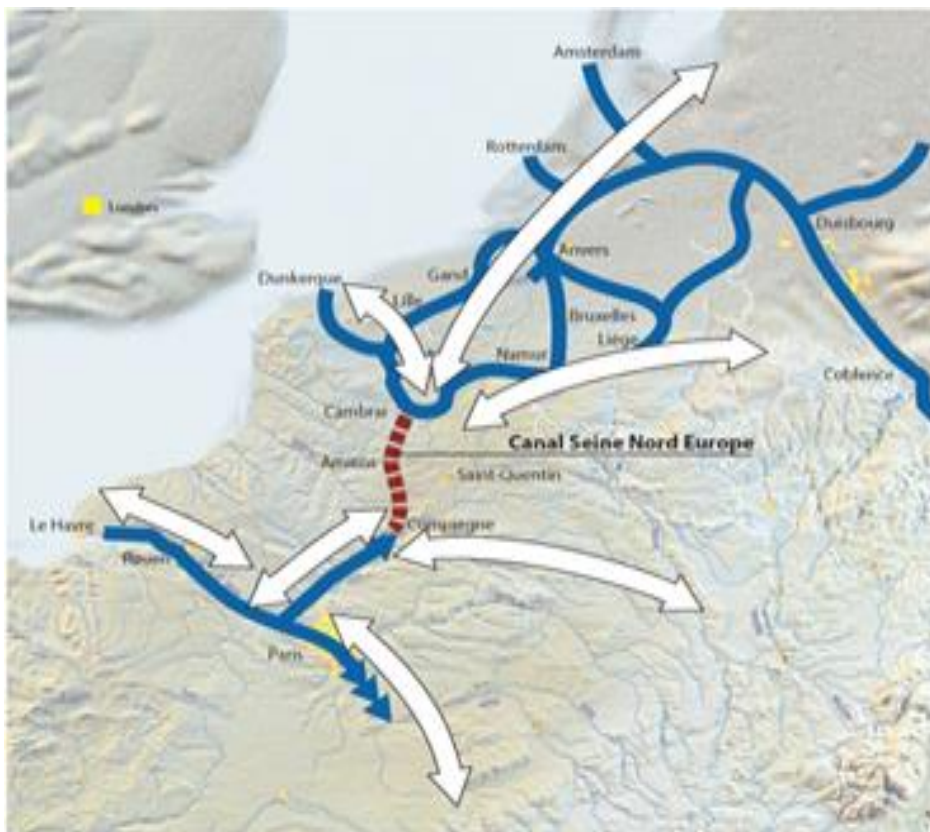




Kanał Seine – Nord Europe (S-NE) jako przykład nowoczesnych rozwiązań transportowych.



Dr Czesław Giryn
Nadwiślański Związek Pracodawców



TEN-T

Transeuropejska sieć transportowa (*Trans-European Transport Networks*, TEN-T) – program unijny dotyczący sieci drogowych, kolejowych, wodnych i powietrznych.

Jest to część Trans-European Networks (TEN).

Program TEN-T to 276 projektów lokalnych, wyselekcjonowanych w ramach Connecting Europe Facility (CEF).

Koszt UE 13,1 mld EUR to część funduszy, jakie mają być w TEN-T zainwestowane;

ponieważ program ma być realizowany w formule partnerstwa publiczno-prywatnego.

Komisja Europejska spodziewa się, iż ogólna suma inwestycji sięgnie 28,8 mld EUR.



TEN-T

- TEN-T jest obecnie największym programem transportowym:**
- pomoże usunąć wąskie gardła w przewozach, zmodernizować infrastrukturę,
 - wytworzy i wdroży innowacyjne rozwiązania transportowe,
 - przede wszystkim zapewni obywatelom państw UE możliwość wygodnego podróżowania.

Stworzenie kontynentalnej sieci transportowej w Europie oznaczać będzie:

- kreację dodatkowych 10 mln miejsc pracy (według komisarz Bulc)
- wzrost unijnego PKB o 1,8 proc.

