

1. W kierunku utworzenia planu pracy dla korytarza Bałtyk – Adriatyk

W 2014 roku uczyniliśmy wspólnie ważny krok w kierunku realizacji europejskiej polityki transportowej. Przyjęcie rozporządzenia w sprawie TEN-T (1315/2013) w grudniu 2013 r. pozwoliło na rozpoczęcie wdrażania korytarza sieci bazowej. Korytarz Bałtyk – Adriatyk łączy główne węzły (węzły miejskie, porty, porty lotnicze i inne terminale transportowe) dzięki kluczowym połączeniom kolejowym, drogowym, morskim i powietrznym między Północą a Południem tj. z Polski przez Republikę Czeską, Słowację i Austrię do Włoch i Słowenii. Tak rozbudowana sieć transportowa w Europie Środkowej znacznie wzmacnia infrastrukturalną podstawę wydajnych, bezpiecznych i wysokiej jakości multimodalnych łańcuchów transportowych służących przewozowi towarów i pasażerów. Dzięki wdrożeniu osi transportowej Bałtyk – Adriatyk rozwiną się nowe potoki ruchu między portami bałtyckimi i adriatyckimi a ich zapleczem, wzrosnie także znaczenie tych portów jako punktów wejścia i wyjścia z korytarza.

W marcu 2014 r. zostałem powołany na stanowisko koordynatora europejskiego ds. korytarza Bałtyk – Adriatyk. Rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 stanowi, że „do dnia 22 grudnia 2014 każdy koordynator europejski przekazuje zainteresowanym państwom członkowskim plan prac zawierający analizę rozwoju korytarza. Po jego zatwierdzeniu przez zainteresowane państwa członkowskie jest on przekazywany do wiadomości Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Komisji. Plan prac zawiera w szczególności opis charakterystyki, odcinków transgranicznych i celów korytarza sieci bazowej”.

Jestem wdzięczny, że powierzono mi tak ważne zadanie polegające na wspieraniu państw członkowskich w tworzeniu zintegrowanej i nowoczesnej sieci transportowej. Zdaję sobie sprawę z ogromnej odpowiedzialności, jaka została na mnie nałożona i zapewniam, że dołożę wszelkich starań, aby osiągnąć cele ustanowione wspólnie przez Was, państwa członkowskie oraz Parlament Europejski na wniosek Komisji Europejskiej, cele które zostały skonsultowane z wieloma różnymi zainteresowanymi stronami.

Potrzebujemy sieci transportowej, która sprosta wyzwaniom współczesnej gospodarki i środowiska. Inwestowanie w liczne projekty w korytarzu Bałtyk – Adriatyk, które przyczyniają się do osiągnięcia tego celu, będzie niezmiernie ważne dla inteligentnego, trwałego wzrostu gospodarczego sprzyjającego włączeniu społecznemu w Europie. Inwestycje te posiadają ogromny potencjał w zakresie tworzenia miejsc pracy – w trakcie budowy i po jej ukończeniu – w wielu sektorach gospodarki.

Moja wizja korytarza Bałtyk – Adriatyk zakłada przekształcenie się tego korytarza w korytarz trwałego wzrostu społeczno-gospodarczego i stanie się czymś więcej niż tylko infrastrukturą transportową. Chciałbym, aby wspomniany korytarz stał się kluczową strefą rozwoju i odgrywał ważną rolę jako jeden z głównych czynników rozwoju gospodarczego w Europie Środkowej. Moja wizja dotycząca tego korytarza opiera się także na jego zrównoważonym wymiarze, dającym wyraźne pierwszeństwo środkom transportu bardziej przyjaznym środowisku i środkom wspierającym przejście z transportu drogowego na kolejowy. Ponadto korytarz ten musi być postrzegany jako coś więcej niż tylko zwykłe połączenia transportowe między państwami. W celu zmaksymalizowania pozytywnego wpływu jego infrastruktury transportowej na inne

sektory społeczne i gospodarcze, musi być on dobrze osadzony w krajowych i regionalnych strategiach rozwoju. Dlatego też musimy przejść z regionalnej i krajowej perspektywy planowania na perspektywę korytarzową.

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

Wierzę, że obecny plan prac jest pierwszym krokiem, który umożliwi powstanie korytarza, nie tylko poprzez połączenie Północy z Południem, ale także poprzez generowanie wzrostu gospodarczego wzdłuż korytarza i obszarów przyległych. Niniejszy plan prac jest konkretnym planem realizacji sieci bazowej opartym na dogłębnej analizie korytarza.

Do planu prac dla korytarza dołączono trzy dokumenty analityczne: pierwszy z nich to szczegółowa analiza korytarza Bałtyk – Adriatyk przedstawiona jako studium korytarza. Drugim jest orientacyjny wykaz projektów i inwestycji, planowanych w celu ukończenia naszego korytarza sieci bazowej do 2030 r., wraz z harmonogramem wdrażania i finansowania. Trzeci dokument ilustruje, w oparciu o bazy danych TENtec zgodność sieci transportowej korytarza z niektórymi normami technicznymi określonymi w rozporządzeniu TEN-T.

Te trzy załączniki do planu prac zostały opracowane przez firmę konsultingową LeighFisher Limited (IT) i jej podwykonawców: Jacobs Polska (PL), Paradigma (AT), NDCon (CZ, SK) i ASTRA Project d.o.o. / Uniwersytet w Mariborze (SI) (konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk –Adriatyk). Konsultanci pracowali bardzo ciężko nad stworzeniem wspólnych podstaw do naszych dyskusji. Chciałbym przekazać im moje specjalne podziękowania za wysokiej jakości pracę i za doskonałą współpracę przez cały rok.

Co więcej, niniejszy plan prac opiera się nie tylko na rzetelnych podstawach naukowych, ale także na intensywnych i szeroko zakrojonych konsultacjach z udziałem dużej liczby zainteresowanych stron. Przy pełnej aprobacie zainteresowanych państw członkowskich oraz w miarę osiągania postępów w zakresie wszystkich dziewięciu korytarzy sieci bazowej, zorganizowałem w 2014 r. cztery posiedzenia forum ds. korytarza z udziałem wzrastającej stopniowo liczby zainteresowanych stron: pierwsze posiedzenie forum odbyło się w marcu 2014 r. z udziałem tylko zainteresowanych państw członkowskich, drugie posiedzenie forum miało miejsce w czerwcu 2014 r. z udziałem zainteresowanych państw członkowskich, zarządców infrastruktury kolejowej oraz dziesięciu portów korytarza; trzecie posiedzenie forum odbyło się w październiku 2014 r. z udziałem, oprócz wcześniej wymienionych zainteresowanych stron, zarządców infrastruktury drogowej, portów lotniczych i regionów, zaś czwarte posiedzenie forum odbyło się w listopadzie 2014 r. z udziałem wszystkich wymienionych stron. Ponadto, powołałem dwie grupy robocze – jedną poświęconą sprawom portów, drugą sprawom regionów – które spotkały się, odpowiednio, w okolicach trzeciego i czwartego forum. Wreszcie, bardzo istotna była dla mnie, pod względem zapewnienia spójności z ich działaniami prowadzonymi wzdłuż naszego korytarza, wymiana informacji z osobami zarządzającymi

kolejowym korytarzem towarowym Bałtyk – Adriatyk. Z tego względu przedstawiciele jego rady zarządzającej i wykonawczej wzięli udział w posiedzeniu drugiego forum.

Dla osiągnięcia wspólnego zrozumienia w kwestii korytarza i zapewnienia solidnej podstawy dla współpracy kluczowy był, oprócz licznych posiedzeń organizowanych w Brukseli, również bezpośredni dialog. Dlatego też w ostatnich miesiącach odwiedziłem w ich stolicach wszystkich ministrów transportu wzdłuż korytarza. Ponadto, dążyłem do przeprowadzenia bezpośrednich rozmów z zarządcami infrastruktury kolejowej i drogowej.

Jestem przekonany, że głosy powyższych grup zostały wysłuchane, ich doświadczenie zostało uwzględnione w trakcie procesu dotyczącego korytarza oraz, że stworzono poczucie akceptacji i własności w odniesieniu do korytarza. Dziękuję wszystkim zaangażowanym stronom za silne poparcie dla mnie oraz wysoce konstruktywną i harmonijną atmosferę podczas naszych posiedzeń, co utwierdza mnie w przekonaniu, że wspomniany korytarz Bałtyk – Adriatyk ma duże szanse na realizację i jest w istocie czymś więcej niż tylko „twardą” infrastrukturą.

W 2014 r. osiągnęliśmy wspólnie ważne kamienie milowe: wspólnie porozumieliśmy się co do przebiegu korytarza; dysponujemy teraz szczegółowym obrazem zgodności infrastruktury korytarza Bałtyk – Adriatyk z wymogami technicznymi określonymi w rozporządzeniu TEN-T; możemy oprzeć niniejszy plan prac dla korytarza na badaniu rynku transportowego, które jest pierwszym badaniem obejmującym wszystkie rodzaje transportu w korytarzu. Wreszcie, udało nam się uzyskać szczegółowy przegląd inwestycji w korytarzu, niezbędnych dla osiągnięcia celów UE do 2030 r.

Mówiąc w skrócie, działania w zakresie korytarza Bałtyk – Adriatyk prowadzone w 2014 r. pozwoliły nam stworzyć potężny „dorobek korytarza”. Jest to duży postęp i szansa na zrealizowanie celów wypracowanych w ciągu ostatnich lat. Zachęcam Państwa do ścisłej współpracy oraz do odegrania istotnej roli we wdrażaniu niniejszego planu prac. Proces ten nie kończy się wraz z przekazaniem niniejszego planu prac, lecz jest to dopiero początek interesującej drogi, którą chciałbym pokonać wspólnie z Państwem. Wspólnie możemy stworzyć warunki sprzyjające osiągnięciu wzrostu i dobrobytu, zwiększając konkurencyjność wszystkich państw w Europie z korzyścią dla obywateli i przedsiębiorstw, poprzez stworzenie w korytarzu sieci bazowej Bałtyk – Adriatyk do 2030 r. prawdziwej europejskiej sieci transportowej o wysokich standardach. Liczę na Państwa trwałe zaangażowanie!

2. Charakterystyka korytarza Bałtyk – Adriatyk

Z portów polskich do adriatyckich – przebieg korytarza

Przebieg oraz infrastruktura korytarza sieci bazowej Bałtyk – Adriatyk zostały określone w rozporządzeniach (UE) nr 1315/2013 i 1316/2013. Przebiegając przez sześć państw członkowskich (Polskę, Republikę Czeską, Słowację, Austrię, Włochy i Słowenię), korytarz łączy porty bałtyckie w Gdyni/Gdańsku i Szczecinie/Świnoujściu z portami adriatyckimi w Trieście, Wenecji, Rawennie i Koprze. Korytarz zapewni zatem lepszy dostęp do tych portów morskich ośrodkom gospodarczym położonym wzdłuż korytarza.

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

Rys. 1: Przebieg korytarza sieci bazowej Bałtyk – Adriatyk



Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk

Korytarz obejmuje łącznie 13 węzłów miejskich i portów lotniczych, 10 portów i blisko 30 terminali kolejowo-drogowych. Szkielet osi transportowej Bałtyk – Adriatyk stanowią trasy kolejowe i drogowe. W istocie jest to jeden z niewielu korytarzy, który nie obejmuje śródlądowych dróg wodnych, nawet jeżeli korytarz ten łączy się z siecią bazową śródlądowych dróg wodnych TEN-T na różnych odcinkach. Jego sieć kolejowa odpowiada głównie kolejowemu korytarzowi towarowemu Bałtyk – Adriatyk.

Korytarz ten przecina pięć innych korytarzy. W Polsce, korytarz ten przecina korytarz Morze Północne – Bałtyk w kierunku zachód-wschód zaś w Republice Czeskiej, Austrii i na Słowacji przecinają go korytarz Wschód – wschodnia część regionu Morza Śródziemnego i korytarz Ren – Dunaj. Dalej na południe, we Włoszech i na Słowenii, korytarz w znacznej części przebiega równolegle do korytarza Śródziemnomorskiego. Ponadto, istnieje jedno przecięcie z korytarzem Skandynawia – Morze Śródziemne między Bolonią a Faenzą wzdłuż trasy kolejowej Bolonia – Rawenna, obejmujące także węzły miejskie i logistyczne w Bolonii.

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

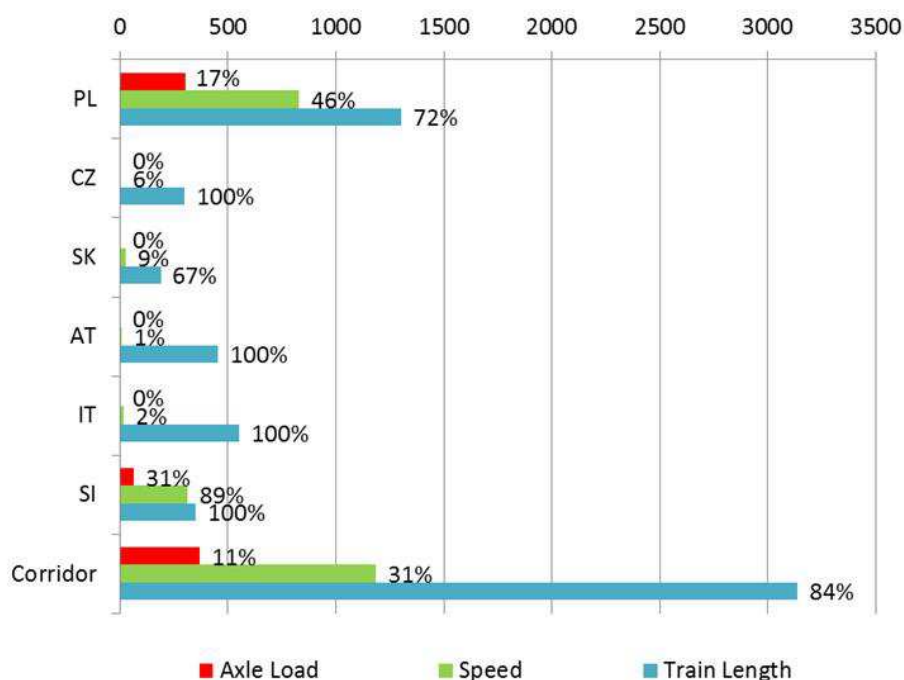
Nowe rozporządzenie TEN-T określa wyraźne podstawy do działania. W odniesieniu do sieci bazowej określono ambitne wymogi dotyczące infrastruktury transportowej, a ich spełnienie musi nastąpić do 2030 r. W związku z tym konsultanci opracowujący studium korytarza przeprowadzili analizę odchyień poprzez porównanie parametrów charakteryzujących infrastrukturę z wartościami docelowymi określonymi w rozporządzeniu. Kontrolę zgodności przedstawiono także na ośmiu różnych mapach sporządzonych w oparciu o dane zakodowane (dane ze stycznia 2014 r.) w bazie danych TENtec, które załączono do niniejszego planu prac. W analizie technicznej przedstawiono następujące wyniki zawierające jasne wytyczne dotyczące działań w korytarzu Bałtyk – Adriatyk. Jako koordynator europejski dołożę wszelkich starań, aby pomóc państwom członkowskim w wywiązywaniu się z tych zobowiązań.

Transport kolejowy

Korytarz Bałtyk – Adriatyk obejmuje infrastrukturę kolejową o długości 4 200 km i standardowej szerokości 1 435 mm. Z wyjątkiem dwóch odcinków w Austrii (linia Koralmbahn odcinek Wettmannstätten-Grafenstein w ramach szerszego odcinka Graz – Klagenfurt oraz Semmering Base Tunnel Gloggnitz – Mürzzuschlag), infrastruktura kolejowa korytarza jest ciągła i funkcjonuje. Należy jednak sprostać wielu wyzwaniom w zakresie spełnienia różnych wymogów dotyczących infrastruktury, określonych w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013.

Rysunek 2 przedstawia schematycznie, w ujęciu procentowym (na krajowych odcinkach korytarza) oraz w wartościach bezwzględnych w km infrastrukturę niespełniającą wymogów w odniesieniu do głównych parametrów zgodności związanych z kolejowym korytarzem towarowym Bałtyk – Adriatyk (nacisk osi, prędkość konstrukcyjna i długość pociągu).

