



Bruksela, dnia 20 listopada 2013 r.

KANCELARIA SENATU

Przedstawiciel Kancelarii Senatu
przy Unii Europejskiej

Sprawozdanie nr 102/2013

Sprawozdanie nt. nowej unijnej polityki w zakresie infrastruktury

Bruksela, 17 października 2013 r.

W ramach najbardziej radykalnej reformy unijnej polityki infrastruktury od czasu jej wprowadzenia w latach 80. Komisja opublikowała w dniu 17 października nowe mapy przedstawiające dziewięć głównych korytarzy, które będą stanowić trzon transportu na jednolitym rynku europejskim i zrewolucjonizują połączenia wschód–zachód. Aby taki poziom ambicji mógł zostać zrealizowany, unijne finansowanie infrastruktury transportowej w latach 2014–2020 wzrośnie trzykrotnie, sięgając 26 mld euro.

Rozpatrywana jako całość nowa unijna polityka w zakresie infrastruktury przekształci obecną europejską mozaikę dróg, linii kolejowych, portów lotniczych i kanałów w jednolitą europejską sieć transportową (TEN-T).

Wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej **Siim Kallas**, który odpowiada za transport, powiedział: „Transport ma fundamentalne znaczenie dla gospodarki Europy. Bez dobrych połączeń Europa nie będzie w stanie się rozwijać, a jej mieszkańcy nie zazną dobrobytu. Dzięki nowej unijnej polityce w zakresie infrastruktury powstanie potężna europejska sieć transportowa w 28 państwach członkowskich, która będzie sprzyjać wzrostowi gospodarczemu i konkurencyjności. Umożliwi ona transformację połączeń wschód–zachód, a dzisiejszą transportową mozaikę zastąpi prawdziwie europejska sieć połączeń.”

- **Nowa unijna polityka w zakresie infrastruktury**

W ramach nowej polityki po raz pierwszy ustanowiono **bazową sieć transportową** opartą na dziewięciu głównych korytarzach: 2 korytarzach północ–południe, 3 korytarzach wschód–zachód i 4 korytarzach diagonalnych. Sieć bazowa przekształci połączenia wschód-zachód, zapewni usunięcie wąskich gardeł, modernizację infrastruktury i usprawnienie transgranicznej działalności przewozowej na potrzeby pasażerów i przedsiębiorstw w całej UE. Usprawni ona

również połączenia między różnymi środkami transportu i przyczyni się do realizacji unijnych celów w zakresie przeciwdziałania zmianie klimatu. Sieć bazowa ma zostać ukończona do 2030 r. Dostępność finansowania będzie zależała od pomyślnego zakończenia negocjacji dotyczących całych wieloletnich ram finansowych na lata 2014–2020.

Finansowanie infrastruktury transportowej w latach 2014–2020 wzrośnie trzykrotnie, sięgając 26 mld euro. Finansowanie ze strony UE będzie ściśle ukierunkowane na bazową sieć transportową, która ma największą europejską wartość dodaną. W celu priorytetowego potraktowania połączeń wschód-zachód prawie połowa unijnych środków na finansowanie infrastruktury transportowej (11,3 mld euro z instrumentu „Łącząc Europę”) zostanie przeznaczona wyłącznie dla krajów objętych polityką spójności.

Kwota 26 mld euro (według cen bieżących) przeznaczona na transport dzięki instrumentowi „Łącząc Europę” w ramach wieloletnich ram finansowych stanowić będzie skuteczny „kapitał załączkowy” pobudzający dalsze inwestycje państw członkowskich na rzecz uzupełnienia trudnych połączeń i powiązań transgranicznych, które mogłyby w innej sytuacji nie powstać. Szacuje się, że koszt realizacji pierwszej fazy finansowania sieci bazowej na lata 2014–2020 (zob. załączoną listę projektów) wyniesie 250 mld euro. Sieć bazowa ma zostać ukończona do roku 2030.

