

## Śródlądowe drogi wodne



### 6.1. Sieci kompleksowa i bazowa: Śródlądowe drogi wodne i porty

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

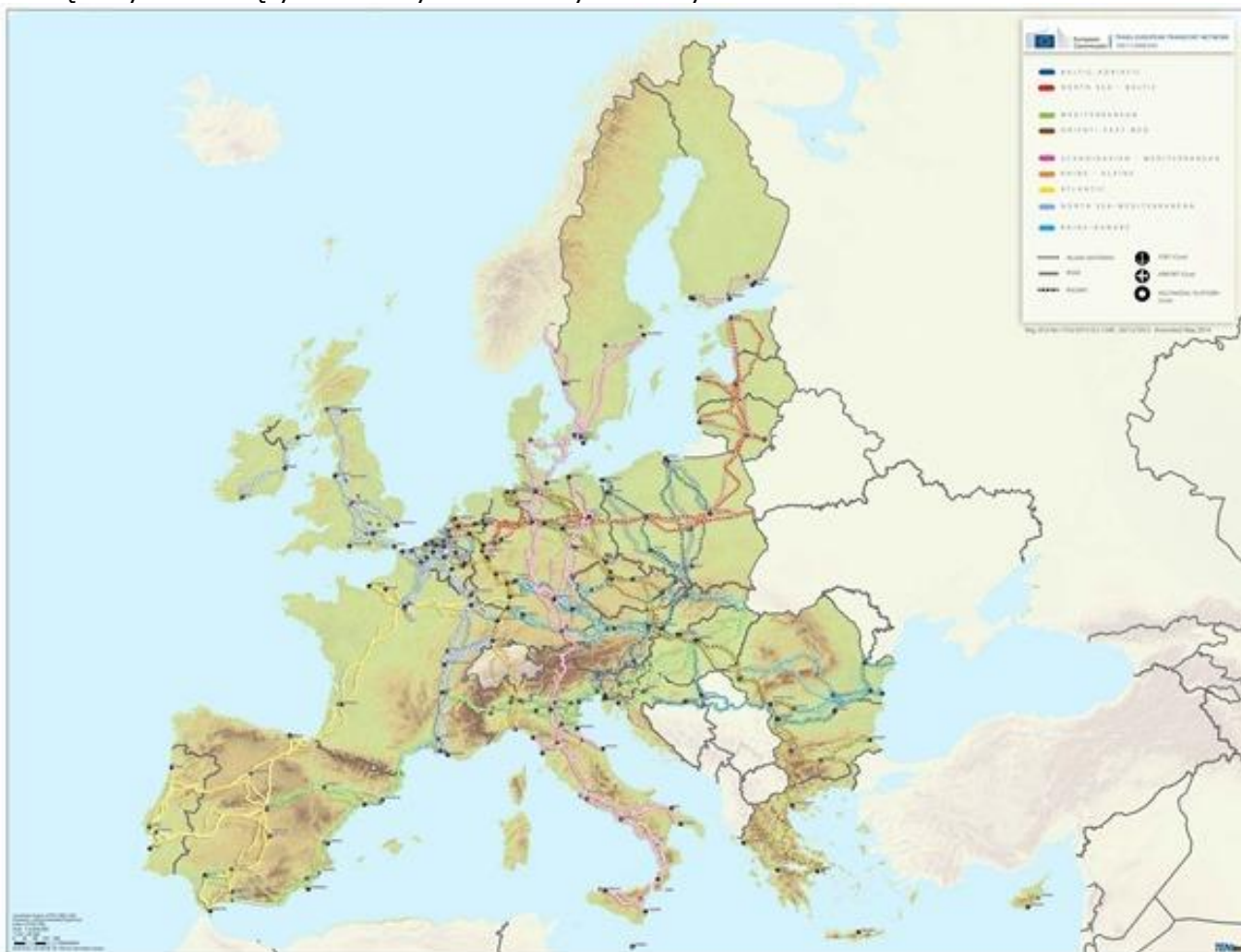
6



W skład transeuropejskiej sieci transportowej **TEN-T** wchodzi: szlaki drogowe, kolejowe, lotnicze, morskie oraz rzeczne stanowiące najważniejsze połączenia z punktu widzenia rozwoju Unii Europejskiej, a także

punktowe elementy infrastruktury w postaci portów morskich, lotniczych, śródlądowych i terminali drogowo-kolejowych. Kwestie TEN-T reguluje Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, str. 1–128).

Wszystkie odcinki śródlądowych dróg wodnych położone na trasie korytarza należą do klas **EKMT IV–VIc**; minimalny prześwit pod mostami na tych odcinkach wynosi 4 m, a minimalna szerokość śluzy 9,5 m. W Niemczech blisko połowa omawianej sieci korytarza Morze Północne - Bałtyk należy do klasy IV, pozostała część sieci stanowią klasy V i VI. W Holandii tylko krótki odcinek sieci stanowi klasa IV, pozostałe odcinki sieci należą do klasy V lub wyższej. W Belgii cała sieć dróg śródlądowych należących do korytarza należy do klasy VI.



Wszystkie śródlądowe drogi wodne w Niemczech i Holandii będą do 2030 r. należały co najmniej do IV klasy EKMT. Wszystkie rzeki i kanały spełniają wymóg minimalny dotyczący zanurzenia wynoszącego 2,5 m, z wyjątkiem systemu kanału Haweli. Wiele kanałów w Niemczech spełnia jednak wyłącznie wymogi minimalne, dlatego należy je rozbudować w taki sposób, aby zaspokajały przewidywany wzrost zapotrzebowania. Co więcej, szereg kanałów w Niemczech nie spełnia aktualnie wymogu w zakresie minimalnego prześwitu pod mostem wynoszącego 5,25 m. Wszystkie porty śródlądowe w Holandii i Niemczech są połączone z siecią autostrad. Wszystkie porty połączone są również z infrastrukturą kolejową, z wyjątkiem portu Deventer w Holandii.

