Wytyczne TEN-T

Utworzono: czwartek, 13, luty 2014 08:16 Agnieszka Serbeńska



W maju ubiegłego roku Komisja, Rada i Parlament Europejski zawarły porozumienie w sprawie przekształcenia istniejącej transeuropejskiej sieci dróg, linii kolejowych, portów lotniczych i kanałów w jednolitą sieć transportową. Dotychczasowy bowiem układ tych połączeń miał swego rodzaju charakter mozaiki. To nie gwarantowało jakości połączeń transportowych, nie sprzyjało też spójności gospodarczej, terytorialnej i społecznej UE. Efektem porozumienia są przyjęte rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 grudnia 2013 roku wytyczne dotyczące rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (NR 1315/2013).

Infrastruktura transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) składa się z infrastruktury transportu: kolejowego, wodnego śródlądowego, drogowego, morskiego, lotniczego i multimodalnego. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady wyszczególnia wymogi, które należy spełnić w zakresie zarządzania tą infrastrukturą, określa jej priorytety rozwoju oraz środki wdrażania nowej koncepcji TEN-T. Konstrukcja nowej transeuropejskiej sieci będzie służyć podnoszeniu konkurencyjności gospodarki kontynentu. Zakończenie realizacji tej koncepcji wyznaczono na 2030 rok, a więc do tego czasu powstanie zasadniczy trzon transportowy, niezbędny dla właściwego funkcjonowania przedsiębiorstw na jednolitym unijnym rynku.

Koncepcja TEN-T wpisana jest w założenia unijnej perspektywy finansowej lat 2014-2020. Finansowanie TEN-T zakłada skoncentrowanie środków na projektach służących uzupełnieniu brakujących ogniw w transgranicznych połączeniach oraz usunięciu tzw. wąskich gardeł transportowych. Zatem w nowej perspektywie UE nie będzie się już skupiała na odrębnych, pojedynczych projektach inwestycyjnych.

Phoca PDF

Celem nowej polityki transportowej UE jest bowiem stworzenie komplementarnej sieci. Rdzeń sieci TEN-T wesprze rozległa sieć tras sieci bazowej* ustanawianej na poziomie regionalnym i krajowym. Narzędziem finansującym te zamierzenia jest powołany przez UE nowy program „Łącząc Europę".

Unijna polityka transportowa, w tym planowanie, rozwijanie i użytkowanie transeuropejskich sieci transportowych, zmierza do osiągnięcia głównych celów zawartych i opisanych w europejskich dokumentach strategicznych, takich jak między innymi „Europa 2020" czy „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu" (tzw. Biała księga transportu). Tymi celami są: sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego i wzmocnienie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. W Białej księdze są też odwołania do wdrożeń technologii informacyjno-komunikacyjnych w zakresie transportu, by w ten sposób zapewnić lepsze i zintegrowane zarządzanie ruchem oraz uprościć procedury administracyjne dzięki poprawie logistyki transportu towarów, śledzeniu ruchu i pochodzenia ładunków oraz zoptymalizowaniu rozkładów i przepływów ruchu. Celem ustanowionym w białej księdze jest też obniżenie do roku 2050 emisji gazów cieplarnianych o 60% w stosunku do poziomów z roku 1990. Szczegółowe cele unijnej polityki obejmują również zapewnienie niezakłóconego, bezpiecznego i zrównoważonego przepływu osób i towarów, zapewnienie dostępności i łączności wszystkich regionów Unii oraz przyczynienie się do dalszego rozwoju gospodarczego i konkurencyjności w perspektywie globalnej. Właśnie te szczegółowe cele są możliwe do osiągnięcia przez ustanowienie wzajemnych połączeń i interoperacyjności pomiędzy krajowymi sieciami transportowymi.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 grudnia 2013 roku w sprawie wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (NR 1315/2013) opisuje z jakich elementów składa się infrastruktura danego sektora transportu i wymienia jakie musi ona spełniać wymagania prawno-techniczne. Każdemu też rodzajowi infrastruktury transportowej przypisano katalog priorytetów rozwojowych.

Priorytetami w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej są: wdrażanie ERMTS; przejście do toru o szerokości nominalnej 1 435 mm; łagodzenie skutków hałasu i wibracji spowodowanych przez transport kolejowy, w szczególności za pomocą środków w zakresie taboru i infrastruktury, w tym instalacji chroniących przed hałasem; spełnianie wymogów dotyczących infrastruktury i zwiększanie interoperacyjności; podnoszenie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych; w stosownych przypadkach – połączenie kolejowej infrastruktury transportowej z infrastrukturą portów śródlądowych.

Priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury śródlądowych dróg wodnych to: wdrażanie środków niezbędnych do osiągnięcia standardów śródlądowych dróg wodnych klasy IV; w stosownych przypadkach, osiągnięcie wyższych standardów w zakresie modernizacji istniejących dróg wodnych i budowy nowych dróg wodnych zgodnie z charakterystyką techniczną infrastruktury określoną przez ECMT, tak aby

spełnić potrzeby rynku; wdrażanie aplikacji telematycznych, w tym usługi informacji rzecznej (RIS); łączenie infrastruktury portów śródlądowych z infrastrukturą transportu kolejowego towarowego i transportu drogowego; zwracanie szczególnej uwagi na rzeki o swobodnym biegu zbliżonym do ich stanu naturalnego, które mogą z tego powodu być przedmiotem szczegółowych środków; promowanie zrównoważonego transportu wodnego śródlądowego; modernizacja i zwiększenie przepustowości infrastruktury, konieczne do celów operacji transportowych w obszarze portu.

Priorytetami w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej są: zwiększenie i wspieranie bezpieczeństwa ruchu drogowego; wykorzystywanie ITS, w szczególności systemów multimodalnego zarządzania informacjami i ruchem, oraz zintegrowanych systemów komunikacji i płatności; wprowadzenie nowych technologii i innowacji w celu wspierania transportu niskoemisyjnego; zapewnienie użytkownikom komercyjnym odpowiedniej liczby miejsc parkingowych o odpowiednim poziomie bezpieczeństwa i ochrony; złagodzenie wpływu zagęszczenia ruchu na drogach.

Priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury morskiej to: wspieranie autostrad morskich, w tym żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, ułatwianie rozwoju powiązań z zapleczem, a w szczególności opracowanie środków poprawiających ekologiczność żeglugi morskiej zgodnie z obowiązującymi wymogami wynikającymi z prawa Unii lub z odpowiednich umów międzynarodowych; połączenie portów morskich ze śródlądowymi drogami wodnymi; wdrażanie VTMIS i usług e-Maritime; wprowadzenie nowych technologii i innowacji w celu propagowania paliw alternatywnych takich jak LNG i efektywnego energetycznie transportu morskiego; modernizacja i zwiększenie przepustowości infrastruktury, konieczne do celów operacji transportowych w obszarze portu.

Priorytetami w zakresie rozwoju infrastruktury transportu lotniczego są: zwiększanie przepustowości portów lotniczych; wspieranie wdrażania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i systemów zarządzania ruchem lotniczym, w szczególności tych, które są związane z wprowadzaniem systemu SESAR; usprawnianie wzajemnych połączeń multimodalnych portów lotniczych z infrastrukturą innych rodzajów transportu; podniesienie poziomu zrównoważoności i łagodzenie oddziaływania lotnictwa na środowisko.

Priorytety w zakresie rozwoju multimodalnej infrastruktury transportowej to: zapewnienie skutecznych połączeń wzajemnych i integracji infrastruktury sieci kompleksowej, w tym poprzez infrastrukturę dostępową, w razie potrzeby, oraz terminale towarowe i platformy logistyczne; usunięcie najważniejszych technicznych i administracyjnych przeszkód utrudniających transport multimodalny; zapewnienie niezakłóconego przepływu informacji między rodzajami transportu i realizacji usług multimodalnych i usług dotyczących jednego rodzaju transportu w całym transeuropejskim systemie transportowym.

***

Phoca PDF

Transeuropejska sieć transportowa ma wzmocnić spójność społeczną, gospodarczą i terytorialną Unii. Ma też przyczynić się do stworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportowego. W tym obszarze transport musi być więc wydajny i zrównoważony, zwiększać korzyści dla użytkowników i wspierać procesy niwelujące zjawiska wyłączenia społecznego. Zgodnie z wymaganiami opisanymi w rozporządzeniu transeuropejska sieć transportowa musi być projektowana, rozwijana i eksploatowana w sposób zasobooszczędny. Oznacza to działania nastawione na: rozwój, ulepszanie i utrzymywanie istniejącej infrastruktury transportowej; optymalizację integracji infrastruktury i wzajemnych połączeń; wdrażanie nowych technologii i aplikacji telematycznych, o ile jest to uzasadnione finansowo; uwzględnianie możliwych synergii z innymi sieciami, w szczególności transeuropejskimi sieciami energetycznymi lub 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, w razie konieczności, zwiększania przepustowości infrastruktury; odpowiednie uwzględnienie wrażliwości infrastruktury transportowej na zmianę klimatu oraz klęski żywiołowe lub katastrofy spowodowane przez człowieka, aby umożliwić podjęcie tych wyzwań.

AS

**Sieć bazowa (przedstawiona jest na mapach znajdujących się w załączniku I rozporządzenia), obejmuje te części sieci kompleksowej, które są strategicznie najważniejsze dla realizacji celów polityki transeuropejskiej sieci transportowej i odzwierciedlają zmieniający się popyt na przewozy oraz potrzebę istnienia transportu multimodalnego. Przyczynia się ona w szczególności do obsługi zwiększonej mobilności i zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa oraz do rozwoju niskoemisyjnego systemu transportowego. Sieć bazowa jest połączona w węzłach i zapewnia połączenia między państwami członkowskimi oraz z sieciami infrastruktury transportowej państw sąsiadujących.*

Phoca PDF