- **Czym jest polityka UE w zakresie infrastruktury?**

Transport ma decydujące znaczenie dla gospodarki europejskiej: bez dobrych połączeń Europa nie będzie się rozwijać ani prosperować. W ramach nowej polityki UE w zakresie infrastruktury powstanie potężna europejska sieć transportowa obejmująca 28 państw członkowskich, aby sprzyjać wzrostowi gospodarczemu i konkurencyjności. Połączy ona Wschód z Zachodem i zastąpi obecną mozaikę połączeń transportowych prawdziwie europejską siecią.

Unijne środki finansowe przeznaczone w ramach nowej polityki UE w zakresie infrastruktury na transport w latach 2014–2020 wzrosną trzykrotnie, do kwoty 26 mld euro. Jednocześnie finansowanie transportu w ramach tej polityki skoncentruje się na ściśle określonej nowej **sieci bazowej**. Sieć bazowa będzie filarem transportu w obrębie europejskiego jednolitego rynku. Umożliwi ona usunięcie „wąskich gardeł”, modernizację infrastruktury i usprawnienie transgranicznej działalności przewozowej na potrzeby pasażerów i przedsiębiorstw w całej UE. Jej realizacja będzie prowadzona poprzez utworzenie dziewięciu głównych korytarzy transportowych, które połączą państwa członkowskie i zainteresowane strony oraz umożliwią ukierunkowane wykorzystanie ograniczonych zasobów i osiągnięcie wyników.

Wsparcie nowej sieci bazowej TEN-T stanowić będzie kompleksowa sieć tras, uzupełniająca sieć bazową na poziomie regionalnym i krajowym. Celem jest stopniowe (do 2050 r.) skrócenie czasu potrzebnego ogromnej większości europejskich obywateli i przedsiębiorców na dotarcie do sieci kompleksowej do nie więcej niż 30 minut.

Traktowana, jako całość, nowa sieć transportowa zapewni:

- podróżowanie w warunkach zwiększonego bezpieczeństwa i mniejszego zatłoczenia;
- łatwiejsze i szybsze przejazdy.

- **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 dobrej koniunktury.

W praktyce istnieje pięć głównych typów problemów, z którymi należy się zmierzyć na poziomie 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.
- Pomiedzy 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

- **Nowa sieć bazowa – dane liczbowe**

Sieć bazowa obejmie:

- 94 główne porty europejskie z połączeniami kolejowymi i drogowymi;
- 38 kluczowych portów lotniczych z połączeniami kolejowymi do dużych miast;
- 15 000 km linii kolejowych dostosowanych do dużych prędkości;
- 35 projektów transgranicznych mających na celu usunięcie wąskich gardeł.

Investycje te stanowią będą **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.

- **Korytarze sieci bazowej – krótki opis**

- **Korytarz bałtycko-adriatycki** jest jedną z najważniejszych transeuropejskich sieci drogowo-kolejowych. Łączy on Bałtyk z Morzem Adriatyckim, prowadząc przez przemysłowe 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 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 Malte.

- **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 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**

To, co nazywamy siecią kompleksową, to sieć dołączona na poziomie regionalnym i krajowym do sieci bazowej. Ta sieć kompleksowa stanowi integralną część polityki TEN-T. Będzie ona zarządzana w dużej mierze przez same państwa członkowskie, z niewielkim udziałem finansowania dostępnego w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, oraz oczywiście w ramach polityki regionalnej. To jest właśnie pomocniczość w praktyce. Naszym zamiarem jest sprawienie, aby stopniowo, do 2050 r., czas potrzebny ogromnej większości europejskich obywateli i przedsiębiorców na dotarcie do sieci uzupełniającej wynosił nie więcej niż 30 minut.

Nowe wytyczne w zakresie TEN-T idą znacznie dalej niż do tej pory pod względem szczegółowości wymogów, obejmując również sieć kompleksową, tak że z czasem – w perspektywie roku 2050 – wielkie części sieci kompleksowej będą funkcjonować w połączeniu, na zasadzie w pełni interoperacyjnych i skutecznych norm, jeśli chodzi o kolej, samochody elektryczne itd.

