

Scale 1:5.000.000



LEITSHEMA DES TRANSEUROPAISCHE VERKEHRSNETZES
ABSCHNITT: FLUGHÄFEN
 TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN
SECTION: AIRPORTS
 SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT
SECTION: AEROPORTS

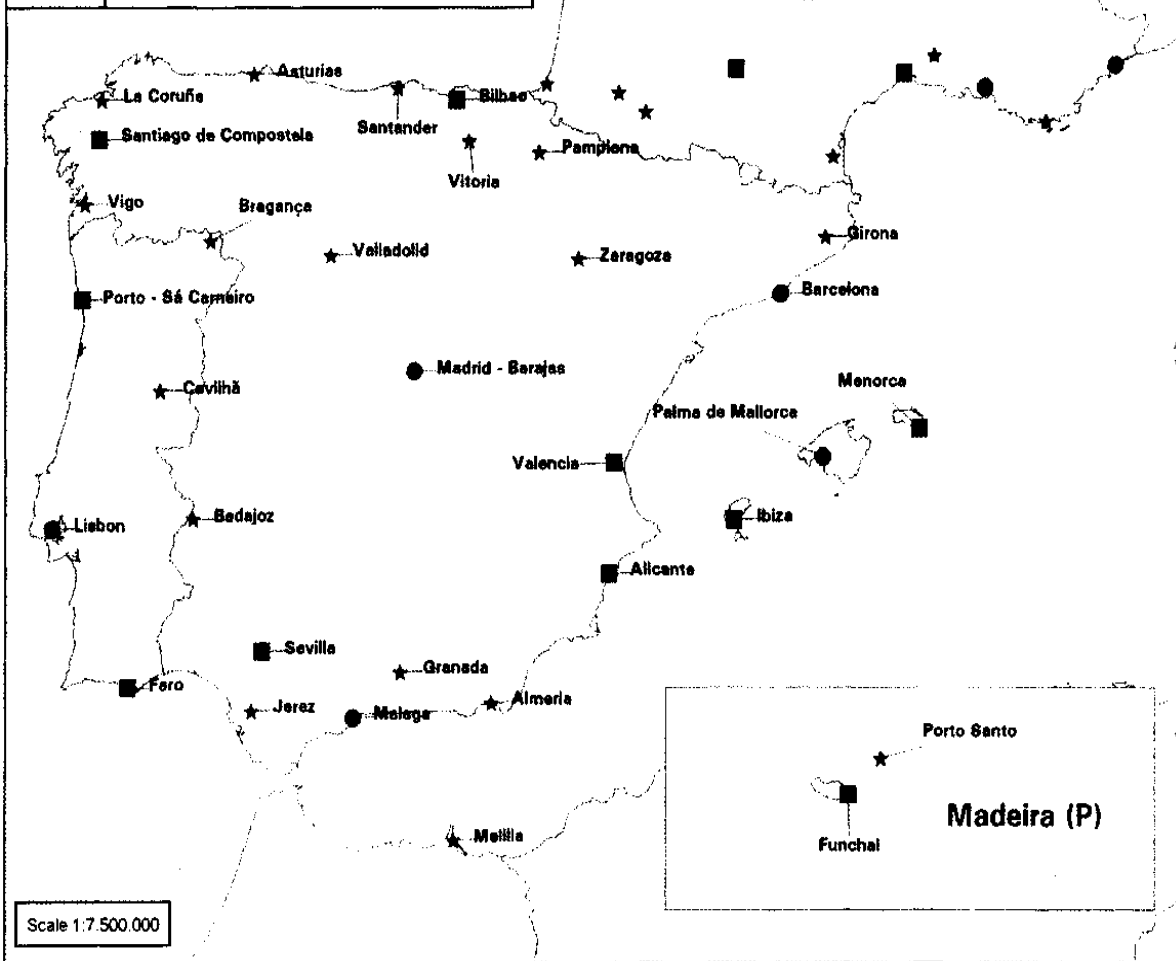
NETZKOMPONENTEN
 NETWORK COMPONENTS
 COMPOSANTES DU RESEAU

España - Portugal

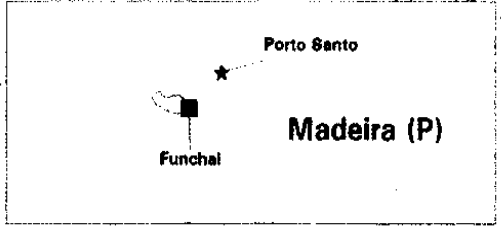
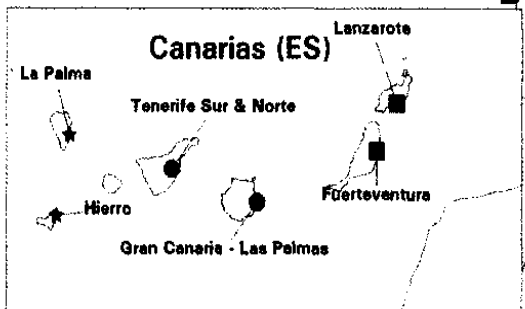
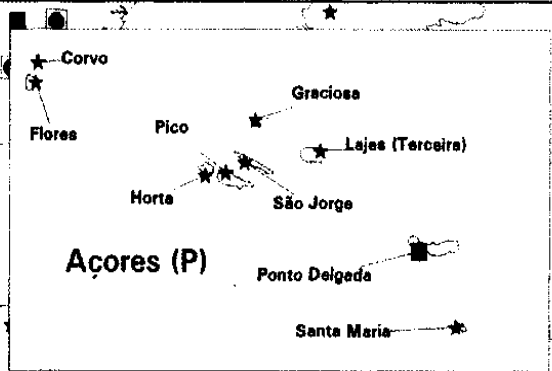
- Internationale Komponenten
 International connecting points
 Composantes internationales
- Gemeinschaftskomponenten
 Community connecting points
 Composantes communautaires
- ★ Regionale und Zugangskomponenten
 Regional and accessibility points
 Composantes regionales et d'accessibilité
- Teil von einem Flughafensystem
 Part of an airport system
 Partie d'un système aéroportuaire

