



# Korytarz Morze Północne-Bałtyk

Drugi Plan Pracy  
Koordynatora Europejskiego  
Catherine Trautmann





Październik 2016 r.

Niniejszy raport przedstawia opinię koordynatora europejskiego i nie narusza oficjalnego stanowiska Komisji Europejskiej.  
Raport przedstawia śródkresowe ustalenia z badania korytarza Morze Północne-Bałtyk.



## Spis treści

1.	W kierunku planu działań korytarza Morze Północne-Bałtyk .....	7
	Wprowadzenie .....	7
	Korytarz Morze Północne-Bałtyk .....	8
	Podstawowe cele .....	9
	Usuwanie brakujących ogniw w sieci kolejowej .....	9
	Połączenie portów z głębią lądu .....	10
	Integracja korytarza i odcinki transgraniczne .....	10
	Zgodność z wymaganiami technicznymi we wszystkich rodzajach transportu .....	11
	Efektywne węzły miejskie .....	11
	Nowe technologie .....	11
	Potencjał gospodarczy .....	12
	Plan działań .....	12
2.	Charakterystyka korytarza Morze Północne-Bałtyk .....	13
	Kolej .....	13
	Terminale kolejowo-drogowe (TKD) .....	16
	Śródlądowe drogi wodne .....	16
	Porty śródlądowe .....	18
	Porty morskie i infrastruktura morska .....	18
	Drogi .....	20
	Porty lotnicze .....	22
	Węzły miejskie .....	23
3.	Wyniki badania rynku transportowego .....	26
	Transport towarowy .....	26
	Transport pasażerski .....	29
4.	Kwestie przepustowości .....	30
	Kolej .....	30
	Śródlądowe drogi wodne .....	31
	Porty morskie .....	31
	Porty lotnicze .....	32
	Drogi .....	33
5.	Planowane projekty według rodzaju transportu .....	34
	Lista projektów .....	34
	Planowane inwestycje .....	35
	Rodzaje transportu .....	36
	Inwestycje w kolej .....	38
	Inwestycje drogowe .....	41
	Inwestycje w śródlądowe drogi wodne .....	42



Inwestycje na obszarach morskich.....	43
Harmonogram realizacji .....	43
6. Finansowanie infrastruktury i innowacyjne instrumenty finansowe .....	44
Zwiększanie wsparcia budżetowego dla transportu na poziomie europejskim.....	46
Łączenie innowacyjnych instrumentów finansowych z dotacjami .....	46
7. Podstawowe problemy dotyczące korytarza Morze Północne-Bałtyk .....	47
Połączenia transgraniczne.....	47
Zgodność kolei z wymaganiami technicznymi .....	48
Wąskie gardła w sieci kolejowej.....	50
Zgodność portów morskich z wymaganiami technicznymi i wąskie gardła .....	51
Zgodność śródlądowych dróg wodnych z wymaganiami technicznymi .....	52
Wąskie gardła na śródlądowych drogach wodnych .....	53
Zgodność portów lotniczych z wymaganiami technicznymi i wąskie gardła .....	54
Zgodność dróg z wymaganiami technicznymi i wąskie gardła .....	54
Wąskie gardła w węzłach miejskich.....	55
8. Zalecenia i prognozy według koordynatora europejskiego.....	57
Planowane projekty i osiągnięcie zgodności technicznej korytarza ....	62
Łączenie dotacji z innowacyjnymi instrumentami finansowymi.....	62
Pozostałe kwestie .....	62
Kolejne kroki .....	63

## Zestawienie tabel i rysunków

Rysunek 1. Zrzut ekranu północnej sieci korytarza sieci bazowej przedstawia korytarz Morze Północne-Bałtyk w kolorze czerwonym wraz z głównymi punktami wzajemnych połączeń z pozostałymi korytarzami. ....	8
Rysunek 2. Mapa korytarza Morze Północne-Bałtyk przedstawiająca węzły miejskie i połączenia transportowe według rodzaju transportu. ....	9
Tabela 1. Zgodność z wymaganiami TEN-T (2014). Kolej .....	14
Tabela 2. Zgodność z wymaganiami TEN-T (2014). Śródlądowe drogi wodne. ....	17
Tabela 3. Zgodność z wymaganiami TEN-T (2014). Porty śródlądowe .....	18
Tabela 4. Zgodność z wymaganiami TEN-T (2014). Porty morskie i infrastruktura morska .....	18
Tabela 5. Zgodność z wymaganiami TEN-T (2014). Drogi.....	20
Tabela 6. Zgodność z wymaganiami TEN-T (2014). Porty lotnicze.....	22
Rysunek 3. Podział przepływów międzynarodowego transportu towarowego w korytarzu według państw w 2010 r. ....	26



Rysunek 4. Stacje początkowe międzynarodowych przepływów w międzynarodowym transporcie towarowym w obszarze korytarza według rodzaju transportu.....	27
Rysunek 5. Stacje docelowe w międzynarodowym transporcie towarowym w ramach obszaru korytarza według rodzaju transportu. ....	28
Rysunek 6. Lista projektów korytarza Morze Północne-Bałtyk w podziale na państwa. ....	35
Rysunek 7. Inwestycje w ramach projektu korytarza Morze Północne-Bałtyk w podziale na państwa. ....	36
Rysunek 8. Projekty korytarza Morze Północne-Bałtyk w podziale na rodzaj transportu... ..	37
Rysunek 9. Inwestycje projektowe korytarza Morze Północne-Bałtyk w podziale na rodzaj transportu. ....	38
Rysunek 10. Zgodność sieci kolejowej z wymaganiami technicznymi do 2015 r. ....	40
Rysunek 11. Zgodność dróg z wymaganiami technicznymi do 2030 r. ....	41
Rysunek 12. Zgodność śródlądowych dróg wodnych z wymaganiami technicznymi do 2030 r..	42
Rysunek 13. Projekty korytarza Morze Północne-Bałtyk według terminu zakończenia. ....	43



## Akronimy i skróty

BE	Belgia	PCz	Państwo członkowskie
CAREX	Cargo Rail Express	NL	Holandia
CEF	Instrument „Łącząc Europę”	MPS	Korytarz Morze Północne-Morze Śródziemnomorskie
KSB	Korytarz sieci bazowej	NUTS	Klasyfikacja jednostek terytorialnych do celów statystycznych
DE	Niemcy	PL	Polska
KDE	Kanał Dortmund-Ems	PPP	Partnerstwo publiczno-prawne
EK	Komisja Europejska	RAHA	Rotterdam, Antwerpia, Hamburg, Amsterdam
EPW	Europejski plan wdrożenia	RALP	Korytarz Ren-Alpy
EE	Estonia	RFC	Kolejowy korytarz towarowy
EBI	Europejski Bank Inwestycyjny	KRH	Kanał Ren-Herne
EFIS	Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych	RIS	System informacji rzecznej
ERTMS	Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym	TKD	Terminal kolejowo-drogowy
EFSI	Europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne	TEN-T	Transeuropejska sieć transportowa
ETCS	Europejski system sterowania pociągami	TENtec	System informatyczny Komisji Europejskiej do koordynowania i wspierania polityki transeuropejskiej sieci transportowej
UE	Unia Europejska	UIC	Międzynarodowy Związek Kolei
FI	Finlandia	KWD	Kanał Weser-Datteln
PKB	Produkt krajowy brutto		
INEA	Agencja Wykonawcza ds. Innowacyjności i Sieci		
ITS	Inteligentne systemy transportowe		
TWS	Transport wodny śródlądowy		
SDW	Śródlądowe drogi wodne		
KPI	Kluczowy wskaźnik wydajności		
LPG	Gaz płynny		
LNG	Skroplony gaz ziemny		
LT	Litwa		
LV	Łotwa		
WRF	Wieloletnie ramy finansowe		
AM	Autostrady morskie		



## 1. W kierunku planu działań korytarza Morze Północne-Bałtyk

### Wprowadzenie

Transport stanowi podstawowy element integracji europejskiej, a sprawny i skuteczny transport transgraniczny ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia skuteczności działania jednolitego rynku, tworzenia nowych miejsc pracy i stymulowania wzrostu gospodarczego. Co więcej, budowa nowej infrastruktury transportowej może doprowadzić do powstania wielu miejsc pracy. Podobnie jak w przypadku środowiska naturalnego, polityka transportowa jest powszechnie rozumiana i może zyskać poparcie wśród obywateli europejskich w czasach, gdy koncepcja integracji europejskiej jest celem krytyki nasilonej bardziej niż kiedykolwiek wcześniej. Ze zrozumiałych względów transport wymaga współpracy państw członkowskich w ramach polityk unijnych w celu ułatwienia sprawnego przepływu dóbr, usług i ludzi na terenie Unii Europejskiej (UE) z korzyścią dla wszystkich jej obywateli.

Początki polityki transeuropejskiej sieci transportowej UE sięgają 1994 r. W początkowych latach polityka koncentrowała się na wsparciu 30 priorytetowych projektów w całej UE. Reforma wytycznych sieci TEN-T przed 2014 r. przyniosła koncepcję struktury dwupoziomowej składającej się z sieci kompleksowej i sieci bazowej opartych na wspólnej i przejrzystej metodyce.

Rozporządzenie nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. określiło sieć bazową i koncepcję korytarzy sieci bazowej obejmującą wszystkie państwa członkowskie i obszar całej UE po jej rozszerzeniu. Artykuł 42 ust. 1 rozporządzenia stanowi, że „korytarze sieci bazowej są instrumentem ułatwiającym skoordynowane wdrażanie sieci bazowej [...], przyczyniając się tym samym do spójności poprzez lepszą współpracę terytorialną, korytarze sieci bazowej skupiają się na: a) integracji modalnej, b) interoperacyjności, i c) skoordynowanym rozwoju infrastruktury, w szczególności na odcinkach transgranicznych i w miejscach powstawania wąskich gardeł”.

Korytarze sieci bazowej umożliwiają państwom członkowskim osiągnięcie skoordynowanego i zsynchronizowanego podejścia do inwestycji infrastrukturalnych w celu zarządzania przepustowością w najbardziej efektywny sposób. Sieć ma charakter multimodalny, co oznacza, że obejmuje wszystkie środki transportu i połączenia między nimi, a także odpowiednie systemy zarządzania ruchem i informacjami. Koncepcja korytarzy sieci bazowej stanowi podstawę negocjacji wieloletnich ram finansowych, określając tym samym potrzeby finansowe związane z rozwojem infrastruktury o wymaganych standardach.

Nowa koncepcja korytarzy sieci bazowej stwarza możliwości, aby interesariusze mogli przyczynić się do osiągnięcia celów nowej polityki. Stanowi także istotny środek wykorzystania odpowiedniego potencjału interesariuszy i promocji współpracy między nimi, a także zwiększania komplementarności działań podejmowanych przez państwa



członkowskie. Na schemacie poniżej przedstawiono wszystkie dziewięć korytarzy sieci bazowej - korytarz Morze Północne-Bałtyk oznaczono kolorem czerwonym.

Rysunek 1. Mapa północnej części sieci bazowej przedstawia korytarz Morze Północne-Bałtyk w kolorze czerwonym wraz z głównymi punktami połączeń z innymi korytarzami.



### Korytarz Morze Północne-Bałtyk

Korytarz Morze Północne-Bałtyk, który liczy 5.986 km linii kolejowych i 4.092 km dróg (zwany dalej „korytarzem Morze Północne-Bałtyk”) stanowi jeden z dziewięciu korytarzy sieci bazowej i jest jedynym korytarzem w północnej części Europy. Korytarz łączy region Morza Bałtyckiego z państwami regionu Morza Północnego przebiegając przez Helsinki, państwa bałtyckie, Polskę i Niemcy.

Korytarz ten trzeba także rozpatrywać w kontekście rozwoju globalnych szlaków transportowych. Finlandia i państwa bałtyckie służą jako węzeł połączeń naziemnych w kierunku wschodnich i północnych rynków Chin, Rosji, Azji i pozostałych państw, podczas gdy porty Morza Północnego umożliwiają dotarcie drogą wodną do obu Ameryk oraz pozostałej części sieci handlowej na świecie.

Należy odnotować duże natężenie ruchu z czterech największych portów w Europie (Rotterdamu, Antwerpii, Hamburgu i Amsterdamu) na zachodnim końcu korytarza w głąb Belgii, Holandii, przez Niemcy aż do Berlina. Ruch traci zaś na intensywności między Berlinem i Warszawą, a połączenie, przynajmniej kolejowe, między państwami bałtyckimi na północy i Polską jest rozwinięte w stopniu niedostatecznym, mimo że połączenie drogą morską między Helsinkami i Tallinnem działa efektywnie.

Umożliwiając przesyłanie dóbr z portów Morza Północnego połączeniami lądowymi i autostradami morskimi, korytarz tworzy możliwości zwiększania konkurencyjności i tworzenia lepszych połączeń z państwami członkowskimi na wschodnim końcu korytarza. Daje także możliwość nowych połączeń na północny w kontekście rozwijających się polityk dotyczących Wymiaru Północnego Unii Europejskiej i strefy arktycznej, których rosnący potencjał podkreślono w ostatnio wydanym wspólnym





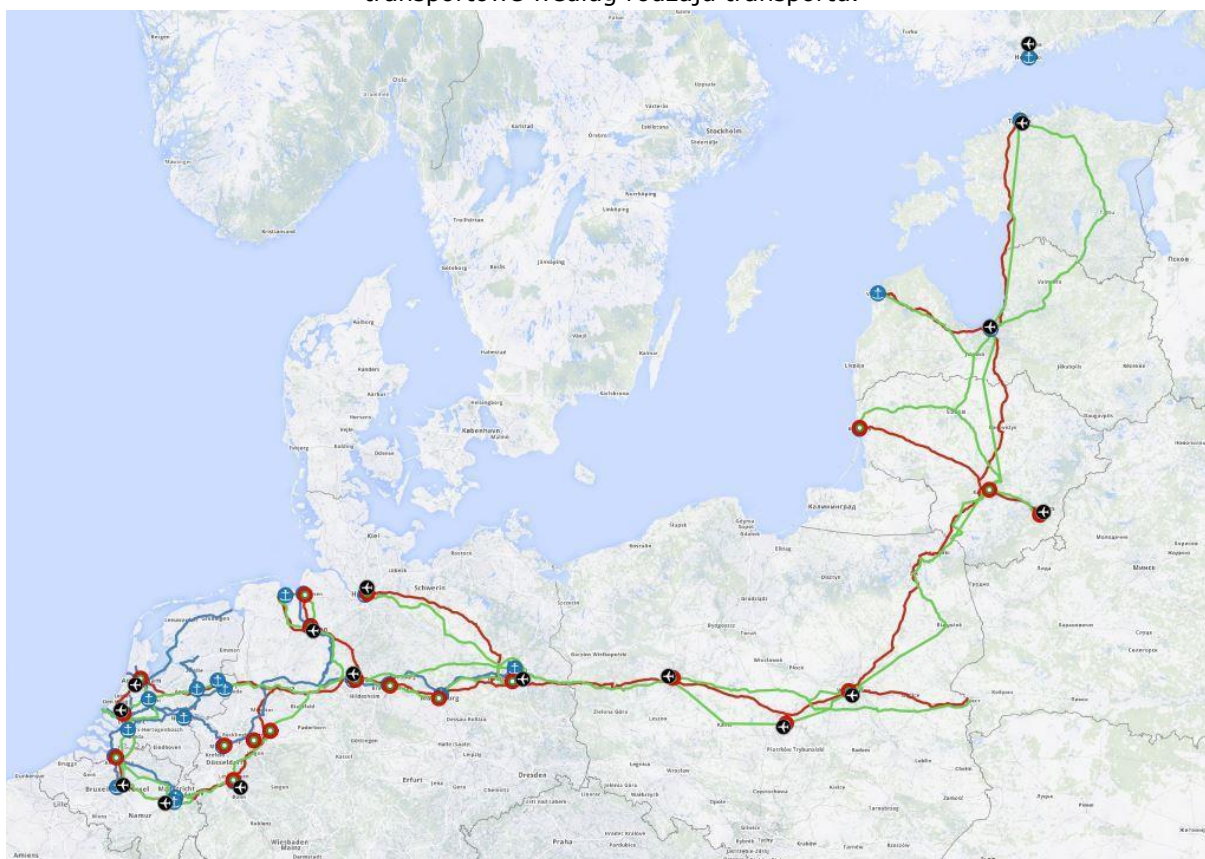
komunikacie Wysokiego Przedstawiciela do Spraw Zagranicznych i Polityki Bezpieczeństwa oraz Komisji Europejskiej „Zintegrowana polityka Unii Europejskiej dotycząca Arktyki”. Korytarz stanowi także bezpośrednie połączenie między Europą Zachodnią i Środkową a Białorusią i Rosją.

### Podstawowe cele

Korytarz Morze Północne-Bałtyk jest także namacalnym przykładem realizacji podstawowego celu nowej polityki sieci TEN-T, która zakłada połączenie Wschodu z Zachodem i zwiększenie dostępności wschodnich państw członkowskich. Jest to najbardziej na północ wysunięty korytarz, który łączy rozwinięte rynki państw zachodnich z rynkami państw wschodnich. Celem korytarza nie jest tworzenie konkurencji między państwami i regionami, lecz raczej promowanie współpracy dzięki lepszym połączeniom. Utworzenie i wdrożenie tego biegnącego z Helsinek aż do portów Morza Północnego korytarza zapewni przewagę konkurencyjną wszystkim państwom członkowskim korytarza leżącym w jego przebiegu i będzie przynosić im wszystkim wzajemne korzyści.

Na schemacie poniżej przedstawiono mapę korytarza Morze Północne-Bałtyk z uwzględnieniem węzłów miejskich i połączeń transportowych.

Rysunek 2. Mapa korytarza Morze Północne-Bałtyk przedstawiająca węzły miejskie i połączenia transportowe według rodzaju transportu.



### Usuwanie brakujących odcinków w sieci kolejowej

Pierwsze idee udoskonalenia połączeń naziemnych między państwami bałtyckimi i pozostałą częścią UE sformułowano podczas negocjacji akcesyjnych trzech państw



bałtyckich, które doprowadziły do opracowania projektu połączenia kolejowego „Rail Baltica” o standardowym rozstawie szyn 1.435 mm między Tallinem i Warszawą, łączącego nowe państwa członkowskie interoperacyjną, szybszą i bezpośrednią linią kolejową na potrzeby przewozu towarowego i pasażerskiego oraz stanowiącą alternatywę dla dominujących przepływów transportowych z Rosją i Białorusią. Z tego względu stanowi ono ważny element strategiczny korytarza Morze Północne-Bałtyk, aspirując do stworzenia nowych przepływów ruchu w kierunku północno-południowym na wschodnim wybrzeżu Morza Bałtyckiego i połączenia ich z gęstą siecią połączeń w kierunku wschód - zachód między portami Morza Północnego, Berlinem i Warszawą. Realizacja projektu „Rail Baltica” rozwiąże problem połączeń linii kolejowych o różnej szerokości torów pomiędzy państwami członkowskimi.

To nowe połączenie kolejowe między Tallinem i Warszawą o standardowym rozstawie szyn (1.435 mm) jest nie tylko alternatywą dla dominujących przepływów transportowych z Rosji i Białorusi, ale będzie także wspierać przepływy w tym kierunku. Korytarz Morze Północne-Bałtyk jest jedynym korytarzem, który łączy UE z Rosją i Białorusią.

Państwa bałtyckie i Polska dowiodły, iż są w pełni zaangażowane w rozwój projektu „Rail Baltica” na swoim terytorium i będą jak najlepiej wykorzystywać środki finansowe UE. W 2014 r. powołano do życia *joint venture* trzech państw bałtyckich - RB Rail AS. Od tamtego czasu na realizację projektu przyznano istotne środki z instrumentu „Łącząc Europę”. Obecnie przygotowywane są studia wykonalności i prowadzone prace przygotowawcze.

### **Połączenie portów z obszarem lądowym**

Korytarz Morze Północne-Bałtyk łączy jedno z najważniejszych portów w Europie. Celem korytarza Morze Północne-Bałtyk jest połączenie tych portów wszystkimi dostępnymi rodzajami transportu - nie tylko drogą morską, lecz także koleją, drogami lądowymi, wodami śródlądowymi i drogą powietrzną. Innymi słowy, połączenia powinny mieć charakter multimodalny, a także obejmować odpowiednie systemy zarządzania ruchem i informacjami.

### **Integracja korytarzy i odcinki transgraniczne**

Korytarz Morze Północne-Bałtyk łączy wszystkie stolice ośmiu państw członkowskich leżących wzdłuż niego i przecina osiem granic państwowych (1 morską między Finlandią i Estonią i 7 lądowych między Estonią i Łotwą, Łotwą i Litwą, Litwą i Polską, Polską i Niemcami, Niemcami i Holandią, Holandią i Belgią, Niemcami i Belgią). Odcinki transgraniczne (zgodnie ze swoją definicją) mają priorytetowe znaczenie w ramach prac związanych z korytarzem.

Dodatkowo, korytarz Morze Północne-Bałtyk łączy cztery stare państwa członkowskie z czterema nowymi. Między wschodnią i zachodnią częścią UE w dalszym ciągu istnieją istotne różnice pod względem infrastruktury transportowej, a także rozwoju społeczno-gospodarczego. Należy zmniejszać te różnice w celu stworzenia w pełni zintegrowanej europejskiej sieci infrastruktury transportowej. Jest to kolejne ważne zadanie dla korytarza Morze Północne-Bałtyk.



Korytarz Morze Północne – Bałtyk powinien funkcjonować w ścisłej współpracy z kolejowym korytarzem towarowym Morze Północne – Bałtyk (RFC8, utworzonym na mocy rozporządzenia nr 913/2010), który zapewnia jednolity system organizacji transportu kolejowego i zarządzania nim na większej części korytarza Morze Północne – Bałtyk, i który został w pełni uruchomiony w listopadzie 2015 r. a do 2020 r. przewiduje się jego przedłużenie na Łotwę i Estonię do 2020 r.

Interesy 40 regionów położonych wzdłuż korytarza Morze Północne –Bałtyk, jak również interesy społeczeństwa obywatelskiego, na które ma wpływ projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania, powinny zostać odpowiednio uwzględnione w procesie rozwoju korytarza.

### **Zgodność z wymaganiami technicznymi we wszystkich rodzajach transportu**

Innym celem korytarza (podobnie jak w przypadku wszystkich pozostałych dziewięciu korytarzy) jest osiągnięcie do 2030 r. zgodności infrastruktury transportowej wszystkich rodzajów z wymaganiami technicznymi, o których mowa w rozporządzeniu (UE) Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r.

### **Efektywne węzły miejskie**

Istotną cechą korytarza Morze Północne – Bałtyk jest to, że obejmuje on ważne węzły miejskie będące multimodalnymi punktami przecięcia z innymi korytarzami. Helsinki stanowią połączenie z korytarzem Skandynawia – Morze Śródziemne. Warszawa i Poznań stanowią połączenie z korytarzem Bałtyk – Adriatyk, natomiast Berlin i Hanower z korytarzem Orient – Wschodnia część regionu Morza Śródziemnego oraz z korytarzem Skandynawia – Morze Śródziemne. W zachodniej części korytarza, Kolonia, Nijmegen, Liege i Bruksela stanowią punkty przecięcia z korytarzem Ren – Alpy, a Antwerpia, Rotterdam i Amsterdam są punktami przecięcia korytarzy Ren – Alpy i Morze Północne –Morze Śródziemne.

Rozwój wzajemnych połączeń transportowych między głównymi węzłami miejskimi stanowi najważniejszy cel korytarza. Uznaje się, że ww. węzły o dużym znaczeniu gospodarczym mają zasadnicze znaczenie nie tylko dla przedmiotowego korytarza, ale również dla pozostałych części sieci TEN-T. Działania podejmowane w punktach w których krzyżują się korytarze, mają na celu poprawę interoperacyjności, multimodalności i wzajemnych połączeń. Szczególnej uwagi wymaga realizacja połączeń między tymi węzłami ze względu na wysoki poziom zagęszczenia ruchu. Wdrażanie nowych rozwiązań z zakresu technologii informacyjnych jest w tym zakresie bardzo pożądane.

### **Nowe technologie**

Korytarz Morze Północne-Bałtyk (wraz ze wszystkimi korytarzami) powinien stanowić podstawę wdrażania nowych technologii i innowacji na dużą skalę, które mogą pomóc w zwiększaniu ogólnej efektywności europejskiego sektora transportowego i ograniczaniu emisji dwutlenku węgla, np. poprzez odpowiednio rozbudowane inteligentne systemy transportowe w różnych częściach korytarza. Nowe technologie są szczególnie ważne



w kontekście portów, autostrad morskich i logistyki. Biorąc w szczególności pod uwagę duże znaczenie transportu wodnego w korytarzu, należy podkreślić rolę dostaw i wykorzystania paliwa LNG do napędzania statków morskich i śródlądowych. Podstawowym czynnikiem napędzającym rozwój nowoczesnego i efektywnego systemu transportowego jest cyfryzacja całego łańcucha logistycznego. Korytarz Morze Północne-Bałtyk posiada już najlepszej klasy rozwiązania z zakresu technologii informacyjnych w sektorze przewozów towarowych na obu końcach korytarza, tj. w bliźniaczych portach Helsinki-Tallinn i w portach w Danii.