- **Finansowanie unijne**

W ramach instrumentu „Łącząc Europę” na infrastrukturę transportową w następnym okresie finansowym obejmującym lata 2014–2020 udostępnia się 26 mld euro, czyli trzy razy więcej niż wynosi obecnie dostępne finansowanie. 80 do 85 proc. tej kwoty zostanie przeznaczona na wparcie:

- projektów priorytetowych wzdłuż dziewięciu korytarzy realizacyjnych sieci bazowej. Będzie można także uzyskać środki finansowe na ograniczoną liczbę projektów na innych odcinkach, które posiadają wysoką europejską wartość dodaną dla sieci bazowej;
- finansowania projektów horyzontalnych – głównie związanych z technologią informacyjną – na przykład finansowania systemu SESAR (aspektu technologicznego systemu zarządzania ruchem lotniczym w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej) lub europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), które muszą być wykorzystywane we wszystkich głównych korytarzach transportowych. Kwestia ta jest szczególnie ważna – ponieważ kolejną innowacją w nowej sieci bazowej jest istnienie bardziej rygorystycznych wymogów dotyczących „dołączanych” systemów transportowych, co oznacza konieczność inwestycji w spełnienie przede wszystkim obowiązujących norm unijnych, np. normy dotyczącej systemu sygnalizacji kolejowej ERTMS. Autostrady morskie – jako aspekt morski TEN-T – zostaną również objęte tym priorytetowym traktowaniem.

Pozostałe środki finansowe będzie można przeznaczyć na projekty doraźne, w tym na projekty związane z siecią kompleksową.

Szacuje się, że wartość potrzebnych inwestycji w sieć bazową w latach 2014–2020 sięga 250 mld euro. Komisja będzie regularnie publikować zaproszenia do składania wniosków, aby sprawić, by jedynie najlepsze projekty o najwyższej unijnej wartości dodanej otrzymywały finansowanie unijne. W latach 2014–2020 unijne środki finansowe przeznaczone na transport w ramach instrumentu „Łącząc Europę” wzrosną trzykrotnie, do kwoty **26 mld euro**, a jednocześnie finansowanie transportu w ramach tego instrumentu skoncentruje się na ściśle określonej nowej sieci bazowej.

W ogólnym ujęciu instrument „Łącząc Europę” służyć będzie finansowaniu priorytetowej dla UE infrastruktury transportowej, energetycznej i cyfrowej szerokopasmowej. Instrument ten będzie wspierać kluczową infrastrukturę dla wzmocnienia jednolitego rynku. W jego ramach istnieje będzie jednolity fundusz w wysokości 33,242 mld euro na lata 2014–2020, z czego 26,250 mld euro zostanie przeznaczone na transport, a z tej kwoty 11,305 mld euro będzie wyodrębnione na związane z transportem inwestycje infrastrukturalne w państwach członkowskich kwalifikujące się do finansowania w ramach Funduszu Spójności.

- **Co to oznacza dla połączeń Wschód–Zachód?**

W ostatnich 20 latach poczyniono wielkie postępy w celu ulepszenia połączeń podróży między zachodnią a wschodnią częścią Europy. Zupełnie lub częściowo brakujące połączenia Wschód–Zachód, bądź połączenia ograniczone jedynie do niektórych rodzajów transportu, zostały obecnie włączone do nowej sieci TEN-T.

W obrębie UE istnieją jednak nadal znaczne różnice pod względem jakości i dostępności infrastruktury pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi oraz w ich obrębie (wąskie gardła). W szczególności połączenia Wschód–Zachód wymagają ulepszeń poprzez stworzenie nowej infrastruktury transportowej lub utrzymanie, naprawę bądź modernizację istniejącej infrastruktury.

Zamiast na projekty indywidualne, większy nacisk kładzie się teraz na stworzenie sieci bazowej korytarzy strategicznych, które połączą Wschód z Zachodem i wszystkie zakątki na rozległym obszarze geograficznym – od Portugalii do Finlandii i od wybrzeża Szkocji do brzegów Morza Czarnego.

Połączenia Wschód–Zachód mają zdecydowane pierwszeństwo w nowej unijnej polityce infrastrukturalnej.

