

Korytarz Bałtyk-Adriatyk

Drugi Plan pracy Koordynatora
Europejskiego

Kurta Bodewiga

Październik 2016

Niniejszy raport stanowi opinię koordynatora europejskiego i nie narusza oficjalnego stanowiska Komisji Europejskiej.

Spis treści

1. Drugi Plan pracy dla korytarza Bałtyk – Adriatyk.....	4
2. Charakterystyka korytarza Bałtyk – Adriatyk.....	6
3. Wyniki badania rynku transportowego	17
4. Problemy związane z przepustowością sieci kolejowych i drogowych.....	26
5. Zidentyfikowane planowane projekty.....	31
6. Kwestie finansowe i narzędzia	36
7. Kwestie krytyczne w korytarzu Bałtyk – Adriatyk.....	38
8. Zalecenia i perspektywy koordynatora europejskiego.....	54
9. Dane kontaktowe	68

1. Drugi Plan pracy dla korytarza Bałtyk – Adriatyk

Korytarz Bałtyk – Adriatyk łączy główne węzły (węzły miejskie, porty, porty lotnicze i inne terminale transportowe) dzięki kluczowym połączeniom kolejowym, drogowym, morskimi i powietrznymi między Północą a Południem tj. z Polski przez Republikę Czeską, Słowację i Austrię do Włoch i Słowenii. Taka rozbudowana sieć w Europie Środkowej znacznie wzmacnia infrastrukturalną podstawę wydajnych, bezpiecznych i wysokiej jakości multimodalnych łańcuchów transportowych służących przewozowi towarów i pasażerów. Dzięki wdrożeniu osi transportowej Bałtyk – Adriatyk rozwiną się nowe potoki ruchu między portami bałtyckimi i adriatyckimi a ich zapleczem, wzrośnie także znaczenie tych portów jako punktów wejścia do i wyjścia z korytarza.

W 2014 r. Komisja Europejska, państwa członkowskie oraz liczne podmioty zaangażowane w Forum Korytarza wspólnie utorowały drogę dla rozwoju dziewięciu korytarzy sieci bazowej. Był to punkt wyjścia dla stanowiących wyzwanie, ale bardzo ciekawych działań, które zakończyły się powodzeniem i przyjęciem, w maju 2015 r., pierwszego planu pracy dla korytarza Bałtyk-Adriatyk przez wszystkie sześć zainteresowanych państw członkowskich.

Od tego czasu, wszyscy razem poczyniliśmy znaczne postępy w ramach naszego korytarza. Rzeczywiście, proces „korytarzowy” był z powodzeniem kontynuowany w 2015 i 2016 r., łącznie z organizacją piątego, szóstego i siódmego Forum korytarza w Brukseli, z udziałem przedstawicieli państw członkowskich, zarządców infrastruktury kolejowej i drogowej, Kolejowego Korytarza Towarowego Bałtyk-Adriatyk (RFC5), portów, portów lotniczych, terminali kolejowo-drogowych, regionów, a także czterech strategii makroregionalnych regionów, które przecina nasz korytarz. Ponadto kontynuowaliśmy prace Grupy Roboczej ds. portów, która została powiększona o terminale kolejowo-drogowe i zorganizowaliśmy spotkanie Grupy Roboczej ds. regionów, która została powiększona o węzły miejskie i strategie makroregionalne. W 2014 i 2015 r. zaangażowałem się również w spotkania w wielu punktach korytarza z dużą liczbą zainteresowanych stron. Przede wszystkim spotkałem się ze wszystkimi ministrami transportu, prezesami zarządców infrastruktury, zarówno kolejowej jak i drogowej, odwiedziłem też wszystkie główne porty. Wszystkie te działania zbliżyły do siebie całą „rodzinę korytarza” i, jako koordynator europejski, jestem dumny z bycia częścią tej rodziny. Dziękuję państwom członkowskim i wszystkim innym zainteresowanym stronom za udzielone mi silne i stałe wsparcie oraz za bardzo konstruktywną i harmonijną atmosferę podczas naszych spotkań, co utwierdza mnie w przekonaniu, że korytarz Bałtyk-Adriatyk jest na dobrej drodze, i że jest czymś więcej niż „twardą” infrastrukturą.

Równolegle do tego, konsultanci z tplan (IT, PL) i ich podwykonawcy JPL Project (PL), Paradigma (AT), NDCON (CZ, SK), LeighFisher Limited (IT) oraz University of Maribor (SI) dokonali istotnego postępu w analizie korytarza. Wraz z rozwojem kluczowych wskaźników wydajności (ang.: *Key Performance Indicators* – KPI) dysponujemy teraz dużo bardziej szczegółowym wglądem w spełnianie przez infrastrukturę naszego korytarza wymagań technicznych określonych w Rozporządzeniu TEN-T. Co najważniejsze, udało nam się opracować szczegółowy przegląd projektów i inwestycji, które są planowane i konieczne w korytarzu dla osiągnięcia celów UE w 2030 r. Wiemy również o wiele lepiej, w jakim stopniu projekty są zaawansowane pod względem ich dojrzałości i zapewnienia finansowania. Konsultanci pracowali bardzo ciężko w tworzeniu wspólnych podstaw do naszych dyskusji. Chciałbym przekazać im moje bardzo szczególne podziękowania za wysokiej jakości pracę i doskonałą współpracę na przestrzeni ostatnich dwóch lat.

Oprócz intensywnego procesu konsultacji i uczestnictwa oraz analiz, państwa członkowskie poczyniły znaczny postęp w odniesieniu do niezbędnych inwestycji i realizacji projektów infrastrukturalnych. Ich silne zaangażowanie jest odzwierciedlone, m.in., w poprawie zgodności infrastruktury naszego korytarza z szeregiem wymogów

TEN-T, które są określone w rozporządzeniu (UE) 1315/2013. Szereg istotnych kwestii zostało już odpowiednio uwzględnionych i włączonych do planów inwestycyjnych.

Poza tym, osiągnęliśmy również bardzo duży sukces pod względem wykorzystania środków przyznanych w ramach instrumentu łącząc Europę, zwłaszcza biorąc pod uwagę wyjątkowo dużą konkurencję i przekraczającą dostępne finansowanie liczbę wniosków. W ramach pierwszego zaproszenia do składania wniosków w 2014 r., udało nam się uzyskać 1,03 mld EUR na inwestycje w korytarzu, a w drugim naborze w 2015 r. ponownie ponad 1 mld EUR. Chciałbym skorzystać z tej okazji, aby podziękować państwom członkowskim i zarządom infrastruktury za ich silne zaangażowanie nie tylko pod względem nakładu pracy, ale także pod względem finansowym. Musimy nadal bazować na tych pierwszych osiągnięciach i pragnę zapewnić państwa członkowskie, że nadal będę ich bliskim partnerem w tym zadaniu.

Na zakończenie, chciałbym pogratulować Kolejowemu Korytarzowi Towarowemu Bałtyk-Adriatyk, który rozpoczął działalność w listopadzie 2015 r. W planie wdrożenia RFC5 zostały przedstawione bardzo przydatne i interesujące wyniki, na których mogliśmy oprzeć naszą analizę, podobnie jak RFC5 mógł skorzystać z naszych opracowań. Bardzo sobie cenię i liczę na dalszą bardzo dobrą współpracę pomiędzy naszym korytarzem sieci bazowej a korytarzem RFC.

Wszystkie te bardzo pozytywne zmiany zostały odzwierciedlone w niniejszej, pierwszej aktualizacji planu pracy z 2014 r., które teraz Państwu przedstawiam. Stanowi ona podstawę dla dalszego rozwoju i realizacji inwestycji, które są potrzebne do stworzenia w pełni funkcjonalnego korytarza Bałtyk-Adriatyk.

Według mnie, w pełni operacyjny korytarz Bałtyk – Adriatyk jest czymś więcej niż tylko infrastrukturą transportową. Moja wizja korytarza Bałtyk – Adriatyk zakłada przekształcenie się tego korytarza w korytarz trwałego wzrostu społeczno-gospodarczego. Chciałbym, aby wspomniany korytarz stał się kluczową strefą rozwoju i odgrywał ważną rolę jako jeden z głównych czynników rozwoju gospodarczego w Europie Środkowej. Moja wizja dotycząca tego korytarza opiera się także na jego zrównoważonym wymiarze, dającym wyraźne pierwszeństwo środkom transportu bardziej przyjaznym środowisku i środkom wspierającym przejście z transportu drogowego na kolejowy. Ponadto, korytarz ten musi być postrzegany jako coś więcej niż tylko zwykłe połączenia transportowe między państwami. W celu zmaksymalizowania pozytywnego wpływu jego infrastruktury transportowej na inne sektory społeczne i gospodarcze, musi być on dobrze osadzony w krajowych i regionalnych strategiach rozwoju. Dlatego też musimy przejść z regionalnej i krajowej perspektywy planowania na perspektywę korytarzową.

Przekształcenie tych ambicji w rzeczywistość i przekształcenie korytarza Bałtyk – Adriatyk w funkcjonujący organizm będzie dla nas wyzwaniem. Do osiągnięcia tego ambitnego celu potrzebna będzie ścisła współpraca wszystkich odpowiednich zainteresowanych stron na wszystkich poziomach interwencji. Jestem bardzo zadowolony, że w osi transportowej Bałtyk – Adriatyk posiadamy korytarz z długą historią współpracy międzyregionalnej, na której możemy oprzeć nasze działania. Stanowi to ważną przewagę konkurencyjną.

Ufam, że obecny plan pracy, po swojej pierwszej aktualizacji, jest kolejnym ważnym krokiem, który umożliwi powstanie korytarza, nie tylko poprzez połączenie Północy z Południem, ale także poprzez generowanie wzrostu gospodarczego wzdłuż korytarza i obszarów przyległych. Niniejszy, zaktualizowany plan pracy jest konkretnym planem realizacji sieci bazowej, opartym na dogłębnej analizie korytarza. Powinien być on postrzegany jako ewolucja pierwszego planu pracy korytarza, a nie jako rewolucja. Jednocześnie, jest to tylko etap pośredni, ostateczna wersja planu pracy korytarza jest

przewidziana na 2018 r. Do tego czasu zostanie uszczegółowione studium korytarza, w szczególności w odniesieniu do monitoringu planowanych projektów w korytarzu.

Mówiąc w skrócie, działania w zakresie korytarza Bałtyk – Adriatyk prowadzone w ciągu ostatnich dwu i pół roku pozwoliły nam stworzyć potężny „dorobek korytarza”. Jest to duży postęp i szansa na zrealizowanie celów wypracowanych w ciągu ostatnich lat. Zachęcam Państwa do ścisłej współpracy oraz do odegrania istotnej roli we wdrażaniu niniejszego planu pracy. Proces ten nie kończy się wraz z przekazaniem drugiego planu pracy, lecz jest to dalszy ciąg interesującej drogi, którą chciałbym pokonać wspólnie z Państwem. Wspólnie możemy stworzyć warunki sprzyjające osiągnięciu wzrostu i dobrobytu, zwiększając konkurencyjność wszystkich państw w Europie z korzyścią dla obywateli i przedsiębiorstw, poprzez stworzenie w korytarzu sieci bazowej Bałtyk – Adriatyk prawdziwej europejskiej sieci transportowej o wysokich standardach, która będzie w stanie sprostać wyzwaniom dzisiejszej gospodarki i wymogom z zakresu ochrony środowiska. Liczę na Państwa trwałe zaangażowanie!

2. Charakterystyka korytarza Bałtyk – Adriatyk

Z portów polskich do adriatyckich – przebieg korytarza

Przebieg oraz infrastruktura korytarza sieci bazowej Bałtyk – Adriatyk zostały określone w rozporządzeniach (UE) nr 1315/2013 i 1316/2013. Przebiegając przez sześć państw członkowskich (Polskę, Republikę Czeską, Słowację, Austrię, Włochy i Słowenię) korytarz łączy porty bałtyckie w Gdyni/Gdańsku i Szczecinie/Świnoujściu z poniższymi portami basenu Morza Adriatyckiego: Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale – Porto di Trieste (zwany dalej Port Triest), Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale – Porti di Venezia e Chioggia (zwany dalej Port Wenecja), Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale – Porto di Ravenna (zwany dalej Port Rawenna), Port Koper.

Rys. 1: Przebieg korytarza sieci bazowej Bałtyk – Adriatyk



Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk

Korytarz Bałtyk – Adriatyk o długości 1 800 km pozwala na utworzenie większej liczby możliwych tras między basenami Morza Bałtyckiego i Morza Adriatyckiego: z Północy na Południe, zaczynając bądź w portach w Szczecinie i Świnoujściu, przez Poznań i Wrocław, bądź też w portach w Gdyni i Gdańsku bezpośrednio do Katowic lub przez Warszawę i Łódź, korytarz łączy polskie węzły miejskie i logistyczne sieci bazowej z węzłami zlokalizowanymi w Republice Czeskiej, na Słowacji i w Austrii, docierając do Wiednia przez Bratysławę lub Ostrawę. Drogowe i kolejowe połączenia korytarza biegną dalej z Austrii w kierunku portów Morza Adriatyckiego: Koperu, Triestu, Wenecji i Rawenny, przez Lublanę w Słowenii lub przez Udine, biegnąc także przez Wenecję i Bolonię we Włoszech.

Korytarz obejmuje łącznie 13 węzłów miejskich i portów lotniczych, 10 portów i blisko 24 czynne terminale kolejowo drogowo. Szkielet osi transportowej Bałtyk – Adriatyk stanowią trasy kolejowe i drogowo. W istocie jest to jeden z niewielu korytarzy, które nie obejmują śródlądowych dróg wodnych, nawet jeżeli korytarz ten łączy się z siecią bazową śródlądowych dróg wodnych TEN-T na różnych odcinkach. Jego sieć kolejowa odpowiada głównie Kolejowemu Korytarzowi Towarowemu nr 5 Bałtyk – Adriatyk.

Korytarz ten przecina pięć innych korytarzy. W Polsce, korytarz ten przecina korytarz Morze Północne – Morze Bałtyckie w kierunku Zachód-Wschód, zaś w Republice Czeskiej, Austrii i na Słowacji przecinają go korytarz Wschód – wschodnia część regionu Morza

Śródziemnego i korytarz Ren – Dunaj. Dalej na południe, we Włoszech i na Słowenii, korytarz w znacznej części przebiega równolegle do korytarza Śródziemnomorskiego. Ponadto, istnieje jedno przecięcie z korytarzem Skandynawia – Morze Śródziemne między Bolonią a Faenzą wzdłuż trasy kolejowej Bolonia – Rawenna, obejmujące także węzły miejskie i logistyczne w Bolonii.

Cele główne i KPI (wskaźniki) dla rozwoju korytarza Bałtyk-Adriatyk

Rozporządzenie TEN-T nr (EU) 1315/2013 określa wyraźne podstawy do działania. Ogólne cele i priorytety rozwoju korytarzy sieci bazowej zostały określone w art. 4 i 10, które obejmują cele rozwojowe w zakresie spójności, takie jak zapewnienie większej dostępności i zmniejszanie różnic w jakości infrastruktury między państwami członkowskimi, rozwijanie połączeń dalekobieżnych, ruchu regionalnego i lokalnego oraz optymalną integrację różnych rodzajów transportu; cele w zakresie efektywności, takie jak uzupełnienie brakujących połączeń i usuwanie wąskich gardeł, zwłaszcza na odcinkach transgranicznych, promowanie interoperacyjności między różnymi rodzajami transportu; wspieranie skutecznego i zrównoważonego wykorzystania infrastruktury oraz, w miarę potrzeby, zwiększanie przepustowości. W ramach celów w zakresie zrównoważonego rozwoju i korzyści dla użytkowników przewiduje się także dążenie do poprawy jakości infrastruktury pod względem bezpieczeństwa, wydajności, wpływu na zmiany klimatu oraz, w stosownych przypadkach, odporności na klęski żywiołowe, oddziaływania na środowisko naturalne, warunków socjalnych, dostępności dla wszystkich użytkowników (w tym osób o ograniczonej mobilności); jak również przewiduje się poprawę jakości usług oraz zapewnienie ciągłości przepływów ruchu, wdrożenie i rozwój aplikacji telematycznych oraz promocję innowacyjnego rozwoju technologicznego.

Ponadto, w odniesieniu do sieci bazowej określono ambitne wymogi dotyczące infrastruktury transportowej, a ich spełnienie musi nastąpić do 2030 r. W ramach działań podejmowanych w studiach korytarzy zleconych na lata 2015-2017, zdefiniowano kluczowe wskaźniki wydajności (KPI) dla dziewięciu korytarzy sieci bazowej w odniesieniu do głównych wymaganych standardów, w celu zbadania stanu wdrożenia i ustanowienia celów ich rozwoju. Po stronie podaży wartości KPI dla korytarza Bałtyk-Adriatyk zostały przedstawione w Tabeli 1 dla wszystkich rodzajów transportu. Tabela zawiera dane dla roku bazowego 2013, zaktualizowany wskaźnik za 2015 r. oraz wartość docelową dla 2030 r. Od 2013 r. zaobserwowane zostały postępy, w szczególności w odniesieniu do wdrożenia ERTMS i długości pociągu, jak również poprawę pod względem szybkości i nacisku osi w korytarzu.

Tab. 1 Wskaźniki KPI po stronie podaży dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk

Rodzaj transportu	Cele	Przewóz osób / rzeczy	KPI	Jednostka	2013	2015	Zmiana	2030
Sieć kolejowa	Spójność	O/R	Elektryfikacja	%	99%	99%	(=)	100%
	Spójność	O/R	Szerokość toru 1435mm	%	100%	100%	(=)	100%
	Spójność/ Wydajność	O/R	Wdrożenie ERTMS	%	0%	18%	(+)	100%
	Spójność	R	Prędkość (>=100km/h)	%	69%	71%	(+)	100%
	Spójność	R	Nacisk osi (>=22.5t)	%	89%	92%	(+)	100%

Rodzaj transportu	Cele	Przewóz osób / rzeczy	KPI	Jednostka	2013	2015	Zmiana	2030
	Spójność	R	Długość pociągu (740m)	%	16%	29%	(+)	100%
Sieć drogową	Spójność	O/R	Droga ekspresowa/ autostrada	%	81%	82%	(+)	100%
	Zrównoważony rozwój	O/R	Dostępność czystych paliw alternatywnych	No.	n/d			n/d
Porty lotnicze	Spójność/ Wydajność	O/R	Połączenie kolejowe do roku 2050 (Warszawa, Wiedeń)	%	100%	100%	(=)	100%
	Wydajność	O/R	Otwarty dostęp do przynajmniej jednego terminal *	%	n/d	100%		100%
	Zrównoważony rozwój	O/R	Dostępność czystych paliw alternatywnych	%	n/d	0%		100%
Porty morskie	Spójność/ Wydajność	R	Połączenie kolejowe	%	100%	100%	(=)	100%
	Spójność/ Wydajność	R	Połączenie do dróg wodnych śródlądowych o klasie IV (5 portów morskich połączonych z drogami wodnymi śródlądowymi)	%	n/d	100%		100%
	Zrównoważony rozwój	R	Dostępność czystych paliw alternatywnych	%	0%	0%	(=)	100%
	Wydajność	R	Otwarty dostęp do przynajmniej jednego terminal *	%	n/d	100%		100%
	Zrównoważony rozwój	O/R	Urządzenia do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki	%	n/d	63%		100%
Porty śródlądowe	Spójność/ Wydajność	R	Połączenie do dróg wodnych śródlądowych o klasie	%	100%	100%	(=)	100%
	Spójność/ Wydajność	R	Połączenie kolejowe	%	100%	100%	(=)	100%

Rodzaj transportu	Cele	Przewóz osób / rzeczy	KPI	Jednostka	2013	2015	Zmiana	2030
	Zrównoważony rozwój	R	Dostępność czystych paliw alternatywnych	%	n/d	0%		100%
	Wydajność	R	Otwarty dostęp do przynajmniej jednego terminala *	%	n/d	100%		100%
Terminale kolejowe (RRT)	Spójność/Wydajność	R	Możliwość przeładunków intermodalnych	%	n/d	100%		100%
	Spójność/Wydajność	R	Dostępność terminal dla pociągów o dł. 740m	%	n/d	38%		100%
	Spójność	R	Dostępność dla pociągów zasilanych elektrycznie	%	n/d	75%		100%
	Wydajność	R	Otwarty dostęp do przynajmniej jednego terminala *	%	n/d	42%		100%

Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk; * Równy dostęp co najmniej jednego terminala dla wszystkich operatorów i zastosowanie przejrzystych opłat.

Spełnienie wymogów dotyczących parametrów technicznych infrastruktury określonych w wytycznych dotyczących TEN-T

W studium korytarza opracowanym w 2014 r. została podjęta analiza odchyień poprzez porównanie parametrów charakteryzujących infrastrukturę z wartościami docelowymi określonymi w art. 39 Rozporządzenia (UE) 1315/2013 dla sieci bazowej. Kontrola zgodności została przedstawiona na ośmiu różnych mapach sporządzonych w oparciu o dane zakodowane (dane ze stycznia 2014 r.) w bazie danych TENtec, które załączono do niniejszego planu prac. W ramach trwającego 2015-2017 badania powyższe zadanie zostało zaktualizowane i uzupełnione poprzez przegląd infrastruktury i usług korytarza w odniesieniu do wymagań określonych w rozdziale II rozporządzenia (UE) 1315/2013. Zaktualizowana analiza przedstawia następujące wyniki zawierające jasne wytyczne dotyczące działań w korytarzu Bałtyk – Adriatyk.

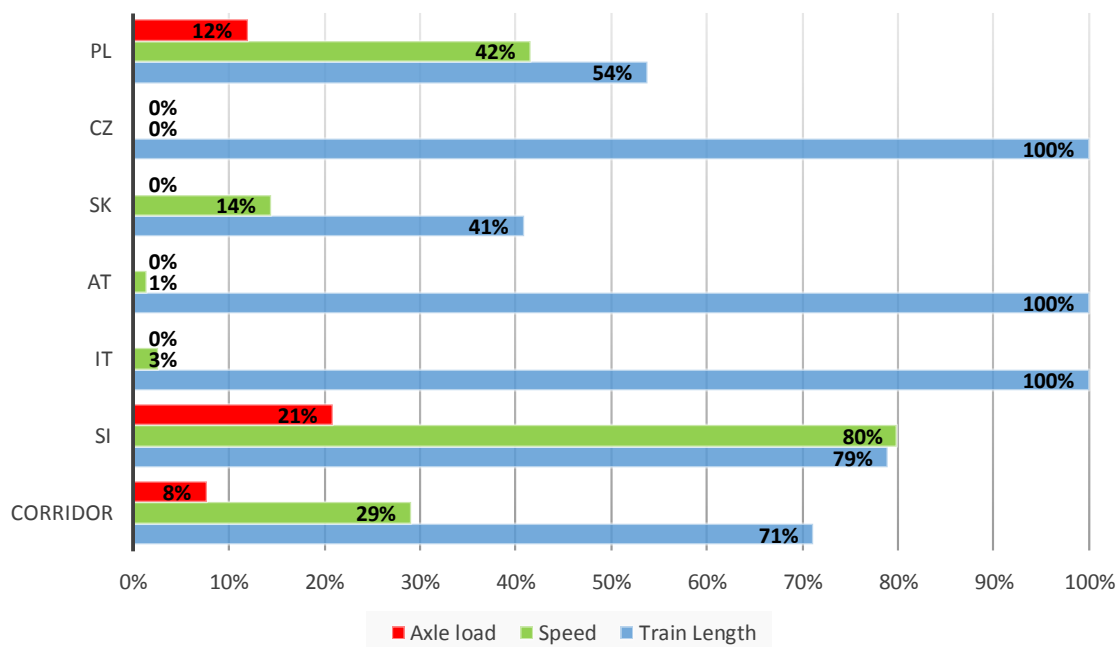
Transport kolejowy

Korytarz Bałtyk – Adriatyk obejmuje infrastrukturę kolejową o długości 4 285 km i standardowej szerokości 1 435 mm. Z wyjątkiem dwóch odcinków w Austrii (linia Koralmbahn odcinek Wettmannstätten-Grafenstein w ramach szerszego odcinka Graz – Klagenfurt oraz Semmering Base Tunnel Gloggnitz – Mürzzuschlag), infrastruktura kolejowa korytarza jest ciągła i funkcjonuje. Należy jednak sprostać wielu wyzwaniom w zakresie spełnienia różnych wymogów dotyczących infrastruktury, określonych w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013.

Rysunek 2 przedstawia schematycznie, w ujęciu procentowym (na krajowych odcinkach korytarza) oraz w wartościach bezwzględnych w km infrastrukturę niespełniającą

wymogów w odniesieniu do głównych parametrów zgodności w odniesieniu do towarowej infrastruktury kolejowej korytarza Bałtyk – Adriatyk (nacisk osi, prędkość konstrukcyjna i długość pociągu).

Rys. 2: Zasięg kolejowej infrastruktury towarowej niespełniającej wymogów w km i % całkowitej długości.



Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk, opracowanie na podstawie danych TENtec

Jeżeli chodzi o *elektryfikację* w odniesieniu do linii pasażerskich, linii towarowych i linii mieszanego użytku, infrastruktura kolejowa wzdłuż korytarza jest prawie całkowicie zelektryfikowana z wyjątkiem odcinków przeznaczonych dla pociągów osobowych z silnikiem diesla na transgranicznej linii kolejowej między Bratysławą a Wiedniem. Wykorzystuje się jednak trzy różne systemy zasilania: prąd przemienny 15 kV 16,7 Hz (Austria), prąd przemienny 25 kV 50 Hz (Republika Czeska i Słowacja) i prąd stały 3 kV (Polska, Republika Czeska, Słowacja, Włochy, Słowenia). Te różnice w systemie zasilania stanowią istotną przeszkodę dla interoperacyjności w korytarzu, którą tylko częściowo można złagodzić wykorzystując lokomotywy wielosystemowe.

W odniesieniu do *nacisku osi*, korytarz w większości spełnia wymogi określone w przedmiotowym rozporządzeniu (22,5 t). Istnieje jednak kilka odcinków korytarza (8% całej infrastruktury kolejowej korytarza), które nie spełniają jeszcze tej normy, zwłaszcza w Polsce (w tym kilka odcinków na liniach Katowice – Czechowice Dziedzice – Zwardoń, Wrocław – Jelcz – Opole, Kędzierzyn Koźle – Chałupki i Kędzierzyn Koźle – Gliwice – Chorzów, Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki), Słowenii (kilka odcinków między Zidani Most – Šentilj).

Prędkość konstrukcyjna również nie jest jednorodna wzdłuż korytarza Bałtyk – Adriatyk, a istotne wąskie gardła dotyczą w szczególności polskiej i słoweńskiej sieci, która wymaga modernizacji. Mówiąc bardziej szczegółowo, aby spełnić wymogi określone w rozporządzeniu w odniesieniu do prędkości konstrukcyjnej pociągów towarowych (100 km/h), należy zmodernizować ponad 840 km polskich linii kolejowych (około 20% całej infrastruktury kolejowej korytarza) oraz 270 km linii słoweńskich.

Jeżeli chodzi o maksymalną dopuszczalną *długość pociągów*, na większości odcinków korytarza jest ona krótsza niż 740 m wymaganych w rozporządzeniu. Przeważająca maksymalna długość pociągu wzdłuż korytarza wynosi około 600 m, ale na określonych odcinkach istnieją poważniejsze ograniczenia.

Problemy ze spełnianiem wymaganych technicznych na głównych odcinkach infrastruktury kolejowej są zatem dość powszechne w korytarzu, w szczególności na odcinkach transgranicznych między Polską a Republiką Czeską, Polską a Republiką Słowacji, Republiką Słowacji a Austrią, Austrią i Słowenią, Włochami a Słowenią.

Wzdłuż korytarza, stacje i węzły są generalnie zgodne z wymaganiami w Republice Czeskiej, Słowacji, Austrii i Włoszech oraz są stopniowo modernizowane w Polsce i Słowenii. Zostały jednak zidentyfikowane ograniczenia, szczególnie w odniesieniu do prędkości w Brnie (Republika Czeska), Żylinie (Słowacja), Udine (Włochy) i Zidani Most (Słowenia). Problemy zostały również zidentyfikowane na sieci kolejowej, stacjach i / lub skrzyżowaniach na głównych liniach w obrębie węzłów miejskich sieci bazowej: ograniczenia prędkości istnieją w Warszawie, Ostrawie, Bratysławie i Wiedniu, a także w Gdańsku, Łodzi, Katowicach, Szczecinie, Poznaniu, Wrocławiu i Lublanie. Sieć nie spełnia również standardów w Łodzi i Wrocławiu oraz w ramach węzła miejskiego w Lublanie. Obsługa pociągów o dł. 740 m jest możliwa tylko w Gdańsku i Szczecinie, a częściowo w obrębie węzła miejskiego w Wiedniu. ERTMS jest dostępny w Lublanie i tylko częściowo dostępny w Wiedniu; nie jest on dostępny w innych węzłach.

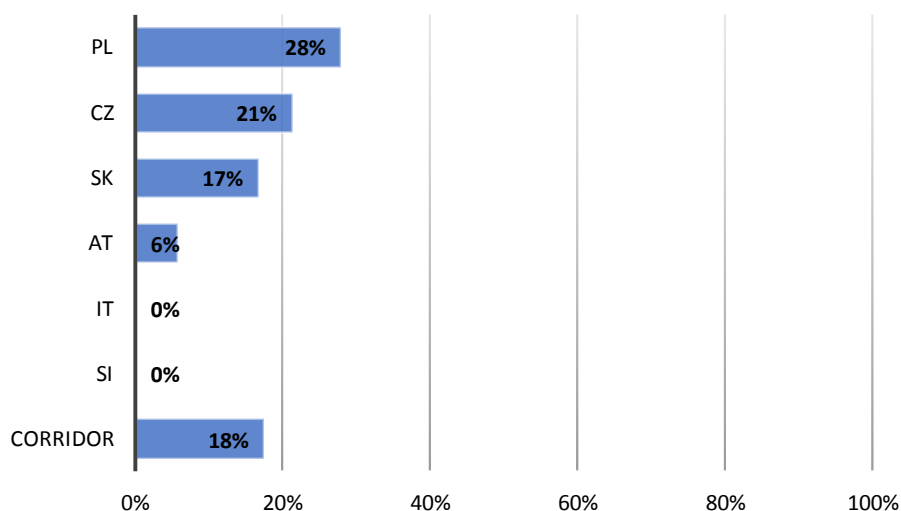
Podczas, gdy trwa badanie mające na celu wsparcie określenia w 2016 r. planu wdrożenia ERTMS dla wszystkich korytarzach, na podstawie wstępnej analizy można stwierdzić, że instalacja ERTMS postępuje i do końca 2015 r. system był dostępny na 18% odcinków korytarza. W Polsce ETCS poziomu 1 jest dostępny na odcinkach między Grodziskiem Mazowieckim i Zawierciem. W Austrii ERTMS (ETCS poziom 2) jest dostępny na odcinkach łączących Bernhardsthal ze stacją główną w Wiedniu. Na Słowacji, odcinki Púchov - Trenčianska Teplá i Zlatovce - Bratysława są wyposażone w ERTMS (ETCS poziom 1), a ERTMS (ETCS poziom 2) jest dostępny na linii Żylina - Czadca. W Słowenii wszystkie sekcje oprócz Pragersko - Maribor - Šentilj / Spielfeld-Strass (granica AT / SI) są wyposażone w ERTMS (ETCS poziom 1).