### **Potencjał gospodarczy**

W północnej i wschodniej części korytarza drzemie duży, niewykorzystany dotychczas potencjał gospodarczy. Przykładowo, Finlandia i Estonia są liderami pod względem wykorzystywania sektora technologii informacyjnych na potrzeby inteligentnych rozwiązań dla transportu i połączeń między miastami. Polska jest liderem pod względem gospodarczym wśród nowych państw członkowskich, a także jednym z państw UE, które uniknęły recesji w czasie ostatniego kryzysu gospodarczego. Korytarz Morze Północne-Bałtyk może stanowić platformę do dialogu także z interesariuszami z sektora przemysłowego.

### **Plan działań**

W 2014 r. Komisja Europejska zleciła firmie doradczej *Proximare* przeprowadzenie badania (zwanego dalej „badaniem z 2014 r.”) dotyczącego korytarza Morze Północne-Bałtyk. Drugi etap badania realizowany jest od września 2015 r. przez konsorcjum firm doradczych EY, Hacon, Stratec i Panteia. Na trzech forach korytarzowych zorganizowanych we wrześniu i grudniu 2015 r. oraz w marcu 2016 r. omawiano postępy w realizacji badania.

Ostatnie badanie stanowiło uaktualnienie badania z 2014 r., i dotyczyło m.in. oceny zgodności korytarza z wymaganiami technicznymi w 2014 r., aktualizacji listy projektów korytarza, analizy głównych problemów i wąskich gardeł uniemożliwiających dalszy jego rozwój. Na dzień 13.05.2016 r. państwa członkowskie i interesariusze zgłosili łącznie 370 projektów, które mają służyć wdrożeniu korytarza na całej jego długości od Helsinek do Antwerpii/Rotterdamu/Amsterdamu.

Niniejszy plan działań został częściowo oparty na badaniu prowadzonym od września 2015 r. i danych uzyskanych na forach korytarzowych, w których uczestniczyli przedstawiciele ośmiu państw członkowskich, a także zarządcy infrastruktury, przedstawiciele regionów i pozostali zainteresowani. Fora korytarzowe dowiodły, że stanowią ważną i konstruktywną platformę współpracy interesariuszy, których wsparcie ma podstawowe znaczenie dla udanego wdrożenia polityki.

Plan działań przedstawia wspólną wizję sformułowaną na podstawie pracy wszystkich interesariuszy w celu ostatecznej realizacji korytarza. Motorem planu działań jest wspólny interes państw członkowskich położonych wzdłuż korytarza. Ma stanowić ramy do określenia priorytetów w ramach poszczególnych kroków, których podjęcie jest niezbędne w celu realizacji korytarza.



## 2. Charakterystyka korytarza Morze Północne-Bałtyk

W niniejszym rozdziale przedstawiono charakterystykę trasy korytarza Morze Północne-Bałtyk i przegląd jego zgodności z wymaganiami technicznymi, o których mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE.

W Korytarzu Morze Północne-Bałtyk leży 16 portów lotniczych sieci bazowej, 12 portów morskich, 20 portów śródlądowych, 17 terminali kolejowo-drogowych, korytarz przecina przechodzi przez 40 regionów UE. Multimodalny korytarz z linią kolejową o długości 5.986 km i siecią dróg o długości 4.092 km łączy stolice wszystkich państw członkowskich, które przecina: Helsinki (FI), Tallinn (EE), Rygę (LV), Wilno (LT), Warszawę (PL), Berlin (DE), Brukselę (BE) i Amsterdam (NL). Wśród 17 węzłów miejskich jest 14 węzłów łączących kilka korytarzy: Helsinki (2 korytarze), Warszawa (2), Poznań (2), Łódź (2), Berlin (3), Hamburg (3), Brema (3), Hanower (3), Kolonia (2), Düsseldorf (2), Bruksela (3), Antwerpia (3) Rotterdam (3) i Amsterdam (3). Dzięki temu korytarz ma potencjał, aby stać się jednym z najbardziej zróżnicowanych korytarzy w Unii Europejskiej.

Poniżej przedstawiono przegląd zgodności korytarza z wymaganiami technicznymi, o których mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r.

### Kolej

Całkowita sieć kolejowa korytarza Morze Północne-Bałtyk ma długość 5.986 km. W tabeli poniżej przedstawiono podsumowanie oceny zgodności sieci kolejowej z wymaganiami technicznymi. Dla każdego wymagania technicznego przedstawiono szczegółową analizę.





Tabela 1. Zgodność z wymaganiami TEN-T (2014). Kolej.

KOLEJ		Wszystkie dane: procent wszystkich odcinków spełniających odpowiedni standard								
Parametry TEN-T		BE	NL	DE	PL	LT	LV	EE	FI	Korytarz Morze Północne-Bałtyk
<b>Długość wszystkich odcinków</b>	Km	397	477	1,783	1,442	848	594	442	3	<b>5,986</b>
<b>Elektryfikacja</b>	% linii zelektryfikowanych	100%	100%	97%	91%	18%	11%	17%	100%	<b>75%</b>
<b>Rozstaw szyn (szerokość toru)</b>	1.435 mm	100%	100%	100%	100%	13%	0%	0%	0%	<b>76%</b>
<b>Prędkość linii (podstawowe linie towarowe)</b>	≥100km/h	80%	100%	100%	9%	25%	0%	100%	Nd.	<b>61%</b>
<b>Obciążenie osi (podstawowe linie towarowe)</b>	22,5 t	100%	100%	100%	99%	100%	100%	100%	Nd.	<b>100%</b>
<b>Długość składu (podstawowe linie towarowe)</b>	min. 740 m	100%	100%	100%	38%	100%	100%	100%	Nd.	<b>85%</b>
<b>ERTMS/System sygnalizacji</b>	TAK	32%	43%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	<b>7%</b>

Podstawowe utrudnienie techniczne stanowi fakt, że w korytarzu Morze Północne-Bałtyk występują tory kolejowe o trzech różnych **rozstawach szyn**. Sieć kolejowa w Belgii, Danii, Niemczech i Polsce składa się z torów o standardowym rozstawie szyn (1.435 mm). Na Łotwie i Litwie tory mają rozstaw szyn 1.520 mm, ale wyjątkiem jest odcinek od Kowna do granicy państwowej z Polską (na długości 115 km istnieją równoległe tory o rozstawie szyn 1.520 mm i 1.435 mm). W Estonii obowiązują te same parametry techniczne dla sieci kolejowej jak na Łotwie i Litwie, tj. rozstaw szyn jest równy 1.520 mm. Jedynie w Finlandii tory kolejowe mają rozstaw szyn 1.524 mm. Sieci państw bałtyckich i Finlandii są więc w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 odizolowanymi sieciami kolejowymi i nie dotyczą ich wskazane wymagania techniczne.

Wdrożenie systemu **ERTMS** jest najbardziej zaawansowane w Holandii, gdzie obejmuje 43% linii korytarza. W Belgii 32% odcinków korytarza Morze Północne-Bałtyk wyposażone jest w ten interoperacyjny system zarządzania ruchem kolejowym. System zarządzania ruchem wdrażany jest w pozostałych państwach członkowskich, a harmonogram uruchomienia ERTMS wzdłuż korytarza zawarty jest w Planie działań ERTMS 2016 i w dokumencie *European Deployment Plan for ERTMS*. Na podstawie informacji otrzymanych od zaangażowanych państw członkowskich, Komisja Europejska potwierdziła, że linie kolejowe o rozstawie szyn 1.520 mm korytarza Morze Północne-Bałtyk sieci bazowej nie zostaną objęte europejskim planem wdrożenia ERTMS.



Korytarz Morze Północne-Bałtyk jest **zelektryfikowany** na całej długości na terenie Belgii, Holandii, Niemiec, Finlandii i Polski, z wyłączeniem odcinka o długości ok. 60 km między Oldenburgiem i Wilhelmshaven w Niemczech (powinien zostać zelektryfikowany do 2022 r.) i odcinka o długości 100 km z Białegostoku do granicy polsko-litewskiej. Z kolei na Litwie jedynie linia Kowno-Wilno (o długości ok. 105 km) jest linią zelektryfikowaną. Przewiduje się także zelektryfikowanie węzła kolejowego Wilna z obwodnicą (ok. 35 km) do 2019 r. i linii Koszedary-Szawle (145 km) do 2020 r. Na Litwie i w Estonii regionalne linie transportu pasażerskiego wokół stolic są zelektryfikowane. Ruch transgraniczny między państwami bałtyckimi i Polską odbywa się obecnie wyłącznie przy wykorzystaniu trakcji spalinowej. W państwach członkowskich wykorzystuje się także różne systemy napięcia, ale nie będzie to stanowić problemu na granicach, jeżeli lokomotywa zostanie wyposażona w odpowiedni konwerter.

Jedynie bardzo nieliczne odcinki sieci nie spełniają standardu maksymalnego **obciążenia osi** do 22,5 t.

Minimalna **długość pociągu** na większości odcinków korytarza jest równa 740 m. Problemy istnieją w dalszym ciągu w Belgii ze względu na obowiązujące tam ograniczenia w długości pociągu do 650 m w godzinach szczytu. W Niemczech pociągi o długości 740 m mogą kursować w określonych godzinach zgodnie z harmonogramem. Sieć o rozstawie szyn 1.520 mm w państwach bałtyckich spełnia wymagania rozporządzenia. Sieć w Polsce nie spełnia ich na odcinku linii E20 między Poznaniem i granicą z Niemcami, na węzłach w Poznaniu i w Warszawie (częściowo) oraz na trasie „Rail Baltica”. Tak zróżnicowana sytuacja w poszczególnych państwach członkowskich tworzy istotne utrudnienia dla płynnego międzynarodowego transportu towarowego. Zwiększenie długości pociągów wymaga wystarczającej liczby torów bocznych.

W Holandii spełniony jest wymóg dotyczący maksymalnej prędkości konstrukcyjnej wynoszącej 100 km/h w odniesieniu do kolejowych linii towarowych. Odmienna sytuacja jest jednak w Belgii. Odcinki w Belgii, które nie spełniają wymagań pod względem prędkości pociągów, znajdują się między Glons a granicą z Niemcami (39 km), między Angleur i Liège Guillemins (3 km) oraz w węzłach kolejowych Aarschot (0,5 km) i Hasselt (2 km). Odcinek między Lier i Antwerpią (10 km) w Belgii również nie spełnia tych wymagań.

W Niemczech zidentyfikowano niewielką liczbę odcinków, które nie spełniają wymagań. Są to główne oddzielne linie towarowe, połączenia i obwodnice w pobliżu stref zurbanizowanych.

W Polsce zgodność linii kolejowych wzdłuż korytarza z wymaganiami pod względem prędkości jest niska, co wynika przede wszystkim z ograniczeń prędkości na określonych odcinkach (w szczególności na południowej obwodnicy Warszawy i linii „Rail Baltica” w pobliżu granicy państwowej z Litwą) i zróżnicowania dozwolonych prędkości na części odcinków, co prowadzi do zmniejszenia średniej prędkości. Część długich odcinków jest bliska spełnienia wymagań: między Warszawą i granicą państwową z Niemcami (średnia prędkość między 80 a 99 km/h w zależności od odcinka), między Zielonąką i Białymstokiem (średnia prędkość powyżej 80 km/h). Modernizacja tylko tych odcinków doprowadziłaby do podwyższenia poziomu zgodności znacznie powyżej 60%. Na odcinku między Oleckiem i Białymstokiem ograniczenia prędkości wynoszą 80 i 120 km/h, a z Olecka do granicy państwowej z Litwą ograniczenie prędkości wynosi jedynie



30-60 km/h, ale zostanie podwyższone po modernizacji. Ograniczenie prędkości do 40-70 km/h na obwodnicy towarowej Warszawy również nie spełnia wymogów dotyczących prędkości, ale planuje się rozwiązanie tego problemu.

W państwach bałtyckich nie wszystkie linie spełniają wymagania pod względem prędkości. Trasa „Rail Baltica” – po jej zakończeniu - będzie w pełni zgodna z wymaganiami technicznymi. Na Litwie oddana w ostatnim czasie do użytku linia kolejowa o rozstawie szyn 1.435 mm wzdłuż istniejącej linii o rozstawie szyn 1.520 mm pozwala na osiągnięcie prędkości 120 km/h (80 km/h w przypadku transportu towarowego). Jeżeli linia ta zostałaby jednak zmodernizowana, wyposażona w ERTMS i zelektryfikowana, możliwe byłoby zwiększenie prędkości. Odizolowana sieć kolejowa o rozstawie szyn 1.520 mm została wyłączona z konieczności spełnienia wymagań dotyczących maksymalnej prędkości.

### **Terminale kolejowo-drogowe (TKD)**

W Finlandii korytarz Morze Północne-Bałtyk posiada trimodalny terminal w porcie w Helsinkach. Podobnie jak w Finlandii, terminale kolejowo-drogowe w Estonii istnieją w portach, ale nie funkcjonują samodzielnie w oderwaniu od portów. Wyjątkiem jest pomysł budowy suchego portu na przedmieściach Tallinna. Na Łotwie nie ma żadnych terminali kolejowo-drogowych, ale planuje się ich budowę w ramach projektu „Rail Baltica”. W 2015 r. zakończono budowę dwóch terminali na Litwie - w Wilnie i Kownie.

W Polsce powstaje sieć terminali kolejowo-drogowych dzięki finansowaniu z Funduszu Spójności w okresie programowania 2007-2013 i bieżącym. Trzy najważniejsze obszary lokalizacji terminali kolejowo-drogowych to węzły miejskie w Poznaniu, Łodzi i Warszawie. Wszystkie z nich posiadają korzystne położenie w punktach przecinania się dwóch korytarzy TEN-T (korytarza Bałtyk-Morze Adriatyckie i Morze Północne-Bałtyk). W ramach każdego węzła istnieje zazwyczaj kilka terminali kolejowo-drogowych, co odzwierciedla wysoko zliberalizowany rynek towarowych przewozów kolejowych w Polsce. Największa liczba terminali kolejowo-drogowych znajduje się w Poznaniu, który z racji swojego usytuowania określany jest jako brama z Polski do Niemiec.

Na obszarach portów w Holandii istnieją zarówno terminale kolejowo-drogowe, jak i terminale trimodalne. W przypadku Amsterdamu i Rotterdamu istnieje co najmniej jeden terminal, który spełnia wszystkie parametry.

W Belgii terminal kolejowo-drogowy znajduje się w porcie w Antwerpii. W strefie portowej 24 terminale wyposażone są w połączenie szynowe równoległe do dojazdu dla samochodów ciężarowych. Jeden z takich terminali - Combinant, jest otwarty dla wszystkich operatorów.

### **Śródlądowe drogi wodne**

Korytarz Morze Północne-Bałtyk posiada dobrze działającą sieć śródlądowych dróg wodnych rozciągającą się na obszarze od portów Morza Północnego do Berlina. W tabeli poniżej przedstawiono przegląd ich zgodności z wymaganiami technicznymi.





Tabela 2. Zgodność z wymaganiami TEN-T (2014). Śródlądowe drogi wodne.

Parametr	Wymaganie	BE	NL	DE	PL	LT	LV	EE	FI	Korytarz
<b>Klasa EKMT</b>	Klasa IV	100%	100%	100%	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	<b>100%</b>
<b>Długość statków i barek</b>	od 80-85 m	100%	100%	100%	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	<b>100%</b>
<b>Maksymalna szerokość</b>	od 9,50 m	100%	100%	100%	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	<b>100%</b>
<b>Minimalna głębokość</b>	od 2,50 m	100%	100%	100%	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	<b>100%</b>
<b>Tonaż</b>	od 1.000-1.500 t	100%	100%	100%	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	<b>100%</b>
<b>Maksymalna wysokość pod mostami</b>	od 5,25 m	100%	100%	70%	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	<b>86%</b>
<b>Dostępność alternatywnych paliw</b>	Wskazanie dostępności do 2030 r.	100%	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	<b>Nd.</b>

Mimo że sieć śródlądowych dróg wodnych w zasadzie spełnia wymagania techniczne, należy zauważyć, że zmiany klimatu mają wpływ na całą sieć TEN-T. Ze względu na skrajnie niskie opady deszczu, niski lub wysoki poziom wody, w sieci może występować problem z żeglownością.

Na śródlądowych drogach wodnych niezakłóconą podróż korytarzem Morze Północne-Bałtyk umożliwiają następujące elementy infrastruktury:

- odpowiednio szerokie tory wodne (w tym brak ostrych zakrętów). Dzięki temu możliwe jest wykorzystanie długich i szerokich statków;
- odpowiednio głębokie tory wodne. Czym głębsze tory wodne, tym większe ładunki można transportować statkiem;
- odpowiednio wysoko zamontowane mosty, które umożliwiają transport wysokich ładunków;
- odpowiednie wymiary śluz: szerokość, długość i głębokość;
- wysokość mostów lub przeszkód na śluzach;
- niezawodne tory wodne i śluzy pod względem poziomu wód.

Wszystkie te elementy przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa, uzyskania optymalnej ładowności i oszczędności czasu, zwiększając zasadniczo znaczenie żeglugi śródlądowej w łańcuchu logistycznym, a także tworząc rozwiązania dla problemu dużego natężenia ruchu, zwłaszcza w połączeniu z działaniami w ramach priorytetu systemu informacji rzecznej.

Jednym z kryteriów wyboru odcinków sieci bazowej w Holandii było spełnienie przez odcinek wymagań klasy IV EKMT. Wiąże się to także z zapewnieniem minimalnej wysokości pod mostami 5,25 m i minimalnej głębokości 2,5 m. Sieć w Holandii spełnia te wymagania techniczne.

W Belgii wszystkie odcinki korytarza Morze Północne-Bałtyk spełniają wymagania klasy VI EKMT.

Sieć śródlądowych dróg wodnych na terenie Niemiec spełnia wymagania techniczne z wyjątkiem jednego parametru, tzn. minimalna wysokość pod mostami nie jest jeszcze zapewniona na niektórych odcinkach Kanału Ren-Herne, Kanału Dortmund-Ems i rzece Weser.



Holandia, Belgia i Niemcy dokonali transpozycji dyrektywy w sprawie **systemu informacji rzecznej (RIS)**. Wdrożono szereg aplikacji RIS oraz międzynarodową wymianę danych na potrzeby raportowania elektronicznego między Holandią i Niemcami.

## Porty śródlądowe

W korytarzu znajduje się 20 portów śródlądowych, głównie w Belgii, Holandii i Niemczech. W tabeli poniżej przedstawiono przegląd ich zgodności z wymaganiami technicznymi.

Tabela 3. Zgodność z wymaganiami TEN-T (2014). Porty śródlądowe.

Parametr	Wymaganie	BE	NL	DE	PL	LT	LV	EE	FI	Korytarz
<b>Klasa EKMT</b>	Połączenie klasy IV	100%	100%	100%	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	<b>100%</b>
<b>Połączenie z koleją</b>	Porty podstawowe do połączenia z koleją do 2030 r.	100%	100%	100%	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	<b>100%</b>
<b>Dostępność czystych paliw</b>	Dostępne do 2025 r.	33%	33%	0%	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	<b>15%</b>
<b>Dostępność co najmniej jednego terminalu towarowego otwartego dla wszystkich operatorów</b>	W sposób niedyskryminacyjny i stosowanie przejrzystych opłat	100%	100%	100%	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	<b>100%</b>

Wszystkie porty śródlądowe spełniają wymagania klasy IV TWS. Oprócz Berlina i Hamm, które posiadają połączenie klasy IV EKMT, wszystkie porty śródlądowe posiadają połączenia drogami wodnymi klasy V i wyższej. Zagwarantowany jest także dostęp do co najmniej jednego terminala towarowego dla wszystkich operatorów, ale w dalszym ciągu niezbędne jest zapewnienie dostępności paliw ekologicznych.

## Porty morskie i infrastruktura morska

W Korytarzu Morze Północne-Bałtyk leży 12 bazowych portów morskich łączących porty Morza Bałtyckiego w Helsinkach (FI), Tallinnie (EE), Rydze, Ventspils (LV) i Kłajpedzie (LT) z portami Morza Północnego w Hamburgu, Bremie i Wilhelmshaven (DE), Amsterdamie, Rotterdamie, Moerdijk (NL) i Antwerpii (BE). Początek i koniec korytarza tworzą port w Helsinkach (FI) na wschodzie, port w Antwerpii (BE) i porty w Amsterdamie i Rotterdamie (NL) na zachodzie. W tabeli poniżej przedstawiono przegląd zgodności z wymaganiami technicznymi.

Tabela 4. Zgodność z wymaganiami TEN-T (2014). Porty morskie i infrastruktura morska.

Parametr	Wymaganie	BE	NL	DE	PL	LT	LV	EE	FI	Korytarz
<b>Połączenie z siecią kolejową, wodami śródlądowymi i siecią drogową</b>	Porty podstawowe do połączenia z koleją do 2030 r.	100%	100%	100%	Nd.	100%	100%	0%	100%	<b>92%</b>
<b>Dostępność alternatywnych paliw</b>	Dostępne do 2025 r.	100%	100%	0%	Nd.	100%	0%	0%	0%	<b>42%</b>



W Helsinkach istnieją trzy porty, które tworzą kompleks portowy w tym mieście. Port zachodni i port południowy to dwa porty, które położone są w centrum Miasta. Służą głównie do obsługi ruchu pasażerskiego i promów pasażersko-samochodowych oraz posiadają przepustowość do obsługi przewozów krajowych. Główne kierunki w ruchu pasażerskim to Tallinn i Sztokholm. Trzecim portem jest nowy port towarowy Vuosaari, który znajduje się we wschodniej części miasta i służy głównie do obsługi ruchu towarowego.

Estonia posiada dwa porty, które tworzą kompleks portowy w Tallinnie. Jednym z nich jest Stary Port (Vanasadam), który służy głównie do obsługi ruchu pasażerskiego i promów pasażersko-samochodowych, ale posiada także pewną przepustowość do obsługi ruchu towarowego. Główne kierunki promów w ruchu pasażerskim to Helsinki i Sztokholm.

Wolny Port Ryga na Łotwie to największy port na Morzu Bałtyckim. Port jest połączony z siecią kolejową, ale planuje się dalszą modernizację portowej sieci kolejowej. Przyszłe plany przewidują połączenie portu bezpośrednio z siecią TEN-T, trasą przez północny korytarz transportowy Rygi. Innym portem na Łotwie wzdłuż korytarza jest niezamierzający Wolny Port Ventspils, który posiada dogodne połączenie drogowe i kolejowe.

Na Litwie niezamierzający Stary Port w Kłajpedzie jest największym węzłem transportowym w tym kraju, posiadającym dobrze rozwinięte połączenia drogowe i kolejowe z resztą kraju. Port morski w Kłajpedzie ma obecnie maksymalną dopuszczalną głębokość 13,2 m dla kontenerowców, którą uważa się za niewystarczającą.

Na terenie Niemiec wzdłuż korytarza Morze Północne-Bałtyk znajdują się cztery porty morskie: Hamburg, Bremerhaven, Bremea i Wilhelmshaven. Hamburg jest trzecim największym portem śródlądowym w Niemczech i największym portem kolejowym w Europie. Wilhelmshaven jest jedynym głębokim portem w Niemczech (18 m głębokości). Porty te wyposażone są w wystarczające połączenia drogowe i kolejowe.

Cztery porty Morza Północnego, tj. Rotterdam, Antwerpia, Hamburg i Amsterdam (porty RAHA), to cztery największe porty w Europie, wobec czego stanowią one ważną bramę na zachodnim końcu korytarza Morze Północne-Bałtyk. Ich połączenia z głębią ładu, połączenia „ostatniej mili”, połączenia średniego dystansu z najbliższym węzłem miejskim, jak i połączenia z główną osią korytarza Morze Północne-Bałtyk na wschód, mają istotne znaczenie dla efektywnego działania korytarza.

Porty w Amsterdamie, Rotterdamie i Antwerpii posiadają zarówno dostęp do sieci drogowej, jak i kolejowej. Istnieje również dostęp do tych portów śródlądowymi drogami wodnymi. W Rotterdamie i Antwerpii obsługa ładunków w portach odbywa się przy 50% udziale transportu drogowego, udział transportu śródlądowymi drogami wodnymi wynosi 40%,. Celem do 2030 r. jest jego istotne ograniczenie i przesunięcie transportu towarowego na linie kolejowe, śródlądowe drogi wodne i żeglugę bliskiego zasięgu. Istnieją wystarczające ku temu połączenia śródlądowych dróg wodnych z głębią ładu.



Porty w Antwerpii, Amsterdamie i Rotterdamie oferują LNG jako **alternatywne źródło paliw**. W Antwerpii prowadzone są prace nad dostawami LNG. Oczekuje się, pierwszy statek napędzany LNG zacznie kursować między niemieckimi portami w Bremerhaven i Bremie w ciągu tego roku. Zakłada się, że alternatywne paliwa w portach niemieckich będą dostępne do 2025 r. W listopadzie 2014 r. oddano do użytku pływający terminal LNG w porcie w Kłajpedzie, w 2017 r. planuje się także wprowadzenie usług dostaw paliw LNG dla statków. Planuje się także dostawy paliw alternatywnych w portach na Łotwie, co powinno zostać zrealizowane w ramach projektu prywatnego. W Tallinnie nie stosuje się jak dotąd żadnych rozwiązań w zakresie paliw alternatywnych, chociaż w porcie towarowym w Muugo planuje się budowę terminali LNG i LPG. Budowa infrastruktury LNG i poprawa dojazdu są także planowane w porcie towarowym Vuosaari w Helsinkach.

