego na południu Francji. Ten multimodalny korytarz, obejmujący śródlądowe drogi wodne w państwach Beneluksu i we Francji, służy nie tylko zapewnieniu lepszych usług multimodalnych pomiędzy portami Morza Północnego, dorzecziami Mozy, Renu, Skaldy, Sekwany, Saony i Rodanu oraz portami Fos-sur-Mer i Marsylii, ale także lepszemu połączeniu Wysp Brytyjskich z Europą kontynentalną.

Korytarz Ren-Dunaj, którego trzon stanowią drogi wodne Menu i Dunaju, łączy regiony centralne wokół Strasburga i Frankfurtu poprzez południowe Niemcy z Wiedniem, Bratysławą, Budapesztem, a na koniec z Morzem Czarnym, zaś jego ważne odgałęzienie prowadzi z Monachium do Pragi, Żyliny, Koszyc i granicy z Ukrainą.

Te dziewięć korytarzy stanowi zasadniczy przełom w planowaniu infrastruktury transportowej. Doświadczenia z przeszłości pokazują, że bardzo trudno jest realizować transgraniczne i inne projekty transportowe w różnych państwach

Nowa polityka UE w zakresie infrastruktury transportu (I) Sieć bazowa i kompleksowa

Utworzono: środa, 24, wrzesień 2014 07:57 AS

członkowskich w skoordynowany sposób. Bardzo łatwo jest w istocie doprowadzić do powstania odmiennych systemów i połączeń oraz jeszcze większej liczby wąskich gardeł. Projekty muszą być również synchronizowane ponad granicami, aby zwiększyć korzyści płynące z wszystkich inwestycji. Plany nowych korytarzy i struktury zarządzania nimi w wielkim stopniu ułatwią realizację nowej sieci bazowej.

Sieć kompleksowa

Siecią kompleksową będzie sieć dołączona na poziomie regionalnym i krajowym do sieci bazowej. Stanowi ona integralną część polityki TEN-T. Będzie zarządzana w dużej mierze przez same państwa członkowskie, z niewielkim udziałem finansowania dostępnego w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, oraz oczywiście w ramach polityki regionalnej.

Źródło: KE