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



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

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

W odniesieniu do *nacisku osi*, korytarz w większości spełnia wymogi określone w przedmiotowym rozporządzeniu (22,5 t). Istnieje jednak kilka odcinków korytarza (10% całej infrastruktury kolejowej korytarza), które nie spełniają jeszcze tej normy, zwłaszcza w Polsce (w tym kilka odcinków na liniach Katowice – Czechowice Dziedzice – Zwardoń, Wrocław – Jelcz – Opole, Kędzierzyn Koźle – Chałupki i Kędzierzyn Koźle – Gliwice – Chorzów, Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki), Słowenii (kilka odcinków między Zidani Most – Šentilj) i Republice Czeskiej (linia kolejowa między Brnem a Przerowem).

Prędkość konstrukcyjna również nie jest jednorodna wzdłuż korytarza Bałtyk – Adriatyk, a istotne wąskie gardła dotyczą w szczególności polskiej sieci, która wymaga modernizacji. Mówiąc bardziej szczegółowo, aby spełnić wymogi określone w rozporządzeniu w odniesieniu do prędkości konstrukcyjnej pociągów towarowych (100 km/h), należy zmodernizować ponad 800 km polskich linii kolejowych (około 20% całej infrastruktury kolejowej korytarza).

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

Mimo zainstalowania systemu ETCS na niektórych liniach lub systemu GSM-R dostępnego obecnie na większości odcinków korytarza, technologia *ERTMS* nie została jeszcze wprowadzona na korytarzu, z wyjątkiem jednego odcinka w Austrii. Jej stopniowe wprowadzanie rozpocznie się jednak od końca 2014 r.

- W Polsce oczekuje się, że technologia *ERTMS* zostanie wdrożona do 2030 r. Linia kolejowa E65, odcinek Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie, została wyposażona w system ETCS poziom 1 i działa od grudnia 2014 r.; GSM-R nie został zainstalowany na tej linii.
- W Republice Czeskiej przewiduje się wdrożenie systemu ETCS poziom 2 do 2017 r., z wyjątkiem linii kolejowej Przerów – Brno, na której oczekuje się, że instalacja zakończy się do 2024 r.
- Na Słowacji system ETCS poziom 1 jest już dostępny na odcinku Bratysława – Zlatovce; oczekuje się, że technologia ETCS poziom 1 zostanie zainstalowana na odcinku Zlatovce – Żylina do 2015 r. do miejscowości Púchov i do 2018 r. do Żyliny. Technologia ETCS poziom 2 zostanie wprowadzona na linii kolejowej Żylina – Čadca do 2016 r. Wprowadzenie systemu ETCS w węzle kolejowym w Bratysławie planowane jest na 2019 r. Nie istnieją żadne sprecyzowane plany dotyczące wprowadzenia *ERTMS* na transgranicznym odcinku Čadca – Skalité w chwili obecnej.
- W Austrii trwa obecnie proces wprowadzania *ERTMS*. Pododcinek łączący Bernhardsthal z główną stacją w Wiedniu zostanie wyposażony w system ETCS poziom 2 do końca 2014 r. Zgodnie z planami inwestycyjnymi ÖBB Infra inne odcinki korytarza Bałtyk – Adriatyk, Pottendorf/Wiedeń – Wampersdorf (106) i Graz – Klagenfurt (linia kolejowa Koralm 401) zostaną wyposażone w system ETCS poziom 2 w 2023 r., a odcinek obejmujący tunel Semmering będzie gotowy do 2024 r.
- Infrastruktura kolejowa w korytarzu Bałtyk – Adriatyk we Włoszech posiada krajowe systemy kontroli i sterowania, które w większości przypadków zostały wyposażone w krajowy system cyfrowy (SCMT) korzystający z tej samej infrastruktury cyfrowej systemu ETCS (Eurobalise). Inwestycje planowane na włoskiej sieci kolejowej obejmują modernizację polegającą na przejściu, w stosownych przypadkach, z krajowego systemu sygnalizacji na system ETCS poziom 1 lub 2.
- Z wyjątkiem linii kolejowej Pragersko – Maribor – Šentilj, na słoweńskich odcinkach korytarza Bałtyk – Adriatyk wdraża się obecnie system ETCS poziom 1, a planowana data zakończenia przypada na koniec 2015 r. Harmonogram wdrażania technologii *ERTMS* na odcinku Pragersko – Maribor – Šentilj ma zostać potwierdzony.

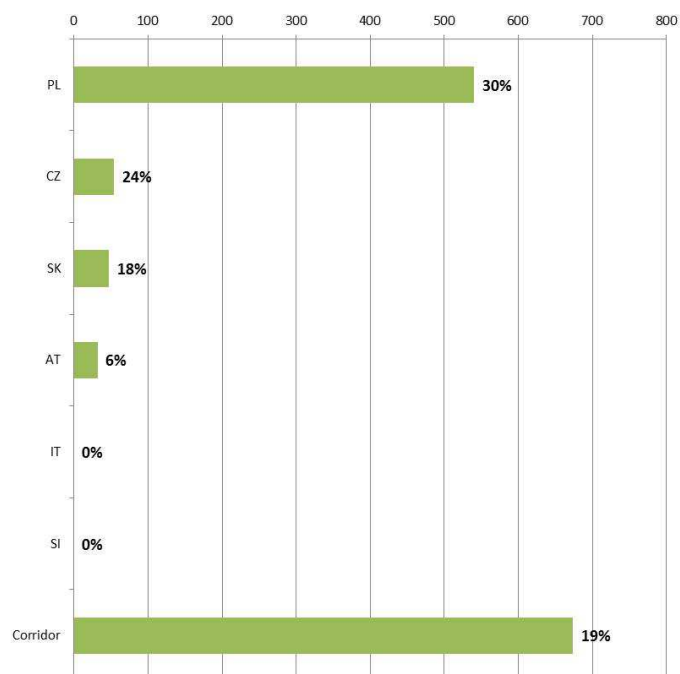
Jeżeli chodzi o stacje i węzły kolejowe, to zgodnie z ogólnymi zasadami dotyczącymi statusu linii kolejowych w Polsce, stacje i węzły kolejowe są stopniowo modernizowane i unowocześniane; konieczne jest jednak przeprowadzanie dalszych prac modernizacyjnych w celu zwiększenia wydajności całej sieci w obrębie węzłów. W

Republice Czeskiej istnieją ograniczenia dotyczące przepustowości i prędkości w węzłach Ostrawy, Brna i Brzeclawia, przy czym oczekuje się, że pełna modernizacja tego ostatniego nastąpi do 2015 r. Na Słowacji, węzły Żyliny i Bratysławy z ograniczeniami prędkości wynoszącymi odpowiednio 60 km/h i 40 km/h, wymagają prac modernizacyjnych. W Austrii trwają prace nad budową nowej stacji kolejowej w Wiedniu (Wien Hauptbahnhof); część stacji funkcjonuje już od października 2014 r., a pełne zakończenie prac spodziewane jest do 2015 r. We Włoszech w węźle Udine widoczne są skutki ograniczeń w dostępie do północnej części miasta i częściowo na linii obwodowej, która w dalszym ciągu jest jednotorowa. W Słowenii, przepustowość obecnej stacji kolejowej w Lublanie jest raczej ograniczona, dlatego rozważane są możliwości skierowania ruchu towarowego poza tę stację.

Transport drogowy

Infrastruktura drogową w korytarzu Bałtyk – Adriatyk o długości 3 600 km nie jest w pełni zgodna z wymogami rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, zarówno pod względem typu infrastruktury, jak i miejsc parkingowych. Taka sytuacja dotyczy przede wszystkim polskiej sieci drogowej, podczas gdy infrastruktura korytarza we Włoszech i Słowenii jest w pełni zgodna. Obecnie 19% drogowej infrastruktury korytarza stanowią drogi zwykłe, które nie spełniają wymogów.

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



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

Porty

Porty stanowią główne bramy dla przewozu pasażerów i przede wszystkim dla transportu towarów prowadzące do korytarzy sieci bazowej. Obecnie w korytarzu Bałtyk – Adriatyk funkcjonuje dziesięć portów bazowych: pięć zaklasyfikowano jako porty morskie i śródlądowe (Szczecin i Świnoujście, Triest, Wenecja i Rawenna), trzy zaklasyfikowano jako porty morskie (Gdynia, Gdańsk i Koper) oraz dwa porty śródlądowe zaklasyfikowane także jako porty morskie (Wiedeń i Bratysława). Wszystkie te porty są połączone z siecią dróg i kolei korytarza, co stanowi podstawową infrastrukturę dla transportu intermodalnego. Terminale kontenerowe zapewniają dostęp do komercyjnych globalnych potoków ładunków morskich; terminale typu *ro-ro/ro-pax* umożliwiają ciągłość przepływu potoków ładunków między siecią dróg i kolei osi transportowej Bałtyk –Adriatyk a działającymi autostradami morskimi w obrębie basenów Morza Bałtyckiego i Śródziemnego. Oczekuje się, że planowane inwestycje dotyczące portów posłużą jako wsparcie na rzecz działalności gospodarczej i wzrostu gospodarczego w regionach korytarza Bałtyk – Adriatyk, zarówno pod względem obsłużenia istniejącego ruchu, jak i zaspokojenia dodatkowego popytu, co sprawia, że kluczowym celem podczas rozwijania korytarza sieci bazowej jest zapewnienie skutecznej i wydajnej dostępności na odcinku „ostatniej mili”.

Porty lotnicze

W korytarzu znajduje się 13 bazowych portów lotniczych, z których wszystkie są połączone z siecią drogową (Szczecin, Gdańsk, Poznań, Wrocław, Łódź, Warszawa, Katowice, Ostrawa, Bratysława, Wiedeń, Lublana, Wenecja, Bolonia). Dwa bazowe porty lotnicze (Warszawa i Wiedeń), które zgodnie z rozporządzeniem muszą być połączone z siecią kolejową, w pełni spełniają już ten wymóg. Ponadto port lotniczy w Szczecinie dysponuje połączeniem kolejowym, a połączenia z portami lotniczymi w Gdańsku i Ostrawie są obecnie w budowie. Planowane są także inwestycje w Katowicach, Wenecji, Bolonii i Lublanie, mające na celu rozwijanie połączeń kolejowych z siecią bazową TEN-T.

Terminale kolejowo-drogowe

Na trasie korytarza Bałtyk – Adriatyk funkcjonuje blisko 30 terminali kolejowo-drogowych, a kolejne są w budowie. Wszystkie są już połączone lub planuje się ich połączenie z infrastrukturą kolejową i drogową korytarza.

3. Wyniki badania rynku transportowego

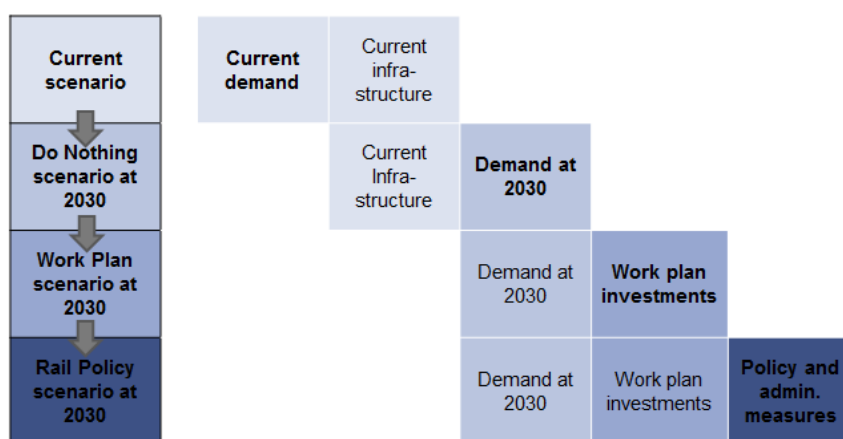
Po raz pierwszy przeprowadzone zostało badanie multimodalnego rynku transportowego, obejmujące wszystkie rodzaje transportu istotne dla korytarza. Badanie zostało przygotowane w celu:

- przedstawienia kompleksowego obrazu bieżących przepływów w zakresie transportu multimodalnego w ramach infrastruktury kolejowej i drogowej korytarza oraz w głównych węzłach (portach morskich i śródlądowych, portach lotniczych);
- zmierzenia aktualnej wydajności transportu kolejowego i drogowego w korytarzu oraz opracowania prognozy jej rozwoju w horyzoncie czasowym wyznaczonym przez plan prac dla korytarza (w latach 2014–2030), obejmującej również skutki inwestycji ujętych w wykazie projektów załączonym do niniejszego planu prac;

- wsparcia dla wskazania najistotniejszych problemów w korytarzu Bałtyk – Adriatyk, uzupełnienia analizy zgodności i jakości infrastruktury oraz w celu zidentyfikowania ewentualnych problemów związanych z przepustowością infrastruktury drogowej i kolejowej.

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

- *2014 (bieżący scenariusz)* – opisujący zależność między obecnym popytem na podróże i transport a obecną infrastrukturą korytarza;
- *2030T (scenariusz zakładający brak działań na 2030 r.)* – opisujący zależność między popytem na podróże i transport w 2030 r. a obecną infrastrukturą korytarza (jak w ramach scenariusza z 2014 r.);
- *2030WP (scenariusz obejmujący plan prac na 2030 r.)* – opisujący zależność między popytem na podróże i transport w 2030 r. (jak w ramach scenariusza 2030T) a infrastrukturą korytarza zmodernizowaną dzięki realizacji dużych inwestycji kolejowych i drogowych ujętych w wykazie projektów załączonym do niniejszego planu prac;
- *2030RP (scenariusz dotyczący polityki kolejowej na 2030 r.)* – opisujący zależność między popytem na podróże i transport w 2030 r. a infrastrukturą korytarza zmodernizowaną dzięki realizacji dużych inwestycji kolejowych i drogowych ujętych w wykazie projektów załączonym do niniejszego planu prac (jak w ramach scenariusza 2030WP), w połączeniu ze środkami z zakresu polityki i środkami administracyjnymi mającymi na celu zmniejszenie o 20% uogólnionych kosztów transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego (takimi jak internalizacja całkowitych kosztów transportu, promowanie atrakcyjniejszych usług kolejowych, wpływ bieżącego procesu liberalizacji w transporcie kolejowym i czwartego pakietu kolejowego, usunięcie przeszkód administracyjnych i operacyjnych). To ostatnie założenie nie stanowi oceny możliwego wpływu tych środków, ale ma jedynie na celu określenie wielkości możliwego przesunięcia modalnego i jego wpływu na dostępną przepustowość kolejową w ramach korytarza.



Interpretując wyniki badania rynku transportowego w odniesieniu do korytarza, należy brać pod uwagę zakres badania, a także bardzo duży obszar objęty analizą oraz

ograniczenia dotyczące dostępnych danych na temat popytu i ruchu. Niewątpliwie znaczne marginesy niepewności wywierają wpływ na wyniki pod względem wartości bezwzględnych i udziałów.