(komisarz ds. transportu w KE, Violeta Bulc)



TEN-T

Największym subprojektami w TEN-T są:

- kanal Sekwana-Skalda,**
- tunel na Przełęczy Brenner,**
- Rail Baltica (linia kolejowa Berlin-Warszawa-Helsinki),**
- stałe połączenie Cieśninie Bełt Fehrman (podwodny tunel),**
- most Caland.**

Innymi mniejszymi projektami są transgraniczne połączenia transportowe pomiędzy Bremą i Groningen, stworzenie systemu nawigacyjnego na Dunaju, plany terminali LNG w portach Europy i linia kolejowa Iron Rhine.



Główny cel S-NE

Głównym celem projektu jest rozwinięcie multimodalnej sieci transportowej poprzez tworzenie centrów logistycznych wzdłuż kanału, zapewniając połączenia z sieci drogowych i kolejowych.

Nowy kanał będzie łączyć dwa główne ośrodki gospodarcze belgijskie i holenderskie wodami śródlądowymi tworząc łańcuch 7 portów morskich między Le Havre i Rotterdam.

S-NC połączy Sekwanę z całą europejską siecią dróg wodnych i zoptymalizuje łańcuch transportowy.



Historia projektu S-NEC

Pierwotny projekt kanału powstał już 2008 r. Na skutek kryzysu ekonomicznego realizację przedsięwzięcia wstrzymano.

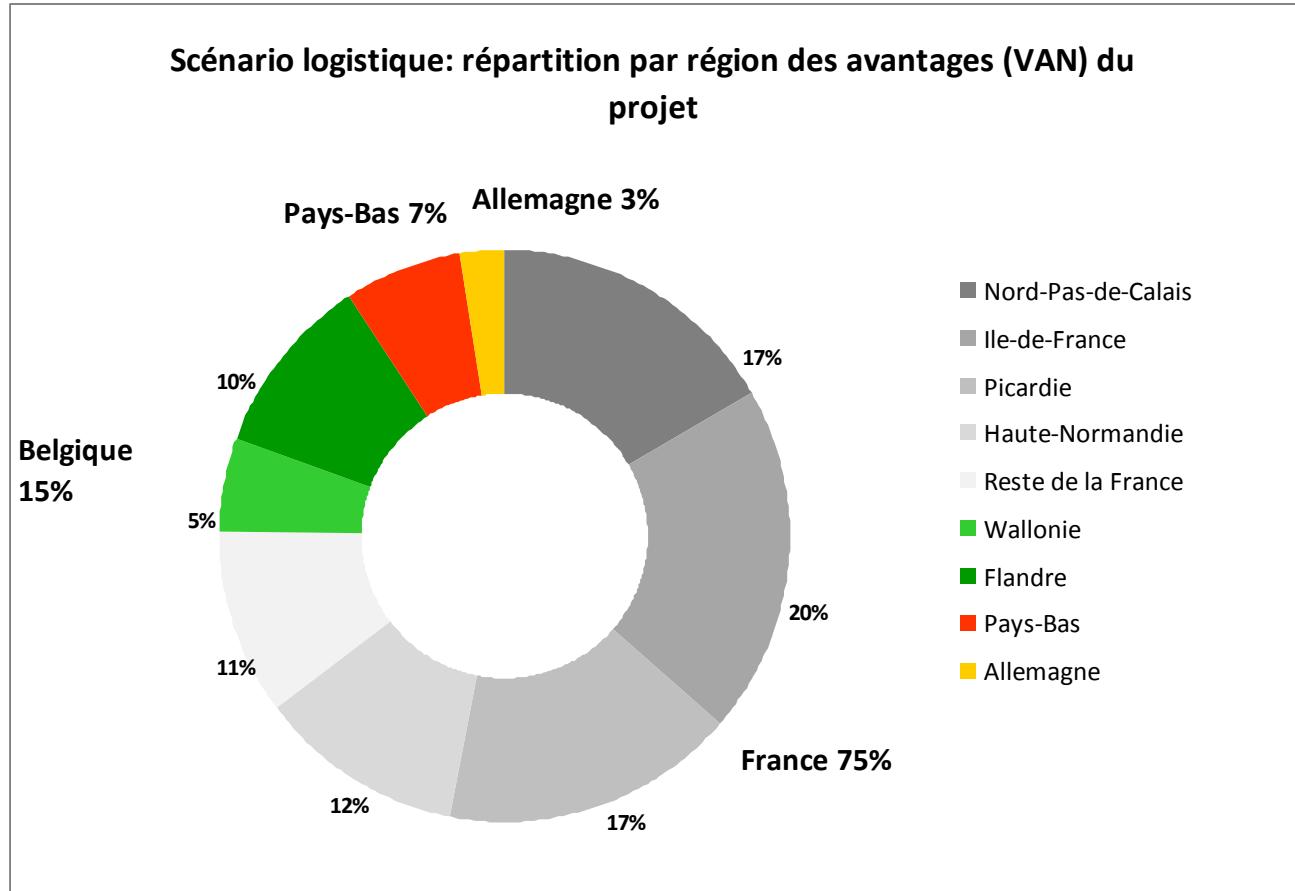
Następnie projekt poddano weryfikacji.