Poza wyżej opisanymi czynnikami wpływającymi na infrastrukturę kolejową oraz stanowiących przeszkodę dla interoperacyjności, istnieją bariery operacyjne i administracyjne, utrudniające być może płynny i ciągły przepływ pasażerów i towarów, takie jak: brak harmonizacji procedur dla dopuszczenia pojazdów kolejowych w różnych państwach członkowskich lub brak koordynacji między krajowymi wymogami regulacyjnymi i operacyjnymi dla międzynarodowego handlu i transportu. Są to raczej ogólne kwestie, dotyczące międzynarodowego przewozu ładunków koleją. Jednak warto wspomnieć w tym zakresie o Planie Wdrożenia i przyszłych inicjatywach Kolejowego Korytarza Towarowego nr 5 Bałtyk-Adriatyk, a bardziej ogólnie o działalności Rail Net Europe, które obejmują rozwój i wykorzystanie *Path Coordination System (PCS)*, *Train Information System (TIS)* oraz *Charging Information System (CIS)*. Wszystkie te zadania mają na celu uproszczenie i dalsze wspieranie rozwoju międzynarodowych, transgranicznych przewozów kolejowych w Europie, ze szczególnym uwzględnieniem transportu kolejowego towarów i multimodalnych korytarzy sieci bazowej.

Transport drogowy

Infrastruktura drogową w korytarzu Bałtyk – Adriatyk o długości 3 600 km również nie jest w pełni zgodna z wymogami rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w szczególności pod względem typu infrastruktury. Taka sytuacja dotyczy przede wszystkim polskiej sieci drogowej, podczas gdy infrastruktura korytarza we Włoszech i Słowenii jest w pełni zgodna. Obecnie 18% drogowej infrastruktury korytarza stanowią drogi zwykłe, które nie spełniają wymogów.

Rys. 3: Zasięg infrastruktury drogowej niespełniającej wymogów w km i % całkowitej długości.



Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk, opracowanie na podstawie danych TENtec

W oparciu o trwającą obecnie analizę, czyste paliwa alternatywne są dostępne na infrastrukturze drogowej korytarza. W szczególności, infrastruktura do ładowania samochodów elektrycznych jest dostępna w głównych węzłach miejskich; infrastruktura wodorowa jest dostępna w Wiedniu. CNG jest dostępny w Polsce, Czechach, Włoszech i Słowenii; LPG jest dostępny we wszystkich państwach członkowskich. LNG zacznie być dostępny w Polsce, a biopaliwa są dostępne w Republice Czeskiej.

Trwają działania na poziomie krajowym związane z Inteligentnymi Systemami Transportowymi (ITS) w odniesieniu do wielu środków przewidzianych w dyrektywie 2010/40/UE, w tym określenia i realizacji wieloletnich strategii. Warto również wspomnieć w tym zakresie o podpisanym w 2015 roku *Memorandum of Understanding* między operatorami autostrad ASFINAG, Autovie Venete i Dars (także z udziałem partnerów z Chorwacji i Węgier) w celu wymiany danych o ruchu i informacji; ma ono ułatwić harmonizację środków zarządzania ruchem oraz pozwolić na świadczenie transgranicznych usług informatycznych dla użytkowników dróg. W szczególności w odniesieniu do europejskiego systemu elektronicznych opłat drogowych - zgodnie z dyrektywą 2004/52/WE oraz późniejszej decyzji 2009/750/WE - nie zostało to jeszcze wdrożone w państw członkowskich korytarza Bałtyk-Adriatyk.

Porty

Porty stanowią główne bramy dla przewozu pasażerów, ale w szczególności dla transportu towarów prowadzące do korytarza sieci bazowej. Obecnie funkcjonuje dziesięć portów bazowych w korytarzu Bałtyk – Adriatyk: pięć zaklasyfikowano jako porty morskie i śródlądowe (Szczecin i Świnoujście, Triest, Wenecja i Rawenna), trzy zaklasyfikowano jako porty morskie (Gdynia, Gdańsk i Koper) oraz dwa porty śródlądowe (Wiedeń i Bratysława).

We wszystkich portach obsługiwane są przewozy pasażerskie i towarowe. Usługi w zakresie ładunków drobnicowych, masowych i kontenerów są dostępne we wszystkich ośmiu portach morskich, jak również infrastruktura i operacje związane z autostradami morskimi (MOS). W celu promowania rozwoju transportu multimodalnego, w portach tych funkcjonują również lub są planowane platformy logistyczne, które obejmują usługi Ro-La, szczególnie zaawansowane w portach adriatyckich.

Jeśli chodzi o analizę zgodności infrastruktury portowej, wszystkie porty mają co najmniej jeden terminal otwarty dla wszystkich operatorów w niedyskryminujący sposób, a opłaty są stosowane w sposób przejrzysty. Urządzenia do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki są dostępne we wszystkich portach, z wyjątkiem urządzeń oczyszczania ścieków w Trieście, Wenecji i Rawennie. Wszystkie zakwalifikowane porty śródlądowe spełniają wymóg dla klasy IV dróg wodnych śródlądowych.

Wszystkie porty posiadają połączenia z infrastrukturą drogową i kolejową. Konieczna jest jednak poprawa połączeń ostatniej mili w celu polepszenia standardów istniejących dedykowanych połączeń kolejowych w zakresie elektryfikacji, nacisku osi, prędkości i długości pociągu we wszystkich portach morskich z wyjątkiem Wenecji, a także połączeń drogowych w Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Poprawa infrastruktury kolejowej w obrębie obszarów portowych jest również konieczna w Gdyni i we wszystkich portach adriatyckich, zaś wewnętrzna infrastruktura drogową wymaga modernizacji / podniesienia standardów we wszystkich portach bałtyckich, a także w Wenecji, Rawennie i Koprze. Ulepszenia mające stanowić odpowiedź na potrzebę rozbudowy zdolności przeładunkowych w perspektywie przyszłego wzrostu ruchu w zakresie transportu kolejowego są przewidziane lub w toku w Gdyni, Gdańsku i w portach adriatyckich; w portach bałtyckich, Wenecji i Koprze - w zakresie transportu drogowego. Ze względu na swoje położenie na terenie lub w sąsiedztwie węzłów miejskich, środki zapobiegania / ograniczania wpływu ruchu kolejowego, obecnie lub w przyszłości, są również wymagane w Wenecji i Rawennie. W tych ostatnich, a także w portach w Gdyni, Szczecinie, Świnoujściu i Koprze, potrzebne są również rozwiązania zmierzające do złagodzenia wpływu transportu drogowego na te obszary miejskie.

Wg danych za 2015 r. czyste paliwa alternatywne nie były dostępne w żadnym z dziesięciu portów korytarza. Od 2016 r. dostawy paliwa LNG możliwe są na terminalu promowym w Świnoujściu; LNG jest również dostępne na terminalu importowym LNG w Świnoujściu, gdzie może być dostarczane na cysterny samochodowe.

W zakresie transportu morskiego nie zidentyfikowano barier administracyjnych i operacyjnych, które dotyczyłyby korytarza lub portów. Bardziej ogólne aspekty, szczególnie te istotne dla rozwoju multimodalnego transportu towarów i transportu kombinowanego, wchodzi w zakres wdrożenia usług VTMS i e-Maritime, a także rozwiązań mających na celu promowanie inicjatyw jednego okienka (ang.: *single window*) dotyczących dostępu do portów, ruchu statków i przewożonych pojazdów intermodalnych czy też taboru i towarów wchodzących i opuszczających obszar portu; i / lub upraszczających procedury administracyjne związane z cłem, bezpieczeństwem i ochroną. Działania i inicjatywy w tych obszarach już funkcjonują i podlegają stałemu rozwojowi. Rozwiązania te jednak istnieją w większości w skali krajowej/lokalnej i nie są zintegrowane i w pełni interoperacyjne na poziomie Unii. Technologia *River Information System* (RIS) jest również w trakcie wdrażania w portach śródlądowych korytarza Bałtyk-Adriatyk i na połączonych z nim drogach wodnych śródlądowych należących do innych korytarzy sieci bazowej lub odcinkach sieci bazowej.

Porty lotnicze

W korytarzu znajduje się 13 bazowych portów lotniczych, z których wszystkie są połączone z siecią drogową (Szczecin, Gdańsk, Poznań, Wrocław, Łódź, Warszawa, Katowice, Ostrawa, Bratysława, Wiedeń, Lublana, Wenecja, Bolonia). Dwa bazowe porty lotnicze w Wiedniu i Warszawie (lotnisko Chopina) są połączone z siecią kolejową korytarza Bałtyk-Adriatyk i tym samym spełniają już wymóg Rozporządzenia. Drugi port lotniczy Warszawy (Lotnisko Warszawa/Modlin) rozwija się stosunkowo szybko i w przyszłości powinien zostać włączony do analizy. Ponadto połączeniem kolejowym dysponują porty lotnicze w Szczecinie, Gdańsku i Ostrawie .

Począwszy od 2015 r., dalsza analiza dotycząca KPI dla korytarza pokazuje, że w jego portach lotniczych nie są dostępne czyste paliwa alternatywne.

Interoperacyjny systemu zarządzania ruchem lotniczym jest obecnie w fazie rozwoju w ramach trwającego projektu *Single European Sky Air Traffic Management Research* (SESAR), stanowiącego technologiczny filar jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Pod nadzorem politycznym Komisji Europejskiej został powołany *SESAR Deployment Manager* (SDM), którego zadaniem jest opracowanie i przedstawienie Programu Wdrożenia do Komisji Europejskiej w celu jego zatwierdzenia i realizacji. *SESAR Deployment Manager* koordynuje i monitoruje realizację wszystkich projektów wdrożeniowych, a ostatecznym celem jest dostarczenie Unii, do 2030 r., wysoko wydajnej infrastruktury zarządzania ruchem lotniczym. Planowane są obecnie i trwają inicjatywy, które będą rozwijać system SESAR w państwach członkowskich i portach lotniczych korytarza Bałtyk-Adriatyk.

Terminale kolejowo-drogowe

Na Rys. 4 przedstawiono gdzie znajdują się i są w eksploatacji dodatkowe terminale multimodalne wraz z infrastrukturą portową korytarza. Terminale Inzersdorf Wiedeń South (obecnie w budowie) oraz Żyliny Teplička (już ukończony, ale nie funkcjonujący w chwili obecnej) mają zastąpić, odpowiednio, terminale Nordwestbahnhof w Wiedniu oraz istniejący terminal w Żylinie.

Rys. 4: Infrastruktura transportu multimodalnego



Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk

Inne terminale kolejowo drogowe, funkcjonujące lub w trakcie budowy, zostały wskazane jako istotne dla rozwoju transportu multimodalnego i kombinowanego bądź w korytarzu bądź w sieci bazowej: 3 terminale kolejowo drogowe są obecnie w budowie w Warszawie (Brwinów), Poznaniu (Kórnik) oraz Přeřovie; inne terminale kolejowo drogowe są eksploatowane w województwie łódzkim (Kutno, Radomsko), gdzie przewidziana jest również nowa logistyczna baza przeładunkowa oraz park przemysłowy do obsługi połączenia Łódź - Chengdu. Dodatkowe terminale kolejowo drogowe istnieją w województwie mazowieckim (Mława), jak również w obszarze Katowice (Sosnowiec Południowy, Dąbrowa Górnicza) oraz w węzłach sieci kompleksowej Gliwic (Gliwice, Śląskie Centrum Logistyki), Bydgoszczy, Brna, Villach-Sud, Rovigo i Mariboru. Warto również wspomnieć suchy port w Tczewie w Polsce, Interporto Ferneti w pobliżu portu w Trieście, funkcjonujący jako terminal lądowy dla przewozów Ro-La i Interporto Pordenone na kolejowej kompleksowej sieci pomiędzy Udine, Treviso i Wenecją, stanowiący część Kolejowego Korytarza Towarowego Bałtyk-Adriatyk.

24 terminale kolejowo drogowe znajdujące się w węzłach bazowych korytarza Bałtyk-Adriatyk posiadają połączenia do krajowej sieci drogowej i kolejowej. W odniesieniu do zgodności technicznej w zakresie dostępności kolejowej do terminali, 9 z 24 terminali kolejowo drogowych jest dostępnych dla pociągów o długości 740 m, a 18 jest

dostępnych dla pociągów elektrycznych. Jak dotąd nie zidentyfikowano konkretnych kwestii krytycznych, które wpływałyby na jakość połączeń ostatniej mili, z wyjątkiem ograniczeń przepustowości obwodnicy kolejowej Poznania i w węźle kolejowym w Bratysławie, a także lokalnej dostępności drogowej i ruchu miejskiego w Poznaniu, Warszawie i Wrocławiu. Dla terminali znajdujących się w portach morskich i dla portów żeglugi śródlądowej występują podobne problemy jak te wskazane dla portów, w których są usytuowane, pod względem warunków i problemów związanych z ich dostępnością w zakresie transportu kolejowego i drogowego.

Jeśli chodzi o inne parametry, wszystkie terminale są przystosowane do obsługi jednostek intermodalnych. 5 z 24 terminali jest wyposażonych w tory przeładunkowe o maksymalnej długości minimum 740 m., 12 terminali nie posiada zelektryfikowanych torów. 10 terminali kolejowo drogowych deklaruje, że posiada co najmniej jeden terminal towarowy otwarty w niedyskryminujący sposób dla wszystkich operatorów i stosuje przejrzysty system opłat, 14 nie spełnia tego warunku lub nie go potwierdziło.

W odniesieniu do zrównoważonego transportu towarowego / innowacji, co najmniej sześć terminali jest aktywnych w obszarze tzw. zielonej logistyki miejskiej i działa na rzecz obniżenia poziomu hałasu i obniżeniu emisji dwutlenku węgla w dostawach miejskich, co nabiera szczególnego znaczenia ze względu na wzrost handlu elektronicznego. Chociaż nie jest to wymagane w Rozporządzeniu, czyste paliwa alternatywne są dostępne w trzech terminalach kolejowo drogowych, podczas gdy inne terminale są obecnie zaangażowane w inicjatywy mające na celu dostarczanie i / lub dystrybucję LNG.

W analizie nie zostały zidentyfikowane żadne szczególne bariery operacyjne i administracyjne dla korytarza lub terminali. Jednakże w toku są inicjatywy, wraz z projektami pilotażowymi, odnoszące się do aspektów bezpieczeństwa transportu multimodalnego. Rozwiązania telematyczne są już wdrożone lub będą realizowane w celu uproszczenia procedur administracyjnych związanych z transportem multimodalnym. Istnieją lub są wdrażane również inicjatywy ICT z zakresu informacji w czasie rzeczywistym między węzłami, w celu monitorowania i zwiększania skuteczności i wydajności łańcucha logistycznego i jego podstawowych operacji. Mimo to, mają charakter raczej lokalny lub są związane z siecią, na której wykonywane są usługi przez operatorów transportu multimodalnego, a nie realizowane w skali europejskiego systemu transportowego.

Węzły miejskie

W następstwie analizy zgodności i przepustowości na drogach krajowych i krajowych liniach kolejowych korytarza, mającej również zastosowanie do odcinków w węzłach miejskich sieci bazowej, jest obecnie w toku bardziej szczegółowa analiza w odniesieniu do wymogów określonych w art. 30 Rozporządzenia w ramach studium korytarza na lata 2015-2017.

3. Wyniki badania rynku transportowego

Przeprowadzone zostało badanie multimodalnego rynku transportowego, obejmujące wszystkie rodzaje transportu istotne dla korytarza. Analiza ta została przygotowana w celu:

- przedstawienia kompleksowego obrazu bieżących przepływów w zakresie transportu multimodalnego w ramach infrastruktury kolejowej i drogowej korytarza oraz w głównych węzłach (portach morskich i śródlądowych, portach lotniczych);

- zmierzenia aktualnej wydajności transportu kolejowego i drogowego w korytarzu oraz opracowania prognozy jej rozwoju w horyzoncie czasowym wyznaczonym przez plan pracy dla korytarza (w latach 2014–2030), obejmującej również skutki inwestycji ujętych w wykazie projektów załączonym do niniejszego planu prac;
- wsparcia dla wskazania najistotniejszych problemów w korytarzu Bałtyk – Adriatyk, uzupełnienia analizy zgodności i jakości infrastruktury oraz w celu zidentyfikowania ewentualnych problemów związanych z przepustowością infrastruktury drogowej i kolejowej.

Obecne potoki ruchu w korytarzu

Wskaźniki dotyczące międzynarodowych przewozów w transporcie lądowym (drogowym i kolejowym) w korytarzu Bałtyk-Adriatyk, opracowane na podstawie oficjalnie dostępnych danych (Eurostat), pokazują, że w 2014 r. przetransportowano ponad 530 mln ton ładunków do / z krajów korytarza, z 36% udziałem transportu kolejowego. Przewozy pomiędzy sześcioma krajami w ramach korytarza osiągnęły 120 mln ton (z 38% udziałem kolei) - z czego 98,4 mln ton wzdłuż osi Północ-Południe (z wyjątkiem przewozów wewnętrznych CZ - SK) (patrz Rys. 5).

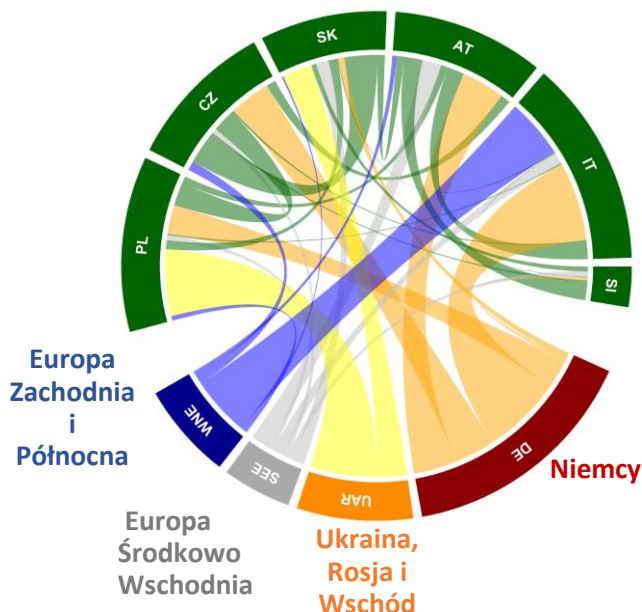
Ogólnie rzecz biorąc, udział transportu kolejowego w przewozie towarów wynosi około 35% w transporcie międzynarodowym do / z sześciu krajów korytarza Bałtyk-Adriatyk i 38%, jeśli brać pod uwagę tylko przepływy między sześcioma krajami. Jest to stosunkowo dobra podstawa dla rozwoju międzynarodowego multimodalnego zrównoważonego transportu, biorąc także pod uwagę cele określone w Białej Księdze dla dalekobieżnego transportu towarowego (30% udziału transportu kolejowego lub wodnego śródlądowego do roku 2030, a 50% do roku 2050). Krytycznie należy zauważyć jednak, że transport kolejowy w korytarzu - a szczególnie w krajach Europy Wschodniej - składa się nadal w dużej mierze z tradycyjnych segmentów rynku o niskiej wartości dodanej towarów (wyroby węglowe i energetyczne, rudy, metale i materiały budowlane). Rozwój konkurencyjnych kombinowanych usług transportowych dla produktów przetworzonych ma więc ogromne znaczenie w celu utrzymania lub zwiększenia udziału transportu kolejowego w perspektywie średnio- i długookresowej.

Rys. 5: Przewozy ładunków w transporcie międzynarodowym (w tonach) kolejowym i drogowym w korytarzu Bałtyk-Adriatyk

Rail

Ładunki importowane i eksportowane ogółem:
190 mln ton (36%)
Przewozy wewnętrzne (na zielono): 45 mln ton
(38%)

Kraje korytarza



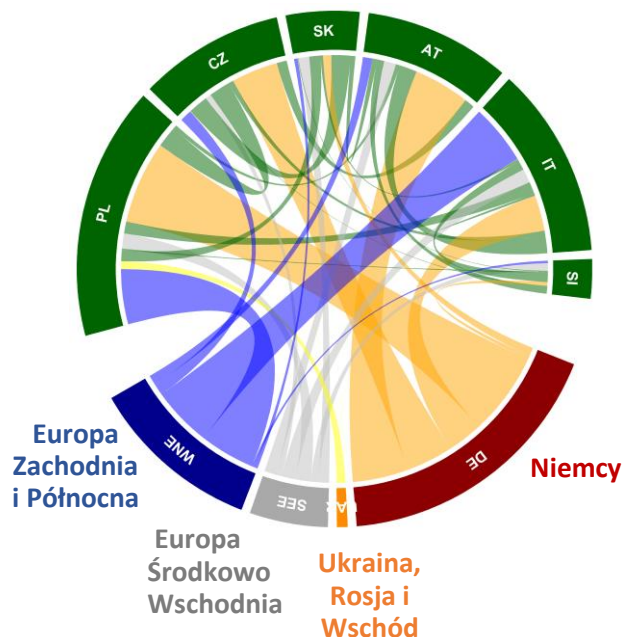
- Pięć najważniejszych dwukierunkowych potoków towarów w transporcie kolejowym (ogółem):
1. Włochy-Niemcy (26 Mt)
 2. Polska-Ukraina/Rosja (22 Mt)
 3. Włochy-Europa Zachodnia i Północna (20 Mt)
 4. Austria-Niemcy (14 Mt)
 5. Republika Czeska-Niemcy (14 Mt)

- Pięć najważniejszych dwukierunkowych potoków towarów w transporcie kolejowym (przewozy wewnętrzne):
1. Republika Czeska-Słowacja (11 Mt)
 2. Republika Czeska-Polska (8 Mt)
 3. Austria-Słowenia (6 Mt)
 4. Austria-Włochy (6 Mt)
 5. Austria-Republika Czeska (3 Mt)

Road

Ładunki importowane i eksportowane ogółem: 340 mln ton (64%)
Przewozy wewnętrzne (na zielono): 75 mln ton
(62%)

Kraje korytarza



- Pięć najważniejszych dwukierunkowych potoków towarów w transporcie drogowym (ogółem):
1. Polska-Niemcy (49 Mt)
 2. Włochy-Europa Zachodnia i Północna (35 Mt)
 3. Austria-Niemcy (33 Mt)
 4. Polska-Europa Zachodnia i Północna (32 Mt)
 5. Republika Czeska-Niemcy (27 Mt)

- Pięć najważniejszych dwukierunkowych potoków towarów w transporcie drogowym (przewozy wewnętrzne):
1. Republika Czeska-Poland (12 Mt)
 2. Republika Czeska-Słowacja (11 Mt)
 3. Austria-Włochy (10 Mt)
 4. Włochy-Polska (7 Mt)
 5. Polska-Słowacja (7 Mt)

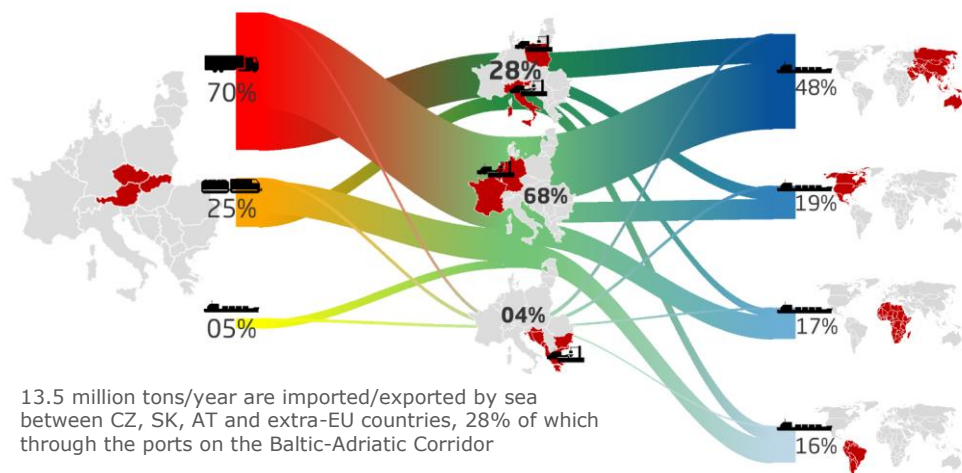
Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk, opracowanie na podstawie danych Eurostatu

Usługi transportu towarowego wzdłuż korytarza Bałtyk-Adriatyk nie tylko pozwalają na niezakłócony wewnętrzny przepływ towarów, przyczyniając się do rozwoju rynku wewnętrznego, ale służą również jako pierwszy lub ostatni odcinek multimodalnych łańcuchów transportowych łączących, zwłaszcza poprzez porty morskie, regiony korytarza z poza unijnymi partnerami handlowymi (patrz Rys. 6).

W związku z tym, porty korytarza Bałtyk-Adriatyk pełnią rolę bramy do rynków światowych, a ich rola wzrasta coraz bardziej wraz z obsługiwaniem przez nie obszarami

ładowymi, które wykraczają poza granice narodowe. Przypadek krajów śródlądowych w korytarzu (Austria, Republika Czeska, Słowacja) pokazuje, że 28% należących do nich przewożonych towarów przechodzi przez jeden z portów morskich korytarza Bałtyk-Adriatyk. Największy udział w wymianie handlowej należy do Chin i Dalekiego Wschodu (48%), podczas gdy inne kontynenty są poniżej 20% każdy. Wewnętrzny odcinek dojazdu z / do portu jest najczęściej pokonywany transportem drogowym (70%), z odpowiednim udziałem transportu kolejowego (25%), i niższym dla żeglugi śródlądowej (5%).

Rys. 6: Multimodalne łańcuchy transportu towarowego między krajami śródlądowymi korytarza Bałtyk-Adriatyk i krajami spoza EU (2010)



Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk

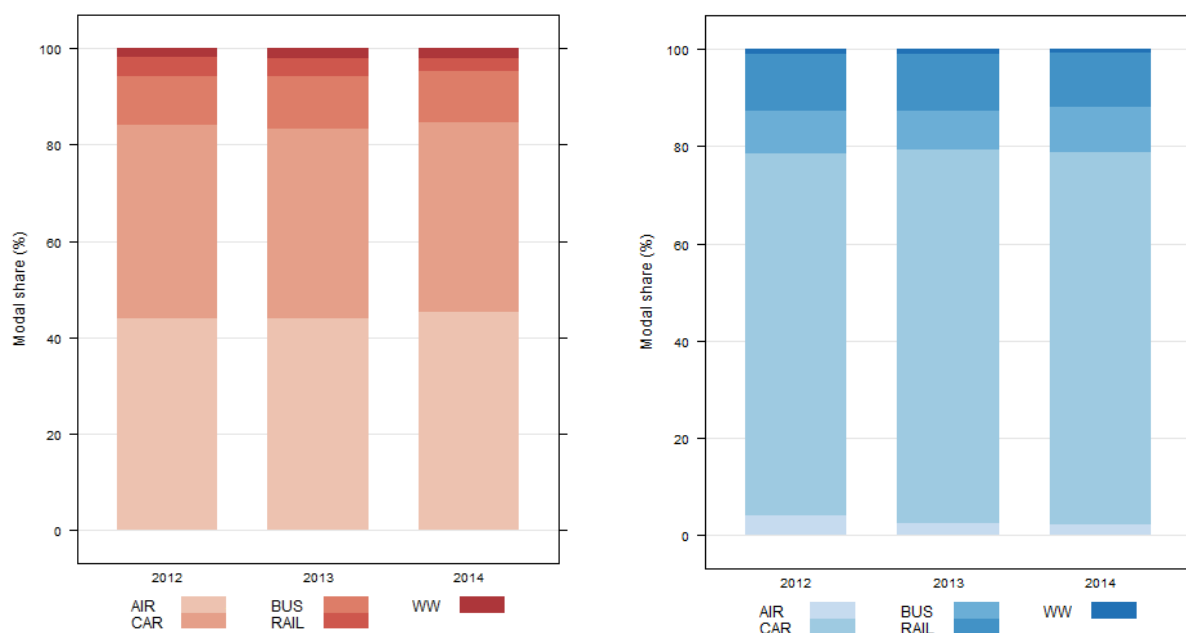
Udział poszczególnych rodzajów transportu w międzynarodowym i krajowym przewozie pasażerów w korytarzu Bałtyk-Adriatyk analizowano także na podstawie oficjalnych statystyk Eurostatu¹. Ogólny obraz jest zupełnie inny niż w przypadku transportu towarów, przy bardziej znaczącej roli lotnictwa, szczególnie w podróżach zagranicznych oraz silnej dominacji transportu drogowego w podróżach krajowych.

¹ W porównaniu do przewozu ładunków, mniej liczne i mniej wyczerpujące dane są publicznie dostępne w celu opracowania wskaźników dotyczących udziałów poszczególnych rodzajów transportu w transporcie pasażerów. Wskaźnik opiera się na danych Eurostatu dla krajów korytarza dotyczących corocznych podróży mieszkańców UE, w wieku 15 lat lub starszych, w celach osobistych lub zawodowych / biznesowych, z co najmniej 1 noclegiem.

Rys. 7: Wskaźniki udziału rodzajów transportu w przewozach pasażerskich w korytarzu Bałtyk-Adriatyk w 2014 r.

Podróże międzynarodowe (wychodzące)

Podróże krajowe



Zbiorowe środki transportu mają wiodącą rolę w międzynarodowym transporcie pasażerskim (lotniczy, autokarowy, kolejowy i wodny śródlądowy mają łączny udział 60%), podczas gdy indywidualny transport samochodowy przeważa w podróżach krajowych (76%).

Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk, opracowanie na podstawie danych Eurostatu

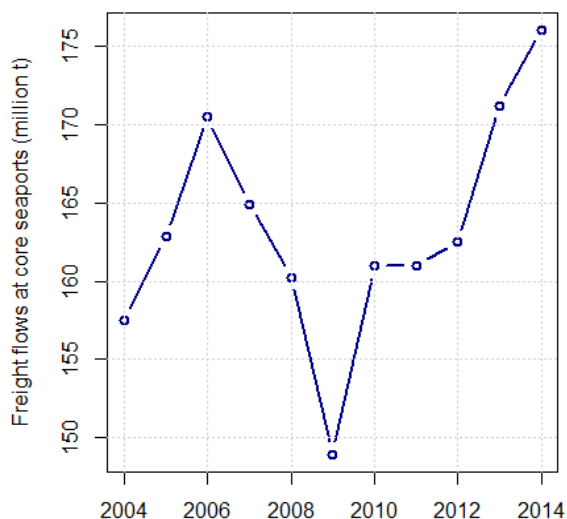
W przypadku wyjazdów zagranicznych mieszkańców sześciu krajów korytarza Bałtyk-Adriatyk, wykorzystywany jest głównie transport lotniczy, z udziałem nieco poniżej 45%; podróże samochodami osobowymi osiągają udział ok. 40%, podczas gdy autobusy i autokary dodają kolejne 10% w zakresie transportu drogowego; transport kolejowy i wodny (zarówno morski jak i śródlądowy) mają raczej znaczenie marginalne, o łącznym udziale między 6% i 4% w zależności od roku pomiaru.

Udział ten jest zupełnie inny, jeśli spojrzeć na podróże krajowe, gdzie transport drogowy (samochodowy i autobusowy) jest dominujący z ok. 85% udziału, a następnie transport kolejowy posiada udział ok. 12%; udziały transportu lotniczego i wodnego są marginalne (odpowiednio 2% i 1%).

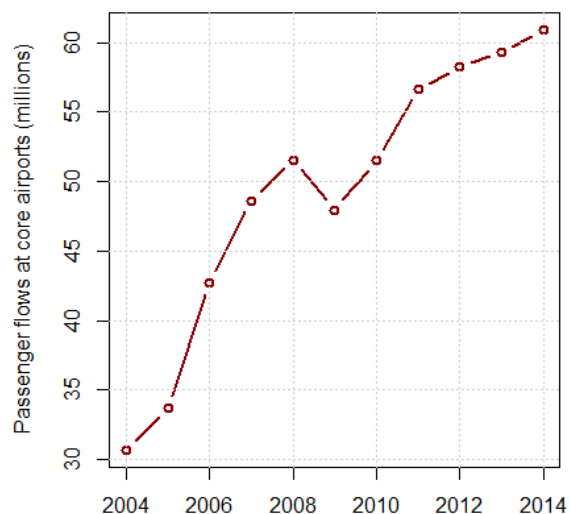
Patrząc na drogowy i kolejowy transport zbiorowy, transport kolejowy ma większy udział niż transport autobusowy w relacjach krajowych, inaczej niż jest to jednak w segmencie międzynarodowym. Potwierdza to, że rynek międzynarodowych przewozów pasażerskich nie jest aktualnie dobrze rozwinięty w transporcie kolejowym, w porównaniu z transportem autobusowym.