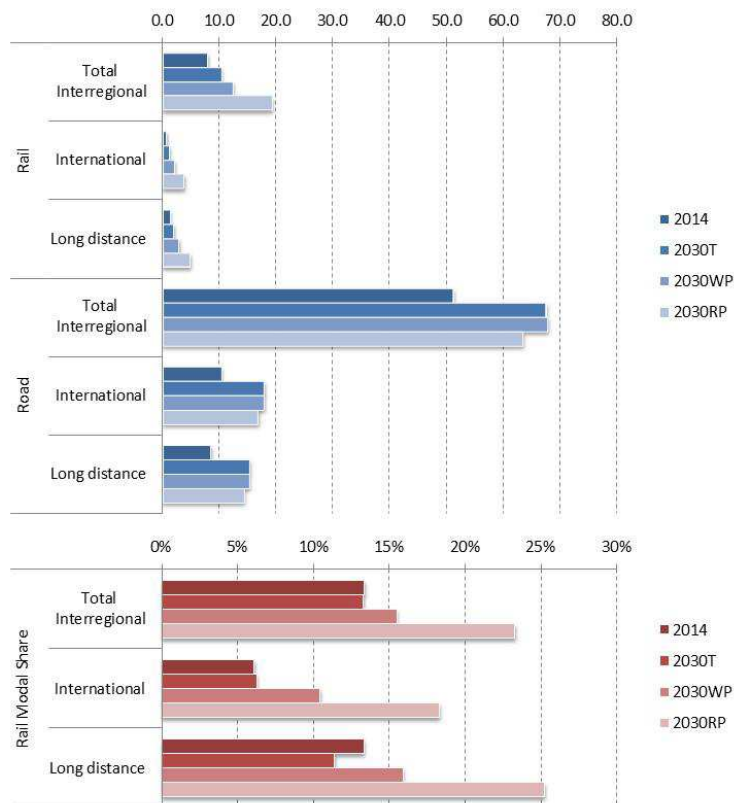
Mimo tych ograniczeń, porównując wyniki w ramach różnych scenariuszy, w analizie przedstawiono kilka jasnych wskazówek dotyczących głównych tendencji w zakresie funkcjonowania transportu w zależności od rodzaju transportu oraz dotyczących potencjalnych skutków inwestycji w zakresie transportu kolejowego i drogowego ujętych w wykazie projektów załączonym do niniejszego planu prac. Przedstawiono również środki z zakresu polityki mające na celu wspieranie korzystania z kolei i z systemów transportu przyjaznych środowisku. Wyniki przedstawione na Rys. 4 i 5 dotyczą głównie popytu na transport międzyregionalny¹, międzynarodowy i dalekobieżny w korytarzu, stanowiący kluczowy cel polityki transportowej UE i TEN-T oraz wskazują, że:

- obecny udział kolei w przewozach ogółem wynosi około 13% w przypadku transportu pasażerskiego (mierzony w pasażerokilometrach) i 19% w przypadku transportu towarowego (w tonokilometrach); udział kolei w przewozach ogółem jest znacznie wyższy w przypadku dalekobieżnego transportu towarowego (39%). Warto przy tym zauważyć, że korytarz spełnia już cel na 2030 r. dotyczący udziału poszczególnych rodzajów transportu w przewozie towarów ogółem określony w Białej Księdze z 2011 r. (30-procentowy udział kolei w przewozach na odległość większą niż 300 km);
- do 2030 r. popyt na transport, zarówno kolejowy, jak i drogowy, prawdopodobnie znacznie wzrośnie, choć w tempie wolniejszym w porównaniu z tendencjami obserwowanymi w przeszłości; w scenariuszu zakładającym brak działań, wzrost całkowitego popytu na transport międzyregionalny w korytarzu wynosi około 32% w przypadku przewozu pasażerów i 33% w przypadku towarów;
- oczekuje się, że bez znaczących inwestycji udział kolei pozostanie stabilny w przypadku transportu pasażerskiego (13%), natomiast w przypadku transportu towarowego przewiduje się nieznaczny spadek (18%) z uwagi na połączenie rosnącej liczby samochodów (zwłaszcza w państwach Europy Wschodniej) i prognozowanego rozwoju demograficznego;
- inwestycje w infrastrukturę kolejową i drogową, wymienione w wykazie projektów załączonym do niniejszego planu prac, mają pozytywny, choć ograniczony, wpływ na zrównoważenie tej tendencji, gdyż popyt na transport kolejowy przewyższa obecne udziały w rynku (15% w przypadku transportu pasażerskiego i 21% w przypadku transportu towarowego), a w sektorach transportu międzynarodowego i dalekobieżnego odnotowuje się duży wzrost;
- wyniki czwartego opracowanego scenariusza (2030RP) wskazują, że dodatkowe środki z zakresu polityki i środki administracyjne mogą w dużym stopniu przyczynić się do promowania transportu kolejowego, powodując zwiększenie udziałów tego rodzaju transportu w rynku do 23% popytu na transport międzyregionalny w przypadku transportu pasażerskiego i do 24% w przypadku transportu towarowego (43% w przypadku transportu dalekobieżnego). Chociaż zmiany te mogą wydawać się ograniczone jeżeli chodzi o przesunięcie modalne, to przesunięcie to w połączeniu z

¹ Popyt na transport międzyregionalny obejmuje jedynie podróże między dwoma różnymi regionami NUTS2 położonymi w korytarzu Bałtyk – Adriatyk. Popyt na transport dalekobieżny obejmuje podróże międzyregionalne dłuższe niż 300 km.

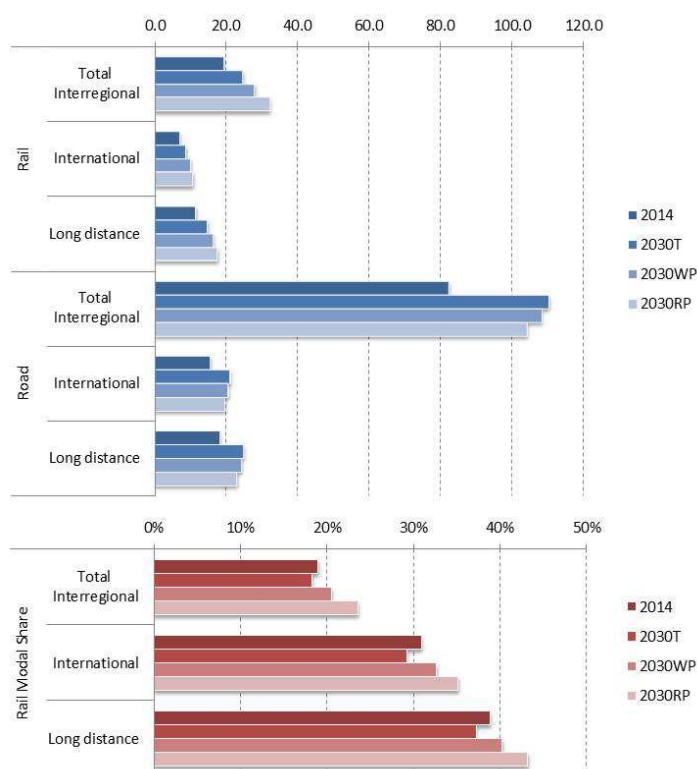
naturalnym wzrostem rynku kolejowego doprowadzą, w ramach tego scenariusza, do podwojenia obecnej wielkości ruchu kolejowego, co może spowodować potencjalne problemy związane z przepustowością korytarza Bałtyk – Adriatyk.

Rys. 4: Wyniki i udział różnych rodzajów transportu w korytarzu Bałtyk – Adriatyk w przewozach ogółem (w mln paskm w skali roku)



Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk

Rys. 5: Wydajność i udział różnych rodzajów transportu na trasie korytarza Bałtyk – Adriatyk w przewozach ogółem (w mln tkm w skali roku)



Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk

Problemy związane z przepustowością sieci kolejowych i drogowych

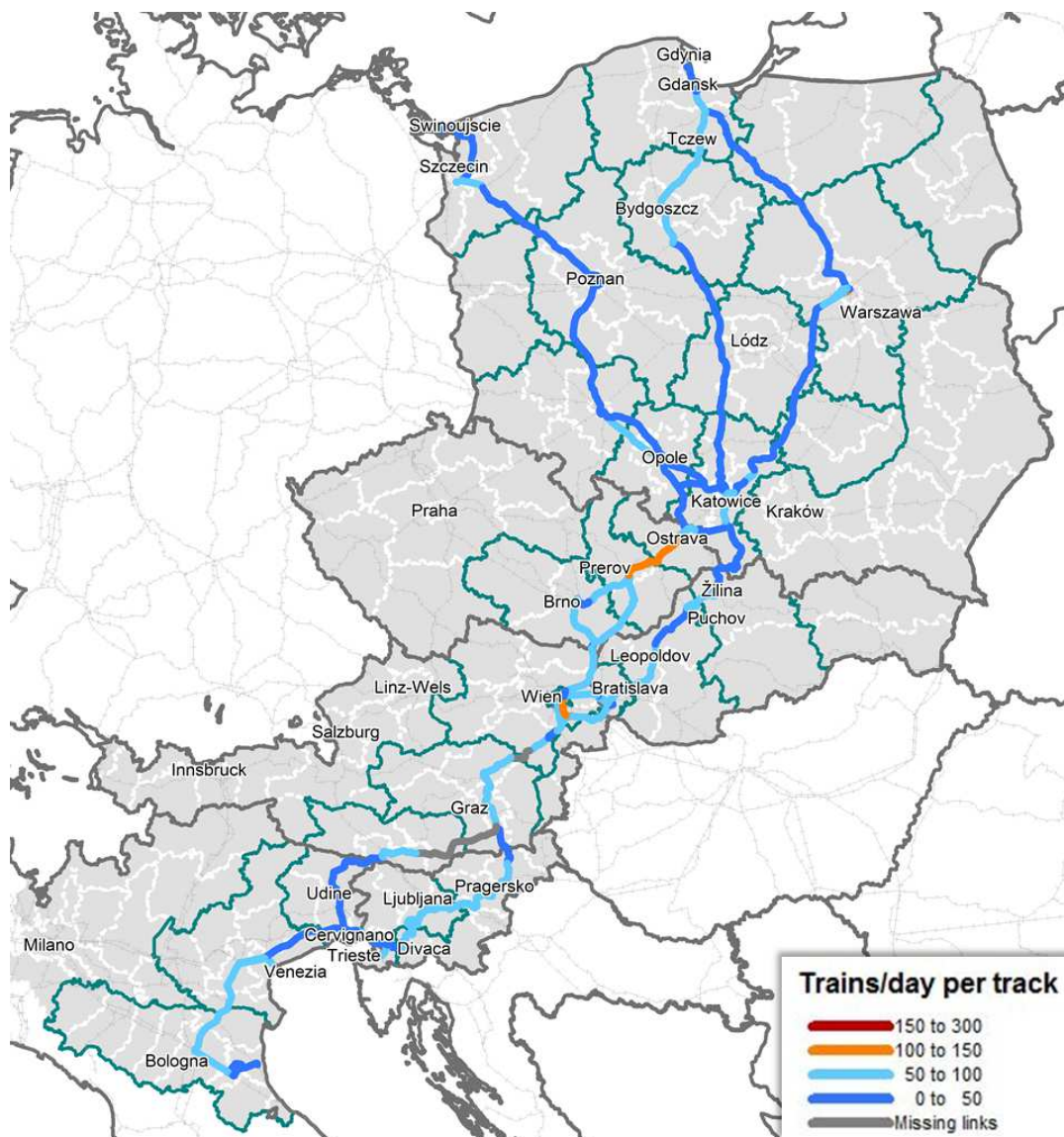
Identyfikacja możliwych problemów związanych z przepustowością infrastruktury kolejowej i drogowej korytarza opiera się na analizie bieżącej i przewidywanej wielkości ruchu, w porównaniu z dostępną liczbą torów kolejowych i pasów drogowych. Należy zauważyć, że analiza ta nie stanowi kompletnej oceny przepustowości infrastruktury, co wymagałoby przeprowadzenia bardziej szczegółowej analizy (zwłaszcza w odniesieniu do transportu kolejowego, w przypadku którego ograniczenia przepustowości mogą dotyczyć dowolnego podsystemu kolejowego, a niekoniecznie liczby torów). Głównym celem analizy jest przedstawienie kompleksowego obrazu wykorzystywania dostępnej przepustowości infrastruktury kolejowej i drogowej oraz przyczynienie się do określenia, z wyprzedzeniem, możliwych problemów dotyczących przepustowości w perspektywie średnio- i długoterminowej.

Potoki ruchu i przepustowość w ramach sieci kolejowej

Z Rys. 6 wynika, że obecne potoki ruchu w ramach sieci kolejowej zwykle są poniżej poziomu krytycznego, określonego w studium korytarza na poziomie 150 pociągów dziennie na jeden tor linii dwutorowej. Biorąc pod uwagę fakt, że infrastruktura kolejowa może także funkcjonować powyżej tego poziomu ruchu – zwłaszcza jeżeli wdrożone są odpowiednie rozwiązania technologiczne i sygnalizacyjne – przepustowość linii kolejowych nie jest najważniejszym problemem korytarza w perspektywie krótkoterminowej.

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

Rys. 6: Natężenie ruchu kolejowego (2014 r., liczba pociągów na dzień na tor)

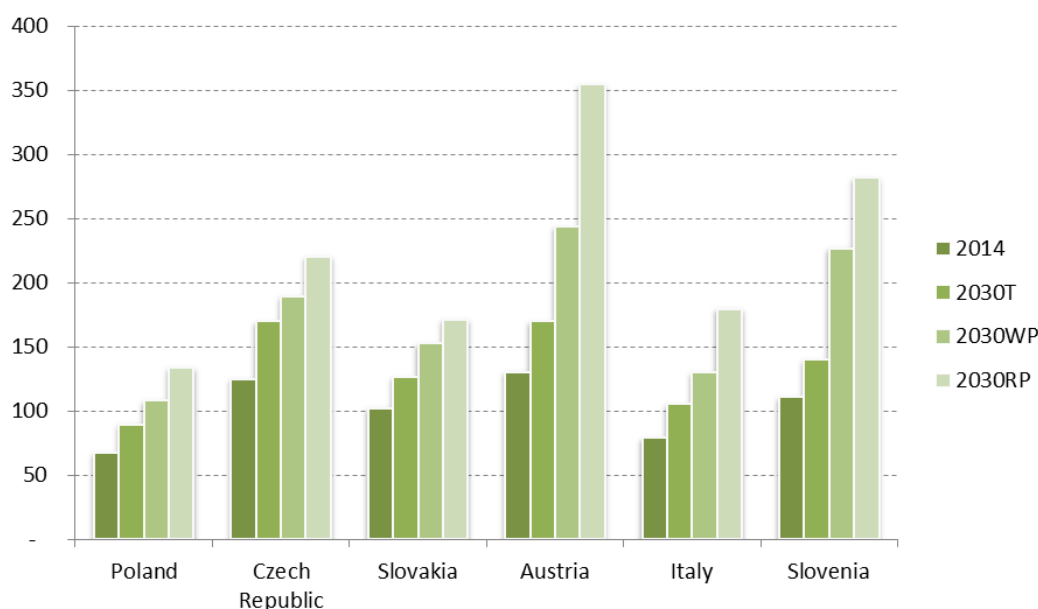


Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk; opracowanie na podstawie danych i odcinków z TENtec

W perspektywie średnio- i długoterminowej modernizacja infrastruktury kolejowej spowoduje znaczny wzrost natężenia ruchu kolejowego w korytarzu, który będzie jeszcze wyższy w przypadku skutecznego wdrożenia istotnych środków dla przesunięcia modalnego. W związku z tym należy zauważyć, że na niektórych obszarach miejskich i

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

Rys. 7: Średni ruch pociągów w korytarzu (liczba pociągów na dzień)



Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk

Z analizy wynika, że obecna dostępna przepustowość będzie wystarczająca, aby obsłużyć wzrost ruchu kolejowego wzdłuż korytarza zgodnie ze scenariuszem zakładającym brak działań (2030T). Zasadniczo dotyczy to również scenariusza obejmującego plan prac, zgodnie z którym natężenie ruchu pociągów będzie nadal rosło w porównaniu z obecną sytuacją (średnio +60% w korytarzu, ale wzrost będzie się koncentrował głównie na nowych lub zmodernizowanych odcinkach). Lokalne problemy związane z przepustowością wymagałyby jednak odpowiedniego zarządzania, zarówno pod względem szczegółowego określenia inwestycji, jak i zarządzania dostępną przepustowością. Problemy te będą dotyczyły głównie węzłów miejskich (Warszawy i Katowic w Polsce, Wiednia w Austrii i Lublany w Słowenii) oraz poszczególnych odcinków (Ostrawa – Přerov w Republice Czeskiej). Ponadto duże potoki ruchu mogą wystąpić na odcinku austriackim między Werndorf a Wiener Neustadt, także w wyniku ruchu spowodowanego ukończeniem przejazdów w rejonie alpejskim (Semmering i Koralm). Niezależnie od