Jeśli chodzi o finansowanie, dla państw korzystających z pomocy w ramach polityki spójności wyodrębniono kwotę co najmniej 11,3 mld euro. Ma to stanowić dodatkowe wsparcie dla inwestycji w główne połączenia Wschód–Zachód.

Do uruchomienia sieci bazowej wykorzystanych zostanie dziewięć korytarzy. Każdy z korytarzy sieci bazowej musi obejmować trzy rodzaje transportu, trzy państwa członkowskie i dwa odcinki transgraniczne.

Spośród dziewięciu korytarzy sieci bazowej siedem ma autentyczny wymiar wschodnio-zachodni: korytarz bałtycko-adriatycki, korytarz Morze Północne–Bałtyk, korytarz śródziemnomorski, korytarz wschodnio-śródziemnomorski, korytarz atlantycki, korytarz Morze Północne–Morze Śródziemne, korytarz Ren–Dunaj. W praktyce widać teraz, że w przyszłości korytarze z połączeniami multimodalnymi rozciągać się będą ze wschodu na zachód i z regionów peryferyjnych pod względem geograficznym do centrum UE.

Oto kilka przykładów ilustrujących tę sytuację.

- Nie było do tej pory projektu priorytetowego, który łączyłby Polskę i Niemcy. Obecnie są trzy połączenia w sieci bazowej (Szczecin–Berlin, Warszawa–Berlin i Drezno–Wrocław). Połączenie Warszawa–Berlin jest również częścią korytarza Morze Północne–Bałtyk łączącego Rotterdam z Tallinem.
- Porty niemieckie nie miały połączenia poprzez projekt priorytetowy z krajami środkowoeuropejskimi (Węgrami, Republiką Czeską, Słowacją, Bułgarią, Rumunią). Obecnie połączenie to stanowi część korytarza wschodniośródziemnomorskiego.
- Słowacja i Republika Czeska nie miały wydajnego połączenia z południowymi Niemcami. Obecnie dwa połączenia sieci bazowej (Praga–Norymberga–Frankfurt i Praga–Monachium–Stuttgart) są częścią korytarza Ren–Dunaj.
- Dunaj jako taki był projektem priorytetowym, lecz ograniczonym do śródlądowych dróg wodnych. Obecnie korytarz Ren–Dunaj nie tylko obejmuje Dunaj, lecz lepiej łączy go z innymi śródlądowymi drogami wodnymi (Renem) i zawiera linie kolejowe i drogi łączące Europę Środkową z Niemcami i Francją.

- **Jak wybrano projekty wchodzące w skład sieci bazowej?**

W myśl podstawowej zasady każdy kraj powinien mieć dostęp do sprawnej europejskiej bazowej sieci transportowej, co umożliwi swobodny przepływ osób i towarów. Wszystkie kraje europejskie zostaną połączone z tą siecią.

Projekty wchodzące w skład sieci bazowej, którym nadano priorytetowe znaczenie, jeśli chodzi o finansowanie unijne w następnym okresie finansowania (2014–2020), przedstawiono w załączniku do rozporządzenia w sprawie instrumentu „Łącząc Europę”.

Projekty te kwalifikują się do unijnego finansowania w zakresie transportu na lata 2014–2020, ponieważ:

- spełniają kryteria określone w metodyce mającej zastosowanie do sieci bazowej (więcej informacji o metodyce i kryteriach przedstawiono poniżej);
- mają wysoką unijną wartość dodaną;
- oraz są gotowe do realizacji w latach 2014–2020.