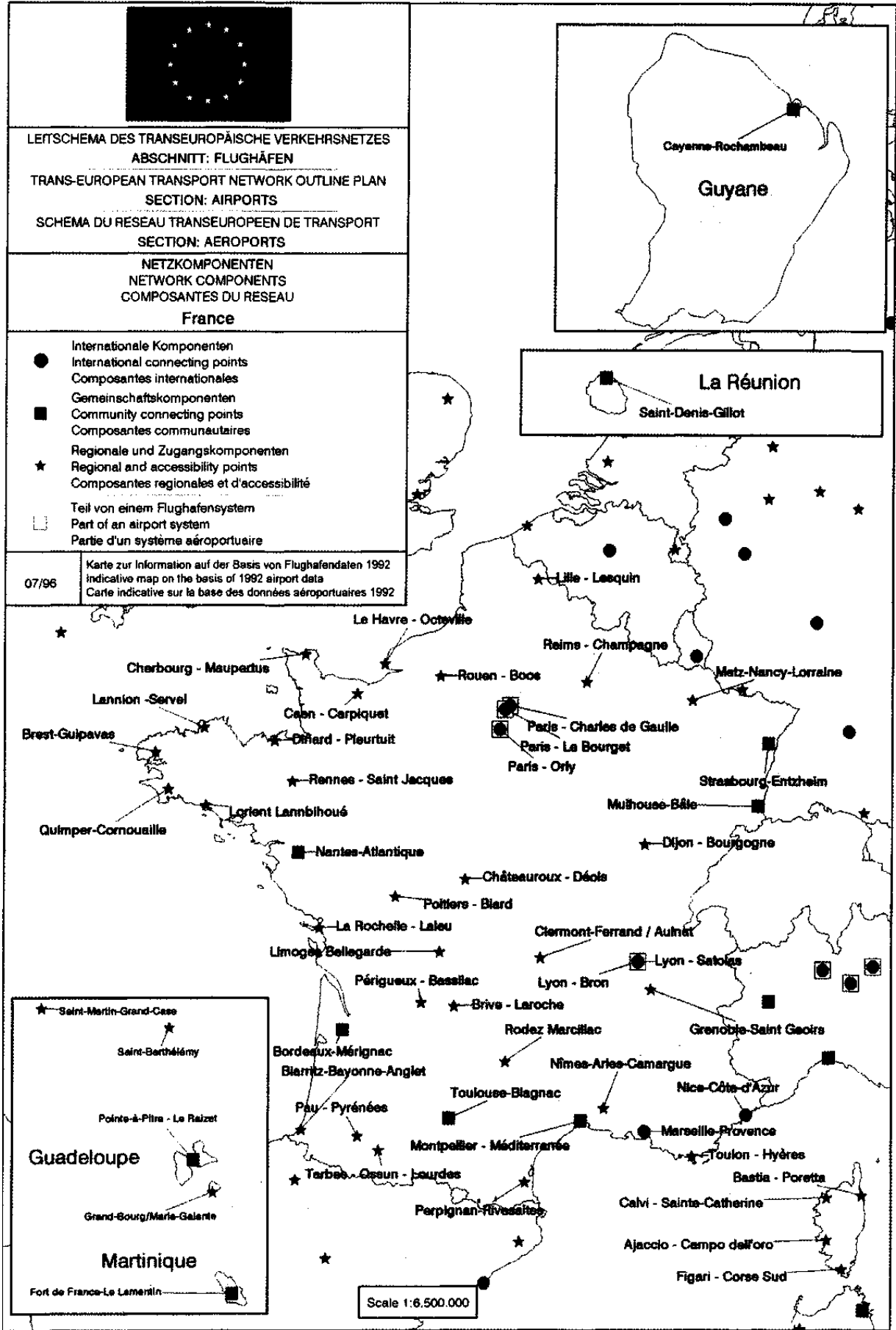
07/96

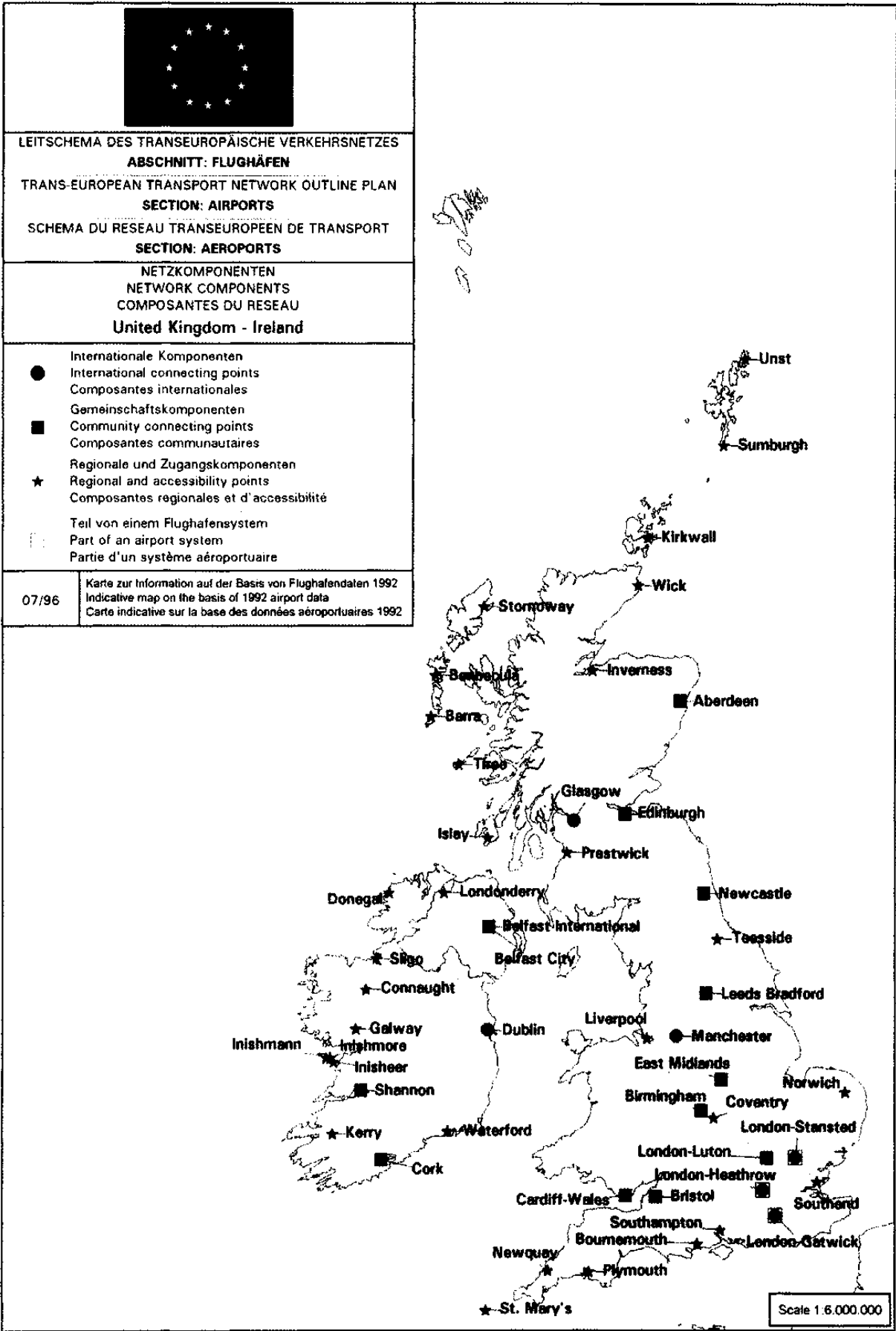
Karte zur Information auf der Basis von Flughafendaten 1992
 Indicative map on the basis of 1992 airport data
 Carte indicative sur la base des données aéroportuaires 1992