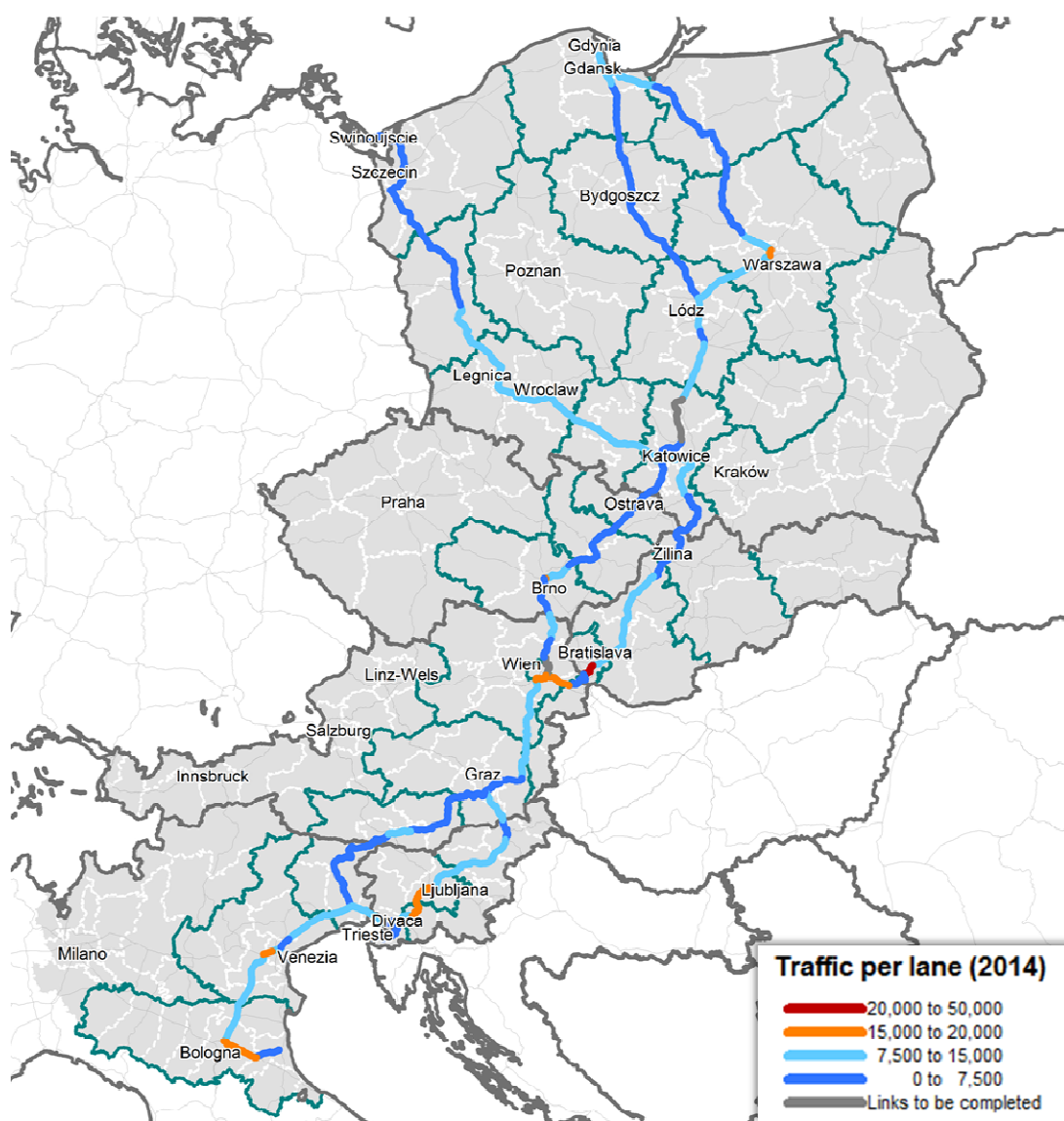
wszystkiego, inwestycje na tych odcinkach są już zaplanowane lub rozważane tak, aby umożliwić przyjęcie spodziewanego zwiększonego ruchu.

W związku z tym, jedynie w przypadku bardziej znaczącej zmiany popytu na transport w kierunku transportu kolejowego (taki jak ten przedstawiony w scenariuszu 2030RP) mogą wystąpić problemy związane z przepustowością w korytarzu, ograniczając wzrost transportu kolejowego oraz niezakończony przepływ transportu dalekobieżnego. Należy jednak zauważyć, że w przypadku zrealizowania tego scenariusza, przepustowość umożliwiającą zaspokojenie dodatkowego popytu będzie można zapewnić nie tylko dzięki dodatkowym inwestycjom w korytarzu, lecz także dzięki usprawnieniu sieci kompleksowej, która może zapewnić alternatywne trasy do głównego korytarza sieci bazowej Bałtyk – Adriatyk.

Potoki ruchu i przepustowość w ramach sieci drogowej

Z Rys. 8 wynika, że obecne natężenie ruchu drogowego jest generalnie poniżej poziomu krytycznego, określonego na poziomie 20 000 pojazdów dziennie na jeden pas ruchu.

Rys. 8: Natężenie ruchu drogowego (2014 r., liczba pojazdów na dzień na pas ruchu)

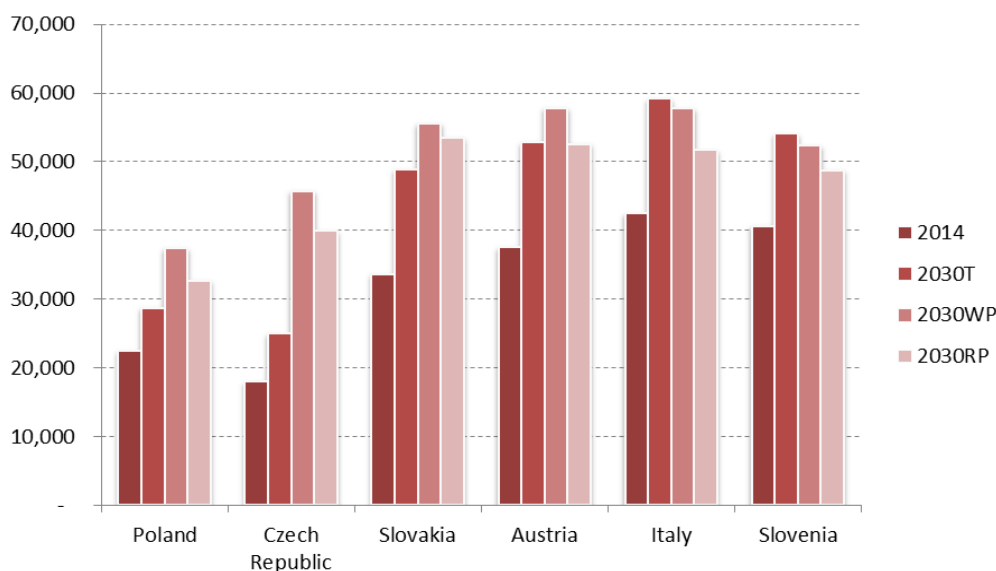


Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk, opracowanie na podstawie danych i odcinków TENtec

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

Rys. 9 wskazuje, że w rezultacie modernizacji infrastruktury oczekiwany jest znaczny wzrost potoków ruchu na infrastrukturze drogowej w okresie objętym planem, chociaż skutek ten może być mniej odczuwalny z powodu modernizacji infrastruktury kolejowej i wdrożenia środków służących przesunięciu modalnemu.

Rys. 9: Natężenie ruchu drogowego (liczba pojazdów na dzień)



Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk

Dostępna przepustowość infrastruktury (także z uwzględnieniem pełnej realizacji wszystkich inwestycji ujętych w wykazie projektów załączonym do niniejszego planu prac) będzie na ogół wystarczająca, aby przyjąć wzrost natężenia ruchu drogowego w przypadku wszystkich analizowanych scenariuszy. Ograniczone i szczególne wyjątki od tej sytuacji mogą wystąpić w ramach podejść stosowanych w głównych węzłach miejskich, w szczególności w Warszawie, Brnie i Bolonii. Należy zauważyć, że problemy w Warszawie i Bolonii wydają się mniejsze i można je rozwiązać poprzez wdrożenie środków sprzyjających przesunięciu modalnemu, natomiast problemy z przepustowością występujące w Brnie mogą wymagać także poprawy przepustowości w perspektywie średnio- lub długoterminowej.

Mówiąc w skrócie, wyniki badania rynku transportowego wskazują, że w odniesieniu do istniejących i przyszłych prawdopodobnych potoków ruchu w korytarzu Bałtyk – Adriatyk, nie odnotowano obecnie *żadnych konkretnych krytycznych problemów w zakresie*

przepustowości, co jednak nie wyklucza *a priori* możliwości wystąpienia problemów związanych z przepustowością w przyszłości, zwłaszcza w pobliżu aglomeracji miejskich i innych głównych punktów generujących popyt na transport oraz na pasach ruchu i drogach łączących te węzły. Pod tym względem zakres i nasilenie szczególnych sytuacji, w których ruch dalekobieżny sumuje się z ruchem regionalnym, metropolitalnym, a także lokalnym mogły zostać niedoszacowane w studium korytarza. Jako koordynator europejski zalecam, aby w przyszłych studiach kwestie te zostały przeanalizowane w sposób bardziej szczegółowy.

4. Kwestie krytyczne w korytarzu Bałtyk – Adriatyk

Kwestie krytyczne utrudniające rozwój korytarza Bałtyk – Adriatyk w ramach sieci bazowej TEN-T zostały zidentyfikowane na podstawie analizy zgodności infrastruktury z wymogami określonymi w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013, uzupełnionej na podstawie przeglądu istniejących badań, wiedzy fachowej na temat infrastruktury korytarza Bałtyk – Adriatyk oraz wyników badania rynku. Dla mnie, jako koordynatora europejskiego, najważniejszy jest fakt, że w ramach czwartego forum ds. korytarza i dwóch posiedzeń grup roboczych szereg różnych zainteresowanych stron zapoznało się z wynikami tych badań i omówiło je.

Zgodnie z założeniami i celami rozporządzenia TEN-T dotyczącymi wsparcia rozwoju intermodalnego i interoperacyjnego ruchu dalekobieżnego między państwami członkowskimi, moja uwaga, jako koordynatora europejskiego, skupia się w pierwszej kolejności na najważniejszych problemach związanych z odcinkami transgranicznymi w korytarzu Bałtyk – Adriatyk.

Odcinki transgraniczne

Po przeprowadzeniu analizy zgodności z wymogami dotyczącymi elektryfikacji, nacisku osi, prędkości i długości pociągu, zidentyfikowano najważniejsze transgraniczne wąskie gardła na następujących sześciu transgranicznych odcinkach kolejowych (z dziewięciu transgranicznych odcinków kolejowych na trasie korytarza):

Odcinki kolejowe:

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

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

Odcinki drogowe:

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

Tych sześć kolejowych i dwa drogowe odcinki transgraniczne wymagają szczególnej uwagi w odniesieniu do ich modernizacji i unowocześnienia dla spełnienia wszystkich wymogów UE.

Rys. 10: Kwestie krytyczne na odcinkach transgranicznych



Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk

Brakujące połączenia:

W korytarzu Bałtyk – Adriatyk brakuje dwóch połączeń. Dotyczy to dwóch przepraw alpejskich – tunelu Semmering oraz linii kolejowej i tunelu Koralm. Oba przejazdy są na etapie budowy, a ich ukończenie jest przewidywane odpowiednio na lata 2024 i 2023.

Krajowe wąskie gardła

Oprócz głównych problemów i potrzeb w zakresie modernizacji na granicach oraz ukończenia dwóch brakujących połączeń, należy zająć się kilkoma krajowymi wąskimi gardłami w korytarzu Bałtyk – Adriatyk. Mimo, że wąskie gardła znajdują się na krajowej sieci transportowej, ich usunięcie przyniesie istotne korzyści w skali całego korytarza. W szczególności sieć kolejowa w Polsce i Słowenii wymaga modernizacji w celu spełnienia wymogów UE. W Republice Czeskiej, na Słowacji, w Austrii i we Włoszech konieczna jest

modernizacja linii oraz usprawnienia w węzłach. Jeżeli chodzi o drogi krajowe, to wąskie gardła istnieją w Polsce, Republice Czeskiej i na Słowacji, gdzie konieczne jest ukończenie modernizacji sieci autostrad.

Krajowe wąskie gardła – transport kolejowy

Polska rozpoczęła już realizację szeroko zakrojonego programu inwestycyjnego dotyczącego modernizacji swojej infrastruktury kolejowej w latach 2007–2013. Niektóre prace zostały już zakończone, a inne są w trakcie realizacji. Na kilku polskich odcinkach korytarza Bałtyk – Adriatyk wymagane są jednak dalsze usprawnienia w celu usunięcia wąskich gardeł w zakresie prędkości konstrukcyjnej, zwiększenia zakresu norm dotyczących długości pociągu i nacisku osi, które szczególnie wpływają na transport towarów w korytarzu.

W Republice Czeskiej istnieją wąskie gardła w zakresie przepustowości i prędkości, które wpływają na ruch pociągów w węzłach kolejowych w Ostrawie i Brnie. Podobne problemy występują w węźle w Brzeclawiu, gdzie prace modernizacyjne są na ukończeniu. Odcinek Přerov – Brno stanowi wąskie gardło w zakresie przepustowości; linia nie spełnia także wymogów dotyczących prędkości konstrukcyjnej, długości pociągu i nacisku osi. Odpowiednie zainteresowane strony rozważają obecnie różne rozwiązania dotyczące modernizacji tej linii kolejowej.

Na Słowacji wąskie gardła dotyczą głównych węzłów kolejowych, w szczególności w Żylinie i Bratysławie, gdzie prędkość maksymalna wynosi odpowiednio 60 km/h i 40 km/h. W celu zwiększenia prędkości ze 120 do 160 km/h rozpoczęto lub zaplanowano prace modernizacyjne na linii kolejowej Żylina – Bratysława.

W Austrii, oprócz dwóch brakujących połączeń kolejowych, węzeł kolejowy w Wiedniu uznaje się za wąskie gardło, które jest jednak eliminowane dzięki nowej głównej stacji kolejowej w Wiedniu, oddanej do użytku w październiku 2014 r. i już częściowo eksploatowanej. Oczekuje się, że prace zostaną zakończone do końca 2015 r. Planuje się podwojenie linii Wien Inzersdorf – Wampersdorf do 2023 r. Niektóre odcinki sieci funkcjonują na granicy swojej zdolności przepustowej, np. linia kolejowa Graz-Bruck/Mur.

We Włoszech główne kwestie krytyczne występują na linii kolejowej Wenecja – Triest (usprawnienie systemu sygnalizacji ruchu i potrzeba usunięcia przejazdów kolejowych); prace modernizacyjne są konieczne także w węzłach Wenecja/Mestre i Udine. Prace mające na celu zwiększenie dopuszczalnej długości i szerokości pociągu z korzyścią dla ruchu towarowego są wymagane na większej liczbie odcinków w korytarzu.

W Słowenii istnieją poważne braki w stosunku do wymogów TEN-T. Trwa modernizacja istniejącej linii Divača – Koper, a jej zakończenie planowane jest na koniec 2015 r., a ukończenie budowy drugiego toru na linii Koper – Divača planowane jest na koniec 2022 r.

Krajowe wąskie gardła – transport drogowy

W Polsce trwa lub planowana jest modernizacja części infrastruktury drogowej należącej do korytarza (S69, S3, S7, A1 i S1) w celu spełnienia wymogów określonych w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013. W szczególności droga ekspresowa S69 jest bezpośrednio połączona z odcinkiem transgranicznym Katowice – Żylna.

W Republice Czeskiej ukończenia wymaga odcinek autostrady D1 Lipník nad Bečvou – Říkovice; zakończenie prac planowane jest na 2021.

Na Słowacji zakończenie prac modernizacyjnych na odcinkach i węzłach autostrady D1 między Trnavą a Bratysławą planowane jest na 2019 r.; w przygotowaniu jest budowa obwodnicy autostradowej D4 mającej na celu rozwiązanie problemów z przepustowością w Bratysławie, zakłada się, że infrastruktura ta zostanie ukończona do 2020 r. Obecnie trwa budowa autostrady D3 omijającej obszar miejski Żyliny w celu zmniejszenia zatłoczenia na istniejących drogach I/11 i I/18; oczekuje się, że odcinek ten, bezpośrednio połączony z przyszłym odcinkiem transgranicznym Katowice – Żylna, zostanie ukończony do 2017 r.

W Austrii, we Włoszech i w Słowenii sieć autostrad spełnia wymogi określone w rozporządzeniu.

Węzły transportowe

Kolejnym priorytetowym obszarem interwencji są połączenia ostatniej mili z węzłami transportowymi, w tym z portami, portami lotniczymi i terminalami kolejowo-drogowymi. Jeżeli chodzi o rozwój korytarza Bałtyk – Adriatyk, strategiczne znaczenia mają przede wszystkim porty, ponieważ stanowią one główne punkty wejścia dla partnerów handlowych UE i mogą przyczynić się do dalszego wzrostu gospodarczego oraz zwiększenia konkurencyjności regionów, przez które biegnie korytarz. Ponadto, rozwój autostrad morskich postrzega się jako okazję do rozwoju intermodalności na poziomie UE, natomiast rozwój transportu wodnego śródlądowego może przyczynić się do realizacji celów polityki UE wspierających promowanie zrównoważonego transportu.