Rys. 8: Wielkości przewozów w portach morskich i lotniczych (2004-2014)

Transport morski towarów



Transport lotniczy towarów



Potoki ładunków w portach morskich odzyskały swoje wielkości po recesji dopiero w 2013 r., 7 lat po szczycie z 2006 r. w porównaniu, recesja dotknęła transport lotniczy dopiero w 2009 r. i odzyskanie potoków ładunków zajęło jedynie 1 rok.

Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk, opracowanie na podstawie danych Eurostatu

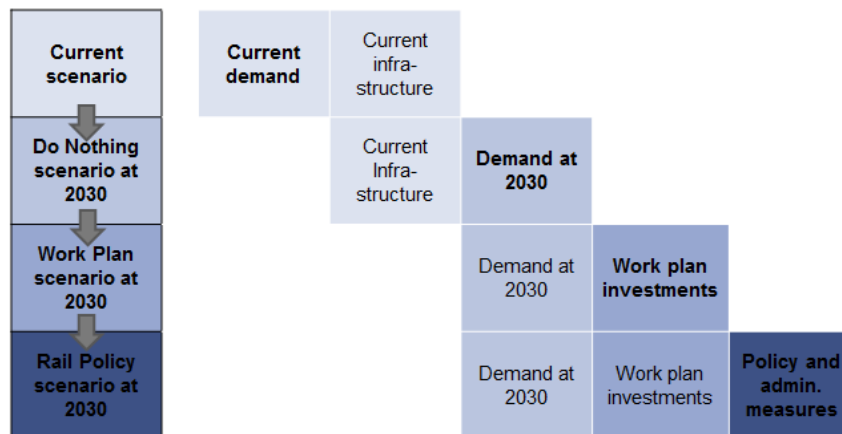
W 2014 r. w głównych portach morskich korytarza załadowano lub rozładowano ponad 175 mln ton towarów. W tym samym roku, całkowity przepływ pasażerów na regularnych liniach (z wyjątkiem rejsów wycieczkowych), osiągnął prawie 3,6 mln. Zarówno dla transportu towarowego i pasażerskiego, łączne przepływy są powyżej poziomów sprzed recesji. Również w 2014 r. ponad 60 mln pasażerów odleciało lub wylądowało na lotniskach bazowych w korytarzu. W tym samym roku, całkowity przepływ ładunków osiągnął prawie 400 tys. ton. Łączny wolumen transportu lotniczego niemal podwoił się od 2004 r., zarówno dla transportu pasażerskiego jak i towarowego.

Prognozy rozwoju rynku transportowego do roku 2030

Opracowano cztery główne scenariusze dotyczące prognozy wydajności sieci kolejowej i drogowej, stopniowo wprowadzając różne założenia, co z kolei umożliwiło przeprowadzenie odrębnej oceny ich skutków.

- *2014 (bieżący scenariusz)* – opisujący zależność między obecnym popytem na podróże i transport a obecną infrastrukturą korytarza;
- *2030T (scenariusz zakładający brak działań na 2030 r.)* – opisujący zależność między popytem na podróże i transport w 2030 r. a obecną infrastrukturą korytarza (jak w ramach scenariusza z 2014 r.);
- *2030WP (scenariusz obejmujący plan prac na 2030 r.)* – opisujący zależność między popytem na podróże i transport w 2030 r. (jak w ramach scenariusza 2030T) a infrastrukturą korytarza zmodernizowaną dzięki realizacji dużych inwestycji kolejowych i drogowych ujętych w wykazie projektów załączonym do niniejszego planu prac;

- 2030RP (scenariusz dotyczący polityki kolejowej na 2030 r.) – opisujący zależność między popytem na podróże i transport w 2030 r. a infrastrukturą korytarza zmodernizowaną dzięki realizacji dużych inwestycji kolejowych i drogowych ujętych w wykazie projektów załączonym do niniejszego planu prac (jak w ramach scenariusza 2030WP), w połączeniu ze środkami z zakresu polityki i środkami administracyjnymi mającymi na celu zmniejszenie o 20% uogólnionych kosztów transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego (takimi jak internalizacja całkowitych kosztów transportu, promowanie atrakcyjniejszych usług kolejowych, wpływ bieżącego procesu liberalizacji w transportie kolejowym i czwartego pakietu kolejowego, usunięcie przeszkód administracyjnych i operacyjnych).



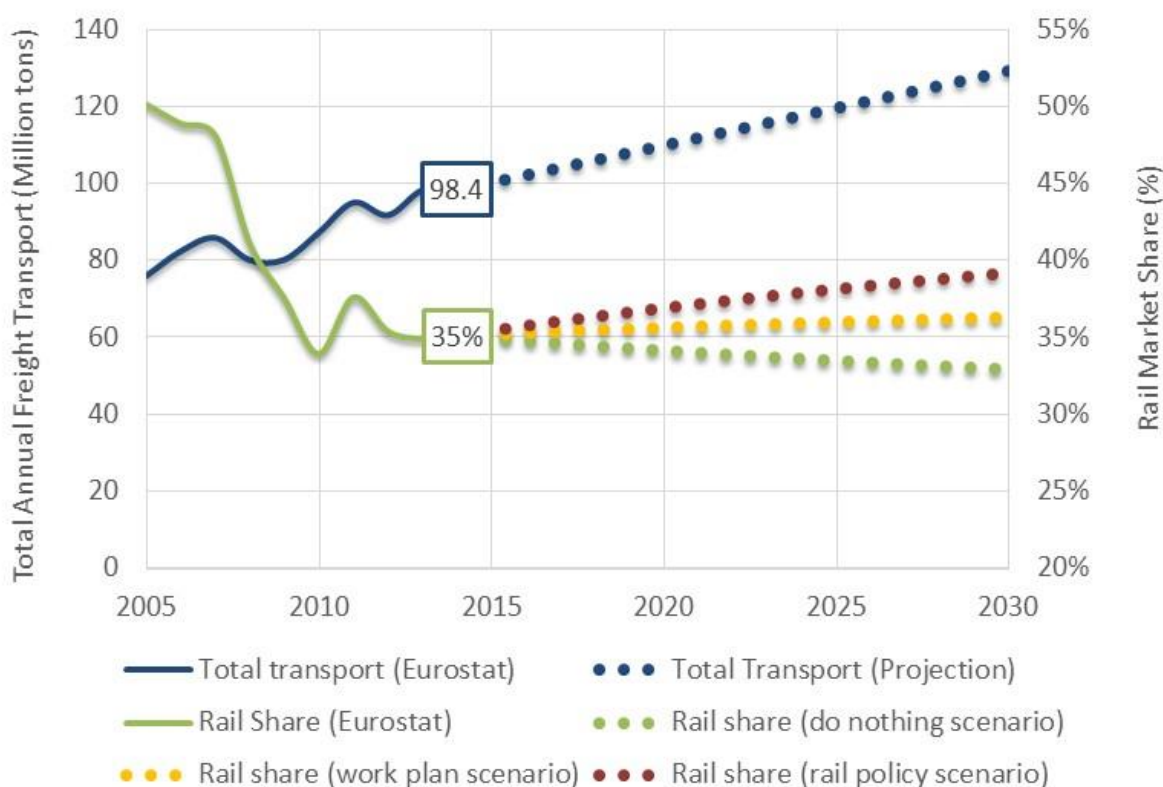
Interpretując wyniki badania rynku transportowego w odniesieniu do korytarza, należy brać pod uwagę zakres badania, a także bardzo duży obszar objęty analizą oraz ograniczenia dotyczące dostępnych danych na temat popytu i ruchu. Niewątpliwie znaczne marginesy niepewności wywierają wpływ na wyniki pod względem wartości bezwzględnych i udziałów. Mimo tych ograniczeń, porównując wyniki w ramach różnych scenariuszy oraz biorąc pod uwagę trendy w przeszłości, w analizie przedstawiono kilka jasnych wskazówek dotyczących głównych tendencji. Najbardziej widoczne są wielkości przewozów w zależności od rodzaju transportu, potencjalne skutki inwestycji w zakresie transportu kolejowego i drogowego, w połączeniu ze środkami z zakresu polityki mającymi na celu wspieranie korzystania z kolei i z systemów transportu przyjaznych środowisku.

Jeżeli chodzi o transport towarowy, poniższy rysunek przedstawia zagregowane międzynarodowych wielkości transportu i udział poszczególnych rodzajów transportu w korytarzu Bałtyk-Adriatyk w ostatnim dziesięcioleciu, a także prognozy na czas obowiązywania planu pracy:

- Niezależnie od skutków recesji gospodarczej w latach 2008-2009 i w 2012 r., łączne wolumeny transportu znacznie wzrosły od 2005 r. (od 75,8 mln ton w 2005 r. do 98,4 w 2014 roku, +30%, +2,9% średnio w ujęciu rok do roku), głównie za sprawą wzrostu gospodarczego w krajach Europy Wschodniej i ich integracji z gospodarką UE. Oczekuje się, że wzrost ten utrzyma się w przyszłości, choć w zmniejszonym tempie, osiągając 130 mln w 2030 r. (+31%, +1,7% w średnio w ujęciu rok do roku).
- W przeszłości udział transportu kolejowego zmniejszał się stopniowo z około 50% transportu ogółem w 2004 r. do około 35% w ciągu ostatnich dwóch lat trwania analizy (2013 i 2014). Spadek ten był szybszy w latach 2004-2010. Chociaż od tego czasu udział ten ustabilizował się, spadek udziału transportu kolejowego spowodowany był przez wysoki wzrost w transporcie drogowym w krajach Europy Wschodniej, w połączeniu z wyższą wrażliwością na recesję gospodarczą w sektorze transportu kolejowego.

- Bez znaczących inwestycji, przewiduje się dalszy spadek udziału transportu kolejowego (32%). Inwestycje w infrastrukturę kolejową i drogową planowane do realizacji w celu rozwoju korytarza, oprócz poprawy trwałości i efektywności kosztowej we wszystkich rodzajach transportu, mają mieć pozytywny, chociaż ograniczony, wpływ na zrównoważenie tej tendencji, z udziałem kolei nieznacznie przekraczającym aktualny poziom (36%).
- Dodatkowe środki administracyjne i w zakresie polityki (w tym realizacja Kolejowego Korytarz Towarowego Bałtyk-Adriatyk, który zaczął funkcjonować jesienią 2015 r.) może przyczynić się w znacznym stopniu do promocji transportu kolejowego, ze wzrostem udziału tego rodzaju transportu w rynku do 39%.

Rys. 9: Całkowite wielkości przewozów i udział transportu kolejowego w rynku międzynarodowych lądowych przewozów towarowych w korytarzu Bałtyk-Adriatyk (mln ton)



Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk, opracowanie na podstawie danych Eurostatu oraz „Baltic-Adriatic Multimodal Model”

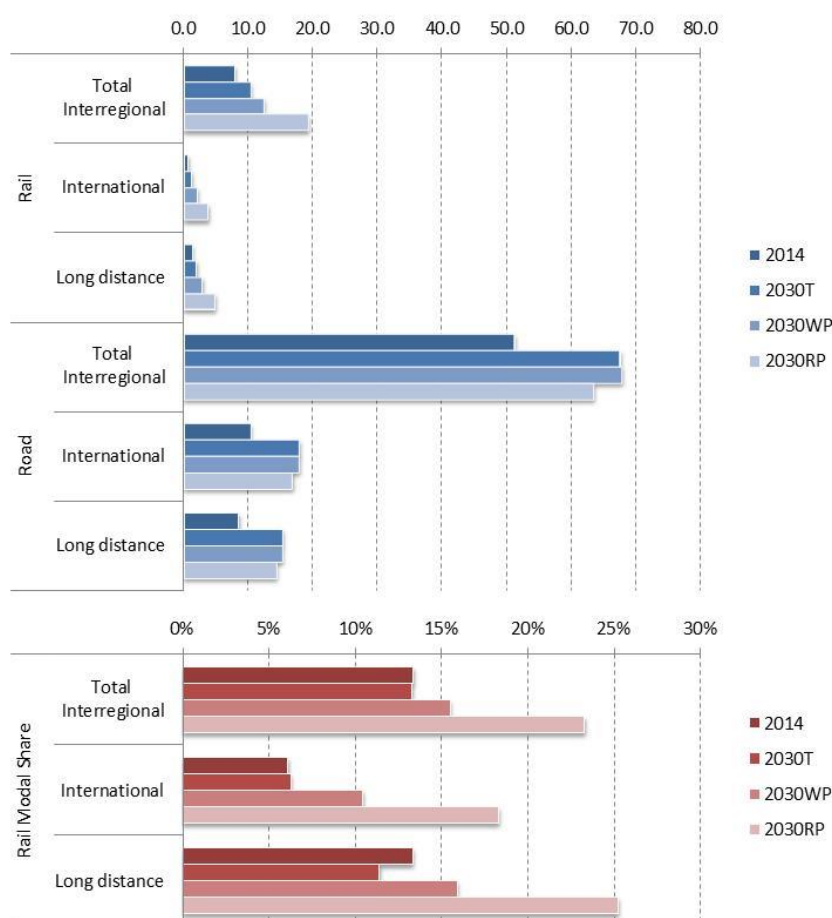
Wyniki przedstawione na Rys. 9 dotyczą głównie popytu na transport pasażerski, kolejowy i drogowy, międzyregionalny², międzynarodowy i dalekobieżny w korytarzu, stanowiący kluczowy cel polityki transportowej UE i TEN-T oraz wskazują, że:

- obecny udział kolei w przewozach ogółem wynosi około 13% (mierzony w pasażerokilometrach, przy czym wynosi znacznie mniej dla przewozów międzynarodowych).

² Popyt na transport międzyregionalny obejmuje jedynie podróże między dwoma różnymi regionami NUTS2 położonymi w korytarzu Bałtyk – Adriatyk. Popyt na transport dalekobieżny obejmuje podróże międzyregionalne dłuższe niż 300 km.

- przewiduje się, że do 2030 r. popyt na transport znacznie wzrośnie (+32% w przypadku pasażerów, +1,8% średnio w stosunku rok do roku).
- bez znaczących inwestycji udział kolei pozostanie stabilny (13%). Inwestycje w infrastrukturę kolejową i drogową, w połączeniu z pozytywnym wpływem na środowisko i koszty transportu, będą miały pozytywny, choć ograniczony, wpływ na udział transportu kolejowego w rynku (15% w 2030 r. ogółem), z dużym wzrostem w obszarze przewozów międzynarodowych i dalekobieżnych.
- dodatkowe środki polityczne i administracyjne, w tym również znaczące kroki w rozwoju jednolitego rynku transportowego UE, mogą przyczynić się w znacznym stopniu do promocji transportu kolejowego, ze wzrostem jego udziału w rynku do 23% w przewozach międzyregionalnych (25% w przewozach dalekobieżnych).

Rys. 10: Wyniki i udział transportu lądowego w korytarzu Bałtyk – Adriatyk w przewozach ogółem (w mln paskm w skali roku)



Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk

Podsumowując, prognozy trendów rynkowych wskazują, że w horyzoncie czasowym planu pracy można oczekiwać dalszego wzrostu całkowitej wielkości transportu, zwłaszcza w części północno-wschodniej korytarza Bałtyk-Adriatyk, gdzie spodziewany jest również największy wzrost gospodarczy.

Oczekuje się, że inwestycje w linie kolejowe i sieć drogową będą generować znaczne korzyści poprawiające stabilność w ramach poszczególnych rodzajów transportu i ogólnie zwiększać efektywność kosztową dla operatorów transportu oraz generować korzyści dla użytkowników. Więcej znacznych, pod względem stabilności i rozwoju transportu

kolejowego, korzyści można osiągnąć, jeśli zostaną wprowadzone dodatkowe towarzyszące środki polityczne i administracyjne. W tym przypadku, połączenie planowanej zmiany w strukturze rynku i naturalnego rozwoju rynku kolejowego, doprowadzi do niemal podwojenia obecnych wolumenów w transporcie kolejowym na niektórych odcinkach korytarza. Na podstawie analizy obecnych i potencjalnych problemów z przepustowością w ramach opisanych powyżej różnych scenariuszy, dla linii kolejowych i dróg przeanalizowano kwestie przepustowości i opisano je w sekcji poniżej.

4. Problemy związane z przepustowością sieci kolejowych i drogowych

Identyfikacja możliwych problemów związanych z przepustowością infrastruktury kolejowej i drogowej korytarza opiera się na analizie bieżącej i przewidywanej wielkości ruchu, w porównaniu z dostępną liczbą torów kolejowych i pasów drogowych. Należy zauważyć, że analiza ta nie stanowi kompletnej oceny przepustowości infrastruktury, co wymagałoby przeprowadzenia bardziej szczegółowej analizy (zwłaszcza w odniesieniu do transportu kolejowego, w przypadku którego ograniczenia przepustowości mogą dotyczyć dowolnego podsystemu kolejowego, a niekoniecznie liczby torów). Głównym celem analizy jest przedstawienie kompleksowego obrazu wykorzystywania dostępnej przepustowości infrastruktury kolejowej i drogowej oraz przyczynienie się do określenia, z wyprzedzeniem, możliwych problemów dotyczących przepustowości w perspektywie średnio- i długoterminowej. W tym zakresie, dodatkowe informacje dotyczące oceny kwestii przepustowości pochodzą z listy wąskich gardeł ograniczających przepustowość określonych w Planie wdrożenia Kolejowego Korytarza Towarowego Bałtyk-Adriatyk.

Potoki ruchu i przepustowość w ramach sieci kolejowej

Z Rys. 11 wynika, że obecne potoki ruchu w ramach sieci kolejowej zwykle są poniżej poziomu krytycznego, określonego w studium korytarza na poziomie 150 pociągów dziennie na jeden tor linii dwutorowej. Biorąc pod uwagę fakt, że infrastruktura kolejowa może także funkcjonować powyżej tego poziomu ruchu – zwłaszcza jeżeli wdrożone są konkretne rozwiązania technologiczne i sygnalizacyjne – przepustowość linii kolejowych nie jest najważniejszym problemem korytarza w perspektywie krótkoterminowej.

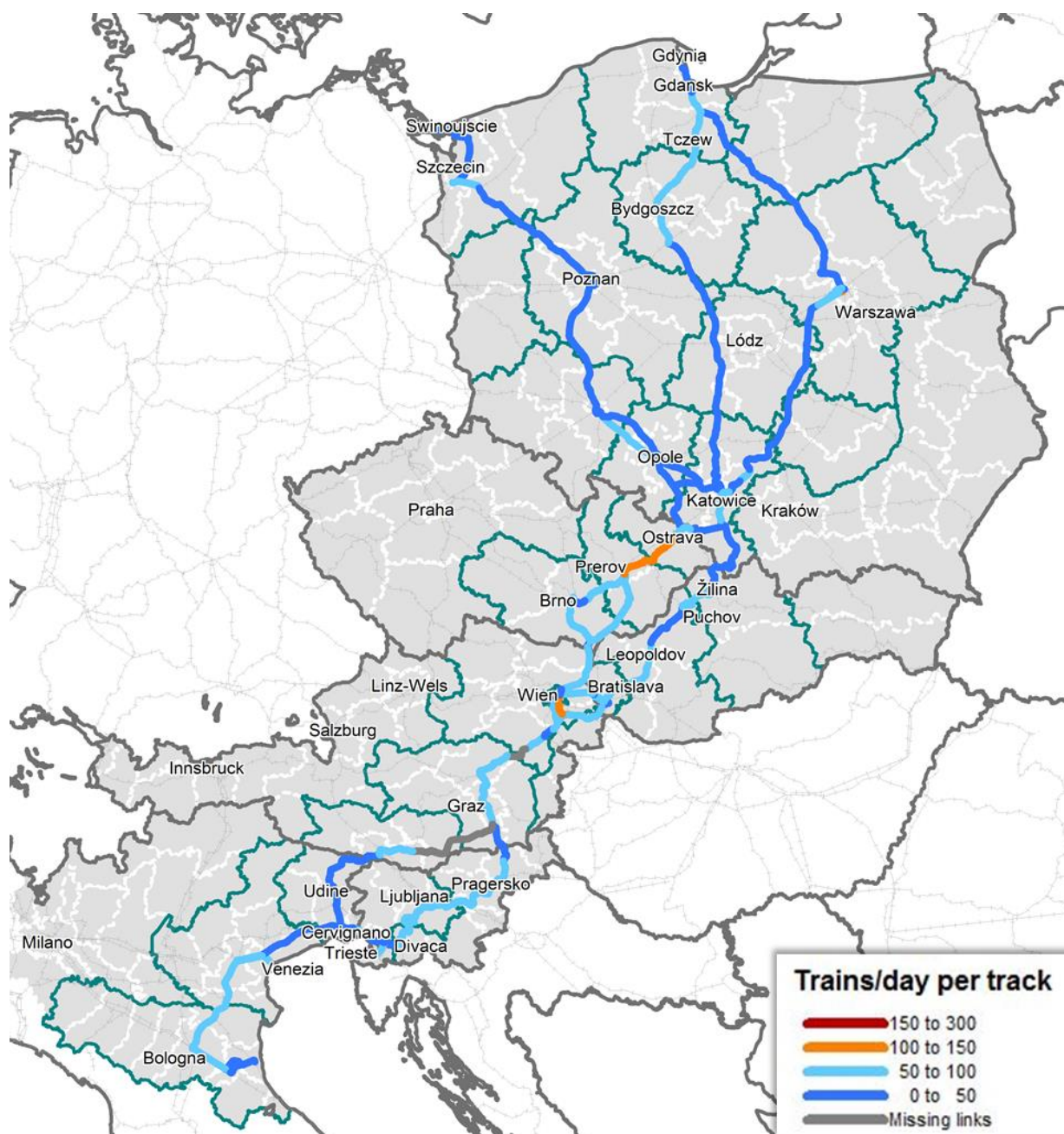
Z drugiej strony należy podkreślić, że poprzez ograniczenie analizy do dni roboczych, a nie do dni kalendarzowych, na niektórych odcinkach korytarza zaobserwowano już duże natężenie ruchu, np. na odcinku Graz-Bruck/Mur z 240 pociągami na dzień roboczy oraz na jednotorowym odcinku łączącym Werndorf i Spielfeld-Strass/Šentilj z 112 pociągami na dzień roboczy między Werndorf i Leibnitz. W kontekście przepustowości warto również wspomnieć o odcinku Brno – Přerov, mimo że z analizy nie wynika bezpośrednio, aby problem był on istotny, ze względu na zastąpienie, w odpowiedzi na problemy związane z przepustowością, usług kolejowych transportem autobusowym.

Na koniec warto zauważyć, że na niektórych odcinkach infrastruktury kolejowej korytarza, istnieją specyficzne problemy z przepustowością wynikające z niskich parametrów technicznych infrastruktury, ograniczających przepustowość do poziomu niższego niż pozwala na to, teoretycznie, liczba torów. Ma to na przykład miejsce w przypadku kilku wymagających modernizacji odcinków w Słowenii, w tym jednotorowego odcinka Koper - Divača, gdzie przepustowość jest ograniczona przez silne nachylenie i ograniczenia w długości pociągu, i gdzie skutkiem tego dostępna przepustowość może zostać wyczerpana w najbliższej przyszłości, jeśli ruch towarowy będzie wzrastał nadal w dzisiejszym tempie.

W perspektywie średnio- i długoterminowej modernizacja infrastruktury kolejowej spowoduje znaczny wzrost natężenia ruchu kolejowego w korytarzu, a jednocześnie

spowoduje wzrost przepustowości dzięki budowie nowych połączeń i modernizacji technologicznej linii istniejących wraz z budową drugiego toru na niektórych odcinkach łącznie. W związku z tym należy zauważyć, że na niektórych obszarach miejskich i metropolitalnych wdrożone zostaną nowe usługi w zakresie przewozów. Przykładem może być węzeł Bolonia, gdzie spodziewane jest zwiększenie przewozów między Bolonią a Castel Bolognese oraz węzeł Gdynia/Gdańsk, w którym wprowadzono przewozy koleją dużych prędkości Pendolino i usługi Pomorskiej Kolei Metropolitarnej. Ten przewidywany wzrost usług kolejowych może spowodować problemy z przepustowością, szczególnie z uwagi na wzrost przewozów towarowych odpowiednio w portach Rawenny i Gdyni oraz Gdańska. Należy także zauważyć, że w ramach stosowanego podejścia, wzrost ruchu pociągów w korytarzu związany jest również z przekierowaniem przewozów z alternatywnych linii w celu skorzystania z ulepszonej infrastruktury. Jest to jednak decyzja operacyjna, której operatorzy pociągów i/lub zarządcy infrastruktury mogą nie wdrożyć oraz której realizacja zależy od dostępności tras pociągów. Z tego powodu istnieje prawdopodobieństwo, że w ramach obecnej oceny określona zostanie górna granica jeżeli chodzi o wzrost potoków ruchu w korytarzu.

Rys. 11: Natężenie ruchu kolejowego (2014 r., liczba pociągów na dobę na tor)

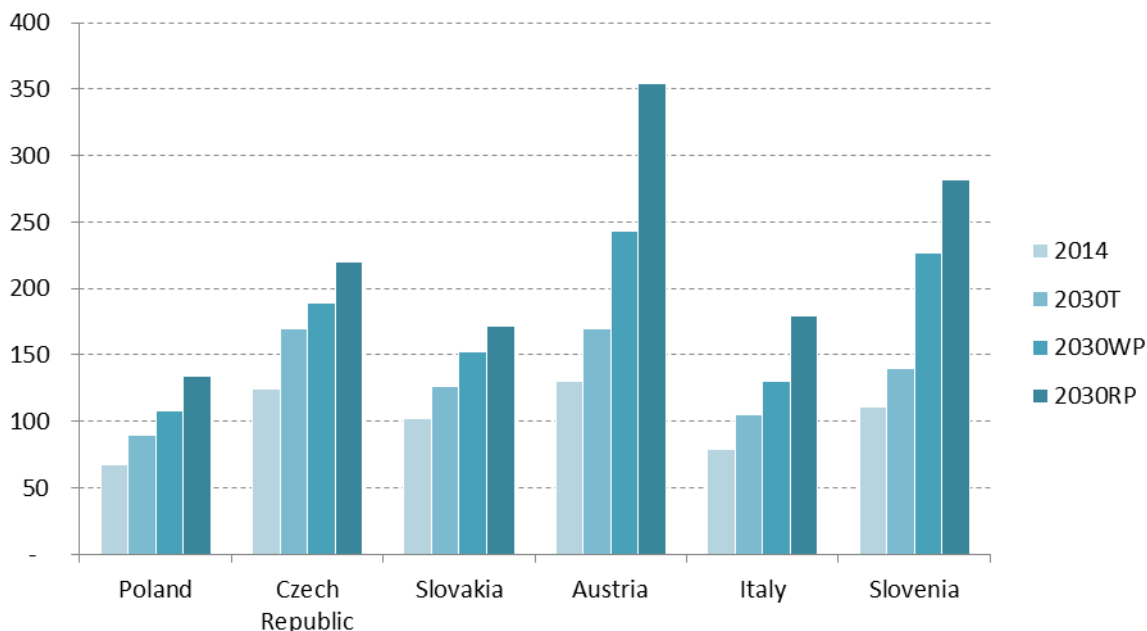


Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk, opracowanie na podstawie danych i odcinków z TENtec

Z analizy wynika, że obecna dostępna przepustowość będzie wystarczająca, aby obsłużyć wzrost ruchu kolejowego wzdłuż korytarza zgodnie ze scenariuszem zakładającym brak działań (2030T). Zasadniczo dotyczy to również scenariusza obejmującego plan prac, zgodnie z którym natężenie ruchu pociągów będzie nadal rosnąć w porównaniu z obecną sytuacją (średnio +60% w korytarzu, ale wzrost będzie się koncentrował głównie na nowych lub zmodernizowanych odcinkach). Lokalne problemy związane z przepustowością wymagałyby jednak odpowiedniego zarządzania, zarówno pod względem szczegółowego określenia inwestycji, jak i zarządzania dostępną przepustowością. Problemy te będą dotyczyły głównie aglomeracji (Warszawy i Katowic w Polsce, Brna w Republice Czeskiej, Bratisławy w Republice Słowacji, Wiednia w Austrii i Lublany w Słowenii) oraz poszczególnych odcinków (Ostrawa – Přerov w Republice

Czeskiej). Ponadto duże potoki ruchu mogą wystąpić na odcinku austriackim między Werndorf a Wiener Neustadt, także w wyniku ruchu spowodowanego ukończeniem przejazdów w rejonie alpejskim (Semmering i Koralm).

Rys. 12: Średni ruch pociągów w korytarzu (liczba pociągów na dzień)



Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk

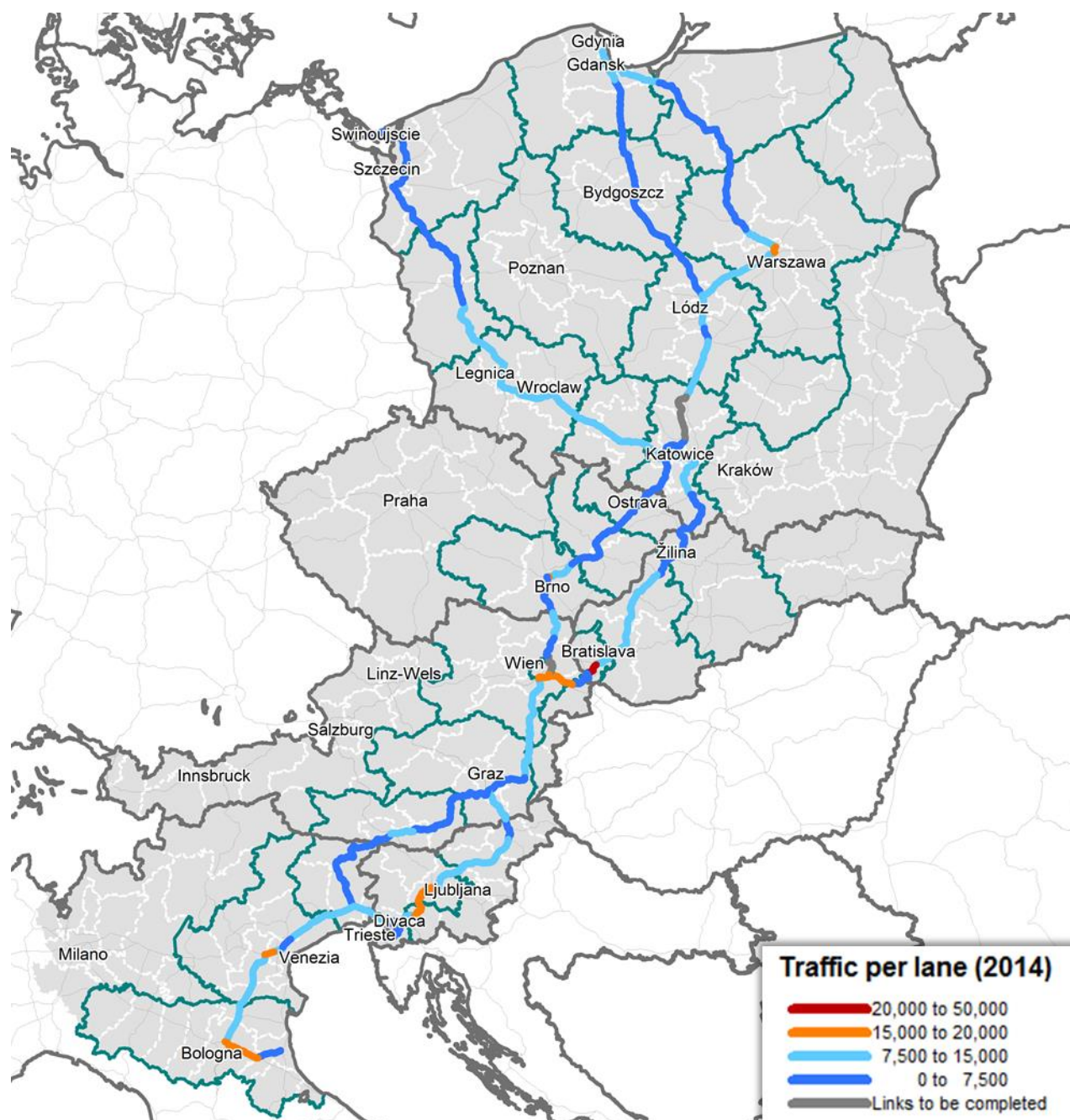
W związku z tym, jedynie w przypadku bardziej znaczącej zmiany popytu na transport w kierunku transportu kolejowego (taki jak ten przedstawiony w scenariuszu 2030RP) mogą wystąpić problemy związane z przepustowością w korytarzu, ograniczając wzrost transportu kolejowego oraz niezakłócony przepływ transportu dalekobieżnego. Ma to w szczególności miejsce w przypadku niektórych pojedynczych odcinków toru w korytarzu (takich jak AT - SK odcinek transgraniczny Wiedeń - Marchegg - Devínska Nová Ves, AT - SI odcinek transgraniczny Werndorf - Maribor, odcinek Wiedeń Meidling - Wampersdorf w Austrii i odcinek Udine - Cervignano, w tym węzeł Udine we Włoszech), ale potencjalnie także dla innych dwutorowych odcinków o dużym natężeniu ruchu. Należy jednak zauważyć, że w przypadku zrealizowania tego scenariusza, przepustowość umożliwiającą zaspokojenie dodatkowego popytu będzie można zapewnić nie tylko dzięki dodatkowym inwestycjom w korytarzu, lecz także dzięki usprawnieniu sieci kompleksowej, która może zapewnić alternatywne trasy do głównego korytarza sieci bazowej Bałtyk – Adriatyk. Te dodatkowe potrzeby w zakresie przepustowości musiałyby zostać w pełni przeanalizowane w odpowiednim czasie, jeśli ruch będzie się rozwijał zgodnie z przyszłymi wyższymi prognozami.