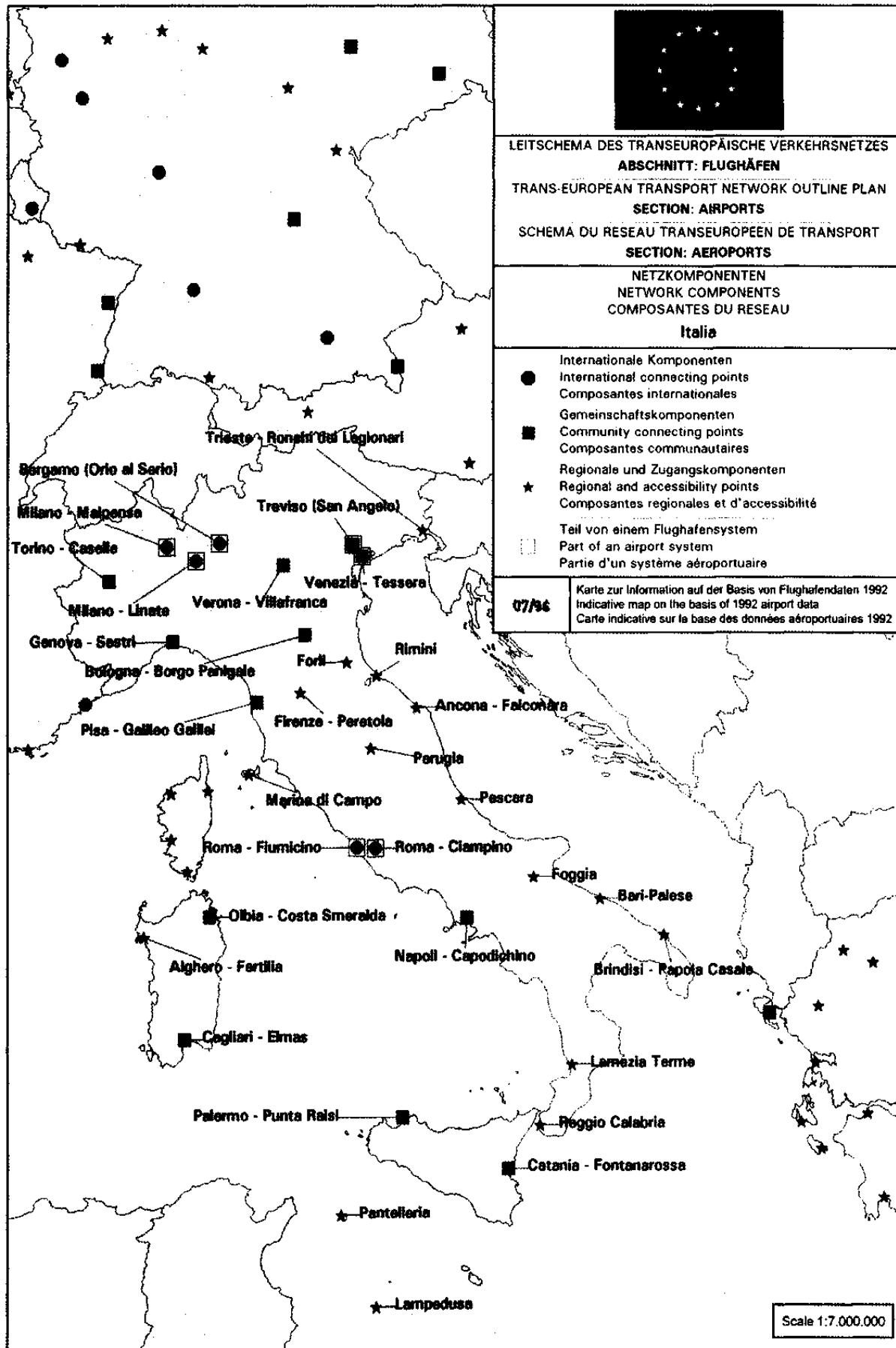


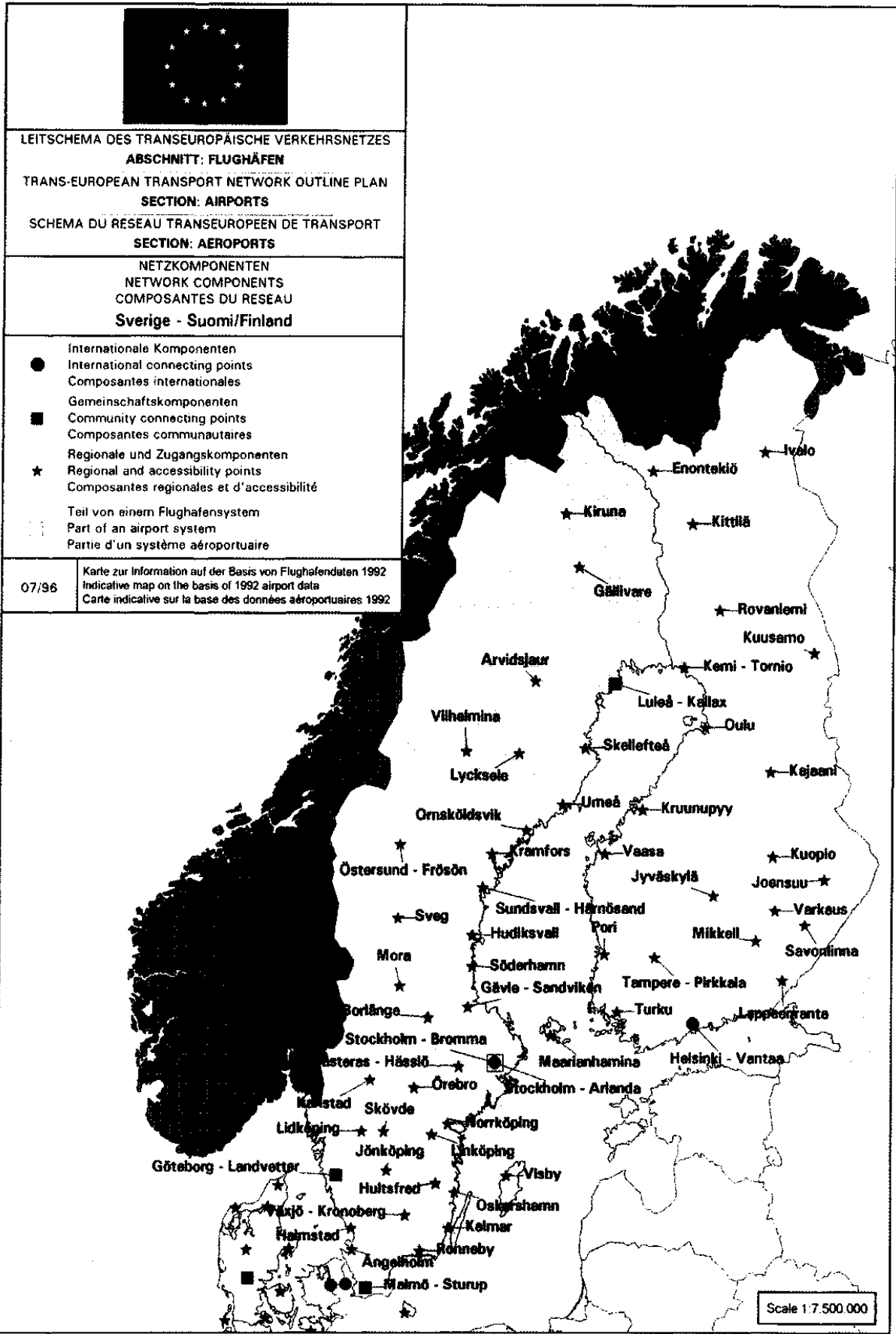
Scale 1:7.500.000











SEKCJA 7

SIEĆ TRANSPORTU KOMBINOWANEGO



LEITSHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN VERKEHRSNETZES
(HORIZONT 2010)

ABSCHNITT : KOMBINIERTER VERKEHR

TRANSEUROPEAN NETWORK OUTLINE PLAN
(HORIZONT 2010)

SECTION : COMBINED TRANSPORT

SCHEMA DU RESEAU TRANSEUPEEN DE TRANSPORT
(HORIZONT 2010)