W wyniku analizy zgodności można stwierdzić, że wszystkie **porty morskie i śródlądowe** uwzględnione w korytarzu Bałtyk – Adriatyk są już połączone z infrastrukturą kolejową i drogową. Występują jednak problemy związane z odcinkami „ostatniej mili” wzajemnych połączeń kolejowych lub drogowych z portami, które ograniczają rozwój we wszystkich portach morskich korytarza Bałtyk – Adriatyk.

Zakres i znaczenie kwestii krytycznych dotyczących portów, a dokładniej zakres proponowanych rozwiązań, w wielu przypadkach wymaga dalszego doprecyzowania. Większość problemów dotyczy jednak konieczności podniesienia standardów istniejących połączeń kolejowych pod względem elektryfikacji, prędkości, nacisku osi i długości pociągu. Z uwagi na ich występowanie w obrębie obszarów miejskich, problemy związane z przepustowością / zatłoczeniem i bezpieczeństwem ruchu drogowego mogą również istnieć w ramach sieci miejskiej otaczającej porty i częściowo mogą być spowodowane dużym natężeniem ruchu generowanym przez porty.

- Port w Gdyni – konieczne jest przeprowadzenie prac służących podniesieniu standardów linii kolejowych łączących terminale z głównymi liniami 202 i 201 należącymi do korytarza Bałtyk – Adriatyk; planowane są także prace na kompleksowej linii kolejowej 201, wykorzystywanej głównie do ruchu generowanego przez port. Jeżeli chodzi o połączenia drogowe, droga ekspresowa S6 jest już w dobrym stanie aż do skrzyżowania z ul. Morską w Gdyni, jednak w ramach sieci drogowej zapewniającej dostęp do portu występują kwestie krytyczne: estakada Kwiatkowskiego, mimo że ukończona niedawno (2008 r.), stanowi element krytyczny pod względem norm dotyczących nacisku osi, zaś na Trasie Kwiatkowskiego rejestruje się duże natężenie ruchu, co może prowadzić do problemów z przepustowością, w szczególności w związku z dalszym wzrostem ruchu w porcie. Odpowiednie zainteresowane strony badają obecnie kluczowe problemy związane z dostępem drogowym do portu, a w krótkim czasie planowana jest modernizacja infrastruktury. Ponadto, do rozwiązania problemów z przepustowością mogłaby się przyczynić modernizacja otaczającej lokalnej sieci drogowej.
- Port w Gdańsku – konieczne jest przeprowadzenie prac modernizacyjnych na linii kolejowej 226 (tj. modernizacji drugiego toru, zwiększenia zakresu norm nacisku osi i prędkości handlowej). Modernizacja ul. Nowej Kościuszki, skutkująca ukończeniem obwodnicy Gdańska, stanowi również kwestię krytyczną pod względem dostępu drogowego do portu. Spodziewane ukończenie tunelu pod Martwą Wisłą do 2015 r. poprawi także dostęp drogowy do portu, zapewniając bezpośrednie połączenie z autostradą A1, jako alternatywę dla istniejącego połączenia z drogą ekspresową S7.
- Porty w Świnoujściu i Szczecinie – ograniczenia w długości pociągów i prędkości w przewozach towarowych dotyczą obecnie linii kolejowej nr 401 na odcinku Szczecin Dąbie – port w Świnoujściu oraz linii kolejowej nr 351 na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Dąbie. Dostęp drogowy do portu w Szczecinie zapewniają głównie droga krajowa nr 10, Most Portowy nad Parnicą oraz drogi lokalne; przebudowa systemu lokalnej komunikacji drogowej w rejonie Międzyodrza stanowi obecnie kwestię krytyczną pod względem połączenia ostatniej mili z portem. Droga krajowa nr 3 i drogi niższej klasy (drogi powiatowe) zapewniają dostęp drogowy do portu w Świnoujściu. Krótkie odcinki zarówno drogi krajowej nr 3, jak i dróg powiatowych wymagają prac modernizacyjnych. Porty w Świnoujściu i Szczecinie są także połączone za pośrednictwem toru wodnego o długości 68 km, który uznaje się za niewystarczający do obsługi wzajemnych połączeń wodnych między tymi portami; planowane są już badania i inwestycje w tym zakresie mające na celu pogłębienie toru wodnego oraz usprawnienie połączeń promowych i intermodalnych między dwoma portami.
- Porty śródlądowe w Wiedniu i Bratysławie – oba porty śródlądowe Freudenu w Wiedniu i Bratysława są położone nad Dunajem. Planowa jest ich rozbudowa zmierzająca do dalszego zwiększenia przepustowości i konkurencyjności w celu wspierania dalszego rozwoju oraz wzrostu usług i transportu intermodalnego. Ponadto, ze względu na usługi transportu drogowego, a przede wszystkim usługi transportu kolejowego świadczone przez Wiencont, plany inwestycyjne dotyczące portu w Wiedniu obejmują rozbudowę trójmodalnych obiektów, w szczególności składowanie kontenerów i modernizację sprzętu przeładunkowego, w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu usług niezbędnych aby zachęcić do przechodzenia z transportu drogowego na kolejowy i śródlądowy. Zwiększenie

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

- Port w Trieście – bezpośrednio skrzyżowanie i wiadukt (w obrębie portu) łączą port w Trieście i jego terminale z główną siecią drogową miasta oraz sieciami dróg krajowych i autostrad, w tym z siecią korytarza Bałtyk – Adriatyk. Obecnie trwają prace modernizacyjne na drodze krajowej SS 202, zapewniającej również dostęp do portu, mające na celu stabilizację ścian oporowych (od 9+850 do 12+200 km) oraz naprawę konstrukcji wiaduktu „Molo VII”. Jeżeli chodzi o kolejowy dostęp do portu, istnieje linia dwutorowa łącząca port z linią kolejową Triest – Wenecja, rozpoczynająca się w Campo Marzio i biegnąca tunelami przez miasto. Ponadto, istnieje linia jednotorowa biegnąca z Campo Marzio bezpośrednio do Villa Opicina, która jest jednak tymczasowo nieczynna i na której występuje strome nachylenie uniemożliwiające przejazd ciężkich pociągów. Na podstawie obecnego rozkładu jazdy, zwiększenie ruchu kolejowego na tej linii może doprowadzić w przyszłości do zatłoczenia. Plany rozwoju portu traktują ww. kwestię ostatniej mili jako krytyczną dla zapewnienia ciągłości obsługi przewozów towarowych. Dodatkowo uważa się, że niezbędne są inwestycje mające na celu rozbudowę terminalu kolejowego w Campo Marzio (stacji portowej), aby poprawić funkcjonowanie istniejących terminali portowych. Przetaczanie i formowanie pociągów rzeczywiście jest obecnie możliwe jedynie w terminalach portowych; z uwagi na ograniczoną długość torów w tych terminalach, wymagana jest większa liczba operacji przetaczania i manewrowania pociągami, nawet przy zestawianiu pociągów do dł. 550 m, co wpływa na efektywność i wydajność funkcjonowania terminali. Inwestycje służące zwiększeniu dopuszczalnej długości pociągu na stacji Campo Marzio w Trieście do 650 m są planowane jako część szerszej inicjatywy mającej na celu modernizację całej stacji Campo Marzio w Trieście, zwiększenie jej przepustowości i wydajności w celu wsparcia rozwoju usług intermodalnych. W ramach analizy połączenia ostatniej mili z portem w Trieście warto również wspomnieć o łączącym odcinku kolejowym Bivio Aurisina – Triest jako o wąskim gardle umożliwiającym bezpośredni dostęp między korytarzem Bałtyk – Adriatyk a portem w Trieście, z wykorzystaniem stacji głównej w Trieście. Na tym

odcinku występuje ograniczenie prędkości do 90 km/h, a długość pociągu jest ograniczona do 600 metrów.

- Port w Wenecji – przewidziano już inwestycje mające na celu poprawę dostępu drogowego i kolejowego do portu; planowane są prace związane z zarządzaniem ruchem na drogach lokalnych łączących port z krajową siecią autostrad w celu zwiększenia płynności i bezpieczeństwa oraz w celu ograniczenia zatłoczenia. Jeżeli chodzi o połączenie kolejowe, to w perspektywie średnioterminowej zidentyfikowano już rozwiązania mające na celu modernizację wewnętrznej infrastruktury kolejowej (budowę drugiego toru istniejącej linii kolejowej) oraz uniknięcie zakłóceń między ruchem manewrowym a krajowym. W perspektywie długoterminowej, w rezultacie uruchomienia planowanego terminalu przybrzeżnego, istniejące połączenie kolejowe prawdopodobnie stanie się wąskim gardłem pod względem przepustowości, powodując również problemy związane z zatłoczeniem w węźle kolejowym w Mestre, co będzie wymagało rozwoju bezpośredniego połączenia z linią kolejową Wenecja – Triest omijającego węzeł w Mestre.
- Port w Rawennie – planuje się już modernizację, elektryfikację oraz rozbudowę istniejącej infrastruktury zapewniającej dostęp do portu i jego terminali; przewiduje się również prace mające na celu eliminację przejazdów kolejowych na linii łączącej port z siecią korytarza Bałtyk – Adriatyk oraz modernizację linii między Castel Bolognese a Rawenną do standardu P/C 80; planuje się także poprawę drogowych połączeń ostatniej mili z portem, prace studialne i budowlane mają się rozpocząć dla następujących tras: SS16, SS67 (w tym budowa obwodnicy Candiano), oraz w szczególności SS 309dir.
- Port w Koprze – modernizacja istniejącego toru między Koprem a Divačą znajduje się w fazie realizacji. Prace są w toku i planuje się ich zakończenie do końca 2015 r. Budowa drugiego toru na linii między Koprem a Divačą planowana jest na lata 2016–2022, również w celu wsparcia planowanej rozbudowy infrastruktury terminalu portowego. Planuje się, że roboty drogowe i kolejowe wewnątrz portu w celu zwiększenia dostępności będą realizowane do 2020. Należy również zbudować bezpośrednie połączenie między autostradą A1 a portem, włącznie z budową terminalu dla samochodów ciężarowych.

Jeżeli chodzi o **porty lotnicze**, dwa porty – w Wiedniu i w Warszawie (Lotnisko Chopina) – są już połączone z siecią kolejową korytarza Bałtyk – Adriatyk, spełniając wymogi określone w rozporządzeniu. Drugi port lotniczy w Warszawie (Lotnisko Warszawa/Modlin) rozwija się stosunkowo szybko i w związku z tym w przyszłości należy je uwzględnić w analizie. Mimo, że ich pierwotnym celem nie jest rozwiązanie istniejących kwestii krytycznych związanych z barierami technicznymi lub dotyczącymi przepustowości, w portach lotniczych o największym znaczeniu dla korytarza planuje się inwestycje mające na celu w szczególności promowanie dostępności transportem publicznym, co ma odpowiadać na potrzeby użytkowników i wspierać przesunięcie modalne. Tak jest w przypadku Wiednia (główny port lotniczy w korytarzu Bałtyk – Adriatyk obsługujący ponad 20 mln pasażerów rocznie). Władze austriackie rozważają obecnie możliwość usprawnienia połączeń między portem lotniczym w Wiedniu a Republiką Czeską, Słowacją i Węgrami poprzez zwiększenie przepustowości i wydajności istniejących usług kolejowych, mając również na uwadze przyszły wzrost ruchu w tym multimodalnym transgranicznym węźle lotniczym oraz z uwagi na ostatnie tendencje

dotyczące wzorców podróży, wskazujące na wzrost popytu na zintegrowane usługi kolei dużych prędkości i usługi lotnicze.

Istnieje połączenie kolejowe dla portu lotniczego w Szczecinie, a dla portu lotniczego w Gdańsku znajduje się ono, podobnie jak dla portu lotniczego w Ostrawie (oddanie do użytku w 2015 r.), na końcowym etapie budowy. Planowana jest również budowa połączeń kolejowych dla portów lotniczych w Katowicach i Lublanie oraz portów lotniczych w Wenecji i Bolonii, przy czym te dwa ostatnie, wraz z lotniskami w Warszawie i Wiedniu, stanowią największe porty lotnicze w korytarzu, które w 2013 r. obsłużyły odpowiednio ponad 6 i 8 mln pasażerów. Również w odniesieniu do Bolonii i Wenecji połączenie z siecią kolejową korytarza daje możliwość bezpośredniego połączenia kolei dużych prędkości z usługami lotniczymi, zwiększając atrakcyjność transportu kolejowego i odpowiadając na ostatnie zapotrzebowania rynku w zakresie rozwoju sieci węzłów dużych prędkości.

W oparciu o wykaz węzłów zawarty w rozporządzeniu (UE) 1315/2013, na trasie korytarza Bałtyk – Adriatyk zidentyfikowano blisko 30 **terminali kolejowo-drogowych**. Obecnie budowane są nowe terminale, a w studium korytarza, ze względu na ich znaczenie funkcjonalne, uwzględniono dodatkowe terminale. Terminale kolejowo-drogowe w korytarzu Bałtyk – Adriatyk są połączone z siecią dróg krajowych i linii kolejowych. Jeżeli chodzi o dostęp kolejowy i drogowy do terminali zlokalizowanych w portach morskich i portach śródlądowych, to mają do nich zastosowanie podobne zasady, jak te opisane w odniesieniu do portów, w których wspomniane terminale się znajdują. W odniesieniu do innych terminali kolejowo-drogowych nie zidentyfikowano żadnych kwestii krytycznych wpływających na jakość połączeń ostatniej mili. W ramach posiedzeń swojej grupy roboczej ds. korytarza, regiony zwróciły jednak uwagę na potrzebę zwiększania multimodalności korytarza poprzez budowę terminali kolejowo-drogowych na trasie korytarza oraz poprzez uwzględnienie ich potencjału w zakresie zwiększenia przepustowości.

Interoperacyjność

Główne zastosowanie interoperacyjności jest związane z zarządzaniem ruchem. Trwają prace nad opracowaniem i wdrożeniem tej kwestii w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu. Analiza statusu transpozycji i wdrażania stosownych przepisów prowadzona jest w odniesieniu do wszystkich systemów; mimo że w przypadku wielu z nich, a w szczególności ERTMS, opóźnienia w zakończeniu planów wdrożenia są znaczne. Różnice pod względem statusu wdrożenia przepisów i rozwiązań technologicznych występują również między państwami członkowskimi, przez które biegnie korytarz Bałtyk – Adriatyk.

- **ERTMS:** chociaż znaczenie wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) w celu wsparcia rozwoju jednolitego europejskiego obszaru kolejowego określono jako priorytet w wielu badaniach (takich jak SoNoRa, AB Landbridge, a w szczególności SETA), w ramach żadnych badań nie podjęto systematycznej oceny statusu i planów wdrożenia ERTMS w korytarzu Bałtyk – Adriatyk. Technologia ERTMS będzie dostępna w ramach infrastruktury kolejowej korytarza Bałtyk – Adriatyk do końca 2014 r. (jeden odcinek w Austrii), a wdrożenie

jej na szerszą skalę jest możliwe do końca 2015 r. Na podstawie obecnych planów oczekuje się, że ERTMS zostanie w pełni wdrożony na trasie korytarza Bałtyk – Adriatyk nie wcześniej niż w 2030 r.; na trzech odcinkach: Skalité – Čadca (SK), Blumental – Wampersdorf (AT) oraz Pragersko – Maribor – Šentilj (SI) harmonogram wdrażania ERTMS nie został jeszcze ustalony.