Potoki ruchu i przepustowość w ramach sieci drogowej

Z Rys. 13 wynika, że obecne natężenie ruchu drogowego jest generalnie poniżej poziomu krytycznego, określonego na poziomie 20 000 pojazdów dziennie na jeden pas ruchu.

Biorąc pod uwagę fakt, że infrastruktura drogowa może funkcjonować również powyżej tego poziomu ruchu (choć z mniejszą efektywnością pod względem zatłoczenia), przepustowość nie stanowi problemu dla korytarza. Jedyny odcinek, na którym określony poziom krytyczny został obecnie przekroczony, znajduje się na obszarze miejskim Bratysławy, dla którego opracowywane są plany nowej zewnętrznej obwodnicy.

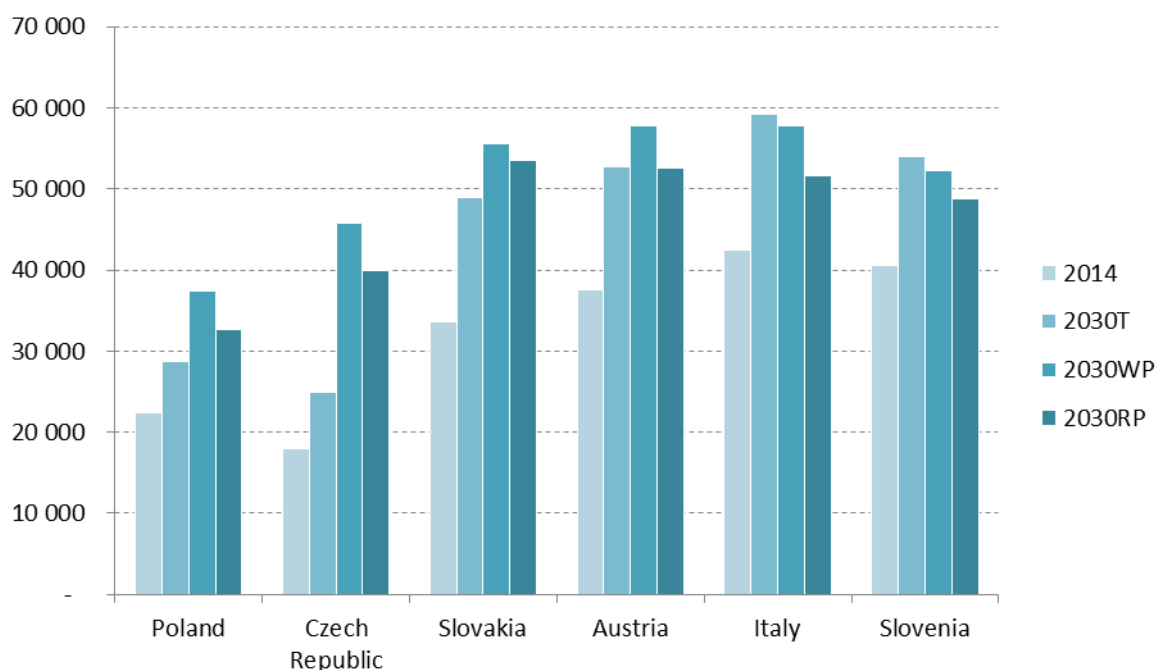
Rys. 13: Natężenie ruchu drogowego (2014 r., liczba pojazdów na dzień na pas ruchu)



Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk, opracowanie na podstawie danych i odcinków TENtec

Rys. 14 wskazuje, że w rezultacie modernizacji infrastruktury oczekiwany jest znaczny wzrost potoków ruchu na infrastrukturze drogowej w okresie objętym planem, chociaż skutek ten może być mniej odczuwalny z powodu modernizacji infrastruktury kolejowej i wdrożenia środków służących przesunięciu modalnemu.

Rys. 14: Natężenie ruchu drogowego (liczba pojazdów na dzień)



Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk

Dostępna przepustowość infrastruktury (także z uwzględnieniem pełnej realizacji wszystkich inwestycji ujętych w wykazie projektów załączonym do niniejszego planu prac) będzie na ogół wystarczająca, aby przyjąć wzrost natężenia ruchu drogowego w przypadku wszystkich analizowanych scenariuszy.

Mówiąc w skrócie, wyniki badania rynku transportowego wskazują, że w odniesieniu do istniejących i przyszłych prawdopodobnych potoków ruchu w korytarzu Bałtyk – Adriatyk, nie odnotowano obecnie *żadnych konkretnych krytycznych problemów w zakresie przepustowości*. Nie wyklucza to jednak *a priori* możliwości wystąpienia problemów związanych z przepustowością w przyszłości, zwłaszcza w pobliżu aglomeracji miejskich i innych głównych punktów generujących popyt na transport oraz na pasach ruchu i drogach łączących te węzły. Pod tym względem zakres i nasilenie szczególnych sytuacji, w których ruch dalekobieżny sumuje się z ruchem regionalnym, metropolitalnym, a nawet lokalnym mogły zostać niedoszacowane w studium korytarza, mogą jednak zostać przeanalizowane w sposób bardziej szczegółowy w przyszłych studiach.

5. Zidentyfikowane planowane projekty

Plany dotyczące rozwoju Korytarza Bałtyk-Adriatyk

Do analizy inwestycji niezbędnych dla rozwoju infrastruktury korytarza do 2030 r. zostało przyjęte podejście oddolne (*bottom-up approach*). W ramach badania korytarza Bałtyk-Adriatyk 2015-2017, którego celem jest aktualizacja i zintegrowanie listy projektów powstałej w ramach opracowania pierwszego planu pracy dla korytarza Bałtyk-Adriatyk, zostały zidentyfikowane 532 projekty. Spośród nich 477 to projekty w realizacji lub planowane do zrealizowania w przyszłości; 55 projektów zostało zakończonych od momentu przyjęcia nowej polityki TEN-T. Konsultowani byli zarządcy infrastruktury kolejowej, drogowej, portów, portów lotniczych i terminali kolejowo drogowych, a także państwa członkowskie i władze regionalne. Przejrzane zostały ich plany rozwojowe w celu

sporządzenia nowej listy projektów, tak aby upewnić się, że korytarz rozwinie się do 2030 r. jako multimodalna, interoperacyjna, wysokiej jakości infrastruktura, łącząca europejskie węzły miejskie sieci bazowej i węzły transportowe w zainteresowanych państwach członkowskich.

W Tabeli 2 podsumowano inwestycje aktualnie trwające lub planowane do realizacji w korytarzu w odniesieniu do głównych kategorii określonych zgodnie z odpowiednimi artykułami rozporządzenia (UE) 1315/2013 oraz w odniesieniu do priorytetów planu pracy korytarz Bałtyk-Adriatyk 2015, określającego całkowitą liczbę inicjatyw i wysokość budżetu, a także procentowy udział w całkowitym budżecie.

Tabela 2. Projekty dla rozwoju korytarza Bałtyk-Adriatyk

Rodzaj projektu	Liczba projektów	Udział w budżecie	procentowy całkowitym
Rozwój infrastruktury kolejowej	Odcinki transgraniczne (priorytet planu pracy)	24	6.0%
	Brakujące połączenia (priorytet planu pracy)	2	12.0%
	Modernizacja i poprawa parametrów krajowych linii kolejowych, łącznie z węzłami poza węzłami miejskimi sieci bazowej	46	26.2%
	Poprawa parametrów technicznych, aplikacje telematyczne i inne środki (art. 31 to 37 Rozp. 1315/2013)	20	1.5%
	ERTMS łącznie z projektami na odcinkach (priorytet planu pracy)	10	2.0%
	Pozostałe	5	0.01%
Rozwój infrastruktury drogowej	Odcinki transgraniczne (priorytet planu pracy)	15	3.5%
	Dokończenie i poprawa parametrów dróg krajowych poza węzłami miejskimi sieci bazowej	46	16.0%
	ITS, ETC i inne środki horyzontalne (art. 31-37 Rozp. 1315/2013)	19	2.1%
Rozwój infrastruktury portowej	Rozwój wzajemnych połączeń (priorytet planu pracy)	31	2.7%
	Modernizacja/dalszy rozwój infrastruktury	55	10.6%
	VTMIS i Innowacje oraz pozostałe projekty	16	0.2%
Rozwój portów wodnych śródlądowych	10	0.4%	
Rozwój infrastruktury portów lotniczych, z wyłączeniem połączeń ostatniej mili w węzłach miejskich sieci bazowej	84	3.1%	
Rozwój infrastruktury terminali kolejowo-drogowych	10	0.8%	
Rozwój infrastruktury węzłów miejskich, z wyłączeniem połączeń ostatniej mili w węzłach miejskich sieci bazowej (priorytet planu pracy)	73	12.6%	
Dodatkowe horyzontalne studia i inicjatywy	10	0.2%	
Całkowita liczba projektów i koszty	477	69.5 (EUR billion)	

Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk; Przypisy: 1) inicjatywy ERTMS wchodzą również w skład modernizacji, poprawy parametrów i budowy węzłów i linii kolejowych; 2) Dla celów opracowania niniejszej tabeli zbiorczej oraz w pozostałej części niniejszego dokumentu wartości dla projektów ujętych w polskich i czeskich dokumentach strategicznych / planistycznych zostały oszacowane przyjmując średni kurs za 2015 r. zgodnie z danymi Europejskiego Banku Centralnego: 1EUR = PLN 4.1841, 1 EUR = CZK 27.279 – Dla projektów wspieranych w ramach instrumentu CEF, zostały odpowiednio wykorzystane wartości podane w umowie o dotację.

Informacje o kosztach inwestycyjnych dla projektów w toku i planowanych jest dostępna dla 449 inicjatyw, na łączną kwotę 69,5 mld EUR. Większość projektów (303) planuje się zakończyć do 2020 r., 138 jest przewidzianych do ukończenia przed 2030 i 5 projektów po 2030 r. Dla 31 projektów nie określono na chwilę obecną harmonogramu realizacji. Z całego budżetu, prawie 40% przeznacza się na rozwój priorytetów określonych w pierwszym planie pracy dla korytarza Bałtyk-Adriatyk.

55 inwestycji zrealizowanych od momentu przyjęcia nowej polityki TEN-T opiewa na kwotę 4,9 mld EUR. Należą do nich także prace związane z priorytetami z planu pracy dla korytarza Bałtyk-Adriatyk z 2015 r., takie jak: a) wstępna instalacja technologii związanych z ERTMS w Polsce, Republice Czeskiej, Słowacji, Austrii i Słowenii zarówno jako dedykowane inicjatywy jak i jako część modernizacji krajowych linii kolejowych oraz węzłów; b) prace projektowe na rzecz poprawy połączeń ostatniej mili do portów w Polsce, prace dot. połączeń drogowych ostatniej mili w Gdańsku, a także przebudowa istniejącego toru pomiędzy Koper i Divačą zapewniającego bezpośredni dostęp koleją do portu Koper oraz prace dot. połączenia ostatniej mili do nowego terminalu Ro-Ro Fusina w porcie w Wenecji; oraz c) poprawa istniejącej infrastruktury drogowej łączącej port w Trieście i zakończenie odbudowy "starego mostu" w Bratysławie. Warto wymienienia są również prace modernizacyjne dróg krajowych, a w szczególności linii kolejowych, które poprawiły standardy infrastruktury korytarza.

Transport kolejowy

Prace modernizacyjne w celu osiągnięcia standardów TEN-T są w toku i planowane na odcinkach transgranicznych między Polską a Republiką Czeską / Słowacją, Słowacją a Austrią, Austrią a Słowenią i między Słowenią a Włochami, a także na sieci krajowej w Polsce i Słowenii, w tym węzłów. Przewiduje się również dalsze podniesienie parametrów, do osiągnięcia dużych prędkości na transgranicznym odcinku kolejowym między Brnem a Wiedniem. W Republice Czeskiej, Słowacji, Austrii i Włoszech rozważana jest poprawa parametrów linii kolejowych i w węzłach w celu zwiększenia przepustowości, w tym studia i projekty dotyczące rozwoju linii dużych prędkości. Planowane są również inicjatywy mające na celu poprawę parametrów infrastruktury kolejowej i stacji poprzez osiągnięcie standardów technicznych w zakresie interoperacyjności.

W toku jest specjalny projekt poświęcony rozwojowi i funkcjonowaniu Kolejowego Korytarza Towarowego Bałtyk-Adriatyk, mający na celu wzmocnienie międzynarodowych i interoperacyjnych usług dalekobieżnych w korytarzu oraz rozwiązanie problemów operacyjnych i administracyjnych w transporcie kolejowym.

Transport drogowy

Planowane są do realizacji prace mające na celu modernizację sieci drogowej korytarza dla osiągnięcia jego zgodności na odcinkach transgranicznych między Polską a Słowacją, Republiką Czeską a Austrią, Włochami a Słowenią, jak również na sieci dróg krajowych w Polsce, Czechach i na Słowacji. W Polsce, Republice Czeskiej, Słowacji, Austrii, Włoszech i Słowenii prace modernizacyjne są również przewidziane na odcinkach korytarza i rozjazdach w celu zmniejszenia zatorów, łagodzenia skutków hałasu, poprawy bezpieczeństwa i poziomu usług. Studia i prace są również w toku i są planowane w celu przyspieszenia rozwoju i dostępności czystych paliw alternatywnych oraz wdrażania rozwiązań ITS dla poprawy zarządzania ruchem i kierunkami potoków ruchu. W tym obszarze rozpoczyna się również wdrażanie nowych technologii ITS (zwłaszcza dot. pojazdów łączonych) na infrastrukturze drogowej w Republice Czeskiej, Austrii i Słowenii.

Porty

Inicjatywy mające na celu rozwój infrastruktury portów i terminali, w tym pogłębianie i działania poprawiające dostępność od strony morza, jak również żeglowność są obecnie w toku i planowane na przyszłość, w celu zwiększenia przepustowości portów i poprawy wydajności we wszystkich portach korytarza. Takie inicjatywy spotykają się z pozytywną reakcją rynku na najnowsze inwestycje w infrastrukturę w portach korytarza Bałtyk-Adriatyk, które odnotowały znaczący rosnący trend w ostatnich latach. Możliwości rozwoju są również związane z rozwojem autostrad morskich między państwami członkowskimi UE oraz z krajami partnerskimi w basenie Morza Śródziemnego i Morza Bałtyckiego, a także bardziej ogólnie z rozwojem transportu intermodalnego i nowych rozwiązań logistycznych na poziomie UE.

Inicjatywy mające na celu poprawę standardów istniejących połączeń kolejowych i drogowych do portów oraz dalsza poprawa wzajemnych połączeń pomiędzy portami i innymi rodzajami transportu są również w toku i są planowane na przyszłość. Inwestycje te będą mieć kluczowe znaczenie dla wspierania planowanej ekspansji portów i zwiększenia multimodalności w korytarzu. Projekty dotyczące rozwoju instalacji i technologii LNG są również zawarte na liście projektów dla Świnoujścia, Rawenny i Wenecji w celu promowania dostępności czystych paliw alternatywnych. W trakcie realizacji są rozwiązania VTMS i e-Maritime dla rozwoju interoperacyjności i uproszczenia / ułatwienia intermodalnych rozwiązań transportowych oraz poprawy bezpieczeństwa transportu morskiego.

Porty lotnicze

W większości z 13 lotnisk należących do korytarza Bałtyk-Adriatyk przewidywany jest rozwój i rozbudowa zarówno samych portów lotniczych jak i dróg startowych, jak również prace technologiczne w celu poprawy bezpieczeństwa oraz monitoring / łagodzenie oddziaływania na środowisko. Podczas, gdy większość inwestycji dotyczy operacji transportu pasażerskiego, inwestycje dla transportu towarów są również planowane w Gdańsku, Warszawie, Katowicach, Bolonii i lotnisku w Lublanie.

Jeżeli chodzi o połączenia z innymi rodzajami transportu, w szczególności z koleją, planowane są inicjatywy w porcie lotniczym w Wiedniu (główny port lotniczy w korytarzu Bałtyk – Adriatyk obsługujący ponad 20 mln pasażerów rocznie) w celu usprawnienia połączeń między portem lotniczym w Wiedniu a Republiką Czeską, Słowacją (jak również Węgrami), mając również na uwadze przyszły wzrost ruchu w tym multimodalnym transgranicznym węźle lotniczym oraz z uwagi na ostatnie tendencje dotyczące wzorców podróży, wskazujące na wzrost popytu na zintegrowane usługi kolei dużych prędkości i usługi lotnicze.

Planowane są również projekty miejskie mające na celu budowę połączeń kolejowych i tranzytowych dla portów lotniczych w Katowicach, Bratysławie i Lublanie oraz portów lotniczych w Wenecji i Bolonii, przy czym te dwa ostatnie, wraz z lotniskami w Warszawie i Wiedniu, stanowią największe porty lotnicze w korytarzu. Projekty mające na celu poprawę istniejących połączeń drogowych są również przewidziane przez zarządców infrastruktury portów lotniczych w Wenecji i Lublanie, a także w Warszawie i Łodzi.

W toku jest wdrożenie SESAR jako elementu inicjatyw sieciowych na poziomie UE i wielu krajów, także z udziałem portów lotniczych położonych wzdłuż osi Bałtyk-Adriatyk. Na tym etapie nie zidentyfikowano konkretnych inicjatyw dot. promocji czystych paliw alternatywnych.

Terminale kolejowo drogowe

Budowa terminalu kolejowo drogowego Żyliny Teplička została zakończona w 2015 r. Terminale w Łodzi (Olechów), Wiedniu Inzersdorf, Padwie i Lublanie są w fazie rozwoju, a terminale w Ostrawie Paskov, Přerovie, Bratysławie i Graz Werndorf mają w planach modernizację i / lub rozwój. Poprawa wzajemnych połączeń jest albo częścią ww. planów modernizacji albo przedstawiana jako osobne projekty, jak to jest w przypadku terminala Cervignano. Projekty ICT i projekty innowacyjne są również w toku i planowane w Padwie i Bolonii w celu promowania intermodalności oraz wspierania swobodnego przepływu informacji w łańcuchu logistycznym, w tym również w terminalach, a także do promowania dostępności czystych paliw alternatywnych.

Węzły miejskie

W nawiązaniu do inwestycji planowanych w węzłach kolejowych korytarza mających na celu dostosowanie do standardów wymaganych przez rozporządzenie TEN-T, inne inwestycje planowane są w większości obszarów miejskich wzdłuż korytarza, tak aby rozwiązać problemy związane z zatłoczeniem i przepustowością. Ma to nastąpić poprzez budowę obwodnic kolejowych i drogowych, poprawę połączeń korytarza do dróg dojazdowych i promowanie zrównoważonego transportu polegające na rozwoju połączeń między infrastrukturą transportu drogowego i kolejowego wzdłuż korytarza z systemem lokalnego miejskiego ruchu tranzytowego, również poprzez rozwoju obiektów typu *Park and Ride*. Przewiduje się również projekty mające na celu ograniczenie wpływu ruchu drogowego i kolejowego na obszary miejskie, w szczególności za pomocą ekranów akustycznych. Nie wymieniono inicjatyw, które mają na celu opracowanie rozwiązań dla zrównoważonej logistyki towarów w miastach lub innych środkach miękkiach wspierających przesunięcie modalne wśród użytkowników korytarza/transportu w miastach na korzyść rozwiązań transportu publicznego. Analiza węzłów miejskich i ich projektów jest obecnie na etapie wstępnym i zostanie na późniejszym etapie włączona do analizy, również w drodze konsultacji z zainteresowanymi stronami.

Projekty horyzontalne w zakresie promocji intermodalności i zrównoważonych rozwiązań transportowych

W uzupełnieniu do projektów i inwestycji, które są specyficzne dla odcinków i węzłów korytarza Bałtyk-Adriatyk, zidentyfikowano również inicjatywy, które wiążą węzły i odcinki należące do kilku korytarzy, a nawet sieci kompleksowej. Projekty te, angażujące zazwyczaj różne zainteresowane podmioty z różnych sektorów transportu, mają kluczowe znaczenie dla rozwiązywania barier operacyjnych, mających wpływ na konkurencyjność transportu intermodalnego. Są również istotne dla zidentyfikowania, testowania i wdrażania, w skali sieci, projektów rozwiązań z zakresu ITS, ICT, czystych paliw alternatywnych oraz innowacyjnych pojazdów.

W nawiązaniu do prac infrastrukturalnych, planowane są również inicjatywy horyzontalne mające na celu wdrożenie aplikacji telematycznych na odcinkach i węzłach sieci bazowej (a nawet kompleksowej) w celu poprawy systemów zarządzania ruchem, jak również aspektów operacyjnych i administracyjnych międzynarodowego i multimodalnego transportu pasażerów i ładunków w korytarzu. Te ostatnie inicjatywy są stosowane raczej do poszczególnych sektorów transportu i sieci niż do samego korytarza.

W kierunku planu usuwania barier fizycznych, technicznych, operacyjnych i administracyjnych pomiędzy i w ramach środków transportu oraz poprawy wydajności usług i transportu multimodalnego

Choć zakres, budżet i harmonogram realizacji wielu inwestycji może podlegać dalszym zmianom i potwierdzeniu, to zidentyfikowane planowane projekty dotyczące rozwoju korytarza Bałtyk-Adriatyk można uznać ogólnie za umożliwiające rozwój korytarza w

kierunku osiągnięcia ogólnych celów i priorytetów rozporządzenia TEN-T przed 2030 r. Inwestycje przewidziane w korytarzu, w zakresie infrastruktury kolejowej, drogowej i węzłów transportowych, mają na celu nie tylko rozwój infrastruktury i osiągnięcie celów dotyczących wymagań dla infrastruktury, ale także dalszą poprawę przepustowości korytarza i jego wydajności poza wymaganiami określonymi w rozporządzeniu (UE) 1315/2013. Przewidziana jest również realizacja inicjatyw w zakresie wdrażania innowacji oraz projektów mających na celu ograniczenie wpływu na środowisko. Należy jednak zauważyć, że zapewnienie odpowiednich funduszy i środków finansowych nie jest jeszcze zabezpieczone dla wszystkich projektów zidentyfikowanych dla rozwoju Korytarza Bałtyk-Adriatyk i może okazać się w wielu przypadkach wyzwaniem.

6. Kwestie finansowe i narzędzia

Rozwój korytarzy sieci bazowej wymaga, między innymi, kumulacji, w krótkim okresie czasu dużej liczby inwestycji. Jak wspomniano wcześniej, zapewnienie odpowiednich funduszy i środków finansowych nie jest jednak jeszcze zapewnione dla wszystkich projektów zidentyfikowanych dla rozwoju korytarza Bałtyk-Adriatyk. Dlatego planowaniu korytarza musi towarzyszyć uważna analiza potencjalnych źródeł finansowania. Niektóre z kluczowych kryteriów, które są oceniane, zostały omówione w tej części planu pracy.

Projekty, które zostały zaplanowane mogą być uszeregowane w trzech różnych kategoriach z punktu widzenia finansowania i potrzeb finansowych:

- a. Dla kilku projektów „bliżej rynku” generujących dochód w zakresie rozwoju (komponenty technologiczne, w tym na dużej infrastrukturze o kluczowym znaczeniu europejskim, zagospodarowanie terenów przemysłowych) lub świadczenia usług (terminale towarowe/ pasażerskie, poprawa przepustowości / wydajności infrastruktury), znaczący element finansowania projektu może pochodzić ze środków własnych (np. kapitałowych) oraz środków finansowych zgromadzonych przez projektodawców na rynku (na przykład w formie kapitału, pożyczek i obligacji). Inwestorzy prywatni będą musieli odzyskać swoje początkowe koszty kapitału i odebrać rekompensatę za poniesione ryzyko (im większe ryzyko tym większy zwrot jest wymagany).

Projekt może liczyć na konwencjonalne kredyty z banków publicznych i prywatnych, alternatywnego finansowania ze strony inwestorów instytucjonalnych (np. obligacje) oraz na instrumenty finansowe, na przykład w celu radzenia sobie z nierównowagą w przepływach pieniężnych w okresie prac budowlanych i fazy uruchamiania projektu do czasu zabezpieczenia zrównoważonego przepływu przychodów, a także w celu rozwiązania szczególnych zagrożeń i nieprawidłowości w funkcjonowaniu rynku oraz zabezpieczenia pożyczek długoterminowych. Instrumenty finansowe mogą być dostarczane w postaci zwiększania kredytu i gwarancji (może to być specjalna gwarancja bankowa lub gwarancja finansowa, aby ułatwić dostęp do finansowania).

- b. Projekty polegające na budowie twardej infrastruktury, projekty typu „Greenfield”, ryzykowne, długoterminowe jakimi są w większości transgraniczne połączenia kolejowe, jak również projekty z zakresu poprawy zdolności żegludowej śródlądowych dróg wodnych mogą wymagać znacznego wsparcia publicznego za pośrednictwem środków publicznych, nawet jeśli można zastosować innowacyjne podejście do projektu rozwoju i / lub do określonych elementów inwestycji. Finansowanie publiczne może być skonstruowane na różne sposoby (także w zależności od ograniczeń budżetowych władz publicznych), takich jak dotacje ryczałtowe (granty), zachęty podatkowe, pokrycie deficytu operacyjnego oraz systemy opłat za dostępność.

- c. W różnych przypadkach pośrednich, projekt wymagać będzie bardziej ograniczonego elementu finansowania, tak aby wzmocnić swoją kondycję finansową - te projekty mogą być wspierane poprzez łączenie (ang.: *blending*) funduszy (np. grantów) i finansowania.

W związku z tym, obok budżetu krajowego, wkład może pochodzić z unijnych centralnie zarządzanych funduszy, takich jak Instrument Łącząc Europę (CEF) oraz ze zdecentralizowanych funduszy, takich jak Europejskie Fundusze Strukturalne i Inwestycyjne (EFIS), podczas gdy środki finansowe mogą pochodzić z instrumentów finansowych UE, takich jak instrumenty dłużne CEF i produkty finansowe dostępne w ramach Europejskiego Funduszu Inwestycji Strategicznych (EFIS).

Dla wszystkich tych trzech kategorii przedsięwzięć interwencja publiczna z różnym stopniem intensywności jest uzasadniona na tej podstawie, że projekty te, o wysokiej społeczno-ekonomicznej i unijnej wartości dodanej, zasadniczo dotyczą ogólnych zobowiązań w zakresie usług publicznych, poniżej optymalnego poziomu inwestycji, nieprawidłowości i zakłóceń w funkcjonowaniu rynku spowodowanego kosztami zewnętrznymi (dodatnimi dla wspieranych projektów, w tym pod względem strategicznej wartości dodanej, jak i ujemnymi dla trybów konkurencyjnych) i dlatego wymagają transferu zasobów.

Rozpatrując strukturę finansowania projektu w sposób kompleksowy i multimodalny, przeznaczenie dochodów i rozwiązań *cross-financingu*, stosowanie zasady „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci” powinno być należycie zbadane.

Projekt może być w pełni rozwinięty poprzez finansowanie projektowe, jeśli strumień przychodów (zabezpieczonych przez fundusze publiczne i / lub prywatne) przekracza koszty inwestycyjne i operacyjne (OPEX CAPEX +). Takie podejście wymaga starannego podziału ryzyka między państwami członkowskimi (zarządzanie projektem) i partnerami prywatnymi.

Niezależnie od potencjału dla samofinansowania się projektu związanego z opłatami od użytkowników, ostrożne i innowacyjne podejście mające na celu wykorzystanie cyklu życia projektu oraz precyzyjne określenie obowiązków i podziału ryzyka pomiędzy promotorów projektów, sponsorów i organów wykonawczych jest coraz bardziej niezbędne do realizacji projektów ze względu na czas ich realizacji, koszty i jakość oraz pełne wykorzystanie potencjału, przy jednoczesnej minimalizacji przyszłych zobowiązań na budżety publiczne.

Warunkiem wstępnym do finansowania projektu jest sprzyjające otoczenie regulacyjne i prawne, tak aby ustalić właściwe zachęty do zwiększenia zaangażowania sektora publicznego i prywatnego w zakresie realizacji inwestycji infrastrukturalnych.

Przegląd projektów na liście korytarza Bałtyk-Adriatyk zawiera przykłady i potencjalne nowe inwestycje do rozważenia pod względem innowacyjnych instrumentów finansowych. Wiele projektów skorzystało już z zastosowania wielu opcji finansowania na różnych etapach ich realizacji. Obejmują one nie tylko źródła publiczne lub równoważne źródła zarówno z budżetów krajowych lub środków własnych zarządców infrastruktury, jak również fundusze UE, które stanowiły zwykle finansowanie dla większości inicjatyw. Pożyczki z Europejskiego Banku Inwestycyjnego zostały również wykorzystane i są wykorzystywane do wielu projektów, w tym rozbudowy portu w Rawennie, Trieście i Koprze, poszerzenie autostrady A4 pomiędzy Mestre i Villesse, obwodnicy Warszawy, autostrady A1 między Pyrzowicami a Częstochową, jak również między Toruniem, Strykowem i Częstochową, obwodnicy Bratysławy D4 / R7 i budowę drogi ekspresowej S3 pomiędzy Gorzowem i Legnicą. Również projekty kolejowe skorzystały ze wsparcia Europejskiego Banku Inwestycyjnego, w tym Semmering Base Tunnel i linia Pottendorf, jak i nowy dworzec kolejowy w Wiedniu (ukończony niedawno), warszawski węzeł

kolejowy, linia kolejowa E 59 między Rawiczem, Czempiniem i Poznaniem, a także między Wrocławiem a granicą woj. dolnośląskiego, terminal kolejowo drogowy Żylna Teplička i montaż cyfrowego systemu łączności radiowej GSM-R na całej sieci kolejowej infrastruktury publicznej w Słowenii.

