



European
Commission

North Sea – Baltic Core Network Corridor Study

Abstract and Executive Summary

*Language versions in English, Finnish, Estonian,
Latvian, Lithuanian, Polish, German, Dutch and French*

Mandatory disclaimer

The information and views set out in this Final Report are those of the authors and do not necessarily reflect the official opinion of the Commission. The Commission does not guarantee the accuracy of the data included in this study. Neither the Commission nor any person acting on the Commission's behalf may be held responsible for the use which may be made of the information contained therein.

January 2015

Table of contents

The Study of the North Sea – Baltic Core Network Corridor (EN)	6
Abstract	6
Executive Summary	6
Cross-border issues	8
Rail Freight Corridor Nr 8 – North Sea - Baltic	10
Horizontal topics	10
Motorway of the Sea	10
IWW	10
ITS	11
Objectives of the Corridor	11
Projects	12
Pohjanmeri–Itämeri–ydinverkkokäytäväselvitys (FI)	13
Tiivistelmä	13
Yhteenveto	13
Raja-alueiden ongelmat	15
Rautatierahtikäytävä Nro 8 – Pohjanmeri-Itämeri	17
Horisontaaliset aiheet	17
Merten moottoritiet	17
Sisävesijärjestelmä	17
Älykkäät liikennejärjestelmät (ITS)	18
Pohjanmeri-Itämeri-käytävän tavoitteet	18
Hankkeet	19
Põhjamere-Läänemere koridori uuring (ET)	20
Lühikokkuvõte	20
Kommenteeritud kokkuvõte	20
Piiriülesed küsimused	22
Raudtee-kaubaveokoridor nr 8 – Põhjamere-Läänemere koridor	24
Läbivad teemad	24
Meremagistraalid	24
Siseveeteed	24
Infotehnoloogilised süsteemid	25
Koridori eesmärgid	25
Projektid	26
Pētījums par Ziemeļjūras-Baltijas pamattīkla koridoru (LV)	27
Abstrakts	27
Kopsavilkums	27
Pārrobežu problēmas	29
Kravas pārvadājumu dzelzceļa koridors Nr. 8 – Ziemeļjūra – Baltija	31
Horizontālās tēmas	31
Jūras maģistrāles	31
Iekšzemes ūdensceļi (IWW)	31

Inteligentas transporta sistēmas (ITS)	32
Koridora mērķi	32
Projekti.....	33
Šiaurės jūros – Baltijos jūros pagrindinio tīklo koridorius (LT)	34
Trumpa apžvalga	34
Santrauka.....	34
Tarpvalstybiniai aspektai	37
Geležinkelio kroviņū vežimo koridorius Nr. 8 – Šiaurės jūra – Baltijos jūra	38
Horizontalios temos.....	39
Jūrū greitkelis	39
Vidaus vandenu keliai.....	39
Informacinių technologijū sistemos (ITS)	39
Koridoriaus tikslai	39
Projektai.....	40
Badanie sieci bazowej Korytarza Transportowego Morze Północne-Bałtyk (PL)	41
Streszczenie	41
Streszczenie	41
Problemy transgraniczne	44
Kolejowy korytarz towarowy Nr 8 - Morze Północne - Bałtyk	45
Tematy horyzontalne.....	46
Autostrady morskie	46
Żegluga śródlądowa.....	46
Inteligentne Systemy Transportowe	46
Cele Korytarza.....	46
Projekty.....	47
Die Studie zum Nordsee-Ostsee Kernnetzkorridor (DE).....	49
Kurze Zusammenfassung.....	49
Zusammenfassung	49
Grenzüberschreitende Aspekte	52
Eisenbahnfrachtkorridor Nr. 8 - Nordsee - Ostsee	53
Querschnittsthemen	54
Meeresautobahnen.....	54
Binnenwasserstraßen	54
Intelligente Verkehrssysteme.....	54
Ziele des Korridors	54
Projekte	55
Het Corridorplan voor de corridor tussen de Noordzee en de Oostzee (NL).....	56
Overzicht	56
Managementsamenvatting	56
Grensoverschrijdende thema's.....	59
Spoor Vracht Corridor Nr 8 – Noordzee - Oostzee	61
Horizontale thema's	61
Snelwegen op zee.....	61

Binnenwateren	61
Intelligente vervoerssystemen	61
Doelstellingen van de Corridor	62
Projecten.....	63
L'Etude du Corridor de Réseau Central mer du Nord – Baltique (FR)	64
Extrait	64
Résumé	64
Problèmes transfrontaliers	67
Le Corridor Nr 8 de transport de marchandises (Rail Freight Corridor Nr 8) – mer du Nord – Baltique.....	68
Aspects horizontaux	69
L'autoroute de la Mer.....	69
IWW (voies navigables interérieures)	69
STI	69
Objectifs du Corridor	69
Projets.....	71

The Study of the North Sea – Baltic Core Network Corridor (EN)

The Study of the North Sea – Baltic Core Network Corridor (2014) has been prepared for the European Commission /Directorate General Mobility and Transport by the Proximare consortium consisting of TRINITI (Estonia), Malla Paajanen Consulting (Finland), Norton Rose Fulbright LLP (United Kingdom), IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH (Germany) and Goudappel Coffeng BV (The Netherlands).

Abstract

The North Sea – Baltic core network corridor connects Europe’s leading seaports in the west to the fastest developing region in the EU – the Baltic Sea Macro Region in the north-east. The Corridor is characterized by large volumes of freight and passengers at the western and northern ends meaning Finland, Germany, the Netherlands, Belgium and the western part of Poland. However, the long section from Warsaw to Tallinn is marked by insufficient transport infrastructure, lack of international railway service and over-dependence on road transport. The Rail Baltic project has been initiated to remove a missing link which is the lack of a 1435 mm gauge railway from Tallinn to the Lithuanian border with Poland. Other major challenges include increasing the capacity of the sea locks at Amsterdam, improving the maritime accessibility of the main seaports and increasing the capacities of the inland waterway system in the Netherlands, Belgium and Germany. The need to build/modernize the most intensively used rail sections in Germany and Poland, and road bottlenecks near the largest agglomerations in the western part of the Corridor has also been recognised. At the northernmost end of the Corridor the Helsinki – Tallinn twin city concept constitutes a good example of intercity economic cooperation and development.

Executive Summary

Among all the core network corridors (CNC) the 3.200 km long North Sea – Baltic has the potential of becoming one of the most economically diverse Corridors in the European Union. The North Sea – Baltic core network corridor (NSB CNC) has 16 core network airports, 13 core network seaports, 18 core network inland ports, and 17 core network rail-road terminals. The Corridor connects the capitals of all eight countries concerned: Helsinki, Tallinn, Riga, Vilnius, Warsaw, Berlin, Brussels and Amsterdam. In addition, NSB CNC consists of 17 urban nodes, 20 core network nodes and 44 regions.

Twenty-five years after the fall of the Berlin Wall the North Sea – Baltic Corridor seeks a better balance of economic development with greater competitiveness and accessibility. Transport has a major role to play in this connectivity and growth. Regions along the corridor can benefit from the proximity of their neighbours, not only

because of the objective of European integration but also because of the demands placed on logistics by globalization and the need to connect with new markets. Regions and countries are looking for international relations to increase their competitiveness.

One of the key aspects of the NSB CNC is the attempt to reinforce the transport network of the single market along this axis. This involves improving the transport connections between neighbouring Regions and Member States. Gradually this process from local to regional and national builds up to transnational connections to the wider Europe.

The Corridor connects Europe's leading seaports in the west to the fastest developing region in the EU – the Baltic Sea Macro Region in the north-east. The Corridor has an effective inland waterways network stretching from the North Sea ports to Berlin and includes several of the leading logistics hot spots in Europe. The Corridor is characterized by large volumes of freight and passengers at the western and northern ends meaning Finland, Germany, the Netherlands, Belgium and the western part of Poland. However, the long section from Warsaw to Tallinn is marked by insufficient transport infrastructure, lack of international railway services and over-dependence on road transport. These deficiencies are undermining the positive development of economic cohesion, especially in the Baltic States, which are less connected to the European transport flows than the other countries along the Corridor. This fundamental imbalance of transport infrastructure and service constitutes the foremost challenge of the Corridor. Urgent political and investment measures are needed to build up an international rail service through the Baltic States, i.e. the Rail Baltic/Rail Baltica project.

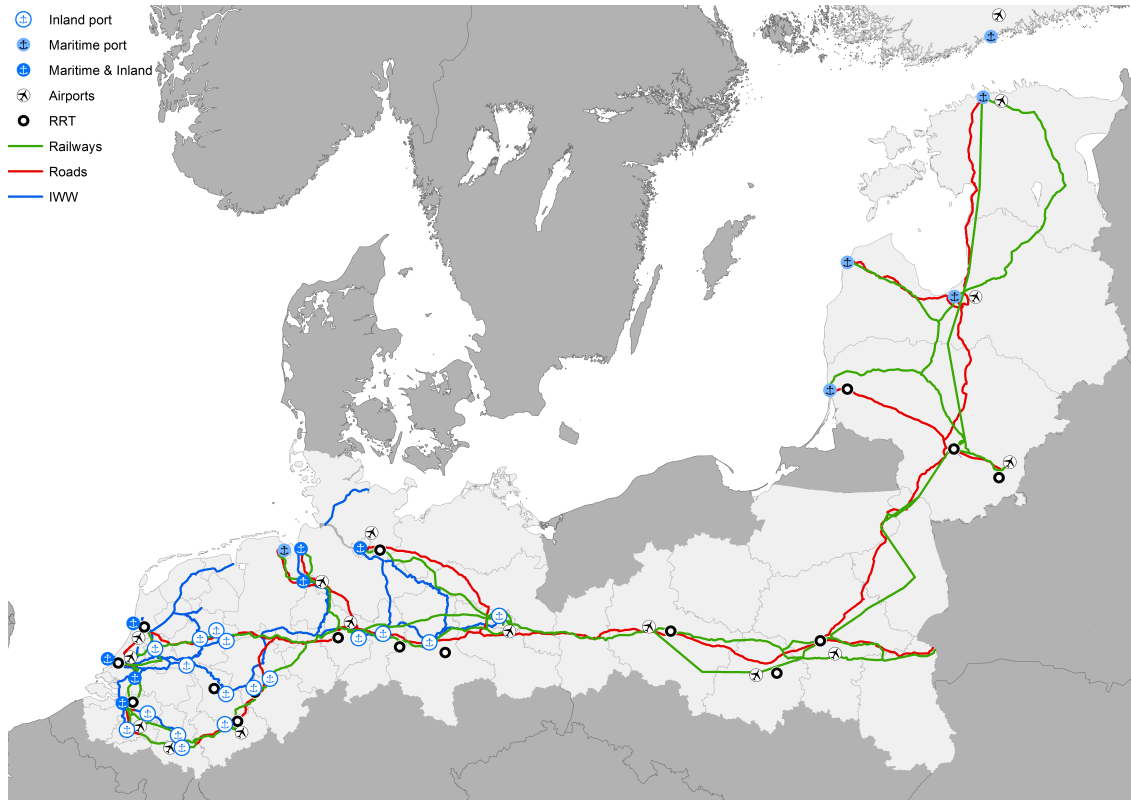
In the western part of the Corridor the challenges are often not in the quality of infrastructure but in the conditions and in the abolition of local capacity shortages that would enable it to be more efficiently used. Serious actions are also needed to improve the cross border connections and to facilitate the growing flows in maritime and inland waterways transport in the light of stricter environmental requirements resulting from international and EU regulations.

Even with a relatively good quality of rail infrastructure the share of railways in transportation is small. To increase the share of rail in freight transportation is a major challenge for the Corridor in both, eastern, central and western part of the Corridor.

The alignment of the North Sea – Baltic core network corridor is defined in the Regulation (EU) 1315/2013 (p. 152) as follows:

Helsinki – Tallinn – Rīga
Ventspils – Rīga
Rīga– Kaunas
Klaipėda – Kaunas – Vilnius
Kaunas – Warszawa
BY border – Warszawa – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hamburg

Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover
 Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven
 Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht
 Utrecht – Amsterdam
 Utrecht – Rotterdam – Antwerpen
 Hannover – Köln – Antwerpen



Map: Alignment of the North Sea – Baltic core network corridor

The Corridor has intersections with five other Corridors: with the North Sea-Mediterranean and the Rhine-Alpine Corridors in the Netherlands and Belgium, with the Rhine-Alpine, the Scandinavian-Mediterranean and the Orient/East-Med Corridors in Germany, with the Baltic-Adriatic Corridor in Poland and with the Scandinavian-Mediterranean Corridor in Finland.

Cross-border issues

There are eight international borders involved in this Corridor: one maritime and seven terrestrial. There is also a border crossing between Poland and Belarus, which is unique point of direct land connection of Corridor with the transport infrastructure of a third country.

There are long sections on the Corridor where the core network railway infrastructure (1435 mm gauge) is missing. These sections will use the existing infrastructure (1520 mm) of the comprehensive network as an interim solution until the core network infrastructure is built.

The maritime border crossing between **Finland** and **Estonia** is highly developed. The ferry links provide the possibility for inter-city commuting and business development, which is unique on the Corridor. However, there are multimodal hinterland connections which are partly missing. In Helsinki, the new Ring Rail connection to airport will be completed in 2015. In Tallinn, an urban rail connection is currently missing between the airport, the city centre and the passenger port. However, the 1435 mm gauge Rail Baltic is planned to have its passenger terminus station at Ülemiste which will be connected to Tallinn airport (for passengers by urban rail) and the ports of Tallinn (passengers by urban rail and freight through an intermodal terminal at the main cargo port of Muuga).

Between **Estonia** and **Latvia** international rail connections for passengers and freight are limited and unreasonably time-consuming. Air connections exist between Tallinn and Riga, but are less used due to the high price for the short distance (350 km) and the fluency and low cost of the bus services. The infrastructure improvements on the 1520 mm railway network have been completed in Estonia but are partially still ongoing in Latvia. Rail Baltic is being planned to connect the three Baltic States on a double track electrified 1435 mm gauge passenger and cargo railway. The (urban) rail connection of Riga Airport to Riga City and the international rail network are also planned by the Latvian authorities.

Between **Latvia** and **Lithuania** the main connections are by road. International rail connections are lacking for passengers while the service for freight exists. In Lithuania, the reconstruction of the 1520 mm gauge railway still has to be completed in the section towards the Latvian border (part of the TEN-T Priority Project 27). In October 2014, the governments of Estonia, Latvia and Lithuania signed an agreement to create a joint venture company RB Rail to implement the project to build a new 1435 mm gauge railway from Tallinn via Riga and Kaunas to the Lithuanian border with Poland. This constitutes an operative launch to the Rail Baltic mega project.

Between **Lithuania** and **Poland** the main connections are by road. Currently the Lithuanian authorities are completing the new dual gauge alignment from the Polish border and Kaunas. On certain sections of this track there is a separate European gauge (1435 mm). In Lithuania the infrastructure improvements on 1520 mm railways have been completed with a dual gauge 1435/1520 mm connection from Šeštokai to the Polish border. The completion of a 1435 mm line within the dual gauge track to Kaunas by the end of 2015 is planned. The railway infrastructure in Poland on the section Warsaw - Białystok - Lithuanian border requires considerable improvements to increase travelling speed. Supporting tools such as economic analysis may be considered in decision-making on the scope of works on particular sections of infrastructure.

Between **Poland** and **Germany**, Warsaw - Poznań - Frankfurt (Oder) - Berlin is one of the most important transport connections in Europe, in particular for the Rhine/Ruhr area and for the North Sea ports. Rail lines are mostly double-tracked and electrified.

The Berlin, Hamburg and Hannover nodes are crossing points between three CNCs: the North Sea – Baltic, Scandinavian – Mediterranean and Orient – East/Med. Poznań, Łódź and Warsaw nodes are a crossing points between the North Sea – Baltic and Baltic – Adriatic CNC. From Warsaw a rail bypass connection exists for freight to the Polish border with Belarus.

Between **Germany**, the **Netherlands** and **Belgium**, the border crossings use motorways which comply with the Regulation. However, increasing volumes entail constant upgrading. High speed rail services are available between the Netherlands and Belgium, and between Belgium and Germany. However, high speed rail services along the Corridor between the Netherlands and Germany are lacking.

A major issue concerning cross border rail transport is the implementation of ERTMS in all countries along the Corridor. Differences exist in the extent and in the timely continuation of ERTMS implementation between countries.

Rail Freight Corridor Nr 8 – North Sea - Baltic

The Rail Freight Corridor Nr 8 (RFC8, 1435 mm standard gauge) runs from the North Sea (Amsterdam /Bremerhaven /Rotterdam /Antwerp – Aachen) to Berlin, Warsaw and continues east to Terespol (PL/BY border) and north to Kaunas. RFC8 will be made operational in November 2015. The RFC8 will be extended to Amsterdam, Wilhelmshaven and Hamburg in 2015 and an extension will also be made to Prague. In the Baltic States, the RFC8 will be extended temporarily using the existing 1520 mm gauge railway network from Kaunas to Tallinn via Riga until the 1435 mm UIC gauge Rail Baltic enters into operation and the new alignment will be used.

Horizontal topics

Motorway of the Sea

Short sea shipping plays an important role for all eight Member States on the Corridor. There are several on-going and planned projects on e.g. port accessibility, port development, LNG development and deepening of the fairways.

IWW

The available inland waterway system in the Netherlands, Belgium and Germany offers great opportunities for a modal shift to more sustainable transport. Several physical capacity bottlenecks concerning locks, CEMT classes, available height under bridges and required minimum draught have to be eliminated, however. Other requirements concerning the full implementation of River Information Systems (RIS) and the availability of clean fuels still have to be met.

ITS

In the Member States of the NSB CNC, ITS applications are gradually becoming common not only in road transport but increasingly also in multimodal transport. ITS can have a crucial role for instance in removing operational bottlenecks linked to the loading of trucks onto ro-ro ships. Multimodal ITS applications are also being developed for cross-border regions and long-distance commuting.

Objectives of the Corridor

The North Sea - Baltic core network corridor aims to improve the internal economic and social cohesion between the north-eastern Baltic Sea Region, especially the new Member States (EE, LV, LT, PL), and the major economic centres of the western EU. The Corridor will also form an important trade connection between the EU and Third Countries in eastern Europe and further afield in Asia.

- Removal of bottlenecks and bridging of missing links particularly at border-crossing sections; the addition of the European standard gauge railway in the Baltic States is of utmost importance to create a consistent railway network on the Corridor.
- Regions along the Corridor shall be adequately supplied with transport infrastructure. Several infrastructure investments are needed in railways, ports and inland waterways. The use of ITS should be increased.
- To shape the core network to such an extent that at all border crossing points a seamless traffic flow, border checks, border surveillance and other border control procedures proceed as smoothly and efficiently as possible for all transport modes; while some efficient border crossings already exist along the Corridor, some intermodality and administrative issues still remain.
- The core network shall guarantee an optimal integration of all transport modes (multimodality) and interoperability shall be ensured for national and trans-European transport networks by removing technical and administrative barriers;
- Promotion of maritime transport and motorways of the sea by the EU; The North Sea - Baltic is highly dependent on short sea shipping and inland waterways. The emergence of increasingly tougher environmental requirements must lead towards more efficient multimodality and a search for new multimodal trade routes.
- Significant support needs to be given to the implementation and deployment of telematics applications and promotion of innovative technological development. The Corridor needs to establish itself as a leader in ITS and should strive to hold this position.
- Environmental protection measures by using alternative clean fuels and propulsion systems as well as promoting low-carbon transport should result in the relevant

Union CO₂ reduction. Effective measures will be required in order to ensure the availability of clean fuel.

Projects

The distribution of projects between countries and modes of transport are shown in the table below:

Transport Mode/ Member State	Rail	Road	Port and Inland waterway	Airport	Total
Finland	18	3	4	1	26
Estonia	5	4	10	2	21
Latvia	9	21	9	2	41
Lithuania	21	5	5	14	45
Poland	13	6	0	0	19
Germany	24	23	27	1	75
The Netherlands	12	5	27	0	44
Belgium	20	0	0	0	20
Total	122	67	82	20	291

Pohjanmeri–Itämeri–ydinverkkokäytäväselvitys (FI)

Pohjanmeri-Itämeri-ydinverkkokäytäväselvityksen (2014) on laatinut Euroopan Komission Liikenteen pääosaston toimeksiannosta Proximare-konsortio, johon kuuluvat Trinita (Viro), Malla Paajanen Consulting (Suomi), Norton Rose Fulbright LLP (Iso-Britannia), IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH (Saksa) and Goudappel Coffeng BV (Alankomaat).

Tiivistelmä

Pohjanmeri-Itämeri-ydinverkkokäytävä yhdistää Länsi-Euroopan merkittävimmät merisatamat Itämeren makroalueeseen, joka on Euroopan Unionin voimakkaammin kehittyviä alueita. Käytävän länsi- ja pohjoispäät ovat yhdistyneet toisiinsa tehokkaasti. Alankomaiden, Belgian, Saksan, Puolan länsiosien ja Suomen välillä kulkee meriteitse suuria rahti- ja matkustajamääriä. Sen sijaan Varsovasta Tallinnaan vallitsee liikenteellisesti heikko ja melko kehittymätön alue, jolla on merkittäviä puutteita infrastruktuurissa. Lisäksi maantieliikenne on ylikorostunutta. Käytävän liikenteellisen kehittämisen kärkihanke on Rail Baltic, joka käsittää eurooppalaisen raideleveysstandardin mukaisen rautatien rakentamisen Tallinnasta Liettuan ja Puolan väliselle rajalle kohti Varsovaa. Käytävän länsiosassa kehittämiskohteisiin kuuluu Amsterdamin sulun kapasiteetin kasvattaminen, jonka tarkoituksena on parantaa meriliikenteen ja sisävesiverkoston kytkeytymistä toisiinsa ja nostaa liikennekapasiteettia Alankomaissa, Belgiassa ja Saksassa. Saksan ja Puolan rautatieverkostossa on pullonkauloja ja kehittämistarpeita, jotka johtuvat yhä kasvavista käyttäjämääristä ja ikääntyvästä infrastruktuurista. Kapasiteettiongelmat ovat samoin syynä käytävän länsiosassa maantieverkoston kehittämisessä etenkin suurimpien kaupunkikeskittymien läheisyydessä.

Yhteenveto

Kaikkien yhdeksän ydinverkkokäytävän joukossa 3200 kilometrin pituinen Pohjanmeri-Itämeri-käytävä voi kehittyä Euroopan mielenkiintoisimmaksi ja taloudellisesti monipuolisimmaksi käytäväksi. **Pohjanmeri-Itämeri-käytävään kuuluu 16 ydinkäytävään kuuluvaa lentokenttää, 13 merisatamaa, 18 sisävesisatamaa ja 17 rautatie/maantieterminaalia.** Käytävä kulkee kahdeksan pääkaupungin läpi: Helsinki, Tallinna, Riika, Vilna, Varsova, Berliini, Bryssel ja Amsterdam. Lisäksi käytävään kuuluu **19 kaupunkinoodia, 20 ydinkäytävänoodia ja 44 aluetta.**

Kaksikymmentäviisi vuotta Berliinin muurin murtumisen jälkeen Pohjanmeri-Itämeri-käytävä pyrkii tasaamaan alueen talouskehitystä parantamalla sen kilpailukykyä ja saavutettavuutta. Liikenneyhteydet ovat avainasemassa käytävän varrella sijaitsevien alueiden välisten yhteyksien parantamisessa ja kasvun rakentamisessa. Alueet voivat hyötyä keskinäisestä yhteistyöstä rakentaessaan eurooppalaista integraatiota sekä globaalien kauppavirtojen vaatimusten mukaisia logistiikkapalveluita, joiden avulla

voidaan tähdätä uusille markkinoille. Maiden ja alueiden kilpailukyvyn parantaminen perustuu kansainvälisten yhteyksien luomiseen.

Pohjanmeri-Itämeri-käytävän keskeisin tavoite on liikenneverkoston vahvistaminen eurooppalaisia yhteismarkkinoita varten. Tämä käsittää käytävän varrella sijaitsevien alueiden ja jäsenmaiden välisten yhteyksien parantamisen. Kehitysprosessi käynnistyy paikallistasolla edeten kansallisen tason liikenneyhteyksiin ja edelleen eurooppalaiseen liikenneverkostoon.