Porty w Antwerpii, Amsterdamie, Rotterdamie, Helsinkach, w państwach bałtyckich i w Niemczech posiadają wystarczające zaplecze techniczne na potrzeby zbierania **odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunków**.

## Drogi

Trasa o długości 4.092 km łączy stolicy wszystkich państw członkowskich wzdłuż korytarza Morze Północne-Bałtyk. W tabeli poniżej przedstawiono przegląd zgodności dróg z wymaganiami technicznymi.

Tabela 5. Zgodność z wymaganiami TEN-T (2014). Drogi.

Parametr	Wymaganie	BE	NL	DE	PL	LT	LV	EE	FI	Korytarz
<b>Klasa dróg</b>	Drogi muszą być albo drogami ekspresowymi albo autostradami do 2030 r.	100%	100%	100%	56%	55%	8%	7%	100%	<b>70%</b>
<b>Parkingi wzdłuż dróg, w tym ich poziom bezpieczeństwa</b>	Wystarczające parkingi, co najmniej co 100 km, do 2030 r.	Nd.	100%	100%	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	<b>Nd.</b>
<b>Dostępność alternatywnych paliw</b>	Dostępne do 2025 r.	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	<b>100%</b>

W Helsinkach trzecia największa obwodnica wokół miasta (Kehä III) łącząca zarówno port towarowy Vuosaari, jak i port lotniczy, jest wyposażona w pasy 2+2, ale wymaga modernizacji pod względem lepszych połączeń z szeregiem dróg, w tym dojazdu do lotniska i portu Vuosaari.

Główną drogą dla wszystkich trzech państw bałtyckich jest „Via Baltica”, która na wielu odcinkach nie spełnia wymagań technicznych, nie będąc ani drogą ekspresową, ani autostradą. Droga „Via Baltica” jest główną arterią w kierunku północno-południowym między Polską i państwami bałtyckimi. Na przyszłym przebiegu trasy Via Baltica występuje wyraźny brak infrastruktury wysokiej jakości, co skutkuje obecnie dużym zatłoczeniem trasy.

Na Łotwie droga „Via Baltica” jest drogą dwupasmową z występującymi utrudnieniami pod względem przepustowości na odcinku między obwodnicą Rygi i Bauską, który w niektórych miejscach wymaga poszerzenia z dwóch do czterech pasów ruchu



(w tym wybudowania obwodnic). Mając na uwadze niedostatki w systemie transportowym Rygi, w tym brak przepustowości i wysoce rozdrobniony charakter, konieczna jest budowa nowej infrastruktury w celu stworzenia niezawodnego połączenia z siecią TEN-T („ostatniej mili”) i przedłużenia sieci TEN-T do portu w Rydze. Droga do portu w Ventspils posiada także dwa pasy z wyjątkiem obwodnicy Rygi.

Na Litwie droga „Via Baltica” jest drogą dwupasmową z wyjątkiem odcinka o długości 20 km na północ od Kowna, który ma cztery pasy. Połączenie wschód-zachód z portu w Kłajpedzie przez Kowno do Wilna tworzy czteropasmowa droga ekspresowa, która wkrótce zostanie przebudowana do standardów autostrady.

W Polsce połączenie między Warszawą i Litwą („Via Baltica”) tworzy zasadniczo głównej mierze dwupasmowa droga krajowa. Ponieważ w ostatnim czasie droga „Via Baltica” zyskała na znaczeniu, obecnie albo trwa jej budowa (odcinki bliżej Warszawy) albo organizowane są przetargi (odcinki bliżej Litwy) albo trwają zaawansowane prace planistyczne (część centralna).

Z Warszawy w kierunku granicy państwowej z Białorusią prowadzi dwupasmowa droga krajowa z obwodnicą Mińska Mazowieckiego odpowiadającą standardom autostrady (w pobliżu Warszawy). Dalsza modernizacja drogi została wstrzymana ze względu na ograniczenia budżetowe. Wyjątek stanowi jedynie zakończenie budowy odcinka między Warszawą i Mińskiem Mazowieckim.

W Polsce sieć drogowa od granicy państwowej z Niemcami do Warszawy to przede wszystkim nowa czteropasmowa autostrada A2. W węźle warszawskim linia drogowa korytarza Morze Północne-Bałtyk rozdziela się w dwóch kierunkach: północno-wschodnim do państw bałtyckich i wschodnim na Białoruś. Obwodnica ekspresowa Warszawy jest gotowa, jeśli chodzi o ruch w kierunku Litwy. Zakończona jest jednak budowa jedynie pierwszego etapu obwodnicy południowej, wobec czego jadący w kierunku Białorusi muszą przejechać przez sieć wewnętrznych dróg miejskich o dużym natężeniu ruchu. Obecnie zawierane są umowy na zaprojektowanie i budowę brakującego odcinka obwodnicy (a budowa powinna rozpocząć się pod koniec 2017 r.).

Efektywne zarządzanie nowoczesną siecią drogową w Polsce zostanie wdrożone przy wykorzystaniu zaawansowanych technologii innowacyjnych, w szczególności w zakresie zarządzania ruchem w ramach krajowego systemu zarządzania ruchem (KSZR).

W zasadzie wszystkie odcinki dróg wzdłuż korytarza na terenie Niemiec należą do niemieckiego systemu autostrad. Drogi o standardzie autostrady brak jest na krótkim odcinku A30 o długości ok. 10 km w pobliżu Bad Oeynhausen. Obecnie trwa jednak budowa obwodnicy Bad Oeynhausen, która powinna zostać otwarta dla ruchu pod koniec 2018 r. Innym wąskim gardłem w systemie autostrad w Niemczech jest jedynie czteropasmowa obwodnica Berlina, co powoduje utrudnienia pod względem natężenia ruchu. Ograniczenia te zostaną wyeliminowane wraz z zakończeniem prowadzonych i planowanych prac budowlanych: rozszerzeniem jezdni do 8 pasów na odcinku między Poczdamem i Nuthetal, a także zakończeniem budowy północnej obwodnicy Berlina (6 pasów).



Obwodnica Kolonii ma co najmniej sześć pasów. Oprócz już zakończonej budowy ośmiu pasów na odcinku Kolonia-Heumar-Kolonia-Mühlheim rozpoczęto prace budowlane na odcinku północnym (Kolonia-Mühlheim-Leverkusen-centrum), które zostaną zakończone pod koniec 2017 r.

Mimo że istniejąca sieć drogowa w Belgii spełnia wymagania rozporządzenia TEN-T i przepustowość jest stosunkowo duża, występują problemy wynikające z dużego natężenia ruchu i dotyczą węzłów miejskich w Antwerpii i Brukseli.

Sieć autostrad wzdłuż korytarza na terenie Holandii wyposażona jest na większości odcinków w cztery pasy, przy czym planuje się rozszerzenie jezdni na odcinkach o największym natężeniu ruchu. Autostrady na najbardziej popularnych odcinkach między Amsterdamem i Rotterdamem posiadają sześć lub osiem pasów, ale mimo dużej przepustowości sieci autostrad natężenie ruchu w dalszym ciągu stanowi problem. Priorytetem dla rządu holenderskiego jest bardziej powszechne wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych.

Jeśli chodzi o **zapewnienie źródeł paliw alternatywnych** wzdłuż korytarza, to osiągnięto istotny postęp w tym zakresie. Prowadzone są projekty budowy stacji ładowania samochodów elektrycznych i stacji paliwowych LPG lub LNG.

## Porty lotnicze

Wzdłuż korytarza Morze Północne-Bałtyk leży 16 portów lotniczych sieci bazowej. Rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 stanowi, że określone porty lotnicze sieci bazowej muszą zostać wyposażone w połączenia kolejowe (najlepiej szybkich prędkości) do 2050 r. Wzdłuż korytarza Morze Północne-Bałtyk istnieje 8 portów lotniczych, które muszą spełniać to wymaganie. W tabeli poniżej przedstawiono podsumowanie oceny ich zgodności z wymaganiami technicznymi.

Tabela 6. Zgodność z wymaganiami TEN-T (2014). Porty lotnicze.

Parametr	Wymaganie	BE	NL	DE	PL	LT	LV	EE	FI	Korytarz
<b>Przepustowość umożliwiająca wykorzystanie alternatywnych paliw ekologicznych</b>	Dostępne (2014 r.)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	<b>0%</b>
<b>Połączenie z siecią transportową</b>	System kolei lub system kolei miejskiej i sieć drogowa, należy połączyć określone porty lotnicze z systemem kolei do 2050 r.	100%	100%	100%	100%	Nd.	0%	Nd.	100%	<b>88%</b>

Spośród 8 portów lotniczych wzdłuż korytarza, które muszą mieć połączenie kolejowe (w Helsinkach, Rydze, Warszawie, Berlinie, Brandenburg, Hamburgu, Kolonii, Brukseli i Amsterdamie) 6 portów spełniło to wymaganie w 2014 r. Połączenie kolejowe między portem lotniczym i centrum Helsinek zostało otwarte dla pasażerów w 2015 r. Co więcej, planuje się dodatkowe połączenia dla pociągów towarowych i długodystansowych pociągów pasażerskich.





Ryga nie spełnia jeszcze powyższego wymagania i planuje połączenie portu lotniczego z systemem kolei równoległe do realizacji projektu linii kolejowej o normalnym rozstawie szyn „Rail Baltica”, co ma zapewnić połączenie kolejowe z portem lotniczym do 2030 r.

Spośród 8 portów lotniczych wzdłuż korytarza, które nie muszą mieć połączenia kolejowego (w Tallinnie, Wilnie, Łodzi, Poznaniu, Bremie, Hanowerze, Liège i Rotterdamie), Wilno i Hanower posiadają takie połączenia. Porty lotnicze w Bremie i Rotterdamie posiadają połączenia tramwajowe z głównymi dworcami kolejowymi. W porcie lotniczym w Tallinnie stacja kolejowa istniejącej sieci bazowej (i przyszły terminal pasażerski „Rail Baltica”) znajduje się w odległości ok. 1,5 km, a w ciągu kolejnych dwóch lat ma powstać połączenie tzw. *light rail* ze znajdującym się w pobliżu terminalem kolejowym w Ülemiste. Co prawda, port lotniczy w Wilnie posiada połączenie kolejowe, ale wykorzystanie linii jest niewielkie. W przypadku portów lotniczych w Łodzi i Poznaniu brak jest obecnie ścisłych planów budowy połączenia kolejowego. W przygotowaniu jest natomiast badanie na potrzeby budowy nowego połączenia kolejowego z przyszłym terminalem towarowym w porcie lotniczym w Liège. Prowadzone jest ono w ramach projektu Euro Carex, którego celem jest połączenie kolei dużych prędkości i towarowego transportu lotniczego na potrzeby transportu towarowego we współpracy z pozostałymi portami lotniczymi w Europie i centrami logistycznymi.

W żadnym porcie lotniczym wzdłuż korytarza w 2014 r. nie oferowano **paliw ekologicznych** dla samolotów.

## Węzły miejskie

Korytarz Morze Północne-Bałtyk posiada w Finlandii tylko jeden węzeł miejski - w Helsinkach. Zasadniczo niezbędna i już planowana jest modernizacja połączeń „ostatniej mili”, połączeń długodystansowych i węzłów morskich. Największe i najważniejsze projekty w Helsinkach dotyczą usunięcia wąskich gardeł w sieci kolejowej w centrum miasta, modernizacji połączenia kolejowego z portem lotniczym (pierwsze pasażerskie połączenie kolejowe otwarto w 2015 r.), zwiększenia przepustowości portu lotniczego i poprawy dostępu do portu towarowego Vuosaari pod miastem.

Jedynym węzłem miejskim w Estonii jest węzeł w stolicy. Niezbędne są połączenia „ostatniej mili”, ponieważ węzeł prowadzi dalej do strefy portowej w Muuga. Dodatkowo, trwa budowa nowego terminalu portu pasażerskiego i nowego terminalu kolejowego, które muszą zostać połączone z siecią korytarza. Jeśli chodzi o drogi i kolej, niezbędna jest nadal budowa obwodnic kolejowych drogowych i kolejowych.

Ryga stanowi jedyny węzeł miejski na Łotwie, który obejmuje port, port lotniczy i (główny) dworzec kolejowy. Wszystkie one połączone są odcinkami „ostatniej mili”. Wokół Rygi istnieje obwodnica, ale brakuje jej północnego odcinka. Brakuje również obwodnicy kolejowej w kierunku strefy portowej dla ruchu towarowego. Wskazane byłoby zwiększenie przepustowości terminala.

Węzeł w Wilnie obejmuje port lotniczy, dworzec kolejowy i terminal kolejowo-drogowy. Dworzec kolejowy posiada bezpośrednie połączenie z siecią bazową poprzez odcinek „ostatniej mili” w kierunku terminala i portu lotniczego. Podczas gdy linie kolejowe



w węźle wileńskim posiadają obwodnicę, istnieje jedynie część południowej obwodnicy autostradowej, a budowa obwodnicy zachodniej powinna zakończyć się w 2017 r.

W Polsce istnieją trzy węzły miejskie wzdłuż osi wschód-zachód korytarza Morze Północne-Bałtyk: w Poznaniu, Łodzi i Warszawie. We wszystkich tych miastach istnieją porty lotnicze, stacje kolejowe dla pasażerów i szereg terminali kolejowo-drogowych, z których w zasadzie wszystkie są bezpośrednio połączone z siecią korytarza Morze Północne-Bałtyk. Spośród projektów dotyczących węzłów miejskich, najważniejsze dotyczą sieci kolejowych. W Poznaniu i Warszawie niezbędna jest modernizacja istniejącej infrastruktury w celu zwiększenia przepustowości. Zwiększenie możliwości przesiadki pasażerów do innych rodzajów transportu jest niezbędne w Poznaniu. Budowa podziemnego tunelu kolejowego pod centrum miasta w Łodzi zmieni węzeł kolejowy w tym mieście, zapewniając nowe możliwości połączeń metropolitalnych, regionalnych i krajowych.

Dwa główne projekty drogowe wzdłuż korytarza Morze Północne-Bałtyk dotyczą węzłów na terenie Polski, w tym budowy południowej obwodnicy Warszawy i południowej obwodnicy Poznania wzdłuż autostrady A2, tak aby zwiększyć przepustowość tych tras. W Warszawie realizowane są cztery projekty, których celem jest modernizacja lokalnych obwodnic w strefie miejskiej. Spośród planowanych inwestycji w porty lotnicze najważniejsze są inwestycje w port lotniczy im. F. Chopina w Warszawie, w tym terminal towarowy i połączenia drogowe i transportem publicznym dla pasażerów.

W Berlinie istnieją cztery podstawowe stacje pasażerskie, dwa międzynarodowe porty lotnicze (Berlin-Tegel i Berlin-Schönefeld), jedna stacja rozrządowa, dwa terminale towarowe i trzy porty. Połączenia drogowe „ostatniej linii” borykają się z dużym natężeniem ruchu. Połączenia kolejowe są połączeniami bez ograniczeń. Śródlądowe drogi wodne stanowią także połączenia bez ograniczeń na otwartych dla żeglugi rzekach Berlina. Rzeki w centrum miasta służą bardziej na potrzeby statków pasażerskich niż towarowych. Zakończono budowę połączeń „ostatniej mili” z międzynarodowym portem lotniczym Berlin-Brandenburg, ale nie zaczął działać jeszcze sam port. Po otwarciu nowego portu lotniczego Berlin-Brandenburg dotychczasowy międzynarodowy port lotniczy Berlin-Tegel zostanie zamknięty.

Węzeł Hamburga jest jednym z największych węzłów miejskich wzdłuż korytarza. Port będący częścią węzła jest trzecim największym pod względem przeładunku towarów portem korytarza. Problemem nie są parametry infrastruktury „ostatniej mili”, ale węzeł wymaga dużej przepustowości dla transportu kolejowego i drogowego.

Węzeł miejski Hanoweru jest połączony z korytarzem linią kolejową, śródlądowymi drogami wodnymi i drogami lądowymi. Połączenia drogowe i kolejowe posiadają odpowiednie połączenia „ostatniej mili” między korytarzem a siecią węzła miejskiego. Połączenia „ostatniej mili” śródlądowymi drogami wodnymi mają zbliżoną jakość jak sam korytarz.

Węzeł w Brukseli obejmuje połączenia kolejowe, drogowe, śródlądowymi drogami wodnymi, ale to ostatnie połączenie nie jest częścią korytarza Morze Północne-Bałtyk. Mówiąc ogólnie, natężenie ruchu kolejowego i drogowego obniża jakość połączeń





„ostatniej mili”. Natężenie ruchu kolejowego, w szczególności na osi północ-południe ogranicza możliwości przewozów pasażerskich i towarowych w korytarzu.

Będąc drugim największym portem w Europie, Antwerpia stanowi duży węzeł portowy. W Antwerpii krzyżują się korytarze Morze Północne-Bałtyk, Ren-Alpy i Morze Północne-Morze Śródziemnomorskie. Utrudnienia ograniczające przepustowość głównej linii kolejowej do portu w Antwerpii powodują w szczególności zwrotnice. W celu stopniowego wyeliminowania zwrotnic wybrano dwa punkty, tj. *Oude Landen* i *Krijgsbaan*. Łącznie powinny przyczynić się one do istotnego zwiększenia przepustowości dojazdu do portu, podczas gdy budowa drugiej nitki dostępu do portu w Antwerpii w dalszym ciągu planowana jest jako długoterminowe rozwiązanie w celu dalszego rozwoju portu.

Węzeł w Amsterdamie obejmuje port, port lotniczy, terminale kolejowo-drogowe i posiada połączenia z drogami wodnymi, lądowymi i kolejowymi. W Amsterdamie krzyżują się korytarze Morze Północne-Bałtyk, Ren-Alpy i Morze Północne-Morze Śródziemnomorskie, a z punktu widzenia pierwszego z nich odpowiednie kierunki ruchu to kierunek południowy do Rotterdamu i południowo-wschodni do Utrechtu/Twente. Sieć węzła jest gęsta, dzięki czemu oprócz natężenia ruchu lokalnego brak jest szczególnych problemów, które uniemożliwiałyby połączenie węzła miejskiego z siecią bazową. Węzeł portu lotniczego Schiphol posiada połączenie kolejowe z węzłem miejskim. Pociągi dużych prędkości jadące z Amsterdamu w kierunku południowym przecinają port lotniczy Schiphol. Kursują też pociągi dużych prędkości z Amsterdamu w kierunku południowo-wschodnim do Niemiec (trasą korytarza Ren-Alpy). Ze względu na zwiększone przepływy ruchu przygotowuje się istotną modernizację połączenia kolejowego z portem lotniczym Schiphol i modernizację dworca Schiphol (projekt „Schiphol Plaza”). W całym mieście problemem jest duże natężenie ruchu drogowego, wobec czego realizowanych jest szereg projektów drogowych w celu zwiększenia ich przepustowości. Projekty te obejmują zarówno rozwiązania lokalne (oparte na skrzyżowaniach), jak i rozwiązania ponadregionalne, np. projekt A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere.

Węzeł miejski w Rotterdamie obejmuje port, port lotniczy, terminale kolejowo-drogowe i posiada połączenia drogami wodnymi, lądowymi i kolejowymi. W Rotterdamie krzyżują się korytarze Morze Północne-Bałtyk, Ren-Alpy i Morze Północne-Morze Śródziemnomorskie. W tym korytarzu odpowiednie kierunki ruchu to kierunek północno-południowy w kierunku Amsterdamu/Antwerpii i kierunek wschodni w przypadku linii kolejowych i śródlądowych dróg wodnych. Na zachodzie korytarz dociera do strefy portowej Maasvlakte. W ramach całego węzła miejskiego w Rotterdamie istnieją terminale i odcinki o dużym znaczeniu dla lądowego transportu towarowego. Pasażerski dworzec kolejowy został otwarty w 2015 r. i w najbliższej przyszłości nie będą konieczne istotne modernizacje. W kierunku północno-południowym istnieją połączenia kolejowe dużych prędkości, ale brakuje połączenia „ostatniej mili”, co uniemożliwia dostęp z sieci bazowej do gęstej sieci miejskiej Rotterdamu. Realizuje się dwa projekty drogowo, których celem jest poprawa połączeń „ostatniej mili”, które obecnie borykają się z dużym natężeniem ruchu; jest to tunel Blankenburg i obwodnica A13/A16.



### 3. Wyniki badania rynku transportowego

W 2014 r. przeprowadzono badanie rynku transportowego dla całego korytarza Morze Północne-Bałtyk. Badanie rynku transportowego dotyczyło zapotrzebowania na transport i wynikających z tego przepływów ruchu, a także przepustowości infrastruktury. Badanie z 2014 r. koncentrowało się zarówno na transporcie towarowym, jak i pasażerskim. Główne wnioski przedstawiono poniżej. W niniejszym rozdziale przedstawiono przegląd ustaleń i wniosków z badania rynku transportowego z 2014 r.

#### Transport towarowy

Obecną sytuację w korytarzu Morze Północne-Bałtyk i prognozy do 2030 r. oszacowano dla wszystkich państw i rodzajów transportu - transportu kolejowego, drogowego, żegluga śródlądowej i przybrzeżnej. Główne wnioski przedstawiono w tabeli poniżej.

Rysunek 3. Modalny podział międzynarodowych przepływów towarowych w przedmiotowym korytarzu według państwa w 2010 r.

Ładowność Państwo	Rodzaj transportu				
	Razem	Kolej	Drogi	Śródlądowe drogi wodne	Żegluga bliskiego zasięgu
FI	100%	0%	2%	0%	98%
EE	100%	4%	10%	0%	86%
LV	100%	6%	11%	0%	84%
LT	100%	24%	19%	0%	57%
PL	100%	11%	89%	0%	0%
DE	100%	6%	50%	30%	15%
NL	100%	4%	29%	58%	8%
BE	100%	4%	39%	49%	8%
<b>Obszar korytarza</b>	100%	6%	34%	38%	22%

Na szczeblu krajowym w państwach położonych na szlaku korytarza **zdecydowanie dominuje transport drogowy** (69%). W przypadku ruchu towarowego w przedmiotowym korytarzu sytuacja jest bardziej zrównoważona; za transport największej liczby towarów odpowiadają śródlądowe drogi wodne, natomiast transport kolejowy jest bardzo ograniczony.

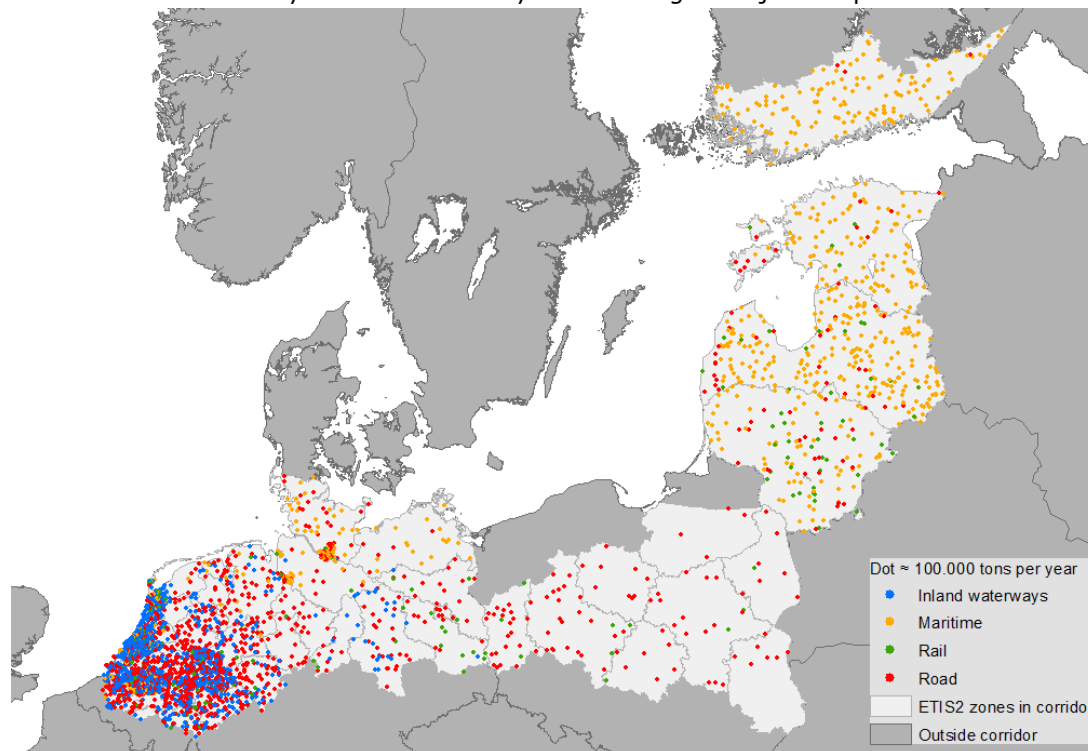
Śródlądowe drogi wodne mają znaczenie wyłącznie w zachodniej części korytarza, natomiast **żegluga morska bliskiego zasięgu** jest zdecydowanie najważniejszym środkiem transportu w państwach bałtyckich i w Finlandii. Na szczeblu krajowym transport kolejowy odgrywa największą rolę w państwach bałtyckich, a żegluga morska bliskiego zasięgu w Finlandii, państwach bałtyckich, Belgii i Holandii. W Polsce dominacja ruchu drogowego w ruchu międzynarodowym jest bardzo wyraźna. Kolej ma większy udział w krajowym transporcie towarowym, ale również w zakresie transportu towarowego



zależność od transportu drogowego jest bardzo duża. W Niemczech modalny podział ruchu międzynarodowego jest najbardziej wyrównany.