- **VTMIS**: liczne inicjatywy dotyczące systemu monitorowania i informacji o ruchu statków (VTMIS) są realizowane na szerszym obszarze Unii Europejskiej, na poziomie klastrów krajowych lub dla poszczególnych akwenów, w celu promowania inicjatyw systemu jednego okienka w dostępie do portów, śledzenia przepływu statków i przewożonych pojazdów intermodalnych, taboru kolejowego oraz towarów wwożonych i wywożonych z obszaru portowego. Warto jednak zauważyć, że nie zrealizowano dotychczas żadnej inicjatywy na poziomie całego korytarza ani na poziomie sieci bazowej.
- **RIS**: system informacji rzecznej (RIS) wdrażany jest również w portach śródlądowych korytarza Bałtyk – Adriatyk oraz na łączących się z nim śródlądowych drogach wodnych należących do innych korytarzy lub odcinków sieci bazowej. Doświadczenia nabyte w ramach inicjatyw testowych we Włoszech i niedawno zakończonych projektów pilotażowych w Polsce różnią się z uwagi na bardziej zaawansowany rozwój systemu w Austrii oraz z uwagi na trwające poprawki dotyczące systemu wdrażania w Republice Czeskiej i na Słowacji.
- **ITS** w odniesieniu do dróg (w tym europejski system elektronicznego pobierania opłat EETC): z przeglądu pięcioletnich planów działania opracowanych zgodnie z dyrektywą 2010/40/UE przez państwa członkowskie korytarza Bałtyk – Adriatyk wynika, że prowadzone są działania dotyczące wielu rozwiązań przewidzianych dla inteligentnych systemów transportowych (ITS), różniących się, w zależności od państwa członkowskiego, pod względem priorytetów i działań realizowanych lub przewidzianych do realizacji. Podejście „korytarzowe” do sieci bazowej TEN-T może również w tym przypadku ułatwić opracowywanie tych inicjatyw w sposób bardziej skoordynowany, mimo że wiele z nich ma zastosowanie do części infrastruktury – sieci regionalnych lub krajowych, lub też autostrad objętych koncesją – które różnią się od tych w ramach korytarza sieci bazowej. W szczególności w odniesieniu do EETC, zgodnie z dyrektywą 2004/52/WE oraz wydaną w jej następstwie decyzją 2009/750/WE podejście to nie jest jeszcze wdrażane w państwach członkowskich korytarza Bałtyk – Adriatyk.
- **SESAR** (europejski system zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji): z przeglądu badań oraz na podstawie doświadczeń wynikających z projektu w ramach tej inicjatywy wynika, że oprócz lotniska w Wiedniu, żaden inny port lotniczy w korytarzu nie był znacząco zaangażowany w opracowywanie odpowiedniego systemu, co wymagałoby ewentualnie promowania zaangażowania innych portów lotniczych w korytarzu w fazę wdrażania SESAR.

Promowanie intermodalności i zrównoważonego transportu

Inicjatywy wspierające rozwój infrastruktury w portach i terminalach kolejowo-drogowych były realizowane w przeszłości jako zachęta do rozwoju transportu intermodalnego. W celu rozwoju autostrad morskich i terminali kontenerowych oraz rozbudowy terminali

kolejowo-drogowych, w realizacji są dodatkowe projekty, a inne są planowane na przyszłość. W ramach nowej polityki TEN-T nacisk zostanie również położony na maksymalizację wykorzystania i korzyści z ukończenia wspomnianych projektów infrastrukturalnych poprzez promowanie fizycznego i operacyjnego połączenia różnych rodzajów transportu, a w szczególności transportu kolejowego i morskiego.

W celu dalszego promowania przesunięcia modalnego z transportu drogowego na kolejowy oraz korzystania z usług autostrad morskich, za istotne uznaje się ICT oraz, szerzej, inicjatywy z zakresu innowacji i badań, a także projekty pilotażowe. Projekty te, angażujące zwykle większą liczbę zainteresowanych stron z całego intermodalnego łańcucha logistycznego, mają zasadnicze znaczenie dla pokonania barier operacyjnych wpływających na konkurencyjność transportu intermodalnego. Takie projekty pilotażowe są już realizowane w celu opracowania funkcjonalnych baz danych i portali działających w czasie rzeczywistym. Jednak głównym przedmiotem krytyki w odniesieniu do tych inicjatyw jest trudność dotycząca konsolidacji projektów pilotażowych z uwagi na brak środków na wsparcie wymaganych działań dla dalszego udoskonalania i zapewnienia ciągłości aktualizowania baz danych. Analogicznie do ustaleń dotyczących rozwiązań z zakresu ITS, wydajność i skuteczność inicjatyw mających na celu wypracowanie sprawnego przepływu informacji między właściwymi zainteresowanymi stronami można poprawić dzięki podejściu „korytarzowemu” wprowadzonemu w ramach nowej polityki TEN-T, ukierunkowanej na ustanowienie skoordynowanej sieci węzłów na sieci bazowej.

Jeżeli chodzi o promowanie rozwiązań z zakresu zrównoważonego transportu i powiązanych technologii, w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013 przewiduje się również dostępność czystych paliw w portach i portach lotniczych korytarza sieci bazowej do 2030 r. W chwili obecnej w korytarzu Bałtyk – Adriatyk nie są realizowane żadne inicjatywy w tym zakresie. Jednakże, polskie porty na Bałtyku, a w szczególności port w Świnoujściu, w którym trwa budowa terminalu LNG, a także porty w Wenecji i Rawennie w basenie Morza Adriatyckiego, rozważają rozwój obiektów związanych z czystym paliwem LNG w przyszłości. W części drogowej korytarza występuje dystrybucja czystych paliw, jednak w chwili obecnej ocena zakresu jej dostępności nie jest możliwa.

Barier operacyjne i administracyjne

Różne rodzaje barier operacyjnych i administracyjnych wpływają na rozwój korytarza Bałtyk – Adriatyk. Jeżeli chodzi o transport kolejowy, należy zaznaczyć, że interoperacyjność tego rodzaju transportu nie ogranicza się jedynie do zarządzania ruchem. Dotyczy ona również na innych podsystemów kolejowych: energetyki i infrastruktury (skrajni, długości pociągu). W ramach projektów badawczych, takich jak SoNoRa i AB Landbridge, a ostatnio projektu SETA, przeprowadzono analizę kwestii krytycznych związanych z interoperacyjnością kolei. Interoperacyjność można osiągnąć przede wszystkim poprzez wdrożenie rozporządzeń UE (decyzji Komisji Europejskiej 2006/920/WE, 2006/679/WE i 2008/386/WE), wprowadzając we wszystkich państwach kompatybilne systemy kontroli oparte na ERTMS. W tej kwestii, w celu wprowadzenia interoperacyjnych usług, wymagane jest co najmniej wdrożenie poziomu 1 europejskiego systemu bezpiecznej kontroli jazdy pociągu (ETCS). Poziom 2 obejmujący instalację GSM-R może przyczynić się do dalszego rozwoju tej technologii poprzez uproszczenie komunikacji między lokomotywami a systemem kontroli.

Jeżeli chodzi o różnice dotyczące trakcji (elektryfikacji i systemów zasilania), problemy można rozwiązać poprzez zastosowanie lokomotyw wielosystemowych; lokomotywy te są jednak znacznie droższe; kosztują 10–15% więcej niż tradycyjne lokomotywy, a ich utrzymanie i naprawy również są znacznie droższe. W związku z tym operatorzy inwestowaliby w takie lokomotywy tylko wówczas, gdyby było to uzasadnione oszczędnością czasu związaną ze zmianą lokomotywy na granicy.

Oprócz barier związanych z infrastrukturą i taborem, występują również bariery operacyjne i administracyjne w ramach poszczególnych rodzajów transportu. Jeżeli chodzi o inne główne parametry interoperacyjności infrastruktury, tj. prędkość konstrukcyjną, nacisk osi, liczbę torów oraz przepustowość odcinków i stacji kolejowych, w stosownych badaniach podkreślono sposób, w jaki w pierwszej kolejności można rozwiązać te kwestie poprzez inwestycje w infrastrukturę kolejową polegające na remontach i modernizacji danych odcinków i stacji. Odpowiadają za to rządy krajowe oraz zarządcy infrastruktury kolejowej. Bardzo pożądane jest jednak, aby inwestycje te były prowadzone w sposób skoordynowany w celu uniknięcia sytuacji, w których odcinek danej linii jest modernizowany do granicy państwa, a po drugiej stronie granicy modernizacja przebiega z opóźnieniem, co powoduje znaczącą różnicę w prędkości i jakości transportu.

Poza barierami związanymi z infrastrukturą i taborem, istnieją inne bariery operacyjne i administracyjne w ramach poszczególnych rodzajów transportu oraz między nimi, które mogą utrudniać niezakłócony i stały przepływ pasażerów i towarów. Bariery takimi może być brak harmonizacji procedur autoryzacji pojazdów kolejowych w różnych państwach członkowskich lub brak koordynacji między wymogami regulacyjnymi i operacyjnymi dotyczącymi handlu i transportu międzynarodowego dla poszczególnych agencji i dla poszczególnych państw. W przeszłości rozpoczęto już badania mające na celu opisanie i zidentyfikowanie rozwiązań tych problemów.

Oprócz wspomnianych powyżej Inteligentnych Systemów Transportowych, realizowane są projekty z zakresu ICT, w tym inicjatywy e-maritime, mające na celu uproszczenie procedur administracyjnych związanych z procedurami celnymi, procedurami z zakresu bezpieczeństwa i ochrony. Chociaż projekty zostały już zainicjowane na pojedynczych akwenach, nie zrealizowano dotychczas żadnych inicjatyw z udziałem wszystkich zarządów portów w korytarzu czy też zarządów portów wraz z terminalami kolejowo-drogowymi i przedsiębiorstwami kolejowymi.

Jeżeli chodzi o transport kolejowy, to kolejowy korytarz towarowy nr 5 Bałtyk – Adriatyk oraz zarządcy infrastruktury, jako aktywne zainteresowane strony Rail Net Europe, uczestniczą w opracowywaniu i korzystaniu z systemów Path Coordination System (systemu przydzielenia tras, PCS), Train Information System (systemu dostarczania danych o pociągu, TIS), oraz Charging Information System (systemu informacji o pobieranych opłatach, CIS), które mają na celu uproszczenie i dalsze wspieranie rozwoju międzynarodowych transgranicznych przewozów kolejowych.

Oprócz powyższych kwestii wpływających na funkcjonowanie usług kolejowych i morskich, zidentyfikowano bariery administracyjne dotyczące realizacji projektów infrastrukturalnych wymagających koordynacji i porozumienia zarówno jeżeli chodzi o zdefiniowanie problemów, jak i o zidentyfikowanie rozwiązań. Sytuacje takie często mają miejsce w przypadku inicjatyw transgranicznych, ale nierzadko dzieje się tak również w przypadku inwestycji uznawanych za korzystne pod względem funkcjonalności dla

zainteresowanej strony, która nie jest jednak właścicielem infrastruktury. Dotyczy to w szczególności połączeń „ostatniej mili” z portami, ale może się zdarzyć także w sytuacjach, w których ruch lokalny/regionalny kumuluje się z ruchem dalekobieżnym. Obecnie analizowane przykłady dotyczące tej kwestii wydają się związane z modernizacją dróg prowadzących do portu w Gdyni (Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej, zapewniającej dostęp do drogi krajowej nr 6 oraz Drogi Czerwonej łączącej OPAT z ul. Janka Wiśniewskiego), robotami kolejowymi i drogowymi mającymi na celu poprawę dostępności portu w Rawennie (eliminacja jednego przejazdu kolejowego w obszarze miejskim, a także modernizacja dróg SS16 i SS67 oraz ich głównych węzłów drogowych), modernizacją sieci dróg miejskich w Bolonii, w tym niektórych dróg wpływających na dostępność portu lotniczego w Bolonii, budową węzła kolejowego na linii między Granarolo a Faenza. Problematyczne może być również osiągnięcie porozumienia w sprawie opracowywania projektów dotyczących obszarów wrażliwych pod względem środowiskowym, jak w przypadku odcinka transgranicznego drogi Brno – AT w Republice Czeskiej.

Charakter problemów w powyższych i innych przypadkach może się różnić, w zależności od występowania różnych stanowisk dotyczących definicji kwestii krytycznych oraz identyfikacji uzgodnionego rozwiązania w ramach projektu, a także od braku formalnych wymogów administracyjnych, takich jak uwzględnianie projektów w planach inwestycyjnych zarządców infrastruktury, których dotyczy dana kwestia, lub opóźnieniach związanych z tymi wymogami. Podejście „korytarzowe” może być również pomocne w znalezieniu skoordynowanych rozwiązań przez zainteresowane strony w celu poradzenia sobie z podobnymi sytuacjami, w szczególności jeżeli są one związane z kluczowymi obszarami interwencji priorytetowych w ramach polityki TEN-T.

5. Cele korytarza Bałtyk –Adriatyk

Analiza charakterystyki korytarza Bałtyk – Adriatyk pod względem zgodności z wymogami technicznymi określonymi w rozporządzeniu, wąskich gardeł i brakujących połączeń w infrastrukturze drogowej i kolejowej, wdrożenia systemów zarządzania ruchem, węzłów intermodalnych i ich wzajemnych połączeń oraz barier operacyjnych i administracyjnych wskazuje na główne potrzeby rozwojowe korytarza i umożliwia przełożenie ogólnych celów i priorytetów w ramach polityki TEN-T na cele szczegółowe dla korytarza w odniesieniu do każdej kategorii celów.

W Tabeli 1 podsumowano cele ogólne i cele szczegółowe dla korytarza sieci bazowej Bałtyk – Adriatyk.

Tabela 1 Cele ogólne w ramach TEN-T i cele szczegółowe dotyczące korytarza Bałtyk – Adriatyk

SPÓJNOŚĆ	Wysokiej jakości korytarz infrastrukturalny z łączącymi się dalekobieżnymi i regionalnymi/miejskimi potokami ruchu
-----------------	---

Cele ogólne

- Dostępność wszystkich regionów Unii
- Zniwelowanie różnic w jakości infrastruktury między państwami członkowskimi
- połączenia ruchu dalekobieżnego, regionalnego i lokalnego
- Infrastruktura transportowa zapewniająca zrównoważone objęcie wszystkich regionów europejskich

Cele szczegółowe

- Poprawa jakości infrastruktury i dotyczących jej norm – w szczególności we wschodnich państwach członkowskich – w celu zapewnienia zgodności z wymogami technicznymi
 - Transport kolejowy: prędkość konstrukcyjna (przewozy towarowe), długość pociągu, nacisk osi
 - Transport drogowy: autostrady lub drogi ekspresowe
- Poprawa wzajemnych połączeń we wszystkich węzłach miejskich korytarza między infrastrukturą TEN-T a infrastrukturą transportową dla ruchu lokalnego, zarówno do przewozu osób, jak i towarów

WYDAJNOŚĆ

Ciągły, interoperacyjny i intermodalny korytarz

Cele ogólne

- Ciągłość ruchu dalekobieżnego
 - Wzajemne łączenie oraz interoperacyjność sieci transportowych
 - Intermodalność
 - Wydajność ekonomiczna przyczyniająca się do dalszego rozwoju gospodarczego i konkurencyjności
 - Innowacje
-

Cele szczegółowe

- Usuwanie kolejowych i drogowych wąskich gardeł:
- Remont, modernizacja i unowocześnienie:
 - połączeń transgranicznych (Polska – Republika Czeska / Słowacja, Republika Czeska – Austria, Słowacja – Austria, Słowenia – Austria / Włochy)
 - krajowych linii kolejowych (Polska, Republika Czeska, Słowacja, Słowenia) oraz określonych połączeń i węzłów kolejowych (Austria, Włochy)
 - sieci drogowej do standardów autostrad / dróg ekspresowych (Polska, Republika Czeska, Słowacja)
- Interoperacyjność krajowych sieci transportowych:
 - ERTMS, ITS, VTM oraz usług e-maritime, SESAR
- Optymalne zintegrowanie i wzajemne połączenie wszystkich rodzajów transportu, w szczególności przyczyniających się do poprawy połączeń „ostatniej mili” do portów, portów lotniczych i terminali kolejowo-drogowych
- Wspieranie ekonomicznie wydajnego i konkurencyjnego transportu o wysokiej jakości, przyczyniającego się do rozwoju handlu w UE i poza jej granicami, także poprzez wspieranie roli portów w basenie Morza Adriatyckiego i Morza Bałtyckiego jako dróg do głównych trzecich partnerów handlowych

ZRÓWNOWAŻONY CHARAKTER Korytarz mający na celu ograniczenie kosztów zewnętrznych, zachowanie obszarów wrażliwych i redukcję emisji

Cele ogólne

- Długoterminowy zrównoważony charakter
- Czysty transport
- Transport niskoemisyjny

Cele szczegółowe

- Przyczynianie się do niskoemisyjnego i czystego transportu, bezpieczeństwa paliwowego, zmniejszania kosztów zewnętrznych transportu (w szczególności na obszarach gęsto zaludnionych) i ochrony obszarów wrażliwych pod względem środowiskowym (takich jak obszar alpejski)
 - Korytarz Bałtyk – Adriatyk będzie również służył realizacji celu określonego w Białej Księdze, zakładającego obniżenie
-

do roku 2050 emisji gazów cieplarnianych z transportu o 60 % poniżej poziomów z roku 1990

KORZYŚCI DLA UŻYTKOWNIKÓW **Bezpieczny korytarz dostępny dla wszystkich użytkowników, spełniający potrzeby wynikające z popytu**

Cele ogólne

- Spełnianie potrzeb użytkowników
- Bezpieczeństwo i ochrona
- Odporność na zagrożenia
- Ustanowienie wymogów
- Dostępność dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej

Cele szczegółowe

- Spełnianie potrzeb użytkowników w zakresie mobilności i transportu w obrębie Unii oraz w relacjach z państwami trzecimi, poprawa wydajności systemu transportowego dla użytkowników, ograniczenie zagęszczenia ruchu i w stosownych przypadkach zwiększenie przepustowości infrastruktury
- Zapewnienie bezpiecznych, pewnych i wysokiej jakości norm, zarówno w przewozie osób, jak i towarów; umożliwianie mobilności nawet w przypadku klęsk żywiołowych lub katastrof spowodowanych przez człowieka, zapewniając dostęp do służb ratowniczych
- Poprawa dostępności dla osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pasażerów niepełnosprawnych

Źródło: konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk

6. Zalecenia i perspektywy koordynatora europejskiego

Rok 2014 stanowił początek trudnego, ale bardzo interesującego zadania. Plan prac, który Państwu przedstawiam stanowi podstawy opracowywania i wdrażania inwestycji korytarzowych, niezbędnych, aby wyeliminować istotne wąskie gardła w korytarzu Bałtyk – Adriatyk.