Pohjanmeri-Itämeri-käytävä yhdistää Länsi-Euroopan johtavat merisatamat Itämeren alueeseen, joka on Euroopan nopeimmin kehittyviä makroalueita. Käytävän tehokas sisävesijärjestelmä ulottuu Pohjanmeren satamista Berliiniin ja sen varrella sijaitsee useita Euroopan tärkeimpiä logistiikkakeskittymiä. Käytävän länsi- ja pohjoispäät ovat yhdistyneet toisiinsa tehokkaasti. Alankomaiden, Belgian, Saksan, Puolan länsiosien ja Suomen välillä kulkee meriteitse suuria rahti- ja matkustajamääriä. Sen sijaan Varsovasta Tallinnaan vallitsee liikenteellisesti heikko ja melko kehittämätön alue, jolla on merkittäviä puutteita infrastruktuurissa. Lisäksi maantieliikenne on ylikorostunutta. Nämä puutteet heikentävät talouskoheesion kehittymistä etenkin Baltian maissa, joiden yhteydet eurooppalaiseen liikennevertoihin ovat heikommat muihin käytävän maihin verrattuna. Tämä sisäinen epätasapaino liikenneinfrastruktuurin ja palveluiden määrässä ja tasossa muodostaa käytävän suurimman kehittämishaasteen. Nopeita poliittisia ja investointiratkaisuja tarvitaan erityisesti kansainvälisen junayhteyden rakentamiseksi Baltian maiden läpi eli Rail Baltic /Rail Baltica –hankkeen toteuttamiseksi.

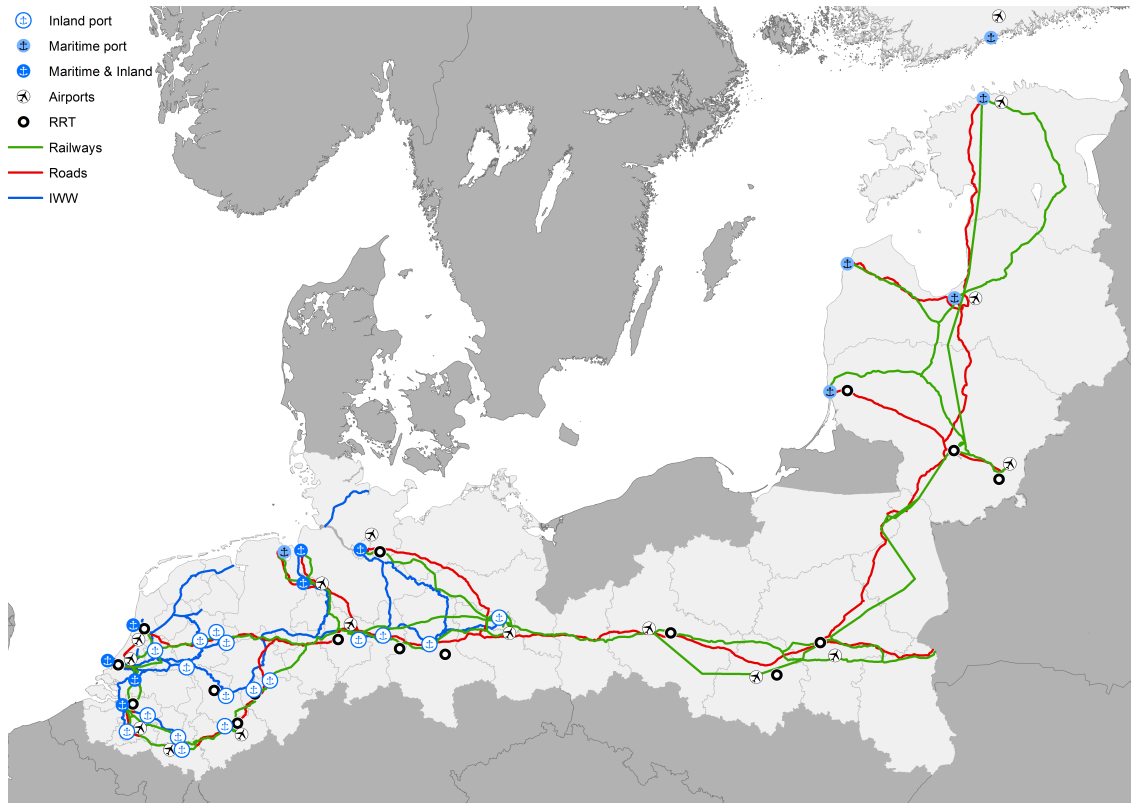
Käytävän länsiosassa Alankomaissa, Belgiassa ja Saksassa liikenteen kehittämishaasteet liittyvät useimmiten palvelujen korkeisiin käyttöasteisiin ja liikenneyhteyksien sujuvoittamiseen eikä niinkään infrastruktuuriin laatuun. Merkittäviä toimenpiteitä tarvitaan lisäksi liikennepalvelujen kehittämiseen raja-alueilla sekä vesitieverkoston sopeuttamiseksi kasvaviin kuljetusmääriin. EU:n asettamat ja muut kansainväliset ympäristövaatimukset aiheuttavat niinkään yhä enemmän kehittämispaineita.

Vaikka Pohjanmeri-Itämeri-käytävän rataverkosto on yleisesti ottaen varsin hyvällä tasolla, rautatiekuljetusten määrä on edelleen alhainen. Rautatiekuljetusten määrän kasvattaminen ja erityisesti maantiekuljetusten vähentäminen on koko käytävän mittainen kehittämistavoite.

Pohjanmeri-Itämeri-käytävän suunataus on seuraava (Asetus (EU) 1315/2013 (s. 152):

Helsinki – Tallinna – Riika
Ventspils – Riika
Riika – Kaunas
Klaipėda – Kaunas – Vilna
Kaunas – Varsova
Valko-Venäjän raja – Varsova – Poznań – Frankfurt/Oder – Berliini – Hampuri
Berliini – Magdeburg – Braunschweig – Hannover

Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven
Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht
Utrecht – Amsterdam
Utrecht – Rotterdam – Antwerpen
Hannover – Köln – Antwerpen



Inland port - sisävesisatama

Maritime port - merisatama

Maritime & Inland - meri- ja sisävesisatama

Airports - lentokentät

RRT - rautatie-/maantieterminaali

Railroads - rautatiet

Roads - tiet

IWW - sisävesiväylät

Kartta: Pohjanmeri-Itämeri-ydinverkkokäytävän suuntaus

Pohjanmeri-Itämeri-käytävä risteää viiden muun ydinverkkokäytävän kanssa: Pohjanmeri-Välimeri- ja Rein-Alpit-käytävien kanssa Alankomaissa ja Belgiassa, Rein-Alpit-, Skandinavia-Välimeri- ja Itäinen Välimeri -käytävien kanssa Saksassa, Itämeri-Adrianmeri-käytävän kanssa Puolassa ja Skandinavia-Välimeri-käytävän kanssa Suomessa.

Raja-alueiden ongelmat

Pohjanmeri-Itämeri-käytävällä on kahdeksan kansainvälistä rajaa: yksi merellinen ja seitsemän maaraajaa. Lisäksi Puolan ja Valko-Venäjän raja kuuluu käytävälle muodostaen raja-alueen kolmannen maan kanssa.

Käytävän rataverkostossa on pitkiä osia vailla eurooppalaisen 1435 mm:n standardin mukaista rautatietä. Näillä osilla nykyinen 1520 mm:n levyinen rautatie toimii korvaavana rataverkostona kunnes uusi ratainfrastruktuuri on rakennettu.

Suomen ja Viron välinen raja-alue on erittäin kehittynyt. Toimiva laivaliikenneyhteys mahdollistaa pendelöinnin Helsingin ja Tallinnan välillä ja kaupunkien välinen tiivis talouselämä on käytävän mittakaavassa erityisen mittavaa. Monimuotoisten liikenneyhteyksien osalta on kuitenkin edelleen kehittämistarpeita. Helsingissä Kehärata, joka yhdistää lentokentän keskustaan, valmistuu vuonna 2015. Tallinnassa kaupunkiraideyhteys on kehitteillä lentokentän, keskustan ja matkustajasataman välille. Rail Baltic –radan (1435 mm) asema on suunniteltu Ülemisteen, josta on ratayhteys edelleen lentokentälle ja Tallinnan satamaan (matkustajille kaupunkirata Vanhaan Satamaan ja rahtiliikenteelle rautatie intermodaaliterminaaliin Muugan satamassa).

Viron ja Latvian välinen kansainvälinen junayhteys matkustajille ja rahtiliikenteelle on hidas ja hankala. Tallinnan ja Riian välillä on lentoyhteys, joka on kuitenkin melko vähän hyödynnetty, koska kaupunkien välinen etäisyys on lyhyt (350 km) ja koska korvaava maantieyhteys linja-autoilla on edullinen ja sujuva. Ratainfrastruktuurin parantaminen nykyisellä 1520 mm levyisellä rataverkostolla on saatu päätökseen Virossa mutta ovat edelleen osittain kesken Latviassa. Rail Baltic –hankkeen on tarkoitus yhdistää kolme Baltian maata 1435 mm:n standardin mukaisella rautatiellä matkustaja- ja rahtiliikenteessä. Riian kaupunki ja lentokenttä on tarkoitus yhdistää kaupunkiradalla Rail Baltic –rataan.

Latvia ja Liettua yhdistyvät lähinnä maanteitse. Matkustaja- ja rahtiliikenteelle ei ole järjestetty kansainvälistä rautatieyhteyttä. Liettussa 1520 mm:n levyisen rautatien kunnostustyöt kohti Latvian rajaa ovat vielä kesken (osa TEN-T Prioriteettihanketta Nro 27). Lokakuussa 2014 Viron, Latvian ja Liettuan hallitukset allekirjoittivat sopimuksen RB Rail –nimisen yhteisyrityksen perustamisesta ja yhteisyrityksen tarkoituksenaan 1435 mm:n standardin mukaisen ratayhteyden rakentaminen Tallinnasta Riian kautta Kaunasiin ja Liettuan ja Puolan väliselle rajalle. Sopimus käynnistää merkittävän Rail Baltic –ratahankkeen.

Liettuan ja Puolan välinen yhteys on lähinnä maanteitse. Liettuan viranomaiset ovat viimeistelemässä uutta kaksoisrataa (jossa on samalla ratapohjalla sekä 1435 mm että 1520 mm:n levyiset raiteet) Puolan vastaiselta rajalta Kaunasiin. Joillakin osuuksilla on erillinen eurooppalaisen standardin mukainen rata (1435 mm). Liettussa kunnostustyöt on saatu päätöksen kaksoisratana 1435/1520 mm Puolan rajalta Liettuan Sestokaihin. Eurooppalaisen standardin mukainen 1435 mm:n rata on tarkoitus saavuttaa Kaunas kaksoisratana vuoden 2015 aikana. Puolassa ratainfrastruktuuri Varsova-Bialystok-Liettuan raja vaatii merkittäviä kunnostustöitä suurempien junanopeuksien mahdollistamiseksi. Kunnostustöiden laajuuden määrittämiseksi ja niitä koskevan päätöksenteon tueksi voidaan harkita taloudellisia selvityksiä.

Puolan ja Saksan välinen Varsova-Poznan-Frankfurt (Oder)-Berliini on yksi Euroopan tärkeimmistä rataosuuksista erityisesti Reinin/Ruhrin alueelle ja Pohjanmaan satamille. Rataverkosto on pääosiltaan kahden rinnakkaisen raiteen järjestelmä ja sähköistetty. Berliini, Hampuri ja Hannover noodit ovat risteyskohtia kolmelle ydinverkkokäytävälle: Pohjanmeri-Itämeri, Skandinavia-Välimeri ja Itäinen Välimeri. Poznan, Lodz ja Varsova ovat risteyskohtia Pohjanmeri-Itämeri ja Itämeri-Adrianmeri-käytävälle. Varsovan ohitusrata palvelee erityisesti Valko-Venäjän rajalle suuntautuvaa rahtiliikennettä.

Saksan, Alankomaiden ja Belgian välinen moottoritieverkosto täyttää EU:n asetuksen vaatimukset. Jatkuvasti kasvavat liikennemäärät edellyttävät kuitenkin tieverkoston jatkuvaa kehittämistä. Nopea junayhteys on Alankomaiden ja Belgian välillä sekä Belgian ja Saksan väillä. Sen sijaan Alankomaiden ja Saksan välisissä rautatieyhteyksissä on kehittämistarpeita.

ERTMS-järjestelmän käyttöönotto on haaste koko käytävän raja-alueilla. Maiden välillä on eroavaisuuksia järjestelmän käyttöönoton aikataulussa ja laajuudessa.

Rautatierahtikäytävä Nro 8 – Pohjanmeri-Itämeri

Rautatierahtikäytävä Nro 8 (lyhenne RFC8, 1435 mm rata) kulkee Pohjanmereltä (Amsterdam /Bremerhaven /Rotterdam /Antwerpen – Aachen) Berliiniin, Varsovaan ja jatkuu itään Terespoliin (Puolan/Valko-Venäjän raja) ja pohjoiseen Kaunasiin. RFC8 käynnistetään marraskuussa 2015. Käytävää tullaan jatkamaan Amsterdamiin, Wilhelmshaveniin ja Hampuriin vuoden 2015 aikana ja jatkoyhteys tullaan muodostamaan myös Prahaan. Baltian maissa RFC8 tullaan ulottamaan väliaikaisesti nykyistä 1520 mm rataa hyödyntäen Kaunasista Riian kautta Tallinnaan kunnes 1435 mm rata (UIC standardin mukainen) avataan ja uusi ratalinjaus saadaan käyttöön.

Horisontaaliset aiheet

Merten moottoritiet

Lähimerenkulku on tärkeässä asemassa kahdeksan jäsenmaan muodostamalla Pohjanmeri-Itämeri-käytävällä. Käytävällä on meneillään että suunnitteilla useita hankkeita, joiden aiheita ovat mm. liikenneyhteydet satamiin, satamien kehittäminen, LNG-palvelut sekä väylien syventäminen.

Sisävesijärjestelmä

Käytävän sisävesijärjestelmä kulkee Alankomaissa, Belgiassa ja Saksassa ja mahdollistaa liikennemuotojen yhdistämisen kohti kestävästä liikennejärjestelmästä. Fyysisen infrastruktuurin pullonkaulat, jotka koskevat sulkuja, CEMT-luokitusta, siltojen korkeutta ja minimisyvyyttä, tulee eliminoida. Lisäksi jokien tietojärjestelmät (River Information Systems - RIS) sekä puhtaiden polttoaineiden saatavuus on järjestettävä.

Älykkäät liikennejärjestelmät (ITS)

Pohjanmeri-Itämeri-käytävän jäsenmaissa älykkäät liikennejärjestelmät yleistyvät ei ainoastaan maantieliikenteessä vaan myös monimuotoisten liikenneyhteyksien piirissä. Älykkäät liikennejärjestelmät ovat tärkeässä asemassa esimerkiksi poistettaessa käytännön pullonkauloja siirrettäessä rahtia rekoista ro-ro-laivoihin. Useita liikennemuotoja hyödyntävien ITS-järjestelmiä kehitetään myös raja-alueiden tarpeisiin ja pitkän matkan pendelöinnin tarpeisiin.

Pohjanmeri-Itämeri-käytävän tavoitteet

Pohjanmeri-Itämeri-ydinverkkokäytävän tavoitteena on parantaa taloudellista ja yhteiskunnallista koheesiota koillisen Itämeren alueen, erityisesti uusissa jäsenmaissa (EE, LV, LT, PL), ja Euroopan läntisen talousytimen välillä. Käytävä tulee myös muodostamaan tärkeän kauppayhteyden EU:n ja kolmansien maiden välillä Itä-Euroopassa ja edelleen kohti Aasiaa.

- Pullonkaulojen poistaminen ja puuttuvien yhteyksien rakentaminen etenkin raja-alueilla; lisäksi eurooppalaisen standardin mukaisen rautatien rakentaminen Baltian maissa on äärimmäisen tärkeää yhtenäisen rataverkoston saavuttamiseksi käytävän alueella.
- Käytävän alueella sijaitsevien alueiden tulee saada riittävä liikenneinfrastruktuuri. Useita infrastruktuuri-investointeja tarvitaan rautateillä, satamissa ja sisävesireiteillä. Älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönottoa tulisi lisätä.
- Kaikki rajanylityspisteet pyritään saamaan toimimaan mahdollisimman sujuvasti ja tehokkaasti kaikilla liikennemuodoilla kuljetusvirtojen, rajatarkastusten, rajavalvonnan ja muiden rajamuodollisuuksien suhteen; osa raja-alueista toimii jo tavoitellulla tehokkuustasolla mutta kehittämistarvetta on edelleen eri liikennemuotojen sujuvoittamisessa ja hallinnollisessa yhteistyössä.
- Ydinverkon tulee taata eri liikennemuotojen optimaalinen yhdistäminen (multimodaalisuus) ja liikennemuodosta toiseen siirtymistä kansallisten ja eurooppalaisten liikennepalveluiden välillä tulee tukea poistamalla teknisiä ja hallinnollisia esteitä.
- Merikuljetusten ja merten moottoriteiden tukeminen EU:n toimesta; Pohjanmeri-Itämeri-käytävä on suuresti riippuvainen lähimerenkulusta ja sisävesijärjestelmästä. Yhä tiukempien ympäristösäädösten lisääntyessä liikenteen monimuotoisuutta tulee tukea ja uusia liikennereittejä tulee etsiä talouselämän tarpeisiin.
- Erityistä tukea tulee antaa uusien telematiikkasovellusten käyttöön ottamiseksi ja innovatiivisen teknologisen kehityksen edistämiseksi. Käytävän tulee pyrkiä

kehittymään älyliikennejärjestelmien edelläkävijäksi ja tämä asema tulee säilyttää.

- Ympäristönsuojelua varten kehitettyjen toimenpiteiden, kuten vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön ja työntövoimajärjestelmien sekä matalahiilisen liikenteen edistämisen, tulisi johtaa EU:n hiilidioksidipäästöjen vähenemiseen. Tehokkaita toimenpiteitä tullaan tarvitsemaan puhtaiden polttoaineiden saannin takaamiseksi.

Hankkeet

Pohjanmeri-Itämeri-käytävän hankkeet maittain ja liikennemuodoittain ovat seuraavat:

Liikennemuoto/ Jäsenmaa	Rautatie	Maantie	Satamat ja sisävesireitit	Lentokentät	Yhteensä
Suomi	18	3	4	1	26
Viro	5	4	10	2	21
Latvia	9	21	9	2	41
Liettua	21	5	5	14	45
Puola	13	6	0	0	19
Saksa	24	23	27	1	75
Alankomaat	12	5	27	0	44
Belgia	20	0	0	0	20
Yhteensä	122	67	82	20	291

Põhjamere-Läänemere koridori uuring (ET)

Põhjamere-Läänemere koridoriuuringu (2014) koostas Euroopa Komisjoni / Liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi tellimisel Proximare konsortsium, kuhu kuuluvad TRINITI (Eesti), Malla Paajanen Consulting (Soome), Norton Rose Fulbright LLP (Ühendkuningriik), IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH (Saksamaa) ja Goudappel Coffeng BV (Holland).

Lühikokkuvõte

Põhjamere-Läänemere transpordikoridor ühendab Lääne-Euroopa juhtivad meresadamad EL-i kõige kiiremini areneva piirkonnaga – Läänemere piirkonnaga Kirde-Euroopas. Põhjamere-Läänemere koridori iseloomustavad suured kauba- ja reisijateveo mahud koridori lääne- ja põhjaosas, st Soomes, Saksamaal, Madalmaades, Belgias ja Poola lääneosas. Samas on pikal osal sellest koridorist, nimelt lõigul Varssavist Tallinnani ebapiisav transporditaristu, seal puudub rahvusvahelise laiusega raudteeühendus ja transport sõltub ülemääraselt maanteedest. Algatatud on Rail Balticu projekt, et täita lünk ja tagada 1435 mm rööpmelaiusega raudteeühendus Tallinnast Leedu-Poola piirini. Suuremate probleemide hulgas on veel vajadus tõsta Amsterdami merelüüside läbilaskevõimet ning parandada peamiste meresadamate juurdepääsetavust mereliiklusele ja tõsta siseveeteede süsteemi võimekust Madalmaades, Belgias ja Saksamaal. Kinnitust on leidnud ka vajadus laiendada / kaasajastada kõige intensiivsemalt kasutatavad raudteelõigud Saksamaal ja Poolas ning kõrvaldada maanteetranspordi kitsaskohad koridori lääneosa suurimate linnastute läheduses. Koridori põhjapoolseimas otsas asuv Helsingi – Tallinna kaksiklinnade kontseptsioon kujutab endast head näidet linnadevahelisest majanduskoostööst ja arengust.

Kommenteeritud kokkuvõte

Kõigi transpordikoridoride hulgas on just 3200 km pikkusel Põhjamere-Läänemere koridoril potentsiaal muutuda üheks Euroopa Liidu kõige mitmekesisema majandusega koridoriks. **Põhjamere-Läänemere koridoris asuvad 16 põhivõrgu lennujaama, 13 põhivõrgu meresadamat, 18 põhivõrgu siseveesadamat ja 17 põhivõrgu raudtee/maanteeterminali.** Koridor ühendab kõigi kaheksa hõlmatud riigi pealinnad: Helsingi, Tallinna, Riia, Vilniuse, Varssavi, Berliini, Brüsseli ja Amsterdami. Lisaks kuuluvad Põhjamere-Läänemere koridori **17 linnatranspordisõlme, 20 põhivõrgu sõlme ja 44 piirkonda.**

Kakskümmend viis aastat pärast Berliini müüri langemist püüab Põhjamere-Läänemere koridor saavutada paremini tasakaalustatud majandusarengut koos suurema konkurentsivõime ja juurdepääsetavusega. Transpordil on selles ühenduses ja kasvus suur roll. Koridori ääres asetsevad piirkonnad saavad kasu oma naabrite lähedusest – mitte ainult Euroopa integratsioonieesmärgi tõttu, vaid ka logistikale esitatavate nõuete tõttu, mis tulenevad globaliseerumisest ja vajadusest luua

ühendused uute turgudega. Piirkonnad ja riigid püüavad luua rahvusvahelisi sidemeid, et oma konkurentsivõimet tõsta.

Üks Põhjamere-Läänemere koridori peamisi aspekte on püü tugevdada selle koridori teljel ühisturu transpordivõrgustikku. Selleks tuleb parandada naaberpiirkondade ja liikmesriikide vahelisi transpordiühendusi. See protsess kasvab järk-järgult kohalikul tasandil regionaalsele ja riiklikule, jõudes lõpuks rahvusvaheliste ühendusteni laiemas Euroopas.

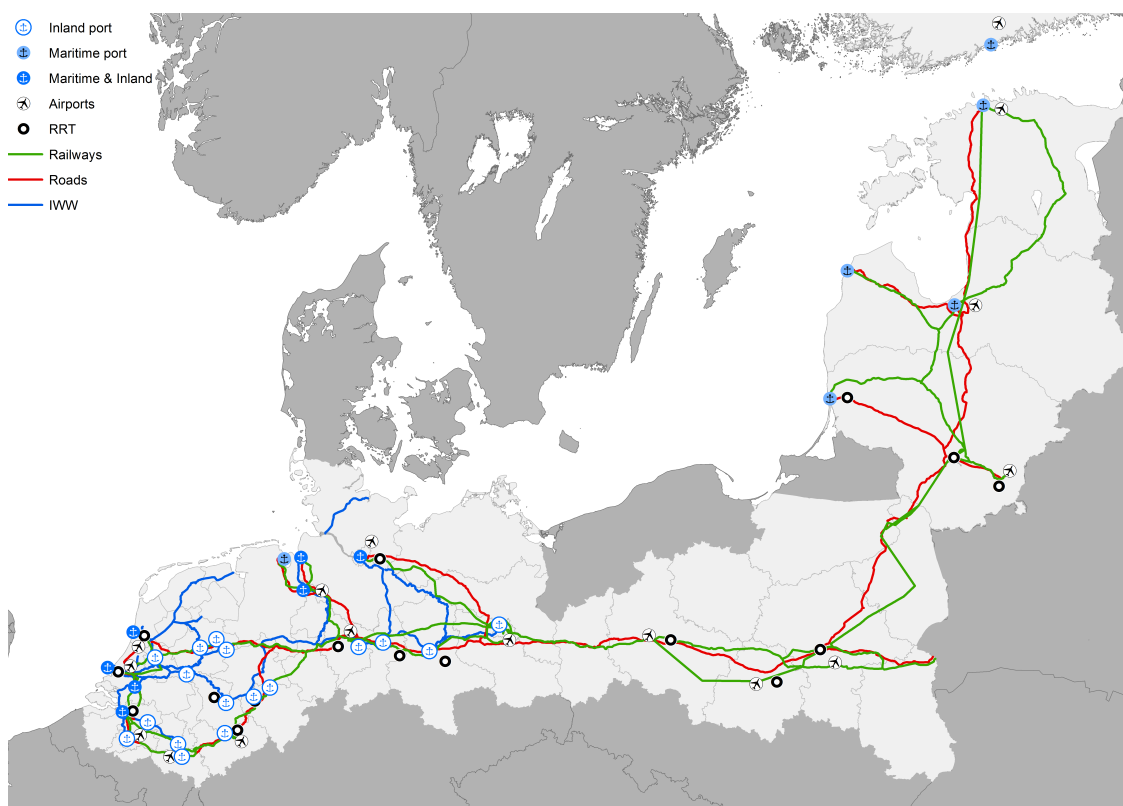
Koridor ühendab Lääne-Euroopa juhtivad meresadamad EL-i kõige kiiremini areneva piirkonnaga – Läänemere piirkonnaga Kirde-Euroopas. Koridori kuulub tõhus siseveeteede võrgustik, mis ulatub Põhjamere sadamatest Berliinini ja hõlmab mitut Euroopa juhtivat logistilist sõlmpunkti. Põhjamere-Läänemere koridori iseloomustavad suured kauba- ja reisijateveo mahud koridori lääne- ja põhjaotsas, st Soomes, Saksamaal, Madalmaades, Belgias ja Poola lääneosas. Samas on pikal osal sellest, nimelt lõigul Varssavist Tallinnani ebapiisav transporditaristu, seal puudub rahvusvaheline raudteeteenus ja transport sõltub ülemääraselt maanteedest. Need puudused kahjustavad majandusliku ühtekuuluvuse positiivset arengut, eriti Balti riikides, mis on Euroopa transpordivõrgudega nõrgemini ühendatud kui teised piki seda koridori paiknevad riigid. See tasakaalu puudumine transpordi infrastruktuuris ja teenustes on koridori suurimaks väljakutseks. On vaja kiireloomulisi poliitilisi meetmeid ja investeeringuid, et ehitada välja rahvusvaheline raudteeteenus läbi Balti riikide, st Rail Baltic/Rail Baltica projekt.