Jak wskazano na mapie poniżej, główne przepływy towarowe w ramach korytarza pochodzą z jego zachodniej części między Niemcami, Belgią i Holandią. Wysoki poziom aktywności odnotowuje się w państwach bałtyckich i Finlandii.

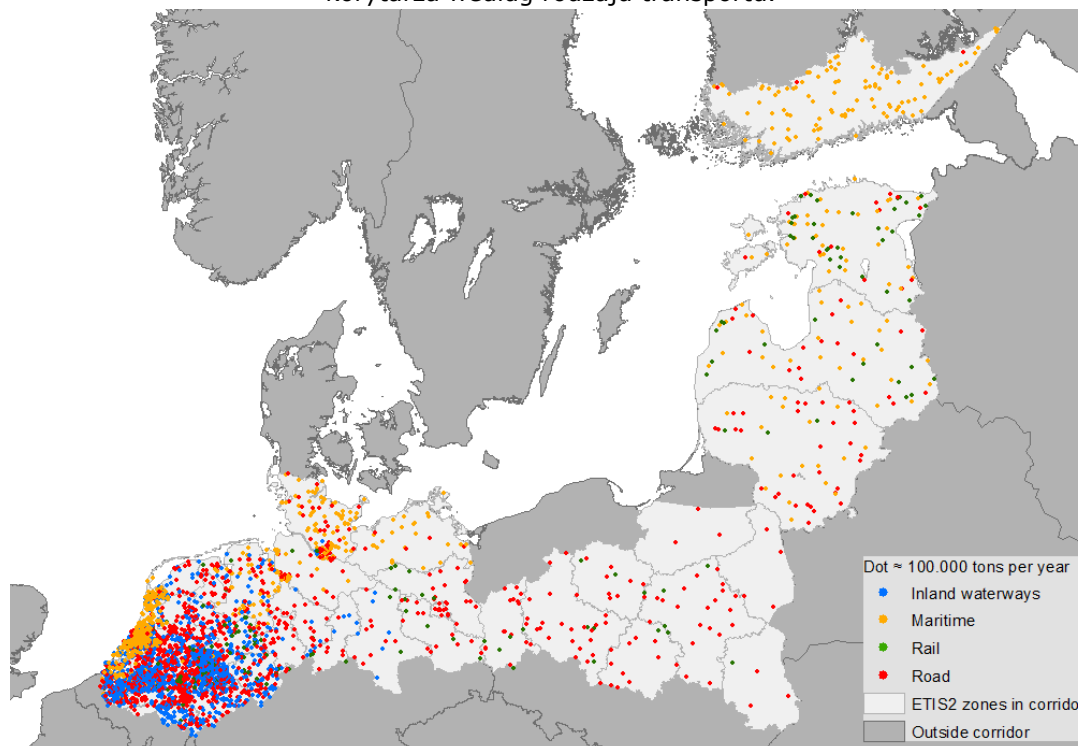
Rysunek 4. Stacje początkowe międzynarodowych przepływów w międzynarodowym transporcie towarowym w obszarze korytarza według rodzaju transportu.



kropka - 100.000 ton rocznie  
Śródlądowe drogi morskie  
Drogi morskie  
Kolej  
Drogi  
Strefy ETIS2 w korytarzu  
Obszar poza korytarzem

Jak wskazano na mapie poniżej, stacje docelowe dla międzynarodowych przepływów towarowych w ramach korytarza występują w jego zachodniej części między Niemcami, Belgią i Holandią.

Rysunek 5. Stacje docelowe w międzynarodowym transporcie towarowym w ramach obszaru korytarza według rodzaju transportu.



Kropka - Ok. 100.000 ton rocznie  
Śródlądowe drogi morskie  
Drogi morskie  
Kolej  
Drogi  
Strefy ETIS2 w korytarzu  
Obszar poza korytarzem

Oczekiwane w przyszłości wymagania dla transportu towarowego uwiadcniają istotne rozbieżności między państwami i rodzajami transportu przewidywane w 2030 r. Rozpatrując korytarz jako całość, największą stopą wzrostu odznacza się transport drogowy (+42%). Sytuacja taka występuje przede wszystkim w środkowej i wschodniej części korytarza Morze Północne-Bałtyk. W konsekwencji podział przepływów według rodzaju transportu wypada korzystnie dla transportu drogowego w przypadku niepodjęcia żadnych działań. Z badania z 2014 r. wynika także, że już dzisiaj przepustowość infrastruktury drogowej w zachodniej części korytarza jest ograniczona, ponieważ duże natężenie ruchu utrzymuje się każdego dnia. Droga „Via Baltica” między Warszawą i Tallinem jest tylko częściowo drogą ekspresową (a nie autostradą). Odnotowuje się obecnie pewne problemy pod względem przepustowości na odcinkach w Polsce i państwach bałtyckich.

Oczekuje się istotnego wzrostu w zakresie udziału kolejowego transportu towarowego na Litwie, w Holandii i Belgii. W przypadku państw bałtyckich i Polski pozytywny wpływ na kolejowy transport towarowy będą mieć modernizacja i odbudowa linii kolejowych i zakończenie realizacji projektu „Via Baltica”.

Najniższą stopą wzrostu charakteryzuje się transport śródlądowymi drogami wodnymi (+22%), ale zgodnie z przewidywaniami i wolumen towarów transportowanych przez



statki żeglugi śródlądowej powinien rosnać, wobec czego problemy związane z przepustowością mogą zmieniać się w zależności od przepustowości śluz i wysokości mostów.

## **Transport pasażerski**

Na poziomie krajowym w transporcie pasażerskim dominuje zdecydowanie transport drogowy. W przypadku wszystkich państw wzdłuż korytarza Morze Północne-Bałtyk udział transportu drogowego w 2012 r. kształtował się na średnim poziomie 77-91% (odpowiednimi przykładami były Łotwa i Litwa). W Estonii i na Łotwie stosunkowo wysoki udział ma transport autobusowy. Transport kolejowy ma największy udział (9%) w Niemczech i Holandii.

Oszacowano, że w 2010 r. całkowita liczba pasażerów międzynarodowych podróżujących w obrębie strefy zasięgu korytarza wyniosła ponad 49 mln. Zgodnie z ustaleniami na szczeblu krajowym transport drogowy ma największy udział w trans granicznym transporcie pasażerskim prowadzonym w obrębie przedmiotowego korytarza. Udział transportu drogowego jest bardzo wysoki (86–90%) w Niemczech, Belgii i Holandii. W Niemczech za 8% przepływów pasażerskich odpowiada transport kolejowy i jest to najwyższy udział tego rodzaju transportu w transporcie pasażerskim wśród wszystkich państw położonych na trasie korytarza. Transport autobusowy ma wysoki udział w państwach bałtyckich (28–36%). Największe liczby pasażerów w obrębie przedmiotowego korytarza odnotowano na odcinku między Niemcami, Belgią i Holandią.

Porty lotnicze są ważnymi punktami z punktu widzenia korytarza i stanowią istotne punkty dojazdowe dla innych rodzajów transportu, takich jak transport kolejowy i drogowy. Zapewniają ważną alternatywę dla połączeń wewnątrz UE, w szczególności dotyczącą wschodnich i północnych części korytarza.

W odniesieniu do przedmiotowego korytarza jako do całości, prognoza na 2030 r. wskazuje na wyższe stopy wzrostu dla kolejowego transportu pasażerskiego niż dla drogowego. Stopy wzrostu transportu drogowego są wyższe we wschodnich i centralnych częściach korytarza. W zachodniej części korytarza znacznie wyższe są stopy wzrostu dla transportu kolejowego.

Z badania rynku wynika, że w obrębie korytarza odnotowany zostanie dość znaczny wzrost zarówno transportu towarowego, jak i pasażerskiego, jednak udział transportu kolejowego w ruchu transgranicznym będzie bardzo ograniczony, co nie jest zgodne z ogólnymi celami polityki UE.

Istnieje potrzeba stworzenia transportu przyjaznego dla środowiska poprzez inicjowanie zmiany modalnej z transportu drogowego na transport kolejowy, wodny śródlądowy i żeglugę morską bliskiego zasięgu. W tym względzie badanie pokazuje, że istnieje wyraźna potrzeba podjęcia działań związanych z podnoszeniem jakości i zwiększaniem przepustowości transportu kolejowego i wodnego śródlądowego w celu zaspokojenia przyszłego wzrostu popytu. Należy rozważyć podjęcie dalszych działań mających na celu zwiększenie atrakcyjności śródlądowych dróg wodnych i kolei.



## 4. Kwestie przepustowości

W niniejszym rozdziale przedstawiono problemy związane z przepustowością w ramach korytarza Morze Północne-Bałtyk. W przypadku niepodjęcia żadnych działań obecnie zatłoczone odcinki korytarza pozostaną takie w dalszym ciągu. Należy także zauważyć, że może następować przesuwanie się tzw. wąskich gardeł, ponieważ problem, który zostanie rozwiązany lokalnie, może przenieść się na sąsiedni odcinek. Ponieważ korytarz zazwyczaj koncentruje się na jednym odcinku i jednej trasie głównej, wąskie gardła pod względem przepustowości mogą przesuwać się wzdłuż linii korytarza. Skutkuje to tym, że problemy związane z przepustowością mają charakter bardzo płynny, co z kolei wymaga rozpatrzenia kompleksowych działań w celu wdrożenia trwałych rozwiązań.

### Kolej

Obecnie problemy pod względem przepustowości linii kolejowych korytarza, występują zarówno na krótkich odcinkach w pobliżu często uczęszczanych węzłów, jak i na długich odcinkach. Mając na uwadze ogólną tendencję wzrostową transportu kolejowego, problemy związane z przepustowością będą odpowiednio narastać. Jedną z trudności związanych z projektami w zakresie przepustowości linii kolejowych jest stopniowe zwiększanie przepustowości w krótkich okresach czasu. Oczekuje się, że wolumen transportu kolejowego będzie rosł do 2030 r., ale stopniowo, wobec czego może prowadzić do wystąpienia niewykorzystanej przepustowości na przykład w okresie 2020-2025.

Belgia pracuje nad zapewnieniem przepustowości połączeń między portem w Antwerpii i lokalizacjami w głębi kraju. Podstawowe problemy w zakresie transportu towarowego dotyczą osi Bruksela-Antwerpia oraz przepustowości linii kolejowych w ramach połączenia z portem morskim. W przypadku transportu pasażerskiego podstawowym problemem jest brak przepustowości na skrzyżowaniu linii północ-południe w Brukseli, które, mimo że nie znajduje się dokładnie w przebiegu korytarza, ogranicza przepływy w korytarzu - w ruchu międzynarodowym, krajowym i regionalnym. W Holandii problemy pod względem przepustowości występują na odcinku Rotterdam-Utrecht/Amersfoort i w pobliżu węzłów kolejowych w Amersfoort, Barneveld, Amsterdamie i Rotterdamie.

W Niemczech federalny plan infrastrukturalny do 2030 r. przedstawia prognozy, zgodnie z którymi w 2030 r. liczba problemów związanych z przepustowością będzie niższa dzięki wdrażaniu nowych projektów. Odcinek między Hanowerem i Magdeburgiem w dalszym ciągu będzie tworzyć problemy związane z przepustowością, a wystąpienia podobnych problemów oczekuje się także na zachód od Berlina.

Polska zwiększa przepustowość przez modernizację i (od)budowę linii kolejowych w celu likwidacji wąskich gardeł i zwiększenia zapotrzebowania na transport kolejowy.

W państwach bałtyckich realizuje się projekty w celu zwiększenia przepustowości. Jednym z takich projektów jest „Rail Baltica”. Finlandia planuje rozwiązanie problemu przepustowości centrum Helsinek i wybudowanie nowej kolejki podziemnej „Rail Loop” w centrum miasta, a także nowych długodystansowych połączeń kolejowych z portem





lotniczym. Koszt projektów fińskich jest wysoki. Ze względu na brak środków budżetowych w najbliższej przyszłości ich realizacja jest niepewna.

Przepustowość linii kolejowych w ruchu transgranicznym sprawia częste problemy ze względu na ograniczenia techniczne, w tym wdrożenie ERTMS lub brak zgodności infrastruktury pod względem długości pociągów. Konieczna jest także skuteczna koordynacja w celu zapewnienia możliwości korzystania z tras objazdowych podczas prowadzenia prac.

## **Śródlądowe drogi wodne**

Wzdłuż korytarza Morze Północne-Bałtyk występują problemy pod względem przepustowości śródlądowych dróg wodnych. Biorąc pod uwagę charakter transportu śródlądowymi drogami wodnymi, ich przepustowość jest mniej problematyczna niż w innych rodzajach transportu, ale należy odnotować pewne bieżące i potencjalne problemy.

Problemy wynikające z niedostatecznej przepustowości śródlądowych dróg wodnych występują głównie na śluzach, ponieważ tworzą się tam kolejki w sytuacji, gdy wolumen ruchu przekracza ich przepustowość. Ponadto, statki zasadniczo ładuje się odpowiednio do głębokości toru wodnego i wysokości pod mostami. Na torach o mniejszej głębokości nie jest możliwe wykorzystanie pełnej ładowności statku. W rezultacie do przetransportowania tego samego ładunku potrzeba większej liczby statków na wodach płytkich, co z kolei prowadzi do większego natężenia ruchu. Kwestie te przedstawiono bardziej szczegółowo w sekcji dotyczącej wąskich gardeł na śródlądowych drogach wodnych w rozdziale 7.

Korytarz Morze Północne-Bałtyk spełnia wymagania pod względem głębokości torów wodnych (pomiar gwarantowanego poziomu wód przeprowadza się 300 dni w roku), wobec czego opisana wyżej sytuacja nie występuje często, może mieć niemniej jednak poważne konsekwencje.

## **Porty morskie**

W niektórych portach występują problemy z przepustowością pod względem obsługi terminali kontenerowych, co w przyszłości może prowadzić do zatorów. Władze portu w Antwerpii dążą do zwiększenia przepustowości bezpośrednich połączeń z lokalizacjami w głębi kraju wzdłuż Kanału Alberta. Problemy z przepustowością występują na połączeniu kolejowym w kierunku Leuven i przewiduje się, iż będą się one nadal utrzymywać.

W pobliżu portów w Rotterdamie i Amsterdamie realizowane inwestycje mają na celu zwiększenie przepustowości na drogach, liniach kolejowych i śródlądowych drogach wodnych, co przedmiotem zostało opisane w odpowiednich rozdziałach niniejszego Planu pracy .

W Bremie przepustowość stacji centralnej jest bliska punktu nasycenia, ale ruch ma dalej rosnać. Ma to wpływ na ruch towarowy w porcie, w tym z portów w Bremerhaven, Bremy



i Wilhelmshaven w kierunku głębi kraju. Oczekuje się, że sytuacja poprawi się zgodnie z niemieckimi prognozami krajowymi, ale w dalszym ciągu nie nastąpi całkowite rozluźnienie wąskich gardeł.

Stary Port w Tallinnie posiada połączenie drogowe, ale brakuje połączenia kolejowego na potrzeby transportu pasażerskiego i towarowego. Mimo, że nie planuje się budowy połączenia kolejowego na potrzeby transportu towarowego do Starego Portu, Estonia planuje budowę połączenia tramwajowego ze Starego Portu do centrum Tallinna i terminala kolejowego Ülemiste, który ma się stać końcowym pasażerskim terminalem kolejowym w ramach „Rail Baltica”.

Drogowy transport towarowy do Starego Portu musi obecnie przecinać centrum Tallinna, ale planuje się rozwiązanie tego problemu przez zbudowanie nowej drogi wzdłuż wybrzeża, która ominie centrum miasta. Drugim portem w Tallinnie jest terminal towarowy Muuga. Muuga posiada połączenie kolejowe (1.520 mm) i drogowe. Będzie służyć jako końcowy port towarowy na linii „Rail Baltica” (1.435 mm). Konieczna jest poprawa bezpieczeństwa żeglugi w Muuga i zwiększenie przepustowości portu w Muuga i Starego Portu w Tallinnie w celu wyeliminowania istniejących i potencjalnych wąskich gardeł.

Port Vuosaari w Helsinkach posiada połączenie drogowe i kolejowe z krajowymi resztą kraju, a zachodni i południowy port pasażerski posiadają połączenia tramwajowe. Do portu zachodniego i południowego można dojechać transportem drogowym wyłącznie przez centrum miasta. Jest to sytuacja problematyczna dla transportu towarowego, ale jedyne ekonomicznie uzasadnione rozwiązanie zakłada wdrożenie lepszych systemów zarządzania ruchem. Niezbędna jest modernizacja i pogłębienie z 11 do 13 m torów wodnych w porcie towarowym Vuosaari.

## **Porty lotnicze**

Port lotniczy Schiphol zgłosił na listę projektów inwestycję dotyczącą zwiększenia przepustowości terminala pasażerskiego w celu zapobieżenia problemom z przepustowością w przyszłości.

Po zakończeniu budowy miejskiego połączenia kolejowego w 2012 r. port lotniczy im. F. Chopina w Warszawie zamierza zmodernizować sieć dróg wewnętrznych w celu oddzielenia ruchu pojazdów związanych z transportem lotniczym od ruchu miejskiego.

Porty lotnicze w Tallinnie, Rydze, Łodzi i Poznaniu posiadają obecnie połączenia drogowe, które są w tym momencie wystarczające. Połączenie drogowe z portem lotniczym w Poznaniu może stwarzać problemy w przypadku wzrostu wolumenu ruchu. Zakończone zostały już prace nad studium wykonalności połączenia tramwajowego i kolejowego z portem lotniczym w Poznaniu, ale ze względu na niezadowalające jego wyniki projekt ten został wstrzymany. Port lotniczy w Rydze musi zostać połączony z siecią kolejową do 2050 r. Rozwiązanie przewiduje się w ramach realizacji projektu „Rail Baltica”, przy czym nowa szybka linia kolejowa o standardowym rozstawie szyn ma przechodzić bezpośrednio przez port lotniczy w Rydze z nowym pasażerskim dworcem kolejowym, który powstanie na terenie lotniska. Planuje się połączenie portu lotniczego w Tallinnie z siecią kolejową (w tym z przyszłym terminalem pasażerskim „Rail Baltica”) poprzez linię tramwajową.





Mimo, że port lotniczy w Wilnie posiada obecnie połączenie z siecią kolejową o rozstawie szyn 1.520 mm, planuje się jego połączenie z głównym dworcem kolejowym przez budowę odcinka „Kowno - Wilno” (będącego odcinkiem „Rail Baltica”) o standardowym rozstawie szyn 1.435 mm.

W 2015 r. otwarto połączenie kolejowe dla pasażerów między portem lotniczym w Helsinkach i centrum miasta, ale w dalszym ciągu planuje się budowę dodatkowych połączeń na potrzeby transportu towarowego i długodystansowych pociągów pasażerskich.

## Drogi

Duże natężenie ruchu na drogach jest podstawowym problemem wokół węzłów miejskich i nie jest związane w zbyt dużym stopniu z odcinkami transgranicznymi. W zachodniej części korytarza Morze Północne-Bałtyk planowana modernizacja w zakresie technologii pojazdów powinna zwiększyć przepustowość do 2030 r. W państwach członkowskich dyskutuje się na temat opłat drogowych.

W scenariuszach krajowych zakłada się umiarkowany wzrost natężenia ruchu drogowego w Holandii, a realizowane projekty zwiększające przepustowość obejmują zasadniczo okres do 2030 r.

Problemy związane z dużym natężeniem ruchu drogowego występują często w Belgii, w szczególności wokół Antwerpii, Brukseli i Liège. Podobnie jak Holandii oczekuje się, że planowana modernizacja przyniesie pozytywne rezultaty do 2030 r.

W Niemczech przeprowadzane są analizy dotyczące sytuacji związanej z wąskimi gardłami w 2030 r. W porównaniu do sytuacji w 2010 r. (analiza danych ETISplus) nie ulega zmianie umiejscowienie wąskich gardeł. Zgodnie z krajowymi prognozami niemiecka lista projektów obejmuje szereg inwestycji zwiększających przepustowość. Przepustowość poprawiła się na węzłach w Hanowerze, Hamburgu, Bremie i Berlinie. Poprawa jest także odczuwalna na odcinku Kolonia - Dortmund - Münster - Osnabrück. Największej poprawy sytuacji oczekuje się w Zagłębiu Ruhry, gdzie odczuwalne jest istotne zwiększenie przepustowości.

Problem dużego natężenia ruchu w Polsce dotyczy głównie węzłów miejskich w Poznaniu i Warszawie. Południowa obwodnica Poznania, oddzielny odcinek autostrady A2 zostanie zgodnie z planem rozszerzony przez koncesjonariusza w ramach wdrożonego PPP. Władze Warszawy oczekują, że budowa południowej obwodnicy miasta zostanie zakończona w 2020 r. Duże natężenie ruchu wywoływane przez ruch lokalny i regionalny w dalszym ciągu pozostanie jednak problemem, w szczególności na mostach na Wiśle.

Odcinki korytarza Morze Północne-Bałtyk w północno-wschodniej i wschodniej części Polski, które nie zostały przebudowane do standardu autostrad lub dróg ekspresowych, stwarzają problemy pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego i zanieczyszczenia powietrza w mniejszych miastach położonych wzdłuż korytarza (np. w Łomży, czy Suwałkach).



Krajowy system zarządzania ruchem (KSZR) stanowi wieloletnią strategię Polski w zakresie wdrażania inteligentnych systemów transportowych (ITS) w ramach krajowego systemu drogowego. Celem jego wdrożenia jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, skrócenie czasu jazdy, optymalizacja zarządzania utrzymaniem dróg, poprawa ochrony środowiska naturalnego i podniesienie komfortu podróżowania.

Na Litwie problemy związane z dużym natężeniem ruchu występują wokół węzłów Wilna i Kowna. Wzrostu natężenia ruchu oczekuje się wraz ze zwiększaniem się ruchu tranzytowego na drodze „Via Baltica” i częstszym użytkowaniem osi Kowno - Wilno.

Na Łotwie duże natężenie ruchu występuje na węźle w Rydze. Oczekuje się jego umiarkowanego wzrostu wraz ze zwiększaniem się ruchu tranzytowego na trasie „Via Baltica”. Planuje się realizację projektów zwiększających przepustowość na odpowiednich odcinkach „Via Baltica”.

## 5. Planowane projekty według rodzaju transportu

Niniejszy rozdział przedstawia przegląd planowanych projektów wzdłuż korytarza Morze Północne-Bałtyk według rodzaju transportu. W trakcie badania prowadzonego w 2014 r. państwa członkowskie i zaangażowani interesariusze zidentyfikowali wiele projektów. Od zakończenia badania z 2014 r. wiele projektów uległo istotnym zmianom, wobec czego uaktualniono listę projektów i zebrano nowe informacje. Co więcej, listę projektów uzupełniono o wyniki naboru wniosków o dofinansowanie z instrumentu „Łącząc Europę”, nowych krajowych planów infrastrukturalnych i planu realizacji kolejowego korytarza towarowego (RFC). Przeprowadzono szczegółowe konsultacje z Komisją Europejską, państwami członkowskimi i interesariuszami zaangażowanymi w Forum korytarza Morze Północne-Bałtyk w celu uzgodnienia list projektów oraz zapewnienia kompletności i prawidłowości zebranych informacji.

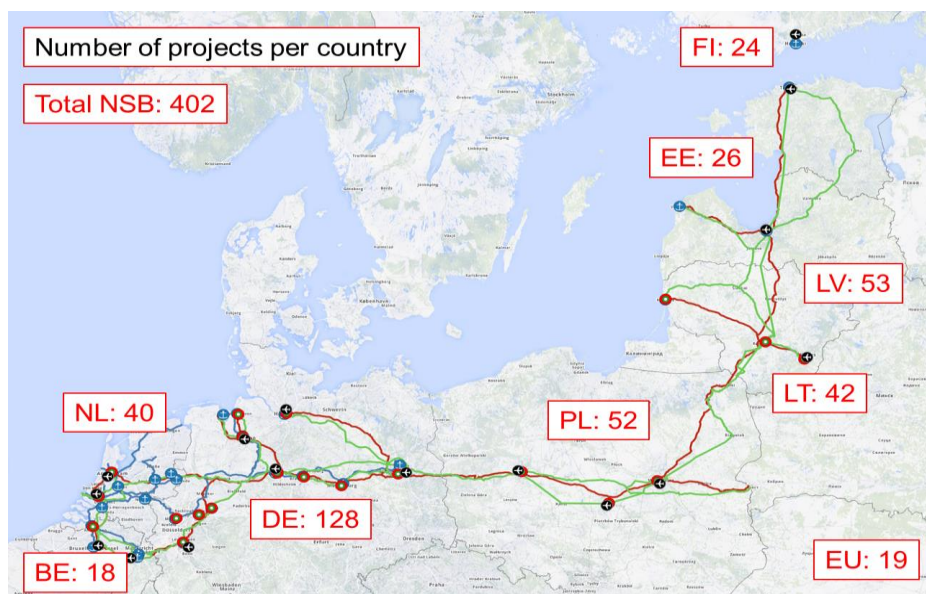
Informacje dotyczące listy projektów mają charakter wstępny i przedstawiają stan na dzień 13.05.2016 r. Uaktualniona lista projektów zostanie przedstawiona w kolejnej wersji planu działań.