W dniu 23.01.2015 Sekretarz Stanu ds. Transportu, Morza i Rybołówstwa otrzymał wnioski, na podst. których francuski Rząd przyjął, a następnie Zgromadzenie Narodowe uchwaliło utworzenie spółki projektowej odpowiadającej za budowę kanału Sekwana – Europa Północna.

Rozpoczęcie budowy kanału ma nastąpić w 2017 r., oddanie do użytku jest zaplanowane na 2023 r.



Obszary objęte oddziaływaniem kanału





Szczegóły techniczne S-NE

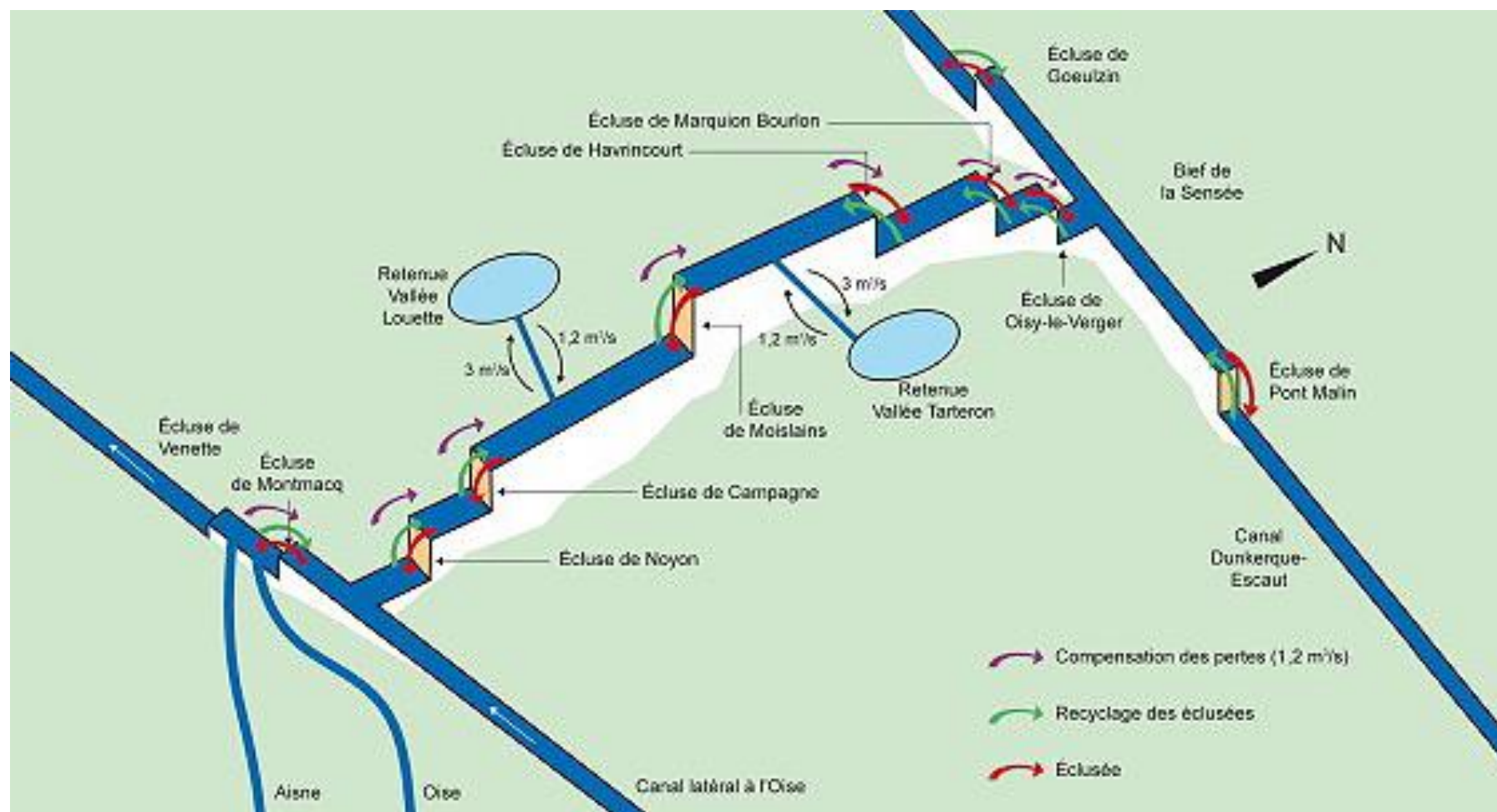
Projekt zakłada budowę nowego, 106-kilometrowego kanału pomiędzy Compiègne i Aubencheul-au-Bac.