Koridori lääneosas on probleemiks sageli mitte niivõrd taristu, kui just tingimused ja kohapealse vähese läbilaskevõime tõstmine, mis võimaldaks koridori seda osa tõhusamalt kasutada. Samuti on vaja tõsisemaid meetmeid, et parandada piiriüleseid ühendusi ning soodustada mere- ja siseveetranspordi voogude kasvu, arvestades rahvusvahelisest ja EL-i seadusandlusest tulenevaid rangemaid keskkonnanõudeid.

Isegi raudteetaristu suhteliselt hea kvaliteedi puhul jääb raudteede osa transpordis väikeseks. Koridori väga suureks probleemiks on vajadus suurendada raudtee osakaalu kaubaveos, seda nii koridori ida-, kesk- kui lääneosas.

Määrus (EÜ) nr 1315/2013 (p. 152) määratleb Põhjamere-Läänemere koridori järgmiselt:

Helsingi – Tallinn – Riia
Ventspils – Riia
Riia – Kaunas
Klaipeda – Kaunas – Vilnius
Kaunas – Varssavi
Valgevene piir – Varssavi – Poznan – Frankfurt/Oder – Berliin – Hamburg
Berliin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover
Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven
Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht
Utrecht – Amsterdam
Utrecht – Rotterdam – Antwerpen
Hannover – Köln – Antwerpen



Inland port – Siseveesadamad
Maritime port – Meresadamad
Maritime & Inland – Mere- ja siseveesadamad
Airports – Lennujaamad
RRT – Raudtee/maanteeterminalid
Railways – Raudteed
Roads – Maanteed
IWW – Siseveeteed

Kaart: Põhjamere-Läänemere koridor

Põhjamere-Läänemere koridor ristub veel viie koridoriga: Madalmaades ja Belgias Põhjamere-Vahemere ja Reini-Alpi koridoridega, Saksamaal Reini-Alpi, Skandinaavia-Vahemere ja Oriendi/Ida-Vahemere koridoridega, Poolas Läänemere-Aadria mere koridoriga ning Soomes Skandinaavia-Vahemere koridoriga.

Piiriülesed küsimused

Põhjamere-Läänemere koridor ületab kaheksat riigipiiri, üks neist merepiir ja seitse on maapiirid. Samuti tuleks ära märkida Poola ja Valgevene vaheline piiriületuskoht, kus koridoril on unikaalne vahetu maismaaühendus kolmanda riigi transporditaristuga.

Koridori pikkadel lõikudel (Eestis, Lätis ja Leedus) puudub põhivõrgu raudteetaristu (1435 mm rööpmelaiusega). Neil lõikudel kasutatakse põhivõrgu taristu valmishitamiseni vahepealse lahendusena olemasolevat teistsuguse rööpmelaiusega (1520 mm) raudteevõrgustikku.

Soome ja Eesti vaheline merepiiri ületuskoht on väga hästi arenenud. Praamiühendus võimaldab linnadevahelist pendelliikumist ja äriarengut, mis on kogu koridori lõikes unikaalne. Samas on mitmeliigilised väljaspool sadamaala paiknevad transpordiühendused osaliselt puudu. Helsingis saab 2015. aastal valmis uus ringraudteeühendus (Ring Rail) lennuväljaga. Tallinnas hetkel puudub lennujaama, kesklinna ja reisisadama vaheline trammiühendus. Samas kavandatakse 1435 mm rööpmelaiusega Rail Balticu reisirajateveo lõppjaama Ülemistele, kus see oleks ühendatud Tallinna Lennujaamaga (reisirajatevedu rööbastrammidel) ning Tallinna reisisadamatega (reisirajatevedu trammide abil ning kaubavedu Muuga põhikaubasadama ühendveoterminali kaudu).

Rahvusvaheline raudteeühendus **Eesti ja Läti** vahel on nii reisirajate- kui kaubaveo osas piiratud ja ebamõistlikult aeganõudev. Tallinna ja Riia vahel on olemas lennuühendus, kuid seda kasutatakse vähem, kuna selle hind on lühikese vahemaa (350 km) kohta liiga kallis ning bussiteenused on sujuvad ja odavad. 1520 mm raudteevõrgustiku taristuparendustööd on Eestis lõpule viidud, kuid Lätis on need osaliselt veel käimas. Plaanide kohaselt ühendab Rail Baltic kõik kolm Balti riiki 1435 mm rööpmelaiusega kaheosalise elektriraudteega nii reisirajate- kui kaubaveoks. Läti valitsus kavandab ka (linna)raudteeühendust ühendamaks Riia Lennujaama, Riia kesklinna ning Riia läbivat rahvusvahelist raudteevõrgustikku Rail Baltic.

Läti ja Leedu vaheline ühendus toimib peamiselt maanteetranspordina. Reisirajateveo jaoks rahvusvaheline rongiteenus puudub, kuigi kaubaveo jaoks on see olemas. Leedus ei ole 1520 mm rööpmelaiusega raudtee rekonstrueerimine Läti piirini suunduval lõigul veel lõpule jõudnud (see on osa TEN-T prioriteetsest projektist nr 27). 2014. aasta oktoobris allkirjastasid Eesti, Läti ja Leedu valitsused lepingu ühissettevõtte RB Rail asutamiseks, et viia ellu projekt Tallinnast Riia ja Kaunase kaudu Leedu-Poola piirini viiva uue 1435 mm rööpmelaiusega kiire raudtee ehitamiseks. See kujutab endast Rail Balticu suurprojekti tegelikku käivitumist.

Leedu ja Poola vaheliseks peamiseks ühenduseks kasutatakse samuti maanteetransporti. Leedu valitsus viib praegu lõpule uut kahe rööpmelaiusega raudteed Poola piirilt Kaunaseni. Selle raudtee teatud lõikudel kasutatakse eraldi Euroopa rööpmelaiusega (1435 mm) osa. Leedus on lõpule jõudnud 1520 mm raudteede taristuparendustööd, nii et nüüd viib Šeštokaist Poola piirini kahe rööpmelaiusega (1435/1520 mm) raudtee. 2015. aasta lõpuks on kavas valmis saada 1435 mm-lise rööpmelaiusega raudtee Poola piirilt Kaunaseni. Poola raudteetaristu vajab Varssavi – Bialystoki – Leedu piiri lõigul arvestatavat parendamist, tõstmaks sealset liikumiskiirust. Konkreetsetel taristulõikudel tööde ulatuse üle otsustamiseks võib kaaluda toetavate vahendite, näiteks majandusanalüüsi rakendamist.

Poola ja Saksamaa vaheline Varssavi – Poznani – Frankfurdi (Oder) - Berliini transpordiühendus on Euroopas üks tähtsamaid, eelkõige Reini/Ruhri ala ja Põhjamere sadamate jaoks. Raudteeliinid on enamasti kahe rööpapaariga ja elektrifitseeritud. Berliini, Hamburgi ja Hannoveri sõlmed on ristumiskohtadeks kolmele

transpordikoridorile: Põhjamere-Läänemere, Skandinaavia-Vahemere ja Oriendi/Ida-Vahemere koridorile. Poznani, Lodzi ja Varssavi sõlmedes ristuvad Põhjamere-Läänemere ja Läänemere/Aadria mere transpordikoridorid. Varssavist suundub kaubaveoks mõeldud raudteeharu Poola-Valgevene piirile.

Saksamaa, Madalmaade ja Belgia vahelisteks piiriületusteks kasutatakse määruse nõuetele vastavaid kiirteid, kuid liiklusmahtude kasvuga kaasnevad pidevad uuendustööd. Madalmaade ja Belgia vahel ning Belgia ja Saksamaa vahel on olemas kiirraudtee ühendused. Madalmaade ja Saksamaa vahel aga piki Põhjamere-Läänemere koridori liikuvaid kiirraudtee-teenuseid ei ole.

Piiriülese raudteetranspordi puhul on suureks probleemiks ERTMS-i elluviimine kõigis piki koridori paiknevates riikides. Erinevates riikides toimub see erineva ulatuse ja ajalise jätkuvusega.

Raudtee-kaubaveokoridor nr 8 – Põhjamere-Läänemere koridor

Raudtee-kaubaveokoridor nr 8 (RFC8, standardse 1435 mm rööpmelaiusega) kulgeb Põhjamerest (Amsterdam/Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpen – Aachen) Berliini ja Varssavini ning jätkub ida suunas Terespolini (Poola-Valgevene piir) ja põhja suunas Kaunaseni. RFC8 antakse käiku 2015. aasta novembris. 2015. aastal pikendatakse RFC8 Amsterdami, Wilhelmshaveni ja Hamburgini ning ka Prahani. Balti riikides pikendatakse RFC8 ajutiselt olemasolevat 1520 mm rööpmelaiusega raudteevõrgustikku kasutades (see ulatub Kaunasest Riia kaudu Tallinnani), kuni 1435 mm UIC rööpmelaiusega Rail Baltic käiku antakse ja uut raudteed kasutama hakatakse.

Läbivad teemad

Meremagistraalid

Lähimerevedudel on kõigi kaheksa koridoris asuva liikmesriigi jaoks oluline roll. Käimas ja planeeritud on mitmeid projekte, nt sadamate juurdepääsetavuse tõstmiseks, sadamate arendamiseks, vedelgaasitaristu arendamiseks ja faarvaatrite süvendamiseks.

Siseveeteed

Madalmaade, Belgia ja Saksamaa olemasolev siseveeteede süsteem pakub suurepäraseid võimalusi säästlikumatele transpordiliikidele üleminekuks. Siiski tuleb selleks kõrvaldada mitmed füüsilised kitsaskohad seoses lüüside, CEMT klasside, sillaaluste kõrguste ja nõutava miinimumsüvisega. Samuti ei ole veel täidetud nõuded seoses jõeteabeteenuste (River Information Systems – RIS) täieliku ellurakendamisega ja puhaste kütuste kättesaadavusega.

Infotehnoloogilised süsteemid

Infotehnoloogilised süsteemid muutvad Põhjamere-Läänemere koridori liikmesriikides järk-järgult aina tavalisemaks – mitte ainult maantee-, vaid aina enam ka mitmeliigilises transpordis. Infotehnoloogia võib mängida kriitilise tähtsusega rolli näiteks veokite praamidele laadimisega seonduvate töökorralduslike kitsaskohtade kõrvaldamisel. Mitmeliigilisele transpordile mõeldud infotehnoloogilisi rakendusi töötatakse välja ka piiriülestele piirkondadele ja pikamaa-pendelreisidele.

Koridori eesmärgid

Põhjamere-Läänemere koridori eesmärgiks on parendada EL-i sisest majanduslikku ja sotsiaalset ühtsust Läänemere piirkonna kirdeosa, eriti uute liikmesriikide (Eesti, Läti, Leedu, Poola) ja EL-i lääneosa suurte majanduskeskuste vahel. Samuti moodustab see koridor edaspidi olulise kaubaühenduse Ida-Euroopas EL-i ja kolmandate riikide ja kaugemalt Aasia riikide vahel.

- Kitsaskohtade kõrvaldamine ja lünkade täitmine, eriti piiriületustel; Euroopa standardse rööpmelaiusega raudtee lisamine Balti riikidesse on äärmiselt oluline, et luua koridoris ühtlane raudteevõrgustik.
- Piki koridori paiknevad piirkonnad tuleb varustada piisava transporditaristuga. Mitmed raudteed, sadamad ja siseveeteed vajavad taristuinvesteeringuid. Suurendama peaks infotehnoloogiliste lahenduste kasutamist.
- Põhivõrk tuleb sellises ulatuses välja kujundada, et kõigis piiriületustes oleks sujuv liiklusvool, ning et piirikontrollid, piirivalve ja muud piiriprotseduurid toimiksid kõigi transpordiliikide osas võimalikult sujuvalt ja tõhusalt. Kuigi koridoris on juba mõned tõhusalt toimivad piiriületuskohad, tuleb siiski veel lahendada mõned ühendveoga seonduvad ja halduslikud küsimused.
- Põhivõrk peab kindlustama kõigi transpordiliikide optimaalse integratsiooni (mitmeliigilisuse) ning tuleb tagada ka riiklike ja Euroopaüleste transpordivõrgustike koostoime, kõrvaldades tehnilised ja haldusbarjäärid.
- EL-is tuleb edendada meretransporti ja meremagistraalide kasutust. Põhjamere-Läänemere koridor sõltub tugevasti lähimerevedudest ja siseveeteedest. Aina karmimate keskkonnanõuete kehtestamine peab tooma kaasa tõhusama mitmeliigilisuse ja uute multimodaalsete kaubandusteede otsimise.
- Olulisel määral tuleb toetada telemaatiliste rakenduste elluviimist ja kasutuselevõttu ning novaatorlike tehnoloogiate edendamist. Põhjamere-Läänemere koridor peab saavutama infotehnoloogialiidri positsiooni ning püüdma seda ka hoida.
- Keskkonnakaitsemeetmed keskkonnasõbralike alternatiivkütuste ja jõuseadmete kasutamise näol ning madala süsinikuheitega transpordi propageerimise teel

peaksid viima EL-i sellealaste CO₂ heidete vähenemiseni. Tuleb rakendada tõhusaid meetmeid puhta kütuse kättesaadavuse tagamiseks.

Projektid

Alljärgnevas tabelis on toodud projektide jaotus riikide ja transpordiliikide lõikes:

Transpordiliik / Liikmesriik	Raudteed	Maanteed	Sadamad ja siseveeteed	Lennujaamad	Kokku
Soome	18	3	4	1	26
Eesti	5	4	10	2	21
Läti	9	21	9	2	41
Leedu	21	5	5	14	45
Poola	13	6	0	0	19
Saksamaa	24	23	27	1	75
Madalmaad	12	5	27	0	44
Belgia	20	0	0	0	20
Kokku	122	67	82	20	291

Pētījums par Ziemeļjūras-Baltijas pamattikla koridoru (LV)

Pētījumu par Ziemeļjūras-Baltijas pamattikla koridoru (2014) ir sagatavojis Proximare konsorcijs, kurš sastāv no TRINITI (Igaunija), Malla Paaanen Consulting (Somija), Norton Rose Fulbright LLP (Apvienotā Karaliste), IPG Infrastruktur-und Projektentwicklungsgesellschaft mbH (Vācija) un Goudappel Coffeng BV (Nīderlande), Eiropas Komisijas / Vispārējās mobilitātes un transporta direktorāta lietošanai.

Abstrakts

Ziemeļjūras-Baltijas pamattikla koridors savieno Eiropas vadošās jūras ostas rietumos ar visstraujāk augošo reģionu ES – Baltijas jūras makro reģionu ziemeļaustrumos. Koridoru raksturo liela apjoma kravas un pasažieru pārvadājumi rietumu un ziemeļu daļās, proti, Somijā, Vācijā, Nīderlandē, Beļģijā un Polijas rietumu daļā. Tomēr garo posmu no Varšavas līdz Tallinai iezīmē nepietiekama transporta infrastruktūra, starptautiska dzelzceļa satiksmes trūkums un pārāk lielā atkarība no ceļu transporta. Ir uzsākts projekts Rail Baltic, lai novērstu trūkstošo savienojumu, kas ir 1435 mm izmēra sliežu dzelzceļa trūkums no Tallinas līdz Lietuvas robežai ar Poliju. Citi ievērojami izaicinājumi ir saistīti ar Amsterdamas jūras slūžu jaudas palielināšanu, galveno jūras ostu pieejamības uzlabošanu un Nīderlandes, Beļģijas un Vācijas iekšzemes ūdensceļu sistēmu kapacitātes palielināšanu. Papildus ir apzināta nepieciešamība izbūvēt/modernizēt visintensīvāk lietotos dzelzceļa posmus Vācijā un Polijā un ceļu sašaurinājumus pie lielākajām aglomerācijām Koridora rietumu daļā. Koridora tālākajā ziemeļu galā Helsinku-Tallinas dvīņu pilsētu koncepts norāda uz labu starppilsētu ekonomiskās sadarbības un attīstības piemēru.

Kopsavilkums

Starp visiem pamattiklu koridoriem (CNC) tieši 3200 km garajam Ziemeļjūras-Baltijas pamattikla koridoram ir potenciāls kļūt par vienu no ekonomiski atšķirīgākajiem Koridoriem Eiropas Savienībā. **Ziemeļjūras-Baltijas pamattikla koridorā (NSB CNC) atrodas 16 pamattikla lidostas, 13 pamattikla jūras ostas, 18 pamattikla iekšzemes ostas un 17 pamattikla dzelzceļa-ceļa termināli.** Koridors savieno visu astoņu iesaistīto valstu galvaspilsētas: Helsinkus, Tallinu, Rīgu, Viļņu, Varšavu, Berlīni, Briseli un Amsterdamu. Papildus tam, NSB CNC sastāv no **17 pilsētmezgliem, 20 pamattikla mezgliem un 44 reģioniem.**

Divdesmit piecus gadus pēc Berlīnes mūra krišanas, Ziemeļjūras-Baltijas pamattikla koridors dod iespēju panākt sabalansētāku ekonomisko attīstību, ar augstāku konkurētspēju un pieejamību. Transportam ir liela nozīme šajā savienojamībā un izaugsmē. Koridoram blakus esošie reģioni iegūs no kaimiņu tuvuma, ne tikai Eiropas integrācijas mērķu dēļ, bet arī lai apmierinātu globalizācijas noteiktas loģistikas

prasības un nepieciešamību apgūt jaunus tirgus. Reģioni un valstis meklē iespējas veidot starptautiskas attiecības, lai palielinātu savu konkurētspēju.

Viens no NSB CNC svarīgākajiem aspektiem ir mēģinājums stiprināt gar to esošā vienotā tirgus transporta tīklu. Tas ietver transporta savienojumu uzlabošanu starp Reģioniem un Dalībvalstīm. Pakāpeniski šis process no lokālā uz reģionālo un nacionālo pārveidojas par starpvalstu savienojumiem uz plašāku Eiropu.

Koridors savieno Eiropas vadošās jūras ostas rietumos ar visstraujāk augošo reģionu ES – Baltijas jūras makro reģionu ziemeļaustrumos. Koridors sevī iekļauj efektīvus iekšzemes ūdensceļu tīklus, kas stiepjas no Ziemeļjūras ostām līdz Berlīnei un vairākus no vadošajiem Eiropas loģistikas centriem. Koridoru raksturo liela apjoma kravas un pasažieru pārvadājumi rietumu un ziemeļu daļās, proti, Somijā, Vācijā, Nīderlandē, Beļģijā un Polijas rietumu daļā. Tomēr garo posmu no Varšavas līdz Tallinai iezīmē nepietiekama transporta infrastruktūra, starptautiska dzelzceļa satiksmes trūkums un pārāk lielā atkarība no ceļu transporta. Šie trūkumi grauj pozitīvo ekonomiskās kohēzijas attīstību, it īpaši Baltijas valstīs, kas ir sliktāk savienotas ar Eiropas transporta plūsmām nekā citas Koridorā ietilpstošās valstis. Šī būtiskā transporta infrastruktūras un pakalpojumu nesabalansētība ir uzskatāma par galveno Koridora izaicinājumu. Ir nepieciešami steidzami politiski un investīciju pasākumi, lai izveidotu starptautisku dzelzceļa tīklu caur Baltijas valstīm, t. i., Rail Baltic/Rail Baltica projekts.

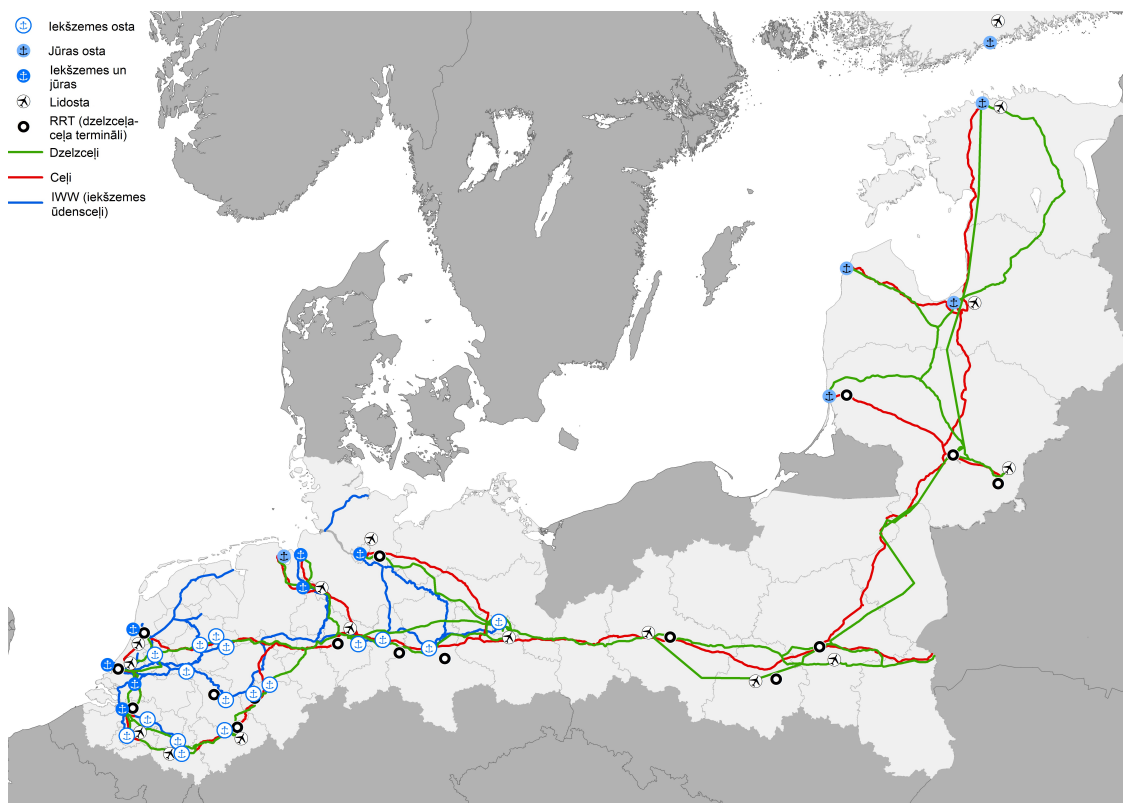
Koridora rietumu daļā izaicinājumi ir mazāk saistīti ar infrastruktūras kvalitāti, jo, galvenokārt, saistās ar tās stāvokli un lokālo kapacitāšu trūkumu novēršanu, kas ļautu to lietot daudz efektīvāk. Nopietnas darbības ir veicamas, lai uzlabotu pārrobežu savienojumus un atvieglotu pieaugošās jūras un iekšzemes ūdensceļu transporta plūsmas, lai atbilstu arvien stingrākām vides prasībām, kas izriet no starptautiskajiem un ES noteikumiem.

Pat ar salīdzinoši labas kvalitātes dzelzceļa infrastruktūru, dzelzceļa loma transporta pārvadājumos ir maza. Dzelzceļa nozīmes palielināšana kravas pārvadājumos ir ievērojams izaicinājums abās Koridora daļās – gan austrumu, gan centrālajā un rietumu.

Ziemeļjūras-Baltijas pamattīkla koridora izvietojumu nosaka Regula (EU) 1315/2013 (152. p.):

Helsinki-Tallina – Rīga
Ventspils – Rīga
Rīga – Kauņa
Klaipēda – Kauņa – Viļņa
Kauņa – Varšava
Baltkrievijas robeža – Varšava – Poznaņa – Frankfurte pie Oderas – Berlīne –
Hamburga
Berlīne – Magdeburga – Braunšveiga – Hannovere
Hannovere – Brēmene – Bremerhafena/ Vilhelmshafena
Hannovere – Osnabrika – Hengelo – Almelo – Deventera – Utrehta

Utrehta – Amsterdamā
 Utrehta – Roterdama – Antverpene
 Hannovere – Ķelne – Antverpene



Karte: Ziemeļjūras-Baltijas pamattīkla koridora izvietojums

Koridoram ir krustojumi ar pieciem citiem Koridoriem: ar Ziemeļu jūras-Vidusjūras un Reinas-Alpu koridoriem Nīderlandē un Beļģijā, ar Reinas-Alpu, Skandināvijas-Vidusjūras un Āzijas/Austrumu-Vidusjūras koridoriem Vācijā, ar Baltijas-Adrijas koridoru Polijā un ar Skandināvijas-Vidusjūras koridoru Somijā.