W ramach korytarza wymagane są znaczne inwestycje

W studium korytarza zidentyfikowano ponad 350 inwestycji, które będą konieczne dla rozwoju korytarza Bałtyk – Adriatyk do 2030 r., o łącznej szacunkowej wartości około

59,7 mld EUR (zakładając ceny z 2014 r.). Z łącznej wartości inwestycji 52% przeznaczono na kolej, 30% na drogi, 12% na porty (w tym ich wzajemne połączenia) i około 6% na porty lotnicze, terminale kolejowo-drogowe oraz węzły miejskie. W ramach powiązanych inicjatyw, 13% całkowitego budżetu przeznaczono na odcinki transgraniczne. Koszt budowy dwóch przejazdów w rejonie alpejskim jest równy 14% całkowitej wartości inwestycji. Biorąc pod uwagę fakt, że te ogólne szacunki obejmują koszty projektów będących w trakcie realizacji, nie uwzględniając jeszcze projektów, które mogą zostać zrealizowane w następstwie prowadzonych studiów (wykonalności) (np. terminale kolejowo-drogowe, węzły miejskie), widać, że pozostaje wiele do zrobienia dla realizacji korytarza sieci bazowej Bałtyk – Adriatyk.

Konieczne jest ustalenie priorytetów

Wspomniane szacunki finansowe wyraźnie ilustrują fakt, że kluczowe znaczenie ma ustalanie priorytetów dla inwestycji w korytarzu. Jako koordynator europejski pragnę wesprzeć państwa członkowskie w realizacji tego ambitnego zadania.

Po analizie przeprowadzonej przez konsultantów ds. korytarza oraz moich szeroko zakrojonych konsultacjach z zainteresowanymi stronami w ramach forum ds. korytarza, a także podczas moich licznych wizyt w państwach członkowskich, stwierdzam, że konieczne jest przede wszystkim rozwiązanie pięciu głównych kwestii dotyczących korytarza Bałtyk – Adriatyk:

- połączeń transgranicznych zarówno kolejowych, jak i drogowych;
- terminowej realizacji najważniejszych projektów budowy tuneli w Austrii, które umożliwią znaczące postępy, jeżeli chodzi o główne potoki ruchu w rejonie alpejskim;
- połączeń lądowych z zapleczem portów na początku i na końcu korytarza;
- rozwoju węzłów miejskich;
- a także wdrożenia ERTMS w korytarzu.

Powinniśmy już teraz rozpocząć intensywne prace nad realizacją tych najważniejszych priorytetów tak, aby wdrożyć je do 2030 r. i przekształcić dzisiejszą transportową mozaikę w sprawnie funkcjonującą sieć.

Priorytety dla korytarza Bałtyk –Adriatyk

Inwestowanie w odcinki transgraniczne o wysokiej europejskiej wartości dodanej

Z analizy korytarza wynika, że wąskie gardła występują na sześciu kolejowych oraz na dwóch drogowych odcinkach transgranicznych. Są to kluczowe projekty mające na celu zagwarantowanie sprawnych potoków ruchu (dalekobieżnych) przez wszystkie państwa, przez które biegnie korytarz. Jako koordynator europejski będę zatem zwracał szczególną uwagę na ich opracowywanie i wdrażanie. Pragnę też wspierać państwa członkowskie w osiąganiu porozumień transgranicznych w zakresie sprawnej i skoordynowanej realizacji tych projektów po obu stronach granicy. Konieczne jest również zapewnienie rozwoju infrastruktury zgodnie z wymogami i celami określonymi w rozporządzeniu TEN-T. W tym

celu proponuję, aby państwa członkowskie zainicjowały dialogi poświęcone kwestiom transgranicznym oraz powołały dedykowane grupy robocze dla obszarów transgranicznych, w skład których będą wchodzić wszystkie zainteresowane strony, w każdym przypadku, gdy między państwami członkowskimi występują rozbieżne interesy oraz plany i terminy wdrażania. Pełnienie roli koordynatora europejskiego oznacza dla mnie bycie mediatorem między różnymi (krajowymi) interesami oraz osobą wspierającą i ułatwiającą relacje dwustronne. W interesie osi transportowej Bałtyk – Adriatyk oraz w celu uzyskania korzyści płynących z utworzenia prawdziwej sieci, ważne będzie wyjaśnienie i zażegnanie potencjalnych konfliktów transgranicznych, zawsze mając na uwadze podniesienie standardów w interesie obu stron, przy jednoczesnym poszanowaniu motywacji poszczególnych państw.

W poniższej ramce przedstawiono krótki przegląd statusu planowania i realizacji w odniesieniu do każdego z odcinków transgranicznych, które moim zdaniem należy potraktować priorytetowo:

Transgraniczne priorytety w zakresie transportu kolejowego

- **Opole (PL) – Ostrava (CZ)** [Chałupki (PL) – Bohumín (CZ)]: ten odcinek kolejowy wymaga stosunkowo niewielkich inwestycji (45,8 mln EUR) po stronie polskiej w celu modernizacji linii między Kędzierzynom Koźle a Chałupkami (granicą państwa), która ma się zakończyć do 2019 r. Żadne inwestycje nie są planowane po stronie czeskiej, gdzie między stacjami w Bohumín Vrbice i w Bohumínie a granicą państwa w kierunku Chałupek eksploatowane są dwa pojedyncze odcinki torów, co umożliwia już obecnie przejazdy pociągów z prędkością do 100 km/h zarówno w ramach przewozów pasażerskich, jak i towarowych. Pozostałe odcinki w Republice Czeskiej zostały już zmodernizowane w celu zwiększenia prędkości przejazdów do 160 km/h, co obejmuje również modernizację stacji w Bohumínie. Oczekuje się, że na ten odcinek transgraniczny pozytywnie wpłynie modernizacja odcinka Opole Zachodnie – Kędzierzynom Koźle mająca na celu zwiększenie maksymalnej prędkości przejazdu po stronie polskiej (75 mln EUR) do 2018 r. oraz modernizacja węzła kolejowego w Ostrawie po stronie czeskiej (220 mln EUR) do 2021 r.
- **Katowice (PL) – Ostrava (CZ)** [Zebrzydowice (PL) – Petrovice u Karviné (CZ)]: ten odcinek kolejowy wymaga po stronie polskiej znacznych inwestycji na liniach E30 i E65 (1 025 mln EUR), które mają się zakończyć do 2021 r. Po stronie czeskiej wymagane są ograniczone usprawnienia na stacjach w Petrovice u Karviné i w Dětmárovicích mające na celu zwiększenie prędkości przejazdów; odcinek od granicy państwa do Petrovice u Karviné i Ostrawy był już modernizowany od 2002 r., co umożliwiło zwiększenie prędkości do 120–160 km/h. Oczekuje się, że również na ten odcinek transgraniczny pozytywnie wpłynie zakończenie modernizacji węzła kolejowego w Ostrawie (220 mln EUR) do 2021 r.
- **Katowice (PL) – Žilina (SK)** [Zwardoń (PL) – Skalité (SK)]: prace nad modernizacją istniejącej linii jednotorowej po stronie polskiej są na etapie studium i definiowania ich zakresu, przy czym oczekuje się, że zaplanowane prace na tej linii zakończą się do 2019 r. (88 mln EUR); po stronie słowackiej linia jednotorowa na pododcinku Skalité – Čadca (na którym maksymalna dopuszczalna prędkość wynosi 100 km/h, a maksymalna długość pociągu 650 m) została już zmodernizowana i nie planuje się żadnych dodatkowych robót; na tym odcinku nie planuje się wdrożenia

ERTMS. Oczekuje się, że modernizacja linii dwutorowej na odcinku Krásno nad Kysucou – Čadca, wspólnym również dla transgranicznej trasy między Ostrawą a Žilina, zakończy się do 2022 r. z uwzględnieniem wdrożenia ERTMS (300 mln EUR).

- **Bratislava (SK) – Wien (Stadlau) (AT)** [Devínska Nová Ves (SK) – Marchegg (AT)]: eksploatowane są dwie transgraniczne linie kolejowe między Bratysławą a Wiedniem, z czego jedna, wykorzystywana głównie do transportu towarowego, biegnie na trasie Petržalka (SK) – Kittsee (AT), a druga prowadzi przez Devínska Nová Ves (SK) i Marchegg (AT). Druga z nich stanowi jedyny niezelektryfikowany odcinek na trasie korytarza Bałtyk – Adriatyk, co również wymaga prac modernizacyjnych. Planuje się zakończenie elektryfikacji istniejącej jednotorowej linii kolejowej po stronie słowackiej do 2019 r. (5 mln EUR). Planuje się przeprowadzenie modernizacji linii Wiedeń Stadlau – granica AT/SK (koło Marchegg), w tym modernizacji dwóch torów, elektryfikacji i prac na stacji kolejowej, do 2030 r. (550 mln EUR).
- **Graz (AT) – Maribor (SI)** [Spielfeld-Straß (AT) – Šentilj (SI)]: po stronie słoweńskiej planuje się rewitalizację tego transgranicznego odcinka kolejowego w latach 2020–2030 (245 mln EUR); nie ustalono jeszcze harmonogramu wdrażania ERTMS na linii kolejowej Pragersko – Maribor – Šentilj. Planuje się, że austriacka część tego odcinka zostanie zakończona do 2030 r. (570 mln EUR).
- **Triest (IT) – Divača (SI)** [Villa Opicina (IT) – Sežana (SI)]: opracowywane jest studium dla tego transgranicznego odcinka kolejowego; w dalszym ciągu trzeba potwierdzić, czy wykonalne jest zakończenie prac do 2030 r. (przewidywany koszt: 1 320 mln EUR).

Transgraniczne priorytety w zakresie transportu drogowego

- **Katowice (PL) – Žilina (Brodno) (SK)** [Zwardoń (PL) – Skalité (SK)]: oczekuje się, że modernizacja infrastruktury drogowej do standardów dróg ekspresowych zakończy się do 2023 r. (w sumie 2 030 mln EUR ze strony polskiej i słowackiej).
- **Brno (CZ) – Wien (Schwechat) (AT)** [Mikulov (CZ) – Mistelbach (AT)]: po stronie austriackiej autostrada A5 do granicy zostanie ukończona do 2030 r., pod warunkiem znalezienia rozwiązania środowiskowych problemów administracyjnych po stronie czeskiej (471 mln EUR). Po stronie czeskiej planuje się ukończenie odcinków Pohořelice – Perná – granica CZ/AT do 2030 r. (378 mln EUR).

Biorąc pod uwagę informacje dostarczone na chwilę obecną na temat każdego z tych odcinków transgranicznych, skoncentruję się, jako koordynator europejski, na harmonizacji planów wdrażania po obu stronach granicy oraz na osiągnięciu konkretnych porozumień transgranicznych. W istocie przedstawione powyżej zestawienie wskazuje na pewne niejasności i sprzeczności w odniesieniu do realizacji (krajowych) projektów do poszczególnych granic. Na przykład, po stronie słowackiej planuje się ukończenie elektryfikacji transgranicznego odcinka kolejowego Bratysława – Wiedeń na 2019 r., natomiast na odcinku austriackim zakończenie elektryfikacji planowane jest dopiero na

2030 r. w ramach budowy drugiej linii. Podobnie, terminowa realizacja prac na transgranicznym odcinku drogowym na trasie Brno – Wiedeń jest zagrożona z powodu niepewności po stronie czeskiej wynikającej z opóźnień w procedurach planowania i udzielania zezwoleń. Należy wypracować rozwiązania służące przyspieszeniu budowy autostrady biegnącej do granicy austriackiej po stronie czeskiej. Jeżeli chcemy zrealizować naszą europejską wizję tego korytarza, nie do przyjęcia jest również sytuacja, gdy realizacja niektórych odcinków transgranicznych nie została jeszcze nawet w pełni zaplanowana, jak np. wdrożenie ERTMS na transgranicznym odcinku kolejowym Katowice – Żylna lub Triest – Divača, dla którego w dalszym ciągu trzeba potwierdzić możliwość ukończenia prac. Podobnie status transgranicznego odcinka kolejowego Graz – Maribor pozostaje bardzo niejasny, jeżeli chodzi o termin realizacji („do przebudowy w latach 2020–2030”). Są to przykładowe zagadnienia, jakimi chciałbym się zająć w ramach specjalnych dwustronnych lub trójstronnych transgranicznych grup roboczych tak, aby do 2016 r. wypracować wspólne i stabilne porozumienia transgraniczne. W tym kontekście, zamierzam bazować w mojej pracy również na istniejących inicjatywach i protokołach ustaleń (takich jak istniejące bilateralne grupy robocze pomiędzy Austrią a Czechami, Słowacją i Słowenią).

Terminowe ukończenie brakujących połączeń w rejonie alpejskim

Korytarz Bałtyk – Adriatyk posiada ciągłość, poza dwoma brakującymi połączeniami w rejonie alpejskim w Austrii. Austriackie zainteresowane strony dokładają wszelkich starań, aby realizować projekty niezbędne w celu eliminacji tych istotnych wąskich gardeł. Oczekuje się, że tunel Semmering zostanie zakończony do 2024 r., a linia kolejowa i tunel Koralm do 2023 r., przy czym realizacja obu projektów wymaga inwestycji wynoszących łącznie około 8,5 mld EUR. Oba projekty przyczynią się do znacznego skrócenia czasu podróży. Powinniśmy czerpać wszelkie korzyści płynące z funkcjonowania całej sieci, jakie projekty te przyniosą w odniesieniu do całego korytarza. Jako koordynator europejski będę zatem uważnie monitorował realizację tych kluczowych austriackich projektów.

Rozwijanie połączenia ostatniej mili z portami

Połączenia „ostatniej mili” z portami morskimi stanowią kolejną kwestię krytyczną korytarza Bałtyk – Adriatyk, którą należy w odpowiedni sposób rozwiązać. W planie inwestycyjnym przedstawionym w załączniku do niniejszego planu prac wskazano, że problem związany z najbardziej krytycznymi połączeniami z portami morskimi zostanie rozwiązany do 2020 r. (potrzeby inwestycyjne wynoszą 789 mln EUR); dodatkowe inwestycje dotyczące ostatnich mil w portach planowane są na lata 2020–2030 (535 mln EUR), również w oparciu o rozwój ruchu. Ponadto, jeżeli chodzi o intermodalność, przewiduje się stosowne inwestycje w portach i terminalach kolejowo-drogowych (prawie 5 mld EUR na porty i 453 mln EUR na terminale kolejowo-drogowe). Grupa robocza zarządów portów wykazała, że wszystkie porty na trasie korytarza zmagają się z takimi samymi problemami. Aby sprostać tym wspólnym wyzwaniom bardzo istotne jest ułatwienie wymiany dobrych praktyk i zapewnienie wsparcia w zakresie wymiany doświadczeń między portami. Oprócz kontynuowania prac grupy roboczej ds. portów – prawdopodobnie włączając także zarządców infrastruktury kolejowej i drogowej w dialog na temat połączeń „ostatniej mili” – chciałbym stać się bliskim partnerem portów i pomóc im w rozwijaniu tych połączeń.