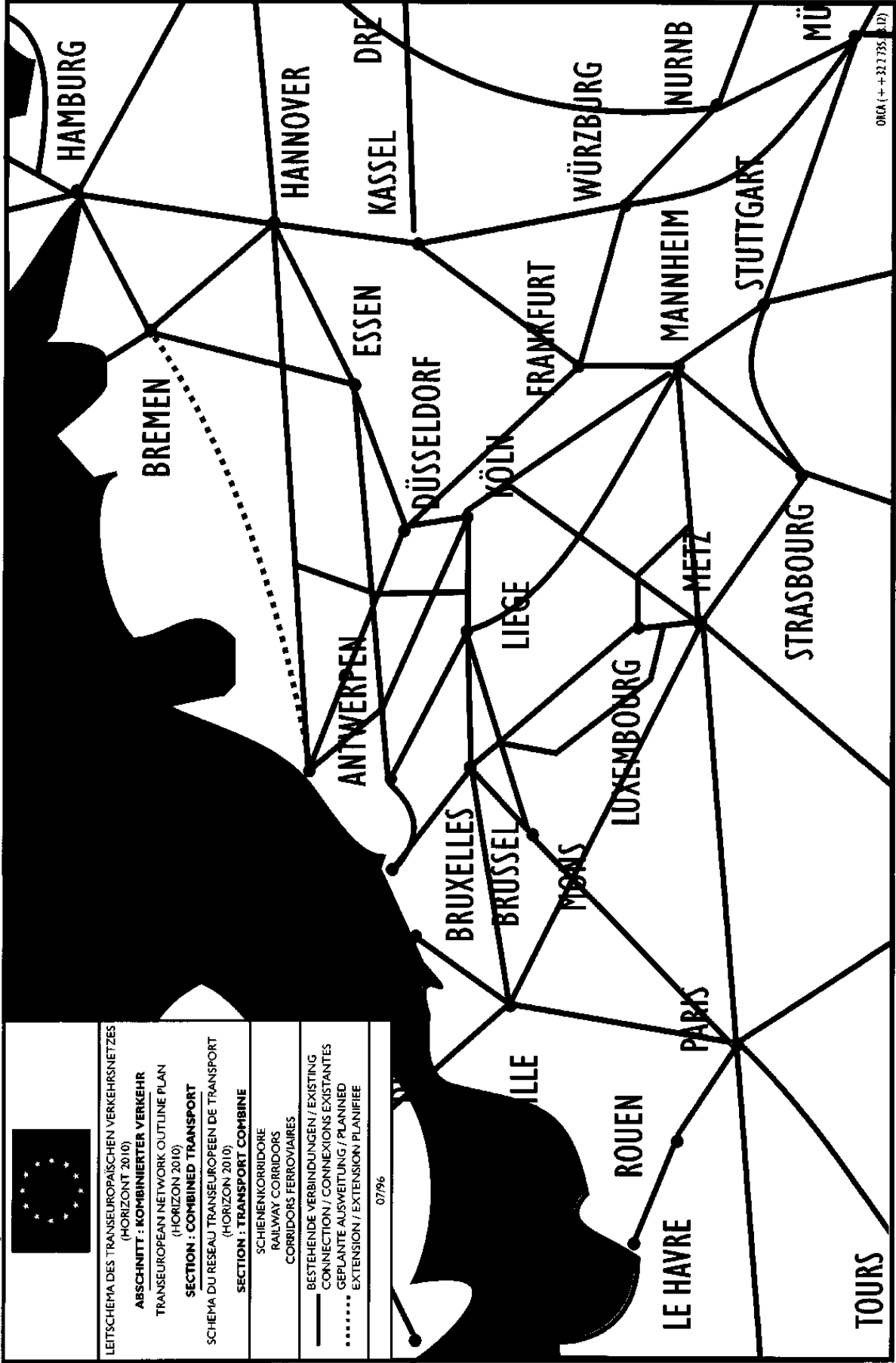
SECTION : TRANSPORT COMBINE

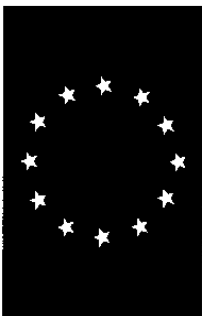
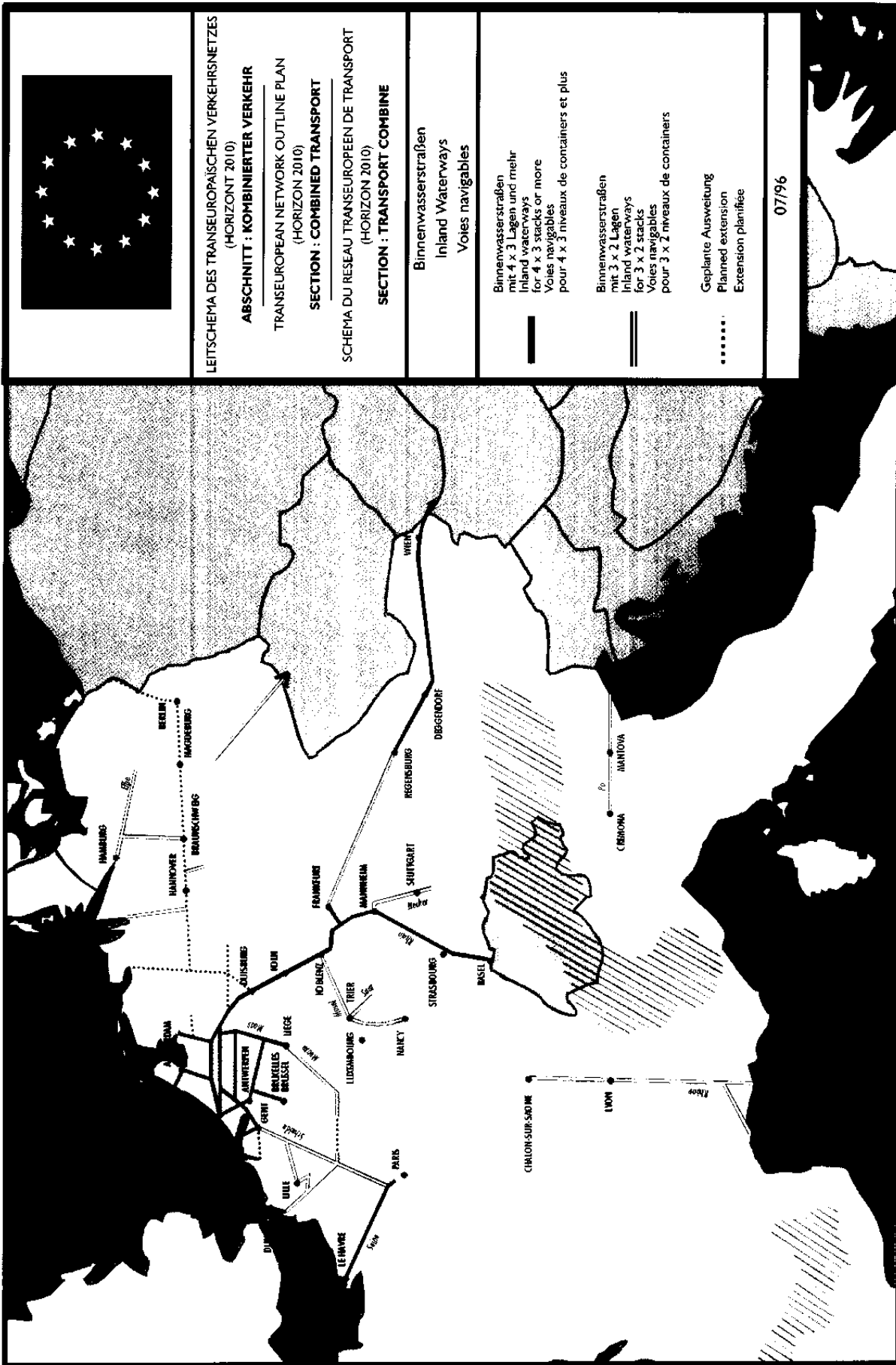
SCHIENENKORRIDORE
RAILWAY CORRIDORS
CORRIDORS FERROVIAIRES

- BESTEHENDE VERBINDUNGEN / EXISTING CONNECTION / CONNEXIONS EXISTANTES
- GEPLANTE AUSWEITUNG / PLANNED EXTENSION / EXTENSION PLANIFIEE
- VERBINDUNGEN MIT DRITTLANDERN (nur hinweisend)
THIRD COUNTRY CONNECTIONS (purely indicative)
CONNEXIONS AVEC LES PAYS TIERS (purement indicatives)

07/96







LEITSCHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN VERKEHRSNETZES
(HORIZONT 2010)

ABSCHNITT : KOMBINIERTER VERKEHR
TRANSEUROPEAN NETWORK OUTLINE PLAN
(HORIZON 2010)

SECTION : COMBINED TRANSPORT
SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT
(HORIZON 2010)

SECTION : TRANSPORT COMBINE

Binnenwasserstraßen
Inland Waterways
Voies navigables

Binnenwasserstraßen
mit 4 x 3 Lagen und mehr
Inland waterways
for 4 x 3 stacks or more
Voies navigables
pour 4 x 3 niveaux de containers et plus

Binnenwasserstraßen
mit 3 x 2 Lagen
Inland waterways
for 3 x 2 stacks
Voies navigables
pour 3 x 2 niveaux de containers

Geplante Ausweitung
Planned extension
Extension planifiée

07/96

ZAŁĄCZNIK II

KRYTERIA I WYMAGANIA DLA PROJEKTÓW STANOWIĄCYCH PRZEDMIOT WSPÓLNEGO ZAINTERESOWANIA *

Sekcja 2: Sieć drogowa

Sekcja 3: Sieć kolejowa

Sekcja 4: Sieć wodna śródlądowa i porty

Sekcja 5: Porty morskie

Sekcja 6: Porty lotnicze

Sekcja 7: Sieć transportu kombinowanego

Sekcja 8: Sieć zarządzania i informacji w przewozach morskich

Sekcja 9: Sieć zarządzania ruchem lotniczym

Sekcja 10: Sieć ustalania pozycji i nawigacji

Sekcja 2

Sieć drogowa

Do projektów związanych z połączeniami określonymi w załączniku I będą dołączone takie projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania w zakresie infrastruktury związane z tymi połączeniami, które dotyczą:

A. Rozbudowy sieci, a w szczególności:

- poszerzania autostrad lub poprawy standardu dróg,
- budowy lub poprawy dróg objazdowych i obwodnic,
- wzrostu interoperacyjności sieci krajowych;

B. Rozbudowy systemów zarządzania ruchem i informacji dla użytkowników, w szczególności:

- stworzenia infrastruktury typu telematyka do zbierania danych o ruchu,
- rozbudowy centrów informacji o ruchu i ośrodków kontroli ruchu, jak również wymiany danych pomiędzy centrami informacji o ruchu pomiędzy różnymi państwami,
- stworzenia usług informacji drogowej, w szczególności systemu RDS-TMC⁸,
- technicznej interoperacyjności infrastruktury typu telematyka.