Holandia, Niemcy i Belgia dokonały transpozycji dyrektywy w sprawie usług informacji rzecznej (RIS). Do użytku wprowadzone zostały aplikacje RIS oraz międzynarodowa wymiana danych na potrzeby sprawozdawczości elektronicznej pomiędzy Belgią, Holandią i Niemcami. Paliwo LNG jako paliwo alternatywne dla transportu wodnego śródlądowego dostępne jest w węzłach w Antwerpii, Rotterdamie, Amsterdamie, Bremie, Bremerhaven i Hamburgu, a zgodnie z planami paliwo to będzie dostępne na większej liczbie węzłów w przyszłości. W 2015 r. mobilne zbiornikowce do przewozu LNG będą dostępne na systemie rzeczonym Renu. Dużym problemem

w zakresie wdrażania paliw alternatywnych jest jednak koszt przebudowy barek na statki z silnikami dwupaliwowymi.

**Porty** Korytarz obejmuje 13 bazowych portów morskich i 18 bazowych portów śródlądowych. Portami położonymi w korytarzu są m.in. port w Helsinkach, belgijski port w Antwerpii i holenderskie porty w Amsterdamie i Rotterdamie. Cztery porty Morza Północnego w Rotterdamie, Antwerpii, Hamburgu i Amsterdamie (porty RAHA) są największymi portami w Europie i dlatego stanowią

kluczowy element korytarza w jego zachodniej części. Powiązania z zapleciami tych portów, niezależnie od tego czy są to połączenia ostatniej mili, połączenia średniej długości z najbliższym węzłem miejskim, czy też połączenia z główną osią korytarza Morze Północne – Bałtyk w kierunku wschodnim, mają zasadnicze znaczenie dla efektywnego funkcjonowania korytarza. Porty w Amsterdamie, Rotterdamie i Antwerpii są bezpośrednio dostępne dla transportu drogowego i kolejowego oraz transportu wodnego śródlądowego. Obsługa ładunków w portach odbywa się przy 50% udziale transportu drogowego. Celem wyznaczonym do 2030 r. jest znaczące ograniczenie transportu drogowego i przeprowadzenie zmiany w zakresie transportu towarowego na rzecz transportu kolejowego, wodnego śródlądowego i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. Obecnie, istnieje wystarczająca liczba powiązań z zapleczem portów zapewnianych przez śródlądowe drogi wodne.

Niemcy posiadają cztery porty morskie w obrębie korytarza: w Hamburgu, Bremerhaven, Bremie i Wilhelmshaven. Hamburg jest trzecim co do wielkości niemieckim portem śródlądowym i największym portem kolejowym w Europie. Wilhelmshaven jest jedynym w Niemczech portem głębokowodnym, który może przyjmować statki o zanurzeniu do 18 metrów. Porty są wystarczająco dobrze połączone z infrastrukturą drogową i kolejową.

Na Litwie niezamarzający Państwowy Port Morski w Kłajpedzie jest największym litewskim węzłem transportowym z dobrze rozwiniętymi drogowymi i kolejowymi powiązaniem z zapleczem. Wolny Port Ryga jest największym portem w państwach bałtyckich. Port ten jest już powiązany z siecią kolejową, istnieją jednak plany dalszej modernizacji sieci kolejowej portu. W planach na przyszłość przewiduje się połączenie portu bezpośrednio z siecią **TEN-T** poprzez Północny Ryski Korytarz Transportowy. Innym łotewskim portem położonym w obrębie korytarza jest niezamarzający Wolny Port Windawa, posiadający dogodny dostęp drogowy i kolejowy. Porty łotewskie wymagają modernizacji systemów bezpieczeństwa nawigacji. Terminal cargo portu w Tallinie położony w miejscowości Muuga jest połączony zarówno z infrastrukturą kolejową, jak i drogową. W chwili obecnej trwają prace związane z zakończeniem budowy głównej drogi dostępowej.

W Helsinkach znajdują się trzy porty tworzące część łączonego portu Helsinki – położone w samym mieście port zachodni i port południowy, które obsługują głównie promy pasażerskie i promy typu ro-pax pływające do Estonii i Szwecji oraz w pewnym zakresie ruch towarowy, a także nowy port Vuosaari położony na wschód od miasta, obsługujący głównie ruch towarowy. Port Vuosaari połączony jest z za pośrednictwem infrastruktury drogowej, jak i kolejowej z pozostałą częścią systemu transportowego Finlandii.

Porty w Antwerpii, Amsterdamie i Rotterdamie oferują LNG jako alternatywne źródło paliwa. Przewiduje się, że paliwa alternatywne będą dostępne w niemieckich portach do 2025 r. W listopadzie 2014 r. uruchomiony został pływający terminal LNG zakotwiczony w porcie Kłajpeda. W porcie tym planowane jest również rozpoczęcie świadczenia usług tankowania statków paliwem LNG. W portach znajdujących się w Helsinkach planuje się budowę terminala LNG. W portach łotewskich nie planuje się obecnie budowy terminali ładowania paliwa LNG. Dotychczas w porcie w Tallinie nie zapewniano możliwości

tankowania żadnych paliw alternatywnych, ale w planach znajduje się budowa terminali LNG i LPG. W porcie w Antwerpii dostępna jest możliwość tankowania j paliwa LNG.

Również port Helsinki oferuje dostawy paliwa LNG ze statku dostawczego. Porty w Antwerpii, Amsterdamie, Rotterdamie, Helsinkach, porty w państwach nadbałtyckich oraz porty niemieckie posiadają odpowiednie urządzenia do odbioru odpadów i pozostałości ładunku.