### Lista projektów

W ramach korytarza Morze Północne-Bałtyk zidentyfikowano łącznie 402 projekty. Na schemacie poniżej przedstawiono liczbę projektów w podziale na państwa.



Rysunek 6. Lista projektów korytarza Morze Północne-Bałtyk w podziale na państwa.



Liczba projektów w poszczególnych państwach

Całkowita liczba projektów w korytarzu Morze Północne-Bałtyk - 402

Rozkład projektów w państwach wzdłuż korytarza Morze Północne-Bałtyk jest nierównomierny. W Finlandii, Estonii i Belgii wskazano mniej niż 30 projektów. Łotwa, Litwa, Polska i Holandia zgłosiły dodatkowe 40-53 projektów, podczas gdy Niemcy zgłosiły ponad 100 projektów. 19 projektów to projekty transgraniczne lub projekty angażujące więcej niż jedno państwo wzdłuż korytarza.

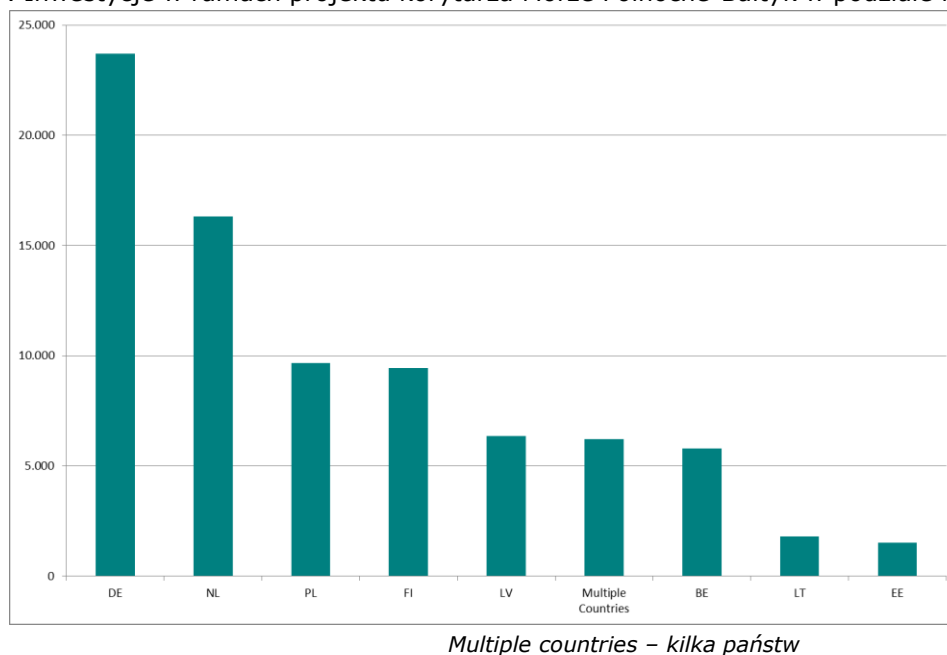
Jedną z przyczyn tak nierównomiernego rozłożenia projektów jest długość odpowiedniej sieci dla różnych rodzajów transportu, np. sieć kolejowa w Niemczech stanowi 39% całkowitej sieci kolejowej korytarza, a śródlądowe drogi wodne istnieją jedynie w Niemczech, Belgii i Holandii.

### Planowane inwestycje

Na schemacie przedstawiono planowane inwestycje w podziale na państwa wzdłuż korytarza Morze Północne-Bałtyk. Koszt wszystkich planowanych inwestycji wynosi ok. 80 mld euro, a źródła finansowania będą istotnie zróżnicowane między poszczególnymi państwami członkowskimi. Projekt „Rail Baltica” przedstawia się jako projekt wielu państw, a koszt planowanych inwestycji jest równy ok. 5,9 mld euro (uwzględniając połączenie między Kownem i Wilnem).



Rysunek 7. Inwestycje w ramach projektu korytarza Morze Północne-Bałtyk w podziale na państwa.



Jeśli chodzi o koszt projektów w podziale na państwa, rozłożenie całkowitych inwestycji wzdłuż korytarza jest bardziej równomierne. Koszt całkowitych inwestycji w Estonii i na Litwie nie przekracza 5 mld euro, ale w większości państw przewiduje się inwestycje rzędu 5-10 mld euro. W Holandii i Niemczech inwestycje pochłoną najwięcej, tj. odpowiednio ok. 16,4 mld euro i ok. 23,7 mld euro.

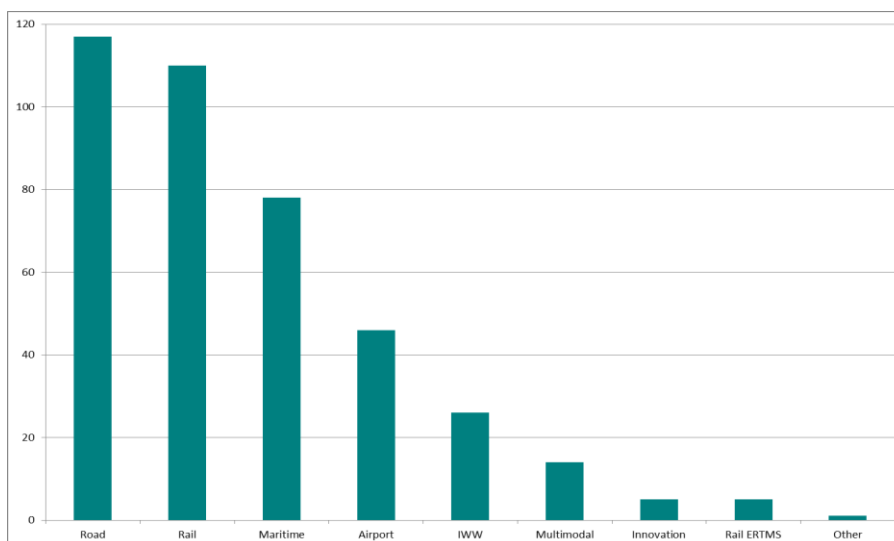
Liczba i jakość projektów w podziale na państwa odzwierciedlają zasadniczo stan sieci w poszczególnych z nich. Duża liczba projektów wymagających relatywnie niskich inwestycji w przeliczeniu na projekt w Niemczech koreluje z małą liczbą projektów wymagających znacznie większych inwestycji w przeliczeniu na projekt w Finlandii, Belgii i Estonii.

### Rodzaje transportu

Na schemacie poniżej przedstawiono liczbę projektów według rodzaju transportu.



Rysunek 8. Projekty korytarza Morze Północne-Bałtyk w podziale na rodzaj transportu.



*Transport drogowy*  
*Transport kolejowy*  
*Transport morski*  
*Transport lotniczy*  
*Żegluga śródlądowa*  
*Transport multimodalny*  
*Innowacje*  
*Kolejowy ERTMS*  
*Pozostałe*

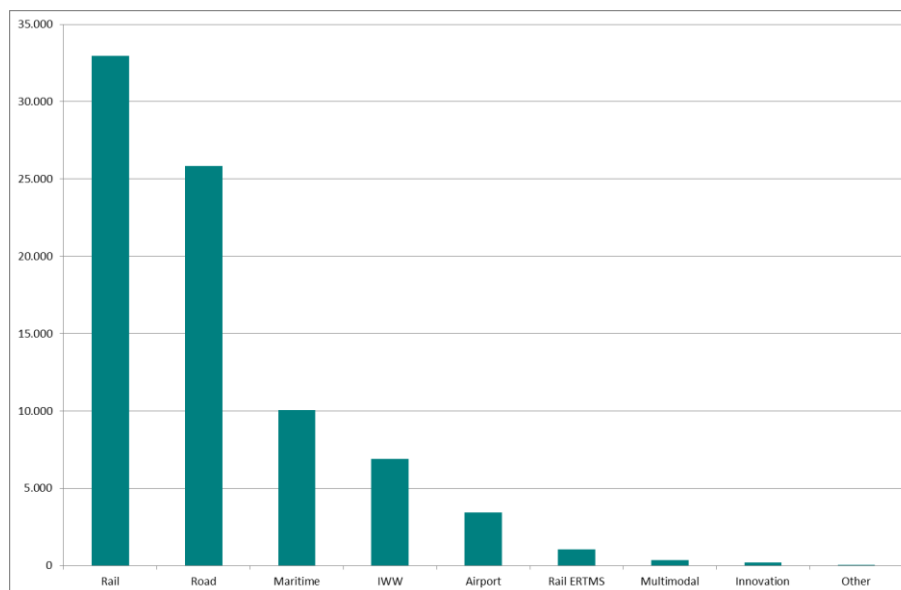
Projekty drogowe, kolejowe i morskie mają największe znaczenie dla rozwoju korytarza. Projekty morskie obejmują także te projekty drogowe i kolejowe, które realizowane są w pobliżu lub w samych portach morskich. Podkreśla to znaczenie portów morskich w ramach korytarza, a także wysoki priorytet ich połączeń z głębią lądu.

Liczba projektów dotyczących portów lotniczych, śródlądowych dróg wodnych i intermodalnych jest znacznie mniejsza. Odzwierciedla to różnice w wielkości sieci. Tylko niewielka liczba projektów dotyczy jak dotąd innowacyjności i ERTMS.

Na schemacie poniżej przedstawiono inwestycje w podziale na rodzaj transportu. Największe inwestycje planowane są w rozwój transportu kolejowego i drogowego. Koszty inwestycji przekraczają 25 mld euro na każdy z tych rodzajów transportu. Mniejsze nakłady planowane są w przypadku projektów morskich i śródlądowych dróg wodnych, które mają kosztować do 10 mld euro. Analiza ta ma jednak charakter orientacyjny ze względu na brak pełnej informacji o inwestycjach. Wynika to z faktu, iż parametr „całkowite koszty inwestycji” pozostaje „nieokreślony” w przypadku 64 projektów (15,9%).



Rysunek 9. Inwestycje projektowe korytarza Morze Północne-Bałtyk w podziale na rodzaj transportu.



Transport kolejowy  
Transport drogowy  
Transport morski  
Żegluga śródlądowa  
Transport lotniczy  
ERTMS linie kolejowe  
Transport multimodalny  
Innowacje  
Pozostałe

## Inwestycje w kolej

Planowane inwestycje w podziale na rodzaj transportu uwidaczniają znaczenie rozwoju sieci kolejowej korytarza Morze Północne-Bałtyk. Sieć kolejowa wymaga największej części planowanych inwestycji (46,3%): ponad 30 mld euro przeznaczono na rozwój nowych linii kolejowych oraz w celu wyeliminowania wąskich gardeł.

Potrzebę tak dużych inwestycji podkreślono w mapie zgodności z wymaganiami technicznymi, pokazującej stan na 2015 r. pod względem określonych wymagań rozporządzenia TEN-T. Wiele linii kolejowych uznano za niespełniające wymagań technicznych w związku z czym zaplanowano znaczące inwestycje w tym zakresie. Inwestycje dotyczą projektu „Rail Baltica” (5,9 mld euro), elektryfikacji linii kolejowych w państwach bałtyckich (z wyłączeniem projektu „Rail Baltica”, blisko 1 mld euro na Łotwie i Litwie), nowych i zmodernizowanych linii kolejowych w Polsce (8 mld euro), elektryfikacji, podniesienia prędkości i przepustowości linii w Niemczech (9 mld euro), zwiększenia prędkości i przepustowości, a także zapewnienia interoperacyjności w Belgii (1,7 mld euro), połączenia z portem lotniczym w Helsinkach i pozostałych projektów w tym rejonie (6 mld euro).

Zidentyfikowano dwa brakujące ogniwa: „Rail Baltica” i linię kolei dużych prędkości Poznań-Łódź-Warszawa. Realizacja projektu „Rail Baltica” trwa. Projekt jest koordynowany przez kilka państw.

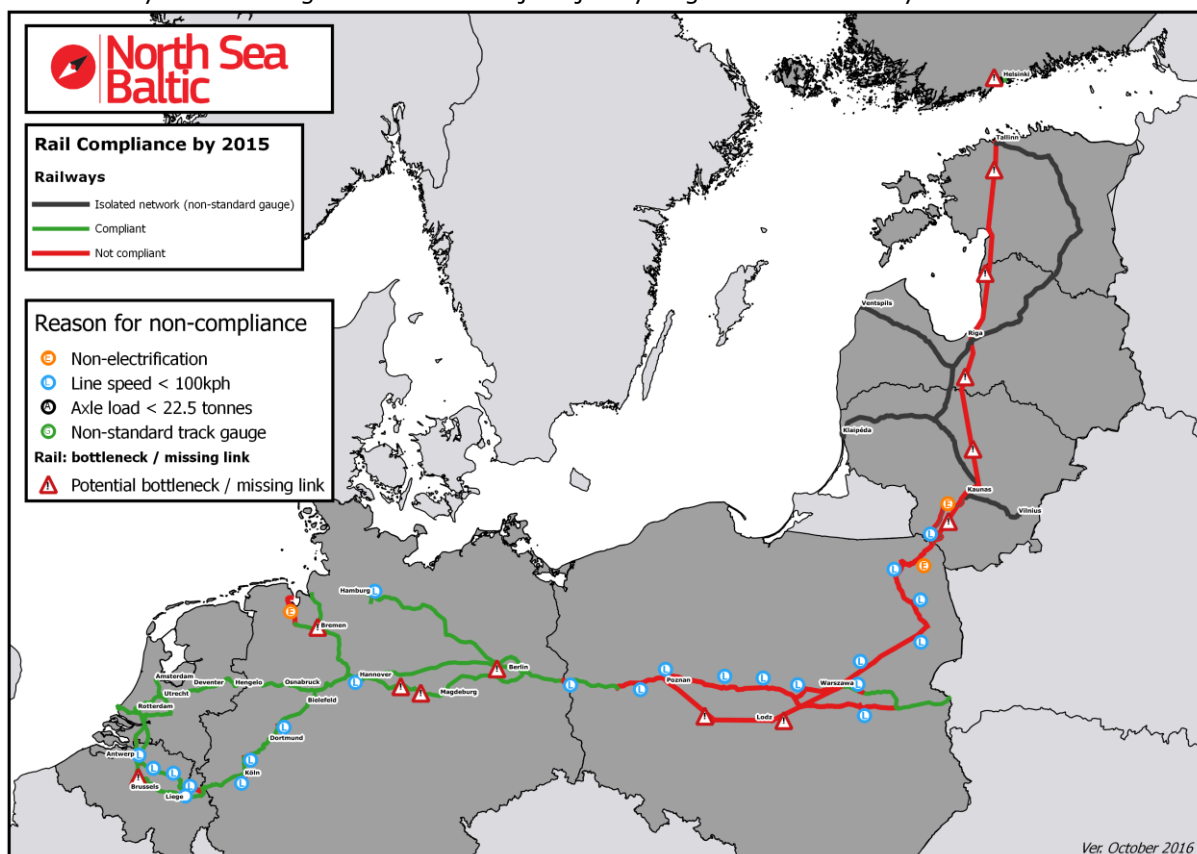


Prowadzone są prace w celu zelektryfikowania linii w porcie Wilhelmshaven i w regionie Bremy. Zakończenie prac planowane jest na 2022 r. Oczekuje się, że projekty dotyczące elektryfikacji linii kolejowych w państwach bałtyckich (w tym „Rail Baltica”) zostaną zakończone do 2025 r.

Oczekuje się, że istotnie poprawią się prędkości konstrukcyjne w Polsce, np. w węzłach miejskich Warszawy i Poznania. Ponieważ są to obszary zurbanizowane, możliwe jest, że pomimo wysokich prędkości konstrukcyjnych na danych odcinkach osiągnięta prędkość rzeczywista będzie niższa.

Zakłada się, że przepustowość linii w Bremie zostanie zwiększona zgodnie z niemieckimi prognozami krajowymi, ale nie będzie ona wystarczająca w celu rozluźnienia wąskiego gardła jako całości. Brema znajduje się na końcu korytarza. Zgodnie z niemieckimi prognozami krajowymi odcinek Hanower-Magdeburg i odcinek w pobliżu Berlina będą trwale stwarzać problemy pod względem przepustowości. To samo dotyczy kwestii przepustowości odcinka Antwerpia-Mechelen.

Na mapach poniżej nie uwzględniono ograniczeń dotyczących długości pociągu, chociaż istnieją pewne istotne odcinki o dużym znaczeniu, które nie spełniają wymagań technicznych w tym zakresie. Na liście projektów znajduje się 11 projektów dotyczących ograniczenia długości pociągu, ale ich realizacja nie doprowadzi do istotnej zmiany obecnej sytuacji.

Rysunek 10. Zgodność sieci kolejowej z wymaganiami technicznymi do 2015 r.<sup>1</sup>

Korytarz Morze Północne-Bałtyk

Zgodność linii kolejowych z wymaganiami w 2015 r.

Linie kolejowe

Sieć odizolowana (niestandardowy rozstaw szyn)

Zgodne z wymaganiami

Niezgodne z wymaganiami

Przyczyny braku zgodności

Brak elektryfikacji

Prędkość linii < 100 km/h

Ładowność osi < 22,5 t

Niestandardowy rozstaw szyn

Linie kolejowe: wąskie gardła/brakujące odcinki

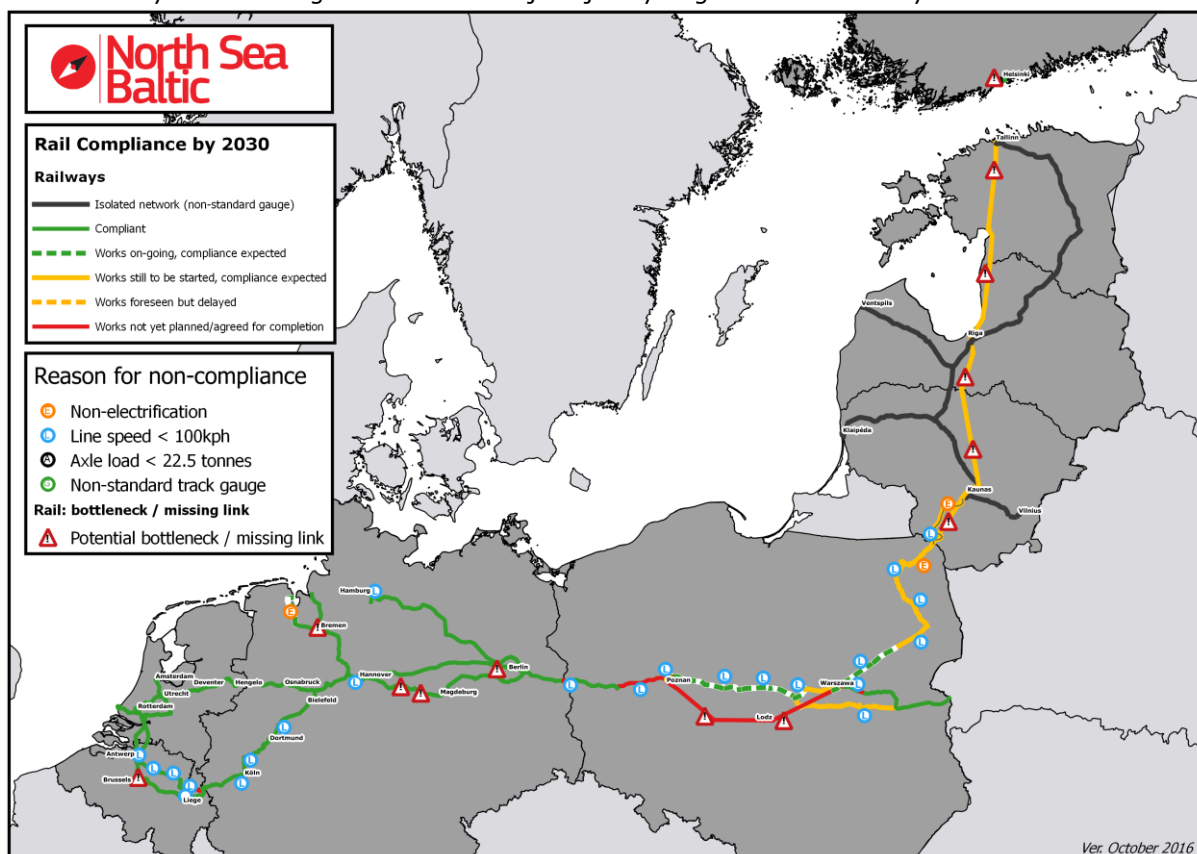
Potencjalne wąskie gardła/brakujące odcinki

Blisko 100 projektów inwestycyjnych o wartości 30 mld euro przyczyni się istotnie do poprawy zgodności z wymaganiami technicznymi, jak przedstawiono to na powyższej mapie prognozowanej zgodności technicznej w 2030 r. (Lista przygotowana na podstawie bieżącej listy projektów).

<sup>1</sup> Prędkość linii < 100 km/h. W Niemczech odcinki te to zasadniczo oddzielne linie towarowe, połączenia i obwodnice w i wokół obszarów zurbanizowanych.



Rysunek 11. Zgodność sieci kolejowej z wymaganiami technicznymi do 2030 r.



Korytarz Morze Północne-Bałtyk

Zgodność linii kolejowych z wymaganiami w 2030 r.

Linie kolejowe

Sieć odizolowana (niestandardowy rozstaw szyn)

Zgodne z wymaganiami

Realizowane prace, oczekiwana zgodność z wymaganiami

Planowane prace, oczekiwana zgodność z wymaganiami

Planowane prace, ale opóźnione

Prace jeszcze niezaplanowane/nieuzgodnione do realizacji

Przyczyny braku zgodności

Brak elektryfikacji

Prędkość linii < 100 km/h

Ładowność osi < 22,5 t

Niestandardowy rozstaw szyn

Linie kolejowe: wąskie gardła/brakujące odcinki

Potencjalne wąskie gardła/brakujące odcinki

## Inwestycje drogowe

Koszt inwestycji drogowych przekracza 25 mld euro i stanowi ok. 30% całkowitych kosztów wszystkich inwestycji. Większość projektów drogowych dotyczy modernizacji już istniejącej infrastruktury, np. dobudowania nowych pasów ruchu lub modernizacji obiektów mostowych, co jest kosztowne.

Planowane inwestycje pomogą w rozwiązaniu problemów związanych z przepustowością dróg w Niemczech (9 mld euro), Holandii (8 mld euro), Belgii (3 mld euro).



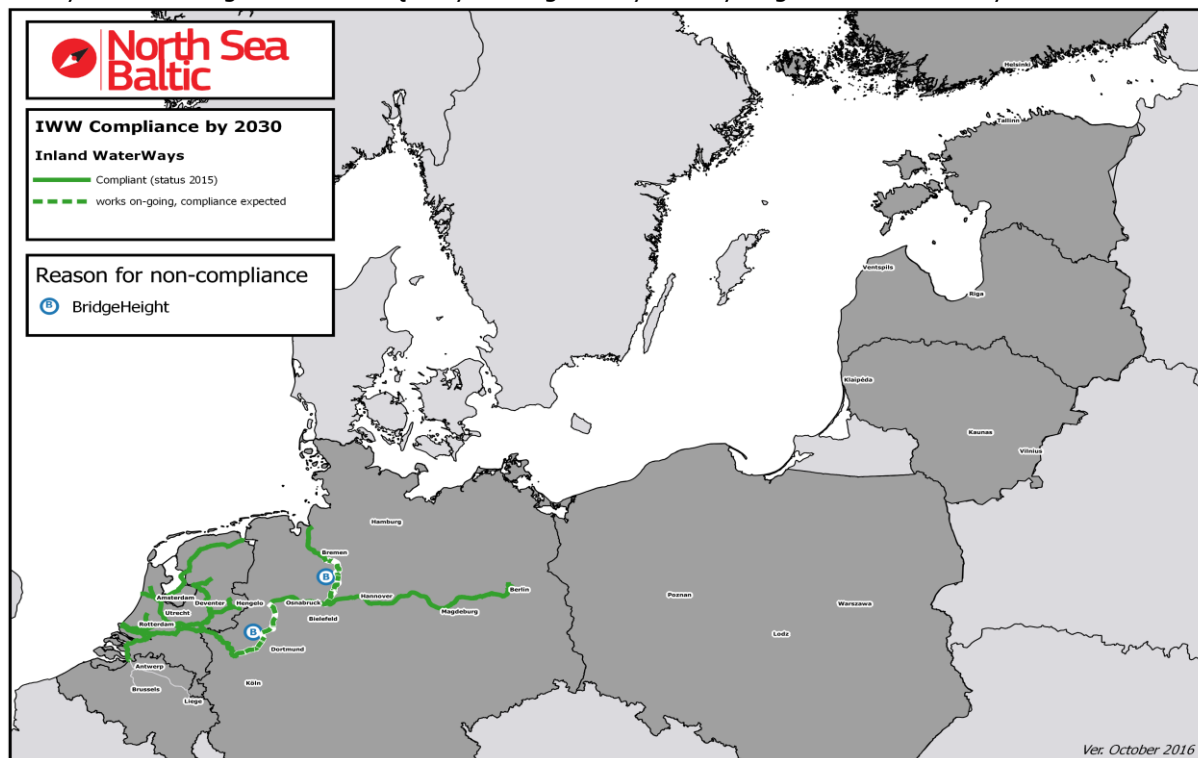
Lista projektów obejmuje uzupełnienie istniejących braków we wschodnich regionach Polski, co umożliwi stworzenie połączenia autostradowego z państwami bałtyckimi. Znaczące inwestycje modernizacyjne przewidziane są także na Łotwie (3 mld euro), ze szczególnym uwzględnieniem węzła miejskiego w Rydze oraz modernizacji odcinków drogi „Via Baltica”, a także na Litwie (454 mln euro). Prace w poszczególnych państwach nie zostały zsynchronizowane pod względem harmonogramu – zakłada się, że odcinki na terenie Polski zostaną oddane do użytku w 2020 r., na Litwie w 2025 r. Pozostałe odcinki w państwach bałtyckich zostaną ukończone prawdopodobnie w 2030 r. Niezbędne będą dodatkowe inwestycje w państwach członkowskich w celu osiągnięcia zgodności ze standardami sieci TEN-T dla dróg ekspresowych do 2030 r.