Pārrobežu problēmas

Koridorā ir iesaistītas astoņas starptautiskas robežas: viena jūras un septiņas sauszemes. Tāpat pastāv arī robežas šķērsošanas punkts starp Poliju un Baltkrieviju, kas ir unikāls Koridora tiešā savienojuma punkts ar trešās valsts transporta infrastruktūru.

Koridorā ir gari posmi, kuros trūkst pamattīkla dzelzceļa infrastruktūra (1435 mm sliežu platums). Šie posmi lieto šobrīd eksistējošo visaptverošo tīkla infrastruktūru (1520 mm) kā pagaidu risinājumu līdz pamattīkla infrastruktūras izbūvei.

Jūras robeža starp **Somiju** un **Igauniju** ir ļoti attīstīta. Prāmju savienojumi sniedz iespēju regulāri ceļot starp pilsētām un attīstīt biznesu, kas Koridorā ir unikāls

piemērs. Tomēr pastāv multimodāli attālāki papildus savienojumi, kas ir nepilnīgi. Helsinkos jaunais Dzelzceļa apvedceļa savienojums ar lidostu tiks pabeigts 2015. gadā. Tallinā pilsētas ietvaros šobrīd trūkst dzelzceļa savienojums starp lidostu, pilsētas centru un pasažieru ostu. Tomēr, 1435 mm sliežu platuma Rail Baltic projektā ir iepļānota pasažieru gala stacija Ülemiste, kas būs savienota ar Tallinas lidostu (pasažieriem pa pilsētas dzelzceļu) un Tallinas ostām (pasažieriem pa pilsētas dzelzceļu un kravas pārvadājumiem, izmantojot intermodālu terminālu galvenajā kravas ostā Muuga).

Starp **Igauniju** un **Latviju** starptautiskie pasažieru un kravas dzelzceļa pārvadājumi ir ierobežoti un nesaprotīgi laikietilpīgi. Starp Tallinu un Rīgu ir arī gaisa satiksmes savienojumi, taču tie tiek izmantoti retāk, jo cena par īso distanci (350 km) ir pārlietu augsta, kā arī pastāv regulāri un lēti autobusu pārvadājumi. Igaunijā 1520 mm dzelzceļa tīkla infrastruktūras uzlabojumi ir pabeigti, taču Latvijā tie norit tikai daļēji. Rail Baltic ir plānots savienot visas trīs Baltijas valstis ar elektrizētu 1435 mm platuma dubulto sliežu pasažieru un kravas dzelzceļu. Latvijas varasiestādes plāno arī pilsētas dzelzceļa savienojumu starp Rīgas lidostu un Rīgas pilsētas centru un starptautisku dzelzceļa tīklu.

Starp **Latviju** un **Lietuvu** galvenie savienojumi ir pa ceļiem. Starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem trūkst pasažieru, lai gan pastāv kravas pārvadājumi. Lietuvā vēl joprojām jāpabeidz 1520 mm platuma sliežu renovācija posmā līdz Latvijas robežai (daļa no TEN-T Prioritātes Projekta 27). 2014. gada oktobrī Igaunijas, Latvijas un Lietuvas valdības parakstīja vienošanos izveidot kopuzņēmumu RB Rail, lai īstenotu projektu izbūvēt jaunu 1435 mm platuma sliežu dzelzceļu no Tallinas caur Rīgu un Kauņu līdz Lietuvas robežai ar Poliju. Tas arī uzskatāms par faktisku Rail Baltic mega-projekta sākumu.

Starp **Lietuvu** un **Poliju** galvenie ceļu savienojumi ir pa ceļiem. Šobrīd Lietuvas varasiestādes pabeidz jaunu ar dažādu platumu dubulto ceļu sliežu savienojumu no Polijas robežas līdz Kauņai. Noteiktos dzelzceļa posmos atrodas atsevišķs Eiropas sliežu platuma (1435 mm) ceļš. Lietuvā uz 1520 mm dzelzceļiem ir pabeigti infrastruktūras uzlabojumi, ar 1435/1520 mm platuma dubulto ceļu sliežu savienojumu no Šeštokai līdz Polijas robežai. Līdz 2015. gada beigām ir plānots pabeigt 1435 mm platuma ceļu dubultā dzelzceļa posmā līdz Kauņai. Lai palielinātu braukšanas ātrumu, Polijas dzelzceļa infrastruktūras posmā Varšava – Bjalistoka – Lietuvas robeža nepieciešams veikt ievērojamus uzlabojumus. Papildus līdzekļi kā ekonomiskā analīze var tikt izmantoti, pieņemot lēmumu par veicamajiem darbiem konkrētos infrastruktūras posmos.

Starp **Poliju** un **Vāciju**, savienojums Varšava-Poznaņa-Frankfurte (uz Oderas)-Berlīne ir viens no svarīgākajiem transporta savienojumiem Eiropā, jo īpaši Reinas/Rūras reģionam un Ziemeļjūras ostām. Dzelzceļa līnijas ir pārsvarā ar dubultajiem ceļiem un elektrizētas. Berlīnes, Hamburgas un Hannoveres mezgli ir krustpunkti starp trīs pamattīkla koridoriem (CNC): Ziemeļjūras-Baltijas, Skandināvijas-Vidusjūras un

Āzijas/Austrumu-Vidusjūras. Poznaņas, Lodza un Varšavas mezgli ir krustpunkti starp Ziemeļjūras-Baltijas un Baltijas – Adrijas jūras pamattikla koridoriem (CNC). No Varšavas līdz Polijas robežai ar Baltkrieviju pastāv dzelzceļa apvedceļa savienojums priekš kravas pārvadājumiem.

Starp **Vāciju, Nīderlandi un Beļģiju** robežpunktos tiek izmantoti autoceļi, kas atbilst Regulas prasībām. Tomēr pieaugošā satiksme pieprasa nepārtrauktus uzlabojumus. Starp Nīderlandi un Beļģiju un starp Beļģiju un Vāciju ir pieejams ātrgaitas dzelzceļš. Tomēr trūkst ātrgaitas dzelzceļš gar Koridoru starp Nīderlandi un Vāciju.

Viena no lielākajām problēmām saistībā ar pārrobežu dzelzceļa transportu ir Eiropas dzelzceļa satiksmes pārvaldības sistēmas (ERTMS) ieviešana visās gar Koridoru esošajās valstīs. Starp valstīm pastāv atšķirības, cik lielā apjomā un cik ātri tiek ieviesta ERTMS.

Kravas pārvadājumu dzelzceļa koridors Nr. 8 – Ziemeļjūra – Baltija

Kravas pārvadājumu dzelzceļa koridors Nr. 8 (RFC8, 1435 mm standarta sliežu platums) iet no Ziemeļjūras (Amsterdama/Brēmerhafena/Roterdama/Antwerpena-Āhene) līdz Berlīnei, Varšavai un turpinās austrumu virzienā līdz Terespolei (Polijas/Baltkrievijas robeža) un ziemeļu virzienā līdz Kauņai. RFC8 tiks nodots ekspluatācijai 2015. gada novembrī. RFC8 tiks pagarināts līdz Amsterdamai, Vilhelmshafenai un Hamburgai 2015. gadā, un vēl cits pagarinājums sniegsies līdz Prāgai. Baltijas valstīs RFC8 īslaicīgi tiks pagarināts, izmantojot esošo 1520 mm platuma sliežu dzelzceļa tīklu no Kauņas, caur Rīgu līdz Tallinai līdz 1435 mm UIC platuma sliežu Rail Baltic tiks nodots ekspluatācijā un tiks izmantots jaunais izvietojums.

Horizontālās tēmas

Jūras maģistrāles

Tuvās satiksmes kuģošanai ir svarīga loma visām astoņām gar Koridoru esošajām Dalībvalstīm. Šobrīd pastāv vairāki tekoši un plānoti projekti saistībā ar, piemēram, ostu pieejamību, ostu attīstību, sašķidrinātās dabasgāzes (LNG) attīstību un kuģu ceļu padziļināšanu.

Iekšzemes ūdensceļi (IWW)

Nīderlandē, Beļģijā un Vācijā pieejamās iekšzemes ūdensceļu sistēmas sniedz lieliskas iespējas veikt modālu pāreju uz ilgtspējīgāku transportu. Tomēr ir jānovērš vairāki fiziski kapacitātes ierobežojumi, kas saistīti ar slūžām, ūdensceļu CEMT klasēm, zem tiltiem pieejamo augstumu un minimālo nepieciešamo iegrimi. Ir nepieciešams izpildīt vairākas citas prasības saistībā ar pilnīgu Upju informācijas sistēmas (RIS) ieviešanu un tīras degvielas pieejamību.

Inteliģentas transporta sistēmas (ITS)

NSB CNC Dalībvalstīs ITS pielietošana kļūst pakāpeniski biežāka ne tikai ceļu transportā, bet arī multimodālā transportā. ITS var spēlēt izšķirošu lomu, novēršot vājos punktus saistībā ar kravas automašīnu iekrāmēšanu ro-ro kuģos. Multimodālo ITS pielietojumi tiek attīstīti arī attiecībā uz pārrobežu reģioniem un garākas distances braucieniem.

Koridora mērķi

Ziemeļjūras-Baltijas pamattīkla koridora mērķis ir uzlabot iekšējo ekonomisko un sociālo kohēziju starp Baltijas jūras ziemeļaustrumu reģionu, īpaši izceļot jaunās Dalībvalstis (EE, LV, LT, PL), un lielajiem ekonomikas centriem rietumu ES. Koridors veidos arī svarīgu tirdzniecības ceļu starp ES un trešajām valstīm Austrumeiropā un tālāk Āzijā.

- Vājo punktu novēršana un trūkstošo posmu pārvarēšana, it īpaši robežu šķērsošanas punktos; Baltijas valstu pievienošana Eiropas standarta sliežu platuma dzelzceļam ir īpaši svarīga, lai Koridorā izveidotu savienojamu dzelzceļa tīklu;
- Reģionus gar Koridoru nepieciešams apgādāt ar transporta infrastruktūru. Nepieciešamas apjomīgas investīcijas dzelzceļos, ostās un iekšzemes ūdensceļos. Jāpalielina ITS izmantošana.
- Izveidot pamattīklu tā, lai robežu šķērsošanas punktos satiksmes plūsmas, robežu pārbaudes, robežu uzraudzīšana un citas robežkontroles procedūras noritētu pēc iespējas gludāk un efektīvāk visiem transporta veidiem; lai arī daži efektīvi robežu šķērsošanas punkti jau eksistē gar Koridoru, vēl joprojām pastāv neatrisināti starp modalitātes un administratīvie jautājumi.
- Pamattīklam jāgarantē optimāla visu transporta veidu integrācija (multimodalitāte), un nacionālajiem un Eiropas iekšienes transporta tīkliem jānodrošina savietojamība, likvidējot tehniskās un administratīvās barjeras.
- Jūras transporta un jūras maģistrāļu lietošanas veicināšana ES; Ziemeļjūras-Baltijas reģions ir ļoti atkarīgs no tuvjūras pārvadājumiem un iekšzemes ūdensceļiem. Pieaugoši stingrāku vides prasību parādīšanās noved pie daudz efektīvākas multimodalitātes un pie jaunu, multimodālu tirdzniecības ceļu meklējumiem.
- Nozīmīgu atbalstu nepieciešams sniegt, lai panāktu telemātisku pielietojumu ieviešanu un izvēršanu, kā arī inovatīvu tehnoloģiju attīstības veicināšanu. Koridoram nepieciešams nostādīt sevi kā ITS līderi, un jātiecas noturēt šo pozīciju.
- Vides aizsardzības pasākumiem, izmantojot tīru alternatīvo degvielu un citas dzinējspēka sistēmas, kā arī, popularizējot transportu ar zemu oglekļa izmešu

līmeni, vajadzētu vainagoties ar attiecīgo Savienības CO₂ samazinājumu. Ir nepieciešami efektīvi pasākumi, lai nodrošinātu tīras degvielas pieejamību.

Projekti

Projektu sadalījums pa valstīm un transporta veidiem ir parādīts zemāk esošajā tabulā:

Transports veids/ Dalībvalsts	Dzelzceļš	Ceļš	Osta un iekšzemes ūdensceļš	Lidosta	Kopā
Somija	18	3	4	1	26
Igaunija	5	4	10	2	21
Latvija	9	21	9	2	41
Lietuva	21	5	5	14	45
Polija	13	6	0	0	19
Vācija	24	23	27	1	75
Nīderlande	12	5	27	0	44
Beļģija	20	0	0	0	20
Kopā	122	67	82	20	291

Šiaurės jūros – Baltijos jūros pagrindinio tinklo koridorius (LT)

Šiaurės jūros – Baltijos jūros pagrindinio tinklo koridoriaus studiją (2014) Europos Komisijos (Generalinio direktorato "Mobilumas ir transportas") užsakymu parengė Proximare konsorciumas susidedantis iš TRINITI (Estija), Malla Paaanen Consulting (Suomija), Norton Rose Fulbright LLP (Didžioji Britanija), IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH (Vokietija) ir Goudappel Coffeng BV (Olandija) įmonių.

Trumpa apžvalga

Šiaurės jūros – Baltijos jūros pagrindinio tinklo koridorius sujungia Europos pirmaujančius jūrų uostus vakaruose su sparčiausiai besivystančiu Europos Sąjungos regionu – Baltijos jūros makro regionu – šiaurės-rytuose. Koridorius pasižymi dideliu krovinių ir keleivių kiekiu vakarinėje ir šiaurinėje dalyse, t. y. Suomijoje, Vokietijoje, Olandijoje, Belgijoje ir vakarinėje Lenkijos dalyje. Tačiau ilgoje atkarpoje nuo Varšuvos iki Talino transporto infrastruktūra nepakankamai išvystyta, pastebimas tarptautinių geležinkelio paslaugų trūkumas ir per didelė priklausomybė nuo kelių transporto. Projektas „Rail Baltica“ inicijuotas siekiant įrengti trūkstantį 1435 mm pločio geležinkelio vėžės atkarpą nuo Talino iki Lietuvos sienos su Lenkija. Tarp pagrindinių iššūkių taip pat patenka jūros šliužų pajėgumų didinimas Amsterdame, pagrindinių jūrų uostų pasiekiamumo jūra didinimas ir Olandijos, Belgijos ir Vokietijos vidaus vandenų kelių sistemos pajėgumų didinimas. Taip pat užfiksuotas poreikis pastatyti/modernizuoti intensyviausiai naudojamas geležinkelių atkarpas Vokietijoje ir Lenkijoje bei išspręsti pralaidumo kliūčių keliuose problemas aplink didžiausias aglomeracijas vakarinėje Koridoriaus dalyje. Šiauriausioje Koridoriaus dalyje Helsinkio ir Talino dvimiesčio koncepcija yra puikus tarpmiestinio ekonominio bendradarbiavimo ir vystymosi pavyzdys.

Santrauka

Tarp visų pagrindinio tinklo koridorių 3200 km ilgio Šiaurės jūros – Baltijos jūros koridorius turi potencialo tapti vienu ekonomiškai įvairiausiu koridoriumi Europos Sąjungoje. **Šiaurės jūros – Baltijos jūros pagrindinio tinklo koridorius turi 16 pagrindinio tinklo oro uostų, 13 pagrindinio tinklo jūrų uostų, 18 pagrindinio tinklo vidaus vandenų uostų ir 17 pagrindinio tinklo geležinkelių-kelių terminalų.** Koridorius jungia 8 šalių sostines: Helsinkį, Taliną, Rygą, Vilnių, Varšuvą, Berlyną, Briuselį ir Amsterdamą. Dar daugiau, šiame koridoriuje taip pat yra **17 miesto transporto mazgų, 20 pagrindinio tinklo mazgų ir 44 regionai.**

Praėjus 25 metams po Berlyno sienos griūties Šiaurės jūros – Baltijos jūros koridorius siekia geriau subalansuotos ekonominės plėtros su didesniu konkurencingumu ir pasiekiamumu. Transportas vaidina pagrindinę rolę, siekiant glaudesnio ryšio ir

augimo. Koridoriui priklausantys regionai gali gauti naudos dėl savo kaimynų artumo ne vien dėl to jog prisidedama prie Europos integracijos tikslo vykdymo, tačiau taip pat dėl poreikio atsiradusio logistikoje dėl globalizacijos bei galimybių susijungti su naujomis rinkomis. Regionai ir šalys mezga tarptautinius santykius siekdamas padidinti savo konkurencingumą.

Vienas pagrindinių Koridoriaus uždavinių – sustiprinti vieningos rinkos transporto tinklą apie šią ašį. Tai apima transporto jungčių tobulinimą tarp besiribojančių regionų ir šalių narių. Palaipsniui šis procesas virsta iš vietinio į regioninį ir valstybinį, o vėliau į tarpvalstybines jungtis visoje Europoje.

Koridorius sujungia Europos pirmaujančius jūrų uostus vakaruose su sparčiausiai besivystančiu Europos Sąjungos regionu – Baltijos jūros makro regionu – šiaurės-rytuose. Koridoriuje yra išvystytas efektyvus vidaus vandenų kelių tinklas besitęsiantis nuo Šiaurės jūros uostų iki Berlyno ir apimantis keletą didžiausių logistikos taškų Europoje. Koridorius pasižymi dideliu krovinių ir keleivių kiekiu vakarinėje ir šiaurinėje dalyse – Suomijoje, Vokietijoje, Olandijoje, Belgijoje ir vakarinėje Lenkijos dalyje. Tačiau ilgoje atkarpoje nuo Varšuvos iki Talino transporto infrastruktūra nepakankamai išvystyta, pastebimas tarptautinių geležinkelio paslaugų trūkumas ir per didelė priklausomybė nuo kelių transporto. Šie trūkumai trukdo ekonominės sanglaudos plėtrai, ypač Pabaltijo valstybėse, kurios yra silpniau sujungtos su Europos transporto srautais nei kitos Koridoriui priklausančios šalys. Šis fundamentalus transporto infrastruktūros ir paslaugų disbalansas yra pagrindinis Koridoriaus iššūkis. Neatidėliotinos politinės ir investicinės priemonės, tokios kaip projektas „Rail Baltica“, yra būtinos sudaryti sąlygas tarptautinėms geležinkelio paslaugoms teikti Pabaltijo valstybėse.

Iššūkiai, su kuriais susiduriama vakarinėje Koridoriaus dalyje, dažnai susiformuoja ne dėl infrastruktūros stokos ar kokybės, tačiau dėl jos naudojimo efektyvumo. Svarbių veiksmų taip pat reikia imtis siekiant gerinti tarpvalstybines jungtis ir palengvinti augančių jūrų ir vidaus vandenų kelių transporto srautų judėjimą, atsižvelgiant į griežtesnius aplinkosauginius reikalavimus kylančius iš tarptautinių ir ES teisės aktų.

Nepaisant santykinai geros geležinkelių infrastruktūros, geležinkelių dalis transportavime yra maža. Geležinkelių dalies padidinimas vežant krovinius yra pagrindinis iššūkis visose – rytinėje, centrinėje ir vakarinėje – Koridoriaus dalyse.

Šiaurės jūros – Baltijos jūros pagrindinio tinklo koridoriaus planas yra patvirtintas Reglamentu (ES) 1315/2013 (p. 152):

Helsinkis – Talinas – Ryga

Ventspilis – Ryga

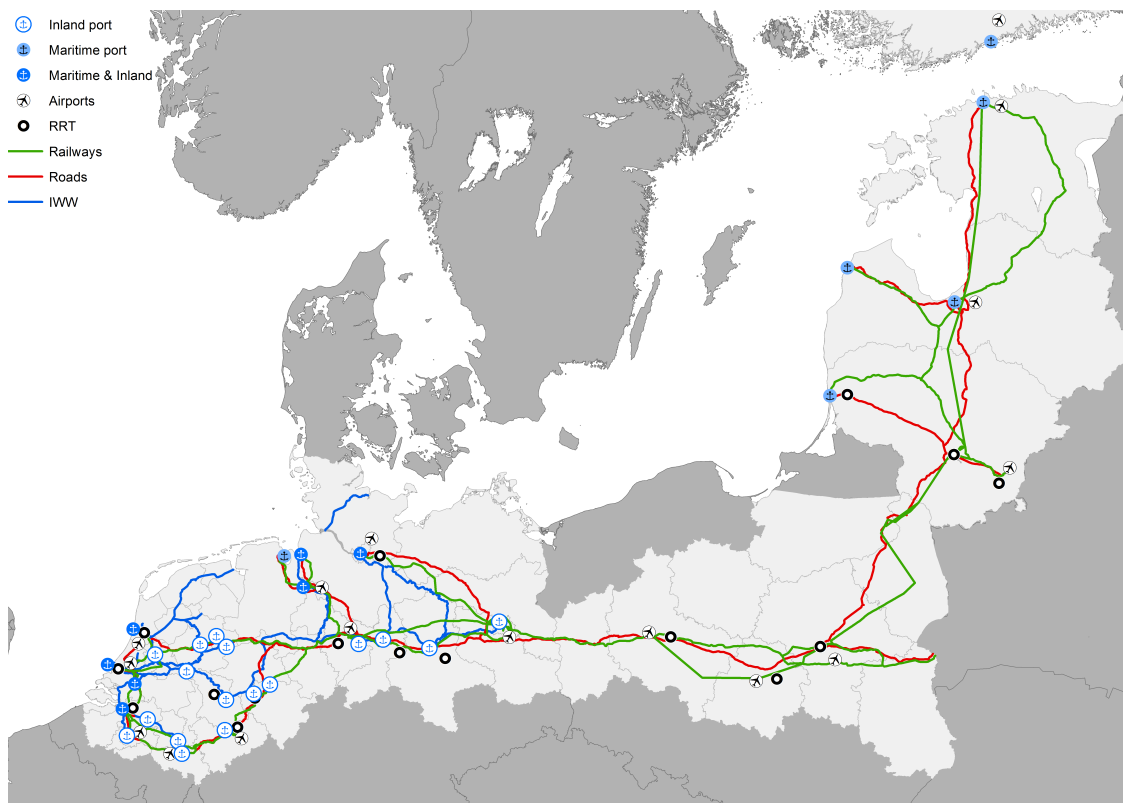
Ryga – Kaunas

Klaipėda – Kaunas – Vilnius

Kaunas – Varšuva

Baltarusijos siena – Varšuva – Poznanė – Frankfurtas/Oderis – Berlynas – Hamburgas

Berlynas – Magdeburgas – Braunšveigas – Hanoveris
 Hanoveris – Brėmenas – Brėmerhavenas/Vilhelmshavenas
 Hanoveris – Osnabriukas – Hengelas – Almelas – Deventeris – Utrechtas
 Utrechtas – Amsterdamas
 Utrechtas – Roterdamas – Antverpenas
 Hanoveris – Kelnas – Antverpenas



Inland port – Vidaus vandenų uostas

Maritime port – Jūrų uostas

Maritime and inland port – Jūrų ir vidaus vandenų uostas

Airport – Oro uostas

RRT – KGT (kelių ir geležinkelių terminalai)

Railways – Geležinkeliai

Roads – Keliai

IWW – Vidaus vandenų keliai

Žemėlapis: Šiaurės jūros – Baltijos regiono strateginio transporto koridoriaus planas

Koridorius kertasi su penkiais kitais koridoriais: Šiaurės jūros – Viduržemio jūros ir Reino – Alpių regiono koridoriais Olandijoje ir Belgijoje, Reino – Alpių regiono, Skandinavijos – Viduržemio jūros ir Rytų – Rytinės Viduržemio regiono dalies koridoriais Vokietijoje, Baltijos jūros – Adrijos jūros koridoriumi Lenkijoje ir Skandinavijos – Viduržemio jūros koridoriumi Suomijoje.

Tarpvalstybiniai aspektai

Koridorius kerta 8 tarptautines sienas: vieną jūros ir septynias sausumos. Koridorius taip pat turi unikalią atkarpą Lenkijoje, kuri ribojasi su trečiosios šalies – Baltarusijos – transporto infrastruktūra.

Koridoriuje yra ilgų atkarpų, kuriose nėra pagrindinio tinklo geležinkelio infrastruktūros (1435 mm pločio vėžės). Šiose atkarpose bus naudojamos esama (1520 mm pločio vėžės) infrastruktūra kaip laikinu sprendimu, kol pagrindinio tinklo infrastruktūra bus įrengta.