### **Wyniki badania rynku transportowego**

Po raz pierwszy przeprowadzono badanie rynku transportowego w odniesieniu do całego korytarza. W badaniu oceniono popyt na transport i wynikające przepływy ruchu oraz

przepustowość infrastruktury. Obecną sytuację i prognozy na 2030 r. zbadano w odniesieniu do dwóch następujących rodzajów transportu:

### Transport towarowy

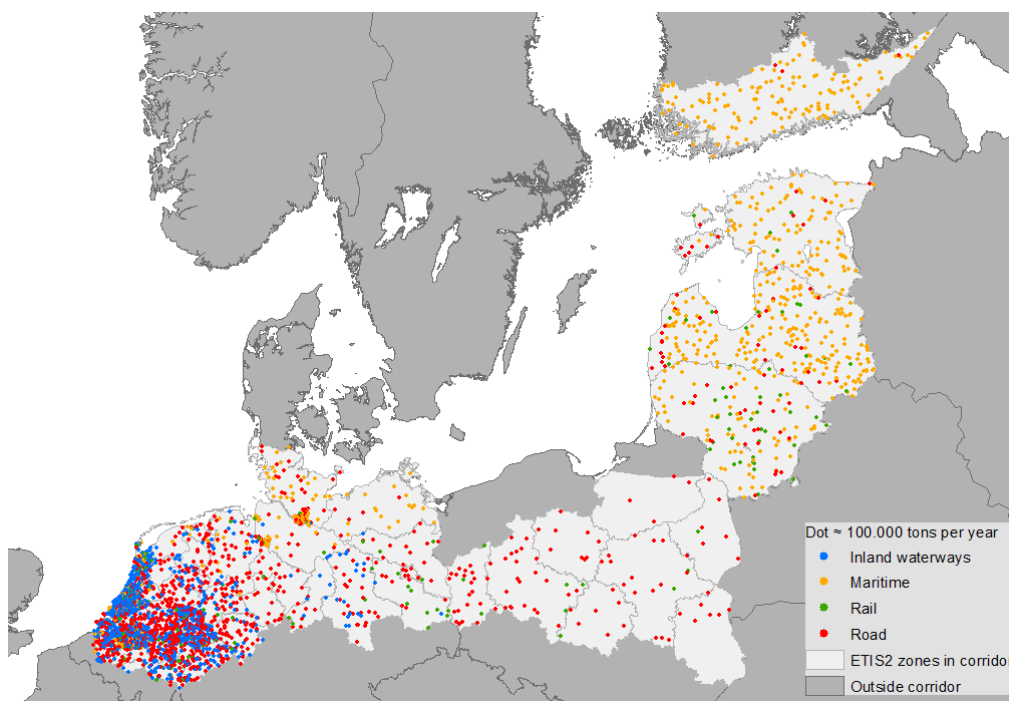
Kraj załadunku	Rodzaj transportu				
	Ogółem	Kolejowy	Drogowy	Wodny śródlądowy	Żegluga morska bliskiego zasięgu
FI	100%	0%	2%	0%	98%
EE	100%	4%	10%	0%	86%
LV	100%	6%	11%	0%	84%
LT	100%	24%	19%	0%	57%
PL	100%	11%	89%	0%	0%
DE	100%	6%	50%	30%	15%
NL	100%	4%	29%	58%	8%
BE	100%	4%	39%	49%	8%
Obszar korytarza	100%	6%	34%	38%	22%

Tabela 1: Modalny podział międzynarodowych przepływów towarowych w przedmiotowym korytarzu według państwa w 2010 r.

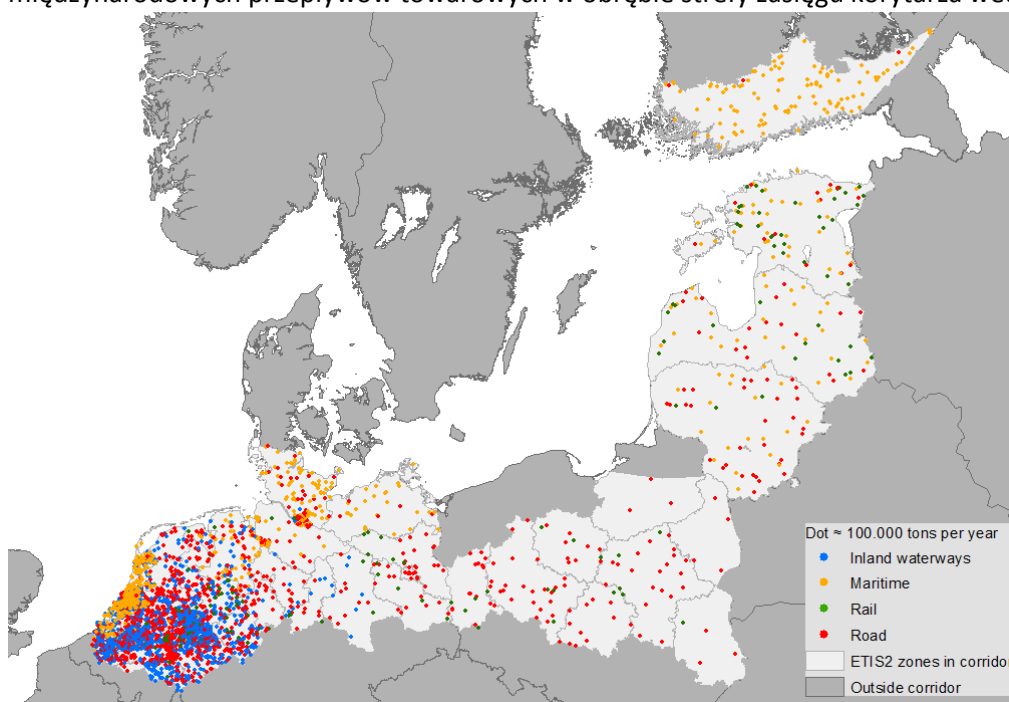
Na szczeblu krajowym w państwach położonych na trasie korytarza **zdecydowanie dominuje transport drogowy** (69%). W przypadku ruchu towarowego w przedmiotowym korytarzu sytuacja jest bardziej zrównoważona – przedstawiona w tonach towarów; za transport największej liczby towarów odpowiadają śródlądowe drogi wodne, natomiast transport kolejowy jest bardzo ograniczony. Śródlądowe drogi wodne mają znaczenie wyłącznie w zachodniej części korytarza, natomiast **żegluga morska bliskiego zasięgu** jest zdecydowanie najważniejszym środkiem transportu w państwach bałtyckich i w Finlandii. Na szczeblu krajowym transport kolejowy odgrywa największą rolę w państwach bałtyckich, a żegluga morska bliskiego zasięgu w Finlandii, państwach bałtyckich, Belgii i Holandii. W Polsce dominacja ruchu drogowego w ruchu międzynarodowym jest bardzo wyraźna. Kolej ma większy udział w krajowym transporcie towarowym, ale również w zakresie transportu towarowego zależność od transportu drogowego jest bardzo duża. W Niemczech modalny podział ruchu międzynarodowego jest najbardziej wyrównany. Jak pokazano na poniższych mapach największe potoki towarów w obrębie korytarza mają miejsce na odcinku zachodnim między Niemcami, Belgią i Holandią.