## Inwestycje w śródlądowe drogi wodne

Największe inwestycje w śródlądowe drogi wodne zostaną zrealizowane w Niemczech (5 mld euro - głównie w celu zapewnienia zgodności z wymaganiami technicznymi) i w Holandii (2 mld euro). Inwestycje w śródlądowe drogi wodne na terenie Belgii są ujęte w planie działań korytarza Morze Północne-Morze Śródziemnomorskie.

Dzięki rozpoczętym w Niemczech projektom celu nakierowanym na osiągnięcie zgodności pod względem wysokości mostów, oczekuje się, że sieć śródlądowych dróg wodnych będzie w pełni spełniać wymagania rozporządzenia TEN-T do 2030 r.

Rysunek 12. Zgodność śródlądowych dróg wodnych z wymaganiami technicznymi do 2030 r.



Korytarz Morze Północne-Bałtyk  
Zgodność śródlądowych dróg wodnych z wymaganiami w 2030 r.  
Śródlądowe drogi wodne  
Zgodne z wymaganiami (w 2015 r.)  
Realizowane prace, oczekiwana zgodność z wymaganiami  
Przyczyny braku zgodności  
Wysokość mostów



Wykraczając poza kwestie związane z zapewnieniem zgodności z wymaganiami technicznymi, osiem projektów dotyczy modernizacji do standardów klasy V EKMT, dwa z nich znajdują się na zewnętrznych końcach korytarza Zaandam i na kanale Twente.

Zakładając, że projekty modernizacji do standardów klasy IV EKMT zostaną zakończone w latach 2022-2024, a także biorąc pod uwagę czas niezbędny do zakończenia pozostałej części projektów klasy Va EKMT, przewiduje się, że korytarz spełni standardy klasy Va EKMT w latach 2026-2028 (w oparciu o bieżącą listę projektów). Ostatnim projektem do zakończenia jest odcinek IJssel.

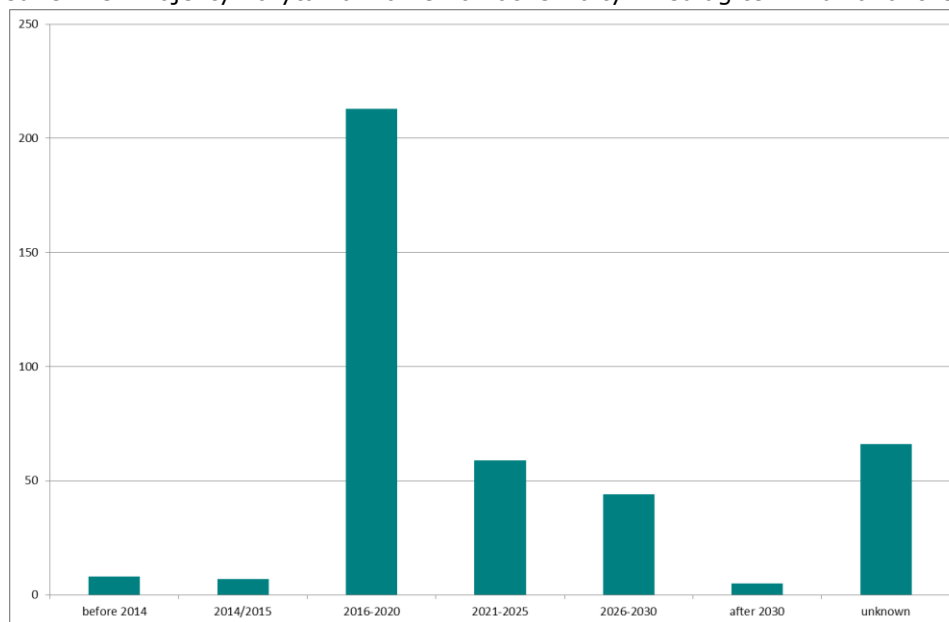
### Inwestycje na obszarach morskich

Inwestycje na obszarach morskich dotyczą głównie inwestycji w portach w Estonii (1 mld euro, port w Tallinnie), na Łotwie (2 mld euro, porty w Rydze i Ventspils), w Niemczech (5 mld euro) i Holandii (1,3 mld euro).

### Harmonogram realizacji

Na schemacie poniżej przedstawiono projekty według planowanego harmonogramu realizacji.

Rysunek 13. Projekty korytarza Morze Północne-Bałtyk według terminu zakończenia.



Przed 2014 r. Lata 2014/2015 Lata 2016-2020 Lata 2021-2025 Lata 2026-2030 Po 2030 r. Brak danych

Ponad połowa z całkowitej liczby projektów uwzględnionych na liście projektów zostanie zakończona do końca 2020 r. (56,7%). Jednoznacznie potwierdza to, że realizacja wielu projektów jest już w toku. Kolejne 25,6% projektów zostanie zakończonych do 2030 r., co odpowiada harmonogramowi spełnienia przez sieć TEN-T wymagań technicznych.



Data zakończenia realizacji nie jest jednak znana w przypadku 66 projektów (16,4%). Wynika to zazwyczaj z faktu, że nie została jeszcze zakończona faza planowania.

## 6. Finansowanie infrastruktury i innowacyjne instrumenty finansowe

W ramach pierwszego naboru wniosków o dofinansowanie z instrumentu „Łącząc Europę” w 2014 r. rozdzielono między projekty w ramach korytarza Morze Północne-Bałtyk ponad 1,8 mld euro. W ramach drugiego naboru wniosków o dofinansowanie z instrumentu „Łącząc Europę” w 2015 r. na projekty w ramach korytarza Morze Północne-Bałtyk przyznano dalsze 900 mln euro. Projekty te w pełni odpowiadają priorytetom, o których mowa w planie działań korytarza Morze Północne-Bałtyk, ale zdecydowanie nie są one wystarczające pod kątem osiągnięcia celów związanych z jego uruchomieniem.

Budowa korytarza sieci bazowej wymaga między innymi ogromnych inwestycji w krótkim okresie czasu, wobec czego planowaniu korytarza musi towarzyszyć szczegółowa analiza potencjalnych środków jego finansowania. W niniejszej części Planu Pracy przedstawiono część głównych kryteriów podlegających ocenie.

Projekty do realizacji można zaklasyfikować do trzech różnych kategorii pod względem finansowania i potrzeb finansowych:

- ▶ **W przypadku szeregu projektów generujących przychody „bliżej rynku”**, pod względem budowy (elementów technicznych, w tym dużej infrastruktury o największym europejskim znaczeniu, rekultywacji terenów przemysłowych) lub świadczenia usług (terminale dla ruchu towarowego/pasażerskiego, zwiększanie przepustowości/efektywności działania infrastruktury), istotny element finansowania projektu może pochodzić z własnych źródeł (np. instrumentów kapitałowych) i środków finansowych zgromadzonych przez promotorów projektów na rynku (np. w formie instrumentów kapitałowych, pożyczek lub papierów dłużnych). Inwestorzy prywatni będą dążyć do odzyskania początkowych kosztów inwestycji i uzyskania wynagrodzenia z tytułu ponoszonego ryzyka (czym większe ryzyko, tym większy oczekiwany zwrot z inwestycji).

Projekt może bazować na konwencjonalnych kredytach banków państwowych i prywatnych, alternatywnym finansowaniu od inwestorów instytucjonalnych (np. papierach dłużnych) i instrumentach finansowych, tak aby zminimalizować nierównomierny przepływ środków pieniężnych w fazie budowy i rozwoju aż do ustabilizowania się przychodów, a także ograniczyć określone rodzaje ryzyka i nieefektywności rynkowe oraz zapewnić zewnętrzne środki finansowania o długim terminie wymagalności. Możliwe jest zapewnienie instrumentów finansowych w formie ułatwień kredytowych i gwarancji (zarówno w formie specjalnych gwarancji prawnych, jak i gwarancji finansowych ułatwiających dostęp do finansowania).



- ▶ **Projekty inwestycji w „twardą” infrastrukturę, projekty realizowane od podstaw, projekty ryzykowne i długoterminowe**, jak większość transgranicznych połączeń kolejowych i modernizacji śródlądowych dróg wodnych na potrzeby żeglugi, mogą wymagać istotnego wsparcia władz publicznych w formie finansowania ze środków publicznych, nawet jeżeli innowacyjne podejście może znaleźć zastosowanie w ramach realizacji projektów i/lub specyficznych elementów inwestycji. Finansowanie publiczne może mieć różną strukturę (także w zależności od ograniczeń budżetowych władz publicznych), np. zryczałtowanych dotacji (grantów), zachęt podatkowych, pokrycia deficytu operacyjnego i systemów opłat za dostępność.
- ▶ W szeregu **przypadków pośrednich** projekt będzie wymagać bardziej ograniczonego elementu finansowania w celu zwiększenia jego rentowności – projekty te mogą być finansowane z różnych źródeł (np. grantów) i środków finansowych.

W tym kontekście środki finansowe mogą pochodzić, oprócz budżetu krajowego, z centralnie zarządzanych funduszy UE, jak instrument „Łącząc Europę”, i funduszy zdecentralizowanych, w tym europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych (EFSI), podczas gdy źródła finansowania mogą stanowić instrumenty finansowe UE, jak instrumenty dłużne „Łącząc Europę” i produkty finansowe dostępne w ramach Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS).

W przypadku 3 różnych kategorii projektów interwencja publiczna o różnym stopniu intensywności jest uzasadniona pod warunkiem, że projekty te o dużej wartości dodanej pod względem społeczno-gospodarczym i dla UE realizują w dużym stopniu zobowiązania w zakresie usług publicznych, niwelują niższy niż optymalny poziom inwestycji, nieprawidłowości w funkcjonowaniu rynku i zaburzenia ze względu na wpływy zewnętrzne (dodatnie dla wspieranych projektów, w tym pod względem strategicznej wartości dodanej, i negatywne dla konkurujących rodzajów transportu), i z tego względu wymagają przeniesienia zasobów.

Rozważając strukturę finansowania projektów w ujęciu szczegółowym i multimodalnym, przeznaczenie przychodów i rozwiązania w zakresie finansowania krzyżowego, należy odpowiednio rozważyć adekwatność zasad „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci”.

Projekt może zostać zrealizowany w całości przy wykorzystaniu finansowania projektu, jeżeli strumień przychodów (zabezpieczony finansowaniem publicznym i/lub prywatnym) przewyższa nakłady kapitałowe i koszty operacyjne. Takie podejście wymaga ostrożnego podziału ryzyka między państwa członkowskie (zarządzających projektem) i partnerów prywatnych.

Bez uszczerbku dla potencjału samofinansowania się projektu z opłat użytkowników, w coraz większym stopniu pożądanym jest przyjęcie ostrożnego i innowacyjnego podejścia w celu wykorzystania cyklu życia projektu i zdefiniowania jasnych zakresów odpowiedzialności i podziału ryzyka między promotorów projektu, sponsorów i organy wdrażające projekty w celu terminowej realizacji projektu zgodnie z budżetami



kosztowymi i wymaganiami jakościowymi, a także w celu pełnego wykorzystania jego potencjału przy zminimalizowaniu przyszłych zobowiązań dla budżetów publicznych.

Warunkiem wstępnym finansowania projektu jest sprzyjające otoczenie regulacyjne i prawne w celu odpowiedniego określenia zachęt na potrzeby zwiększenia zaangażowania sektora publicznego i prywatnego w realizację inwestycji infrastrukturalnych.

W korytarzu Morze Północne-Bałtyk przegląd listy projektów uwidoczniał następujące projekty pod względem ich przyszłego potencjalnego rozwoju przy wykorzystaniu innowacyjnych instrumentów finansowych:

- infrastruktura paliw alternatywnych;
- połączenia kolejowe z portami lotniczymi i zwiększenie przepustowości portów lotniczych;
- projekty rozwoju portów;
- obwodnice miejskie.

### **Zwiększanie wsparcia budżetowego dla transportu na poziomie europejskim**

Potrzeby inwestycyjne wzdłuż korytarza Morze Północne-Bałtyk, a także wzdłuż wszystkich pozostałych korytarzy sieci bazowej, są skrajnie wysokie. Nie ulega wątpliwości, że zostanie wykorzystany całkowity budżet na transport w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, co więcej, większość środków została już rozdzielona w połowie 2016 r. w ramach pierwszych dwóch naborów wniosków, których liczba znacznie przewyższała możliwości finansowe. Jednocześnie zgłoszono projekty wysokiej jakości, które nie otrzymały dofinansowania ze względu na ograniczenia budżetowe. W tym kontekście dołożę wszelkich starań, aby podnieść te kwestie w ramach śródkresowego przeglądu wieloletnich ram finansowych i negocjacji budżetowych na kolejny okres finansowania w celu zwiększenia przyszłego budżetu instrumentu „Łącząc Europę”.

### **Łączenie innowacyjnych instrumentów finansowych z dotacjami**

Biorąc pod uwagę skrajnie wysokie potrzeby inwestycyjne w korytarzu, nie mogą one zostać zaspokojone wyłącznie z dotacji, nawet jeżeli budżet instrumentu „Łącząc Europę 2” zostanie zwiększony w przyszłości. Oprócz europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych (EFSI) oraz instrumentu „Łącząc Europę” terminowa realizacja projektu sieci korytarza Morze Północne-Bałtyk będzie wymagać znalezienia dodatkowych środków finansowych. W tym kontekście powinniśmy także wykorzystać plan inwestycyjny Junckera o wartości 300 mld euro (Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych) i dołożyć wszelkich starań, aby uchwycić jego oczekiwany impuls rozwojowy dla naszego korytarza. Dlatego zdecydowanie zalecam rozważenie alternatywnych sposobów finansowania, jak wykorzystanie innowacyjnych instrumentów finansowych.





## 7. Problemy krytyczne korytarza Morze Północne-Bałtyk

Niniejszy rozdział dotyczy podstawowych problemów związanych z infrastrukturą, które obecnie w dalszym ciągu uniemożliwiają osiągnięcie płynnego transportu towarowego i pasażerskiego w korytarzu Morze Północne-Bałtyk do 2030 r., a których rozwiązanie przyczyni się do zwiększenia efektywności działania korytarza.

Ważnym aspektem, o którym należy pamiętać, jest ogólny cel unijnej polityki transportowej dotyczący przeprowadzenia zmiany w zakresie średnio- i dalekobieżnego transportu towarowego z dróg na bardziej zrównoważone rodzaje transportu, takie jak kolej, żegluga śródlądowa czy żegluga morska bliskiego zasięgu.

### Połączenia transgraniczne

**Najistotniejszym problemem transgranicznym** w obrębie korytarza jest brak linii kolejowej o standardowej szerokości torów według norm UIC 1 435 mm biegnącej z Tallina przez państwa bałtyckie do granicy polskiej. Linia ta zostanie zbudowana w ramach realizacji projektu „Rail Baltica”. Na odcinkach przebiegających przez dwie **granice państwowe od Estonii do Łotwy i od Łotwy do Litwy** nie znajdują się tory o standardowej szerokości. Mimo, że na Litwie zakończono budowę linii kolejowej o podwójnym/równoległym rozstawie szyn 1.435/1.520 mm między Kownem i granicą państwową z Polską, na linii tej obowiązują ograniczenia prędkości do 80 km/h dla pociągów towarowych i 120 km/h dla pociągów pasażerskich. Jak dotąd linia ta nie została ani zelektryfikowana ani wyposażona w ERTMS, chociaż system ten ma zostać wdrożony do 2020 r. w zależności od wyników wspólnego stadium wykonalności modernizacji tego odcinka.

Rozpoczęcie prac budowlanych w ramach projektu „Rail Baltica” w poszczególnych państwach planowane jest do 2020 r., a zakończenie do 2025 r. w trzech państwach bałtyckich. Połączenie z Warszawą ma być oddane do użytku przed 2030 r. zgodnie z harmonogramem uzgodnionym przez partnerów, o którym mowa we Wspólnej Deklaracji z Rotterdamu z czerwca 2016 r.

Bez oddania do użytku całej linii „Rail Baltica” przepływ dóbr i usług z pozostałej części jednolitego rynku nie będzie mógł następować płynnie drogą kolejową do państw bałtyckich i Finlandii i vice versa. Nie będzie możliwe wykorzystanie pełnego potencjału korytarza, jeżeli nie zostanie rozwiązany problem dwóch różnych systemów linii kolejowych. Towarowy i pasażerski ruch kolejowy jest obecnie niewielki, ponieważ infrastruktura w kierunku północno-południowym nie jest odpowiednio połączona lub interoperacyjna, a transport zdominowany jest przez transport samochodowy i samochodami ciężarowymi. Państwa bałtyckie mogą znacząco skorzystać na symbiozie między nową linią kolejową „Rail Baltica” i obecnie dominującym przepływem handlowym w kierunku wschodnio-zachodnim. Państwa bałtyckie potrzebują lepszego połączenia z pozostałą częścią UE ze strategicznych względów w obecnej sytuacji geopolitycznej.

Państwa bałtyckie podjęły już współpracę w celu przygotowania realizacji projektu przy wsparciu koordynatora europejskiego i znaczącym wsparciu finansowym z instrumentu





„Łącząc Europę” (stopa dofinansowania 85%). Joint venture RB Rail AS, odpowiada za koordynację, realizację i usprawnienie projektu „Rail Baltica”.

W Polsce kończą się obecnie prace modernizacyjne na odcinku Warszawa-Sadowne-Czyżew i przygotowywane są plany dla odcinka Czyżew-Białystok. Problemy utrzymują się w dalszym ciągu na odcinku transgranicznym między Białymstokiem i granicą państwową z Litwą. Strona polska przygotowuje nowe studium wykonalności, które ma umożliwić określenie, w jaki sposób możliwe jest zbudowanie odcinków na północ od Białegostoku zgodnie z rozporządzeniami: TEN-T i w sprawie instrumentu „Łącząc Europę”. Studium wykonalności uwzględni kwestie związane z ochroną środowiska naturalnego i zawiera ekonomiczne uzasadnienie każdej z przedstawionych alternatyw. Zaangażowane państwa członkowskie powinny wziąć pod uwagę wyniki studium wykonalności w celu osiągnięcia pełnej funkcjonalności linii „Rail Baltica” i otwarcia możliwości ubiegania się o dofinansowanie z instrumentu „Łącząc Europę” na potrzeby wykonania szczegółowego projektu i prac na odcinku między Białymstokiem i granicą państwową z Litwą.

Jeśli chodzi o spójną budowę odcinka transgranicznego między Litwą i Polską, to po zakończeniu wspomnianego studium wykonalności, wdrożony zostanie plan działań oparty na podejściu etapowym w celu zapewnienia spełnienia wymagań określonych w rozporządzeniu, a także zgodnie z umową udziałowców wspólnego przedsięwzięcia RB Rail AS. Taka bliska współpraca transgraniczna ma kluczowe znaczenie z punktu widzenia interoperacyjności linii, w szczególności pod względem parametrów technicznych, planowanej prędkości, wdrożenia ERTMS i harmonogramu realizacji.

Dodatkowo, w ramach korytarza Morze Północne-Bałtyk trzeba oczywiście połączyć jedną ze stolic - Wilno. W tym kontekście osiągnięto wspólne porozumienie, zgodnie z którym Wilno zostanie połączone linią 1.435 mm z „Rail Baltica” z osią północno-południową w Kownie, co zapewni połączenie stolic wszystkich państw bałtyckich i Warszawy tą samą siecią zgodnie z umową udziałowców wspólnego przedsięwzięcia RB Rail AS.

W dłuższej perspektywie władze Helsinek i Tallinna rozważają możliwość budowy połączenia suchym tunelem kolejowym (połączeniem FinEst). Projekt ten jest jednak na początkowym etapie realizacji i nie przeprowadzono jeszcze analizy jego studium wykonalności. Obecnie nie oczekuje się żadnych znaczących inwestycji w połączenie FinEst przed 2030 r. z wyłączeniem pewnych studiów wykonalności.

### **Zgodność kolei z wymaganiami technicznymi**

Zgodność linii kolejowych korytarza Morze Północne-Bałtyk jest w dużym stopniu uzależniona od realizacji projektu „Rail Baltica”, ponieważ to on zapewni pełną zgodność wschodniej części korytarza z wymaganiami pod względem prędkości i elektryfikacji linii. Należy wziąć pod uwagę, że na ocenę zgodności z wymaganiami technicznymi w przypadku korytarza Morze Północne-Bałtyk ma wpływ odizolowanie sieci w państwach bałtyckich i Finlandii (sieci o szerokości torów 1.520 mm i 1.524 mm).

Patrząc całościowo, sieć kolejowa korytarza Morze Północne-Bałtyk wykazuje największy brak zgodności pod względem kluczowych wskaźników wydajności spośród wszystkich rodzajów transportu. Na poziomie korytarza Morze Północne-Bałtyk w 2014 r. w pełni osiągnięto jedynie jeden kluczowy wskaźnik wydajności.



**ERTMS** działa jedynie na 7% sieci kolejowej korytarza. W niektórych częściach korytarza, np. w ramach odizolowanych sieci 1.520/1.524 mm w państwach bałtyckich i Finlandii, nie planuje się lub nie jest niezbędne wdrożenie ERTMS.

W grudniu 2014 r. europejski koordynator ERTMS rozpoczął konsultacje z państwami członkowskimi na temat wdrożenia ERTMS w korytarzach sieci bazowej w celu dokonania przeglądu obecnego europejskiego planu wdrożenia z 2009 r. Działanie to stało się początkiem bliskiego dialogu we wszystkich korytarzach sieci TEN-T z państwami członkowskimi. Koordynator odbył wiele spotkań dwustronnych z wysokimi rangą przedstawicielami ministerstw transportu i zarządcami infrastruktury. Proces przeglądu został zakończony, a nowy europejski plan wdrożenia stanie się częścią planu działań ERTMS 2016. Plan wdrożenia ERTMS po przeglądzie obejmuje wszystkie linie korytarzy sieci TEN-T i zostanie objęty procedurą przyjęcia przez Komisję Europejską, która zakończy się pod koniec 2016 r.

Całkowity poziom **elektryfikacji** korytarza Morze Północne-Bałtyk jest równy 74%. Część krótkich odcinków w Polsce nie jest jednak zelektryfikowana, podobnie jak połączenie z Wilhelmshaven w Niemczech. Sieć kolejowa w państwach bałtyckich wykorzystuje zasadniczo trakcję spalinową, wyjątek stanowią planowana linia „Rail Baltica” i określone podmiejskie linie transportu pasażerskiego wokół stolic. We wszystkich państwach bałtyckich planuje się elektryfikację części linii w ramach odizolowanej sieci (modernizację istniejących linii zelektryfikowanych i/lub elektryfikację dotąd niezelektryfikowanych linii), ale jeszcze nie wszystkie decyzje w tej sprawie zostały podjęte.

Fakt, że linie transgraniczne nie są liniami zelektryfikowanymi, ma wpływ wyłącznie na państwa bałtyckie i ich połączenie z Polską. Wzdłuż korytarza Morze Północne-Bałtyk wykorzystuje się różne systemy napięcia, ale problem ten można rozwiązać przez zamontowanie konwertera na lokomotywie i nie jest on traktowany jako problem w zakresie interoperacyjności.

Szacuje się, że poziom zgodności pod względem **prędkości linii** wynosi 61% dla korytarza Morze Północne-Bałtyk. Po zakończeniu realizacji projektu „Rail Baltica” sieć w państwach bałtyckich będzie spełniać odpowiednie wymagania. Pewne ograniczenia prędkości odnotowano w Polsce, Belgii i Niemczech, w szczególności w okolicach stref zurbanizowanych.

Kluczowy wskaźnik wydajności pod względem **długości pociągów** wykazuje najwyższy poziom zgodności - 85%. Ograniczenia w długości pociągów obowiązują w Polsce, podczas gdy w Belgii obowiązują ograniczenia w długości pociągów w godzinach szczytu, a w Niemczech pociągi o długości 740 m mogą kursować w określonych godzinach zgodnie z rozkładem jazdy.

W Polsce zidentyfikowano niewielki brak zgodności (1%) z wymaganiami w zakresie **obciążenia osi** (poziom zgodności 99%). Obciążenie osi nie stanowi zasadniczo problemu w odizolowanych sieciach w państwach bałtyckich, które wykorzystuje się zasadniczo na potrzeby transportu towarowego w kierunku wschód - zachód.



## Wąskie gardła w sieci kolejowej

Wąskie gardła w zakresie infrastruktury kolejowej można zaobserwować wokół węzłów Helsinek, Warszawy, Poznania, Mechelen i Brukseli i na połączeniach Hamburga i Bremy z lokalizacjami w głębi kraju. Jest to ściśle związane z faktem, że wspólne linie towarowe i pasażerskie w obrębie stref zurbanizowanych ograniczają ich przepustowość dla transportu pasażerskiego, a także wywierają niekorzystny wpływ na środowisko naturalne.