Sekcja 3

* Kryteria i wymogi dotyczą odpowiednich sekcji wymienionych w warunkach ustanawiających i załączniku I.

⁸ Cyfrowy system przekazywania informacji o ruchu drogowym, wykorzystujący radio, w którym ogólny strumień informacji może być wzmocniony dla indywidualnych potrzeb klienta.

Sieć kolejowa

Do projektów związanych z węzłami przedstawionymi w załączniku I będą dołączone takie projekty, stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania, które dotyczą następujących zagadnień:

- interoperacyjności pomiędzy transeuropejskimi systemami kolejowymi,
- połączeń międzywęzłowych z sieciami innych modeli transportu.

Sekcja 4

Sieć wodna śródlądowa i porty śródlądowe

Porty

Do projektów związanych z węzłami przedstawionymi w załączniku I będą dołączone takie projekty, stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania, które dotyczą następujących zagadnień:

- A. Związane z portami żeglugi śródlądowej w rozumieniu art. 11 ust. 3, które spełniają wszystkie następujące warunki:
 - 1. zlokalizowane są w sieci wodnej żeglugi śródlądowej jak przedstawiono na planie w załączniku I;
 - 2. są połączone z innymi transeuropejskimi trasami;
 - 3. mają urządzenia przeładunkowe, a w szczególności:
 - ośrodki przeładunkowe,
 - terminale kontenerowe,
 - urządzenia do przeładunku poziomego (typu ro - ro)
- B. i odpowiadają jednej lub więcej z następujących kategorii:
 - 1. dostęp do portu ze szlaków wodnych,
 - 2. infrastruktura portowa na terenie portu,
 - 3. pozostała infrastruktura transportowa na terenie portu,
 - 4. inna infrastruktura transportowa łącząca port z innymi elementami transeuropejskiej sieci transportowej.

Zarządzanie ruchem

Projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania powinny obejmować w szczególności:

- system sygnalizacji i naprowadzania statków, w szczególności tych przewożących ładunki niebezpieczne i trujące,
- systemy komunikacji w sytuacjach awaryjnych i bezpieczeństwa na wodach śródlądowych.

Sekcja 5

Porty morskie

- 1. Kategorie projektów stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania dotyczące portów i związane z portami.

Projekty dotyczące infrastruktury portowej i związanej z portami powinny należeć do jednej z następujących kategorii:

- A. dostęp do portu z morza lub szlaku wodnego w żegludze śródlądowej, w tym koszty inwestycyjne związane z łamaniem lodu w okresie zimowym;
- B. infrastruktura portowa na terenie portu,
- C. śródlądowa infrastruktura transportowa na terenie portu,
- D. śródlądowa infrastruktura transportowa łącząca port z innymi elementami transeuropejskiej sieci transportowej.

2. Szczególne cele projektów

Projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania i dotyczące infrastruktury portowej i związanej z portami powinny mieć jeden lub więcej z następujących szczególnych celów:

- ułatwienie rozwoju handlu wewnątrz i poza Wspólnotą,
- wspieranie w zapewnieniu mobilności poprzez odciążenie zatłoczonych korytarzy lądowych oraz zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu europejskiego poprzez, na przykład, wzrost udziału transportu wodnego w całkowitym ruchu, a w szczególności poprzez promowanie nawigacji przybrzeżnej,
- poprawa dostępności i wzmocnienie gospodarczej i społecznej spójności we Wspólnocie Europejskiej poprzez promowanie rozwoju połączeń wodnych wewnątrz Wspólnoty, kładąc specjalne nacisk na wyspy i regiony peryferyjne Wspólnoty,
- umożliwienie stałego dostępu do portów Morza Bałtyckiego zlokalizowanych na 60° szerokości północnej normalnie w okresie zimy skutych lodem.

3. Szczególne warunki, które muszą być spełnione:

Projekty muszą zezwalać na:

- integrację ruchu w transeuropejskiej sieci transportowej lub multimodalnym łańcuchu transportowym, lub
- większe wykorzystanie transportu przyjaznego dla środowiska.

Sekcja 6

Porty lotnicze

I. Kryteria kwalifikacyjne jakie muszą spełniać porty lotnicze stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania

Porty lotnicze stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania muszą spełniać kryteria jednego z następujących punktów połączeń:

1. Międzynarodowe punkty połączeń obejmują:

- wszystkie porty lub systemy portowe⁹ z całkowitym rocznym wolumenem ruchu nie mniejszym niż:

- 5 000 000 przelotów pasażerskich minus 10%, lub
- 100 000 komercyjnych przelotów, lub
- 150 000 ton przewiezionych ładunków, lub
- 1000 000 przelotów pasażerskich na zewnątrz Wspólnoty;

lub

- jakiegokolwiek nowy port lotniczy budowany w celu wymiany istniejącego międzynarodowego węzła, który nie może dalej być rozbudowywany w ten sposób.

⁹ Systemy portów lotniczych: Dz.U. nr L 240, z 24.8.1992, str. 14.

2. Wspólnotowe punkty połączeń będą obejmowały:
- wszystkie porty i systemy portowe z całkowitym rocznym wolumenem ruchu:
 - pomiędzy 1 000 000 minus 10% i 4 499 999 przelotów pasażerskich, lub
 - pomiędzy 50 000 a 149 999 ton ładunków, lub
 - pomiędzy 500 000 a 899 999 przelotów pasażerskich, z których przynajmniej 30% stanowią przeloty niekrajowe, lub
 - pomiędzy 300 000 a 899 999 przelotów pasażerskich i zlokalizowanych poza głównymi państwami europejskimi w odległości ponad 500 km od najbliższego międzynarodowego punktu połączeń; lub
 - jakkolwiek nowy port lotniczy budowany w celu wymiany istniejącego międzynarodowego węzła, który nie może dalej być rozbudowywany w ten sposób.
3. Regionalne punkty węzłowe i punkty dostępu będą obejmowały wszystkie porty lotnicze:
- z rocznym wolumenem ruchu pomiędzy 500 000 a 899 999 przelotów pasażerskich, z których przynajmniej 30% stanowią przeloty niekrajowe, lub
 - z rocznym wolumenem ruchu pomiędzy 250 000 minus 10% a 499 999 przelotów pasażerskich, lub
 - z rocznym wolumenem ruchu pomiędzy 10 000 a 49 999 ton ładunków, lub
 - zlokalizowane na wyspie należącej do Państwa Członkowskiego, lub
 - zlokalizowane na obszarze pozbawionym dostępu do morza należącym do Wspólnoty z komercyjnymi usługami realizowanymi przez samoloty z maksymalnym załadunkiem powyżej 10 ton.

Port lotniczy jest zlokalizowany na obszarze bez dostępu do morza, jeśli jest usytuowany w promieniu ponad 100 km od najbliższego międzynarodowego lub wspólnotowego punktu połączeń. Odległość ta może w drodze wyjątku ulec zmniejszeniu do 75 km biorąc pod uwagę trudny dostęp do portu wynikający z położenia geograficznego lub złej jakości śródlądowej infrastruktury transportowej.