Koridoriaus atkarpa tarp **Suomijos ir Estijos** jūrinės sienos yra labai išvystyta. Koridoriaus mastu unikali keltų veikla suteikia galimybes vystyti tarp miestinį bendradarbiavimą ir verslo plėtrą. Tačiau pažymėtina, kad kai kur trūksta daugiarūšio susisiekimo iš pakrantės su atokiais rajonais jungčių. 2015 m. Helsinkyje bus baigta statyti „Ring Rail“ jungtis, vedanti į oro uostą. Taline trūksta miesto geležinkelio jungties tarp oro uosto, miesto centro ir keleivių uosto. Tačiau planuojama, jog 1435 mm pločio vėžės „Rail Balticos“ kelyje bus įrengtas keleivių terminalas Ülemiste stotyje, iš kurio bus galima pasiekti Talino oro uostą (miesto geležinkelio keleiviai) bei Talino uostus (miesto geležinkelio keleiviai ir kroviniai iš Muuga uosto intermodalinio terminalo).

Susisiekimas tarp **Estijos ir Latvijos** tarptautinėmis geležinkelio linijomis keleiviams yra ribotas ir atimantis nepagrįstai daug laiko. Oro jungtys tarp Talino ir Rygos egzistuoja, tačiau jomis naudojamos neintensyviai dėl didelių kainų, kurias lemia nedidelis atstumas (350 km). Oro linijoms konkurenciją taip pat sukuria ir žemos autobuso bilietų kainos ir sklandžiai veikianti jų sistema. 1520 mm pločio vėžės geležinkelio tinklo infrastruktūros gerinimo darbai Estijoje yra užbaigti, tačiau dalinai vis dar vyksta Latvijoje. Planuojama, kad „Rail Baltica“ sujungs tris Pabaltijo valstybes dviguba elektrifikuota 1435 mm pločio vėže keleiviams bei kroviniams vežti. Latvijos institucijos taip pat planuoja įrengti miesto geležinkelio jungtį tarp Rygos oro uosto ir Rygos centro bei prisidėti prie tarptautinio geležinkelio tinklo plėtos.

Latviją ir Lietuvą jungiančios pagrindinės transporto jungtys eina keliais. Tarptautinės geležinkelio jungtys stokoja keleivių, tačiau krovinių vežimas – vykdomas. Lietuvoje vis dar reikia užbaigti rekonstruoti 1520 mm geležinkelio infrastruktūrą atkarpoje link Latvijos sienos (dalis TEN-T prioritetinio projekto Nr. 27). 2014 m. spalį Estijos, Latvijos ir Lietuvos vyriausybės pasirašė susitarimą dėl naujos bendros įmonės „RB Rail“ steigimo. Įmonė įgyvendins projektą, kurio metu bus pastatyta nauja 1435 mm pločio vėžės geležinkelio linija nuo Talino iki Lietuvos-Lenkijos valstybių sienos, einanti per Rygą ir Kauną. Aukščiau paminėtas susitarimas žymi didelio projekto „Rail Baltica“ veiklą pradžią.

Lietuvą ir Lenkiją jungiančios pagrindinės transporto jungtys eina keliais. Studijos rengimo metu Lietuvos institucijos ėjo į pabaigą planuojant naują dvigubą geležinkelio liniją nuo Lietuvos-Lenkijos valstybių sienos iki Kauno. Kai kuriose šios atkarpos dalyse

yra atskira 1435 mm pločio vėžės geležinkelio linija. Lietuvoje 1520 mm pločio vėžės geležinkelio infrastruktūros plėtra užbaigta nutiesiant dvigubą geležinkelio liniją (1435/1520 mm) nuo Šeštokų iki Lietuvos-Lenkijos valstybių sienos. 2015 m. pabaigoje planuojama užbaigti 1435 mm pločio vėžės (priklausančios dvigubai geležinkelio linijai) geležinkelio linijos tiesimą iki Kauno. Lenkijoje, atkarpoje Varšuva – Bialystokas – Lietuvos siena, geležinkelio infrastruktūrai reikia didelių pagerinimų, siekiant padidinti kelionės greitį. Papildomos priemonės, tokios kaip ekonominė analizė, galėtų būti naudojamos priimant sprendimus dėl darbų apimties, gerinant geležinkelio infrastruktūrą minėtoje atkarpoje.

Tarp **Lenkijos ir Vokietijos** einanti transporto jungtis Varšuva – Poznanė – Frankfurtas (Oderis) – Berlynas yra viena iš svarbiausių jungčių Europoje; ypač Reino/Rūro sričiai ir Šiaurės jūros uostams. Geležinkelio linijos daugiausiai yra dvigubos ir elektrifikuotos. Berlyno, Hamburgo ir Hanoverio miestų mazgai yra trijų pagrindinio tinklo koridorių susikirtimo taškai: Šiaurės jūros – Baltijos jūros, Skandinavijos – Viduržemio jūros ir Rytų – Rytinės Viduržemio jūros regiono dalies. Poznanės, Lodzės ir Varšuvos miestų mazgai yra Šiaurės jūros – Baltijos jūros ir Baltijos jūros – Adrijos jūros pagrindinio tinklo koridorių susikirtimo taškai. Iš Varšuvos eina geležinkelio aplinkkelio jungtis kroviniams vežti iki Lenkijos – Baltarusijos valstybių sienos.

Tarp **Vokietijos, Olandijos ir Belgijos** valstybių sienos kertamos greitkeliais, kurie atitinka Reglamentą. Tačiau didėjančios apimtys nulemia nuolatinio gerinimo poreikį. Greitieji geležinkeliai kursuoja tarp Olandijos ir Belgijos, Belgijos ir Vokietijos. Tačiau greitųjų geležinkelių trūksta koridoriaus dalyje tarp Olandijos ir Vokietijos.

Pagrindinis klausimas, liečiantis tarpvalstybinį geležinkelių transportą, yra Europos geležinkelių transporto eismo valdymo sistemos (ERTMS) diegimas visose koridoriaus šalyse. ERTMS diegimo skirtumai tarp šalių egzistuoja diegimo apimtyje ir savalaikėje tasoje.

Geležinkelio krovinių vežimo koridorius Nr. 8 – Šiaurės jūra – Baltijos jūra

Geležinkelio krovinių vežimo koridorius Nr. 8 (RFC8, 1435 mm standartinio pločio vėžė) eina nuo Šiaurės jūros (Amsterdamas / Bremerhavenas / Roterdamas / Antverpenas – Achenas) iki Berlyno, Varšuvos, toliau tęsiasi į rytus, į Teresopolį (Lenkijos – Baltarusijos valstybių siena), ir į šiaurę, į Kauną. Šis koridorius pradės veikti 2015 m. lapkritį. 8 – asis koridorius 2015 m. bus pratęstas iki Amsterdamo, Vilhelmshaveno ir Hamburgo. Pratęsimas taip pat bus padarytas ir iki Prahos. Pabaltijo šalyse, šis krovinių vežimo koridorius bus pratęstas nuo Kauno iki Talino per Rygą, laikinai panaudojant 1520 mm pločio vėžės geležinkelio tinklą, kol 1435 mm pločio vėžės infrastruktūra bus įrengta, įgyvendinant „Rail Baltica“ projektą.

Horizontalios temos

Jūrų greitkelis

Trumpo nuotolio jūrų laivyba vaidina svarbų vaidmenį visose 8 šalyse narėse priklausančiose Koridoriui. Šiuo metu vystoma ir suplanuota keletas projektų, kurie apima uostų pasiekiamumo didinimą, uostų vystymą, suskystintų gamtinių dujų terminalų vystymą ir farvaterių gilinimą.

Vidaus vandenų keliai

Olandijoje, Belgijoje ir Vokietijoje esanti vidaus vandenų kelių sistema suteikia puikias galimybes pereiti prie tvaresnio transporto rūšių. Tačiau keletas pralaidumo kliūčių dėl fizinio pajėgumo, apimančių šliuzus, Europos transporto ministrų konferencijos (ETMK) klasifikaciją (vidaus vandenų kelių), patilčių gabaritus ir reikalingą minimalų grimzlės gylį, turi būti eliminuotos. Kiti reikalavimai, apimantys visišką Upių informacinių sistemų (RIS) įgyvendinimą ir ekologiškų degalų prieinamumo užtikrinimą, turi būti įgyvendinti.

Informacinių technologijų sistemos (ITS)

Šalyse narėse, priklausančiose Koridoriui, ITS aplikacijos palaipsniui tampa įprastomis ne tik kelių transporte, tačiau ir kitose daugiarūšio vežimo šakose. ITS gali vaidinti lemiamą rolę panaikinant pralaidumo kliūtis, pavyzdžiui, susijusias su ro-ro tipo laivų pakrovimu vilkikais. Daugiarūšiam transportui skirtos ITS aplikacijos yra vystomos ir tarpvalstybiniais regionams ir ilgų distancijų reguliarioms kelionėms.

Koridoriaus tikslai

Šiaurės jūros – Baltijos jūros pagrindinio tinklo koridoriaus vystymas nukreiptas į vidinės ekonominės ir socialinės sanglaudos gerinimą tarp šiaurės-rytuose esančio Baltijos jūros regiono, ypač naujųjų šalių narių (Estijos, Latvijos, Lietuvos ir Lenkijos), ir pagrindinių ekonomikos centrų vakarinėje Europos Sąjungos dalyje. Koridorius taip pat formuos svarbią prekybos jungtį tarp Europos Sąjungos ir trečiųjų šalių rytų Europoje, o už jos ribų – ir Azijoje.

- Pralaidumo kliūčių šalinimas ir trūkstumų jungčių sukūrimas, ypač valstybių sienų perėjimo punktuose; Standartinės europinio standarto pločio geležinkelio vėžės atsiradimas Pabaltijo šalyse yra aukščiausios svarbos, siekiant sukurti nuoseklų geležinkelio tinklą Koridoriuje.
- Koridoriui priklausantys regionai turi būti adekvačiai aprūpinti transporto infrastruktūra. Keletas infrastruktūrinių investicijų reikalinga atlikti geležinkelių, uostų ir vidaus vandenų kelių srityse. ITS naudojimas turi būti padidintas.
- Suformuoti pagrindinį tinklą taip, kad visuose sienos perėjimo punktuose nuolatinis eismo srautas, pasienio patikrinimai, pasienio priežiūra ir kitos pasienio kontrolės

procedūros vyktų kaip galima sklandžiau ir efektyviau visoms transporto rūšims; nors keletas sienos perėjimo punktų Koridoriuje veikia efektyviai, juose vis dar išlieka tobulintinų vietų (daugiarūšio transporto ir administracinių).

- Pagrindinis tinklas turi garantuoti optimalią visų transporto rūšių integraciją (daugiarūšis vežimas), o nacionalinių ir transeuropinių transporto tinklų sąveika turi būti užtikrinta, panaikinant techninius ir administracinius barjerus.
- Jūrų transporto ir jūrų greitkelių propagavimas Europos Sąjungoje; Šiaurės jūros – Baltijos jūros koridorius yra labai priklausomas nuo trumpųjų nuotolių laivybos ir vidaus vandens kelių. Griežtėjančių aplinkosauginių reikalavimų atsiradimas turi nukreipti į efektyvesnį daugiarūšį transportą ir naujų daugiarūšio vežimo prekybos maršrutų paiešką.
- Ženkli parama turi būti nukreipta į telematinių aplikacijų kūrimą ir jų diegimą bei inovatyvių technologijų vystymo skatinimą. Koridorius turi tapti lyderiu pagal ITS naudojimą ir siekti išlaikyti šią poziciją.
- Aplinkosauginiai veiksmai, tokie kaip alternatyviųjų ekologiškų degalų, varymo sistemų ir mažai anglies dioksido išskiriančio transporto skatinimas, turi pasireikšti ženkliai anglies dioksido sumažėjimu Sąjungoje. Efektyvių priemonių reikės užtikrinant ekologiškų degalų prieinamumą.

Projektai

Žemiau esančioje lentelėje yra pateikiamas projektų sąrašas pagal šalis ir transporto rūšis:

Transporto rūšis/ Šalis narė	Geležinkeliai	Keliai	Uostai ir vida vandenys	Oro uostai	Iš viso:
Suomija	18	3	4	1	26
Estija	5	4	10	2	21
Latvija	9	21	9	2	41
Lietuva	21	5	5	14	45
Lenkija	13	6	0	0	19
Vokietija	24	23	27	1	75
Olandija	12	5	27	0	44
Belgija	20	0	0	0	20
Iš viso:	122	67	82	20	291

Badanie sieci bazowej Korytarza Transportowego Morze Północne-Bałtyk (PL)

Badanie Sieci Bazowej Korytarza Transportowego Morze Północne-Bałtyk (2014) zostało przygotowane dla Komisji Europejskiej/Dyrekcji Generalnej Mobilności i Transportu przez konsorcjum Proximare złożone z Triniti (Estonia), Malla Paajanen Consulting (Finlandia), Norton Rose Fulbright LLP (Wielka Brytania), IPG Infrastruktur - und Projektentwicklungsgesellschaft mbH (Niemcy) i Goudappel Coffeng BV (Holandia).

Streszczenie

Sieć bazowa korytarza transportowego Morze Północne-Bałtyk łączy główne zachodnio europejskie porty morskie z najszybciej rozwijającym się regionem w Unii Europejskiej - Makroregionem Morza Bałtyckiego w północno-wschodniej części kontynentu. Korytarz charakteryzuje się dużym nasileniem ruchu towarowego i pasażerskiego na krańcach północnych i zachodnich, czyli w Finlandii, Niemczech, Holandii, Belgii i zachodniej części Polski. Jednak odcinek z Warszawy do Tallina charakteryzuje niewystarczająca infrastruktura transportowa, brak międzynarodowego połączenia kolejowego i nadmierne uzależnienie od transportu drogowego. Projekt Rail Baltica zainicjowano w celu wyeliminowania luki, jaką jest brak kolei o szerokości toru 1435 mm pomiędzy Tallinem a litewską granicą z Polską. Inne główne wyzwania obejmują zwiększenie przepustowości śluz morskich w Amsterdamie, poprawę dostępności głównych portów morskich i zwiększenie wydajności systemu żeglugi śródlądowej w Holandii, Belgii i Niemczech. Uwzględniono także konieczność budowy/modernizacji najintensywniej wykorzystywanych odcinków kolejowych w Niemczech i Polsce oraz usunięcia zatorów drogowych w pobliżu największych aglomeracji w zachodniej części Korytarza. Na północnym krańcu Korytarza, koncepcja miast partnerskich Helsinki - Tallin stanowi dobry przykład międzymiastowej współpracy gospodarczej i rozwoju.

Streszczenie

Wśród wszystkich korytarzy transportowych sieci bazowej, korytarz Morze Północne-Bałtyk o długości 3200 km może stać się jednym z najbardziej zróżnicowanych gospodarczo korytarzy w całej Unii Europejskiej. **Korytarz transportowy Morze Północne - Bałtyk składa się z następujących elementów sieci bazowej: 16 portów lotniczych, 13 portów morskich, 18 portów śródlądowych oraz 17 terminali kolejowo-drogowych.** Korytarz łączy stolice wszystkich ośmiu krajów i obejmuje: Helsinki, Tallin, Rygę, Wilno, Warszawę, Berlin, Brukselę i Amsterdam. Ponadto korytarz składa się z **17 węzłów miejskich, 20 węzłów sieci bazowej i 44 regionów.**

Dwadzieścia pięć lat po upadku muru berlińskiego, Korytarz Morze Północne-Bałtyk stanowi wyraz dążenia do bardziej zrównoważonego rozwoju gospodarczego w celu

zapewnienia większej konkurencyjności i wzrostu dostępności. W dążeniu tym ważną rolę do odegrania ma transport. Regiony leżące wzdłuż Korytarza mogą korzystać z bliskości swoich sąsiadów, nie tylko ze względu na cel integracji europejskiej, ale również ze względu na wymogi, jakie globalizacja stawia logistyce oraz na potrzebę połączenia z nowymi rynkami. Regiony i kraje dążą do nawiązywania relacji międzynarodowych w celu zwiększenia ich konkurencyjności.

Jednym z kluczowych aspektów Korytarza Morze Północne-Bałtyk jest próba wzmocnienia sieci transportowej jednolitego rynku wzdłuż tej osi. Wiąże się to z koniecznością poprawy połączeń transportowych pomiędzy sąsiadującymi regionami i państwami członkowskimi. Stopniowo proces ten stanowi przejście z poziomu połączeń lokalnych do poziomu połączeń regionalnych i krajowych aż po połączenia międzynarodowe z szerszym pojętym obszarem całej Europy.

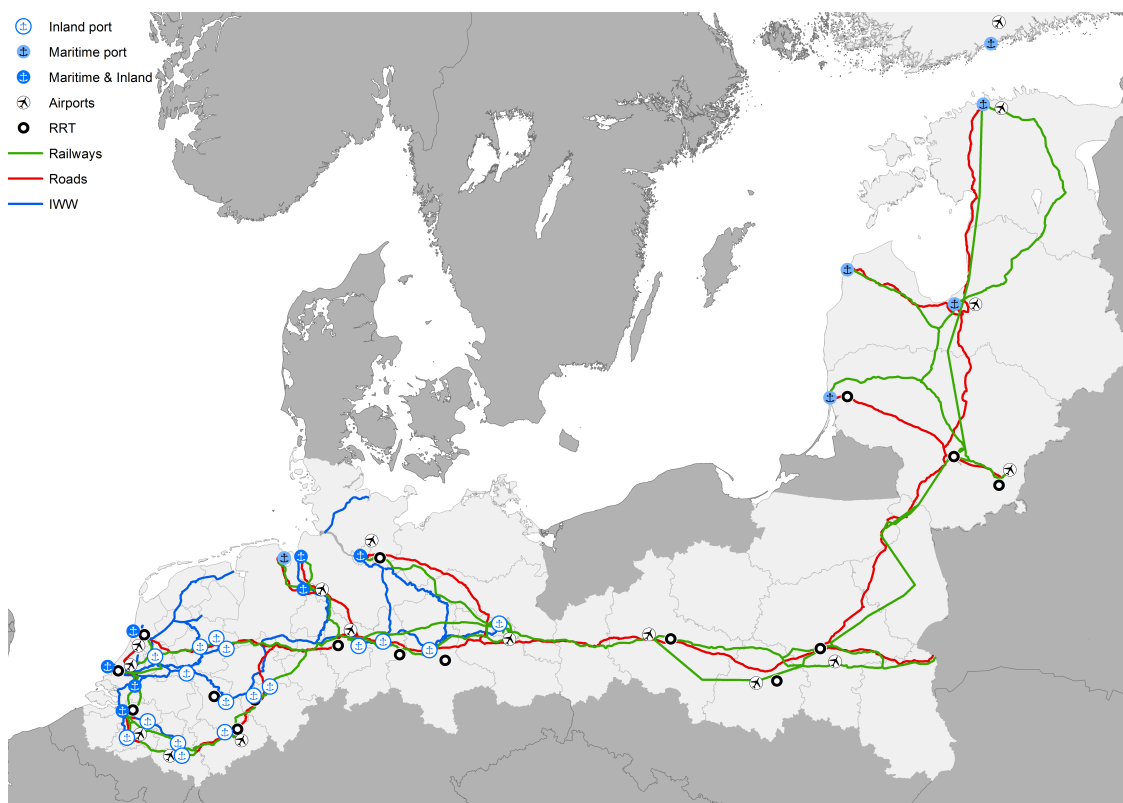
Korytarz ten łączy główne europejskie porty morskie położone na zachodzie Europy z najszybciej rozwijającym się regionem w Unii Europejskiej - Makroregionem Morza Bałtyckiego położonym w północno-wschodniej części kontynentu. Posiada on efektywną sieć śródlądowych dróg wodnych rozciągającą się od portów Morza Północnego aż po Berlin i obejmuje kilka głównych węzłów logistycznych w Europie. Korytarz charakteryzuje się dużym nasileniem ruchu towarowego i pasażerskiego na krańcach północnych i zachodnich, czyli w Finlandii, Niemczech, Holandii, Belgii i zachodniej części Polski. Jednak odcinek z Warszawy do Tallina charakteryzuje niewystarczająca infrastruktura transportowa, brak międzynarodowego połączenia kolejowego i nadmierne uzależnienie od transportu drogowego. Braki te negatywnie wpływają na rozwój spójności gospodarczej, zwłaszcza w krajach nadbałtyckich, które znajdują się na uboczu europejskich przepływów transportowych w stosunku do innych krajów leżących wzdłuż Korytarza. Ta zasadnicza dysproporcja w zakresie infrastruktury i usług transportowych stanowi główne wyzwanie dla Korytarza. Konieczne jest pilne podjęcie działań politycznych i inwestycyjnych w celu rozwijania międzynarodowych połączeń kolejowych wiodących poprzez kraje nadbałtyckie, tj. projekt Rail Baltica.

Wyzwania, jakie stawiane są zachodniej części Korytarza, często nie są związane z jakością infrastruktury, ale koniecznością zapewnienia zdolności przepustowej, co umożliwi jego bardziej efektywne wykorzystanie. Potrzebne są również działania służące poprawie połączeń transgranicznych oraz usprawnieniu stale zwiększających się potoków towarowych realizowanych transportem morskim i śródlądowym w świetle coraz to bardziej rygorystycznych wymogów środowiskowych wynikających z przepisów międzynarodowych i unijnych.

Nawet przy stosunkowo dobrej jakości infrastruktury kolejowej udział tej gałęzi transportu w przewozach ciągle jest na zbyt niskim poziomie. Zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozach towarowych stanowi poważne wyzwanie dla Korytarza zarówno w jego wschodniej, centralnej, jak i zachodniej części.

Dostosowanie sieci bazowej Korytarza Morze Północne-Bałtyk określono w Rozporządzeniu (UE) 1315/2013 (str. 152) w następujący sposób:

Helsinki - Tallin - Ryga
 Ventspils - Ryga
 Ryga - Kowno
 Kłajpeda - Kowno - Wilno
 Kowno - Warszawa
 Granica z Białorusią - Warszawa - Poznań - Frankfurt n. Odrą - Berlin - Hamburg
 Berlin - Magdeburg - Braunschweig - Hanower
 Hanower - Brema - Bremerhaven/Wilhelmshaven
 Hanower - Osnabrück - Hengelo - Almelo - Deventer - Utrecht
 Utrecht - Amsterdam
 Utrecht - Rotterdam - Antwerpia
 Hanower - Köln - Antwerpia



Inland port – Port żeglugi śródlądowej

Maritime port – Port morski

Maritime & Inland – Port morski i żeglugi śródlądowej

Airports – Lotnisko

RRT – terminal kolejowo – drogowy

Railways – Linie kolejowe

Roads – Drogi

IWW – Szlaki żeglugi śródlądowej

Mapa: Dostosowanie Sieci Bazowej Korytarza Morze Północne-Bałtyk

Korytarz Morze Północne-Bałtyk krzyżuje się z pięcioma innymi korytarzami: Korytarzem Morze Północne-Morze Śródziemne oraz Korytarzem Ren-Alpy w Holandii i Belgii, z Korytarzem Ren-Alpy, Korytarzem Skandynawia- Morze Śródziemne oraz

Korytarzem kraje Orientu/wschodnie wybrzeże Morza Śródziemnego w Niemczech, z Korytarzem Bałtyk-Adriatyk w Polsce oraz korytarzem Skandynawia - Morze Śródziemne w Finlandii.

Problemy transgraniczne

W zasięgu Korytarza leży osiem granic międzynarodowych: jedna morska i siedem lądowych. Istnieje również przejście graniczne między Polską a Białorusią, które stanowi unikalny punkt, w którym Korytarz łączy się bezpośrednio z infrastrukturą transportową kraju trzeciego z poza Unii Europejskiej.

Na niektórych odcinkach Korytarza brakuje infrastruktury kolejowej sieci bazowej o standardzie 1435 mm szerokości toru. W ramach rozwiązania tymczasowego, do momentu wybudowania infrastruktury sieci bazowej na odcinkach tych będzie wykorzystywana istniejąca infrastruktura sieci kompleksowej (szerokość toru 1520 mm).

Morskie przejście graniczne między **Finlandią** i **Estonią** znajduje się na wysokim poziomie rozwoju. Połączenia promowe zapewniają możliwość dojazdów między Helsinkami a Tallinem i umożliwiają rozwój biznesu, co stanowi unikalną sytuację w całym Korytarzu. Jednakże częściowo brakuje multimodalnych połączeń lądowych. W Helsinkach w 2015 roku ukończona zostanie budowa nowej obwodnicy kolejowej prowadzącej do lotniska. W Tallinie natomiast nie można poruszać się koleją między lotniskiem, centrum miasta i portem pasażerskim. Jednak pasażerska stacja końcowa linii kolejowej Rail Baltica o szerokości toru 1435 mm ma mieścić się w Ülemiste i zostanie ona połączona z lotniskiem (dla pasażerów podróżujących kolejką miejską) oraz portami w Tallinie (dla pasażerów podróżujących kolejką miejską i ładunków przewożonych za pośrednictwem terminalu intermodalnego w głównym porcie towarowym w Muuga).