Przyszłe przewidywane wymogi dotyczące ruchu towarowego w 2030 r. pokazują znaczne rozbieżności między poszczególnymi państwami i rodzajami transportu. W odniesieniu do korytarza jako całości największe stopy wzrostu są przewidywane dla transportu drogowego towarów (+42%). Dotyczy to w szczególności centralnych i wschodnich części korytarza. Najniższą stopę wzrostu przewiduje się w odniesieniu do śródlądowych dróg wodnych (+22%). Oczekuje się, że towarowy transport kolejowy zdecydowanie wzrośnie na Litwie, w Holandii i Belgii, natomiast wzrost towarowego transportu drogowego na Litwie i w Belgii ma być ograniczony. Z drugiej strony na Łotwie i w Polsce przewiduje się dość duży wzrost towarowego transportu drogowego. W rezultacie, o ile nie zostaną podjęte żadne działania naprawcze, w udziale modalnym w dalszym ciągu będzie dominował transport drogowy. Z badania wynika również, że już teraz przepustowość infrastruktury drogowej na zachodnim końcu korytarza jest ograniczona z uwagi na występujące zatłoczenie. Droga Via Baltica między Warszawą a Tallinem

jest tylko drogą konwencjonalną (a nie autostradą) i obecnie na odcinku polskim dostrzega się pewne problemy w zakresie przepustowości. W odniesieniu do ruchu transgranicznego z kolejową zdolnością przepustową wiążą się zwykle problemy wynikające z przeszkód technicznych, takich jak brak systemu sygnalizacji ERTMS lub brak harmonizacji infrastruktury pod względem długości pociągu i nacisku osi. W niektórych portach występuje problem w zakresie przepustowości związany z przyszłą obsługą terminali kontenerowych, co może prowadzić do powstania zatoru komunikacyjnego. Przewiduje się wzrost liczby statków żeglugi śródlądowej i ilości przewożonych towarów, dlatego też problemy w zakresie przepustowości związane z przepustowością śluzy i prześwietem mostu mogą ewoluować.



Rys. 5: Pochodzenie międzynarodowych przepływów towarowych w obrębie strefy zasięgu korytarza według rodzaju transportu.



Rys. 6: Miejsca

przeznaczenia międzynarodowych przepływów towarowych w obrębie strefy zasięgu korytarza według rodzaju transportu.

Kropka = ok. 100.000 ton rocznie

Śródlądowe drogi wodne

Drogi morskie

Kolej

Drogi

Strefy ETIS2 w korytarzu

Obszar poza korytarzem

### **Wąskie gardła śródlądowych dróg wodnych**

Państwa członkowskie posiadające rozbudowane sieci śródlądowych dróg wodnych w obrębie korytarza (BE, NL i DE) wskazały jako cel polityki zmianę rodzajów transportu towarowego prowadzonego między zapleczem a portami z transportu drogowego na rzecz żeglugi śródlądowej i kolei. Obecnie większość sieci śródlądowych dróg wodnych w ww. państwach spełnia wymogi i może w dużej mierze zaspokajać aktualne potrzeby transportowe; jednak biorąc pod uwagę przyszłe cele, z pewnością pojawią się problemy związane z przepustowością. Jednocześnie zdolność przepustowa barek w odniesieniu do przewozu towarów wyraźnie rośnie. Część odcinków śródlądowych dróg wodnych i śluz nie jest w stanie przyjąć nowych barek o większych rozmiarach i w związku z tym niektóre odcinki tej sieci staną się w przyszłości wąskimi gardłami, co ograniczy korzystanie z tego zrównoważonego rodzaju transportu i stworzy potencjalny problem dla sieci.

Aktualnie na śródlądowych drogach wodnych najważniejszymi wąskimi gardłami pod względem przepustowości są **śluzy morskie w Amsterdamie i śluzy Beatrix**. Przyszła dostępność portu w Amsterdamie zależy od rozbudowy śluz w Ijmuiden. Zdolność przepustowa śluz nie wystarcza do przyjmowania statków morskich nowej generacji i nie będzie mogła zaspokoić przyszłego popytu na przewozy. Należy zwiększyć przepustowość śluz Beatrix, tak aby były w stanie przyjmować większe statki i umożliwiły im kontynuowanie podróży do zaplecza holenderskiego, Śluzy Beatrix stanowi gwarancję efektywnych połączeń żeglugi śródlądowej między portami w Antwerpii, Rotterdamie i Amsterdamie.

Poza tymi szczegółowymi kwestiami należy zwrócić uwagę na niektóre odcinki śródlądowych dróg wodnych w Belgii i Niemczech. W celu zapewnienia płynnego transportu kontenerów należy zwrócić uwagę na kwestię wysokości mostów.

Ważna jest także przepustowość **Kanału Alberta**. Chociaż stanowi on część korytarza Ren – Alpy i nie należy do przedmiotowego korytarza, zapewnia on przedłużenie przedmiotowego korytarza. Prześwit pod szeregiem mostów położonych na kanale Alberta jest ograniczony, a na odcinku drogi wodnej między Wijnegem i Antwerpią występuje problem w zakresie przepustowości.