Do państw członkowskich należeć będzie przedłożenie Komisji szczegółowych wniosków i na tej podstawie przyznane zostanie finansowanie. Powinno się to zacząć z początkiem roku 2014. Dokładny poziom dostępnego finansowania unijnego zależy również od szczegółowych danych zawartych we wnioskach krajowych. Łączny wkład unijny na rzecz dużych inwestycji w infrastrukturę transportową zwykle wynosić będzie około 20 proc. kosztów inwestycyjnych w każdym siedmioletnim okresie budżetowym. Wsparcie na rzecz poszczególnych analiz może wynieść do 50 proc., a na rzecz analiz i robót budowlanych w przypadku projektów transgranicznych – do 40 proc. Pozostała część finansowania pochodzi od państw członkowskich, władz regionalnych lub ewentualnie inwestorów prywatnych. W przypadku co najmniej 11,3 mld euro zarezerwowanych dla państw członkowskich kwalifikujących się do pomocy w ramach Funduszu Spójności współfinansowanie może wynieść maksymalnie 85 proc.

- **Co oznaczają bardziej rygorystyczne wymagania dla sieci bazowej?**

Projekty otrzymujące finansowanie w ramach sieci bazowej będą musiały spełniać surowe wymogi techniczne.

Zwłaszcza w przypadku sieci bazowej uzasadnione jest, aby wymogi techniczne były obowiązkowo interoperacyjne w całej sieci. Oznacza to na przykład, że ERTMS (europejski system zarządzania ruchem kolejowym), podstawowy inteligentny system transportowy sterujący ruchem pociągów, musi być wszędzie stosowany. Podobnie normy bezpieczeństwa drogowego dotyczące wymogów bezpieczeństwa w tunelach i wymogów bezpieczeństwa drogowego muszą być stosowane w całej sieci, a technologie wykorzystywane w systemach ITS (inteligentnych systemach transportowych) muszą być kompatybilne. Również jeśli w przyszłości ma powstać infrastruktura punktów ładowania pojazdów elektrycznych, logiczne

jest, że punkty te muszą spełniać wspólne normy, aby samochody mogły z nich korzystać w całej sieci.

- **Jak KE zdobędzie 250 mld euro potrzebne na sieć bazową?**

31,7 mld euro przeznaczone na transport w ramach instrumentu „Łącząc Europę” w wieloletnich ramach finansowych zadziała w istocie jako „kapitał zalążkowy” służący do pobudzania dalszych inwestycji ze strony państw członkowskich w celu uzupełnienia trudnych połączeń i powiązań transgranicznych, które mogłyby w innej sytuacji nie powstać.

Finansowanie TEN-T powoduje bardzo wyraźny efekt dźwigni. Doświadczenia ostatnich lat pokazują, że każdy milion euro wydany na poziomie europejskim pociąga za sobą 5 mln euro od rządów państw członkowskich i 20 mln euro z sektora prywatnego.

Oprócz wspomnianych funduszy uzyskanych dzięki dźwigni finansowej pojawia się obecnie możliwość pozyskania nowych środków z sektora prywatnego dzięki innowacyjnym instrumentom finansowym, takim jak obligacje projektowe.

- **Jak działa współfinansowanie? Ile środków pochodzi od państw członkowskich, a ile od Unii?**

Infrastruktura transportowa wymaga ogromnych inwestycji, które dokonywane będą nadal w wielkiej części przez państwa członkowskie. Rolą Unii, jeśli chodzi o inwestycje i koordynację, jest tworzenie wartości dodanej dzięki usuwaniu kłopotliwych wąskich gardel i budowie brakujących powiązań i połączeń, a także wspieranie tworzenia prawdziwej europejskiej sieci transportowej.

Zwykle stawki współfinansowania projektów TEN-T w sieci bazowej wyniosą:

- do 50 proc. współfinansowania unijnego na analizy;
- do 20 proc. na roboty budowlane (na przykład prace rozpoznawcze w przypadku dużego tunelu);
- istnieją pewne możliwości zwiększenia współfinansowania projektów transgranicznych dotyczących połączeń kolejowych i poprzez śródlądowe drogi wodne (do 40 proc.);
- w przypadku niektórych projektów w zakresie ITS, jak np. ERTMS, możliwe jest udostępnienie wyższego współfinansowania sięgającego 50 proc. w celu wsparcia państw członkowskich dokonujących takiej transformacji.