Międzynarodowe pasażerskie i towarowe połączenia kolejowe między **Estonią** i **Łotwą** są ograniczone, a przejazd w ramach nich bezzasadnie czasochłonny. Połączenia lotnicze między Tallinem i Rygą istnieją, ale są rzadko wykorzystywane ze względu na wysoką cenę biletów za stosunkowo niewielką odległość przelotu (350 km) i niskie koszty alternatywnych usług autobusowych. Prace nad poprawą infrastruktury w ramach sieci kolejowej o szerokości toru 1520 mm zostały zakończone w Estonii, ale częściowo wciąż są one realizowane na Łotwie. Linia kolejowa Rail Baltica ma zapewnić połączenie pasażerskie i towarowe między trzema państwami nadbałtyckimi w postaci podwójnego, zelektryfikowanego toru o szerokości 1435 mm. Łotewskie władze planują również budowę (miejskiego) połączenia kolejowego z lotniska w Rydze do centrum miasta, a także międzynarodowej sieci kolejowej.

Główne połączenia między **Łotwą** i **Litwą** przebiegają drogą lądową. Międzynarodowe połączenia kolejowe dla pasażerów nie istnieją, w przeciwieństwie do obsługi transportu towarowego. Na Litwie odbudowa linii kolejowej o szerokości toru 1520 mm jeszcze nie została ukończona na odcinku w kierunku granicy z Łotwą (część Projektu

priorytetowego TEN-T nr 27). W październiku 2014 roku rządy Estonii, Łotwy i Litwy podpisały porozumienie mające na celu utworzenie spółki joint venture RB Rail, która zajmie się realizacją projektu budowy nowej linii kolejowej z Tallina przez Rygę i Kowno do litewskiej granicy z Polską w standardzie szerokości toru 1435 mm. Stanowi to robocze wprowadzenie do kluczowego projektu Rail Baltica.

Główne połączenia między **Litwą** i **Polską** również przebiegają drogą lądową. Obecnie władze litewskie są na końcowym etapie adaptacji nowej dwutorowej linii kolejowej na odcinku od polskiej granicy do Kowna. Na niektórych odcinkach tej linii istnieją osobne tory o standardzie europejskim (1435 mm). Na Litwie poprawę infrastruktury kolejowej o szerokości 1520 mm osiągnięto dzięki budowie dwutorowego połączenia (1435/1520 mm) z Šeštokai do granicy z Polską. Do końca 2015 roku planowane jest ukończenie dwutorowego odcinka o szerokości 1435 mm prowadzącego do Kowna. Infrastruktura kolejowa w Polsce na odcinku Warszawa – Białystok – granica z Litwą wymaga znacznej poprawy w celu zwiększenia prędkości jazdy. Narzędzia wspierające, takie jak analizy ekonomiczne, mogą być uwzględniane w procesie podejmowania decyzji dotyczących zakresu prac na poszczególnych odcinkach infrastruktury.

Odcinek między **Polską** a **Niemcami**, Warszawa - Poznań - Frankfurt (n. Odrą) - Berlin to jedno z najważniejszych połączeń transportowych w Europie, w szczególności dla obszaru Nadrenii, Zagłębia Ruhry oraz portów Morza Północnego. Przebiegające tam linie kolejowe są w większości dwutorowe i zelektryfikowane. Węzły w Berlinie, Hamburgu i Hanowerze stanowią punkty łączące trzy korytarze sieci bazowej: Morze Północne - Bałtyk, Skandynawia - Morze Śródziemne i kraje Orientu - wschodnie wybrzeże Morza Śródziemnego. Węzły Poznań, Łódź i Warszawa stanowią skrzyżowania między Korytarzami sieci bazowej Morze Północne - Bałtyk i Bałtyk - Adriatyk. W Warszawie istnieje także połączenie w postaci obwodnicy kolejowej dla transportu towarowego wiodące na wschód do granicy z Białorusią.

Między **Niemcami**, **Holandią** i **Belgią** istnieją autostradowe przejścia graniczne, które są zgodne z Rozporządzeniem. Jednak rosnący poziom ruchu wymaga ich ciągłego udoskonalania. Połączenia kolei wysokiej prędkości dostępne są między Holandią i Belgią oraz między Belgią i Niemcami. Niestety nie ma takich połączenia w korytarzu łączącym Holandię z Niemcami.

Głównym problemem związanym z międzynarodowym transportem kolejowym jest wdrożenie systemu ERTMS we wszystkich krajach w obrębie Korytarza. Istnieją jednak różnice co do zakresu i ram czasowych wdrażania tego systemu w poszczególnych krajach.

Kolejowy korytarz towarowy Nr 8 - Morze Północne - Bałtyk

Kolejowy korytarz towarowy Nr 8 (RFC8, szerokość toru 1435 mm) biegnie od Morza Północnego (Amsterdam/Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpia - Aachen) do Berlina, Warszawy i dalej na wschód do Terespoła (granica Polski z Białorusią) i na północ do

Kowna. Korytarz zostanie otwarty w listopadzie 2015 roku. W tym samym roku zostanie on przedłużony do Amsterdamu, Wilhelmshaven i Hamburgu, a także do Pragi. W krajach nadbałtyckich korytarz ten zostanie tymczasowo przedłużony dzięki istniejącej sieci szerokotorowej (1520 mm) wiodącej z Kowna do Tallina przez Rygę do czasu oddania do użytku linii Rail Baltica o szerokości toru 1435 mm.

Tematy horyzontalne

Autostrady morskie

Żegluga bliskiego zasięgu odgrywa ważną rolę dla wszystkich ośmiu państw członkowskich w obrębie Korytarza. Istnieje kilka bieżących i planowanych projektów dotyczących np. zwiększenia dostępności i rozwoju infrastruktury portów, budowy portów LNG (skroplony gaz ziemny) i pogłębiania torów wodnych.

Żegluga śródlądowa

Dostępny system żeglugi śródlądowej w Holandii, Belgii i Niemczech oferuje ogromne możliwości dla bardziej zrównoważonego transportu. Jednak należy wyeliminować kilka wąskich gardeł ograniczających przepustowość szlaków wodnych, takich jak śluzy, dostępne wysokości pod mostami i wymagane minimalne poziomy zanurzenia. Nie spełniono jeszcze innych wymagań jak wdrożenie systemów informacji rzecznej (RIS – River Information Systems) oraz zapewnienie dostępności ekologicznych paliw.

Inteligentne Systemy Transportowe

W państwach członkowskich Korytarza Morze Północne-Bałtyk wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) stopniowo staje się coraz bardziej powszechne nie tylko w transporcie drogowym, ale coraz częściej także w transporcie multimodalnym. Systemy te mogą odgrywać istotną rolę na przykład w usuwaniu zatorów operacyjnych związanych z załadunkiem pojazdów ciężarowych na statki typu Ro-Ro. W transporcie multimodalnym systemy ITS są wykorzystywane w transporcie transgranicznym i dla celów przewozów długodystansowych.

Cele Korytarza

Sieć bazowa Korytarza Morze Północne - Bałtyk ma na celu zapewnienie poprawy wewnętrznej spójności gospodarczej i społecznej pomiędzy północno-wschodnim regionem Morza Bałtyckiego, w szczególności w nowych państwach członkowskich (Estonia, Łotwa, Litwa, Polska) i głównych centrach gospodarczych zachodniej Europy. Korytarz będzie również stanowić ważne połączenie handlowe pomiędzy Unią Europejską a krajami trzecimi w Europie Wschodniej oraz Azji.

- Usunięcie wąskich gardeł i brakujących odcinków, w szczególności na obszarach przygranicznych; budowa linii kolejowych o standardowej europejskiej szerokości toru w krajach nadbałtyckich, co jest sprawą najwyższej wagi w celu stworzenia spójnej sieci kolejowej w tym Korytarzu.

- Regiony położone wzdłuż Korytarza powinny być odpowiednio wyposażone w infrastrukturę transportową. Potrzebne są liczne inwestycje infrastrukturalne w koleje, porty i żeglugę śródlądową. Należy również zintensyfikować wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych.
- Aby kształtować sieć bazową w takim zakresie, by na wszystkich przejściach granicznych zapewnić płynny ruch, usprawnić kontrolę graniczną, zapewnić ochronę granic oraz możliwie sprawne i wydajne realizowanie innych procedur kontroli granicznej w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu (choć wzdłuż Korytarza już istnieją skutecznie działające przejścia graniczne), należy zmierzyć się z pewnymi wciąż nierozwiązanymi problemami związanymi z zarządzaniem i intermodalnością.
- Sieć bazowa gwarantuje optymalną integrację wszystkich rodzajów transportu (multimodalność), a interoperacyjność krajowych i transeuropejskich sieci transportowych stanie się faktem dzięki usunięciu barier technicznych i administracyjnych.
- Promowanie transportu morskiego i autostrad morskich przez Unię Europejską. Korytarz Morze Północne - Bałtyk jest silnie uzależniony od żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i żeglugi śródlądowej. Pojawienie się coraz ostrzejszych wymogów ochrony środowiska musi prowadzić do bardziej efektywnych rozwiązań multimodalnych oraz poszukiwania nowych multimodalnych szlaków handlowych.
- Należy zapewnić znaczące wsparcie dla realizacji i wdrażania aplikacji telematycznych oraz promowania innowacyjnego rozwoju technologicznego. Korytarz musi zyskać pozycję lidera w dziedzinie ITS i dążyć do jej utrzymania.
- Działania w zakresie ochrony środowiska w postaci korzystania z ekologicznych paliw i alternatywnych układów napędowych, a także promowania transportu niskoemisyjnego powinno skutkować znacznym zmniejszeniem emisji CO₂ w Unii Europejskiej.

Projekty

Zestawienie projektów wg krajów i rodzajów transportu przedstawiono w poniższej tabeli:

Rodzaj transportu/ Państwo członkowskie	Transport kolejowy	Transport drogowy	Porty i żegluga śródlądowa	Transport lotniczy	Ogółem
Finlandia	18	3	4	1	26
Estonia	5	4	10	2	21
Łotwa	9	21	9	2	41
Litwa	21	5	5	14	45
Polska	13	6	0	0	19
Niemcy	24	23	27	1	75
Holandia	12	5	27	0	44
Belgia	20	0	0	0	20
Ogółem	122	67	82	20	291

Die Studie zum Nordsee-Ostsee Kernnetzkorridor (DE)

Die Studie zum Nordsee-Ostsee Kernnetzkorridor (North Sea – Baltic Core Network Corridor, NSB CNC, 2014) wurde vom Proximare-Konsortium im Auftrag der Europäischen Kommission, Direktorat Allgemeine Mobilität und Verkehr, erarbeitet. Proximare setzt sich zusammen aus den Unternehmen TRINITI (Estland), Malla Paaajanen Consulting (Finnland), Norton Rose Fulbright LLP (Großbritannien), IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH (Deutschland) und Goudappel Coffeng BV (Niederlande).

Kurze Zusammenfassung

Der Nordsee-Ostsee Kernnetzkorridor NSB CNC verbindet Europas führende Seehäfen im Westen mit der am schnellsten wachsenden Entwicklungsregion in der EU - der Ostsee-Makroregion im Nordosten. Der Korridor weist hohe Fracht- und Passagieraufkommen auf, insbesondere in Finnland (Helsinki), Deutschland, den Niederlanden und Belgien sowie im westlichen und zentralen Teil Polens. Indes ist der lange Abschnitt von Warschau nach Tallinn von unzulänglicher Verkehrsinfrastruktur, fehlenden internationalen Bahnangeboten und starker Abhängigkeit vom Straßentransport gekennzeichnet. Das Projekt Rail Baltic ist initiiert worden, um eine bisher fehlende Normalspurverbindung von Tallinn bis zur litauisch-polnischen Grenze zu realisieren. Andere größere Herausforderungen beinhalten die Kapazitätssteigerung der Meerschleusen in Amsterdam, die Verbesserung der Meerzugänglichkeit der wichtigsten Seehäfen sowie die Steigerung der Kapazität des Binnenwasserstraßensystems in den Niederlanden, Belgien und Deutschland. Auch wurde die Notwendigkeit erkannt, die am intensivsten genutzten Eisenbahnabschnitte in Deutschland und Polen sowie Engpässe im Hauptstraßennetz nahe der großen Agglomerationen im westlichen Teil des Korridors zu modernisieren oder auszubauen. Am nördlichen Ende des Korridors bildet das Helsinki-Tallinn Twin City Konzept ein gutes Beispiel für wirtschaftliche Kooperation und Entwicklung zweier Hauptstädte.

Zusammenfassung

Unter den Korridoren des Kernnetzwerks hat der 3.200 km lange Nordsee – Ostsee Korridor das Potenzial, einer der ökonomisch vielfältigsten in der Europäischen Union zu werden. **Der Korridor besitzt 16 Kernnetz-Flughäfen, 13 Kernnetz-Seehäfen, 18 Kernnetz-Binnenhäfen und 17 KV-Terminals des Kernnetzes.** Der Korridor verbindet die Hauptstädte aller acht betroffenen Staaten: Helsinki, Tallinn, Riga, Vilnius, Warschau, Berlin, Brüssel und Amsterdam. Darüber hinaus sind **17 urbane Knoten, 20 Kernnetzknotten und 44 Regionen** Bestandteile des Korridors.

Fünfundzwanzig Jahre nach dem Fall der Berliner Mauer sucht der Nordsee – Ostsee Korridor ein besseres Gleichgewicht wirtschaftlicher Entwicklung, mit größerer Wettbewerbsfähigkeit und Zugänglichkeit. Der Verkehr spielt eine führende Rolle bei Konnektivität und Wachstum. Die Regionen entlang des Korridors können von ihren

Nachbarn profitieren, nicht nur aufgrund des Ziels der europäischen Integration, sondern auch wegen der logistischen Anforderungen der Globalisierung und des Erfordernisses, sich mit neuen Märkten zu verbinden. Regionen und Länder suchen internationale Beziehungen, um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu steigern.

Einer der Schlüsselaspekte des NSB CNC ist der Versuch, das Verkehrsnetz der Binnenmärkte entlang dieser Achse zu stärken. Dies beinhaltet die Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen den Nachbarregionen und Mitgliedsstaaten. Dieser Prozess baut sich auf von lokalen über regionale und nationale bis hin zu transnationalen Verbindungen in das weitere Europa.

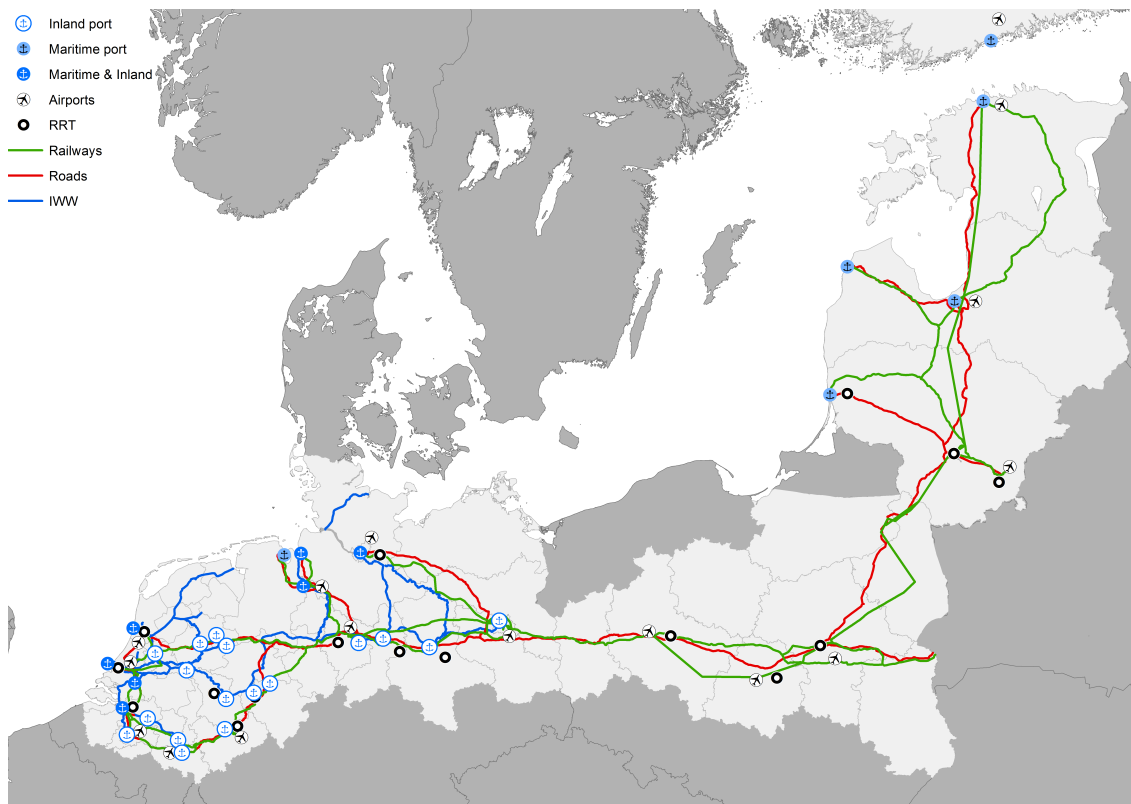
Der Korridor verbindet Europas führende Seehäfen im Westen mit der am schnellsten wachsenden Entwicklungsregion in der EU - der Ostsee-Makroregion im Nordosten. Der Korridor besitzt ein effektives Binnenwasserstraßennetz, das sich von den Nordseehäfen bis zum Knoten Berlin erstreckt und einige der führenden Logistikschwerpunkte in Europa einbezieht. Der Korridor weist hohe Fracht- und Passagieraufkommen auf, insbesondere in Finnland (Helsinki), Deutschland, den Niederlanden und Belgien sowie im westlichen und zentralen Teil Polens. Indes ist der lange Abschnitt von Warschau nach Tallinn von unzulänglicher Verkehrsinfrastruktur, fehlenden internationalen Bahnangeboten und starker Abhängigkeit vom Straßentransport gekennzeichnet. Diese Defizite unterminieren die positive Entwicklung ökonomischer Annäherung, besonders in den baltischen Staaten, die weniger als die anderen Länder entlang des Korridors mit den europäischen Transportströmen verbunden sind. Das fundamentale Ungleichgewicht von Verkehrsinfrastruktur und Instandhaltung stellt die größte Herausforderung des Korridors dar. Es werden dringend politische und investive Maßnahmen gebraucht, um ein internationales Bahnangebot durch die baltischen Staaten (Projekt Rail Baltic / Rail Baltica) aufzubauen.

Im westlichen Teil des Korridors liegen die Herausforderungen oft nicht in der Qualität der Infrastruktur, sondern in der Beseitigung lokaler Kapazitätsengpässe und den Bedingungen für eine effizientere Nutzung. Ernsthaftige Aktivitäten werden zudem benötigt, um die grenzüberschreitenden Verbindungen zu verbessern und die wachsenden Transporte des Seeverkehrs und der Binnenschifffahrt vor dem Hintergrund strengerer Umweltauflagen aufgrund von internationalen und EU-Bestimmungen zu fördern.

Selbst mit einer relativ guten Qualität der Eisenbahninfrastruktur ist der Anteil der Eisenbahn am Gesamtverkehr klein. Den Anteil der Eisenbahn im Güterverkehr zu erhöhen ist eine große Herausforderung im östlichen, aber auch zentralen und westlichen Teil des Korridors.

Der Verlauf des Nordsee-Ostsee Kernnetzkorridors ist in der Anordnung (EU) 1315/2013 (Seite 152) wie folgt definiert:

Helsinki – Tallinn – Rīga
 Ventspils – Rīga
 Rīga– Kaunas
 Klaipėda – Kaunas – Vilnius
 Kaunas – Warszawa
 BY border – Warszawa – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hamburg
 Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover
 Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven
 Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht
 Utrecht – Amsterdam
 Utrecht – Rotterdam – Antwerpen
 Hannover – Köln – Antwerpen



Inland port – Binnenhafen
Maritime port – Seehafen
Maritime & Inland port – See- und Binnenhafen
Airport – Flughafen
RRT – KV-Terminal
Railways – Eisenbahnstrecken
Roads – Straßen
IWW – Binnenwasserstraßen

Karte: Verlauf des Nordsee-Ostsee Kernnetzkorridors

Der NSB CNC hat Überschneidungen mit fünf anderen Korridoren: mit dem Nordsee-Mittelmeer und dem Rheingebiet-Alpen Korridor in den Niederlanden und Belgien, mit dem Rheingebiet-Alpen, dem Skandinavien-Mittelmeer und dem Orient/Östliches

Mittelmeer Korridor in Deutschland, mit dem Ostsee-Adria Korridor in Polen und mit dem Skandinavien-Mittelmeer Korridor in Finnland.

Grenzüberschreitende Aspekte

Es gibt acht mit diesem Korridor verbundene internationale Grenzen: eine See- sowie sieben Landgrenzen. Es gibt auch eine Grenzquerung zwischen Polen und Belarus, dem einzigen Fall einer direkten Verbindung zweier EU-Staaten des Korridors unter Nutzung der Verkehrsinfrastruktur eines Drittlandes.

In langen Abschnitten des Korridors fehlt die Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes (UIC-Spurweite 1435 mm). In diesen Abschnitten wird die vorhandene Infrastruktur (1520 mm) des flächenerschließenden Netzes (Comprehensive Network) verwendet, bis die Kernnetzinfrastuktur realisiert ist.

Der Seegrenzverkehr zwischen **Finnland** und **Estland** ist hoch entwickelt. Die Fährverbindungen ermöglichen interkommunale Pendleraktivität und Geschäftsentwicklung, was einzigartig für den Korridor ist. Jedoch fehlen teilweise multimodale Verbindungen ins Hinterland. In Helsinki wird die neue Ringbahnverbindung zum Flughafen in 2015 fertiggestellt. In Tallinn fehlt gegenwärtig eine Stadtbahnverbindung zwischen dem Flughafen, dem Stadtzentrum und dem Passagierhafen. Indes wird das Projekt Rail Baltic (Spurweite 1435 mm) so geplant, dass über die Station Ülemiste der Flughafen und der Passagierhafen (jeweils per Stadtbahn) erreicht werden können. Der Hauptfrachthafen von Muuga wird über ein KV-Terminal angebunden sein.

Zwischen **Estland** und **Lettland** sind internationale Eisenbahnverbindungen im Personen- und Güterverkehr limitiert und unzumutbar zeitraubend. Flugverbindungen existieren zwischen Tallinn und Riga, diese werden aber aufgrund der geringen Entfernung (350 km) und des gut nutzbaren und kostengünstigen Busangebotes wenig frequentiert. Während Infrastrukturverbesserungen im estnischen Breitspurnetz (Spurweite 1520 mm) der Bahn bereits abgeschlossen sind, werden diese in Lettland teilweise noch durchgeführt. Das Projekt Rail Baltic verfolgt das Ziel, die drei baltischen Staaten mit einer zweigleisigen, elektrifizierten Normalspurtrasse (Spurweite 1435 mm) für Personen- und Güterverkehr zu verbinden. Lettland plant darüber hinaus eine Stadtbahnverbindung vom Flughafen Riga in das Stadtzentrum mit Anschluss an das internationale Eisenbahnnetz.

Zwischen **Lettland** und **Litauen** existieren hauptsächlich Straßenverbindungen. Internationale Eisenbahnverbindungen werden nur im Güterverkehr angeboten. In Litauen ist die Rekonstruktion der Breitspurstrecke (Spurweite 1520 mm) in Richtung lettischer Grenze noch nicht abgeschlossen (TEN-T Priority Project 27). Im Oktober 2014 unterzeichneten die Regierungen von Estland, Lettland und Litauen eine Vereinbarung zur Bildung einer Joint Venture Gesellschaft (RB Rail), um das Rail Baltic Projekt (Tallinn – Riga – Kaunas – Grenze PL) zu implementieren. Dies bedeutet den operativen Start des Großprojektes.

Zwischen **Litauen** und **Polen** dominiert der Straßenverkehr. Gegenwärtig wird auf litauischer Seite die Eisenbahnstrecke zwischen der polnischen Grenze und Kaunas ausgebaut. Die Maßnahmen sind weit fortgeschritten, ihr Abschluss ist für Ende 2015 geplant. Die Strecke wird überwiegend doppelgleisig (Spurweiten 1435/1520 mm in einem Gleis) konfiguriert. Einige Abschnitte werden zweigleisig sein, d.h. mit jeweils einem Gleis in Breit- und Normalspur. Auf polnischer Seite sind auf den Strecken von Warschau über Białystok bis zur litauischen Grenze umfangreiche Maßnahmen zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit erforderlich. Die Anwendung geeigneter Instrumente (z.B. von Wirtschaftlichkeitsanalysen) kann die Entscheidungsfindung zum Ausbaugrad von Teilstrecken unterstützen.