Dostępność paliw alternatywnych dla barek pływających po śródlądowych drogach wodnych zaczyna się zwiększać, należy jednak podjąć dodatkowe działania w celu urozmaicenia wyboru i zapewnienia dostępu do paliwa w bardziej zróżnicowanych lokalizacjach.

Najważniejszą kwestią wymagającą uwagi jest wybudowanie brakującego połączenia kolejowego w państwach bałtyckich i wdrożenie odpowiedniej interoperacyjnej linii kolejowej na odcinku Tallin – Warszawa. Wszystkie państwa członkowskie zainteresowane tym połączeniem kolejowym powinny współpracować w oparciu o tę samą wizję i harmonogram, tak aby realizacja tego dużego projektu infrastrukturalnego została zakończona do połowy lat 20. XXI w. Obecnie największy udział w międzynarodowym ruchu towarowym między Tallinem i Warszawą ma transport drogowy. Linia kolejowa Rail Baltic będzie tworzyła kręgosłup

multimodalnego systemu transportowego w państwach bałtyckich i będzie miała pozytywny wpływ na zmianę z transportu drogowego na kolejowy, w szczególności ze względu na to, że obecnie nie planuje się w państwach bałtyckich budowy żadnych dróg w standardzie autostrady.

Należy postrzegać linię kolejową Rail Baltic jako szkielet dla przyszłych połączeń transportowych. Połączenie w formie autostrad morskich między Helsinkami a Tallinem, wraz z dobrymi rozwiązaniami multimodalnymi i funkcjonującą linią kolejową Rail Baltic, stworzy znacznie więcej możliwości w zakresie połączenia ruchu towarowego i pasażerskiego z tego regionu z pozostałą częścią sieci europejskiej oraz innymi korytarzami.

Projekt ten przyczyni się także do poprawy połączeń transportowych Europy Zachodniej i Środkowej z rynkami państw sąsiadujących. Linia kolejowa Rail Baltic wraz z korytarzem Skandynawia – Morze Śródziemne, który obejmuje również połączenie kolejowe i morskie między państwami nordyckimi, bałtyckimi, Polską i Niemcami stanowić będzie uzupełnienie bałtyckiej pętli transportowej.

W potokach ruchu kolejowego na terenie państw bałtyckich aktualnie nadal dominuje ruch towarowy w kierunku wschód/zachód, którego celem są porty Morza Bałtyckiego. Potoki w kierunku wschód/zachód istnieją także w Finlandii i Polsce. Wszystkie te połączenia mogą zapewniać istotne dodatkowe uzupełnienia dla planowanego połączenia Rail Baltic łączącego północ z południem. Państwa te mogą być wówczas postrzegane jako bramy do rynku europejskiego. Mimo aktualnej sytuacji geopolitycznej wschodnie i północne rynki wschodzące mają duży potencjał w odniesieniu do korytarza. Połączenie Rail Baltic łączące północ z południem będzie stanowiło zabezpieczenie dla państw bałtyckich, gwarantujące ich integrację z siecią europejską i europejskimi potokami ruchu.

Jako koordynator europejski będę zwracała szczególną uwagę na rozwój i wdrażanie projektu Rail Baltic, a także chciałabym zapewnić pomoc wszystkim zainteresowanym państwom członkowskim i spółce joint venture z siedzibą w Rydze w zapewnianiu skoordynowanego i terminowego wdrażania tego projektu na całym odcinku od Tallina do Polski. Będzie to w szczególności dotyczyło wzajemnych połączeń węzłów z nową linią Rail Baltic.

Po drugie, korytarz jest w dużej mierze zależny od **portów** zlokalizowanych po obu jego stronach. Efektywne, pasażerskie, jak i towarowe połączenia transportowe z pozostałą częścią sieci TEN-T mają zasadnicze znaczenie. Strefa zasięgu ruchu międzynarodowego jest kluczowym czynnikiem powodzenia korytarza i gospodarek państw członkowskich. Dobrze skomunikowane główne porty zlokalizowane po obu stronach korytarza mogą wspierać wzrost ruchu na całej trasie korytarza, a także w jego zapleczu. Z tego względu zasadnicze znaczenie mają połączenia „ostatniej mili” ze wszystkimi portami.

Zarówno w portach Morza Bałtyckiego, jak i w portach Morza Północnego potrzebne są bardziej efektywne rozwiązania logistyczne dla przewozu towarów. Tylko wprowadzenie takich rozwiązań umożliwi pełną realizację celu, jakim jest efektywne przejście z transportu drogowego na kolejowy i wodny śródlądowy.

Polityka w zakresie **autostrad morskich** ma szczególne znaczenie w odniesieniu do przedmiotowego korytarza. Istnieje potrzeba zachęcenia portów do podejmowania ściślejszej współpracy między sobą w celu poprawienia wzajemnych połączeń i modernizacji odpowiedniej infrastruktury w celu promowania rozwoju połączeń autostrad morskich. Rozwiązania ICT znacznie uprościły mobilność. Partnerskie porty Helsinki – Tallin utworzyły efektywne ekonomiczne połączenie transgraniczne. Współpraca ta powinna służyć innym portom jako punkt odniesienia, w tworzeniu dalszych inteligentnych połączeń pomiędzy portami. Jeżeli chodzi o porty położone w obrębie przedmiotowego korytarza, istotnym

fizycznym wąskim gardłem ograniczającym dostęp do transeuropejskiej sieci transportowej od strony Morza Północnego są **śluzy morskie w Amsterdamie**, które stanowią jedne z najważniejszych bram prowadzących do ww. sieci. Aktualnie zdolność przepustowa śluzy utrudnia największym statkom dostęp do portu w Amsterdamie i w związku z tym ogranicza możliwości dalszego zwiększania przepływów towarowych w obrębie korytarza zarówno na śródlądowych drogach wodnych i sieci kolejowej w głębi obszaru jednolitego rynku europejskiego.