W węźle helsińskim duże natężenie ruchu dotyczy centrum miasta. Planuje się budowę podziemnej kolejki miejskiej „Rail Loop” w centrum, modernizację stacji kolejowej w Helsinkach oraz stacji rozrządowej i systemu blokującego, a także budowę połączenia z portem lotniczym dla pociągów długodystansowych.

Warszawa i Poznań posiadają wewnętrzną dedykowaną obwodnicę miejską, która ma oddzielić ruch towarowy od pasażerskiego, a tym samym zwiększyć przepustowość linii dla obu rodzajów transportu. Zapewni ona lepsze połączenia pasażerskie w ramach węzłów miejskich. Odcinki linii kolejowych położone w pobliżu węzłów w dalszym ciągu są przeciążone w godzinach szczytu (ruch międzynarodowy, krajowy, regionalny, metropolitalny i towarowy). Powyższe dotyczy głównie podmiejskich linii wokół obszaru metropolitalnego Warszawy (w szczególności na zachodzie i południowym zachodzie). Ostatecznym rozwiązaniem dużego natężenia ruchu kolejowego w godzinach szczytu jest proponowana linia dużych prędkości między Warszawą, Łodzią i Poznaniem, a także modernizacja kolejowej obwodnicy towarowej na południu Warszawy (linii kolejowej CE-20, odcinki Łowicz-Skierniewice-Pilawa-Łuków).

Także w Bremie konieczna jest budowa kolejowej obwodnicy towarowej w celu wyprowadzenia ruchu towarowego z kierunku Bremerhaven z dworca głównego w Bremie, który jest bliski przeciążenia. Ostatni odcinek linii kolejowej z Oldenburga do portu w Wilhelmshaven nie jest zelektryfikowany. Lepsze połączenia z głębią lądu mogłyby istotnie przyczynić się do poprawy połączeń towarowych i zwiększenia natężenia ruchu.

Połączenia między portem w Antwerpii a lokalizacjami w głębi kraju wymagają modernizacji. Duże ilości towarów transportowanych między Antwerpią i Leuven mają wpływ na węzeł w Mechelen, gdzie ruch powinien być kierowany poza strefę miejską. Dodatkowo, ze względu na swoją aktualną konfigurację trasa przez Mechelen prowadzi do przerwania systemu, co ma wpływ na ciągłość długodystansowych i transgranicznych połączeń kolejowych dużych prędkości. Konieczna jest budowa obwodnicy wokół Mechelen, tak aby zwiększyć prędkość, poprawić punktualność i przepustowość na tym odcinku. Co więcej, północno-południowe skrzyżowanie kolejowe stanowi istotne wąskie gardło w krajowym i międzynarodowym ruchu kolejowym w korytarzu, mimo że nie znajduje się na jego trasie. Inspiracją na przyszłość mogą stać się lepsze połączenia towarowe do Niemiec. Przykładowo, oś „żelaznego Renu” może zapewniać lepsze i szybsze połączenie z Zagłębiem Ruhry, nawet jeżeli nie jest częścią korytarza Morze Północne-Bałtyk. Obecnie prowadzone są badania finansowane z instrumentu „Łącząc Europę”, których celem jest zweryfikowanie wszystkich opcji zwiększenia przepustowości kolejowego transportu towarowego.



Oprócz dobrych połączeń towarowych istotne znaczenie dla działania korytarza i jego rozpoznawalności wśród obywateli Unii Europejskiej mają płynne, wygodne i efektywne połączenia kolejowe dla pasażerów. Na zachód od Warszawy kolejowe, pasażerskie połączenia międzynarodowe są w użytkowaniu i pociągi, bez względu na to, czy dużych prędkości czy konwencjonalne, stanowią akceptowalną alternatywę dla pasażerów i są często bardziej atrakcyjne niż samoloty, w szczególności na krótszych dystansach. Usługi międzynarodowego transportu pasażerskiego nie przyciągają jednak wielu pasażerów na wschód od Warszawy. Korytarz może z powodzeniem obsługiwać długodystansowe linie pasażerskie pod warunkiem modernizacji linii kolejowej. W celu uruchomienia bardziej efektywnego, szybszego i w pełni funkcjonalnego korytarza pasażerskiego wszystkie państwa członkowskie powinny dążyć do dalszego zwiększania prędkości dla pociągów pasażerskich nie tylko na osi państwa bałtyckie – Berlin, lecz także na odcinku Hanower - Amsterdam. Jeśli chodzi o realizację nowego projektu „Rail Baltica”, należy zwrócić szczególną uwagę na ciągłość linii pasażerskich dużych prędkości. Projekt „Rail Baltica” może stać się także inspiracją dla pozostałych państw członkowskich na zachodnim końcu korytarza.

### **Zgodność portów morskich z wymaganiami technicznymi i wąskie gardła**

Korytarz Morze Północne-Bałtyk odznacza się dużą koncentracją portów morskich. Porty te mają strategiczne znaczenie dla rozwoju korytarza, ponieważ stanowią główne bramy dostępu do rynku UE dla jej partnerów handlowych w zglobalizowanym świecie.

Wąskie gardła w portach morskich wynikają z braku przepustowości połączeń kolejowych, połączeń ze śródlądowymi drogami wodnymi klasy IV, a także niedostępności paliw ekologicznych.

Terminale pasażerski i pasażersko-samochodowy w centrum Helsinek i Tallinna posiadają ograniczone połączenia drogowe w granicach miasta. Istniejące terminale przewidziano przede wszystkim na potrzeby transportu pasażerskiego, ale największe zyski przynosi połączenie transportu towarowego (ro-ro) i pasażerskiego. Lista projektów w Estonii obejmuje budowę nowego połączenia drogowego wzdłuż wybrzeża do Starego Portu w centrum Tallinna, co ma pomóc w wyprowadzeniu ruchu transportowego poza centrum Tallinna i poprawić jego połączenie z obwodnicą miasta. W Helsinkach jedynym ekonomicznie uzasadnionym rozwiązaniem jest poprawa systemów zarządzania ruchem. W Helsinkach i Tallinnie istnieją jednak oddzielne porty towarowe (odpowiednio Vuosaari i Muuga), które posiadają połączenia kolejowe (odpowiednio 1.524 mm i 1520 mm) oraz drogowe. Port Muuga zostanie połączony z „Rail Baltica” (1.435 mm).

Stary Port w centrum Tallinna nie posiada obecnie połączenia kolejowego. Mimo że nie planuje się budowy połączenia kolejowego na potrzeby transportu towarowego, Estonia planuje budowę połączenia tramwajowego ze Starego Portu do centrum miasta i terminala kolejowego Ülemiste, które ma się stać końcowym pasażerskim terminalem kolejowym w ramach „Rail Baltica”.

Plany przewidują połączenie w przyszłości portu w Rydze bezpośrednio z siecią TEN-T przez Północny Korytarz Transportowy Rygi, którego budowa już się rozpoczęła. Dodatkowo, w porcie w Rydze planuje się realizację projektów w celu poprawy połączenia kolejowego.



Port w Antwerpii nie posiada połączenia kolejowego i drogowego z głębią lądu. Prowadzone projekty mają rozluźnić wąskie gardła i ułatwić transport między portem i Niemcami.

Oba porty w Amsterdamie i Rotterdamie posiadają bezpośrednie połączenie kolejowe i drogowe, chociaż występują problemy związane z ich przepustowością. W obu portach zaplanowano realizację projektów w celu rozwiązania tych problemów w przyszłości. Istotnym problemem jest połączenie drogowe z Rotterdamem ze względu na natężenie ruchu.

Dostępność paliw ekologicznych jest problematyczna w portach w Finlandii, Estonii, na Łotwie i w Niemczech. Porty w Helsinkach i Tallinnie nie są do tej pory wyposażone w specjalistyczną infrastrukturę na potrzeby paliw alternatywnych, chociaż w zależności od potrzeb mogą one zostać dostarczone samochodami ciężarowymi. Niemniej jednak, port towarowy w Muuga w Estonii jest zaangażowany w projekt budowy terminalu LNG, a port towarowy w Vuosaari w Finlandii planuje modernizację infrastruktury LNG. To samo dotyczy portów w Rydze i Ventspils, które nie udostępniają paliw alternatywnych. Koncepcja autostrad morskich wymaga większej liczby terminali paliw alternatywnych, dodatkowym problemem jest niski poziom wykorzystania statków wyposażonych w silniki o napędzie dwupaliwowym, co wymaga współpracy między portami i operatorami.

Wąskie gardło stanowią możliwości zastosowania lodołamaczy w portach w Helsinkach i w Rydze. Lista projektów w Finlandii nie obejmuje dodatkowego lodołamacza, ponieważ port w Helsinkach zamierza go leasingować, a nie kupować. Lodołamacz uwzględniony na liście projektów w Estonii znajduje się także na liście projektów autostrad morskich - ponieważ ten sam lodołamacz może być wykorzystywany w portach w Tallinnie, Helsinkach i potencjalnie w Sztokholmie (w korytarzu Skandynawia-Morze Śródziemne), Rydze i Ventspils.

Dostęp do niektórych portów torami wodnymi wymaga modernizacji w celu ich pogłębienia, w szczególności w Vuosaari (pogłębienie toru wodnego), Ventspils (poprawa utrzymania sprzętu do pogłębienia), Rydze (pogłębienie toru wodnego) i Kłajpedzie. Władze portu w Kłajpedzie są zdania, że nabycie usług pogłębienia torów wodnych trwa zbyt długo, wobec czego bardziej efektywnym rozwiązaniem jest zakup sprzętu do pogłębienia.

Część portów (jak w Helsinkach i Tallinnie) rozpoczęła także współpracę w zakresie wykorzystania rozwiązań ICT w celu zapewnienia lepszych i bardziej efektywnych usług i ich harmonizacji wzdłuż wybrzeża. Wymaga to także znacznie większej uwagi, współpracy i dodatkowych działań.

### **Zgodność śródlądowych dróg wodnych z wymaganiami technicznymi**

Większa część sieci śródlądowych dróg wodnych korytarza Morze Północne-Bałtyk spełnia obecnie wymagania i odpowiada bieżącym potrzebom w zakresie transportu. Zgodność z wymaganiami technicznymi na poziomie korytarza nie jest jednak zapewniona w zakresie dopuszczalnej głębokości (min. 2,5 m).



W Niemczech istnieją dwa odcinki, na których minimalna wysokość mostów jest równa 4 m i nie spełnia wymagań rozporządzenia - odcinek Weser (Minden-Brema) i odcinek w części sieci kanałów na zachodzie (KRH i KDE). Port śródlądowy w Deventer w Holandii nie posiada połączenia kolejowego, ale należy zauważyć, że linia kolejowa znajduje się w odległości 5 km od portu. To samo dotyczy portów w Nijmegen i Hengelo. W portach śródlądowych dostępność paliw alternatywnych/LNG jest także ograniczona.

### **Wąskie gardła na śródlądowych drogach wodnych**

Największymi wąskimi gardłami w sieci śródlądowych dróg wodnych są śluzy w Amsterdamie, śluzy Beatrix i śluzy w Eefde. Dostępność portu w Amsterdamie w przyszłości uzależniona jest od rozbudowy śluz w Ijmuiden. Przepustowość śluzy nie jest w stanie sprostać nowej generacji statków morskich i nie odpowiada zapotrzebowaniu na transport w przyszłości. Konieczne jest zwiększenie przepustowości śluz Beatrix, tak aby mogły z nich korzystać większe statki i płynąć dalej w kierunku głębi ładu w granicach Holandii, w szczególności w celu promocji celu polityki przejścia z towarowego transportu drogowego na transport śródlądowymi drogami wodnymi. Śluzy Beatrix stanowią gwarancję dobrych połączeń śródlądowymi drogami wodnymi między portami w Antwerpii, Rotterdamie i Amsterdamie.

Oprócz tych dwóch specyficznych kwestii konieczna jest modernizacja określonych odcinków śródlądowych dróg wodnych na terytorium Belgii i Niemiec w celu umożliwienia prowadzenia ciągłego transportu ładunków dwupoziomowych bez ograniczeń. Niezbędne jest zwiększenie wysokości mostów.

Istotne znaczenie ma przepustowość Kanału Alberta (w ramach korytarza Morze Północne-Morze Śródziemnomorskie i korytarza Morze Północne-Bałtyk). Na Kanale Alberta obowiązują ograniczenia w żegludze ze względu na wysokość niektórych mostów, a na odcinku między Wijnegem i Antwerpią istnieją problemy względem przepustowością.

Paliwa alternatywne dla barek żeglujących po śródlądowych drogach wodnych zaczynają być dostępne, ale należy podjąć jeszcze dalsze działania w celu ich dywersyfikacji i zapewnienia dostępu do paliw w wielu różnych miejscach.

Ocena zgodności z wymaganiami technicznymi nie obejmowała Kanału Kilońskiego i Kanału Alberta, ponieważ nie stanowią one części korytarza, należy je jednak wymienić jako wąskie gardła.

Wąskie gardła wynikają z ograniczeń w długości statków na kanale Twente, braku wystarczającej liczby miejsc cumowania dla statków i przepustowości śluz Ijmuiden, Volkerak i śluz Beatrix. Problemy te mają zostać zlikwidowane w ramach prowadzonych inwestycji. Problemy na wszystkich wymienionych odcinkach mają rozwiązać inwestycje, które są albo już realizowane albo przygotowywane. Lista projektów korytarza Morze Północne-Bałtyk na terenie Niemiec będzie dalej aktualizowana w świetle nowego krajowego planu infrastrukturalnego (Bundesverkehrswegeplan 2030).

Biorąc pod uwagę cele na przyszłość, można uznać, że problemy będą występować. Coraz bardziej odczuwalnym problemem jest wielkość statków, która ustala poprzeczkę coraz wyżej pod względem zgodności infrastruktury z wymaganiami technicznymi dotyczącymi głębokości, szerokości i wysokości mostów. Czym szersze rzeki, tym więcej i





tym dłuższe statki mogą na niej żeglować. Część odcinków śródlądowych dróg wodnych nie może sprostać wielkości nowych barek i dlatego nie spełni wymagań technicznych, jeżeli poprzeczka zostanie ustalona wyżej. Wyżej poprzeczkę mogą ustalić standardy europejskie lub codzienni użytkownicy infrastruktury tego zrównoważonego rodzaju transportu.

### **Zgodność portów lotniczych z wymaganiami technicznymi i wąskie gardła**

Pod względem zgodności portów lotniczych z wymaganiami technicznymi, najważniejszymi problemami są połączenia kolejowe z portami lotniczymi i dostępność paliw ekologicznych.

Spośród ośmiu portów lotniczych sieci bazowej wzdłuż korytarza Morze Północne-Bałtyk, które muszą posiadać połączenie kolejowe do 2050 r. (w Helsinkach, Rydze, Warszawie, Berlinie [Berlin Brandenburg], Hamburgu, Kolonii, Brukseli i Amsterdamie) sześć spełnia to wymaganie od 2014 r. W 2015 r. otwarto w Helsinkach nową lokalną linię kolejową dla pasażerów, która łączy port lotniczy z centrum miasta. Co więcej, planuje się budowę połączenia kolejowego dla długodystansowego transportu pasażerskiego i towarowego do portu lotniczego w Helsinkach.

Port lotniczy w Rydze powinien uzyskać połączenie w ramach projektu „Rail Baltica”, który przewiduje budowę kolejowego terminala pasażerskiego w porcie lotniczym.

Port lotniczy w Brukseli, w Amsterdamie, a także porty lotnicze w Niemczech posiadają dobre połączenia z krajowymi i międzynarodowymi liniami kolejowymi transportu pasażerskiego, ale przygotowuje się modernizację dworca kolejowego w porcie lotniczym Schiphol w Amsterdamie.

Wzdłuż korytarza nie są dostępne **paliwa ekologiczne**.

### **Zgodność dróg z wymaganiami technicznymi i wąskie gardła**

Na poziomie korytarza Morze Północne-Bałtyk sieć drogowa obejmuje drogi ekspresowe i autostrady, ale nie jest to regułą na całej długości korytarza. Poziom zgodności jest równy ok. 55% w Polsce i na Litwie, podczas gdy na Łotwie i w Estonii nie przekracza 10%. Problemy w zakresie zgodności traktuje się jako wyjątki w państwach bałtyckich, gdzie brak jest uzasadnienia ekonomicznego dla budowy dróg ekspresowych i stąd większość problemów dotyczy wąskich gardeł.

We wszystkich państwach odnotowuje się problemy związane z przepustowością dróg. Na zachodnim końcu korytarza Morze Północne-Bałtyk problemy występują głównie w gęsto zaludnionych i wysoko rozwiniętych gospodarczo regionach. Problemy są odczuwalne w szczególności w i wokół węzłów miejskich, gdzie natężenie ruchu jest szczególnie duże na drogach wokół i na obwodnicach miast. Duże natężenie ruchu występuje na drogach dojazdowych do Brukseli i Antwerpii, co powoduje opóźnienia i utrudnia w dojeździe do portu w tym drugim mieście. Rozwiązanie problemu mają zapewnić planowane w tym zakresie inwestycje.





Szczególnego rodzaju wąskie gardło istnieje wokół Bad Oeynhausen w ramach sieci autostrad w Niemczech, gdzie brakuje prawie 10 km autostrady A30 będącej główną arterią drogową korytarza Morze Północne-Bałtyk. Obecnie trwa jednak budowa obwodnicy Bad Oeynhausen o długości 10 km, która powinna zostać otwarta dla ruchu pod koniec 2018 r.

Droga „Via Baltica” stanowi ważne połączenie drogowe między Polską i państwami bałtyckimi. Jej przepustowość należy także uznać za wąskie gardło na obwodnicach miast (np. wokół Rygi). Nie jest jednak uzasadniona budowa autostrady 2+2 na całej długości trasy „Via Baltica” ze względu na niewystarczający wolumen ruchu. Z tego względu lista inwestycji korytarza Morze Północne-Bałtyk obejmuje jedynie drugorzędne inwestycje w „Via Baltica”. Lista projektów na Litwie obejmuje także inwestycje wyłącznie w te odcinki, gdzie natężenie ruchu uzasadnia potrzebę zwiększenia przepustowości, np. w obwodnicę Kekavy. Na Litwie duże natężenie ruchu występuje na drodze „Via Baltica” na odcinku między granicą państwową z Polską i Kownem, wobec czego zaleca się budowę autostrady 2+2. Mimo dużego natężenia ruchu planuje się modernizację odcinka między Kownem a granicą państwową do drogi 2+1. Na drodze „Via Baltica” obserwuje się problemy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego ze względu na duże jego natężenie, wobec czego zdecydowanie zaleca się podjęcie rozwiązań w celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu.

Drogi powinny posiadać wystarczającą przepustowość dla ruchu towarowego i pasażerskiego, chociaż rozwiązaniem nie jest zawsze dalsza rozbudowa sieci drogowej. Duże potrzeby inwestycyjne dotyczą także modernizacji i utrzymania infrastruktury drogowej wzdłuż korytarza, w szczególności wokół węzłów miejskich. Należy promować wdrażanie **inteligentnych systemów transportowych (ITS)** wzdłuż korytarza Morze Północne-Bałtyk. Dostępność informacji w czasie rzeczywistym na odcinkach dróg o dużym natężeniu ruchu pomoże ich użytkownikom lepiej zaplanować trasę. Jednocześnie przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. W państwach członkowskich wzdłuż korytarza prowadzone są już inwestycje związane z ITS. Przykładowo, do 2020 r. w Polsce zostanie wdrożony krajowy system zarządzania ruchem (KSZR), którego częścią będzie wdrożenie systemów ITS na drogach krajowych. KSZR będzie obejmować cały odcinek korytarza Morze Północne-Bałtyk na terytorium tego kraju.

Innym aspektem wymagającym rozważenia jest ogólne **przejście z transportu drogowego na inne**, bardziej przyjazne dla środowiska naturalnego rodzaje transportu zarówno w ruchu towarowym, jak i pasażerskim.

Opracowując plany długoterminowe, państwa członkowskie powinny brać pod uwagę cele polityki dotyczące dostępności paliw alternatywnych, o których mowa w dyrektywie w sprawie paliw alternatywnych.

### Wąskie gardła w węzłach miejskich

Wąskie gardła w węzłach miejskich wzdłuż korytarza dotyczą w większości połączeń „ostatniej mili” i dużego natężenia ruchu drogowego. Miasta dążą do rozwiązania tych problemów, realizując lub planując różnego rodzaju projekty, często budując obwodnice



kolejowe i drogowe, modernizując połączenia między korytarzem i drogami dojazdowymi, usprawniając lokalny system tranzytu przez miasta, a także ułatwiając przesiadki na inne rodzaje transportu. Ponieważ strefy zurbanizowane generują i przyciągają duże wolumeny ruchu, połączenia o dużej przepustowości między węzłami miejskimi i osiami korytarza mają podstawowe znaczenie, podobnie jak modernizacja infrastruktury korytarzowej zgodnie ze standardami, o których mowa w rozporządzeniu.

W Amsterdamie największe natężenie ruchu występuje w południowej części Miasta. Do jego zmniejszenia ma przyczynić się modernizacja dwóch kolejowych stacji pasażerskich: dworca centralnego i południowego Amsterdam-Zuid. W całym mieście problemem jest duże natężenie ruchu drogowego, wobec czego realizowanych jest szereg projektów drogowych w celu zwiększenia przepustowości dróg. Projekty te obejmują zarówno rozwiązania lokalne (oparte na skrzyżowaniach), jak i rozwiązania ponadregionalne, np. projekt A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere, którego koszt wynosi ok. 5 mld euro. W Rotterdamie realizuje się dwa projekty drogowo, których celem jest poprawa połączeń „ostatniej mili”, które obecnie borykają się z dużym natężeniem ruchu; jest to tunel Blankenburg i obwodnica A13/A16.

Celem szeregu projektów kolejowych w Antwerpii jest modernizacja połączeń „ostatniej mili” i zwiększenie przepustowości na stacji rozrządowej do 2020 r. Prace koncentrują się na dwóch punktach w celu stopniowego wyeliminowania zwrotnic, tj. *Oude Landen* i *Krijgsbaan*. Łącznie powinny przyczynić się one do istotnego zwiększenia przepustowości dojazdu do portu, podczas gdy budowa drugiej nitki dostępu do portu w Antwerpii w dalszym ciągu planowana jest jako długoterminowe rozwiązanie w celu dalszego rozwoju portu. Planuje się także zwiększenie przepustowości obwodnicy Antwerpii do 2023 r.

W Brukseli największe projekty koncentrują się na połączeniu korytarza i ograniczeniu natężenia ruchu, np. zakończenie projektu dotyczącego zwiększenia przepustowości obwodnicy miejskiej planowane jest na 2022 r., realizowany jest także projekt oddzielenia drogowego ruchu lokalnego i długodystansowego.

W Berlinie regionalny i długodystansowy ruch pasażerski ograniczają problemy z przepustowością na stacji Spandau i w ramach połączenia zachód-wschód (kolej miejska, część korytarza Morze Północne-Bałtyk). Realizowane są cztery projekty zwiększenia przepustowości dróg o całkowitej wartości ok. 1 mld euro. Z punktu widzenia węzła miejskiego w Berlinie ważną kwestią jest zakończenie budowy portu lotniczego i powiązanych połączeń transportowych. Projekty drogowe w Hamburgu mają poprawić sytuację na autostradzie wschodniej. Dodatkowym problemem jest przepustowość linii kolejowych w ruchu pasażerskim i towarowym.

Projekty realizowane w Warszawie dotyczą budowy obwodnicy Warszawa-Mińsk Mazowiecki i skrzyżowania Puławska-Lubelska. Jeden z projektów dotyczy także modernizacji węzła Lubelska. Celem czterech projektów jest modernizacja lokalnych obwodnic w strefie miejskiej. Planuje się modernizację połączeń z portem lotniczym dla ruchu pasażerskiego (dostęp drogowy i transportem publicznym). Dodatkowo planuje się budowę towarowego terminala lotniczego, w tym połączeń z siecią. W Poznaniu planowana modernizacja pasażerskiego węzła kolejowego powinna zwiększyć możliwości przejścia na inne rodzaje transportu pasażerskiego, projekt zostanie zakończony w 2020



r. Zarówno w Poznaniu, jak i (częściowo) w Warszawie, istnieją wąskie gardła ze względu na ograniczenia długości pociągów do 600 m.

W Wilnie realizowany jest projekt modernizacji terminala pasażerskiego w porcie lotniczym do 2019 r. W 2017 r. zakończy się budowa zachodniej obwodnicy miasta, a w 2025 r. powinna zakończyć się budowa południowej obwodnicy.

Podobnie jak w innych miastach, projekty realizowane w Rydze związane są z modernizacją obwodnicy i sieci węzła miejskiego. Dodatkowo dwa projekty dotyczą węzła kolejowego w mieście i linii kolejowej do północnej strefy portowej w Kundzinsala.

Połączenia „ostatniej mili” wymagają także modernizacji w Tallinnie. Jeśli chodzi o drogi, to realizowany jest projekt obwodnicy Tallinna. W zakresie linii kolejowych realizowany jest projekt w kierunku wschodnim oraz projekt obwodnicy kolejowej w kierunku Paldisek. Projekty związane z przejściem na inny rodzaj transportu, które zostały uwzględnione na liście projektów, to Muuga, Stary Port, Ülemiste i terminal pasażerski w porcie lotniczym w Tallinnie.