- **W jaki sposób nowa sieć TEN-T realizuje cele ochrony środowiska?**

TEN-T jest podstawowym narzędziem polityki transportowej służącym realizacji ogólnego celu, jakim jest zmniejszenie o 60 proc. emisji z transportu do roku 2050 (zob. opublikowana

w 2011 r. biała księga na temat transportu do 2050 r.). W swej istocie TEN-T jest multimodalną siecią transportową, która ma ułatwić zasadniczą zmianę polegającą na rezygnowaniu z drogowego transportu pasażerów i towarów na rzecz transportu kolejowego i innych rodzajów transportu. Wszystkie projekty TEN-T muszą przejść rygorystyczną ocenę oddziaływania na środowisko przed zakwalifikowaniem ich do finansowania unijnego. W tym celu muszą one spełnić wszystkie wymogi w zakresie planowania i zrównoważonego rozwoju określone na mocy przepisów UE dotyczących ochrony środowiska.

- **Kontekst polityki TEN-T**

Celem polityki w zakresie sieci transeuropejskiej jest stworzenie infrastruktury transportowej i połączeń transportowych stanowiących podstawę jednolitego rynku w celu zapewnienia swobodnego przepływu towarów i osób oraz wspierania wzrostu gospodarczego, zwiększania zatrudnienia i konkurencyjności UE. W przeszłości systemy transportowe w Europie rozwijane były w dużej mierze według potrzeb krajowych. Rezultatem był niedostatek bądź brak wzajemnych połączeń transportowych na granicach oraz wzdłuż kluczowych korytarzy. Słaby rozwój tego rodzaju wzajemnych połączeń utrudnia wzrost gospodarczy. Od lat 90-tych w ramach polityki TEN-T środki unijne koncentrowano na wspieraniu rozwoju kluczowych europejskich projektów infrastrukturalnych. Udało się w tej sferze odnieść wiele istotnych sukcesów. Biorąc jednak pod uwagę zwłaszcza trudny okres finansowania, zachodzi konieczność ukierunkowania wydatków UE w dziedzinie transportu na działania zapewniające maksymalną wartość dodaną, aby stworzyć solidną europejską sieć bazową.

Mapę sieci bazowej TEN-T (transeuropejskiej sieci transportowej) oraz dziewięć głównych korytarzy załączono do tego sprawozdania. Ponadto załączony został opis korytarzy przechodzących przez Polskę.

Więcej informacji na stronie http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm
http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/ten-t-corridors_en.htm

Opracowała:
Dr Magdalena Skulimowska¹

¹ Na podstawie informacji Komisji Europejskiej.

POLAND

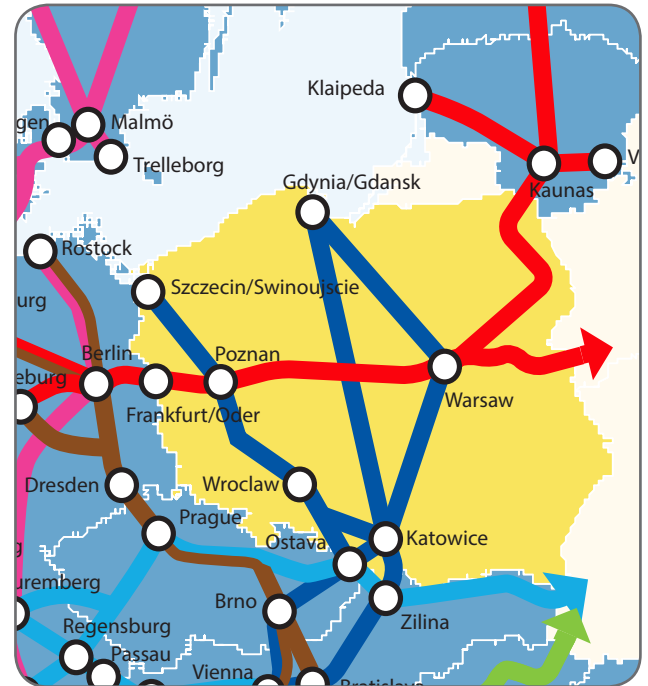
What are the key benefits?

Poland has two TEN-T Core Network Corridors crossing its territory.