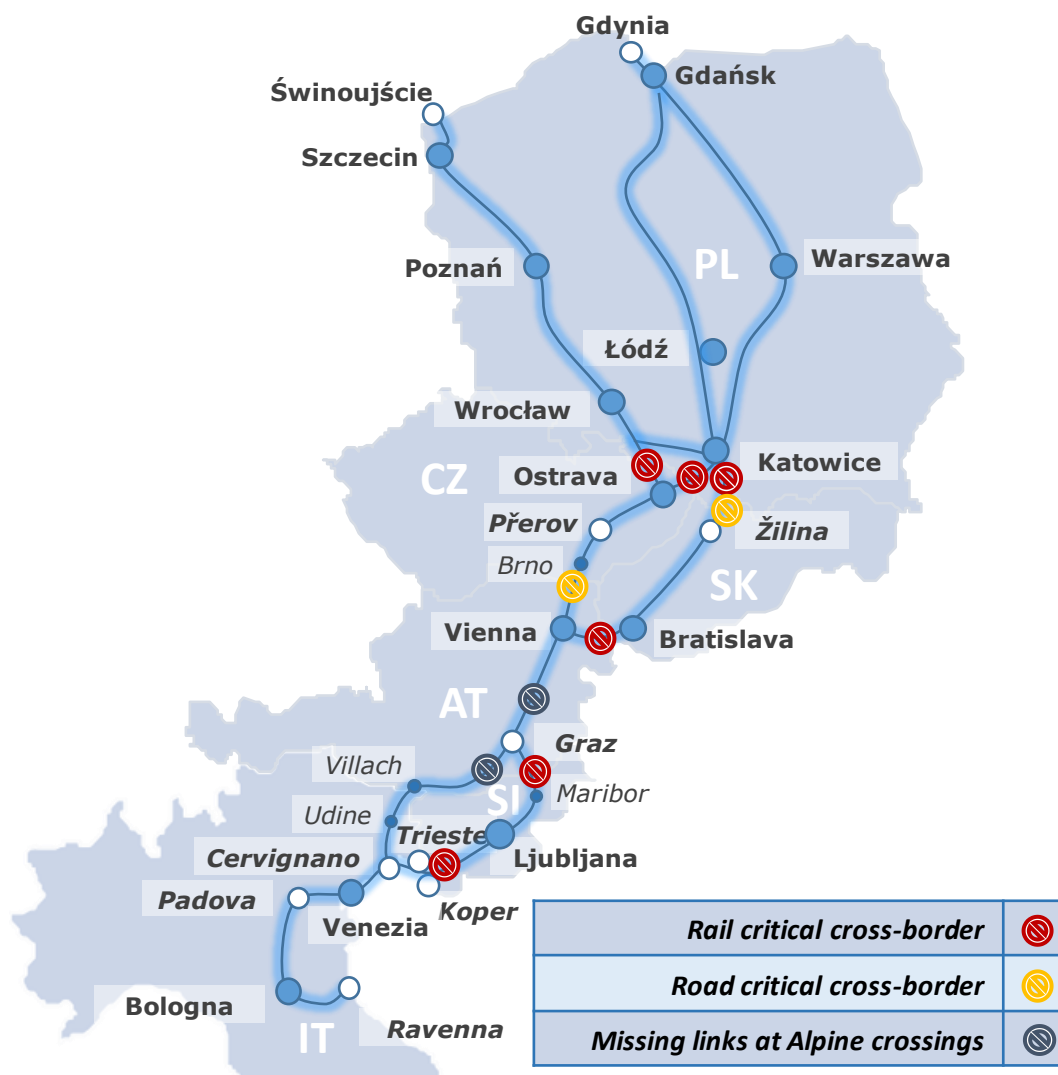
W nawiązaniu do powyższych przykładów, więcej niż połowa projektów znajdujących się aktualnie na liście to projekty potencjalnie generujących dochód, które mogą być również realizowane za pomocą różnych źródeł finansowania. Większość z tych inwestycji odnosi się do rozbudowy infrastruktury i jest, przede wszystkim w przypadku dróg, portów, lotnisk i terminali kolejowo drogowych - szczególnie realizowanych w ramach systemu koncesji - bardziej odpowiednia dla innowacyjnych instrumentów finansowych.

7. Kwestie krytyczne w korytarzu Bałtyk – Adriatyk

W następstwie charakterystyki korytarza Bałtyk-Adriatyk (czyli pod względem jego zgodności z wymaganiami technicznymi z rozporządzenia TEN-T (rozdział II, szczególnie art. 39), występujących w nim ograniczeń zdolności przepustowej i brakujących odcinków w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej, rozwoju systemów zarządzania ruchem, barier operacyjnych i administracyjnych, a także węzłów miejskich i ich wzajemnych połączeń), został zidentyfikowany szereg kwestii krytycznych. Rzeczywiście, analiza wyraźnie wskazuje na główne potrzeby rozwojowe korytarza i konkretne cele dla osiągnięcia celów ogólnych i priorytetów polityki TEN-T:

- Usuwanie głównych wąskich gardeł kolejowych i drogowych, w celu wspierania rozwoju dalekobieżnych przewozów międzynarodowych wzdłuż korytarza, w szczególności poprzez poprawę najważniejszych transgranicznych połączeń kolejowych i drogowych (Polska – Republika Czeska/ Słowacja, Republika Czeska – Austria, Austria – Słowacja, Słowenia – Austria / Włochy), także promowanie rozwoju cyfrowych połączeń transgranicznych w zakresie wymiany danych o ruchu i świadczenia usług informacyjnych;
- Zapewnienie terminowej realizacji trwających projektów w zakresie przejść alpejskich w Austrii, w celu usunięcia tych dwóch brakujących ogniów w korytarzu;

Rys. 15: Kwestie krytyczne na odcinkach transgranicznych i brakujące odcinki korytarza Bałtyk-Adriatyk



Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk

- Poprawa jakości i standardów w zakresie infrastruktury - ukończenie modernizacji krajowych połączeń korytarza we wschodnich państwach członkowskich - w celu zapewnienia zgodności z wymaganiami technicznymi określonymi w rozporządzeniu, w szczególności w zakresie infrastruktury transportu kolejowego (w szczególności prędkość, nacisk osi, długość pociągu na odcinkach sieci bazowej oraz elektryfikacja odcinków dostępowych do terminali towarowych na sieci bazowej) oraz transportu drogowego (klasa drogi - autostrady i drogi ekspresowe);
- Wzmacnianie transportu multimodalnego wspierającego optymalną integrację i wzajemne połączenia wszystkich rodzajów transportu, a zwłaszcza poprawa połączeń "ostatniej mili" w portach;
- Poprawa połączeń we wszystkich węzłach miejskich w korytarzu, pomiędzy lokalną infrastrukturą transportową a siecią TEN-T, zarówno dla ruchu pasażerskiego jak i towarowego;

- Promowanie interoperacyjności krajowych sieci transportowych, w szczególności poprzez rozwój istniejących interoperacyjnych aplikacji telematycznych oraz ich dalszy postęp technologiczny, ze szczególnym naciskiem na ERTMS.

W nawiązaniu do tych celów, które zostały już zidentyfikowane w badaniu korytarza w 2014 r., poniższe podrozdziały opisują główne istniejące bariery, inwestycje planowane w celu ich usunięcia i zawierają ocenę kwestii krytycznych w celu osiągnięcia w pełni zgodnego i funkcjonalnego korytarza do roku 2030.

Odcinki transgraniczne

Kolejowe odcinki transgraniczne

Po przeprowadzeniu analizy zgodności z wymogami dotyczącymi elektryfikacji, nacisku osi, prędkości i długości pociągu, zidentyfikowano najważniejsze transgraniczne wąskie gardła na następujących sześciu z dziewięciu transgranicznych odcinkach kolejowych na trasie korytarza. Poniższa tabela zawiera krótki przegląd stanu planowania i wdrażania dla każdego z tych odcinków transgranicznych.

- **Opole (PL) – Ostrawa (CZ)** [Chałupki (PL) – Bohumín (CZ)]: ten odcinek kolejowy wymaga prac modernizacyjnych po stronie polskiej pomiędzy Kędzierzynom Koźle i Chałupkami (granica państwa) tak aby osiągnąć zgodność pod względem prędkości, nacisku osi i długości pociągu. Ze względu na ograniczoną dostępność środków finansowych, projekt znajdujący się na liście projektów korytarza i mający osiągnąć wymagane standardy (46,8 mln EUR, ma się zakończyć do 2020 r.) znajduje się na liście rezerwowej Krajowego Programu Kolejowego, będącego obecnie na końcowym etapie zatwierdzania; środki krajowe są przewidziane do zabezpieczenia tylko dla części robót. Chociaż polskie władze zakładają, że projekt będzie ukończony do 2030 r. zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu TEN-T, możliwość zrealizowania prac w trakcie bieżącego okresu finansowania (do 2023 r.) będzie rozpatrywana w przypadku zidentyfikowania dodatkowych środków finansowych. Po stronie czeskiej prace zostały już zakończone, tak aby zwiększyć prędkość do 160 km / h, w tym poprawić parametry stacji Bohumin. Oczekuje się również, że ten odcinek transgraniczny skorzysta na modernizacji dwutorowej linii kolejowej E30 pomiędzy Kędzierzynom Koźle - Opole Groszowice - Opole Zachodnie, tak aby zwiększyć maksymalną prędkość operacyjną do 2021 r.(150,2 mln EUR), jak również z modernizacji węzła w Ostrawie po stronie czeskiej do 2021 r.(222,2 mln EUR). Obecnie przewiduje się, że ten odcinek transgraniczny będzie spełniał standardy najpóźniej do 2030 r., z wyjątkiem długości pociągu po stronie czeskiej.
- **Katowice (PL) – Ostrawa (CZ)** [Zebrzydowice (PL) – Petrovice u Karviné (CZ)]: Prace przygotowawcze są w toku po stronie polskiej dla modernizacji tego odcinka wymagającego dużych inwestycji na liniach E30 i E65, zwłaszcza w rejonie Katowic, w celu poprawy standardów istniejących linii i stacji kolejowych (Czechowice Dziedzice, Zebrzydowice). Ze względu na ograniczoną dostępność środków finansowych projekt znajdujący się na liście projektów korytarza i mający osiągnąć wymagane standardy (979.9 mln EUR, ma się zakończyć do 2023 r.) znajduje się na liście rezerwowej Krajowego Programu Kolejowego, będącego obecnie na końcowym etapie zatwierdzania; środki krajowe są przewidziane do zabezpieczenia tylko dla części robót. Chociaż polskie władze zakładają, że projekt będzie ukończony do 2030 r. zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu TEN-T, możliwość zrealizowania prac w trakcie bieżącego okresu finansowania (do 2023 r.) będzie rozpatrywana w przypadku zidentyfikowania dodatkowych środków finansowych. Po stronie czeskiej przewidziano prace, w ograniczonym zakresie, dot. optymalizacji toru na stacji Dětmárovice, które, wraz z instalacją systemu zdalnego sterowania ruchem między Petrovice u Karviné i Ostrawą, jeszcze bardziej zwiększą wydajność linii. Odcinek od granicy państwowej do Petrovice u Karviné i Ostrawy został już modernizowany w 2002 r., zwiększając prędkość do 120-160 km / h. Ponadto oczekuje się, że ten odcinek transgraniczny skorzysta na ukończeniu modernizacji węzła Ostrawa w 2021 r. (222,2 mln EUR). Obecnie przewiduje się, że ten odcinek transgraniczny będzie spełniał standardy najpóźniej do 2030 r., z wyjątkiem długości pociągu na polskim odcinku Zebrzydowice – granica państwa oraz na odcinkach po stronie czeskiej.

- **Katowice (PL) – Żylna (SK)** [Zwardoń (PL) – Skalité (SK)]: Po stronie polskiej przewidziane są prace modernizacyjne na 65 km istniejącej zelektryfikowanej głównie jednotorowej linii kolejowej między Czechowicach Dziedzicach i Zwardoniem. Ze względu na ograniczoną dostępność środków finansowych projekt znajdujący się na liście projektów korytarza i mający osiągnąć wymagane standardy (84.1 mln EUR, ma się zakończyć do 2021 r.) znajduje się na liście rezerwowej Krajowego Programu Kolejowego, będącego obecnie na końcowym etapie zatwierdzania; środki krajowe są przewidziane do zabezpieczenia tylko dla części robót. Chociaż polskie władze zakładają, że projekt będzie ukończony do 2030 r. zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu TEN-T, możliwość zrealizowania prac w trakcie bieżącego okresu finansowania (do 2023 r.) będzie rozpatrywana w przypadku zidentyfikowania dodatkowych środków finansowych. Po słowackiej stronie, żadne prace nie są przewidziane na jednotorowym odcinku Zwardoń - Skalité - Czadca. Odcinek Skalité - Czadca został już zmodernizowany i posiada maksymalną prędkość 100 km / h, a wszystkie odcinki Zwardoń - Czadca posiadają maksymalną długość pociągu 650 m oraz maksymalne naciski osi 225 kN. 7.1 km pododcinek Zwardoń – Skalité jest niezgodny w odniesieniu do prędkości i ma ograniczoną do 250 m długość pociągu (ze względu na ograniczenia stacji Zwardoń - mają być usunięte podczas jej modernizacji). Modernizacja dwutorowej linii Krasno nad Kysucou - Czadca, wspólnego również dla trasy transgranicznej między Ostrawą a Żyliną, ma być zakończona do 2030 r. (300 mln EUR), chociaż rozwiązanie polegające na budowie tunelu nadal pozostaje do zatwierdzenia. Obecnie oczekuje się, że ten odcinek transgraniczny będzie do 2030 r. spełniał standardy, z wyjątkiem długości pociągu na odcinku słowackim Czadca - Skalité - Zwardoń oraz ograniczeń prędkości na krótkim odcinku Zwardoń - Skalité.
- **Bratysława (SK) – Wiedeń (Stadlau) (AT)** [Devínska Nová Ves (SK) – Marchegg (AT)]: Dwie transgraniczne linie kolejowe są w eksploatacji między Bratysławą i Wiedniem, jedna przechodząca przez Petržalce (SK) - Kittsee (AT), spełniająca wymagania na odcinkach poza węzłem kolejowym w Bratysławie, z wyjątkiem długości pociągu; druga z nich, dedykowana dla transportu pasażerskiego, przebiega poprzez Devínska Nová Ves (SK) i Marchegg (AT). Jest to jedyny niezelektryfikowany odcinek w korytarzu Bałtyk-Adriatyk, także wymagający prac modernizacyjnych. Ukończenie elektryfikacji tej jednotorowej linii po stronie słowackiej planowane jest do 2022 r. (4 mln EUR); studia wykonalności, dotyczące budowy drugiego toru na tej linii, w tym także mostu na rzece Morawie i dalszych prac, są również w toku. Modernizacja linii Wiedeń Stadlau - Border AT / SK (obok Marchegg), w tym częściowe podwojenie odcinka, pełna elektryfikacja i prace na stacjach kolejowych mają być zrealizowane do 2022 r. (505 mln EUR). Przewiduje się podwojenie linii na jej całym przebiegu po stronie austriackiej, również w oparciu o możliwości podniesienia standardów odcinka transgranicznego po stronie słowackiej.
- **Graz (AT) – Maribor (SI)** [Spielfeld-Straß (AT) – Sentilj (SI)]: Odcinek po stronie austriackiej spełnia już wymagania pod względem nacisku osi, prędkości i elektryfikacji. Badania i procedury administracyjne dotyczące modernizacji linii do linii dwutorowej mają być podjęte między 2022 a 2026 r. (19,3 mln EUR); modernizacja do linii dwutorowej ma być realizowana w oparciu o sytuację na rynku. W Austrii, parametry dot. długości pociągu mają zostać spełnione do 2030 r. Po stronie na słoweńskiej prace rehabilitacyjne na obecnej linii są planowane do ukończenia do 2021-2022, co pozwoli na zwiększenie nacisku osi, długości pociągu i prędkości, a tym samym spełnienie wymagań (191,8 mln EUR). Budowa drugiego toru jest również planowana na 2030 r. (170 mln EUR). Obecnie oczekuje się więc, że cały odcinek będzie w pełni zgodny najpóźniej w 2022 r., i będzie dwutorowy po stronie słoweńskiej w 2030 r.
- **Trieste (IT) – Divača (SI)** [Villa Opicina (IT) – Sežana (SI)]: Badania dla tego transgranicznego odcinka kolejowego, polegające na ponownym rozpatrzeniu wdrożenia projektu kolei dużych prędkości, zostały zakończone. Oczekuje się, że nowe proponowane badania dla konwencjonalnej linii kolejowej pozwolą na osiągnięcie zgodności na odcinku do 2030 r. po obu stronach, w tym zgodności w zakresie długości pociągu i prędkości (przewidywane łączne koszty po obu stronach 102 mln EUR).

Drogowe odcinki transgraniczne

Dwa poniższe transgraniczne odcinki drogowe (z łącznej liczby siedmiu w korytarzu) określono jako krytyczne pod względem zgodności, ponieważ te dwa odcinki nie są ani autostradami, ani drogami ekspresowymi.

- **Katowice (PL) – Żylna (Brodno) (SK)** [Zwardoń (PL) – Skalité (SK)]: Oczekuje się, że prace mające na celu modernizację infrastruktury drogowej do standardów autostrady / drogi ekspresowej rozpoczną się w 2016 r. po stronie polskiej i są już w toku na odcinkach D3 po stronie słowackiej. Budowa S1 między Milówką a Przybędzą po polskiej stronie, polegająca na budowie obwodnicy Węgierskiej Górki, jest uważana za szczególnie istotną pod względem funkcjonalności i maksymalizacji korzyści związanych z realizacją odcinka transgranicznego. Oczekuje się, że cały odcinek ma być zrealizowany przed 2023 r. (1.658 mln EUR, zarówno po stronie polskiej jak i słowackiej).
- **Brno (CZ) – Wiedeń (Schwechat) (AT)** [Mikulov (CZ) – Mistelbach (AT)]: Po stronie austriackiej trwają prace nad modernizacją autostrady A5, które mają się zakończyć w 2017 r. do Poysbrunn. Planowane są także inwestycje w celu realizacji drogi do granicy przed 2027 r., polegające na budowie ostatniego fragmentu odcinka transgranicznego w przekroju 2x1. Konieczne jest rozwiązanie administracyjnych kwestii środowiskowych po stronie czeskiej (476.40 mln EUR). Po czeskiej stronie, badania, w tym zaktualizowana ocena oddziaływania na środowisko, zostały zakończone dla odcinka D52 Pohořelice - Perná - granica CZ / AT; w trakcie realizacji jest aktualizacja regionalnego planu zagospodarowania przestrzennego, a prace przygotowawcze dla tej drogi, ze wsparciem CEF, są w trakcie opracowywania. Planowane prace mają być zakończone do 2030 r. (380 mln euro).

Brakujące połączenia:

W korytarzu Bałtyk – Adriatyk brakuje dwóch połączeń. Dotyczy to dwóch przepraw alpejskich – tunelu Semmering oraz linii kolejowej i tunelu Koralm. Oba przejazdy są na etapie budowy, a ich ukończenie jest przewidywane odpowiednio na lata 2026 i 2023 (8,3 mld EUR).

Krajowe wąskie gardła

Krajowe linie kolejowe

Oprócz głównych problemów i potrzeb w zakresie modernizacji na granicach oraz ukończenia dwóch brakujących połączeń, należy zająć się kilkoma krajowymi wąskimi gardłami w korytarzu Bałtyk – Adriatyk. Mimo, że wąskie gardła znajdują się na krajowej sieci transportowej, ich usunięcie przyniesie istotne korzyści sieciowe całemu korytarzowi. W szczególności sieć kolejowa w Polsce i Słowenii wymaga modernizacji w celu spełnienia wymogów UE.

W Polsce prace są obecnie w trakcie realizacji i przygotowania. Obejmują one modernizację głównych osi kolejowych (E59, E30 i E65 / C-E65), mających na celu usunięcie wąskich gardła w zakresie prędkości, długości pociągu i nacisku osi, które będą szczególnie korzystne dla transportu towarowego w korytarzu. W szczególności, prace modernizacyjne na kolejowej wschodniej odnodze korytarza, E65 Gdynia - Warszawa zostały niedawno zakończone i umożliwiają osiągnięcie standardów wymaganych przez rozporządzenie (UE) 1315/2013 (1.130 mln EUR), z wyjątkiem bardzo krótkich odcinków w Tczewie (ok. 2 km z 60 km / h), Iławie (ok. 4 km z 90 km / h) oraz w pobliżu Modlina (ok. 7 km od 60-80 km / h), gdzie ze względu na ograniczenia techniczne (geometria linii) wymagane standardy nie zostaną osiągnięte. Ponadto planowane są dwa działania w węźle Warszawa, które mają rozwiązać krytyczne problemy na głównych szlakach towarowych i pasażerskich odpowiednio do roku 2018 i 2024 (319,4 mln EUR). Ponadto dwa projekty polegające na modernizacji i poprawie przepustowości na odcinku Warszawa - Grodzisk Mazowiecki mają być zrealizowane do 2020 r. (325,2 mln EUR). Linia E65 jest już zgodna na odcinku od Grodziska Mazowieckiego do Zawiercia, a prace modernizacyjne są już w toku na odcinku Zawiercie - Dąbrowa Górnicza (w kierunku Katowic), i mają się zakończyć w 2017 r. (88,9 mln EUR). Prace modernizacyjne na Odnodze Centralnej korytarza pomiędzy Gdańskiem i Katowicami, na linii kolejowej C-E65 mają się rozpocząć w 2017 r. i oczekuje się ich zakończenia przed 2023 r., dążąc do osiągnięcia zgodności z rozporządzeniem TEN-T (407,9 mln EUR). Dalsze prace modernizacyjne mają rozpocząć się w 2018 r. na linii E65 i E30 - odcinek Chorzów Batory - Gliwice Łabędy - Na skrzyżowaniu Środkowej i Zachodniej odnogi korytarza (340,9 mln EUR). Na Odnodze Zachodniej, linia kolejowa E59, pomiędzy Świnoujściem a Gliwicami, zakończono szereg projektów dotyczących poprawy parametrów w zakresie prędkości, nacisku osi oraz długości pociągu. Są to m.in. prace między Poznaniem i Wrocławiem (415,1 mln EUR), i na odcinku pasażerskim Błotnica Strzelecka -

Opole Groszowice (45,7 mln EUR). Pewne prace są planowane pomiędzy Szczecinem i Wrocławiem i mają się zakończyć do 2020 r. (1.085 mln EUR), w węźle poznańskim, planowane zakończenie do 2023 r. (48 mln EUR), a także między Wrocławiem a Katowicami, planowane zakończenie do 2023 r. (477 mln EUR). Inwestycje rozważane przez władze polskie i uwzględnione w obecnych planach obejmują horyzont czasowy do 2023 r.; w chwili obecnej nie przewiduje się projektów, które mogłyby być zrealizowane później, aż do roku 2030. Realizacja obecnie planowanych inwestycji przyczyni się do osiągnięcia wymaganych standardów TEN-T na kilku liniach kolejowych korytarza w Polsce do 2023 r.; Jednak dla osiągnięcia zgodności w 2030 r. będą konieczne dodatkowe inwestycje. W oparciu o analizę listy projektów korytarza, wąskie gardła wynikające z ograniczeń prędkości i nacisków osi pozostaną po 2023 r. pomiędzy Szczecinem i Świnoujściem, a także w węźle Wrocław (odcinki Popowice - Mikołajów - Brochów). Ograniczenia prędkości pozostaną również na odcinku towarowym Opole Groszowice - Rudziniec Gliwicki na głównej trasie Wrocław - Katowice (jednak alternatywa trasa Opole Groszowice - Gliwice Łabędy będzie zgodna, z wyjątkiem bardzo krótkiego odcinka w Kędzierzynie Koźlu). Operacyjne ograniczenia w wymaganej długości pociągu 740 m pozostaną między Szczecinem i Świnoujściem, pomiędzy Wronkami i Słonicami wzdłuż głównej trasy Szczecin - Poznań - Wrocław, w węźle Wrocław (odcinki Popowice - Mikołajów - Brochów), pomiędzy Tarnowskimi Górami i Katowicami, na głównym odcinku Gdańsk - Tczew - Katowice, a także między Opolem i Gliwicami na głównej trasie Wrocław - Katowice. W zależności od dostępności środków finansowych osiągnięcie parametrów w zakresie prędkości, nacisku osi i norm długość pociągu 740 m może być opóźnione w węźle poznańskim oraz między Wrocławiem, Jelczem i Opolem (projekty dotyczące robót na tych odcinkach są na liście rezerwowej Krajowego Programu Kolejowego, będącego obecnie na końcowym etapie zatwierdzania i nie przewiduje się środków krajowych w celu zapewnienia ich pełnego wdrożenia).

W *Republice Czeskiej* istnieją wąskie gardła w zakresie przepustowości i prędkości, które wpływają na przewozy na skrzyżowaniach w Ostrawie i Brnie, gdzie oczekiwane prace modernizacyjne mają być zakończone odpowiednio do 2022 r. (222,2 mln EUR) i 2030 (759,1 mln EUR). Prace poprawiające parametry w węźle Břeclav zostały zakończone (z wyjątkiem urządzeń zdalnego sterowania). Prace polegające na przebudowie dworca Přerov zostały podzielone na różne etapy; pierwszy z nich został już zakończony. Zakończenie modernizacji skrzyżowania Přerov poprzez budowę północnej obwodnicy, która stanowi drugi etap budowy, planowane jest do 2021 r. (110,7 mln EUR). Z wyjątkiem ograniczeń prędkości w wyżej wymienionych węzłach i długości pociągu na całym korytarzu, sieć dla kolejowych przewozów towarowych spełnia już wymagania. Obecnie oczekuje się, że sieć w 2030 r. nie będzie spełniać wymagań jedynie w odniesieniu do długości pociągu 740 m na odcinkach ruchu mieszanego pasażerskiego i towarowego między Ostrawą a Přerovem oraz na odcinkach towarowych między Přerovem i Breclaviem.

Na *Słowacji*, wąskie gardła są skoncentrowane na najważniejszych węzłach kolejowych, w szczególności Żylinie i Bratysławie, gdzie prędkość maksymalna wynosi odpowiednio 60 km / h i 40 km / h. Prace modernizacyjne węzła kolejowego Żylinia, w tym połączenie z terminalem kolejowo drogowym Żylinia Teplička zostaną ukończone do 2020 r. (308 mln EUR). Studia i prace modernizacyjne dla węzła kolejowego w Bratysławie, w tym jego połączenia z lotniskiem i wdrożenia ERTMS są planowane na okres po roku 2030, chociaż odcinek transgraniczny i stacje Devínska Nová Ves - Bratysława mają zostać zmodernizowane do 2030 r. (926,3 mln EUR). W ramach modernizacji węzła, nie planuje się obecnie poprawy parametrów w zakresie prędkości i długości pociągu na odcinku transgranicznym Petržalka (SK) - Kittsee (AT) na głównej trasie Bratysława - Wiedeń. Z wyjątkiem ograniczeń prędkości w wyżej wymienionych węzłach oraz na kilku bardzo krótkich odcinkach między Żyliną i Puchovem oraz Żyliną i Czadcą oraz z wyjątkiem ograniczeń w długości pociągu na większości odcinków korytarza, sieć kolejowa dla przewozów towarowych jest już zgodna; obecnie oczekuje się, że do 2030 r. sieć będzie w pełni zgodna między Czadcą i Bratysławą w odniesieniu do wszystkich parametrów.

W *Austrii*, poza dwoma brakującymi połączeniami kolejowymi, konieczne są prace dla zapewnienia zgodności 740m długości pociągu. Niektóre odcinki sieci, takie jak linia kolejowa Graz - Bruck / Mur, są obciążone na granicy przepustowości. Choć plany dotyczące wdrożenia parametru 740m długości pociągu są obecnie w fazie rozwoju, można założyć, że standard 740m zostanie osiągnięty na wszystkich odcinkach korytarza do 2030 r. Jeżeli chodzi o inne parametry, to sieć krajowa spełnia już wymagania, z wyjątkiem prędkości na krótkim odcinku Wiedeń Meidling - Wiedeń Inzersdorf - w ramach węzła Wiedeń, gdzie parametr w zakresie prędkości dla pociągów towarowych 100 km/h nie zostanie spełniony nawet po zakończeniu modernizacji odcinka do 2023r.

We *Włoszech* konieczne są prace na liniach kolejowych, tak aby osiągnąć parametr 740 m długości pociągu. W perspektywie średnio- i długoterminowej problemy z przepustowością mogą zaistnieć na linii Wenecja - Triest. Prace modernizacyjne dla poprawy przepustowości przewidziane są również w węzłach Wenecja / Mestre i Udine. Linie kolejowe w korytarzu są już całkowicie zgodne pod względem wszystkich parametrów z wyjątkiem długości pociągu. Ten KPI ma być osiągnięty do 2030 r.

W *Słowenii* konieczne są prace w celu poprawy standardów sieci, zwłaszcza w odniesieniu do prędkości i długości pociągu. Prace na rzecz modernizacji i poprawy parametrów odcinka Poljčane - Slovenska Bistrica, w tym dworców Poljčane i Slovenska Bistrica, jak również prace na stacji Pragersko oraz na odcinku Zidani Most - Celje są albo w toku lub planuje się je rozpocząć najpóźniej do 2018 r. i zakończyć do 2020 r. (402,5 mln EUR). Trwają prace przygotowawcze dla poprawy parametrów i modernizacji odcinków Lublana - Zidani Most i Lublana - Divača, prace mają zostać podjęte po 2020 r. i zakończone do 2030 r. (szacunkowe koszty nie są dostępne). Modernizacja istniejącego toru pomiędzy Koprem i Divačą została niedawno zakończona. Prace mające na celu wyeliminowanie wąskiego gardła w Bivje są w toku i mają się zakończyć do 2020 r. (21,4 mln EUR). Trwają prace przygotowawcze dla budowy drugiego toru na linii Koper - Divača; prace planowane są do realizacji w okresie 2016-2022 jako wsparcie planowanej rozbudowy infrastruktury terminala w porcie (1.108 mln EUR). Na podstawie bieżących działań planistycznych i prac przygotowawczych można stwierdzić, że oczekuje się, że słoweńska sieć korytarza Bałtyk-Adriatyk spełni wymagania do 2030 r. w odniesieniu do nacisku osi i długości pociągu. Podczas, gdy oczekuje się, że planowane projekty przyczynią się przynajmniej do poprawy parametrów prędkości na odcinkach korytarza, obecnie w toku są badania, które mają na celu lepsze zdefiniowanie zakresu i rozwiązań technicznych wielu planowanych inwestycji oraz ewentualnych dodatkowych, tak aby zmaksymalizować ich pozytywny wpływ na infrastrukturę w kierunku docelowych standardów określonych w rozporządzeniu TEN-T.

Drogi krajowe

Jeśli chodzi o drogi krajowe, utrudnienia występują w Polsce, Czechach i na Słowacji, gdzie, oprócz poprawy parametrów odcinków transgranicznych, potrzebne jest także zakończenie modernizacji sieci autostrad.

W *Polsce* trwa lub planowana jest modernizacja części infrastruktury drogowej należącej do korytarza w zakresie A1, S3, S7, i A4, w celu spełnienia wymogów określonych w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013 do roku 2020 (7,255 mln EUR)

W *Republice Czeskiej*, odcinek autostrady D1 Říkovice – Přerov – Lipník, wraz z obejściem Přerova ma zostać ukończony i spełnić wymagania do 2022 r. (453,4 mln EUR).

Na *Słowacji*, trwają prace na odcinku autostrady D3 między Żyliną (Brodno) a Żyliną (Strážov), omijającej od zachodu obszar miejski Żyliny w celu zmniejszenia zatłoczenia na istniejących drogach I/11, I/60 i I/61. Ten fragment drogi D3, bezpośrednio połączony z przyszłym odcinkiem transgranicznym Katowice – Żyliną, zostanie ukończony do 2017 r. (254.9 MEUR). Zakończenie prac modernizacyjnych na odcinkach i węzłach autostrady D1 między Trnavą a Bratysławą planowane jest na 2023 r. (764.5 mln EUR).