Podobnie jak w Helsinkach, istniejące połączenia kolejowe „ostatniej mili” z portami, portem lotniczym i strefą zurbanizowaną są niewystarczające. Przepustowość obwodnicy jest niewystarczająca i wymaga także modernizacji. Niezbędne są dodatkowe urządzenia na potrzeby transportu multimodalnego w terminalach portów morskich (w porcie zachodnim, południowym i Vuosaari). Należy poprawić jakość linii kolejowych w ramach węzła na stacji rozrządowej w Helsinkach.

Rozwiązania wdrażane w celu usunięcia istniejących i potencjalnych wąskich gardeł w strefach zurbanizowanych i wspierania ich integracji w ramach sieci bazowej powinny, jeżeli jest to możliwe, uwzględniać możliwy wpływ „miękkich” środków polityki wsparcia przejścia na inny rodzaj transportu, jak zarządzanie popytem na usługi transportowe i promocja transportu publicznego, jazdy na rowerze i spacerów, równoległe do zwiększania przepustowości infrastruktury. Przykładowo, oczekuje się, że inteligentne systemy transportowe będą odgrywać coraz większą rolę w bardziej efektywnym wykorzystaniu infrastruktury w węzłach miejskich.

## 8. Zalecenia i prognozy według koordynatora europejskiego

Państwa członkowskie i pozostali interesariusze wskazali łącznie **402 projekty**, które mają przyczynić się do uruchomienia korytarza. Całkowity koszt realizacji wszystkich przedstawionych projektów to **80 mld euro** w cenach bieżących. Zdecydowanie największy portfel inwestycyjny jest przewidziany w sektorze kolejowym, na który przeznaczono ponad 30 mld euro. Niemniej jednak należy mieć na uwadze, że szereg dużych projektów kolejowych pokrywa się z pozostałymi korytarzami (na przykład, w Finlandii korytarz Scan-Med pokrywa się w zasadzie w 100% z projektami kolejowymi wartymi ok. 6 mld euro). Ponieważ zaproponowany portfel projektów istotnie przekracza dostępne możliwości finansowe, należy określić priorytety inwestycyjne, promując te, które są nie tylko możliwe do realizacji w krótkim czasie, ale które wygenerują



największą wartość dodaną dla UE i w największym stopniu będą wspierać koncepcję korytarza ze względów, które wyjaśniłam powyżej. Istotne jest, aby wskazać najważniejsze wąskie gardła i aspekty krytyczne, które trzeba rozwiązać w celu terminowego wdrożenia korytarza na całej długości i przy pełnej przepustowości.

Celem niniejszego Planu Pracy jest określenie ram wdrożenia korytarza Morze Północne-Bałtyk i mam nadzieję, że będzie stanowić on podstawę wielu dyskusji, które będą w przyszłości prowadzić z każdym spośród ośmiu państw członkowskich i ich ministrami. Niniejszy plan działań powinien umożliwić wszystkim państwom członkowskim określenie stopnia, w jakim dotyczą ich poszczególne kwestie. Istnieje szereg projektów o krytycznym znaczeniu, które muszą zostać zrealizowane. Określając priorytety inwestycyjne, ważne jest, aby nie ograniczać się wyłącznie do koncepcji krajowej, ale przyjąć podejście rzeczywistego planowania w ramach korytarza.

Funkcjonowanie wewnętrznego rynku UE jest w pełni powiązane z systemami transportowymi ze względu na większe przepływy w ruchu transgranicznym. Oznacza to, że wyzwania związane z infrastrukturą nie kończą się na granicach poszczególnych państw. To samo dotyczy niezbędnych działań w celu dekarbonizacji segmentu transportu, w przypadku której perspektywa korytarza może dostarczać użytecznych narzędzi, jak podkreślono w szeregu dokumentów na ten temat, które w ostatnim czasie zostały przedstawione przez koordynatorów. Terminowe i równoległe wdrożenie nowej polityki transportowej UE wymaga współpracy i koordynacji między państwami członkowskimi. Prace w ramach korytarza powinny sterować tym procesem.

Dla państw, których terytorium przecina tylko jeden korytarz, efektywne działanie korytarza ma jeszcze większe znaczenie, ponieważ jest to jedyne połączenie z pozostałą częścią sieci bazowej i rynkiem wewnętrznym UE. Infrastruktura korytarza będzie tworzyć podstawową strukturę dla pozostałej części połączeń, z którymi jest powiązana. Przykładowo, dla Finlandii i państw bałtyckich efektywne działanie autostrad morskich i przepustowość portów odgrywają najważniejszą rolę z punktu widzenia połączeń z siecią.

**Moim zdaniem, dla działania korytarza kwestiami o priorytetowym znaczeniu, które trzeba rozwiązać, są:**

- **terminowe wdrożenie brakującego połączenia transgranicznego – projekt „Rail Baltica”;**
- **usunięcie wąskiego gardła na śluzie morskiej w Amsterdamie;**
- **połączenie z głębią lądu – koleją, drogami i śródlądowymi drogami wodnymi – głównych portów;**
- **interoperacyjność sieci kolejowej w ścisłej współpracy z kolejowym korytarzem towarowym Morze Północne-Bałtyk;**
- **efektywność głównych węzłów miejskich, w szczególności węzłów wielokorytarzowych.**

Najważniejszym problemem, który wymaga podjęcia działań, jest usunięcie luki w połączeniu kolejowym w państwach bałtyckich i wdrożenie odpowiedniej,



interoperacyjnej linii kolejowej z Tallinna do Warszawy. Wszystkie zaangażowane państwa członkowskie muszą współpracować ze sobą w ramach wspólnej wizji i harmonogramu, tak aby ten duży projekt infrastrukturalny mógł zostać zakończony do połowy lat 2020-tych. Obecnie większa część międzynarodowego ruchu towarowego między Tallinnem i Warszawą odbywa się transportem drogowym. Linia „Rail Baltica” będzie stanowić kręgosłup systemu transportu multimodalnego w państwach bałtyckich i będzie wywierać bardzo pozytywny wpływ na przejście od transportu drogowego do kolejowego.

Linie „Rail Baltica” należy rozpatrywać jako szkielet dla dalszych połączeń. Autostrady morskie między Helsinkami i Tallinnem wraz z dobrymi rozwiązaniami multimodalnymi i działającą linią „Rail Baltica” stworzą wiele możliwości połączenia ruchu towarowego i pasażerskiego w tym regionie z pozostałą częścią sieci europejskiej i pozostałymi korytarzami.

Linia przyczyni się także do poprawy połączeń między Europą Zachodnią i Europą Centralną a rynkami sąsiadujących państw. Linia „Rail Baltica” uzupełni pętlę w bałtyckim łańcuchu transportowym wraz z korytarzem Skandynawia-Morze Śródziemne, który obecnie składa się z połączenia kolejowego i połączenia morskiego między państwami nordyckimi, państwami bałtyckimi, Polską i Niemcami. Będę promować tzw. rozszerzenie botnickie korytarza Morze Północne-Bałtyk, które połączy korytarz z korytarzem Skandynawia-Morze Śródziemne na granicy między Finlandią i Szwecją oraz ułatwi wykorzystanie potencjału Wymiaru Północnego w transporcie i logistyce.

Dominujące przepływy siecią kolejową w państwach bałtyckich to w dalszym ciągu przepływy ruchu towarowego w kierunku wschodnio-zachodnim do portów Morza Bałtyckiego. Przepływy w kierunku wschodnio-zachodnim istnieją także w Finlandii i Polsce. Wszystkie te połączenia mogą stanowić istotny impuls dla planowanego połączenia w kierunku północno-południowym „Rail Baltica”. Kraje te będą wówczas stanowić bramę dostępu do rynku zachodniego. Mimo obecnej sytuacji geopolitycznej wschodzące rynki na wschodzie i północy dysponują ogromnym potencjałem z punktu widzenia korytarza. Połączenie w kierunku północno-południowym „Rail Baltica” będzie stanowić dla państw bałtyckich gwarancję, że państwa te zostaną rzeczywiście zintegrowane z siecią europejską i przepływami transportowymi.

Jako koordynator europejski będę z tego względu zwracać szczególną uwagę na rozwój i realizację projektu „Rail Baltica” i chciałabym wspierać wszystkie zaangażowane państwa członkowskie i joint venture z siedzibą w Rydze w celu zagwarantowania skoordynowanej i terminowej realizacji tego projektu z Tallinna do Polski. Będzie to w szczególności dotyczyć połączenia węzłów z nową linią „Rail Baltica”.

Po drugie, korytarz Morze Północne-Bałtyk jest w dużym stopniu uzależniony od **portów** znajdujących się na obu jego końcach. Efektywne połączenia z pozostałą częścią sieci mają podstawowe znaczenie zarówno dla ruchu pasażerskiego, jak i towarowego. Z punktu widzenia powodzenia korytarza i gospodarek poszczególnych państw członkowskich podstawowe znaczenie ma przyciągnięcie ruchu międzynarodowego. Główne porty na obu końcach korytarza Morze Północne-Bałtyk mogą wspierać transport w całym korytarzu oraz w głębi lądu, jeżeli będą wyposażone w odpowiednie połączenia.



Połączenia „ostatniej mili” do wszystkich portów mają z tego względu podstawowe znaczenie.

Bardziej efektywne rozwiązania logistyczne na potrzeby transportu ładunków do połączeń z głębią lądu są niezbędne zarówno w portach Morza Bałtyckiego, jak i portach Morza Północnego. Tylko wówczas możliwe będzie osiągnięcie celu przejścia modalnego z transportu drogowego na transport kolejowy i śródlądowe drogi wodne. Dokument dotyczący multimodalności przedstawia najważniejsze zalecenia pod kątem osiągnięcia tych celów.

Z punktu widzenia korytarza Morze Północne-Bałtyk szczególne znaczenie mają **autostrady morskie**. Należy zachęcać porty do podejmowania bliższej współpracy w celu poprawy ich wzajemnych połączeń i modernizacji odpowiednich elementów infrastruktury w celu wspierania rozwoju autostrad w ramach połączeń morskich. Mobilność staje się coraz łatwiejsza dzięki rozwiązaniom w zakresie technologii informacyjno-komunikacyjnych. Porty bliźniacze Helsinki-Tallinn stworzyły efektywny transgraniczny związek gospodarczy. Współpraca między tymi portami powinna służyć jako punkt odniesienia dla pozostałych portów, ponieważ promuje tworzenie dalszych połączeń między portami.

Jeśli chodzi o porty korytarza Morze Północne-Bałtyk, fizycznym wąskim gardłem jest obecnie dostęp do sieci europejskiej od strony Morza Północnego przez śluzy morskie w Amsterdamie, które stanowią jedną z najważniejszych bram dostępu do sieci europejskiej. Przepustowość śluz uniemożliwia obecnie największym statkom wpłynięcie do portu w Amsterdamie i stąd ogranicza możliwości dalszego zwiększania przepływów towarowych w korytarzu śródlądowymi drogami wodnymi i siecią kolejową w kierunku centrum jednolitego rynku. Projekt jest w fazie budowy i otrzymał dofinansowanie w ramach pierwszego zaproszenia do składania wniosków o dofinansowanie z instrumentu „Łącząc Europę” w 2014 r. Oczekuje się, że zostanie zakończony w 2019 r.

Ważnym elementem w powiązaniu z portami i autostradami morskimi jest **Kanał Kiloński**. Nawet jeżeli nie stanowi on elementu korytarza Morze Północne-Bałtyk, jak mowa powyżej, pozostaje ważnym połączeniem w ramach autostrad morskich korytarza. Kanał Kiloński należy rozpatrywać jako będący przedmiotem wspólnego zainteresowania dla szeregu państw i korytarza Morze Północne-Bałtyk. Z punktu widzenia korytarza istotną rolę odgrywają jego połączenia morskie będące najbardziej bezpośrednimi połączeniami między Morzem Północnym i Morzem Bałtyckim.

W ramach priorytetu poprawy połączeń portów z głębią lądów należy podnieść standard **śródlądowych dróg wodnych**, jeśli chodzi o śluzy, wielkość mostów i głębokość kanałów. Należy podjąć działania, np. na śluzach Beatrix, kanale Twente i w systemie kanałów na terenie Niemiec. Część z tych projektów otrzymała dofinansowanie z instrumentu „Łącząc Europę” w ramach pierwszego zaproszenia do składania wniosków w 2014 r.

Interoperacyjność sieci kolejowej jest w dużym stopniu uzależniona od transgranicznej współpracy zarządców infrastruktury, a także koordynacji krajowych planów transportowych. Współpraca w ramach kolejowego korytarza towarowego pomaga w





zapewnieniu, że pracami koordynuje się w taki sposób, aby zminimalizować ich wpływ na przepływy ruchu.

Jako były prezydent Strasburga zwracam szczególną uwagę na **węzły miejskie** wzdłuż korytarza Morze Północne-Bałtyk, ponieważ stanowią one punkty połączeń różnych rodzajów transportu. Jak podkreśliłam w dokumencie dotyczącym węzłów miejskich, niezbędne są doskonałe połączenia między infrastrukturą sieciową i węzłami miejskimi, z uwzględnieniem ruchu miejskiego i regionalnego, tak aby korytarz był w pełni sprawny. Miejskie węzły wielokorytarzowe umożliwiają szczególny sposób koordynacji w celu osiągnięcia większej efektywności i synchronizacji między poszczególnymi korytarzami. Taka skuteczna integracja węzłów miejskich wzdłuż korytarzy wymaga skutecznego zarządzania na różnych poziomach.

Należy podjąć kwestie związane z przepustowością w i w pobliżu węzłów miejskich. Wymaga to także rozwiązań w celu oddzielenia ruchu towarowego od pasażerskiego na miejskich liniach kolejowych i lepszego zarządzania ograniczeniami przepustowości na obwodnicach miejskich. Główne porty lub terminale kolejowo-drogowe znajdują się niekiedy w samym sercu obszarów zurbanizowanych. W takich przypadkach szczególną uwagę należy zwrócić na połączenia „ostatniej mili” z tymi obiektami w celu zapewnienia, że ruch towarowy nie będzie prowadzić do zatorów w ruchu w centrach miasta i na obwodnicach.

Płynny transport towarów wymaga sprawnie działających platform multimodalnych. Najlepszymi przykładami są centra ruchu towarowego w Niemczech i Holandii. Dalsze tworzenie centr ruchu towarowego, w szczególności w regionach przygranicznych, będzie stanowić dobrą podstawę do współpracy między mniejszymi terminalami kolejowo-drogowymi. W szczególności w przypadku korytarza Morze Północne-Bałtyk nie powinniśmy pomijać znaczenia połączeń między portami śródlądowych dróg wodnych i terminalami kolejowo-drogowymi. Równoległe do projektu „Rail Baltica” w państwach bałtyckich promuje się rozwój terminali kolejowo-drogowych i suchych portów.

Międzynarodowy ruch transgraniczny stanowi podstawę podejścia „korytarzowego”. Korytarz Morze Północne-Bałtyk jest już obecnie korytarzem wysoko zaawansowanym technicznie dzięki polityce autostrad morskich, która promowała rozwiązania technologiczne dla połączeń między portami. Należy zwrócić jednak większą uwagę na wdrożenie nowych rozwiązań technologii informacyjnych dla pozostałych rodzajów transportu w celu osiągnięcia bardziej efektywnego wykorzystania infrastruktury i dobrej przepustowości transgranicznej korytarza. Jednocześnie należy przeprowadzić dodatkowe analizy dotyczące kwestii administracyjnych i technicznych, które uniemożliwiają właściwe działanie korytarza. Dokument dotyczący **inteligentnych systemów transportowych** (ITS issue paper) przedstawia idee, w jaki sposób korytarz Morze Północne-Bałtyk może promować wdrażanie takich systemów, służąc jako poligon doświadczalny i zapewniając kontynuację niezbędną z punktu widzenia interoperacyjności i udoskonalania nowych rozwiązań.

Wszędzie, gdzie jest to możliwe należy rozwijać systemy zarządzania ruchem. Jednym z najpoważniejszych problemów jest w tym kontekście ograniczone wdrożenie **systemu sygnalizacji ERTMS**. Wraz z ERTMS należy automatycznie wdrożyć nową i zmodernizowaną infrastrukturę, a istniejącą infrastrukturę należy zmodernizować. Należy





przestrzegać wspólnego harmonogramu w celu uniknięcia wąskich gardeł w systemie w przyszłości. Jako projekt europejski ERTMS musi stanowić priorytet dla wszystkich państw członkowskich, a podejście „korytarzowe” w ramach europejskiego planu wdrożenia stanowi istotny krok na przód.

### **Planowane projekty i osiągnięcie zgodności technicznej korytarza**

Mimo że w przypadku wielu inwestycji można jeszcze udoskonalić i potwierdzić ich zakres, budżet i harmonogram realizacji w przypadku wielu inwestycji, wskazane planowane projekty rozwoju korytarza Morze Północne-Bałtyk mogą zasadniczo umożliwić rozwój korytarza w taki sposób, aby możliwe było osiągnięcie celów i priorytetów rozporządzenia TEN-T do 2030 r. Celem inwestycji w infrastrukturę kolejową i drogową wzdłuż korytarza i w węzłach transportowych jest nie tylko stały rozwój infrastruktury i osiągnięcie celów zgodności, lecz także dalsze zwiększanie przepustowości i wydajności korytarza powyżej wymagań, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013. Przewiduje się także realizację inicjatyw na rzecz innowacji i projektów, których celem jest ograniczanie wpływu na środowisko naturalne. Należy jednak zauważyć, że odpowiednie źródła finansowania i środki finansowe nie zostały jeszcze zabezpieczone dla wszystkich projektów, które zostały wskazane w ramach rozwoju korytarza Morze Północne-Bałtyk i w niektórych przypadkach może być to problematyczne.

### **Łączenie dotacji z innowacyjnymi instrumentami finansowymi**

Potrzeby inwestycyjne wzdłuż korytarza są ogromne i nie mogą być zaspokojone wyłącznie ze środków publicznych, bez względu na to, czy środków krajowych czy funduszy europejskich. Zdecydowanie zaleca się poszukiwanie alternatywnych źródeł finansowania przy wykorzystaniu innowacyjnych instrumentów finansowych i korzystanie ze środków Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych. Dotacje są najlepszym źródłem finansowania projektów, które mają wygenerować jedynie niewielkie przychody. Moim zdaniem, musimy mieć także odpowiednią listę projektów, które mogą się w miarę możliwości nawzajem uzupełniać wraz z postępem prac budowlanych. Oznacza to, że projekty nie powinny być realizowane w oderwaniu od siebie, ale stanowić część kompleksowej koncepcji „całego korytarza”.

Projekty związane z korytarzem Morze Północne-Bałtyk, które zostały dotychczas zgłoszone do sfinansowania poprzez instrumenty finansowe, dotyczą kwestii infrastruktury dla paliw alternatywnych, połączeń kolejowych z portami lotniczymi i zwiększenia przepustowości portów lotniczych, projektów rozwoju portów i obwodnic miast. Ze względu na ograniczony charakter zasobów publicznych w bieżącym okresie zachęcam wszystkich promotorów projektów do przeanalizowania możliwych opcji dywersyfikacji źródeł finansowania i środków finansowych na potrzeby inwestycji.

### **Pozostałe kwestie**

W bieżącym okresie spowolnienia gospodarczego priorytetowe znaczenie ma **tworzenie nowych miejsc pracy i stymulowanie wzrostu gospodarczego**. Budowa infrastruktury może generować nowe miejsca pracy, przyczyniając się tym samym do wzmacniania wzrostu gospodarczego. Szczególnie istotną kwestią jest wykorzystanie



potencjału do tworzenia nowych miejsc pracy w regionach transgranicznych, ponieważ potencjał transgranicznego rozwoju gospodarczego jest znacznie większy niż w pozostałej części gospodarki. W tym kontekście niezwykle istotne są kwestie tzw. „ostatniej mili” w wymiarze transgranicznym. W dalszym ciągu będę odbywać regularne spotkania z interesariuszami z sektora przemysłowego oraz operatorami logistycznymi w celu wymiany opinii na temat korzyści płynących z korytarza i oczekiwań wobec niego.

W ramach budowy korytarza należy ściśle zintegrować pozostałe **wielostronne ramy zarządzania na potrzeby transgranicznej realizacji** projektów, w tym strategię makroregionalną (strategię UE dla regionu Morza Bałtyckiego), transgraniczne, transnarodowe i międzyregionalne projekty współpracy (np. CoRe) finansowane z programów europejskiej współpracy terytorialnej, czy projekty współpracy EUREGIO. Obecne projekty współpracy EUREGIO można postrzegać jako punkt odniesienia dla pozostałych projektów transgranicznych na rzecz regionów. Należy przyjąć podejście oddolne do zorganizowania udziału regionów i miast, osiągnięcia wspólnego zrozumienia kwestii transgranicznych i sformułowania wspólnej wizji naszego korytarza. Fora korytarza, w których uczestniczą teraz także koordynatorzy priorytetu transportowego strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego (EUSBSR), dowiodły, moim zdaniem, że są pierwszym krokiem w tym kierunku. Powinniśmy w dalszym ciągu współpracować z mechanizmami współpracy regionalnej wzdłuż całego korytarza w celu synchronizowania działań na rzecz budowy korytarza i zintegrowania infrastruktury w regionach i miastach. Dobre zarządzanie i budowa korytarza wymaga współpracy i porozumienia między różnymi partnerami zarówno w ramach, jak i między państwami członkowskimi. Odpowiedzialność za zarządzanie korytarzem powinny ponosić organy na wszystkich poziomach administracji. W tym celu zapoczątkowano już proces w odpowiednim kierunku oraz istnieje odpowiednia podstawa do podjęcia dalszych kroków w przyszłości.

Podsumowując, jestem przekonana, że **potrzebujemy znacznie silniejszego podejścia do komunikacji i informacji** o tym, co chcemy osiągnąć dla dobra wszystkich obywateli Europy i będę podejmować odpowiednie działania w tym celu.

## Kolejne kroki

Przygotowując drugą edycję planu działań korytarza Morze Północne-Bałtyk, osiągnęliśmy istotny postęp w uszczegółowieniu analizy i wspólnego zrozumienia tego, co jest niezbędne w celu osiągnięcia zgodności korytarza z wymaganiami technicznymi i wykorzystania jego pełnego potencjału. W kolejnej fazie analiza korytarza będzie się koncentrować w szczególności na kwestiach innowacyjności i dekarbonizacji.

Prowadzone są prace w celu dokonania oceny wzajemnego wpływu zmian klimatu i korytarza oraz określenia jego całkowitego wpływu na ochronę środowiska naturalnego przed zanieczyszczeniem i hałasem.

W ramach kolejnego planu działań szczególną uwagę poświęcimy:

- ocenie potencjalnego wpływu korytarza na przeciwdziałanie zmianom klimatu (ograniczanie emisji gazów cieplarnianych) przez bardziej efektywny wzorzec transportu multimodalnego;



- mapowaniu specyficznych potrzeb, szans i projektów związanych z przystosowaniem się do zmian klimatu (np. wzrostem ryzyka zaistnienia zdarzeń nadzwyczajnych, zmianami poziomu wody i przepływów w dorzeczach);
- określeniu wpływu korytarza i projektów związanych z korytarzem na środowisko naturalne (w tym bioróżnorodność) i hałas w skali lokalnej;
- podkreśleniu najlepszych praktyk wzdłuż korytarza, które mają potencjał do wymiany idei i powielania w zakresie:
  - o przeciwdziałania zmianom klimatu,
  - o przystosowania się do zmian klimatu,
  - o ograniczania negatywnego wpływu na środowisko naturalne/poprawy jakości środowiska naturalnego i bioróżnorodności,
  - o ograniczania hałasu (kolejowego).

Jestem przekonana, że w dziedzinie innowacyjności i wykorzystania alternatywnych paliw korytarz Morze Północne-Bałtyk ma potencjał, aby stać się wiodącym projektem zarówno pod względem szerszego wykorzystania infrastruktury mobilności elektrycznej, jak i wykorzystania LNG, co nabrało rozpędu przez wsparcie dla szeregu projektów wzdłuż korytarza w ramach pierwszych zaproszeń do składania wniosków w ramach instrumentu „Łącząc Europę”. Mam nadzieję, że przy wykorzystaniu wniosków z dokumentu na temat innowacyjności jeszcze więcej projektów będzie korzystać z możliwości dostępnych w ramach polityki TEN-T w zakresie działań demonstracyjnych i wdrożeniowych na dużą skalę.

Obecnie istotne znaczenie ma rozpoczęcie realizacji projektów w celu rozwiązania najpoważniejszych problemów korytarza. Działania należy planować przy zastosowaniu spójnego, transgranicznego harmonogramu i mobilizacji wszelkich dostępnych zasobów. **Pełniąc rolę koordynatora europejskiego, jestem przekonana, że moim zadaniem jest ułatwienie** i zapewnienie utrzymania całościowego podejścia do takiego działania, które, według mnie, ma pierwszorzędne znaczenie dla zapewnienia powodzenia projektu.



## Osoby kontaktowe:



### **Catherine Trautmann, Koordynator europejski**

Vera Kissler, Doradca  
vera.kissler@ec.europa.eu

Strona koordynatora:  
[http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/northsea-baltic\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/northsea-baltic_en.htm)

### **Więcej informacji można znaleźć pod adresem:**

[http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en.htm))