II. Wymagania dla projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania i związanych z siecią portów lotniczych.

Wszystkie projekty będą zakwalifikowane jako projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania, jeśli spełnią następujące wymagania:

Wymogi projektu	Rodzaj określonego punktu połączeń*
-----------------	-------------------------------------

I. Optymalizacja istniejącej zdolności portu lotniczego

<i>Faza 1</i> - Optymalizacja istniejącej zdolności w zakresie samolotów, pasażerów lub trachty, w tym urządzenia do nawigacji lotów w porcie lotniczym.	Międzynarodowy Wspólnotowy Regionalny punkt połączeń i punkt dostępu
<i>Faza 2</i> – Poprawa zabezpieczeń i bezpieczeństwa portu lotniczego	Międzynarodowy Wspólnotowy Regionalny punkt połączeń i punkt dostępu
<i>Faza 3</i> – Dostosowanie istniejącej infrastruktury dla stworzenia rynku wewnętrznego, zwłaszcza środki regulujące swobodny przepływ osób w	Międzynarodowy Wspólnotowy Regionalny punkt połączeń i punkt dostępu

Unii.	
-------	--

II. Rozwój zdolności nowego portu lotniczego

<i>Faza 4</i> – Rozwój infrastruktury i wyposażenia, które określa zdolność portu lotniczego w zakresie samolotów, pasażerów lub traktu, w tym urządzenia do nawigacji lotu w porcie lotniczym.	Międzynarodowy Wspólnotowy
<i>Faza 5</i> – Budowa nowego portu lotniczego dla zastąpienia istniejącego lotniska lub systemu portu lotniczego, który nie może być rozwinięty w ramach tej lokalizacji	Międzynarodowy Wspólnotowy

III. Poprawa ochrony przed hałasem spowodowanym działalnością portu lotniczego

<i>Faza 6</i> – Poprawa ochrony środowiska w zakresie hałasu, utylizacji zanieczyszczeń z portu lotniczego	Międzynarodowy Wspólnotowy
--	----------------------------

IV. Poprawa lub rozbudowa dostępu do portu lotniczego

<i>Faza 7</i> – Poprawa lub rozwój połączeń między portem lotniczym a infrastrukturą dostępu	Międzynarodowy Wspólnotowy
<i>Faza 8</i> – Poprawa i rozwój połączeń wewnętrznych z innymi sieciami transportu a własną siecią kolejową	Międzynarodowy Wspólnotowy

* Tabela niniejsza nie wyklucza faz dotyczących innych punktów połączeń w niektórych właściwie uzasadnionych, szczególnych przypadkach.

Sekcja 7

Sieć transportu kombinowanego

W uzupełnieniu do projektów związanych z połączeniami wymienionymi w załączniku I, za projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania będą uznane te, które zawierają jakikolwiek projekt dotyczący:

- budowy lub rozbudowy infrastruktury kolejowej i śródlądowej w celu umożliwienia transportu intermodalnych jednostek ładunkowych pod względem technicznym i na zasadach ekonomicznej opłacalności,
- budowy i rozbudowy centrów przeładunkowych pomiędzy śródlądowymi formami transportu, w tym również uruchamianie stałego i ruchomego sprzętu przeładunkowego,

- adaptacji terenów portów, umożliwiającej powstawanie lub poprawę przesyłania kontenerów pomiędzy transportem morskim a kolejowym, wodnym śródlądowym lub drogowym,
- wyposażenia transportu kolejowego specjalnie zaadoptowanego do transportu kombinowanego, tam gdzie jest to wymagane ze względu na charakter infrastruktury, szczególnie jeśli chodzi o koszty możliwego przystosowania tej infrastruktury.

Sekcja 8

Sieć zarządzania i informacji o przewozach morskich

Za projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania będą uznawane następujące projekty:

- związane z założeniami wspólnotowej polityki bezpieczeństwa transportu morskiego, lub
- zaprojektowane w celu wprowadzenia międzynarodowych konwencji i rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w zakresie bezpieczeństwa transportu morskiego i dotyczące:
 - wprowadzenia we Wspólnocie systemu oznakowania statków wchodzących do lub wychodzących z portów Wspólnoty lub przepływających wzdłuż wybrzeży Wspólnoty, z pomocą elektronicznego systemu przesyłania danych obejmującego również przekazywanie danych pomiędzy statkami a instalacją naziemną poprzez transpondery, ze szczególnym uwzględnieniem wymiany danych elektronicznych (EDI), w tym interfejsy,
 - rozwoju i poprawy naziemnych kanałów radiowo-nawigacyjnych LORAN-C,
 - rozwoju lub poprawy przybrzeżnych i portowych systemów informacji i zarządzania przewozami morskimi (VTS) i ich połączeniami wewnętrznymi, w celu bezpieczniejszego i bardziej efektywnego śledzenia i sterowania przewozami morskimi, w szczególności na terenach zagęszczonych, ruchliwych i wrażliwych pod względem środowiskowym,
 - rozwoju narzędzi ułatwiających zrozumienie ruchu: baz danych o strumieniach ładunków i wypadkach morskich, rozwoju Stałego Obserwatorium Ruchu Europejskiego (EPTO) - instrumentu służącego do analizy strumieni ładunków,
 - rozwoju infrastruktury i wyposażenia w celu wprowadzenia w przyszłości Globalnego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego (GMDSS) ,
 - poprawy systemów przesyłania danych typu telematyka w kontekście państwowej portowej kontroli statków.

Sekcja 9

Sieć zarządzania przewozami lotniczymi

Za projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania będą uznawane projekty prowadzące do wzrostu zdolności systemu i optymalizacji jego wykorzystania, co stanowi część czynników harmonizacji i integracji wyposażenia i procedur różnych krajowych punktów połączeń krajowych oraz spełnia odpowiednie standardy międzynarodowe zdefiniowane przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i przez właściwe organy europejskie; powyższe uwzględnia w szczególności Eurocontrol - Europejską Organizację ds. Bezpieczeństwa Nawigacji Lotniczej.

Projekty te są związane z:

- studiami nad lepszym wykorzystaniem przestrzeni powietrznej przez różnych użytkowników i stworzeniem spójnego i wydajnego systemu szlaków powietrznych,
- zarządzaniem i planowaniem ruchu powietrznego, które pomagają sprostać zapotrzebowaniu i umożliwiają optymalne wykorzystanie dostępnej zdolności systemów kontrolnych,
- studiami i pracami koniecznymi do harmonizacji wyposażenia i procedur tak by integrować różnych dostawców usług w szczególności uwzględniając wytyczne ustalone przez - Europejską Konferencję Lotnictwa Cywilnego (ECAC),
- poprawą wydajności systemu, w szczególności poprzez zautomatyzowaną kontrolę i systemy rozwiązywania i wykrywania potencjalnych zagrożeń,
- wykorzystaniem sprzętu telekomunikacyjnego, nawigacyjnego i śledzenia koniecznego do kontroli ruchu powietrznego, w tym promowaniem nowych technologii, w szczególności sieci satelitarnych i cyfrowych.

Sekcja 10

Sieć ustalania pozycji i nawigacji

Za projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania będą uznawane projekty związane z tworzeniem dowolnego elementu przyszłego Europejskiego Planu Nawigacji Radiowej lub globalnego satelitarnego systemu nawigacji i ustalania pozycji tworzącego część następującej struktury:

- ośrodki kontrolne obejmujące system przetwarzania i kontroli,
- sieć stacji nawigacji naziemnej,
- segmenty przestrzeni, w których działają satelity umożliwiające przesyłanie sygnałów nawigacyjnych,
- sieć stacji nadzoru.

ZAŁĄCZNIK III

LISTA 14 PROJEKTÓW ZATWIERDZONYCH PRZEZ RADĘ EUROPEJSKĄ NA POSIEDZENIU W ESSEN W DNIACH 9 I 10 GRUDNIA 1994 R.