W jego ramach powstaną:

- **siedem śluz o różnicy poziomów wahającej się pomiędzy 6,41 i 30 m, wyposażonych w zbiorniki oszczędzające wodę;**
- **dwa zbiorniki retencyjne do zaopatrzenia w wodę w okresie niskich przepływów;**
- **trzy akwedukty/mosty wodne: dwa nad autostradami A26 i A29, trzeci o długości 1330 m i wysokości 26,50 m nad rzeką Sommą; trzy mosty kolejowe oraz 54 mosty drogowe;**
- **cztery multimodalne platformy i osiem nabrzeżnych baz przeładunkowych do połączenia się z innymi rodzajami transportu (drogowym i kolejowym);**
- **pięć cumowniczych udogodnień dla łodzi publicznych i prywatnych (łódzie rzeczne i liniowce) w Ercheu, Saint-Christ-Briost, Allaines, Havrincourt i przy akwedukcie Biaches-Somme.**



Urządzenie techniczne kanału



Seine Nord Europe Projekt kanału

Kanał 106 km długości (klasa Vb)
z Compiègne do Aubencheul-au-
Bac, obejmujący:

8 odcinków połączonych za
pomocą:

7 śluz z basenami do
oszczędzania wody ;

2 zbiorniki retencyjne wody,

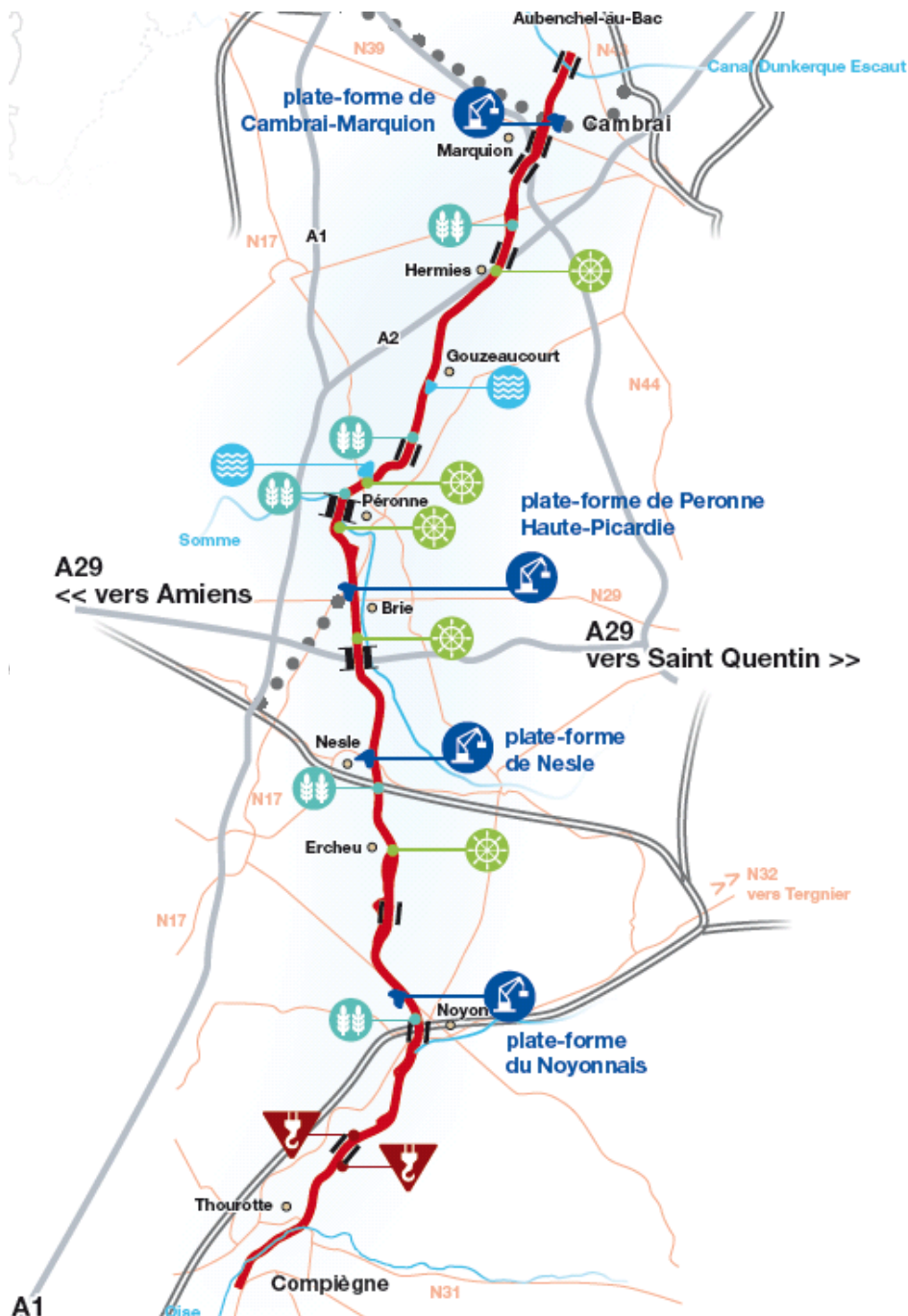
3 akwedukty,

4 platformy multimodalne

oraz

7 nabrzeży do załadunku
/rozładunku;

5 portów do cumowania dla
statków pasażerskich





Roboty ziemne

Objętość wykopu ziemnego wyniesie około 55 mln m³, objętość zasypki/wypełnienia około 25 mln m³.

Wydobyty materiał zostanie wykorzystany na terenie projektu lub użyty jako wypełnienie do innych zadań budowlanych.



Multimodalne platformy i nabrzeża przeładunkowe

W zakres projektu wejść:

- **cztery platformy logistyczne o łącznej powierzchni 360 ha przeznaczone dla portów oraz działań przemysłowych i logistycznych i dwa obszary wyposażone w nabrzeża przeładunkowe na użytek lokalnego przemysłu.**
- **pięć miejsc przeładunku dla użytku rolniczego.**
- **porty pasażerskie.**



THE SEINE-SCHeldT LINK (NETWORK OF MULTIMODAL PORTS)





Koszty

Koszt inwestycji szacowny jest na 6,4 mld EUR.

UE dofinansuje budowę kanału, gdyż będzie to międzynarodowa droga wodna klasy żeglugowej Vb, której realizacja uprawnia do uzyskania unijnych pieniędzy.

Będzie to także jedna z największych inwestycji inżynierskich w Europie od czasu budowy tunelu pod kanałem La Manche.

Koszt realizacji szacowano wcześniej na 3,6 mld € w 2006 roku, wzrósł do 4,2 mld euro w 2007 roku, a na końcu do 6,4 mld € w 2013 roku.



Finansowanie projektu

Całkowita wartość projektu budowy kanału SNE wynieść ma 6,4 mld EUR

Jako metodę finansowania i rozwoju projektu wybrano partnerstwo publiczno-prywatne, które zapewni przychody pochodzące m.in.

-z towarowej oraz pasażerskiej,

-działalności transportowej,

-a także rozwoju ekonomicznego wzdłuż kanału.



Finansowanie projektu

80% korzyści ekonomicznych wynikających z realizacji projektu jest opartych na oszczędności kosztów transportu dla użytkowników.

Projekt będzie finansowany również z wprowadzenia opłat za przejazd.

Ponadto platformy multimodalne oraz tzw. „działalności powiązane” (transfer wody, rozwój odnawialnych źródeł energii wzdłuż kanału, turystyka itp.) zapewnią dochody, które również przyczynią się do finansowania projektu.