Ważnym elementem w odniesieniu do portów i autostrad morskich jest **Kanał Kiloński**. Chociaż, jak już wspomniano, nie należy on do przedmiotowego korytarza, stanowi kluczowe połączenie w ramach autostrad morskich. Kanał Kiloński należy postrzegać jako przedmiot wspólnego zainteresowania szeregu państw i korytarzy. W odniesieniu do korytarza Morze Północne – Bałtyk Kanał Kiloński przyczynia się do usprawnienia połączeń morskich w ramach korytarza, ponieważ stanowi on najbardziej bezpośrednio połączenie między Morzem Północnym a Morzem Bałtyckim.

Należy w pełni dostosować elementy **śródlądowych dróg wodnych** (śluz, prześwity mostów i dopuszczalne zanurzenie statków w poszczególnych w kanałach) do odpowiednich norm technicznych. Przykładowo konieczne jest podjęcie działań w odniesieniu do śluz Beatrix, Kanału Twente czy niemieckiego systemu kanałów żeglugi śródlądowej.

Jako była burmistrz miasta Strasburg będę zwracała szczególną uwagę na **węzły miejskie** należące do przedmiotowego korytarza, ponieważ stanowią one punkty łączące różne rodzaje transportu. Jestem przekonana, że aby przedmiotowy korytarz stał się w pełni funkcjonalny, muszą istnieć odpowiednie połączenia między infrastrukturą sieci i węzłami miejskimi, obejmującymi ruch miejski i regionalny. Wielokorytarzowe węzły miejskie umożliwiają szczególną koordynację mającą na celu osiągnięcie większej efektywności i synchronizacji między różnymi korytarzami.

Istnieje potrzeba rozwiązania problemów w zakresie przepustowości występujących w węzłach miejskich i w obszarach sąsiadujących z nimi. Rozwiązanie tych problemów często wymaga oddzielenia ruchu towarowego od ruchu pasażerskiego na miejskich liniach kolejowych oraz lepszego zarządzania limitami zdolności przepustowej na miejskich obwodnicach drogowych. W wielu przypadkach główne porty lub terminale kolejowo-drogowe położone są w samym centrum obszarów miejskich. W takich przypadkach należy zwrócić szczególną uwagę na połączenia „ostatniej mili” z tymi obiektami tak aby ruch towarowy nie powodował zatłoczenia w centrach miast i na obwodnicach miejskich.

Dobrze funkcjonujące platformy multimodalne mają zasadnicze znaczenie dla sprawnego przewozu towarów. Terminale multimodalne w Niemczech i Holandii stanowią przykłady najlepszych praktyk. Dalsze tworzenie tych terminali, w szczególności na obszarach przygranicznych, będzie stanowiło dobrą podstawę do współpracy pomiędzy mniejszymi terminalami kolejowo-drogowymi. Nie należy jednak zapominać o znaczeniu pełnej integracji portów śródlądowych z terminalami kolejowo-drogowymi. W państwach bałtyckich rozwój terminali kolejowo-drogowych i portów suchych jest wspierany równolegle z realizacją projektu Rail Baltic.

Międzynarodowy ruch transgraniczny stanowi podstawę podejścia „korytarzowego”. Przedmiotowy korytarz jest już bardzo zaawansowany technologicznie ze względu na politykę dotyczącą autostrad morskich, która przyczyniła się do stosowania rozwiązań technologicznych w odniesieniu do wzajemnych połączeń portów. Znacznie większy nacisk należy położyć jednak na wdrożenie nowych rozwiązań dot. technologii informacyjnych również w odniesieniu do innych rodzajów transportu w celu osiągnięcia bardziej efektywnego użytkowania infrastruktury i lepszej wydajności odcinków transgranicznych w korytarzu.



Jednocześnie należy przeprowadzić dodatkowe analizy dotyczące spraw administracyjnych i technicznych, które utrudniają odpowiednie funkcjonowanie korytarza.

Jednym z najpoważniejszych problemów pod tym względem jest fakt, że **system sygnalizacji ERTMS** jest wdrożony w ograniczonym zakresie. Należy automatycznie wyposażać nową i zmodernizowaną infrastrukturę w ERTMS, a istniejącą infrastrukturę należy poddać pracom modernizacyjnym. Należy przestrzegać wspólnego harmonogramu w celu uniknięcia przyszłych wąskich gardeł w systemie. ERTMS jako projekt europejski musi być priorytetem dla wszystkich państw członkowskich i w związku z tym proponuje się, aby wdrażając ERTMS, brano pod uwagę również podejście „korytarzowe”.