1. Pociągi dużych prędkości/kombinowany transport północ - południe:

Norymberga-Erfurt-Halle/Lipsk-Berlin

Oś Brenner: Weronia-Monachium

2. Pociągi dużych prędkości (Paryż-Bruksela-Kolonia-Amsterdam-Londyn):

Belgia: granica F/B – Bruksela – Liege - Kolonia - granica B/N;

Bruksela - granica B/H

Wielka Brytania: Londyn - dojazd do kanału La Manche

Niderlandy: granica B/H - Rotterdam – Amsterdam

Niemcy: (Aachen) G27 Kolonia - Rhine/Main

3. Pociągi dużych prędkości, południe:

Madryt – Barcelona – Perpignan - Montpellier

Madryt – Vitoria - Dax

4. Pociągi dużych prędkości, wschód:

Paryż – Metz – Strasburg – Appenweier - (Karlsruhe) wraz z połączeniem do Metz - Saarbruecken - Mannheim i Metz - Luksemburg

5. Kolej tradycyjna/transport kombinowany: linia Betuwe

Rotterdam - granica H/N - (Rhine/Ruhr)

6. Pociągi **dużych prędkości** /transport kombinowany: Francja-Włochy

Lion - Turyn

Turyn – Mediolan – Wenecja - Triest

7. Autostrady greckie: Pathe: Rio Anitrio, Patras-Ateny-Saloniki-Promahon (granica G/B) i Via Egnatia: Igoumenitsa-Saloniki-Alexandroupolis-Ormenio (granica G/B) - Kipi (granica G/T)

8. Autostrada Lizbona - Valladolid

9. Tradycyjne połączenie kolejowe: Cork – Dublin – Belfast – Larne - Stranraer

10. Port lotniczy Malpensa (Mediolan)

11. Stałe połączenie kolejowo-drogowe pomiędzy Danią a Szwecją (Oeresund), włącznie z trasami dojazdowymi dla dróg, kolei i transportu lotniczego

12. Trójkąt nordycki (kolejowo/drogowy)

13. Drogowe połączenie Irlandia/Wielka Brytania/Benelux

14. Główne połączenie Zachodnie Wybrzeże (kolejowe)

WSPÓLNE OŚWIADCZENIE

Parlament Europejski, Rada i Komisja podkreślają znaczenie, jakie przywiązują do stworzenia i spójnego rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Przyjmują z satysfakcją niniejszą decyzję ustanawiającą sieć i określającą w szczególności projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania, oraz stwarzającą ramy legislacyjne dla realizacji transeuropejskiej sieci transportowej.

Stwierdzają, że projekty te przyczyniają się do urzeczywistnienia celów określonych w art. 2, a zwłaszcza stworzenia warunków konkurencji, tworzenia nowych miejsc pracy i spójności w Unii, jak również umożliwią połączenie wysp, regionów zamkniętych i peryferyjnych z centralnymi regionami Wspólnoty. W tym kontekście kładą oni nacisk na fakt, że te projekty są określone w załączniku I i II, a warunki wprowadzające niniejszą decyzję umożliwiają udział finansowy Wspólnoty, który może ułatwić lub przyspieszyć ich skuteczną realizację przez zainteresowane Państwa Członkowskie.

Parlament Europejski, Rada i Komisja zachęcają Państwa Członkowskie do przykładania największej wagi do realizacji tych projektów, które same uważają za najważniejsze. Komisja zobowiązuje się do regularnego informowania o ich realizacji między innymi w formie sprawozdań określonych w art. 18 i 21.

Parlament Europejski, Rada i Komisja odnotowują projekty przyjęte przez Parlament Europejski w drugim czytaniu a majace na celu rozwój transeuropejskiej sieci transportowej.

OŚWIADCZENIE KOMISJI

- *Dot. sekcja 5 załącznika I: porty morskie:*

Komisja przedłoży w 1997 r., po konsultacji z zainteresowanymi stronami i Państwami Członkowskimi, sprawozdanie i w miarę potrzeb wnioski dotyczące projektów portów, stosując podobne podejście jak w przypadku portów lotniczych w sekcji 6.

- *Dot. norm ochrony środowiska i sieci rurociągów:*

Komisja będzie:

- a) Kontynuować badanie norm ochrony środowiska;
- b) Badać możliwości stworzenia sieci rurociągów, nieobjętych wytycznymi w sprawie transeuropejskich sieci energetycznych i możliwością włączenia ich do transeuropejskiej sieci;

i przedłoży odpowiednie wnioski.

- *Dot. załącznika I:*

Komisja zbada czy należy uwzględnić projekty głosowane w Parlamencie w drugim czytaniu w załączniku I. Analiza taka zostanie podjęta zgodnie z procedurą określoną w art. 21 a dotyczącą wprowadzania zmian do projektów.

- ***Dot. art. 19 i 20 oraz załącznika III:***

Komisja potwierdza, że niniejsza decyzja nie narusza zobowiązań finansowych Państw Członkowskich.

- ***Dot. art. 20:***

Zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (EWG) nr 2236/95 ustanawiającego ogólne zasady udzielania wspólnotowej pomocy finansowej w dziedzinie transeuropejskich sieci, Komisja stwierdza, że oceniając projekty będzie wspierać budżet transeuropejskich sieci i zwróci szczególną uwagę na projekty o charakterze multimodalnym, zwłaszcza te, które dotyczą dalekich tras do regionów peryferyjnych.

DECYZJA NR 1346/2001/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 22 maja 2001 r.

**zmieniająca decyzję nr 1692/96/WE w zakresie portów morskich,
portów śródlądowych oraz terminali intermodalnych, jak również projektu nr 8
wymienionego w załączniku III**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego artykuł 156 akapit pierwszy,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego²,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów³,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w artykule 251 Traktatu⁴, w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez Komitet Pojedynczy 13 marca 2001 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) Decyzja nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej⁵ ustanawia ogólne ramy odniesienia obejmujące cele, priorytety i zasadnicze kierunki rozważanych działań, jak również projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania w obszarze transeuropejskiej sieci transportowej.
- 2) Punkty wzajemnych połączeń, w tym porty morskie, porty śródlądowe oraz terminale intermodalne stanowią warunek wstępny integracji różnych form transportu w ramach sieci intermodalnej.
- 3) W ramach transeuropejskiej sieci transportowej porty morskie są sklasyfikowane i podzielone na kategorie. Kategorie te zostały zdefiniowane na podstawie kryteriów ilościowych lub umiejscowienia portu na wyspie, w regionach zewnętrznych lub peryferyjnych. Jedynie porty należące do najwyższej kategorii pod względem rozmiarów przeładunków powinny być zaznaczone na mapach. Wymogi jakim powinien odpowiadać projekt dotyczący portu morskiego, aby mógł on być uznany za projekt stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania, powinny zostać określone.

¹ Dz.U. C 120, z 18.4.1998, str. 14.

² Dz.U. C 214, z 10.7.1998, str. 40.

³ Dz.U. C 373, z 2.12.1998, str. 20.

⁴ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 10 marca 1999 r. (Dz.U. C 175, z 21.6.1999 r., str. 110), wspólne stanowisko Rady z dnia 5 czerwca 2000 r. (Dz.U. C 228, z 9.8.2000, str. 1), decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 3 października 2000 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 5 kwietnia 2001 r. oraz decyzja Rady z dnia 24 kwietnia 2001 r.

⁵ Dz.U. L 228, z 9.9.1996, str. 1.

- 4) Kryteria odnoszące się do portów śródlądowych powinny zostać uzupełnione kryteriami dotyczącymi, alternatywnie, standardu ich wyposażenia lub wolumenu ruchu towarowego, przy czym porty te powinny być zaznaczane na mapach.
- 5) W trakcie posiedzenia Rady Europejskiej w Dublinie w 1996 r. podjęto decyzję, iż projekt nr 8 umieszczony w wykazie zatwierdzonym podczas posiedzenia Rady Europejskiej w Essen w 1994 r. powinien zostać przekształcony w multimodalne połączenie Portugalii i Hiszpanii z resztą Europy.
- 6) Postanowienia decyzji nr 1692/96/WE powinny w związku z powyższym zostać dostosowane,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

W decyzji nr 1692/96/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. Art. 11 otrzymuje brzmienie:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Porty śródlądowe stanowią część sieci, w szczególności jako punkty wzajemnych połączeń pomiędzy drogami wodnymi, o których mowa w ust. 2 i art. 14 a innymi formami transportu.”

b) dodaje się ust. 3a:

„3a. Sieć obejmuje porty śródlądowe:

- a) otwarte dla ruchu handlowego,
- b) zlokalizowane w obrębie sieci śródlądowych dróg wodnych zgodnie ze szkicem umieszczonym w sekcji 4 załącznika I,
- c) posiadające wzajemne połączenia z innymi transeuropejskimi szlakami transportowymi wymienionymi w załączniku I, oraz
- d) wyposażone w urządzenia przeładunkowe przystosowane do wymogów transportu intermodalnego lub charakteryzujące się rocznym wolumenem przeładunków wynoszącym co najmniej 500 000 ton.”