Poprawa połączeń ostatniej mili do portów

Wszystkie porty morskie i śródlądowe uwzględnione w korytarzu Bałtyk – Adriatyk są już połączone z infrastrukturą kolejową i drogową. Występują jednak problemy związane z odcinkami „ostatniej mili” wzajemnych połączeń kolejowych lub drogowych z portami, które ograniczają rozwój we wszystkich portach morskich korytarza Bałtyk – Adriatyk. Zakres i znaczenie kwestii krytycznych dotyczących portów, a dokładniej zakres proponowanych rozwiązań, w wielu przypadkach wymaga dalszego doprecyzowania; większość problemów dotyczy jednak konieczności podniesienia standardów istniejących połączeń kolejowych pod względem elektryfikacji, prędkości, nacisku osi i długości pociągu. Z uwagi na ich występowanie w obrębie obszarów miejskich, problemy związane z przepustowością / zatłoczeniem i bezpieczeństwem ruchu drogowego mogą również istnieć w ramach sieci miejskiej otaczającej porty i częściowo mogą być spowodowane dużym natężeniem ruchu generowanym przez porty.

- *Port w Gdyni* – konieczne jest przeprowadzenie prac służących podniesieniu standardów linii kolejowych łączących terminale z głównymi liniami 202 i 201 należącymi do korytarza Bałtyk – Adriatyk; przewidziane są projekty mające na celu poprawę parametrów technicznych, obejmujące m.in. wdrożenie Systemu Sterowania w obrębie portu, elektryfikację dostępu do terminala kontenerowego, instalację zdalnego sterowania pociągiem w celu dalszego wdrożenia ETCS, jak i budowy mostów drogowych i kolejowych dla poprawy bezpieczeństwa i przepustowości. Prace mają się rozpocząć w 2018 r., a zakończyć do 2020 r. (191,20 mln EUR). Planowane są także inne prace modernizacyjne, w tym odbudowa dostępu kolejowego do zachodnich obszarów portowych w Gdyni, o przewidywanym zakończeniu w 2020 r. (około 17,7 mln EUR). Planowane są również prace na częściowo niezelektryfikowanej linii kolejowej nr 201, należącej do sieci kompleksowej; jest to linia kolejowa, które będzie używane głównie przez ruch generowany przez port. Jeżeli chodzi o połączenia drogowe, droga ekspresowa S6/S7 jest już w dobrym stanie aż do skrzyżowania z ul. Morską w Gdyni, jednak w ramach sieci drogowej zapewniającej dostęp do portu występują kwestie krytyczne: estakada Kwiatkowskiego, mimo że ukończona niedawno (2008 r.), stanowi element krytyczny pod względem norm dotyczących nacisku osi, zaś na Trasie Kwiatkowskiego rejestruje się duże natężenie ruchu, co może prowadzić do problemów z przepustowością, w szczególności w związku z dalszym wzrostem ruchu w porcie. Brana jest także pod uwagę modernizacja sieci dróg miejskich w okolicach portu, która mogłaby pomóc w rozwiązywaniu obecnych i przyszłych niedoborów przepustowości. Następujące działania dotyczące wąskich gardeł w transporcie drogowym są przewidziane do realizacji do 2030 r.: przebudowa wiaduktu Kwiatkowskiego do 2025 r., budowa Drogi Czerwonej do 2022 r. i modernizacji ul. Polskiej oraz ul. Janka Wiśniewskiego do 2030 r. (ok. 370 mln EUR).
- *Port w Gdańsku* – Prace modernizacyjne na linii kolejowej 226 są w toku i obejmują budowę drugiego toru, zwiększenie nacisku osi i parametrów prędkości handlowej, a także odbudowę mostów, wszystkie działania mają zostać zakończone do 2017 r. (91 mln EUR). Inwestycje mające na celu poprawę połączenia kolejowego do portu (w szczególności poprawa infrastruktury kolejowej w obrębie stacji kolejowych Gdańsk Port Północny, Gdańsk Zaspą Towarową oraz Gdańsk Kanał Kaszubski obsługujących port w Gdańsku, budowa wiaduktu drogowego i rozwój Lokalnego Centrum Sterowania poprzez podłączenie dwóch stacji Gdańsk Port Północny oraz Gdańsk Kanał Kaszubski, elektryfikacja linii kolejowej nr 965, a także instalacja urządzeń kontroli ruchu kolejowego w celu dalszego wdrożenia ETCS) są przewidziane do realizacji do 2020 r. (141,5 mln EUR). Niedawno ukończone zostały budowa tunelu drogowego i mostu kolejowego w celu przekroczenia Martwej Wisły, co poprawiło dostęp do portu. Pierwsza z tych inwestycji umożliwiła bezpośrednie połączenie dla A1 jako alternatywa dla istniejącego połączenia z S7, a druga pozwoliła na zwiększenie przepustowości istniejącej linii kolejowej. Poprawa parametrów/ modernizacja ul. Nowej Kościuszki, wynikająca z ukończenia obwodnicy Gdańska również stanowi kluczową kwestię w zakresie dostępności drogowej do portu.
- *Porty w Świnoujściu i Szczecinie* – ograniczenia długości pociągu i prędkości utrudniają obecnie dostęp kolejowy do portów dla pociągów towarowych. Planowane są prace modernizacyjne w celu zwiększenia prędkości do 160 km i nacisku do 221 kN / oś na głównych istniejących liniach i stacjach, a do 245 kN na odcinkach przebudowanych i nowo budowanych. Przewiduje się również odbudowę wiaduktu kolejowego na linii nr 990, elektryfikację linii kolejowych nr 990 i 996 oraz eliminację wąskich gardeł na stacjach Szczecin Port Centralny i Świnoujście. Oczekuje się, że wszystkie te inicjatywy zostaną zakończone do 2020 r. (153 mln EUR). Droga dojazdowa do portu w Szczecinie biegnie drogą krajową DK 10, wiaduktem w Parnicy i drogami lokalnymi. Rekonstrukcja lokalnego systemu komunikacji drogowej w rejonie Międzyodrza jest obecnie rozpatrywana, prace mają się zakończyć do 2020 r. (80 mln EUR). Droga dojazdowa do portu w Świnoujściu biegnie drogą krajową DK3 i drogami niższej klasy (drogi powiatowe). Krótkie segmenty zarówno drogi krajowej DK3 i dróg powiatowych wymagają prac modernizacyjnych.
- *Porty śródlądowe w Wiedniu i Bratysławie* – oba porty śródlądowe Freudenu w Wiedniu i Bratysławie są położone nad Dunajem. Planowana jest rozbudowa tych portów zmierzająca do dalszego zwiększenia ich przepustowości i konkurencyjności w celu wspierania dalszego rozwoju oraz wzrostu usług i transportu intermodalnego. Ponadto, ze względu na usługi transportu drogowego, a przede wszystkim usługi transportu kolejowego świadczone przez Wiencont, plany inwestycyjne dotyczące portu w Wiedniu obejmują rozbudowę trójmodalnych obiektów, zwłaszcza składowanie kontenerów i modernizację sprzętu przeładunkowego, w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu usług niezbędnych aby zachęcić do przechodzenia z

transportu drogowego na kolejowy i śródlądowy. Zwiększenie zdolności przepustowych portu w zakresie obsługi kontenerów położy nacisk na wykorzystanie gruntów i budowę nowego nabrzeża w celu optymalizacji wydajności operacyjnej. Jeżeli chodzi o wzajemne połączenia dwóch portów z sieciami drogowymi i kolejowymi korytarza Bałtyk – Adriatyk, port Freudenu jest połączony z autostradą A4 dzięki drodze krajowej 14 i autostradzie A23. Jest on także połączony z siecią kolejową bezpośrednim połączeniem (kod krajowy 124) równoległym do drogi krajowej 14. Port śródlądowy Bratysława-Pálenisko posiada własną sieć bocznic, połączoną z główną siecią kolejową za pośrednictwem stacji towarowej Bratysława – ÚNS w części korytarza Bałtyk – Adriatyk dedykowanej przewozom towarowym (na odcinku Bratysława – Petržalka). Port posiada dobre połączenia z autostradą D1 w korytarzu Bałtyk – Adriatyk, oddaloną jedynie o 0,5 km od węzła Bratysława Prievoz na D1. Nie zidentyfikowano żadnych szczególnych problemów, które mogłyby obecnie wpłynąć na połączenia ostatniej mili z dwoma portami; istnieją jednak kwestie krytyczne wpływające na żeglowność Dunaju między dwoma miastami, a zwłaszcza na Słowacji, nad którymi trwają lub planowane są prace na lata 2018–2020. Oprócz konieczności poprawy żeglowności na odcinku Freudenu – granica Słowacji, w Parku Narodowym Donau-Auen, planowane są prace między 1880,260 a 1862,000 km na Słowacji, które obejmują pogłębianie koryta rzeki i usuwanie przeszkód. Odbudowa „starego mostu” w Bratysławie i możliwość jednoczesnego funkcjonowania dwóch śluz w Gabčíkovie także mają istotny wpływ na rozwój usług transportu śródlądowego wzdłuż Dunaju.

- *Port w Trieście* – bezpośrednie skrzyżowanie i wiadukt (w obrębie portu) łączą port w Trieście i jego terminale z główną siecią drogową miasta oraz sieciami dróg krajowych i autostrad, w tym z korytarzem Bałtyk – Adriatyk. Obecnie trwają prace modernizacyjne na drodze krajowej SS 202, zapewniającej również dostęp do portu, mające na celu stabilizację ścian oporowych (od 9+850 do 12+200 km) oraz naprawę konstrukcji wiaduktu „Molo VII”. Jeżeli chodzi o kolejowy dostęp do portu, istnieje linia dwutorowa łącząca port z linią kolejową Triest – Wenecja, rozpoczynająca się w Campo Marzio i biegnąca tunelami przez miasto. Ponadto, istnieje linia jednotorowa biegnąca z Campo Marzio bezpośrednio do Villa Opicina, która jest jednak tymczasowo nieczynna i na której występuje strome nachylenie uniemożliwiające przejazd ciężkich pociągów. Na podstawie obecnego rozkładu jazdy, zwiększenie ruchu kolejowego na tej linii może doprowadzić w przyszłości do zatłoczenia. Plany rozwoju portu traktują ww. kwestię ostatniej mili jako krytyczną dla zapewnienia ciągłości obsługi przewozów towarowych. Dodatkowo uważa się, że niezbędne są inwestycje mające na celu rozbudowę terminalu kolejowego w Campo Marzio (stacji portowej), aby poprawić funkcjonowanie istniejących terminali portowych. Przetaczanie i formowanie pociągów rzeczywiście jest obecnie możliwe jedynie w terminalach portowych; z uwagi na ograniczoną długość torów w tych terminalach, wymagana jest większa liczba operacji przetaczania i manewrowania pociągami, nawet przy zestawianiu pociągów do dł. 550 m, co wpływa na efektywność i wydajność funkcjonowania terminali. Inwestycje służące zwiększeniu dopuszczalnej długości pociągu na stacji Campo Marzio w Trieście do 750 m są planowane jako część szerszej inicjatywy mającej na celu modernizację całej stacji Campo Marzio w Trieście, zwiększenie jej przepustowości i wydajności w celu wsparcia rozwoju usług intermodalnych. Projekt, który obejmuje również prace na rzecz poprawy parametrów tzw. linii kolejowej "Linea di cintura" pomiędzy Campo Marzio i Triest Aquilinia, ma zostać zakończony do 2021 r. (50 mln EUR). Prace na rzecz poprawy infrastruktury kolejowej w obrębie obszaru portu i terminali, a także budowę nowego połączenia kolejowego dla rozwoju nowej platformy logistycznej, są również planowane do realizacji między 2016 a 2020 r. (36 mln EUR).
- *Port w Wenecji* – Infrastruktura drogowa i kolejowa stanowiąca połączenie do portu i w ramach obszarów portowych oraz terminali całkowicie spełnia parametry dzięki niedawno zakończonym prac modernizacyjnym. Przewidziane są inwestycje w celu dalszej poprawy dostępności do portu. Inwestycje drogowe są w toku i planowane na zewnątrz i wewnątrz obszaru portowego na drogach SR11, SS309 i SP81 aż do mostu znajdującego się na via Volta, w tym również budowa nowych parkingów w pobliżu obwodu celnego w porcie, mają się one zakończyć do 2017 r. (5,4 mln EUR). Dostępność kolejowa zostanie poprawiona poprzez poprawę stanu połączeń kolejowych między Południowym Obszarem Przemysłowym Marghera i stacją Marghera Scalo, budowę drugiego toru do terminalu Fusina Ro-Ro, a także budowę nowej stacji konserwacji i napraw taboru kolejowego, wszystkie prace mają się zakończyć do 2020 r. (12,3 mln EUR). Inwestycje w aplikacje telematyczne dla zarządzania ruchem drogowym i kolejowym planowane są również na lokalnych drogach łączących port z krajową siecią autostrad w celu zwiększenia płynności i bezpieczeństwa, jak również w celu zmniejszenia zatorów. Prace już trwają i mają zostać zakończone do 2018 r. (2.55 mln EUR). W dłuższej perspektywie oczekuje się, że istniejące połączenie kolejowe może stać się wąskim gardłem, powodującym również

problemy z zatłoczeniem na węzle kolejowym Mestre, który będzie wymagał rozwoju bezpośredniego połączenia do linii kolejowej Venezia - Triest z pominięciem węzła Mestre, które obecnie planuje się wybudować do 2030 r. (szacunkowe koszty nie są dostępne).

- *Port w Rawennie* – Prace mają zostać zakończone do roku 2018, tak aby wyeliminować jednopoziomowe skrzyżowanie na linii łączącej port z siecią korytarza Bałtyk-Adriatyk, jak również zmodernizować do parametrów P/C 80 linię między Castelbolognese a Rawenną. Planowane są również na przyszłość modernizacja, elektryfikacja i rozbudowa istniejącej infrastruktury zapewniającej dostęp do portu i jego terminali (35 mln EUR dla wszystkich powyższych projektów związanych z transportem kolejowym). Planowane są również prace mające na celu modernizację SS 309Dir i jej połączenia do SS 16, które mają się zakończyć do 2020 r. (175 mln EUR), a także modernizację SS 16 (72 mln EUR).
- *Port w Koprze* – Przebudowa istniejącego toru pomiędzy Koprem i Divačą została niedawno zakończona. Prace mające na celu wyeliminowanie wąskiego gardła w Bivje są w toku i mają się zakończyć w 2020 r. (21,4 mln EUR). Prace przygotowawcze dla budowy drugiego toru na linii Koper Divača są w toku; prace planowane są do realizacji w okresie 2016-2022 w celu eliminacji wąskich gardeł na istniejącej linii w krótkim okresie i w celu wspierania wzrostu ruchu i rozwoju Portu Koper (1.108 mln EUR). Zdolności przeładunkowe portu ulegną zwiększeniu w latach 2016 - 2020 (300 mln EUR - w tym rozbudowa infrastruktury portu i urzędzeń ze środków publicznych i prywatnych). Planowane jest również rozpoczęcie inwestycji już w 2016 r. na rzecz rozwoju bezpośrednich połączeń pomiędzy autostradą A1 i portem, które według przewidywań mają być zakończone do 2023 r. (23,1 mln EUR). Przewiduje się również prace drogowe i kolejowe na obszarze portu do realizacji do roku 2020 w celu poprawy dostępności (40 mln EUR), a następnie do roku 2030 w celu rozbudowy infrastruktury i operacji portowych (30 mln EUR).

Węzły miejskie

Z trwającej analizy infrastruktury kolejowej w węzłach miejskich wynika, że główne linie korytarza nie spełniają wymagań w obrębie większości węzłów miejskich przynajmniej pod względem długości pociągu i ERTMS. W szczególności, niespełniające wymagań pod względem prędkości i nacisku osi odcinki zostały zidentyfikowane w następujących głównych węzłach miejskich: Gdańsk, Warszawa, Łódź, Katowice, Szczecin, Poznań, Wrocław (Polska), Ostrawa (Republika Czeska), Bratysława (Słowacja), Wiedeń (Austria) i Lublana (Słowenia). Planowane są inwestycje na liniach kolejowych korytarza w węzłach miejskich, które mają zarówno zwiększyć wydajność infrastruktury jak i jej przepustowość. Pomimo realizacji planowanych inwestycji w korytarzu Bałtyk-Adriatyk, ewentualne przyszłe problemy z przepustowością transportu kolejowego zostały zidentyfikowane dla miejskich węzłów Warszawy, Katowic, Bratysławy, Wiednia i Lublany. Jeśli chodzi o drogi, problemy występują obecnie w Szczecinie, Warszawie, Poznaniu, Ostrawie, Bratysławie, Wiedniu, Bolonii, Lublanie. Problemy są tu zwykle związane z przepustowością oraz potrzebą poprawy bezpieczeństwa i zmniejszenia zatorów, biorąc pod uwagę rozwój tras alternatywnych lub modernizacji odcinków dróg i połączeń z drogami dojazdowymi. Szczególnie, w odniesieniu do odcinków korytarza, oczekuje się, że planowane inwestycje rozwiążą problemy z przepustowością; mogą one jednak pozostać wewnątrz lub w pobliżu aglomeracji miejskich w Warszawie, Bratysławie, Wiedniu i Bolonii. Konieczna jest również poprawa połączeń pomiędzy różnymi rodzajami transportu w celu wsparcia przejścia z transportu drogowego na kolejowy, poprzez skupianie się na rozwiązaniach dla tranzytu i punktach przeładunkowych w miastach, jak również rozwiązaniach ITS i ICT zarówno w przewozach pasażerskich jak i towarowych. Analiza węzłów miejskich jest jednak wciąż na wstępnym etapie. Problemy i rozwiązania są obecnie w trakcie przeglądu, który obejmie wszystkie 13 węzłów miejskich wzdłuż korytarza, a które zostaną opisane bardziej szczegółowo w kolejnych aktualizacjach planu pracy.

Wdrażanie ERTMS

W oparciu o bieżącą ocenę i wstępną analizę wdrażania ERTMS wzdłuż korytarza, technologia ta jest obecnie rozmieszczona tylko na 18% infrastruktury kolejowej

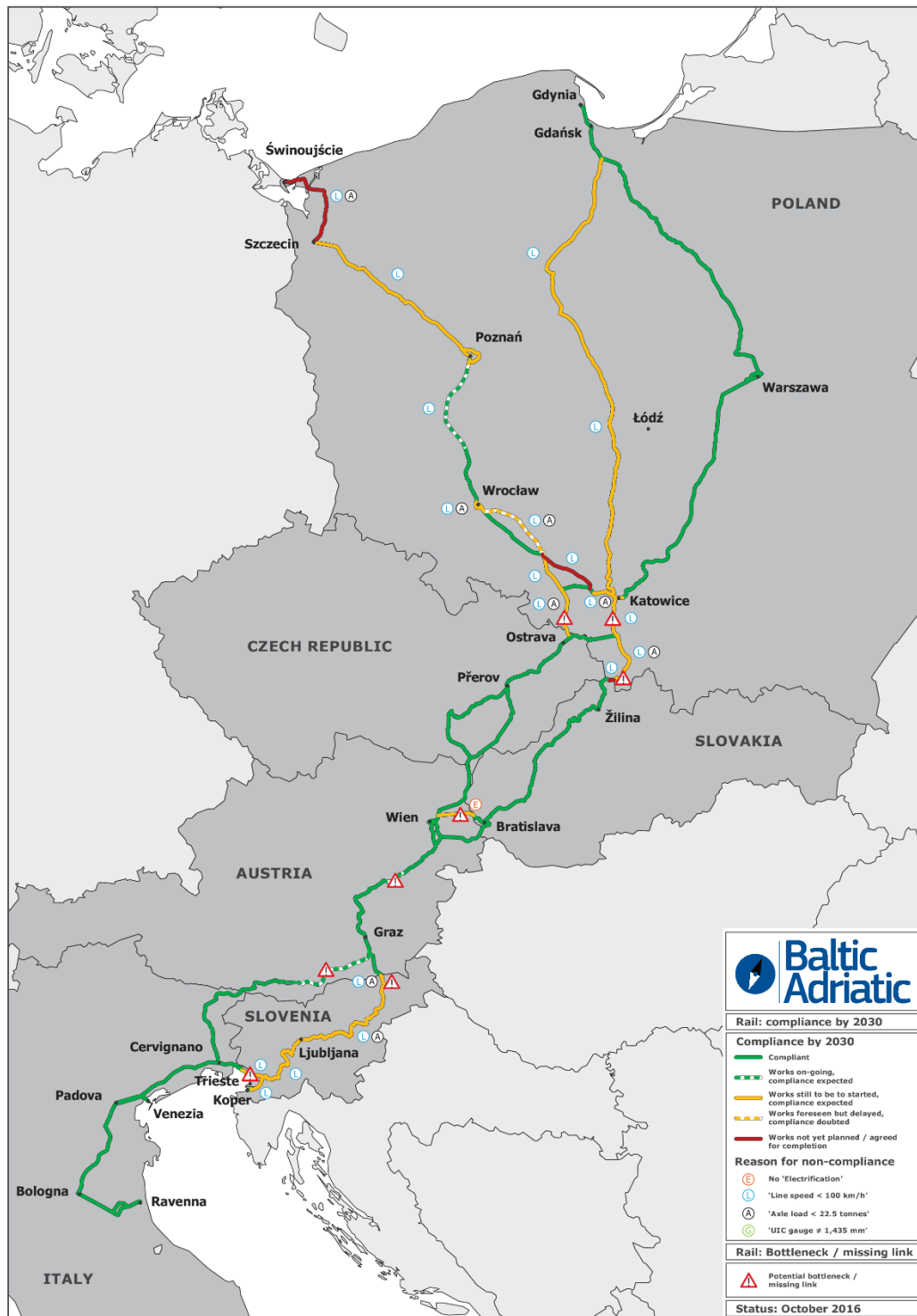
korytarza. W rezultacie, konieczny jest znaczny postęp w kolejnych latach, w celu zapewnienia pełnego wdrożenia ERTMS wzdłuż korytarza. Aktualny stan wdrażania ERTMS wzdłuż korytarza Bałtyk-Adriatyk i kolejne działania są przedmiotem planu wdrażania ERTMS w 2016 r.

Ocena najważniejszych kwestii krytycznych na drodze do osiągnięcia konkretnych celów szczegółowych Korytarza Bałtyk-Adriatyk

Odnosząc się do osiągnięcia celów szczegółowych korytarza Bałtyk-Adriatyk do 2030 r. obecna analiza inwestycji pokazuje następujące dane na chwilę obecną:

- Została opracowana mapa zgodność infrastruktury kolejowej (patrz Rys. 16) odzwierciedlająca wpływ inwestycji na rozwój korytarza do 2030 r., zgodnie z projektami określonymi obecnie w odpowiednich planach. Mapa bazuje na odcinkach zawartych w systemie TENtec i pokazuje standardy obowiązujące na tych odcinkach w odniesieniu do elektryfikacji, nacisku osi, prędkości linii i szerokości toru.

Rys. 16: Scenariusz dla infrastruktury kolejowej do 2030 r. wobec planowanych inwestycji i głównych wąskich gardeł



Source: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk; Uwagi: a) Mapa odzwierciedla aktualizację polskiego Krajowego Programu Kolejowego będącego w ostatniej fazie zatwierdzenia (październik 2016); b) w oparciu o Art. 39 pkt 3, Słowenia rozważa możliwość ubiegania się o zwolnienie z obowiązku spełnienia wymogów odnoszących się do prędkości dla transportu towarowego na części swojej sieci kolejowej

Kolor linii odnosi się do planowanych prac i ich wpływu na zgodność korytarza do 2030 r., natomiast oznaczenie niezgodności wskazuje na problemy występujące w

czasie analizy (październik 2016). *Mapa ta pokazuje, że można się spodziewać, że sieć kolejowa korytarza Bałtyk-Adriatyk, w tym odcinki transgraniczne, ma być ogólnie zmodernizowana i osiągnąć standardy określone w rozporządzeniu TEN-T dla transportu towarowego. Jednak projekty planowane dla rozwoju odcinków transgranicznych po stronie polskiej: Opole (PL) - Ostrawa (CZ), Katowice (PL) - Ostrawa (CZ) oraz Katowice (PL) - Żylna (SK) są zawarte na liście rezerwowej Krajowego Programu Kolejowego. Choć projekty te mogą być częściowo lub w pełni wdrożone w okresie po 2023 r., należy przyjąć, że władze polskie doprowadzą do osiągnięcia wymaganych standardów w zakresie prędkości i nacisku osi na tych liniach do 2030 r. Poza tym, żadne prace nie są planowane po stronie słowackiej odcinka transgranicznego Katowice (PL) - Żylna (SK).*

Ponadto, rozpoczęto jedynie prace dotyczące modernizacji i elektryfikacji odcinka transgranicznego Bratysława (SK) - Wiedeń (Stadlau) (AT) (październik 2016), podczas, gdy od momentu przyjęcia nowej polityki TEN-T w 2014 r. nie odnotowano postępu żadnego z projektów zmierzających do modernizacji i poprawy parametrów innych ważnych odcinków transgranicznych. Dla tych odcinków nadal konieczne jest zakończenie jednej lub wszystkich z trzech głównych procedur administracyjnych realizacji projektu, a mianowicie: nabycie gruntów, oceny oddziaływania na środowisko (EIA) i ostatecznej akceptacji projektu przez odpowiednie organy rządowe i administracyjne.

Wreszcie, podczas gdy ERTMS jest obecnie planowany do wdrożenia na wszystkich liniach korytarza do 2030 r., nadal brakuje na liście korytarza inwestycji, które zawierałyby centralną odnogę korytarza w Polsce, odcinek pomiędzy Tczewem a Katowicami, odcinek Wrocław - Jelcz - Opole - Katowice, węzeł kolejowy Warszawa, a zwłaszcza polskie i słowackie odcinki: Opole - Ostrawa, Katowice - Ostrawa i Katowice - Żylna. Jednocześnie na chwilę obecną nie jest planowane spełnienie wymagania, częściowo ani w pełni, w zakresie długości pociągu 740 m. na odcinkach transgranicznych, z wyjątkiem odcinka transgranicznego Opole-Ostrawa i Katowice (PL) - Żylna (SK) po polskiej stronie. Spełnienie wymagania 740 m długości pociągu nie zostanie również osiągnięte między Bratysławą a Wiedniem na odcinku słowackim Bratysława - Petržalka. Można przyjąć, że w Austrii zarówno ERTMS jak i długość 740 m zostaną wdrożone na wszystkich odcinkach korytarza, choć szczegółowe inwestycje nie zostały jeszcze ujęte w wykazie projektów dotyczącym również odcinków transgranicznych. *To sprawia, że wszystkie krytyczne odcinki transgraniczne to wciąż potencjalne wąskie gardła, zwłaszcza z punktu widzenia zarządczego i administracyjnego i wobec implementacji planowanych rozwiązań (patrz Rys. 16).*

Projekty związane z dwoma brakującymi połączeniami są w toku i zostaną ukończone do 2030 r.

Oczekuje się, że wszystkie odcinki krajowe będą zgodne pod względem nacisku osi i prędkości do 2030 r., z wyjątkiem odcinka między Szczecinem i Świnoujściem, a także w węźle Wrocław (odcinki Popowice – Mikołajów – Brochów). Na tym etapie, ograniczenie prędkości pozostanie również na towarowym odcinku Opole Groszowice - Rudziniec Gliwicki na głównej trasie Wrocław - Katowice, choć alternatywne trasy Opole Groszowice - Gliwice Łabędy będą zgodne. Krótki odcinek transgraniczny Zwardoń - Skalité nie będzie również spełniał standardów dotyczących prędkości. Są to jedyne odcinki niespełniające standardów w korytarzu Bałtyk-Adriatyk, gdzie nie są obecnie planowane żadne inwestycje. Planowane są również prace mające na celu modernizację i unowocześnienie słoweńskiej sieci kolejowej między Divačą i Mariborem, gdzie w toku jest opracowanie dokumentacji, tak aby potwierdzić zakres prac, szczególnie w odniesieniu do określenia standardów dla planowanych rozwiązań w zakresie prędkości. Władze słoweńskie są w pełni zaangażowane w realizację korytarza w wymaganych standardach do 2030 r.; jednakże na podstawie art. 39 pkt 3, rozważają również możliwość ubiegania się o zwolnienie z konieczności spełnienia

wymogów odnoszących się do prędkości dla transportu towarowego na części swojej sieci kolejowej. Biorąc pod uwagę fakt, że zarówno inwestycje modernizacyjne dla całej sekcji jak i prace nad dokumentacją, tak aby w pełni zdefiniować zakres możliwych odstępstw zostały już uwzględnione w wykazie projektów korytarza, w planie pracy oczekuje się osiągnięcie zgodności na całym odcinku między Divačą i Mariborem do 2030 r. Oczekuje się, że ukończenie bieżącej analizy, która potwierdzi zakres inwestycji koniecznych dla osiągnięcia wymaganej zgodności lub pokaże potrzebę ewentualnego porozumienia między władzami Słowenii a Komisją Europejską w sprawie zwolnienia od wymaganej prędkości, nastąpi przed końcem badania dla korytarza 2015-2017. W przypadku braku porozumienia co do wyników, obecna pozytywna ocena zostanie zweryfikowana na podstawie rzeczywistego wpływu prac budowlanych ujętych na liście projektów, odzwierciedlając wszelkie możliwe wątpliwości co do osiągnięcia standardów dla sieci do 2030 r.

Jeśli chodzi o prędkość, parametry infrastruktury nie spełniają parametrów wyznaczonych w KPI na niektórych krajowych krótkich odcinkach wschodniej gałęzi korytarza w Polsce między Gdańskiem a Warszawą, gdzie prace modernizacyjne zostały już ukończone lub są w trakcie realizacji (wdrożenie ETCS). Znajdują się one od Tczewa do Iławy oraz od Nowego Dworu Mazowieckiego do Modlina. Zgodnie z listą planowanych inwestycji, na tych liniach wymagania dotyczące prędkości nie będą dalej rozwijane. W ramach węzłów miejskich sieci bazowej oczekuje się obecnie utrzymania ograniczeń prędkości po zakończeniu planowanych prac w Warszawie, Wrocławiu, Katowicach, Bratysławie, Wiedniu i ewentualnie w Lublanie. Wreszcie, ograniczenia prędkości istnieją obecnie na krótkich pododcinkach węzłów kolejowych Ostrawy i Brna, a także w węźle Żylna i na krótkich odcinkach między Żylną a Puchovem oraz Żylną i Czadcą. Mają one zostać zlikwidowane poprzez realizację planowanych inwestycji. Jednak we wszystkich wyżej wymienionych przypadkach, przeważająca prędkość konstrukcyjna na tych odcinkach spełnia już wymagania, a ograniczenia prędkości w węzłach miejskich mogą być przedmiotem odstępstw od standardów. Dlatego też, elementy te nie zostały przedstawione na powyższej mapie (patrz Rys. 16).

Ze względu na ograniczoną dostępność środków finansowych osiągnięcie prędkości i norm w zakresie nacisku osi może być opóźnione w Polsce w węźle poznańskim oraz między Wrocławiem, Jelczem i Opolem. Projekty dotyczące prac na tych odcinkach znajdują się na liście rezerwowej Krajowego Programu Kolejowego, będącego obecnie na końcowym etapie zatwierdzania, a na jego pełne wdrożenie nie zostały zabezpieczone żadne środki krajowe. Choć prace na tych liniach mogą być realizowane w okresie po 2023 r., możliwość osiągnięcia wymaganej prędkości i norm nacisku osi do 2030 r. pozostaje w chwili obecnej niepewna.