### Łączenie dotacji z innowacyjnymi instrumentami finansowymi

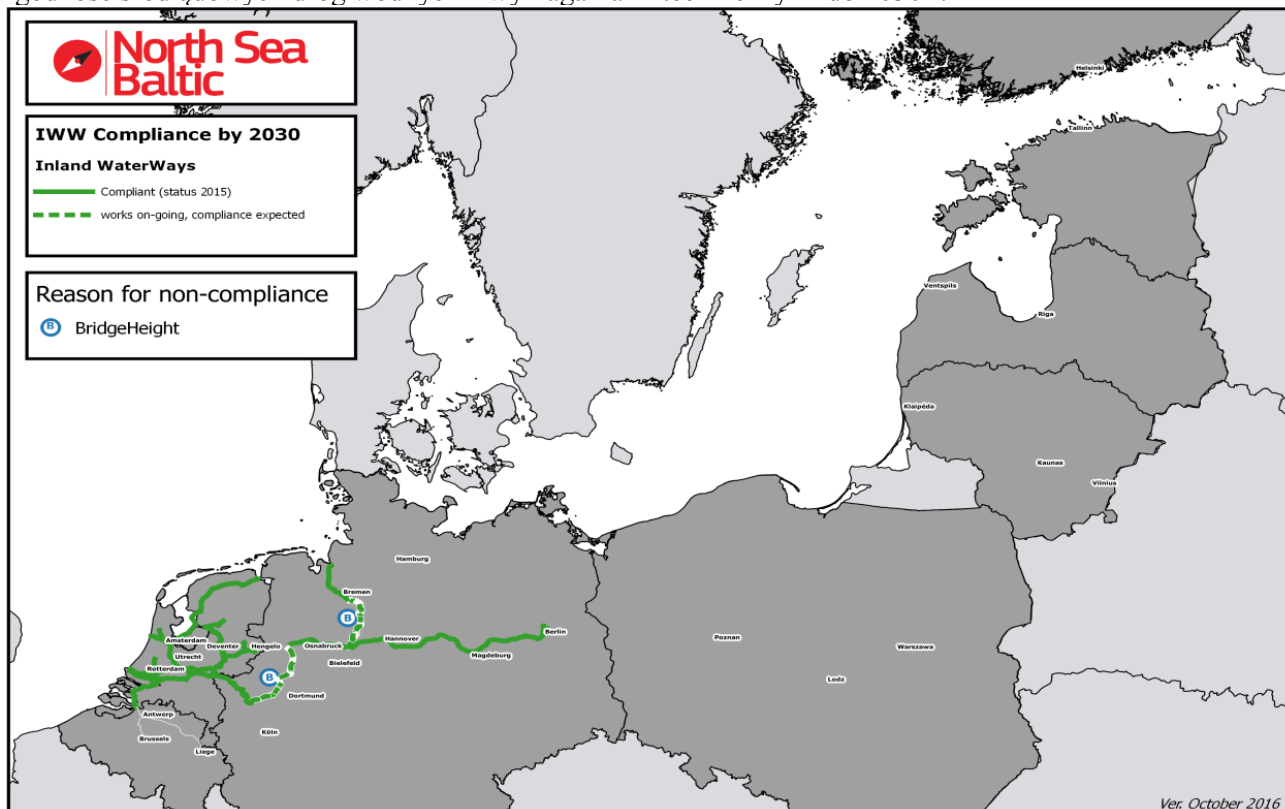
Potrzeby inwestycyjne w odniesieniu do korytarza są ogromne i nie można ich zaspokoić wyłącznie za pomocą finansowania publicznego, niezależnie od tego, czy pochodzi ono z budżetu państwa czy z UE. Zdecydowanie zaleca się rozpatrzenie innowacyjnych instrumentów finansowych jako alternatywnych źródeł finansowania. Dotacje są najbardziej odpowiednie dla projektów, w przypadku których oczekuje się tylko niewielkich dochodów. Jestem również przekonana, że potrzebny jest tzw. *project pipeline*, który będzie uzupełniał wraz z postępami w realizacji prac. Oznacza to, że nie należy opracowywać projektów oddzielnie, ale w ramach kompleksowej koncepcji całego korytarza.

### Inwestycje w śródlądowe drogi wodne

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

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

Zgodność śródlądowych dróg wodnych z wymaganiami technicznymi do 2030 r.



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

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

W ramach pierwszego naboru wniosków o dofinansowanie z instrumentu „Łącząc Europę” w 2014 r. rozdzielono między projekty w ramach korytarza Morze Północne-Bałtyk ponad 1,8 mld euro. W ramach drugiego naboru wniosków o dofinansowanie z instrumentu **„Łącząc Europę” w 2015 r.** na projekty w ramach korytarza Morze Północne-Bałtyk przyznano dalsze **900 mln euro!**

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

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

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

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

Największymi wąskimi gardłami w sieci śródlądowych dróg wodnych są śluzy w Amsterdamie, śluzy Beatrix i śluzy w Eefde. Dostępność portu w Amsterdamie w przyszłości uzależniona jest od rozbudowy śluz w Ijmuiden. Przepustowość śluzy nie jest w stanie sprostać nowej generacji statków morskich i nie odpowiada zapotrzebowaniu na transport w przyszłości. Konieczne jest zwiększenie przepustowości śluz Beatrix, tak aby mogły z nich korzystać większe statki i płynąć dalej w kierunku głębi łądu w granicach Holandii, w szczególności w celu promocji celu polityki przejścia z towarowego transportu drogowego na transport śródlądowymi drogami wodnymi. Śluzy Beatrix stanowią gwarancję dobrych połączeń śródlądowymi drogami wodnymi między portami w Antwerpii, Rotterdamie i Amsterdamie. Oprócz tych dwóch specyficznych kwestii konieczna jest modernizacja określonych odcinków śródlądowych dróg wodnych na terytorium Belgii i Niemiec w celu umożliwienia prowadzenia ciągłego transportu ładunków dwupoziomowych bez ograniczeń. Niezbędne jest zwiększenie wysokości mostów.

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

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

Ocena zgodności z wymaganiami technicznymi nie obejmowała Kanału Kilońskiego i Kanału Alberta, ponieważ nie stanowią one części korytarza, należy je jednak wymienić jako wąskie gardła. Wąskie gardła wynikają z ograniczeń w długości statków na kanale Twente, braku wystarczającej liczby miejsc cumowania dla statków i przepustowości śluz Ijmuiden, Volkerak i śluz Beatrix. Problemy te mają zostać zlikwidowane w ramach prowadzonych

inwestycji. Problemy na wszystkich wymienionych odcinkach mają rozwiązać inwestycje, które są albo już realizowane albo przygotowywane. Lista projektów korytarza Morze Północne-Bałtyk na terenie Niemiec będzie dalej aktualizowana w świetle nowego krajowego planu infrastrukturalnego (Bundesverkehrswegeplan 2030).

Biorąc pod uwagę cele na przyszłość, można uznać, że problemy będą występować. Coraz bardziej odczuwalnym problemem jest wielkość statków, która ustala poprzeczkę coraz wyżej pod względem zgodności infrastruktury z wymaganiami technicznymi dotyczącymi głębokości, szerokości i wysokości mostów. Czym szersze rzeki, tym więcej i tym dłuższe statki mogą na niej żeglować. Część odcinków śródlądowych dróg wodnych nie może sprostać wielkości nowych barek i dlatego nie spełni wymagań technicznych, jeżeli poprzeczka zostanie ustalona wyżej. Wyżej poprzeczkę mogą ustalić standardy europejskie lub codzienni użytkownicy infrastruktury tego zrównoważonego rodzaju transportu.