The Baltic-Adriatic Corridor is one of the most important trans-European road and railway axes. It connects the Baltic with the Adriatic Sea, through industrialized areas between Southern Poland (Upper Silesia), Vienna and Bratislava, the Eastern Alpine region and Northern Italy. It comprises important railway projects such as Semmering base tunnel and Koralm railway in Austria.

The North Sea-Baltic Corridor connects the ports of the Eastern shore of the Baltic Sea with the ports of the North Sea. The corridor will connect Finland with Estonia by ferry, provide modern road and rail transport links between the three Baltic States on the one hand and Poland, Germany, the Netherlands and Belgium on the other. Between the Odra River and German, Dutch and Flemish ports, it also includes inland waterways, such as "Mittelland-Kanal". The most important project is "Rail Baltic(a)", a European standard gauge railway between Tallinn, Riga, Kaunas and North-Eastern Poland.

The multimodal TEN-T Core Network with the Core Network Corridors will contribute strongly to European cohesion and strengthen the internal market. A more competitive economy will produce higher employment. Enhanced multimodality on a better rail, inland waterways and maritime infrastructure within the multimodal TEN-T, as well as innovative technologies in the field of transport, will induce modal shift, reduce congestion on road, cut emissions of greenhouse and polluting gases and boost transport safety and security. The corridors and key projects which contribute to completing them are set out below.



The new infrastructure policy in Europe

Transport is vital to the European economy, without good connections Europe will not grow or prosper. The new EU infrastructure policy will put in place a powerful European transport network across 28 Member States to promote growth and competitiveness. It will connect East with West and replace today's transport patchwork with a network that is genuinely European.

The new policy triples EU financing to 26€ billion for transport for the period 2014-2020, at the same time it refocuses transport financing on a tightly defined new core network. The core network will form the backbone for transportation in Europe's Single Market. It will remove bottlenecks, upgrade infrastructure and streamline cross border transport operations for passengers and businesses throughout the EU. Its implementation will be pushed ahead by the setting up of 9 major transport corridors that will bring together Member States and stakeholders and will allow to concentrate tight resources and achieve results.

The new core TEN-T network will be supported by a comprehensive network of routes, feeding into the core network at regional and national level. The aim is to ensure that progressively, and by 2050, the great majority of Europe's citizens and businesses will be no more than 30 minutes' travel time from this comprehensive network.

Taken as a whole, the new transport network will deliver:

- safer and less congested travel
- as well as smoother and quicker journeys.

PL

Baltic – Adriatic

Gdynia - Katowice	Rail	Works
Gdynia, Gdańsk	Ports	port interconnections, (further) development of multimodal platforms
Warszawa - Katowice	Rail	Works
Wrocław – Poznań – Szczecin/ Świnoujście	Rail	Works
Świnoujście, Szczecin	Port	port interconnections
Bielsko Biala – Žilina	Road	Works
Katowice - Ostrava - Brno - Wien & Katowice - Žilina - Bratislava - Wien	Rail	works, in particular cross-border sections PL-CZ, CZ-AT, PL-SK and SK-AT, Brno-Přerov line; (further) development of multimodal platforms and airport-rail interconnections

North Sea – Baltic

Tallinn - Riga - Kaunas - Warszawa	Rail	(detailed) studies for new UIC gauge fully interoperable line; works for new line to start before 2020; upgrading and new line on PL territory; rail – airports/ports interconnections, rail-road terminals, MoS
Via Baltica Corridor	Road	works for cross-border sections (EE, LV, LT, PL)
BY border - Warszawa - Poznań - DE border	Rail	works on existing line, studies for high speed rail

Key transport nodes on the TEN-T Network

Wrocław – Praha	Cross-Border	Rail	studies
Nowa Sól – Hradec Králové	Cross-Border	Road	works
Kędzierzyn Koźle – Chałupki-granica	Cross-Border	Rail	works
UA Border – Kraków – Katowice – Wrocław – Dresden	Other Core Network	Rail	works

For more information:

http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm
http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/revision-t_en.htm
http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/index_en.htm