Odpowiedzialna nad budową S-NE będzie Spółka publiczna Voies Navigables de France, zarządzająca siecią 6700 km dróg wodnych we Francji.



Korzyści z S-NE

Stworzenie czterech przemysłowych platform logistycznych powiązanych z autostradami A1, A2, A26, A29 i główną osią kolejową północnej Francji zaoferuje spedytorom konkurencyjne i niezawodne rozwiązania transportowe.

Korzystanie z szerokiego połączenia śródlądowego przyniesie użytkownikom, spedytorom oraz firmom transportowym korzyści w postaci redukcji kosztów transportu.

Kanał będzie także ważnym narzędziem wzrostu morskiego ruchu kontenerowego.



Korzyści z S-NE

SNE będzie miał kluczowe znaczenie dla rozwoju dużych francuskich portów morskich: Rouen, Le Havre i Dunkierki.

Dzięki SNE będzie można zintegrować region Ile-de-France oraz okolice Paryża z główną europejską osią wokół Londynu, Rotterdamu, Berlina i Frankfurtu.

Kanał pozwoli na tranzyt statków do 4400 ton na osi północ-południe pomiędzy rzekami Skalda i Sekwana.

Otwarcie kanału Seine-Nord połączy Sekwanę z całą europejską siecią dróg wodnych i zoptymalizuje łańcuch transportowy.

Stworzy to nowy system przewozu towarów pomiędzy Francją, Belgią, Holandią i Niemcami.

Ponadto połączy ze sobą główne porty Le Havre, Rouen, Dunkierkę, Gandawę, Zeebrugge, Rotterdam i Antwerpię.



Korzyści z S-NE

Bezpieczny i korzystny dla środowiska śródlądowy transport wodny konsumuje bardzo mało energii:

przy zużyciu takiej samej ilości paliwa towary mogą być przewożone 5,5 razy dalej niż drogą lądową, a dwukrotnie dalej niż koleją.

Ten kluczowy element idzie w parze z niskim poziomem hałasu i zanieczyszczenia atmosfery.

Ponadto niezatłoczony przepływ ruchu na śródlądowych drogach wodnych dodatkowo zwiększa niezawodność transportu.



Korzyści z S-NE

Budowa SNE stworzy wiele wodnych działalności pobocznych, takich jak:

- produkcja energii elektrycznej,**
- platformy logistyczne,**
- turystyka i rekreacja (np. kursy statkami wycieczkowymi),**

Działania te zapewnią nowe miejsca pracy.

Korzyści ekonomiczne jw. wymienione z kanału szacuje się na 10 mld EUR w ciągu 45 lat.

Dzięki nowemu kanałowi barki towarowe będą mogły płynąć z rejonu Paryża poprzez Skaldę do Renu i dalej do portów Morza Północnego, jak również w głąb Europy.

Co więcej, możliwy też będzie rejs z Paryża do Londynu.



Korzyści środowiskowe z S-NE

W czasach intensywnego rozwoju ekologicznych środków transportu komunikacja wodna oferuje skuteczną odpowiedź na rosnące zapotrzebowanie na przewóz towarów przy jednoczesnej eliminacji tłoku na drogach i szkodliwej emisji CO₂.

Budowa nowego kanału:

- zmniejszy zużycie energii w transporcie towarów,**
- niebezpieczne ładunki znikną z dróg,**
- zmniejszy się też zatłoczenie wokół aglomeracji miejskich.**

Szacuje się, że ruch towarowy wyniesie 13 mln ton rocznie, co stanowi ekwiwalent 500 tys. ładunków dla tirów.



Korzyści środowiskowe z S-NE

Przeładowane drogi Beneluksu i północnej Europy przełożą kanałowi S-NE 4,5 mld tonokilometrów transportu drogowego do 2020 (oznacza to zmniejszenie emisji CO₂ między 250.000 i 300.000 ton rocznie – (jeden konwój barek rzecznych może zastąpić 220 ciężarówek).