Na podstawie analizy obecnych inwestycji, parametr 740 m długości pociągu nie zostanie osiągnięty na wielu odcinkach korytarza w Polsce, Republice Czeskiej i Słowacji, w szczególności na obszarach miejskich, chociaż do rozważenia pozostają rozwiązania, które mogłyby być realizowane do 2030 r. tak aby osiągnąć zgodność pod względem tego parametru. Choć nie ma ona decydującego znaczenia dla ogólnego funkcjonowania korytarza, zgodność pod względem dostępności kolejowej do terminali kolejowo drogowych pod względem długości pociągu i elektryfikacji powinna również ulec poprawie.

- Oczekuje się, że *sieć drogowa* zostanie w pełni zmodernizowana w standardzie autostrady / drogi ekspresowej, w tym na odcinkach transgranicznych. Jednakże istnieją kwestie techniczne/administracyjne w odniesieniu do budowy autostrady D52 w Republice Czeskiej na odcinku od Brna do granicy z Austrią, której wykonanie jest uzależnione od terminowego zakończenia opracowania i zatwierdzenia planu zagospodarowania przestrzennego Kraju południowomorawskiego, przyjmując obecnie identyfikowane rozwiązania projektowe.

- W planach jest poprawa parametrów wszystkich *połączeń ostatniej mili do portów*, tak aby spełnić wymagania techniczne i wspierać wzrost zdolności przeładunkowych i operacyjnych portów.
- Jeżeli chodzi o rozwój *węzłów miejskich*, inwestycje są już zaplanowane na rzecz poprawy infrastruktury kolejowej w odniesieniu do norm określonych w rozporządzeniu (UE) 1315/2013. Ponadto planowane są do realizacji miejskie systemy tranzytowe oraz rozwiązania informatyczne i komunikacyjne dla poprawy przepływu informacji między gałęziami transportu, a także obwodnice drogowe i kolejowe w celu rozwiązania obecnych i potencjalnych przyszłych problemów z przepustowością. Zakres i waga problemów, a w szczególności zakres proponowanych rozwiązań pozostają w większości przypadków do doprecyzowania.

W rezultacie, 477 projektów o łącznej wartości inwestycji wynoszącej 69,5 mld EUR, może przyczynić się do znacznego rozwoju korytarza w kierunku osiągnięcia standardów określonych w rozporządzeniu TEN-T do 2030 r. Priorytety korytarza zostały również uwzględnione w planach inwestycyjnych zainteresowanych stron. Rzeczywiście, prawie 40% procent inwestycji dotyczy priorytetów planu pracy. Ze szczególnym uwzględnieniem celów korytarza, braki zostały do tej pory zidentyfikowane w odniesieniu do transportu kolejowego, które najczęściej odnoszą się do parametru 740 m długości pociągu i pełnego wdrożenia ERTMS na wielu odcinkach korytarza. W związku z tym - choć nadal brakuje inwestycji z listy w przypadku niektórych sieci krajowych - plany zainteresowanych zarządców infrastruktury są obecnie w trakcie definiowania / przeglądu, który może rozwiązać te problemy. Szczególnie w odniesieniu do parametru 740 m długości pociągu, mogą również zostać rozważone środki mające na celu poprawę wydajności operacyjnej linii korytarza, rozwijające inwestycje stopniowo w poszczególnych węzłach i stacjach, na podstawie ruchu i rozkładu jazdy pociągów.

W odniesieniu do transportu kolejowego istnieje również kilka odcinków, na których nie są jeszcze planowane inwestycje mające na celu spełnienie wymagań, w szczególności w odniesieniu do prędkości pociągu. Należy zwrócić również uwagę na wymagania dotyczące infrastruktury terminali kolejowo drogowych i węzłów, gdzie wymagania rozporządzenia TEN-T nie są w chwili obecnej w pełni spełnione i mogą nie zostać osiągnięte w przyszłości. W tych przypadkach można rozważyć poprawę parametrów, w szczególności w terminalach kolejowo drogowych i na bocznicach, zwłaszcza w przypadku, gdy ułatwi to otwarty dostęp do infrastruktury dla transportu multimodalnego. Wreszcie, odcinki przecinające węzły miejskie sieci bazowej mogą również nie spełniać wymogów rozporządzenia, zwłaszcza pod względem prędkości. Jednak wszystkie powyższe braki nie zakłócają w sposób istotny funkcjonowania korytarza.

Rozwój czystych paliw alternatywnych, który nie jest ściśle związany z celami szczegółowymi korytarza, ale nadal istotny pod względem osiągnięcia zgodności do 2030 r., powinien być ściśle monitorowany, zwłaszcza w portach i na lotniskach. Projekty związane z rozwojem LNG znajdują się na liście projektów korytarza dla Wenecji i Rawenny. Paliwo LNG jest również dostępne w Świnoujściu, a biopaliwa mogą być magazynowane na lotniskach (np. w Wiedniu). Czyste paliwa alternatywne nie są jeszcze w użyciu, z wyjątkiem transportu drogowego wzdłuż korytarza. Wynika to częściowo z faktu, że czyste paliwa alternatywne są w początkowej fazie, szczególnie w portach i na lotniskach, a problemy natury przemysłowej i rynkowej mogą być przeszkodą w ich rozwoju w tych węzłach. Udogodnienia dla odbioru odpadów wytwarzanych przez statki odnoszące się do oczyszczania ścieków nie są jeszcze ciągle dostępne w portach Adriatyku we Włoszech i obecnie żadne inwestycje tym zakresie nie są przewidziane na liście projektów.

Jeśli chodzi o dojrzałość projektów, większość inwestycji wymienionych w zaktualizowanej liście projektów korytarza Bałtyk-Adriatyk - 303 - ma zostać zakończona

do 2020 r.; 86 projektów jest przewidzianych do realizacji pomiędzy 2021 a 2025 r., 52 projekty zostaną zakończone w 2030 r. Jedynie 5 projektów ma się zakończyć po 2030 r., a dla 31 inicjatyw harmonogram realizacji nie jest jeszcze określony. Są to ogólnie pozytywne dane, które jednak częściowo kontrastują z informacjami dostępnymi w zakresie trzech głównych etapów administracyjnych realizacji projektu wymienionych na liście projektów dla 398 inwestycji w zakresie robót budowlanych. Odnosząc się do tych projektów, nabycie gruntów zostało zatwierdzone tylko dla 65 z nich; ocena oddziaływania na środowisko została zatwierdzona tylko dla 71 inicjatyw, a projekt otrzymał ostateczne zatwierdzenie przez odpowiednie organy rządowe i administracyjne tylko dla 57 przypadków. Chociaż informacje na temat dojrzałości projektu znajdujące się na liście projektów są częściowe i mogą być dalej doprecyzowywane i integrowane, status realizacji administracyjnej projektu pokazuje, że potrzebne są wysiłki w celu opracowania bardziej dojrzałej listy projektów.

Koszty projektu określono dla 449 projektów, czyli dla 94% inicjatyw na liście. Jednak bardzo częściowe i nierówne informacje są dostępne w zakresie kwestii finansowych dotyczących ich wdrażania. Chociaż wyniki naboru CEF 2015 nie zostały tu uwzględnione, to należy zauważyć, że ok. 160 inicjatyw ma co najmniej jedno źródło finansowania zatwierdzone, na łączną kwotę 24,2 EUR mld przyznanych środków, spośród łącznie 27,0 EUR mld potencjalnych środków i 36,5 EUR mld całkowitych kosztów inwestycji. Spośród zatwierdzonych środków, 18,4 EUR mld to środki z budżetów państwowych, regionalnych, lokalnych lub źródeł własnych, w tym również pożyczek IFI, 5 to środki UE (w tym 34 inicjatywy wspierane z pierwszego naboru do CEF na łączną kwotę 2,4 mld EUR i 50 współfinansowanych przez inne instrumenty UE, w tym fundusz TEN-T, Fundusz Spójności (FS) i Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR) na około 2,6 mld EUR). 126 projektów już korzysta z całkowicie zatwierdzonego finansowania na łączną kwotę 22,4 mld EUR. W szczególności w odniesieniu do priorytetów planu pracy, do inicjatyw, dla których finansowanie zostało zatwierdzone w całości lub częściowo należą: 1,5 mld EUR dla kolejowych projektów transgranicznych, z czego 697 mln EUR na odcinkach krytycznych; koszt rozwoju brakujących połączeń o łącznej wartości 8,3 mld EUR; 640 mln EUR na projekty dot. połączeń ostatniej mili w polskich portach morskich na Morzu Bałtyckim oraz w Trieście i Wenecji; 2,2 mld EUR na modernizacje technologiczne w tym na działania wdrożeniowe ERTMS w Polsce, Republice Czeskiej i Austrii; 635 EUR mln na drogowe odcinki transgraniczne między Brnem a Wiedniem po stronie austriackiej i między Katowicami i Żyliną po stronie słowackiej. Rozwój węzłów miejskich sieci bazowej (Warszawa, Łódź, Wiedeń, Wenecja i Bolonia) opiewa na około 3,4 mld EUR. Zatwierdzone finansowanie jest kolejnym kluczowym wskaźnikiem dojrzałości projektów. Choć wstępne oraz wymagające dalszego potwierdzenia odzwierciedlające niedawne pozytywne wyniki naboru CEF 2015, dane te nie są całkowicie zachęcające ze względu na fakt, że zatwierdzony budżet na priorytety planu pracy wynosi nadal tylko 60% (15,8 EUR mld) całkowitego budżetu związanego z inwestycjami dotychczas zidentyfikowanymi dla tych priorytetów (27 EUR mld). Ponadto, podczas gdy udział zatwierdzonych środków w kosztach ogółem wynosi ponad 75% w przypadku projektów służących modernizacji technologicznej i ERTMS, a także przejść alpejskich, to jest to mniej niż 40% dla pozostałych priorytetów. Powinny zostać podjęte wysiłki w kierunku rozwoju dojrzałej i stabilnej listy projektów. Fakt, że dana inicjatywa posiada już zatwierdzony budżet nie oznacza, że nie może być uprawniona do otrzymania środków lub dotacji z unijnych programów i instytucji. Właściwie jest to warunek, aby zwiększyć jego atrakcyjność pod względem finansowania.

W chwili obecnej nie zidentyfikowano żadnych problemów odnoszących się do udzielania zamówień, i które nie dotyczą ściśle konieczności zbadania możliwości wdrożenia wspólnych procesów przetargowych dla realizacji projektów na odcinkach transgranicznych. Mogłoby to rzeczywiście zostać włączone w zakres umów dwustronnych, szczególnie między zarządcami infrastruktury. Kwestie pozwoleń, inne niż te dotyczące odcinka transgranicznego Brno-Wiedeń, nie zostały w chwili obecnej zidentyfikowane, co wymaga należytej uwagi ze względu na fakt, że opóźnienie lub brak

zatwierdzenia planu zagospodarowania przestrzennego Kraju południowomorawskiego może również stanowić przeszkodę w realizacji całego projektu po obu stronach granicy do 2030 r.

8. Zalecenia i perspektywy koordynatora europejskiego

Od czasu przyjęcia pierwszego planu pracy dla korytarza Bałtyk-Adriatyk w maju 2015 r., zainteresowane strony dokonały znacznych wysiłków w celu realizacji korytarza i przekształcenia go w konkurencyjny obszar rozwoju na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia w Europie Środkowej. Obecnie w toku jest ok. 250 inicjatyw i inwestycji na kwotę łącznie ponad 35 mld EUR, w celu poprawy infrastruktury korytarza i zapewnienia zgodności z wymaganiami technicznymi rozporządzenia TEN-T. Ponadto, od czasu przyjęcia nowej polityki TEN-T, zostało zakończonych 55 projektów o łącznym budżecie 4,9 mld EUR. Postęp w rozwoju korytarza znajduje również odzwierciedlenie w pogłębionej analizie korytarza, która została podjęta przez konsultantów w bardzo ścisłej współpracy i intensywnymi konsultacjami z państwami członkowskimi i wszystkimi zainteresowanymi stronami uczestniczącymi w Forum korytarza.

Proces partycypacyjny pozwolił nam zdobyć dużo bardziej szczegółowy wgląd w obecny stan korytarza i w to, jak może on wyglądać w 2030 r. Co ważniejsze, wyraźnie pokazał, że pięć priorytetów rozwoju korytarza uzgodnionych przez nas wspólnie poprzez przyjęcie pierwszego planu pracy korytarza, jest nadal aktualnych.

Dlatego też potwierdzam, poprzez niniejszą pierwszą aktualizację planu pracy dla korytarza, że pięć poniższych głównych kwestii pozostaje priorytetami, które powinny zostać przede wszystkim rozwiązane w korytarzu Bałtyk – Adriatyk:

- połączenia transgraniczne zarówno kolejowe, jak i drogowe, w tym cyfrowe połączenia transgraniczne w zakresie wymiany danych o ruchu i świadczenia usług informacyjnych dla obu rodzajów transportu;
- terminowa realizacja najważniejszych projektów dla przejść alpejskich w Austrii;
- połączenia lądowe ostatniej mili z zapleczem portów na początku i na końcu korytarza;
- wzajemne połączenia we wszystkich węzłach miejskich korytarza pomiędzy infrastrukturą transportową TEN-T a infrastrukturą lokalną;
- interoperacyjność sieci transportowej, w szczególności poprzez pełne wdrożenie ERTMS w korytarzu.

Musimy pilnie kontynuować nasze intensywne prace nad realizacją tych najważniejszych priorytetów, tak aby wdrożyć je do 2030 r., i przekształcić dzisiejszą transportową mozaikę w sprawnie funkcjonującą sieć oraz zapewnić sprawny przepływ osób i ładunków w korytarzu od Bałtyku do Morza Adriatyckiego.

Priorytety dla korytarza Bałtyk –Adriatyk

Usuwanie wąskich gardeł na odcinkach transgranicznych o wysokiej europejskiej wartości dodanej

Łańcuch jest tak mocny, jak jego najsłabsze ogniwo. Innymi słowy, korytarz będzie miał wysoką wydajność tylko wtedy, gdy zostaną usunięte główne utrudnienia na kolejowych i drogowych odcinkach transgranicznych. Tylko poprzez inwestowanie w odcinki transgraniczne można wspierać rozwój przewozów dalekobieżnych w transporcie międzynarodowym przez kraje korytarza.

Zaktualizowana analiza korytarza potwierdziła, że wąskie gardła nadal występują na sześciu kolejowych oraz na dwóch drogowych odcinkach transgranicznych pod względem ich zgodności z wymaganiami dot. elektryfikacji, nacisku osi, prędkości i długości pociągu. Są to następujące kolejowe odcinki transgraniczne, na które uwaga powinna być kierowana w pierwszej kolejności:

Kolejowe priorytety transgraniczne

- Opole (PL) – Ostrawa (CZ), [Chałupki (PL) – Bohumín (CZ)];
- Katowice (PL) – Ostrawa (CZ), [Zebrzydowice (PL) – Petrovice u Karviné (CZ)];
- Bratysława (SK) – Wiedeń (Stadlau) (AT), [Devínska Nová Ves (SK) – Marchegg (AT)];
- Katowice (PL) – Żylica (SK), [Zwardoń (PL) – Skalité (SK)];
- Graz (AT) – Maribor (SI), [Spielfeld-Straß (AT) – Šentilj (SI)];
- Trieste (IT) – Divača (SI), [Villa Opicina (IT) – Sežana (SI)].

Ponadto, następujące dwa drogowe odcinki transgraniczne zostały zidentyfikowane jako krytyczne pod względem zgodności, ze względu na to, że nie należą do kategorii ani autostrady ani drogi ekspresowej.

Drogowe priorytety transgraniczne

- Katowice (PL) – Żylica (Brodno) (SK), [Zwardoń (PL) – Skalité (SK)];
- Brno (CZ) – Wiedeń (Schwechat) (AT), [Mikulov (CZ) – Mistelbach (AT)].

Jako koordynator europejski, zwracam szczególną uwagę na usunięcie wąskich gardeł na tych odcinkach transgranicznych. Biorąc pod uwagę peryferyjny charakter obszarów przygranicznych, inwestycje konieczne na tych odcinkach często nie są jeszcze traktowane priorytetowo przez zarządców infrastruktury. Będę zatem zdecydowanie zwracał uwagę na realizację projektów na tych odcinkach, angażując się w stały dialog z odpowiednimi zainteresowanymi stronami.

Poza tym, że często nie stanowią priorytetu pod względem politycznym, projekty transgraniczne często cierpią z powodu różnych procesów i procedur mających wpływ zarówno na etap budowy jak i na techniczne standardy infrastruktury, a także z powodu procedur administracyjnych, w tym zezwoleń, zamówień publicznych i kwestii podatkowych po obu stronach granicy. Problemy te są jeszcze potęgowane przez rozwój prawodawstwa i polityki w sprawie otwarcia rynku i integracji transportu kolejowego. W związku z tym, zaproponowałem już Komisji Europejskiej, w ramach „Raportu Christophersen-Bodewig-Secchi (raport CBS)” z 2015 r. opracowanie europejskich wytycznych dla projektów transgranicznych. Ponadto, widzę również potrzebę zastanowienia się nad możliwością wspólnych procesów przetargowych dla projektów transgranicznych. Są to kwestie, które będę z bliska śledził i kontynuował w najbliższych miesiącach, w ramach naszego ciągłego monitorowania 12 zaleceń zawartych w raporcie CBS.

Co więcej, analiza korytarza pokazuje, że rozwój kolejowych odcinków transgranicznych Katowice (PL) - Ostrawa (CZ) oraz Katowice (PL) - Żylica (SK), mający na celu osiągnięcie zgodności pod względem prędkości i nacisku osi, jest utrudniony przez ograniczoną dostępność środków finansowych po stronie polskiej; na drugim z wymienionych odcinków transgranicznych wymagana prędkość na krótkim odcinku Zwardoń - Skalité nie zostanie osiągnięta także po słowackiej stronie. Szczególnie w odniesieniu do odcinka transgranicznego Katowice (PL) - Żylica (SK) stwierdza się, że znajduje się w górzystym terenie i rozwój linii w celu osiągnięcia wymaganych standardów wymagałby wysokich nakładów finansowych. Jednak rozwiązania dla tego problemu powinno zostać znalezione jak również, bardziej ogólnie, dla wszystkich odcinków transgranicznych i całej sieci korytarza w celu osiągnięcia zgodności z art. 39

rozporządzenia 1315/2013. Zgodnie z powyższym oraz w celu zrealizowania naszej europejskiej wizji tego korytarza, jest nie do przyjęcia, że dla realizacji niektórych odcinków transgranicznych nie zaplanowano jeszcze w pełni konkretnych inwestycji, na przykład a) wdrożenie ERTMS na kolejowych odcinkach transgranicznych Opole - Ostrawa, Katowice - Ostrawa (polski odcinek) oraz Katowice - Żylna (odcinek zarówno polski jak i słowacki); oraz b) osiągnięcie standardu 740 m. długości pociągu, który może tylko częściowo zostać osiągnięty po polskiej stronie wskazanych wyżej odcinków transgranicznych. Nie przewiduje się również osiągnięcia parametru 740 m. długości pociągu między Bratysławą a Wiedniem na odcinku słowackim Bratysława - Petržalka. W Austrii planowane jest wdrożenie zarówno ERTMS jak i parametru 740 m. długości pociągu na wszystkich odcinkach korytarza, choć szczegółowe inwestycje nie zostały jeszcze umieszczone na liście projektów, także w odniesieniu do odcinków transgranicznych.

Techniczne, polityczne, finansowe i proceduralne przeszkody, które mogą mieć wpływ na realizację inicjatyw transgranicznych, wzywają do zwiększenia koordynacji w ustalaniu wspólnych procesów i narzędzi do zharmonizowanego planowania, rozwoju i wdrożenia, w tym funduszy i finansowania, projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania. Inicjatywy transgraniczne są uważane za projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania o najwyższej europejskiej wartości dodanej; jako takie powinny być planowane, projektowane i realizowane wspólnie. Projekty te nie tylko wymagają zaangażowania ministerstw, wymagają one również bezpośredniego udziału zarządców infrastruktury w celu dostosowania standardów i zapewnienia, że procesy i procedury będą realizowane terminowo i konsekwentnie.

Z tego powodu chciałbym pomóc państwom członkowskim w tworzeniu i wzmocnieniu współpracy między ministerstwami i zarządcami infrastruktury oraz w znalezieniu wspólnych i stabilnych umów transgranicznych dla sprawnego, skoordynowanego i zharmonizowanego wdrażania tych projektów po obu stronach granicy. Jest rzeczywiście niezwykle ważne, aby te inwestycje były prowadzone w sposób skoordynowany w celu uniknięcia sytuacji, gdy jeden odcinek linii zostanie zmodernizowany do granicy państwowej, a następnie po drugiej stronie granicy modernizacja będzie opóźniona.

Aby osiągnąć ten ambitny cel, zaproponowałem państwom członkowskim zorganizowanie konkretnych dialogów transgranicznych i ustanowienie dedykowanych grup roboczych dla regionów transgranicznych, obejmujących wszystkie zainteresowane strony, wszędzie tam, gdzie istnieją różnice interesów, różne plany wdrożeniowe i harmonogramy między danymi państwami członkowskimi. Rzeczywiście, rozumiem swoją rolę koordynatora europejskiego jako mediatora między różnymi interesami (krajowymi) oraz jako czynnik ułatwiający dialog. W interesie korytarza Bałtyk-Adriatyk i stworzenia korzyści płynących z utworzenia rzeczywistej sieci, ważne będzie wyjaśnienie i pogodzenie potencjalnych konfliktów transgranicznych, stale dążąc do wyższych standardów w interesie państw po obu stronach granicy, przy jednoczesnym poszanowaniu interesów narodowych.

W maju 2016 roku, zaprosiłem do pierwszego dialogu transgranicznego tego typu między Polskę, Republikę Czeską i Słowację. Istotnie, w tym ważnym "trójkącie", istnieją trzy krytyczne kolejowe i jeden drogowy kluczowe odcinki transgraniczne, które zasługują na szczególną uwagę. We wrześniu i październiku 2016 r. odbyły się jeszcze dwa dialogi transgraniczne poświęcone rozwojowi kolejowych odcinków transgranicznych między Austrią, Słowacją / Słowenią. Spotkania te pokazały, że dialogi transgraniczne są bardzo dobrą okazją, aby połączyć wszystkie zainteresowane strony i wspólnie zastanowić się nad specyficznymi lokalnymi / regionalnymi potrzebami i wyzwaniem oraz zachęcić do ściślejszej współpracy między zarządcami infrastruktury. Na tych spotkaniach byli obecni przedstawiciele państw członkowskich, zarządców infrastruktury kolejowej, drogowej i terminali kolejowo drogowych, zainteresowanych regionów przygranicznych, węzłów miejskich, RFC 5, a także DG REGIO i Jaspers / EIB.

W oparciu o to pozytywne doświadczenie, chciałbym kontynuować takie dialogi także dla innych krytycznych odcinków transgranicznych na przestrzeni lat 2016 i 2017 oraz zachęcić zarządców infrastruktury do powołania jeszcze bardziej sformalizowanych dwustronnych grup roboczych dla konkretnych projektów.

Celem ogólnym jest dojście do wspólnych i stabilnych umów dla każdego z krytycznych odcinków transgranicznych (na przykład w formie *Memorandum of Understanding*, listu intencyjnego lub innej odpowiedniej formie umowy dwustronnej) - zarówno między państwami członkowskimi jak i między odpowiednimi zarządcami infrastruktury - do końca 2016 r. / I kwartału 2017 r. Umowy te powinny pomóc w dostosowaniu planowania i harmonogramu odpowiednich działań inwestycyjnych po obu stronach granicy i doprowadzić ostatecznie do pełnej zgodności ze standardami sieci TEN-T każdego z odcinków do 2030 r. W tej kwestii, osiągnięto już znaczny postęp od czasu przyjęcia pierwszego planu pracy dla korytarza. Rzeczywiście, kilka dwustronnych grup roboczych między państwami członkowskimi i / lub zarządcami infrastruktury zostało już ustanowionych (patrz Tab. 3). Co więcej, jestem bardzo zadowolony widząc, że niektóre dwustronne umowy zostały już podpisane lub mają być podpisane między państwami członkowskimi i / lub zarządcami infrastruktury (np. dla kolejowego odcinka Katowice-Ostrawa - został podpisany List intencyjny pomiędzy PKP i SŽDC; dla odcinka drogowego Katowice- Żylina - w lutym 2016 r. podpisane zostało *Memorandum of Understanding* pomiędzy słowacką National Motorway Company a polską Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, *Memorandum of Understanding* dla odcinka Wiedeń-Bratysława i Graz-Maribor - podpisano jesienią 2016 r.; dalsze szczegóły patrz Tab. 3).

Jako koordynator europejski, będę dążyć do zaangażowania politycznego na najwyższym poziomie, na przykład poprzez zapewnienie, że umowy zostały podpisane między Ministrami ds. Transportu i pomiędzy prezesami zarządców infrastruktury. Na przykład, w wyniku pierwszego dialogu transgranicznego korytarza Bałtyk-Adriatyk, w październiku 2016 r. został podpisany trójstronny List Intencyjny pomiędzy Ministrami ds. Transportu Polski, Republiki Czeskiej i Słowacji dla czterech krytycznych odcinków transgranicznych między tymi trzema krajami.

Oprócz tego, konieczne są również bardziej techniczne umowy pomiędzy zarządcami infrastruktury, które ustanowią dokładne planowanie i harmonogram wdrażania dla poszczególnych odcinków transgranicznych. W tym celu, będę wspomagać zarządców infrastruktury w tym zadaniu poprzez zaangażowanie w ciągły dialog z nimi oraz inicjowanie wymiany doświadczeń (np. poprzez dostarczanie wzorów dla ewentualnych umów dwustronnych opartych na ww. dobrych praktykach).

Wreszcie, korytarz nie jest tylko kwestią dostosowania infrastruktury do wymogów określonych w rozporządzeniu. Również usługi transgraniczne powinny być promowane wzdłuż granic regionów i państw członkowskich, co wymaga ścisłej współpracy między przedsiębiorstwami kolejowymi i operatorami terminali, którzy również powinni rozważyć możliwość podjęcia współpracy lub wzięcia udziału w grupach roboczych i wspólnych inicjatywach. Zainteresowane powinny być także regiony, w szczególności wspieraniem wzrostu gospodarczego i przepływami pasażerów z perspektywy współpracy terytorialnej. Warto wspomnieć w tym względzie o podpisaniu w 2015 r. z wyżej wymienionego *Memorandum of Understanding* między operatorami autostrad ASFİNAG, Autovie Venete i DARS (także z udziałem partnerów z Chorwacji i Węgier) służącemu harmonizacji środków zarządzania ruchem i świadczenia transgranicznych usług informacyjnych dla użytkowników dróg. Jestem również wdzięczny za możliwość budowania na owocnej współpracy z Kolejowym Korytarzem Towarowym nr 5 Bałtyk-Adriatyk i liczę na kontynuowanie tej bliskiej współpracy. Chciałbym również podziękować za ogromne wysiłki podejmowane przez RFC5 w usuwaniu barier operacyjnych w korytarzu oraz za zamiar ustanowienia konkretnego planu działań na jesieni 2016 r.

Tabela 3. Status krytycznych odcinków transgranicznych korytarza Bałtyk-Adriatyk

Kolejowe transgraniczne	priorytety	Status dwustronnej współpracy	Status dwustronnych porozumień
Opole (PL) – Ostrawa (CZ)		<p>PL-CZ międzyrządowa grupa robocza ds. transportu kolejowego prawdopodobnie zostanie powołana pod koniec 2016 r.</p> <p>PL-CZ grupa robocza ds. infrastruktury między PKP PLK i SZDC powstała w 2016 r.; podgrupa ds. koordynacji inwestycji jest w trakcie powoływania</p>	<p>Trójstronny List intencyjny pomiędzy ministrami PL, CZ i SK (podpisany w październiku 2016)</p> <p>PL-CZ porozumienie międzyrządowe w sprawie współpracy transgranicznej z 1994 r. (ustanawiające komisję międzyrządową)</p> <p>Umowa o współpracy zarządców infrastruktury kolejowej PKP PLK i SZDC w ruchu transgranicznym</p>
Katowice (PL) – Ostrawa (CZ)		<p>PL-CZ międzyrządowa grupa robocza ds. transportu kolejowego prawdopodobnie zostanie powołana pod koniec 2016 r.</p> <p>PL-CZ grupa robocza ds. Infrastruktury między PKP PLK i SZDC powstała w 2016 r.; podgrupa ds. koordynacji inwestycji jest w trakcie powoływania</p>	<p>Trójstronny List intencyjny pomiędzy ministrami PL, CZ i SK (podpisany w październiku 2016)</p> <p>List intencyjny pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej PKP PLK i SZDC podpisany w listopadzie 2015</p> <p>PL-CZ porozumienie międzyrządowe w sprawie współpracy transgranicznej z 1994 r. (ustanawiające komisję międzyrządową)</p> <p>Umowa o współpracy zarządców infrastruktury kolejowej PKP PLK i SZDC w ruchu transgranicznym</p>
Bratysława (SK) – Wiedeń (Stadlau) (AT)		Istnieje dwustronna grupa robocza SK/AT (działa na zasadzie ad-hoc od 1992 r.)	<i>Memorandum of Understanding</i> podpisane w październiku 2016 r.
Katowice (PL) – Żylina (SK)		PL-SK grupa robocza ds. ruchu transgranicznego	<p>Trójstronny List intencyjny pomiędzy ministrami PL, CZ i SK (podpisany w październiku 2016)</p> <p>PL-SK porozumienie międzyrządowe w sprawie współpracy transgranicznej z 1994 r. (ustanawiające komisję międzyrządową)</p> <p>Umowa o współpracy zarządców infrastruktury kolejowej PKP PLK i ŽSR w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową w kolejowym ruchu transgranicznym</p>
Graz (AT) – Maribor (SI)		<p>Istnieje dwustronna grupa robocza SI/AT ds. kolejowych (aktywna nieprzerwanie od 1995 r.)</p> <p>Ustanowiona, na podstawie umowy o współpracy z 1995 r., słoweńsko-austriacka komisja ds. rozwoju infrastruktury kolejowej i transportu kolejowego</p>	<i>Memorandum of Understanding</i> podpisane w październiku 2016 r.

Trieste (IT) – Divača (SI)	Europejskie Ugrupowanie Interesów Gospodarczych(EUIG) od 2013	Statut EEIG podpisano w maju 2013, działalność EEIG potwierdzona od października 2016
Drogowe priorytety transgraniczne	Status dwustronnej współpracy	Status porozumień dwustronnych
Katowice (PL) – Żylin (Brodno) (SK)	Istnieje potwierdzona współpraca między polską GDDKiA a słowacką National Motorway Company	Trójstronny List intencyjny pomiędzy ministrami PL, CZ i SK (podpisany w październiku 2016) <i>Memorandum of Understanding</i> między polską GDDKiA a słowacką National Motorway Company podpisane w lutym 2016 r. PL-SK porozumienie międzyrządowe w sprawie współpracy transgranicznej z 1994 r. (ustanawiające komisję międzyrządową)
Brno (CZ) – Wiedeń (Schwechat) (AT)	Istnieje dwustronna grupa robocza (ustanowiona formalnie w 2016 r.; działa na zasadzie ad-hoc w różnym składzie od 10 lat)	Memorandum o współpracy ws. przygotowania i budowy czeskiej autostrady R52 i austriackiej autostrady A5 między Ministerstwem Transportu Republiki Czeskiej i Federalnym Ministerstwem Transportu Austrii podpisane w listopadzie 2005 r. Memorandum o współpracy ws. połączenia A5 i R52 między rządem Republiki Czeskiej i Federalnym Rządem Austrii podpisane w styczniu 2009 r. Memorandum ws. znaczenia osi autostradowej A5/R52 między Krajem Jihomoravskim i Niederösterreich podpisane w grudniu 2009 r.