Polen und **Deutschland** verbindet die Eisenbahnstrecke Warschau - Poznań - Frankfurt (Oder) – Berlin, eine der wichtigsten Eisenbahnverbindungen in Europa, insbesondere für das Rhein/Ruhr-Gebiet und die Nordseehäfen. Die Teilstrecken sind zweigleisig und elektrifiziert. Die Knoten Berlin, Hamburg und Hannover sind Kreuzungspunkte mit den Kernnetzkorridoren North Sea - Baltic, Scandinavian - Mediterranean und Orient - East/Med. Auf polnischer Seite bilden die Knoten Poznań, Łódź und Warschau Kreuzungspunkte mit dem Kernnetzkorridor Baltic - Adriatic. Darüber hinaus existiert eine wichtige Eisenbahnverbindung für den Güterverkehr in Richtung Grenze Polen/Belarus.

Zwischen **Deutschland**, den **Niederlanden** und **Belgien** werden grenzüberschreitende Autobahnen genutzt, die den Anforderungen der EU-Anordnung entsprechen. Dennoch erfordert das wachsende Verkehrsaufkommen einen fortlaufenden Ausbau. Bahnseitig sind zwischen den Niederlanden und Belgien sowie Belgien und Deutschland Hochgeschwindigkeitsstrecken verfügbar. Dem gegenüber fehlt eine entsprechend konfigurierte Strecke entlang des NSB CNC zwischen den Niederlanden und Deutschland.

Ein Kernthema grenzüberschreitender Eisenbahnverbindungen ist die Einführung von ERTMS in den Kernstreckennetzen aller Länder entlang des Korridors. Hier wird deutlich, dass zwischen Ländern Unterschiede im Umfang und der zeitlichen Einordnung der ERTMS-Implementierung existieren.

Eisenbahnfrachtkorridor Nr. 8 - Nordsee - Ostsee

Der Eisenbahnfrachtkorridor Nr. 8 (Rail Freight Corridor Nr 8 - North Sea - Baltic, RFC8, 1435 mm Normalspurweite) verläuft von der Nordsee (Amsterdam/Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpen - Aachen) über Berlin, Warschau und setzt sich ostwärts in Richtung Terespol (Grenze PL/BY) sowie nach Norden in Richtung Kaunas fort. Der RFC8 wird im Jahr 2015 bis Amsterdam, Wilhelmshaven und Hamburg verlängert, eine Erweiterung wird auch bis Prag erfolgen. In den baltischen Staaten wird dieser Korridor von Kaunas über Riga nach Tallinn ausgeweitet, unter vorläufiger Nutzung des 1520 mm Netzes. Mit Inbetriebnahme der Rail Baltic (UIC-Spurweite 1435 mm) wird dann die neue Linienführung genutzt.

Querschnittsthemen

Meeresautobahnen

Kurzstreckenseeverkehr spielt eine wichtige Rolle für alle acht Mitgliedsstaaten im Korridor. Es gibt mehrere laufende und geplante Projekte, z. B. zur Hafenzugänglichkeit, Hafenentwicklung, LNG-Entwicklung und Vertiefung von Fahrgewässern.

Binnenwasserstraßen

Das verfügbare Binnenwasserstraßensystem in den Niederlanden, Belgien und Deutschland bietet sehr gute Möglichkeiten für eine Verlagerung von Verkehrsvolumen auf das nachhaltigere Verkehrssystem. Jedoch ist dafür die Beseitigung einiger Kapazitätsengpässe in Bezug auf Schleusen, CEMT-Klassen, Brückenhöhen und minimale Tauchtiefen erforderlich. Auch müssen weitere Anforderungen wie die vollständige Implementierung von Flussinformationssystemen (River Information Services, RIS) und die Verfügbarkeit alternativer Kraftstoffe erfüllt werden.

Intelligente Verkehrssysteme

In den Mitgliedsstaaten des NSB CNC finden Intelligente Verkehrssysteme (Intelligent Transport Systems, ITS) nicht nur im Straßenverkehr, sondern zunehmend auch im multimodalen Verkehr Anwendung. ITS spielen z. B. eine entscheidende Rolle bei der Vermeidung betrieblicher Engpässe bei der Verladung von Lkws auf RoRo-Schiffe. Multimodale ITS werden auch für Grenzregionen und das Fernpendeln entwickelt.

Ziele des Korridors

Mit dem Nordsee-Ostsee Kernnetzkorridor NSB CNC wird das Ziel verfolgt, die interne ökonomische und soziale Angleichung zwischen der nordöstlichen Ostseeregion, besonders den neuen Mitgliedsstaaten (EE, LV, LT, PL), und den großen Wirtschaftszentren im Westen der EU zu verbessern. Der Korridor formt auch eine wichtige Handelsverbindung zwischen der EU und Drittländern in Osteuropa und Asien.

- Beseitigung von Engpässen und Überbrückung von fehlenden Verbindungen besonders in Grenzregionen. Die Etablierung der europäischen Normalspur-Eisenbahn in den baltischen Staaten ist von höchster Bedeutung, um ein konsistentes Bahnnetz im Korridor zu schaffen.
- Die Regionen entlang des Korridors sollen mit adäquater Verkehrsinfrastruktur versorgt werden. Es sind verschiedene Infrastrukturinvestitionen in Eisenbahnen, Häfen und Binnenwasserstraßen erforderlich. Der Grad der ITS-Nutzung ist zu erhöhen.
- Das Kernnetz ist in einem Maße zu gestalten, dass an allen Grenzübergängen reibungslose Verkehrsflüsse und effiziente Grenzkontrollen, -überwachungen und

andere Grenzkontrollverfahren für alle Verkehrsträger möglich sind. Während bereits effiziente Grenzübergänge entlang des Korridors existieren, bestehen noch immer einige intermodale und administrative Probleme.

- Das Kernnetz soll eine optimale Integration aller Verkehrsträger (Multimodalität) garantieren, und das Entfernen von technischen und Verwaltungsbarrieren soll Interoperabilität für nationale und transeuropäische Verkehrsnetze sicherstellen.
- EU-Förderung des Seeverkehrs und von Meeresautobahnen; der NSB CNC ist stark vom Kurzstreckenseeverkehr und von Binnenwasserstraßen abhängig. Zunehmend härtere Umweltaforderungen müssen zu effizienterer Multimodalität und zur Suche nach neuen multimodalen Handelswegen führen.
- Eine bedeutsame Unterstützung muss der Realisierung und Verbreitung von Telematik-Anwendungen und der Förderung innovativer technologischer Entwicklungen zukommen. Der NSB CNC muss sich als führend im ITS-Bereich etablieren und sollte bestrebt sein, diese Position zu halten.
- Umweltschutzmaßnahmen durch die Nutzung alternativer Antriebssysteme und Treibstoffe und als auch das Werben für den klimafreundlichen Verkehr sollten zur Erfüllung der CO₂ - Reduktionsvorgaben der Europäischen Union beitragen. Effektive Maßnahmen werden erforderlich sein, um die Verfügbarkeit alternativen Treibstoffs sicherzustellen.

Projekte

Die folgende Übersicht zeigt die Verteilung von Projekten nach Ländern und Verkehrsträgern:

Verkehrsträger/ Mitgliedsstaat	Eisen- bahnen	Straßen	Häfen und Binnenwasser straßen	Flughäfen	Summe
Finnland	18	3	4	1	26
Estland	5	4	10	2	21
Lettland	9	21	9	2	41
Litauen	21	5	5	14	45
Polen	13	6	0	0	19
Deutschland	24	23	27	1	75
Niederlande	12	5	27	0	44
Belgien	20	0	0	0	20
Summe	122	67	82	20	291

Het Corridorplan voor de corridor tussen de Noordzee en de Oostzee (NL)

Het Corridorplan voor de corridor tussen de Noordzee en de Oostzee (2014) is in opdracht van de Europese Commissie / Directoraat Generaal Mobiliteit en Transport opgesteld door het Proximare consortium. Het consortium bestaat uit de bedrijven TRINITI (Estland), Malla Paajanen Consulting (Finland), Norton Rose Fulbright LLP (Verenigd Koninkrijk), IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH (Duitsland), en Goudappel Coffeng BV (Nederland).

Overzicht

De Corridor in het kernnetwerk tussen de Noordzee en de Oostzee verbindt Europa's grootste zeehavens in het Westen met de zich snel ontwikkelende EU-regio's rond de Oostzee in het Noordoosten van het continent.

De Corridor wordt gekarakteriseerd door omvangrijke hoeveelheden vervoerde vracht en passagiers in de westelijke en noordelijke delen (Finland, Duitsland, Nederland, België en de westelijke delen van Polen). Daarentegen wordt het lange middendeel tussen Warschau en Tallinn gekenmerkt door tekortkomingen in de transport infrastructuur, het ontbreken van een internationale spoorwegverbinding en een grote afhankelijkheid van wegtransport. Het Rail Baltica project is opgestart met als doel om invulling te geven aan de ontbrekende schakel van een spoorwegverbinding tussen Tallinn en de Litouws-Poolse grens met een standard Europese spoorbreedte (1435 mm). Andere belangrijke uitdagingen langs deze Corridor betreffen de capaciteitsuitbreiding van de zeesluizen die toegang bieden tot de Amsterdamse zeehaven, de verbetering van de maritieme bereikbaarheid van zeehavens in het algemeen, en het vergroten van de capaciteit van het binnenvaartnetwerk in Nederland, België en Duitsland. De behoefte aan de bouw en de modernisering van de meest intensief gebruikte rail-baanvakken in Duitsland en Polen, en van knelpunten in wegvakken nabij de grootste agglomeraties in het westelijk deel van de corridor wordt door deze studie bevestigd. In het noordelijke uiteinde van de Corridor vormt het concept van de Helsinki-Tallinn dubbelstad een goed voorbeeld van economische samenwerking en ontwikkeling tussen steden.

Managementsamenvatting

Van alle corridors die onderdeel uitmaken van het kernnetwerk heeft de Corridor tussen Noordzee en Oostzee de potentie om vanuit economisch perspectief een van de meest gediversiviseerde corridors te worden. **De Corridor tussen de Noordzee en de Oostzee omvat 16 vliegvelden, 13 zeehavens, 18 binnenvaarthavens en 17 rail-road terminals, die alle onderdeel van het kernnetwerk uitmaken.** De Corridor verbindt de hoofdsteden van alle acht aanliggende landen. Daarnaast omvat

de Corridor **17 stedelijke knooppunten, 20 knooppunten van het kernnetwerk en 44 regio's.**

Vijftientwintig jaar na de val van de Berlijnse Muur is er in het gebied van de corridor een behoefte aan een betere balans in de economische ontwikkeling, en aan een verbetering van het concurrentievermogen en van de bereikbaarheid. Verbeterde transportmogelijkheden moeten een belangrijke bijdrage leveren aan de bereikbaarheid en aan de economische groei.

Regio's rond de Corridor kunnen profiteren van de nabijheid van naburige regio's, niet alleen door de voortschrijdende Europese integratie, maar ook doordat de globalisering eisen stelt aan logistieke processen en de behoefte om nieuwe markten aan te boren. Regio's en landen zijn op zoek naar internationale relaties teneinde hun concurrentievermogen te vergroten.

Een van de kernaspecten van de Corridor tussen de Noordzee en de Oostzee is het hernieuwde voornemen om de gemeenschappelijke markt langs deze as te gaan versterken. Dit omvat het versterken van de transportverbindingen tussen naburige regio's en lidstaten. Het geleidelijke proces van lokale verbeteringen, regionale verbeteringen en nationale verbeteringen leidt uiteindelijk tot een versterking van grensoverschrijdende verbindingen in geheel Europa.

De Corridor in het kernnetwerk tussen de Noordzee en de Oostzee verbindt Europa's grootste zeehavens in het westen met de zich snel ontwikkelende EU-regio's rond de Oostzee in het Noordoosten van het continent. De Corridor omvat een doeltreffend binnenvaartnetwerk dat zich uitstrekt van de Noordzee-havens tot Berlijn, en dat verschillende logistieke knooppunten met elkaar verbindt.

De Corridor wordt gekarakteriseerd door omvangrijke hoeveelheden vervoerde vracht en passagiers in de westelijke en noordelijke delen (Finland, Duitsland, Nederland, België en de westelijke delen van Polen). Daarentegen wordt het lange middendeel tussen Warschau en Tallinn gekenmerkt door tekortkomingen in de transportinfrastructuur, het ontbreken van een internationale spoorwegverbinding en een grote afhankelijkheid van wegtransport. Deze tekortkomingen ondermijnen de positieve ontwikkeling van de economische integratie, met name in de Baltische landen die minder goed verbonden zijn met de grote Europese transportstromen dan de andere landen langs de Corridor. Deze fundamentele onbalans van transportinfrastructuur en transportdiensten vormt de belangrijkste uitdaging voor de Corridor. Politieke acties en investeringsmaatregelen zijn urgent benodigd om een internationale spoorverbinding, het Rail Baltica project, door de Baltische landen tot stand te brengen.

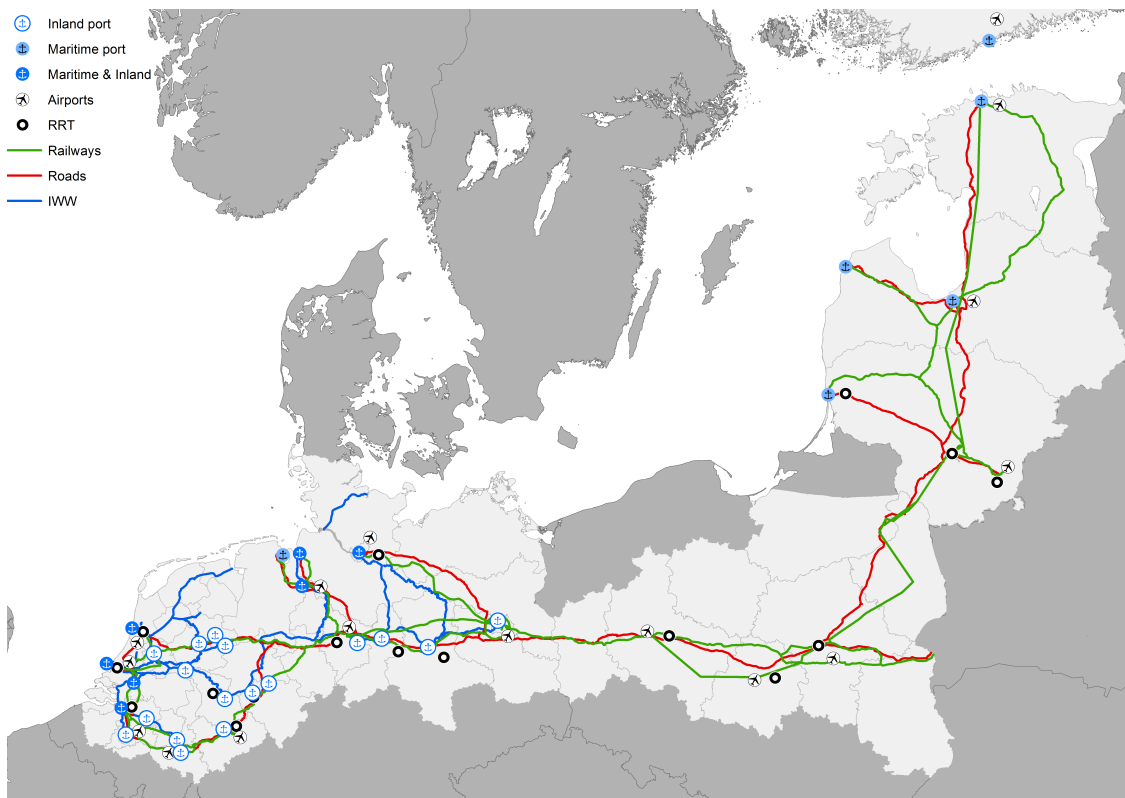
In het westelijk deel van de Corridor liggen de uitdagingen vaak niet in de gebrekkige kwaliteit van de infrastructuur, maar in de voorwaarden waaronder er gebruik van kan worden gemaakt. Daarnaast gaat het om het wegnemen van lokaal aanwezige

capaciteitsknelpunten waardoor een optimaler gebruik van de infrastructuur kan worden gemaakt. Belangrijke acties zijn ook nodig om de grensoverschrijdende verbindingen te verbeteren, en om de groeiende vrachtstromen via zeevaart en binnenvaart te faciliteren, dit mede in het licht van striktere milieueisen die voortkomen uit internationale en EU-regelgeving.

Zelfs bij een relatief goede kwaliteit van de spoorinfrastructuur blijkt het aandeel van het spoorvervoer op dit moment beperkt. Een toename van het aandeel in het totale transport is een grote uitdaging in zowel het oostelijke als het westelijke deel van de Corridor.

Het trace van de Corridor van de Noordzee naar de Oostzee als onderdeel van het kernnetwerk is als volgt vastgelegd in de Verordening (EU) 1315/2013 (pag.152):

- Helsinki – Tallinn – Rīga
- Ventspils – Rīga
- Rīga– Kaunas
- Klaipėda – Kaunas – Vilnius
- Kaunas – Warschau
- BY grens – Warschau – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlijn – Hamburg
- Berlijn – Magdeburg – Braunschweig – Hannover
- Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven
- Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht
- Utrecht – Amsterdam
- Utrecht – Rotterdam – Antwerpen
- Hannover – Keulen – Antwerpen



Inland port : Binnenhaven
Maritime port : Zeehaven
Maritime & Inland : Zee-&Binnenhaven
Airports : Luchthavens
RRT : Overslagterminals voor weg- en spoorvervoer
Railroads : Spoorwegen
Roads : Wegen
IWW : Binnenwateren

Kaart: Tracé van de Corridor Noordzee – Oostzee als onderdeel van het kernnetwerk

De Corridor kruist met vijf andere corridors van het kernnetwerk: met de corridor's Noordzee – Middellandse Zee en Rijn – Alpen in Nederland en België. In Duitsland kruist de Corridor met de andere corridors Rijn-Alpen, Scandinavië – Middellandse Zee en Oriënt / Oostelijke Middellandse Zee. In Polen kruist de Corridor met de corridor Oostzee – Adriatische Zee, en in Finland met de corridor Scandinavië – Middellandse Zee.

Grensoverschrijdende thema's

Binnen de Corridor zijn acht internationale grenzen aanwezig: één zeegrens en zeven grenzen via landverbindingen. Daarnaast is er een grensovergang tussen Polen en Wit-Rusland die de enige landverbinding vormt met de transport infrastructuur van een niet-EU land.

Op grote delen van de Corridor is er geen spoorwegverbinding met standaard Europese spoorbreedte (1435 mm) aanwezig. In plaats daarvan wordt hier tijdelijk gebruik gemaakt van bestaande spoorverbindingen met spoorbreedte 1520 mm totdat de spoorverbinding met standard Europese spoorbreedte is gerealiseerd.

De veerverbindingen over de zeegrens tussen Finland en Estland zijn sterk ontwikkeld. De veerverbindingen bieden goede voorwaarden voor woon-werk verkeer tussen de steden onderling en voor zakelijke ontwikkelingen, hetgeen uniek is voor deze Corridor. Er is echter sprake van deels ontbrekende multimodale achterlandverbindingen. In Helsinki zal de nieuwe Ring-Rail-verbinding met de luchthaven worden voltooid in 2015. In Tallinn mist momenteel een stedelijke railverbinding tussen de luchthaven, het stadscentrum en de passagiersveerhaven. Echter, de eindhalte van de Rail Baltic spoorverbinding (1435 mm) is gepland in Ülemiste dat verbonden wordt met de havens van Tallinn (voor passagiers via een stedelijke railverbinding, en voor vracht door middel van een intermodale terminal in de grootste vracht haven te Muuga).

Tussen Estland en Letland zijn de internationale spoorverbindingen voor zowel passagiers als vracht beperkt beschikbaar en onnodig tijdrovend. Er zijn luchtverbindingen tussen Tallinn en Riga, maar deze worden minder vaak gebruikt vanwege de hoge prijzen voor de relatief korte verbinding (350 km), en vanwege de beschikbaarheid van snelle en goedkope busverbindingen. Verbeteringen aan het

bestaande breedspoor-netwerk in Estland zijn inmiddels afgerond, maar in Letland wordt hier deels nog aan gewerkt.

Het Rail Baltic project moet de drie Baltische landen voor zowel passagiers als vracht met elkaar verbinden via een geëlectriceerd dubbelspoor met standaard Europese spoorbreedte (1435 mm). De (stedelijke) railverbinding van de luchthaven van Riga naar het stadscentrum en de aansluiting op het internationale spoornetwerk zijn ook gepland door de Letse autoriteiten.

Tussen Letland en Litouwen bestaan de belangrijkste transportverbindingen uit wegverbindingen. Internationale spoorverbindingen voor passagiers ontbreken. Vrachtvervoer per spoor is wel mogelijk. In Litouwen moet de reconstructie van de bestaande breedspoorverbinding nog worden afgerond op delen nabij de Letse grens (onderdeel van het TEN-T prioritaire project 27). In oktober 2014 hebben de regeringen van Estland, Letland en Litouwen een overeenkomst ondertekend waarin is vastgelegd dat een gezamenlijke onderneming RB Rail wordt opgericht die het project zal realiseren om een nieuwe railverbinding met standaard Europese spoorbreedte (1435 mm) tot stand te brengen van Tallinn via Riga en Kaunas naar de Litouws-Poolse grens. Dit betekent het operationele begin voor het Rail Baltic project.

Tussen Litouwen en Polen bestaan de belangrijkste transportverbindingen uit wegverbindingen. Momenteel werken de Litouwse autoriteiten aan het voltooien van het trace met duale spoorbreedte tussen de Poolse grens en Kaunas. Op bepaalde delen van dit trace is er sprake van een afzonderlijk trace voor het nieuwe spoor met standaard Europese spoorbreedte (1435 mm). In Litouwen zijn de verbeteringen aan de bestaande spoorverbindingen met breedspoor (1520 mm) en aan de duale spoorverbinding 1435/1520 mm tussen Šeštokai en de Poolse grens inmiddels afgerond. De voltooiing van de volledige 1435 mm en duale spoorverbinding tot aan Kaunas is voor eind 2015 voorzien. De spoorinfrastructuur tussen Warschau, Białystok en de Pools-Litouwse grens vergt aanzienlijke verbeteringen om snellere treinen te kunnen laten rijden. Ondersteunende onderzoeken zoals economische analyses kunnen voorafgaan aan de besluitvorming over de omvang van de werkzaamheden op bepaalde delen van de verbinding.

In Polen en Duitsland is het traject Warschau-Poznań-Frankfurt (Oder)-Berlijn één van de belangrijkste transport verbindingen van Europa, met name voor het Rijn/Ruhr-gebied en voor de Noordzee-havens. Er is meestal sprake van dubbelspoor en geëlectriceerd spoor. Berlijn, Hamburg en Hannover zijn knooppunten waar drie corridors kruisen: de Corridor Noordzee-Oostzee kruist hier met de corridors Scandinavië-Middellandse Zee en Oriënt / Oostelijke Middellandse Zee. Poznań, Łódź en Warschau zijn knooppunten tussen de Corridor Noordzee-Oostzee en de corridor Oostzee-Adriatische Zee. Vanaf Warschau is er een aparte spoorverbinding voor vrachtvervoer aanwezig tot aan de Pools-Wit-Russische grens.

Duitsland, Nederland en België zijn via autosnelwegen voor het wegverkeer met elkaar verbonden die volledig voldoen aan de Verordening. Echter, hoge-snelheid spoorverbindingen langs de Corridor ontbreken tussen Duitsland en Nederland.

Een belangrijk thema bij het grensoverschrijdend spoorvervoer is de implementatie van ERTMS in alle landen langs de Corridor. Er bestaan verschillen in de wijze waarop, en in de planning van de implementatie van ERTMS tussen naburige landen.

Spoor Vracht Corridor Nr 8 – Noordzee - Oostzee

De Spoor Vracht Corridor Nr 8 (RFC8, 1435 mm standaard spoorbreedte) loopt van de Noordzee (Amsterdam /Bremerhaven /Rotterdam /Antwerp – Aken) naar Berlijn en Warschau, en continueert vanaf daar oostwaarts naar Terespol (grens PL/BY), en noordwaarts naar Kaunas (LT). RFC8 is operationeel in november 2015. RFC8 zal worden uitgebreid naar Wilhelmshaven en Hamburg in 2015. Een uitbreiding naar Praag zal eveneens plaatsvinden. In de Baltische landen zal RFC8 worden uitgebreid via het bestaande breedspoor (1520 mm) van Kaunas via Riga naar Tallinn totdat de Rail Baltic spoorverbinding met standard Europees spoorbreedte is gerealiseerd.

Horizontale thema's

Snelwegen op zee

Kustvaart speelt een belangrijke rol voor alle acht lidstaten die aan de Corridor zijn gelegen. Er zijn op dit gebied diverse lopende en geplande projecten, bijvoorbeeld betreffende de bereikbaarheid van zeehavens, de havenontwikkeling, de LNG beschikbaarheid en de vaargeuldiepten.