Zwrócenie szczególnej uwagi na węzły miejskie

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

Pomimo wdrażania planowanych inwestycji dotyczących korytarza Bałtyk – Adriatyk, zidentyfikowano problemy związane z przepustowością kolejową, jakie mogą wystąpić w przyszłości w węzłach miejskich w Warszawie, Katowicach, Wiedniu i Lublanie (oprócz tych miast, które już doświadczają problemów z przepustowością, jak wspomniano wcześniej). Jeżeli chodzi o transport drogowy, problemy z przepustowością mogą wystąpić szczególnie w obrębie lub w pobliżu węzłów miejskich w Warszawie, Brnie i Bolonii. Chociaż problemy w Warszawie i Bolonii wydają się bardziej ograniczone i można je rozwiązać poprzez wdrożenie środków mających na celu przesunięcie modalne, to problemy z przepustowością w Brnie mogą wymagać także zwiększenia przepustowości w perspektywie średnio- lub długoterminowej. Zalecam, aby w ramach definiowania rozwiązań projektowych zakładających eliminację istniejących i przyszłych wąskich gardeł na obszarach miejskich, w miarę możliwości, oprócz zwiększenia przepustowości infrastruktury, brano pod uwagę ewentualny wpływ nieobligatoryjnych środków polityki mających na celu zapewnienie wsparcia w zakresie przesunięcia modalnego, takich jak zarządzanie popytem na usługi transportowe i promowanie transportu publicznego, ruchu rowerowego i pieszego. W tym kontekście warto zauważyć, że przepisy Rozporządzeń UE umożliwiają elastyczność w definiowaniu odcinków ostatniej mili w węzłach miejskich, a co za tym idzie pozostawiają państwom członkowskim swobodę w rozwiązywaniu problemów w poszczególnych węzłach.

Inwestowanie w ERTMS jako konieczny warunek przejścia z transportu drogowego na kolejowy

Nie jest możliwe przesunięcie z transportu drogowego na kolejowy, jeżeli nie zapewni się interoperacyjnego korytarza. Inwestowanie w ERTMS stanowi zatem warunek konieczny dla osiągnięcia celów określonych w Białej Księdze Transportu. Pod tym względem wiele pozostaje do zrobienia w ramach korytarza, gdyż poza jednym odcinkiem w Austrii, ERTMS nie funkcjonuje jeszcze w ramach korytarza Bałtyk – Adriatyk. Z tego powodu należy zwrócić szczególną uwagę na jego wprowadzenie w celu zapewnienia interoperacyjności sieci kolejowej korytarza.

Będę zdecydowanie wspierał koordynatora europejskiego ds. ERTMS, Karla Vincka, w jego zadaniach mających na celu zapewnienie interoperacyjności w korytarzach sieci bazowej. W swoim raporcie Karl Vinck przedstawił szczegółowe sposoby przyspieszenia wyposażania korytarzy sieci bazowej w ERTMS. Ten tzw. „Program przełomowy” (ang.: *Breakthrough programme*), ustanowiony w ścisłej współpracy z sektorem kolejowym, zawiera ograniczoną liczbę celów do osiągnięcia do roku 2016, w tym przegląd obecnego Europejskiego Planu Wdrażania oraz określenie strategii wyposażania w ERTMS do roku 2023, co jest zgodne z Rozporządzeniem (UE)1315/2013.

Zgodnie z ww. „Programem przełomowym”, a także aby czerpać pełne korzyści z wdrożenia ERTMS i osiągnąć wyższą wartość dodaną dla naszego korytarza, zalecam wprowadzenie ERTMS w pierwszej kolejności na odcinkach transgranicznych. Innymi słowy, państwa członkowskie powinny w pierwszej kolejności skoncentrować się na połączeniach ze swoimi sąsiadami w celu umożliwienia interoperacyjnych potoków ruchu przez granice państwowe. Zdecydowanie popieram zalecenie Karla Vincka dotyczące wprowadzenia ERTMS na odcinkach transgranicznych do 2020 r.

Biorąc pod uwagę fakt, że w rozporządzeniu TEN-T wyraźnie wskazano konieczność wdrożenia ERTMS na całej sieci bazowej do 2030 r., dość niepokojący jest fakt, że do tej pory nie ustalono harmonogramu wprowadzenia ERTMS na trzech odcinkach na trasie korytarza, a mianowicie Skalité – Čadca, Blumental – Wampersdorf i Pragersko – Maribor – Šentilj. Wraz z koordynatorem Karlem Vinckem, będę uważnie monitorował, aby plany wdrożenia zostały opracowane w odpowiednim czasie, do 2016 r., w celu zapewnienia ogólnej zgodności wspomnianych odcinków z wymogami technicznymi.

Ustanowienie konkurencyjnych ram planowania i finansowania

Inne ważne kwestie, które proponuję rozwiązać już teraz, dotyczą środków, które zapewniają szybkie i skuteczne wdrożenie naszego korytarza tj. wykorzystanie innowacyjnych instrumentów finansowania, opracowanie odpowiednich środków towarzyszących i instrumentów planowania oraz, co nie mniej istotne, postrzeganie każdego projektu transportowego wzdłuż korytarza jako ważnego elementu, który może przynieść istotne korzyści sieciowe dla całego korytarza.

Rozważanie wykorzystania innowacyjnych instrumentów finansowania obok dotacji

Potrzeby inwestycyjne w odniesieniu do korytarza są ogromne i nie można ich zaspokoić wyłącznie za pomocą dotacji. Dlatego zdecydowanie zalecam rozważenie wykorzystania alternatywnych sposobów finansowania, takich jak innowacyjne instrumenty finansowe. Ponadto, zapewnienie środków finansowych nie jest już tylko problemem państw objętych Funduszem Spójności. Potrzebne są zrównoważone, wybiegające w przyszłość sposoby inwestowania w infrastrukturę, a co za tym idzie, sposoby wdrażania koncepcji dotyczących korytarza. Wspólnie z moim kolegą, prof. Carlo Secchi, koordynatorem europejskim ds. korytarza atlantyckiego, opracowałem potencjalne kierunki działań w celu jak najlepszego wykorzystania ograniczonych zasobów finansowych. Będę dalej pracować nad tym ważnym tematem i wiosną 2015 r. przedstawię ministrom transportu – wspólnie z byłym wiceprzewodniczącym Komisji, Henningiem Christophersenem i koordynatorem Carlo Secchi – sprawozdanie końcowe. Oprócz funduszy europejskich (europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne – ESIF), instrumentu „Łącząc Europę” (CEF), w interesie terminowego wdrożenia korytarza sieci bazowej Bałtyk – Adriatyk jest poszukiwanie dodatkowych środków finansowych. W tym kontekście musimy również skorzystać z planu inwestycyjnego o wartości 300 mld opracowanego przez przewodniczącego Junckera i zrobić wszystko, aby osiągnąć oczekiwane impulsy wzrostowe w naszym korytarzu.

Brak udanej realizacji projektu bez odpowiedniego doboru środków towarzyszących

Nawet w sytuacji, gdy dostępne są środki finansowe na realizację projektów dotyczących korytarza, władze lokalne, regionalne i krajowe zmagają się z problemami związanymi z

realizacją projektów transportowych, zwłaszcza tych dużych. Odnosi się to w szczególności do projektów planowanych na terenach wrażliwych środowiskowo, które często przyciągają uwagę oponentów. Ich obawy należy poważnie rozważyć i nie lekceważyć, ponieważ w przeciwnym razie mogą one prowadzić do znacznych opóźnień w realizacji strategicznej oceny oddziaływania na środowisko i w innych procesach planowania i rozwoju oraz opóźnień w trakcie budowy. Obywatele muszą zaangażować się we wspomniane procesy planowania i rozwoju w sposób odpowiedni i konsekwentny poprzez wprowadzenie rzetelnych i przyszłościowych narzędzi informacyjnych i uczestnictwa. Narzędzia te należy odpowiednio wprowadzić do regionalnych procedur planowania w celu zapewnienia uzasadnionych prawnie i niepodważalnych decyzji.

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

Uwzględnienie działań dotyczących korytarza w ramach szerszej europejskiej polityki regionalnej

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

Oprócz różnych inicjatyw współpracy finansowanych z funduszy strukturalnych, należy stworzyć dodatkowe synergie między projektami transportowymi realizowanymi w ramach funduszy głównego nurtu (tj. europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych) i instrumentu „Łącząc Europę”.

Od planowania krajowego do planowania korytarza

Procesy rozwojowe charakteryzują się coraz większą złożonością i współzależnością, a inwestycje transportowe zyskują coraz większe znaczenie w odniesieniu do wzrostu gospodarczego i dobrobytu społecznego. Aby sprostać tym wyzwaniom, konieczne jest

zintegrowane, oparte na współpracy i ukierunkowane na realizację podejście do rozwoju, którego zasięg nie zależy od granic krajowych. Krajowe plany transportowe powinny zatem wyraźnie uwzględniać podejście korytarzowe i być spójne z celami i priorytetami określonymi w wytycznych dotyczących TEN-T. Dołożę wszelkich starań, aby wypracować wspólną wizję naszego korytarza Bałtyk – Adriatyk ze wszystkimi odpowiednimi zainteresowanymi stronami, którą to będziemy się kierować podczas realizacji projektów transportowych na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym.

Kwestie wymagające pogłębienia i rozszerzenia w ramach kolejnych przeglądów planu prac dla korytarza

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

Forum ds. korytarza jest w tym kontekście ważnym narzędziem, które zamierzam nadal wykorzystywać przez kolejne miesiące i lata, stopniowo zwiększając liczbę zaangażowanych zainteresowanych stron. Ponadto grupy robocze ds. portów i regionów będą kontynuowały swoją pracę w 2015 r. Spodziewam się, że inne grupy robocze, takie jak grupa zajmująca się konkretnymi problemami transgranicznymi, także zostaną utworzone w 2015 r.

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

Dalszy rozwój studium korytarza

Jednocześnie studium korytarza przedstawione przez konsorcjum ds. studium korytarza Bałtyk – Adriatyk powinno być dalej rozwijane. Istnieje kilka kwestii, które prawdopodobnie nie zostały jeszcze poruszone lub dotychczas zostały omówione jedynie pobieżnie, a które będą wymagały należytej uwagi w przyszłości w celu zapewnienia realizacji i konkurencyjności korytarza Bałtyk – Adriatyk. Dotyczy to z jednej strony przekrojowych kwestii z zakresu innowacyjności, Inteligentnych Systemów Transportowych, zrównoważonego charakteru i interoperacyjności. Z drugiej strony dalsze opracowanie analizy rynkowej, celów szczegółowych dla korytarza i kluczowych wskaźników efektywności przyniesie korzyści w odniesieniu do obecnej analizy korytarza.

Wykaz projektów załączony do niniejszego planu prac i opracowany przez konsultantów ds. studium korytarza stanowi kolejny aspekt, w przypadku którego konieczne jest kontynuowanie prac. Wykaz ten to pierwszy orientacyjny i niezamknięty wykaz globalnych potrzeb inwestycyjnych dotyczących naszego korytarza. Wykaz można poprawić, przeprowadzając dalsze analizy stopnia przygotowania projektów, ich kosztów i harmonogramu, jak również źródeł finansowania, w celu stworzenia bardziej solidnej podstawy ustalania priorytetów dotyczących poszczególnych rozwiązań w korytarzu. Aktualizacja wykazu może być również konieczna w celu odzwierciedlenia zmian w krajowych planach inwestycyjnych. Poza tym, należy zająć się kwestiami wspólnymi dla

różnych korytarzy oraz należy zapewnić spójność między planami prac dotyczącymi ERTMS i autostrad morskich.

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

Ponadto należy wzmocnić współpracę z kolejowym korytarzem towarowym Bałtyk – Adriatyk oraz uwzględnić wyniki badania rynku transportowego dotyczące transportu towarowego.

Mówiąc w skrócie, istnieją różne środki, które wymagają natychmiastowej uwagi wszystkich odpowiednich zainteresowanych stron oraz innych osób i które należy ciągle rozwijać w celu zapewnienia wdrożenia naszego korytarza do 2030 r. Na poniższym wykresie przedstawiono najważniejsze kamienie milowe i kroki, jakie należy podjąć w odniesieniu do korytarza Bałtyk – Adriatyk.

Priorytety	do 2016 r.	do 2018 r.	do 2020 r.	do 2030 r.
Inwestowanie w odcinki transgraniczne o wysokiej europejskiej wartości dodanej	<p>Ustanowienie transgranicznych dialogów / grup roboczych w celu dostosowania planowania na szczeblu krajowym do harmonogramu odcinków transgranicznych</p> <p>Ustanowienie porozumień transgranicznych dotyczących odpowiednio sześciu i dwóch krytycznych transgranicznych odcinków kolejowych i drogowych</p>	Monitorowanie terminowej realizacji projektów transgranicznych	Monitorowanie terminowej realizacji projektów transgranicznych	Wszystkie odcinki transgraniczne są w pełni zgodne z wymogami TEN-T
Ukończenie brakujących	Monitorowanie terminowej	Monitorowanie terminowej	Monitorowanie terminowej	2025 r. – ukończenie

połączeń w rejonie alpejskim	realizacji projektów	realizacji projektów	realizacji projektów	brakujących połączeń
Rozwijanie połączenia ostatniej mili z portami	Kontynuowanie prac grupy roboczej ds. portów	Monitorowanie realizacji połączenia ostatniej mili	Monitorowanie realizacji połączenia ostatniej mili	Wszystkie porty dobrze połączone z korytarzem
Rozwój węzłów miejskich	Kontynuowanie prac grupy roboczej ds. regionów	Monitorowanie wdrażania rozwoju multimodalnego oraz połączeń z siecią TEN-T w ramach węzłów miejskich.	Monitorowanie wdrażania rozwoju multimodalnego oraz połączeń z siecią TEN-T w ramach węzłów miejskich.	Wszystkie węzły miejskie w korytarzu są dobrze połączone i zintegrowane z korytarzem.
Inwestowanie w ERTMS	Nacisk na wdrażanie ERTMS na odcinkach transgranicznych (zgodnie z planem prac dotyczącym ERTMS opracowanym przez koordynatora europejskiego Karla Vincka) Opracowanie planu rozwoju ERTMS dla trzech odcinków Skalité – Čadca, Blumental-Wampersdorf i Pragersko – Maribor – Šentilj	Nacisk na wdrażanie ERTMS na odcinkach transgranicznych (zgodnie z planem prac dotyczącym ERTMS opracowanym przez koordynatora europejskiego Karla Vincka)	Odcinki transgraniczne wyposażone w ERTMS i funkcjonujące	Odcinki wyposażone w ERTMS i funkcjonujące w całym korytarzu sieci bazowej
Działania związane z korytarzem	Pierwszy przegląd planu prac dla korytarza	Drugi przegląd planu prac Kontynuowanie posiedzeń forum		

	Dalszy rozwój studium korytarza	ds. korytarza oraz grup roboczych ds. portów, ds. regionów oraz		
	Aktualizacja sprawdzenia zgodności / baz danych i map TENtec	innych na wniosek i za zgodą państw członkowskich		
	Aktualizacja wykazu projektów dotyczących korytarza			
	Kontynuowanie posiedzeń forum ds. korytarza oraz grup roboczych ds. portów, ds. regionów oraz innych na wniosek i za zgodą państw członkowskich			

Opracowałem niniejszy plan prac dla korytarza Bałtyk – Adriatyk w taki sposób, aby można było dostosowywać go do postępów osiąganych w najbliższych latach. Istotnie, spodziewane są pewne zmiany w korytarzu. Na przykład, przeprowadzony zostanie przegląd krajowych strategii transportowych, zrealizowane zostaną programy operacyjne w ramach europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych oraz zaczną funkcjonować kolejowy korytarz towarowy Bałtyk – Adriatyk itp. W związku z tym prace nad korytarzem będą ewoluowały.

Mamy już jednak jasną wizję korytarza Bałtyk – Adriatyk. Stojące przed nami wyzwania związane z korytarzem są istotne, a dotyczące go potrzeby inwestycyjne wysokie. Jako koordynator europejski będę pomagał Państwu w pokonywaniu tych wyzwań i w realizacji potrzebnych inwestycji. Zachęcam Państwa do podążania ze mną po tej ciekawej drodze.

Dane kontaktowe



Prof. Kurt Bodewig, koordynator europejski

kurt.bodewig@ec.europa.eu

Fot. Marko Tancar/SŽ

Silke Brocks, doradca

silke.brocks@ec.europa.eu

Strona internetowa korytarza:

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

Załączniki

Zob.: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en.htm

- Studium korytarza
- Wykaz projektów
- Mapy TENtec