### **Inne kwestie**

W sytuacji bieżącej stagnacji gospodarczej kwestiom **tworzenia miejsc pracy i wzrostu gospodarczego** trzeba nadać charakter priorytetowy. Budowa infrastruktury może być procesem tworzącym miejsca pracy, który przyczynia się do wzrostu gospodarczego. Szczególnie ważne jest wykorzystanie potencjału zatrudnienia transgranicznego, ponieważ potencjał transgranicznego rozwoju gospodarczego jest znacznie większy niż pozostałej części gospodarki. W tym kontekście duże znaczenie mają kwestie związane z pojęciem transgranicznej „ostatniej mili”.

Inne **ramy wielopoziomowego zarządzania w odniesieniu do transgranicznego rozwoju**, takie jak strategie makroregionalne (Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego) lub współpraca w ramach EUREGIO, powinny być ściśle zintegrowane z wdrażaniem przedmiotowego korytarza. Istniejąca współpraca w ramach EUREGIO mogłaby być postrzegana jako punkt odniesienia dla innych transgranicznych projektów regionalnych. Na potrzeby organizacji uczestnictwa regionów i miast należy zastosować podejście oddolne, a fora dotyczące korytarza są, moim zdaniem, pierwszym krokiem w tym kierunku. Należy zatem podejmować współpracę z regionalnymi mechanizmami współpracy działającymi w obszarze przebiegu korytarza w celu zsynchronizowania działań ukierunkowanych na wdrożenie korytarza i integrację infrastruktury z regionami i miastami.

W odniesieniu do zapewnienia dobrego zarządzania i wdrożenia przedmiotowego korytarza, istnieje potrzeba podjęcia współpracy i osiągnięcia konsensusu między różnymi partnerami w ramach państw członkowskich i między nimi. Odpowiedzialność za zarządzanie projektem utworzenia korytarza musi być ponoszona na wszystkich szczeblach administracyjnych. Proces w tym zakresie rozpoczął się we właściwy sposób i istnieje dobra podstawa do podejmowania kolejnych działań.

### **Catherine Trautmann, koordynator europejski**

Vera Kissler, doradca

vera.kissler@ec.europa.eu

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

### **Więcej informacji dostępnych pod adresem:**

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

19

Przewozy ładunków w transporcie międzynarodowym (w tonach) kolejowym i drogowym

w korytarzu Bałtyk-Adriatyk:

*Ładunki kolejną: importowane i eksportowane ogółem: 190 mln ton (36%)*

*Przewozy wewnętrzne: 45 mln ton (38%)*

Pięć najważniejszych dwukierunkowych potoków towarów w transporcie kolejowym (ogółem):

1. Włochy-Niemcy (26 Mt)

2. Polska-Ukraina/Rosja (22 Mt)
3. Włochy-Europa Zachodnia i Północna (20 Mt)
4. Austria-Niemcy (14 Mt)
5. Republika Czeska-Niemcy (14 Mt)

Pięć najważniejszych dwukierunkowych potoków towarów w transporcie kolejowym (przewozy wewnętrzne):

1. Republika Czeska-Słowacja (11 Mt)
2. Republika Czeska-Polska (8 Mt)
3. Austria-Słowenia (6 Mt)
4. Austria-Włochy (6 Mt)
5. Austria-Republika Czeska (3 Mt)

*Ładunki drogowe: importowane i eksportowane ogółem: 340 mln ton (64%)*

*Przewozy wewnętrzne: 75 mln ton (62%)*

*Pięć najważniejszych dwukierunkowych potoków towarów w transporcie drogowym (ogółem):*

1. Polska-Niemcy (49 Mt)
2. Włochy-Europa Zachodnia i Północna (35 Mt)
3. Austria-Niemcy (33 Mt)
4. Polska-Europa Zachodnia i Północna (32 Mt)
5. Republika Czeska-Niemcy (27 Mt)

*Pięć najważniejszych dwukierunkowych potoków towarów w transporcie drogowym (przewozy wewnętrzne):*

1. Republika Czeska-Poland (12 Mt)
2. Republika Czeska-Słowacja (11 Mt)
3. Austria-Włochy (10 Mt)
4. Włochy-Polska (7 Mt)
5. Polska-Słowacja (7 Mt)

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

### **Rail**

### **Road**

*Ładunki importowane i eksportowane ogółem:  
190 mln ton (36%)*

*Ładunki importowane i eksportowane ogółem: 340  
mln ton (64%)*

*Przewozy wewnętrzne (na zielono): 45 mln to  
n (38%)*

*Przewozy wewnętrzne (na zielono): 75 mln ton  
(62%)*

Pięć najważniejszych dwukierunkowych potoków towarów w transporcie kolejowym (ogółem):

5. Włochy-Niemcy (26 Mt)
6. Polska-Ukraina/Rosja (22 Mt)
7. Włochy-Europa Zachodnia i Północna (20 Mt)
8. Austria-Niemcy (14 Mt)
9. Republika Czeska-Niemcy (14 Mt)

Pięć najważniejszych dwukierunkowych potoków towarów w transporcie drogowym (ogółem):

1. Polska-Niemcy (49 Mt)
2. Włochy-Europa Zachodnia i Północna (35 Mt)
3. Austria-Niemcy (33 Mt)
4. Polska-Europa Zachodnia i Północna (32 Mt)
5. Republika Czeska-Niemcy (27 Mt)

Pięć najważniejszych dwukierunkowych potoków towarów w transporcie kolejowym (przewozy wewnętrzne):

1. Republika Czeska-Słowacja (11 Mt)
2. Republika Czeska-Polska (8 Mt)
3. Austria-Słowenia (6 Mt)
4. Austria-Włochy (6 Mt)
5. Austria-Republika Czeska (3 Mt)

Pięć najważniejszych dwukierunkowych potoków towarów w transporcie drogowym (przewozy wewnętrzne):

1. Republika Czeska-Poland (12 Mt)
2. Republika Czeska-Słowacja (11 Mt)
3. Austria-Włochy (10 Mt)
4. Włochy-Polska (7 Mt)
5. Polska-Słowacja (7 Mt)