Binnenwateren

Het beschikbare systeem van binnenwateren in Nederland, België en Duitsland biedt grote mogelijkheden voor een verandering van vervoerswijzen in de richting van meer duurzaam transport. Diverse fysieke capaciteitsknelpunten betreffende sluisen, CEMT-klassen, beschikbare doorvaarhoogten onder bruggen en de vereiste minimum vaardiepte moeten daarvoor eerst worden geëlimineerd. Andere voorwaarden daarvoor betreffen de volledige implementatie van het Rivier Informatie Systeem (RIS) en de beschikbaarheid van schone brandstoffen.

Intelligente vervoerssystemen

In de lidstaten die gelegen zijn aan de Corridor Noordzee – Oostzee zijn intelligente vervoerssystemen langzamerhand gemeengoed aan het worden, niet alleen in het wegvervoer maar in toenemende mate ook in multimodale transporten. Intelligente vervoerssystemen kunnen een belangrijke rol spelen, bijvoorbeeld bij het wegnemen van operationele knelpunten bij het laden van vrachtauto's op Ro-Ro schepen. Toepassingen van multimodale intelligente vervoerssystemen worden ook ontwikkeld voor grensoverschrijdende regio's en het lange-afstand woon-werk verkeer.

Doelstellingen van de Corridor

Het doel van de Corridor Noordzee – Oostzee is om de interne economische en sociale cohesie tussen de noordoostelijke Oostzee-regio, met name van de nieuwe lidstaten (EE, LV, LT, PL), en de belangrijke economische centra van het westelijk deel van de Corridor te verbeteren. De Corridor zal ook een belangrijke handelsverbinding gaan vormen tussen de EU en derde landen in Oost-Europa, en verder weg gelegen gebieden in Azië.

- Verwijdering van knelpunten en het opvullen van ontbrekende schakels, in het bijzonder op grensoverschrijdende secties; de toevoeging van een spoorverbinding met standard Europese spoorbreedte in de Baltische landen is van het allergrootste belang teneinde een consistent spoorwegnetwerk in de Corridor te bewerkstelligen.
- Regio's langs de Corridor moeten op een adequate wijze worden voorzien van transport infrastructuur. Diverse investeringen in infrastructuur zijn nodig in spoorwegen, havens en binnenwateren. Het gebruik van intelligente vervoerssystemen moet worden vergroot.
- Het kernnetwerk dient zodanig vormgegeven te worden dat op alle grensovergangen een naadloze vervoersstroom mogelijk is waarbij grenscontroles, grensbewaking en andere grensgerelateerde controle-procedures plaatsvinden op een vloeiende en efficiënte wijze. Hoewel verscheidene grensovergangen binnen het gebied van de Corridor al op deze wijze werken blijven sommige problemen voor het intermodale vervoer en voor administratieve problemen hardnekkig aanwezig.
- Het kernnetwerk moet een optimale integratie garanderen van alle vervoerswijzen (multimodaliteit), en de interoperabiliteit moet worden verzekerd voor nationale en trans-Europese transport netwerken door middel van het elimineren van technische en administratieve barrières.
- Het bevorderen van het maritieme transport en snelwegen van de zee door de EU; De Corridor Noordzee – Oostzee is sterk afhankelijk van kustvaart en binnenvaart. De komst van in toenemende mate strikte milieu-eisen moet tot een toenemende efficiëntie en multimodaliteit leiden, en tot een zoektocht naar nieuwe multimodale handelsroutes.
- Belangrijke ondersteuning is nodig bij de implementatie en realisering van telematica toepassingen, en bij de bevordering van innovatieve technologische ontwikkelingen. Het Corridor-gebied moet zichzelf positioneren als leidend in intelligente vervoerssystemen en moet er naar streven om deze positie ook te behouden.
- Maatregelen gericht op de bescherming van het milieu door middel van het gebruik van alternatieve schone brandstoffen en aandrijvingssystemen, en het bevorderen

van vervoerswijzen die gebruik maken van koolstofarme brandstoffen moeten leiden tot een substantiële reductie van CO₂-emissies conform de EU-afspraken. Doeltreffende maatregelen zijn nodig teneinde de beschikbaarheid van schone brandstoffen te verzekeren.

Projecten

De verdeling van projecten tussen landen en vervoerswijzen is inzichtelijk gemaakt in onderstaande tabel:

Vervoerswijze/ Lidstaat	Spoor	Weg	Havens / Binnenwateren	Luchthavens	Totaal
Finland	18	3	4	1	26
Estland	5	4	10	2	21
Letland	9	21	9	2	41
Litouwen	21	5	5	14	45
Polen	13	6	0	0	19
Duitsland	24	23	27	1	75
Nederland	12	5	27	0	44
België	20	0	0	0	20
Totaal	122	67	82	20	291

L'Étude du Corridor de Réseau Central mer du Nord – Baltique (FR)

L'Étude du Corridor de Réseau Central mer du Nord – Baltique (2014) a été préparée pour la Commission européenne/ Direction générale de la mobilité et des transports par le consortium Proximare qui comprend TRINITI (Estonie), Malla Paajanen Consulting (Finlande), Norton Rose Fulbright LLP (Royaume-Uni), IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH (Allemagne) et Goudappel Coffeng BV (Pays-Bas).

Extrait

Le corridor de réseau central mer du Nord – Baltique relie les principaux ports maritimes européens de l'ouest vers la macro-région de la mer Baltique au nord-est, qui jouit du rythme de développement le plus rapide de l'UE. Le Corridor est caractérisé par d'importants volumes de fret et de passagers aux extrémités ouest et nord, à savoir la Finlande, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique et la partie occidentale de la Pologne. Toutefois, la longue section qui va de Varsovie à Tallinn souffre d'une infrastructure de transport insuffisante, de l'absence de service ferroviaire international et d'une sur-dépendance au transport sur route. Le projet Rail Baltica a été pensé pour pallier au maillon manquant causé par l'absence de voies ferroviaires à l'écartement de 56.4961 de Tallinn jusqu'à la frontière lituanienne avec la Pologne. Parmi les principaux objectifs, on peut également citer l'augmentation du volume des écluses à Amsterdam, l'amélioration de l'accessibilité par la mer aux principaux ports maritimes et l'augmentation du volume des voies navigables intérieures aux Pays-Bas, en Belgique et en Allemagne. De même, le projet a pris en compte la nécessité de construire/ moderniser les sections ferroviaires les plus utilisées en Allemagne et en Pologne ainsi que les goulets d'étranglement près des plus grandes agglomérations de la partie ouest du Corridor. A l'extrémité la plus au nord du Corridor, le concept de ville jumelée, Helsinki – Tallinn, est un excellent exemple de coopération économique et de développement interurbain.

Résumé

Parmi les corridors de réseau central (CRC), celui de la mer du Nord – Baltique (MNB), long de 3200 km, est susceptible de devenir un des corridors de l'Union européenne les plus diversifiés sur le plan économique. **Le corridor de réseau central mer du Nord – Baltique (CRC MNB) comprend 16 aéroports, 13 ports maritimes, 18 ports intérieurs et 17 terminaux ferroviaires.** Le Corridor relie les capitales des huit pays concernés : Helsinki, Tallinn, Riga, Vilnius, Varsovie, Berlin, Bruxelles et Amsterdam. Le CRC MNB comprend également **17 noyaux urbains, 20 noyaux de réseau central et 44 régions.**

Vingt-cinq ans après la chute du Mur de Berlin, le Corridor mer du Nord – Baltique recherche un meilleur équilibre de développement économique avec une concurrence et une accessibilité plus établies. Le transport joue un rôle prépondérant dans cet équilibre. Les régions situées le long du corridor peuvent jouir de la proximité avec leurs voisins, non seulement en raison de l'objectif d'intégration européenne mais également des exigences de logistique requises par la mondialisation et le besoin de connexion avec de nouveaux marchés. Les régions et les pays cherchent à établir des relations internationales pour améliorer leur compétitivité.

Un des principaux aspects du CRC MNB est la volonté de renforcer le réseau de transport du marché unique le long de cet axe, ce qui implique une amélioration des connexions entre les régions voisines et les Etats membres. Cette évolution du *local* au *régional* puis au national établit, progressivement, des connexions transnationales, caractéristique de l'Europe élargie.

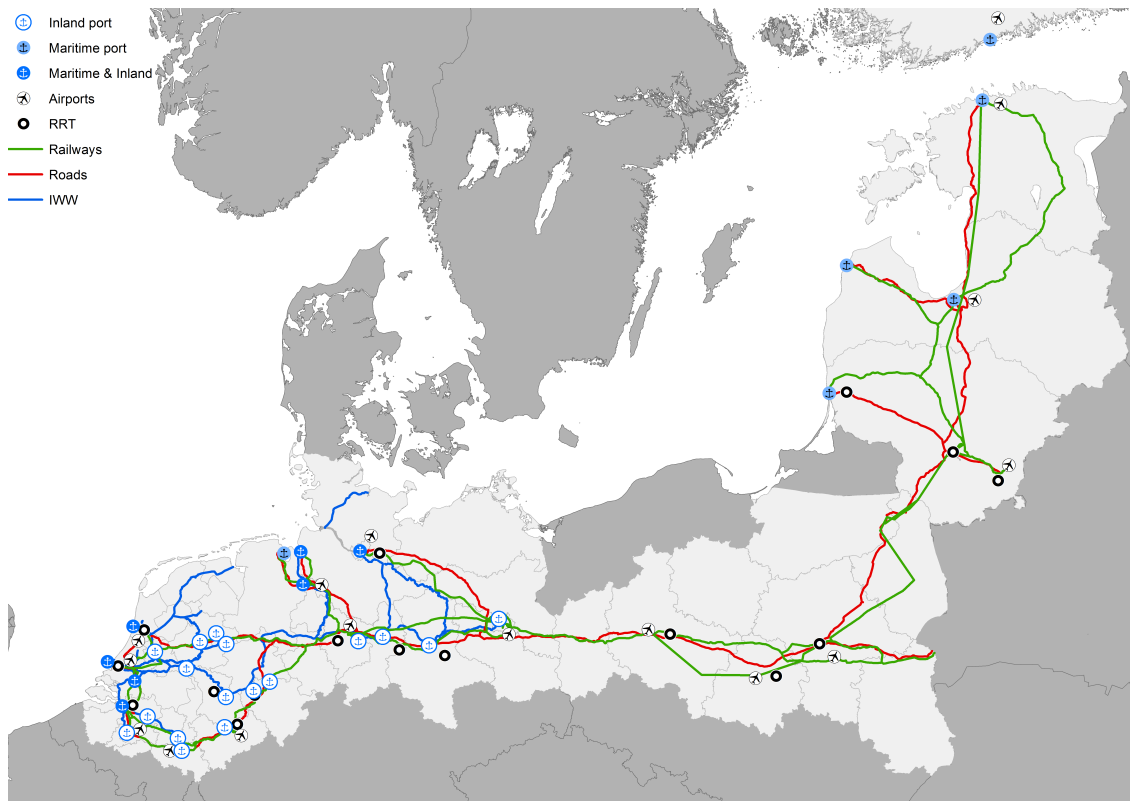
Le corridor relie les principaux ports maritimes européens de l'ouest vers la macro-région de la mer Baltique au nord-est, qui jouit du rythme de développement le plus rapide de l'UE. Le Corridor a un réseau efficace de voies navigables intérieures qui s'étend des ports de la mer du Nord jusqu'à Berlin et comprend plusieurs centres d'activité majeurs, au niveau logistique, en Europe. Le Corridor est caractérisé par d'importants volumes de fret et de passagers aux extrémités ouest et nord, à savoir la Finlande, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique et la partie occidentale de la Pologne. Toutefois, la longue section qui va de Varsovie à Tallinn souffre d'une infrastructure de transport insuffisante, de l'absence de service ferroviaire international et d'une sur-dépendance au transport sur route. Ces faiblesses empêchent le développement positif de la cohésion économique, en particulier dans les pays baltes, qui sont moins connectés aux flux de transport européen que les autres pays situés le long du Corridor. Ce déséquilibre important d'infrastructure de transport et de service devient le principal défi du Corridor. Des mesures politiques et d'investissement sont rapidement nécessaires pour établir un service ferroviaire international dans les pays baltes. Ces aspects sont reflétés dans le projet Rail Baltic/Rail Baltica).

Dans la partie ouest du Corridor, le véritable enjeu est, davantage, d'améliorer les conditions et éviter les pénuries de capacité locales, permettant ainsi une utilisation plus rentable, que d'améliorer la qualité de l'infrastructure. Il est également nécessaire de prendre des mesures efficaces pour améliorer les connexions transfrontalières et faciliter les flux croissants de transport par voie maritime et intérieure au vu d'exigences environnementales plus strictes provenant de réglementations internationales et de l'UE.

Même avec une qualité d'infrastructure ferroviaire satisfaisante, le volume de transport par rail reste faible. L'augmentation du transport de marchandises par rail reste un défi considérable pour le Corridor, dans la partie orientale, centrale ainsi que dans la partie occidentale.

L'alignement du corridor de réseau central mer du Nord – Baltique est énoncé dans le règlement (UE) 1315/2013 (p. 152) comme suit:

Helsinki – Tallinn – Rīga
 Ventspils – Rīga
 Rīga – Kaunas
 Klaipėda – Kaunas – Vilnius
 Kaunas – Warszawa
 Par frontière – Warszawa – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hamburg
 Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover
 Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven
 Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht
 Utrecht – Amsterdam
 Utrecht – Rotterdam – Antwerpen
 Hannover – Köln – Antwerpen



Inland port – Port intérieur

Maritime port – Port maritime

Maritime & Inland – Maritime & intérieur

Airports – Aéroport

RRT (rail-road-terminals) – Gare ferroviaire

Railways – Voies ferrées

Roads – Routes

IWW (inland waterways) – Voies navigables intérieures

Carte: Alignement du corridor de réseau central mer du Nord - Baltique

Le Corridor a des intersections avec cinq autres Corridors: les corridors mer du Nord – Méditerranée et Rhin-Alpes aux Pays-Bas et en Belgique, avec les corridors Rhin-Alpes, scandinave-méditerranéen et oriental-Méditerranée orientale en Allemagne,

avec le corridor Baltique-Adriatique en Pologne et avec le corridor scandinave-méditerranéen en Finlande.

Problèmes transfrontaliers

Il y a huit frontières internationales impliquées dans ce Corridor: une frontière maritime et sept frontières terrestres. Il existe également une frontière qui traverse la Pologne et la Biélorussie : celle-ci représente l'unique point d'accès direct, par la terre, du Corridor avec l'infrastructure de transport d'un pays tiers.

De longues sections du Corridor ne disposent pas de l'infrastructure ferroviaire du réseau central (écartement de 1435 mm). Ces sections utiliseront temporairement l'infrastructure existante (1520 mm) du réseau global jusqu'à l'installation de l'infrastructure du réseau central.

Le passage frontalier maritime entre la **Finlande** et **l'Estonie** est fortement développé. Les liaisons par ferry permettent des déplacements interurbains et un développement économique, ce qui est un aspect unique dans le Corridor. Toutefois, des connexions multimodales avec l'arrière-pays sont manquantes. À Helsinki, la nouvelle connexion Ring Rail vers l'aéroport sera terminée en 2015. À Tallinn, il n'y a actuellement pas de connexion ferroviaire urbaine entre l'aéroport, le centre-ville et le port. Le Rail Baltica, avec un système ferroviaire à l'écartement de 1435 mm, prévoit, toutefois, une gare terminus à Ülemiste qui reliera l'aéroport de Tallinn (pour les passagers voyageant par voie urbaine) et les ports de Tallinn (pour les passagers voyageant par voie urbaine et les marchandises via un terminal multimodal au principal port de marchandises de Muuga).

Entre **l'Estonie** et **la Lettonie**, les connexions ferroviaires internationales pour les passagers et les marchandises sont limitées et extrêmement lentes. Des connexions aériennes existent entre Tallinn et Riga mais sont moins utilisées en raison d'un rapport prix/distance (350km) trop élevé et d'un service de bus navettes fréquents et moins onéreux. Les travaux d'amélioration de l'infrastructure du réseau ferroviaire (à l'écartement de 1520 mm) sont terminés en Estonie mais sont encore en cours en Lettonie. Le Rail Baltica vise à relier les trois pays baltes par un réseau ferroviaire à deux voies, électrifiés, à l'écartement de 1435 mm, pour passagers et marchandises. La connexion ferroviaire (urbaine) de l'Aéroport de Riga à la Ville de Riga et le réseau ferroviaire international sont également planifiés par les autorités lettonnes.

Entre **la Lettonie** et **la Lituanie**, les connexions se font principalement par la route. Bien qu'utilisées pour le transport de marchandises, les connexions ferroviaires internationales sont manquantes pour les passagers. En Lituanie, la reconstruction d'un système à l'écartement de 1520 mm doit être encore réalisée pour la section vers la frontière lettonne (projet faisant partie du TEN-T Priority Project 27). En octobre 2014, les gouvernements d'Estonie, de Lettonie et de Lituanie ont signé un accord pour la création RB Rail, une entreprise commune, pour la réalisation du projet de construction d'un système ferroviaire à l'écartement de 1435 mm de Tallinn via Riga

et Kaunas à la frontière lituanienne avec la Pologne. Il s'agit d'une première étape concrète du projet important que représente le Rail Baltica.

Entre **la Lituanie** et **la Pologne**, les connexions se font principalement par la route. Actuellement, les autorités lituaniennes terminent le nouvel alignement des voies à double écartement de la frontière avec la Pologne et Kaunas. Sur certains segments de cette voie, on retrouve un système ferroviaire européen séparé (à l'écartement de 1435 mm). En Lituanie, les améliorations d'infrastructure des systèmes ferroviaires à l'écartement de 1520 mm se sont terminées avec une connexion de voies à double écartement (1435/1520 mm) de Šeštokai à la frontière polonaise. La réalisation d'un segment à l'écartement de 1435 mm sur les voies à double écartement vers Kaunas d'ici 2015 est prévue. L'infrastructure ferroviaire en Pologne sur la section Warsaw – Białystok – frontière lituanienne nécessite encore une amélioration considérable pour augmenter la vitesse des trajets. Des éléments justificatifs tels que des analyses financières peuvent être envisagés lors des décisions prises pour déterminer les aspects des travaux à réaliser, en particulier au niveau de l'infrastructure.

Entre **la Pologne** et **l'Allemagne**, Varsovie - Poznań – Francfort (Oder) – Berlin représente une des connexions les plus importantes d'Europe, en particulier pour la zone Rhin/Ruhr et pour les ports de la mer du Nord. La plupart des lignes ferroviaires sont à double voie et électrifiées. Les noyaux Berlin, Hambourg et Hanovre sont des points de passage entre trois CRCs : les corridors mer du Nord – Baltique, scandinave-méditerranéen et oriental-Méditerranée orientale. Les noyaux Poznań, Łódź et Varsovie sont des points de passage entre les corridors mer du Nord – baltique et Baltique – Adriatique. Depuis Varsovie, une connexion ferroviaire intermédiaire existe pour les marchandises vers la frontière polonaise avec la Biélorussie.

Entre **l'Allemagne**, **les Pays-Bas** et **la Belgique**, le passage des frontières se fait par autoroutes, ce qui est validé dans le règlement. Toutefois, des volumes croissants impliquent une modernisation constante. Des systèmes ferroviaires à haute vitesse sont disponibles entre les Pays-Bas et la Belgique ainsi qu'entre la Belgique et l'Allemagne. Des liaisons ferroviaires rapides le long du Corridor entre les Pays-Bas et l'Allemagne font, cependant, défaut.

Une préoccupation majeure concernant le transport ferroviaire transfrontalier reste la mise en place de l'ERTMS dans tous les pays le long du Corridor. Le projet est affaibli par des différences au niveau de l'étendue et du moment adéquat pour sa réalisation entre les pays concernés.

Le Corridor Nr 8 de transport de marchandises (Rail Freight Corridor Nr 8) – mer du Nord – Baltique

Le Corridor Nr 8 de transport de marchandises (RFC8, système à l'écartement standard de 1435 mm) s'étend de la mer du Nord (Amsterdam /Bremerhaven /Rotterdam /Antwerp – Aachen) jusqu'à Berlin, Varsovie et continue à l'est vers Terespol (frontière PL/BY) et au nord vers Kaunas. RFC8 sera opérationnel en

novembre 2015. Le RFC8 s'étendra jusqu'à Amsterdam, Wilhelmshaven et Hambourg en 2015 et une extension jusqu'à Prague est également prévue. Dans les pays baltes, le RFC8 sera temporairement étendu en utilisant le réseau ferroviaire existant à l'écartement de 1520mm de Kaunas à Tallinn via Riga jusqu'à ce que le Rail Baltica à l'écartement de 1435 mm (de l'Union des Chemins de Fer) entre en service et que le nouvel alignement est utilisé.

Aspects horizontaux

L'autoroute de la Mer

Le transport maritime à courte distance joue un rôle important pour les huit pays membres dans le Corridor. Plusieurs projets sont en cours ou en vue. On peut citer l'accessibilité des ports, le développement portuaire, le développement du GNL et l'approfondissement des chenaux, entre autres.

IWW (voies navigables intérieures)

Le système de voies navigables intérieures aux Pays-Bas, en Belgique et en Allemagne permet un véritable changement modal vers un transport plus durable. Cependant, plusieurs problèmes de capacité physique concernant les écluses, les classes CEMT, la hauteur disponible en dessous des ponts et le tirant d'eau minimum doivent être résolus. D'autres exigences concernant la réalisation du River Information Systems (RIS) et la disponibilité des carburants propres doivent encore être respectées.

STI

Dans les Etats membres du CRC MNB, il devient courant d'utiliser des applications STI, que ce soit pour le transport sur route ou, de plus en plus, pour le transport multimodal. Le STI peut jouer un rôle essentiel pour résoudre des problèmes opérationnels liés au chargement des camions sur des navires rouliers, entre autres. Les applications STI multimodales sont également développées pour les régions frontalières et les trajets de longue distance.

Objectifs du Corridor

L'objectif du corridor de réseau central mer du Nord – Baltique est d'améliorer la cohésion économique et social interne entre la région nord-est de la Mer baltique, en particulier les nouveaux Etats membres (EE, LV, LT, PL) et les principaux centres économiques de l'Europe occidentale. Le corridor permettra également un développement important des relations commerciales entre l'Union européenne et des pays tiers de l'Europe de l'Est voire d'Asie.

- Le Corridor permettra d'éliminer les goulets d'étranglement et palliera aux liaisons manquantes aux sections transfrontalières ; l'ajout d'un réseau ferroviaire européen à écartement normal dans les pays baltes est essentiel pour jouir d'un réseau ferroviaire homogène dans le Corridor.

- Les régions situées le long du Corridor devront bénéficier d'une infrastructure de transport satisfaisante. Plusieurs investissements sont nécessaires dans l'infrastructure du système ferroviaire, des ports et des voies navigables intérieures. L'utilisation des STI devra augmenter.
- Le réseau central sera modifié afin qu'à chaque point de passage frontalier un flux de trafic homogène, des contrôles frontaliers, une surveillance des frontières ainsi que d'autres procédures de contrôle frontalier puissent se dérouler avec souplesse et efficacité pour tous les modes de transport ; même s'il existe déjà des procédures efficaces aux passages frontaliers le long du Corridor, il reste des problèmes d'intermodalité et d'administration à résoudre.
- Le réseau central devra garantir la plus forte intégration possible de tous les modes de transport (multimodalité) et une interopérabilité devra être assurée pour les réseaux de transport nationaux et transeuropéens en éliminant les barrières techniques et administratives ;
- L'UE devra promouvoir le transport maritime et les autoroutes de la mer par l'UE; le corridor mer du Nord – Baltique dépend fortement du transport maritime à courte distance et des voies navigables intérieures. L'émergence d'exigences environnementales de plus en plus strictes doit mener à une multimodalité plus efficace et la recherche de nouvelles voies commerciales multimodales ;
- Un soutien considérable devra être apporté à la réalisation et au déploiement d'applications télématiques et à la promotion de nouveautés développées en matière de technologie. Le Corridor doit s'imposer comme leader en STI et devrait se battre pour maintenir cette position.
- L'utilisation d'alternatives propres pour les carburants et les systèmes de propulsion ainsi que la promotion de transport à faible émission de carbone sont des mesures de protection de l'environnement qui devraient mener à la réduction de CO2 fixée par l'UE. Des mesures efficaces seront exigées pour garantir la disponibilité de carburant propre.

Projets

Le tableau ci-après montre la répartition des projets entre les pays et les modes de transport:

Mode de transport/ Etat membre	Réseau ferroviaire	Route	Port et voie navigable intérieure	Aéroport	Total
Finlande	18	3	4	1	26
Estonie	5	4	10	2	21
Lettonie	9	21	9	2	41
Lituanie	21	5	5	14	45
Pologne	13	6	0	0	19
Allemagne	24	23	27	1	75
Pays-Bas	12	5	27	0	44
Belgique	20	0	0	0	20
Total	122	67	82	20	291