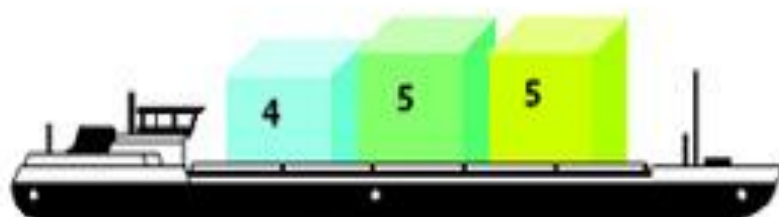
Transport wodny na osi północ - południe w milionach ton

2000

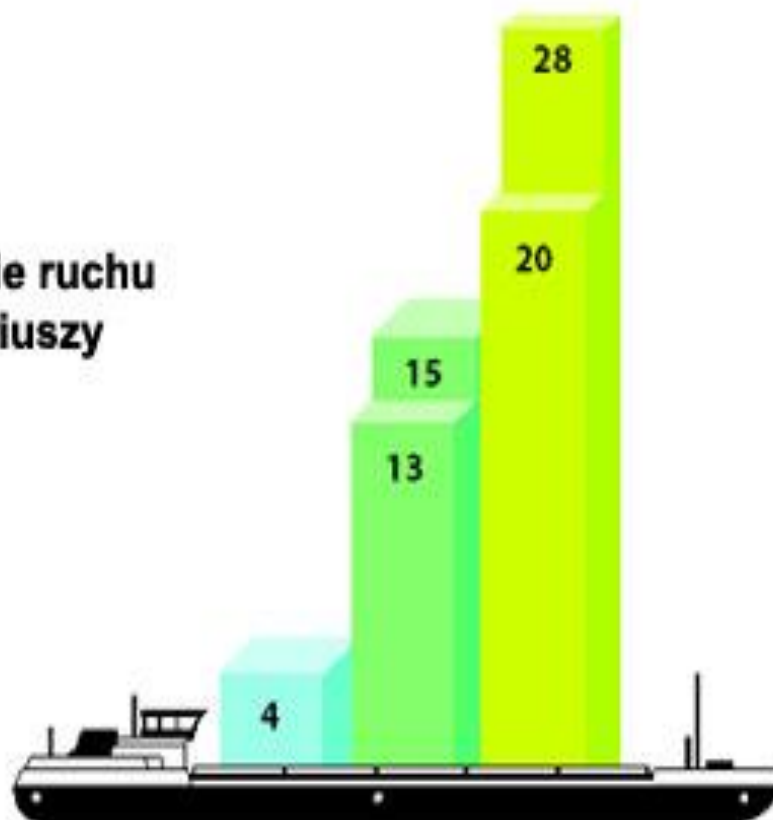
2020

2050

Zakres prognozowanie ruchu
według badań scenariuszy



Bez kanału Sekwana-Skalda



Po wybudowaniu kanału Sekwana-Skalda

Źródła

[http://www.vnf.fr/sne/IMG/pdf/Seine_Escaut_un_projet_logistique_europeen - SYNTEC -
_12 nov. 2015 FR.pdf](http://www.vnf.fr/sne/IMG/pdf/Seine_Escaut_un_projet_logistique_europeen_-_SYNTEC_-_12_nov._2015_FR.pdf)

https://fr.wikipedia.org/wiki/Liaison_Seine-Escaut

www.vnf.fr

<http://www.sn-nord-est.developpement-durable.gouv.fr/>

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Canal-Seine-Nord-Europe-Remise-du>

[http://www.wiadomosci24.pl/artikul/polski transport w pigulce co powinnismy zrobic
do 2020 341089.html](http://www.wiadomosci24.pl/artikul/polski_transport_w_pigulce_co_powinnismy_zrobic_do_2020_341089.html)

[http://biznesalert.pl/komisja-zamierza-zainwestowac-rekordowa-kwote-131-mld-euro-w-
infrastruktury-transportowej/](http://biznesalert.pl/komisja-zamierza-zainwestowac-rekordowa-kwote-131-mld-euro-w-infrastruktury-transportowej/)

http://www.dbc.wroc.pl/Content/1322/srodladowy_transport_wodny.pdf

<http://pulsinnowacji.pb.pl/4263563,84955,13-1-mld-euro-dla-unijnego-transportu>

http://www.katalog.pgt.pl/newsletter/artyk/2015/publ_1172.html

<http://www.zegluga.wroclaw.pl/news.php?readmore=2028>

<http://www.vnf.fr/sne/>

https://pl.wikipedia.org/wiki/Transeuropejska_sie%C4%87_transportowa