Terminowe ukończenie brakujących połączeń w rejonie alpejskim

Korytarz Bałtyk – Adriatyk posiada ciągłość, poza dwoma brakującymi połączeniami w rejonie alpejskim w Austrii (linia kolejowa Koralm i Semmering Base Tunnel). Podczas mojej misji w Austrii, stwierdziłem z zadowoleniem, że austriackie zainteresowane strony nadal bardzo ciężko pracują i dokonały ogromnych inwestycji na poziomie krajowym (8,3 mld EUR) dla realizacji projektów potrzebnych do usunięcia tych ważnych wąskich gardeł. Ukończenie Semmering tunnel do 2026 r. linii kolejowej i tunelu Koralm do 2023 r. w znaczący sposób skróci czas podróży i będzie dużym krokiem naprzód w zakresie przekraczania Alp przez główne strumienie ruchu. Skorzystają na tym zwłaszcza porty północnego Adriatyku.

Powinniśmy chwytać wszystkie ważne korzyści sieciowe, które te dwa główne projekty przyniosą dla całego korytarza. Jako koordynator europejski będę zatem nadal uważnie monitorował realizację tych kluczowych austriackich projektów i będę wspierał austriackie podmioty w promowaniu i usprawnianiu tych istotnych inwestycji, które posiadają znaczenie nie tylko krajowe, ale i wysoką europejską wartość dodaną.

Rozwijanie transportu multimodalnego, w szczególności poprzez rozwój połączeń ostatniej mili z portami

Moje wizyty i wymiany zdań w 2014 i 2015 r. we wszystkich portach sieci bazowej wzdłuż korytarza pozwoliły mi uzyskać jasny wgląd w stojące przed nimi wyzwania i potrzeby rozwojowe. Jak potwierdza analiza korytarza, połączenia ostatniej mili do portów nadal są dominującym problemem. Rozwój odpowiednich połączeń ostatniej mili do portów jest zatem szczególnym celem, który ma być stale monitorowany w korytarzu Bałtyk-Adriatyk. Planowane inwestycje wskazują, że poprawa istniejących połączeń mająca na celu podniesienie standardów w zakresie infrastruktury i wydajności planowane są w perspektywie krótko- i średnioterminowej z przewidywanym okresem wykonania do 2020 lub 2025 r.; dodatkowe inwestycje ostatniej mili w porcie przewidziane są również między 2020 a 2030 rokiem, w celu wspierania rozwoju ruchu.

Jeżeli chodzi o intermodalność, to odpowiednie inwestycje są przewidziane aż do roku 2030, w sumie na ponad 7,7 mld EUR na rozwój infrastruktury portowej i 538 mln EUR na terminale kolejowo drogowo. Moja Grupa Robocza portów i terminali kolejowo drogowych wykazała, że strony zainteresowane wspieraniem transportu multimodalnego wzdłuż korytarza podzielają te same obawy. W ramach ogólnego celu wspierania rosnących trendów i zaspokojenia potrzeb potencjalnych użytkowników w portach na Bałtyku i Adriatyku, dążą oni do poprawy połączeń ostatniej mili i do poprawy wzajemnych połączeń między węzłami logistycznymi, poprzez dalszą poprawę warunków i standardów infrastruktury kolejowej.

W celu zwiększenia konkurencyjności transportu multimodalnego i kombinowanego, połączenia ostatniej mili powinny być rozpatrywane w szerszym kontekście ogólnych warunków i rozwoju infrastruktury kolejowej korytarza oraz przepustowości i wydajności połączeń lądowych. Wzywam więc do ścisłej współpracy zarządców infrastruktury kolejowej i drogowo z władzami portów i terminali kolejowo drogowych. Muszą oni połączyć siły i starania w kierunku poprawy atrakcyjności kolejowego transportu towarowego pomiędzy korytarzem bazowym a siecią węzłów logistycznych. Analiza Autostrad Morskich i planu ich wdrożenia, przygotowana przez koordynatora Briana Simpsona, będą również przydatne dla dalszej analizy i rozwoju integracji infrastruktury portowej z siecią drogową i kolejową korytarza i zwiększenia multimodalnych połączeń lądowych. Wreszcie, porty korytarza Bałtyk-Adriatyk są zlokalizowane w obszarach miejskich, pięć z nich znajduje się w węzłach miejskich sieci bazowej, co również wymaga należytego uwzględnienia pod względem ich integracji i wpływu połączeń ostatniej mili na środowisko miejskie.

Zatem duże znaczenie ma ułatwienie wymiany dobrych praktyk oraz wsparcie dla portów w uczeniu się od siebie nawzajem w celu stawienia czoła wspólnym wyzwaniom. Oprócz kontynuacji prac grupy roboczej, widzę siebie jako bliskiego partnera dla portów i pragnę dalej pomagać im w rozwijaniu ich połączeń ostatniej mili.

Poprawa połączeń w węzłach miejskich

Nie tylko porty, ale też węzły miejskie pełnią, w pewien sposób, rolę pierwszej i ostatniej mili korytarza, ponieważ służą jako węzły łączące różne rodzaje transportu i różne korytarze. Wspomniane węzły zasługują na dodatkową uwagę, ponieważ ich rozwój sprawia, że korzyści wynikające z rozwoju multimodalnej transeuropejskiej sieci transportowej stają się bardziej widoczne dla obywateli. Ze względu na duże natężenie ruchu w obrębie węzłów miejskich, oprócz poprawy infrastruktury korytarza w kierunku standardów określonych w rozporządzeniu, kluczowe znaczenie ma naprawdę efektywna komunikacja między węzłami miejskimi a osią korytarza.

Pomimo wdrażania planowanych inwestycji dotyczących korytarza Bałtyk – Adriatyk mających na celu modernizację i poprawę standardów i wydajności sieci (8,8 mld EUR),

zidentyfikowano problemy związane z przepustowością kolejową, jakie mogą wystąpić w przyszłości w węzłach miejskich w Warszawie, Katowicach, Bratysławie, Wiedniu i Lublanie. Jeżeli chodzi o transport drogowy, problemy z przepustowością mogą wystąpić szczególnie w obrębie lub w pobliżu węzłów miejskich w Warszawie, Bratysławie, Wiedniu, Brnie i Bolonii. Planowane są inwestycje w zakresie transportu drogowego, które powinny rozwiązać istniejące i przyszłe problemy związane z przepustowością w węzłach miejskich sieci bazowej korytarza Bałtyk-Adriatyk.

W tym kontekście Grupa Robocza Regionów została rozszerzona o węzły miejskie i cztery strategie makroregionalne w celu dalszej konsolidacji i rozwoju analizy węzłów miejskich sieci bazowej, które będzie poświęcona integracji miast sieci bazowej z korytarzem i szerzej z siecią TEN-T. Zalecam, aby w ramach definiowania rozwiązań projektowych zakładających eliminację istniejących i przyszłych wąskich gardeł na obszarach miejskich oraz wspierania ich integracji z siecią bazową, w miarę możliwości, oprócz zwiększenia przepustowości infrastruktury, brano pod uwagę ewentualny wpływ nieobligatoryjnych środków z zakresu polityki mających na celu zapewnienie wsparcia w zakresie przesunięcia modalnego, takich jak zarządzanie popytem na usługi transportowe i promowanie transportu publicznego, ruchu rowerowego i pieszego. W tym kontekście warto zauważyć, że przepisy Rozporządzeń UE umożliwiają elastyczność w definiowaniu odcinków ostatniej mili w węzłach miejskich, a co za tym idzie pozostawiają państwom członkowskim swobodę w rozwiązywaniu problemów w poszczególnych węzłach.

Promowanie interoperacyjności, w szczególności poprzez pełne wdrożenie ERTMS.

Nie jest możliwe przesunięcie z transportu drogowego na kolejowy, jeżeli nie zapewni się interoperacyjnego korytarza. Inwestowanie w ERTMS stanowi zatem warunek konieczny dla osiągnięcia celów określonych w Białej Księdze Transportu. Nawet jeśli doszło już do pewnej poprawy wzdłuż korytarza Bałtyk-Adriatyk od 2014 r., wciąż jest wiele do zrobienia w tym zakresie w celu zapewnienia pełnego wdrożenia ERTMS wzdłuż korytarza do 2030 r.

W grudniu 2014 roku, koordynator europejski ERTMS, pan Karel Vinck, rozpoczął konsultacje z państwami członkowskimi na temat wdrażania ERTMS w korytarzach sieci bazowej w celu dokonania przeglądu aktualnego europejskiego planu rozmieszczenia (EDP) z roku 2009. Ta działalność zapoczątkowała ścisły dialog z państwami członkowskimi w ramach wszystkich korytarzach TEN-T. Koordynator odbył liczne dwustronne spotkania z przedstawicielami wysokiego szczebla Ministerstw Transportu i zarządców infrastruktury. Proces przeglądu został zakończony, a nowy EDP będzie częścią planu pracy dla ERTMS 2016. Zaktualizowany plan rozmieszczenia ERTMS powinien obejmować cały przebieg korytarzy sieci bazowej TEN-T i będzie następnie poddany procedurze przyjęcia przez Komisję, która ma zostać sfinalizowana do końca 2016 r.

Będę zdecydowanie wspierał koordynatora europejskiego ds. ERTMS w promowaniu ERTMS wzdłuż korytarza i zachęcał do niezbędnych inwestycji. W celu uchwycenia pełnych korzyści z wdrożenia ERTMS oraz osiągnięcia większej wartości dodanej dla naszego korytarza, będę szczególnie zwracał uwagę na wdrożenie ERTMS na odcinkach transgranicznych.

W świetle powyższych pięciu priorytetów rozwoju, w Tabeli 17 przedstawiono najważniejsze kamienie milowe i kroki, jakie należy podjąć w odniesieniu do korytarza Bałtyk – Adriatyk.

Rys. 17 Priorytety korytarza Bałtyk-Adriatyk– różne etapy i kroki, które należy podjąć

Priorytety	do 2016 r.	do 2018 r.	do 2020 r.	do 2030 r.
Usunięcie wąskich gardeł na odcinkach transgranicznych o wysokiej europejskiej wartości dodanej	<p>Ustanowienie transgranicznych dialogów / grup roboczych w celu dostosowania planowania na szczeblu krajowym do harmonogramu odcinków transgranicznych</p> <p>Ustanowienie porozumień transgranicznych dotyczących odpowiednio sześciu i dwóch krytycznych transgranicznych odcinków kolejowych i drogowych</p>	<p>Kontynuacja dialogów transgranicznych i prac dwustronnych grup roboczych</p> <p>Monitorowanie terminowej realizacji projektów transgranicznych</p>	<p>Monitorowanie terminowej realizacji projektów transgranicznych</p>	<p>Wszystkie odcinki transgraniczne są w pełni zgodne z wymogami TEN-T</p>
Zapewnienie terminowego ukończenia brakujących połączeń w rejonie alpejskim	<p>Monitorowanie terminowej realizacji projektów</p>	<p>Monitorowanie terminowej realizacji projektów</p>	<p>Monitorowanie terminowej realizacji projektów</p>	<p>2026 r. – ukończenie brakujących połączeń</p>
Rozwój transportu multimodalnego , w szczególności poprzez poprawę połączeń ostatniej mili z portami	<p>Kontynuowanie prac grupy roboczej ds. portów (i terminali drogowo-kolejowych)</p>	<p>Monitorowanie realizacji połączenia ostatniej mili</p>	<p>Monitorowanie realizacji połączenia ostatniej mili</p>	<p>Wszystkie porty dobrze połączone z korytarzem</p>
Poprawa połączeń w węzłach miejskich	<p>Kontynuowanie prac grupy roboczej ds. regionów poprzez integrację 13 węzłów miejskich sieci bazowej i czterech strategii makroregionalnych</p>	<p>Monitorowanie wdrażania rozwoju multimodalnego oraz połączeń z siecią TEN-T w ramach węzłów miejskich.</p>	<p>Monitorowanie wdrażania rozwoju multimodalnego oraz połączeń z siecią TEN-T w ramach węzłów miejskich.</p>	<p>Wszystkie węzły miejskie w korytarzu są dobrze połączone i zintegrowane z korytarzem.</p>
Inwestowanie w ERTMS	<p>Nacisk na wdrażanie ERTMS na odcinkach transgranicznych (zgodnie z planem prac dotyczącym ERTMS opracowanym przez koordynatora europejskiego Karla Vincka)</p>	<p>Nacisk na wdrażanie ERTMS na odcinkach transgranicznych (zgodnie z planem prac dotyczącym ERTMS opracowanym przez koordynatora europejskiego Karla Vincka)</p>	<p>Odcinki transgraniczne wyposażone w ERTMS i funkcjonujące</p>	<p>Odcinki wyposażone w ERTMS i funkcjonujące w całym korytarzu sieci bazowej</p>

Duże inwestycje, których wymaga korytarz

W wyniku badania korytarza zidentyfikowano około 477 inwestycji, które byłyby potrzebne do rozwoju korytarza Bałtyk-Adriatyk do roku 2030. Ich szacunkowa całkowita wartość to około 69,5 mld EUR. Prawie 53% wszystkich inwestycji przeznaczona jest na koleje i ERTMS; ponad 27% na drogi; około 14% na porty, w tym ich wzajemne połączenia (2,7%) oraz projekty MOS (0,1%); i około 6% na lotniska (4,1%), terminale drogowo-kolejowe (0,8%), innowacje (0,2%), urządzenia multimodalnych węzłów przesiadkowych w głównych miastach (1,2%). 9,5% całkowitego budżetu przeznaczona jest na odcinki transgraniczne. Koszt dwóch przejść w Alpach jest równy 12% łącznej wartości inwestycji. W porównaniu do danych z badania z 2014 r. budżet przeznaczony na rozwój korytarza do 2030 roku powiększył się o prawie 17%, a może powiększyć się jeszcze bardziej po zakończeniu analizy dotyczącej węzłów miejskich i konsolidacji analizy inwestycji dla całej infrastruktury. To pokazuje jak wiele pozostało do zrobienia w celu realizacji korytarza Bałtyk-Adriatyk.

Korytarz wymaga stabilnej listy dojrzałych projektów

Szacunki finansowe wyraźnie wskazują, że niezwykle ważne jest, aby ustanowić stabilny zestaw projektów, które zachęcą inwestorów do angażowania się w przedsięwzięcia w sektorze infrastruktury transportowej. Ponadto niezbędna jest priorytetyzacja inwestycji w przebiegu korytarza. Jako europejski koordynator będę wspomagać kraje członkowskie w realizacji tego trudnego zadania, a niniejszy plan pracy będzie stanowić jedno z narzędzi.

Analiza pokazuje również, że obecna lista nie identyfikuje projektów i inwestycji, w taki sposób aby w pełni osiągnąć standardy KPI do roku 2030, w szczególności w odniesieniu do transportu kolejowego (długość pociągu i ERTMS). Cele te są tak samo istotne dla zapewnienia interoperacyjności korytarza jak maksymalna prędkość, nacisk osi czy elektryfikacja. Będę zatem ściśle monitorować rozwój projektów i zapewniam, że wszystkie wąskie gardła korytarza zostaną odpowiednio uwzględnione w projektach i planach inwestycyjnych w państwach członkowskich. Dostępność czystych paliw alternatywnych, zwłaszcza w portach i na lotniskach to również temat, który wymaga dalszej uwagi. Temat ten może stać się przedmiotem dyskusji między zainteresowanymi stronami w celu jego zrozumienia oraz dzielenia się poglądami na temat problemów i szans związanych z jego rozwojem w korytarzu.

Ponadto szczegółowa analiza szeregu projektów pokazuje, że - mimo iż większość projektów obecnie ujętych w wykazie zaktualizowanej listy projektów planuje się zakończyć do 2020 roku - niektóre kluczowe etapy realizacji projektu nie zostały jeszcze określone. Dotyczy to w szczególności takich aspektów jak nabywanie gruntów lub ocena oddziaływania na środowisko. Pod względem zaawansowania projektu, możemy również zauważyć, że fundusze i finansowanie nie zostały jeszcze zabezpieczone w przypadku 40% projektów należących do priorytetów planu pracy, w tym krytycznych odcinków transgranicznych. Jako koordynator europejski, będę więc uważnie śledzić te kwestie, w celu zapewnienia, że niezbędne działania zmierzające w kierunku prawidłowego rozwoju inwestycji są czynione.

Zwiększenie wsparcia budżetowego dla transportu na poziomie europejskim

Potrzeby inwestycyjne w korytarzu Bałtyk-Adriatyk – oraz we wszystkich innych korytarzach sieci bazowej - są niezwykle duże. Nie ma wątpliwości, że wszystkie środki budżetowe na wydatki transportowe w ramach instrumentu „Łącząc Europę” zostaną wykorzystane. Większość środków została już zaangażowana w połowie 2016 r. w ciągu pierwszych dwóch naborów do składania wniosków, których wartość znacznie przekroczyła dostępne środki. Jednocześnie, niektóre wysokiej klasy projekty, nie uzyskały finansowania ze względu na ograniczenia budżetowe. W tym kontekście, dołożę

wszelkich starań podczas śródk okresowego przeglądu WRF i negocjacji budżetowych, aby na kolejny okres finansowania budżet CEF został zwiększony.

Rozważanie wykorzystania innowacyjnych instrumentów finansowania obok dotacji

Biorąc pod uwagę bardzo wysokie potrzeby inwestycyjne w korytarzu, należy stwierdzić, iż nie mogą one zostać spełnione tylko poprzez finansowania dotacyjne - nawet jeśli przysły budżet CEF 2 zostanie zwiększony. W celu terminowego zakończenia realizacji korytarza, niezbędne będzie odnalezienie innych - oprócz funduszy europejskich (w szczególności Europejskie Fundusze Strukturalne i Inwestycyjne EFSI i CEF) źródeł finansowania inwestycji korytarza Bałtyk-Adriatyk. W tym kontekście musimy również skorzystać z wartego 315 mld EUR planu inwestycyjnego przewodniczącego KE Jean-Claude Junckera (Europejskiego Funduszu Inwestycji Strategicznych EFIS) i zrobić wszystko, by skorzystać z jego impulsu wzrostowego na nasz korytarz.

Dlatego zdecydowanie zalecam rozważenie alternatywnych sposobów finansowania, takich jak wykorzystanie innowacyjnych instrumentów finansowych. Ponadto, zapewnienie środków finansowych nie jest już tylko problemem państw objętych Funduszem Spójności. Potrzebne są zrównoważone, wybiegające w przyszłość sposoby inwestowania w infrastrukturę, a co za tym idzie, sposoby wdrażania koncepcji dotyczących korytarza. Wspólnie z moim kolegą, prof. Carlo Secchi, koordynatorem europejskim ds. korytarza atlantyckiego, oraz wspólnie z byłym wiceprzewodniczącym Komisji, Henningem Christophersenem przedstawiłam w czerwcu 2015 konkretny plan działań Rady Ministrów Transportu i Komisji Europejskiej, który kreśli dwanaście konkretnych zaleceń jak najlepszego wykorzystania nowych systemów finansowych. W ciągu najbliższych miesięcy, będę uważnie śledzić temat realizacji tych zaleceń razem z moim kolegą prof. Secchi.

Utworzenie konkurencyjnych ram planowania i finansowania oraz oferta odpowiedniego doboru środków towarzyszących

Oprócz rozwoju stabilnej listy dojrzałych projektów, które korzystać będą ze wszystkich możliwości finansowania, terminowe i skuteczne wdrożenie naszego korytarza może być zapewnione tylko wtedy, gdy zapewnione będą odpowiednie środki towarzyszące i instrumenty planistyczne. Nawet w sytuacji, gdy dostępne są środki finansowe na realizację projektów dotyczących korytarza, władze lokalne, regionalne i krajowe zmagają się z problemami związanymi z realizacją projektów transportowych, zwłaszcza tych dużych. Odnosi się to w szczególności do projektów planowanych na terenach wrażliwych środowiskowo, które często przyciągają uwagę oponentów. Ich obawy należy poważnie rozważyć i nie lekceważyć, ponieważ w przeciwnym razie mogą one prowadzić do znacznych opóźnień w realizacji strategicznej oceny oddziaływania na środowisko i w innych procesach planowania i rozwoju oraz opóźnień w trakcie budowy. Obywatele muszą zaangażować się we wspomniane procesy planowania i rozwoju w sposób odpowiedni i konsekwentny poprzez wprowadzenie rzetelnych i przyszłościowych narzędzi informacyjnych i uczestnictwa. Narzędzia te należy odpowiednio wprowadzić do regionalnych procedur planowania w celu zapewnienia uzasadnionych prawnie i niepodważalnych decyzji.

Długie i złożone procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko często utrudniają już i tak problematyczne kwestie. W związku z tym, jeżeli to możliwe, należy rozważyć przyspieszenie procesów planowania i zatwierdzania.

Podobnie konieczne jest usprawnienie, właściwe dostosowanie i uproszczenie przepisów zamówień publicznych oraz procedur dotyczących zezwoleń w celu przyspieszenia realizacji projektów. Procedury przetargowe oraz procedury zatwierdzania planu, zwłaszcza w przypadku projektów transgranicznych, muszą być zharmonizowane. Jak wspomniano powyżej, można również pomyśleć o możliwości uruchomienia wspólnych

procesów przetargowych dla projektów transgranicznych – jest to temat, który chciałbym kontynuować na szczeblu europejskim. W tym kontekście z dużym zadowoleniem przyjąłem inicjatywę DG MOVE, która rozpoczęła w 2016 roku, tj. badanie dotyczące sposobu usprawnienia procedur wydawania zezwoleń. Musimy dokładnie przyglądać się wynikom tych badań, aby jak najlepiej wykorzystać je dla projektów i inwestycji wzdłuż naszego korytarza.

Uwzględnienie działań dotyczących korytarza w ramach szerszej europejskiej polityki regionalnej

Regiony odgrywają kluczową rolę w realizacji korytarza. Jeżeli chcemy stworzyć „żywe” środowisko wzdłuż osi transportowej Bałtyk – Adriatyk, zaangażowanie regionów ma kluczowe znaczenie. Bardzo mocnym atutem korytarza Bałtyk – Adriatyk jest to, że jego działania mogą opierać się na długiej tradycji regionalnej współpracy transgranicznej. Oprócz przyszłościowych strategii makroregionalnych dla regionu Morza Bałtyckiego, dla i na rzecz regionów Adriatic Ionian, Alpine i Dunaju (oraz opracowywanych strategii adriatycko-jońskiej i alpejskiej) oraz inicjatyw takich jak Forum Morza Bałtyckiego lub Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Bałtyk – Adriatyk, istnieje szereg projektów współpracy transgranicznej, transnarodowej i międzyregionalnej (takich jak BatCo, SoNoRa, TENTacle) finansowanych w ramach programów Europejskiej Współpracy Terytorialnej, które były i są nadal bardzo aktywne wzdłuż korytarza. Wspomniane projekty współpracy i inicjatywy mają wysoką wartość, jeżeli chodzi o osiągnięcie wzajemnego zrozumienia w sprawie problemów transgranicznych i wypracowania wspólnej wizji dotyczącej naszego korytarza. W ramach współpracy regionalnej możliwe jest zebranie sił w regionie, opracowanie innowacyjnych pomysłów i efektywniejsze wykorzystanie dostępnych zasobów. Jako koordynator europejski zdecydowanie popieram zatem te oddolne inicjatywy i zachęcam do ich realizacji, a także zapraszam wszystkie odpowiednie zainteresowane strony do stworzenia synergii z działaniami dotyczącymi korytarza. Z tego powodu, zaprosiłem czterech koordynatorów makroregionalnych strategii transportu aby stali się formalnymi członkami forum korytarza Bałtyk-Adriatyk, jak również specjalnej grupy roboczej dla regionów, węzłów miejskich i czterech strategii makroregionalnych korytarza Bałtyk-Adriatyk. W tym kontekście, warto zauważyć, że utworzono już sześć europejskich ugrupowań współpracy terytorialnej (EUWT) wzdłuż korytarza. Interesujące może być zatem dalsze zbadanie tego instrumentu na potrzeby pomyślanej realizacji projektów transgranicznych.

Oprócz różnych inicjatyw współpracy finansowanych z funduszy strukturalnych, należy stworzyć dodatkowe synergie między projektami transportowymi realizowanymi w ramach funduszy głównego nurtu (tj. Europejskie Fundusze Strukturalne i Inwestycyjne) i instrumentu „Łącząc Europę”. Z tego powodu włączyłem również DG REGIO w zadania związane z korytarzem.

Od planowania krajowego do planowania korytarza

Procesy rozwojowe charakteryzują się coraz większą złożonością i współzależnością, a inwestycje transportowe zyskują coraz większe znaczenie w odniesieniu do wzrostu gospodarczego i dobrobytu społecznego. Aby sprostać tym wyzwaniom, konieczne jest zintegrowane, oparte na współpracy i ukierunkowane na realizację podejście do rozwoju, którego zasięg nie zależy od granic krajowych. Krajowe plany transportowe powinny zatem wyraźnie uwzględniać podejście w zakresie korytarza i być spójne z celami i priorytetami określonymi w wytycznych dotyczących TEN-T. Dołożę wszelkich starań, aby wypracować wspólną wizję naszego korytarza Bałtyk – Adriatyk ze wszystkimi odpowiednimi zainteresowanymi stronami, którą to będziemy się kierować podczas realizacji projektów transportowych na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym. W tym kontekście należy również dążyć do większej spójności między politykami europejskimi.

Kontynuacja rozwoju korytarza – perspektywy

Aby osiągnąć ogólny cel realizacji zrównoważonego i konkurencyjnego korytarza Bałtyk – Adriatyk, istotne jest zaangażowanie różnych zainteresowanych stron. Moja rola, jako koordynatora europejskiego, polega na umożliwieniu otwartej komunikacji i dialogu, połączeniu sił, wysłuchaniu różnych potrzeb i ograniczeń krajowych oraz pełnieniu, w razie potrzeby, funkcji mediatora.

Forum ds. korytarza jest w tym kontekście ważnym narzędziem, które zamierzam nadal wykorzystywać przez kolejne miesiące i lata. Grupy robocze dla portów / terminali kolejowo drogowych i regionów / węzłów miejskich / makroregionów będą kontynuować swoją pracę w 2017 r. Inne grupy robocze mogą zostać utworzone za zgodą państw członkowskich. Co ważniejsze, dwustronne grupy robocze dla krytycznych odcinków transgranicznych zostaną utworzone w roku 2016 i 2017, jeśli nie zostały jeszcze utworzone przez zarządców infrastruktury lub państwa członkowskie.

Rozpowszechnianie działań i wyników oraz komunikacja w tym zakresie to także ważne słowa kluczowe, które wyznaczą kierunek moich prac w przyszłości. W istocie, jako że niniejszy plan prac opiera się na wspólnym porozumieniu, ważne jest dzielenie się wiedzą z „zewnątrznym światem” i porównywanie naszych osiągnięć.

Dalszy rozwój studium korytarza

Jednocześnie studium korytarza przedstawione przez konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk powinno być dalej rozwijane w celu przedstawienia pełnej wersji planu pracy korytarza w 2018 r. Istnieje kilka kwestii, które prawdopodobnie nie zostały jeszcze poruszone lub dotychczas zostały omówione jedynie pobieżnie, a które będą wymagały należytej uwagi w przyszłości w celu zapewnienia realizacji i konkurencyjności korytarza Bałtyk – Adriatyk. Dotyczy to w szczególności przekrojowych kwestii z zakresu innowacyjności, Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS), i zrównoważonego rozwoju.

Ekspertyzy środowiskowe i klimatyczne dotyczące korytarza

Prowadzone są już działania zmierzające do oceny wzajemnego wpływu zmian klimatycznych i korytarza oraz scharakteryzowania jego ogólnego wkładu w ochronę środowiska przed zanieczyszczeniami i hałasem. Będę zatem upewniać się, że szczególna uwaga zostanie zwrócona na dalszy rozwój badań korytarza i przy okazji następnej rewizji planu pracy przedstawione zostaną następujące zagadnienia:

- ocena potencjalnego wkładu do łagodzenia zmian klimatu (redukcja emisji gazów cieplarnianych) poprzez bardziej efektywny model transportu multimodalnego;
- mapowanie specyficznych potrzeb, możliwości i projektów związanych z adaptacją do zmian klimatu (np. wzrost ryzyka zjawisk ekstremalnych, zmienności poziomu wód w rzekach);
- identyfikowanie skutków inwestycji korytarzowych dla środowiska lokalnego (w tym różnorodności biologicznej) oraz hałasu;
- wyróżnianie najlepszych praktyk w korytarzu dotyczących:
 - łagodzenia zmian klimatu,
 - dostosowanie się do zmian klimatycznych,
 - zmniejszenia negatywnych oddziaływań na środowisko / poprawy jakości środowiska naturalnego i różnorodności biologicznej,
 - walki z hałasem kolejowym.

Wykaz projektów załączony do niniejszego planu pracy i opracowany przez konsultantów ds. studium korytarza stanowi kolejny aspekt, w przypadku którego konieczne jest

kontynuowanie prac. W istocie, wykaz ten to pierwszy orientacyjny i niezamknięty wykaz globalnych potrzeb inwestycyjnych dotyczących naszego korytarza. Wykaz można poprawić, przeprowadzając dalsze analizy stopnia przygotowania projektów, ich kosztów i harmonogramu, jak również źródeł finansowania, w celu stworzenia bardziej solidnej podstawy ustalania priorytetów dotyczących poszczególnych rozwiązań w korytarzu. Aktualizacja wykazu może być również konieczna w celu odzwierciedlenia zmian w krajowych planach inwestycyjnych. Poza tym, należy zająć się kwestiami wspólnymi dla różnych korytarzy oraz należy zapewnić spójność między planami prac dotyczącymi ERTMS i autostrad morskich.

Ponadto, w studium korytarza tylko w niewielkim stopniu zaproponowano środki z zakresu poprawy zdolności administracyjnej i technicznej mające na celu stworzenie, zaplanowanie, zaprojektowanie, otrzymanie, zrealizowanie i monitorowanie projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania. Należy także opracować i zaproponować środki mające na celu zwiększenie odporności na zmianę klimatu i ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, hałasu oraz, w stosownych przypadkach, innych negatywnych oddziaływań na środowisko.

Ponadto należy wzmocnić współpracę z Kolejowym Korytarzem Towarowym Bałtyk – Adriatyk oraz uwzględnić wyniki badania rynku transportowego dotyczące transportu towarowego.

Mówiąc w skrócie, istnieją różne środki, takie jak porozumienia w sprawie odcinków transgranicznych, które wymagają natychmiastowej uwagi wszystkich odpowiednich zainteresowanych stron oraz innych osób i które należy ciągle rozwijać w celu zapewnienia ukończenia naszego korytarza do 2030 r. Konieczny jest również większy nacisk na zarządzanie procesami projektów infrastrukturalnych, w szczególności na odcinkach transgranicznych. Potrzebujemy bardziej zintegrowanego i skoordynowanego podejścia do realizacji projektów (w szczególności w zakresie transportu, infrastruktury i ochrony środowiska). Istnieje silna potrzeba przygotowania się do zbliżających się negocjacji dotyczących kolejnych wieloletnich ram finansowych i instrumentu CEF 2. Mamy już bardzo wyraźną i jasną wizję korytarza Bałtyk-Adriatyk, co daje nam bardzo dobry punkt wyjścia do negocjacji. Wyzwania dotyczące korytarza są ważne, a potrzeby inwestycyjne wysokie.

Jako koordynator europejski będę pomagał Państwu w pokonywaniu tych wyzwań i w realizacji potrzebnych inwestycji. Zachęcam Państwa do podążania ze mną po tej ciekawej drodze.

9. Dane kontaktowe



Fot. Marko Tancar/SŽ

Prof. Kurt Bodewig, koordynator europejski

kurt.bodewig@ec.europa.eu

Silke Brocks, doradca

silke.brocks@ec.europa.eu

Strona internetowa korytarza:

http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/bal-adr_en.htm