2. Art. 12 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 12

Charakterystyka

1. Porty morskie pozwalają na rozwój transportu morskiego oraz tworzą ogniwa umożliwiające połączenia żeglugowe z wyspami i punkty wzajemnych połączeń

pomiędzy transportem morskim a innymi formami transportu. Udostępniają one sprzęt i świadczą usługi przedsiębiorstwom transportowym. Ich infrastruktura umożliwia świadczenie szerokiego wachlarza usług w dziedzinie transportu pasażerskiego i towarowego, w tym usług promowych oraz usług żeglugowych na duże i małe odległości, także w zakresie żeglugi przybrzeżnej, zarówno w obrębie Wspólnoty, jak i pomiędzy nią a państwami trzecimi.

2. Porty morskie włączone do sieci odpowiadają jednej z niżej określonych kategorii, A, B lub C:

- A. międzynarodowe porty morskie: porty charakteryzujące się całkowitym rocznym wolumenem przeładunków wynoszącym nie mniej niż 1,5 mln ton frachtu lub 200 000 pasażerów, które, z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to obiektywnie niemożliwe, posiadają połączenie z lądowymi elementami transeuropejskiej sieci transportowej i odgrywają w związku z tym istotną rolę w międzynarodowym transporcie morskim;
- B. porty morskie Wspólnoty niezaliczone do kategorii A: porty charakteryzujące się całkowitym rocznym wolumenem przeładunków wynoszącym nie mniej niż 0,5 mln ton frachtu lub od 100 000 do 199 000 pasażerów, które, z wyjątkiem sytuacji gdy jest to obiektywnie niemożliwe, posiadają połączenie z lądowymi elementami transeuropejskiej sieci transportowej i są wyposażone w niezbędne urządzenia przeładunkowe umożliwiające obsługę żeglugi handlowej na małe odległości;
- C. porty regionalne: porty te nie spełniają kryteriów kategorii A i B lecz są usytuowane na wyspie, w regionach zewnętrznych lub peryferyjnych, umożliwiając wzajemne połączenie takich regionów drogą morską i/lub ich komunikację z centralnymi regionami Wspólnoty.

Porty morskie należące do kategorii A zostały przedstawione na mapach poglądowych umieszczonych w sekcji 5 załącznika I, na podstawie najnowszych danych dotyczących portów.

3. Oprócz kryteriów określonych w art. 7, projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania i dotyczące portów morskich włączonych do transeuropejskiej sieci portów morskich powinny odpowiadać wymogom i szczegółowym warunkom technicznym określonym w załączniku II.”

3. Art. 14 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 14

Charakterystyka

Transeuropejska sieć transportu kombinowanego obejmuje:

- linie kolejowe i śródlądowe drogi wodne, nadające się do transportu kombinowanego i żeglugi, które pozwalają na transport towarów na duże odległości, w połączeniu, tam gdzie jest to możliwe, z najkrótszymi możliwymi przewozami drogowymi.

- intermodalne terminale wyposażone w urządzenia umożliwiające dokonywanie przeładunków tranzytowych pomiędzy liniami kolejowymi, śródlądowymi drogami wodnymi, morskimi szlakami żegludowymi i drogami,
- tymczasowo: odpowiedni tabor kolejowy tam, gdzie wymaga tego nieprzystosowana jeszcze infrastruktura .”

4. Art. 19 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 19

Projekty szczególne

Załącznik III zawiera listę projektów określonych w załącznikach I i II oraz w innych przepisach niniejszej decyzji, które zostały uznane podczas posiedzenia Rady Europejskiej w Essen w 1994 r. oraz w Dublinie w 1996 r. za projekty o szczególnym znaczeniu.”

5. Załącznik I otrzymuje brzmienie:

a) w odniesieniu do treści

- tytuł sekcji 4 „Sieć wodna śródlądowa” zastępuje się tytułem: „Sieć wodna śródlądowa i porty śródlądowe”,
- sekcja 5 otrzymuje brzmienie:

„Sekcja 5: Porty morskie - kategoria A

5.0. Europa

5.1. Morze Bałtyckie

5.2. Morze Północne

5.3. Ocean Atlantycki

5.4. Morze Śródziemne – część zachodnia

5.5. Morze Śródziemne – część wschodnia”,

- w sekcji 7 „Sieć transportu kombinowanego”, skreśla się punkt 7.2;

b) w odniesieniu do map odpowiadających sekcjom 4 i 5:

- mapę odpowiadającą sekcji 4 zastępuje się mapami dołączonymi do niniejszej decyzji. Na mapach tych zaznaczone zostały również porty śródlądowe, wyposażone w urządzenia przeładunkowe umożliwiające

obsługę transportu kombinowanego, powinny one zastąpić mapę odpowiadającą punktowi 7.2,

- dodaje się mapy odpowiadające sekcji 5 umieszczone w Załączniku do niniejszej decyzji.

6. Załącznik II otrzymuje brzmienie:

- a) część sekcji 4 dotycząca portów śródlądowych otrzymuje brzmienie:

„Porty śródlądowe

Projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania muszą odnosić się wyłącznie do infrastruktury dostępnej dla wszystkich użytkowników na zasadzie niedyskryminacji.

Oprócz projektów odnoszących się do połączeń i portów śródlądowych wymienionych w załączniku I, za projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania uznawać się będzie wszelkie projekty infrastrukturalne odnoszące się do jednej lub większej liczby z poniższych kategorii:

1. dostęp do portu z dróg wodnych;
2. infrastruktura portowa w obrębie obszaru portowego;
3. inne składniki infrastruktury transportowej w obrębie obszaru portowego;
4. składniki infrastruktury transportowej łączące dany port z innymi elementami transeuropejskiej sieci transportowej.

Za projekt stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania uznawać się będzie każdy projekt odnoszący się do następujących rodzajów robót: budowa i konserwacja wszelkich elementów systemu transportowego ogólnie dostępnych dla wszystkich użytkowników transportu w obrębie portu oraz połączeń z krajową lub międzynarodową siecią transportową; w szczególności roboty takie obejmują prace mające związek z zagospodarowaniem i utrzymaniem terenu do celów handlowych i innych związanych z zagospodarowaniem portu, budowę i konserwację połączeń drogowych i kolejowych, budowę i konserwację, łącznie z pogłębianiem, szlaków wodnych umożliwiających dostęp do portu oraz innych obszarów wodnych w obrębie portu, a także budowę i konserwację pomocniczych urządzeń nawigacyjnych oraz systemów zarządzania ruchem, systemów łączności i systemów informatycznych, zarówno na terenie portu, jak i szlaków wodnych umożliwiających dostęp do portu.”

- b) sekcja 5 otrzymuje brzmienie:

„Sekcja 5

Porty morskie

1. Ogólne warunki dotyczące projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania i odnoszących się do portów morskich wchodzących w skład sieci:

Projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania muszą odnosić się wyłącznie do infrastruktury dostępnej dla wszystkich użytkowników na zasadzie niedyskryminacji.

Za projekt stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania uznawać się będzie każdy projekt odnoszący się do następujących rodzajów robót: budowa i konserwacja wszelkich elementów systemu transportowego ogólnie dostępnych dla wszystkich użytkowników transportu w obrębie portu oraz połączeń z krajową lub międzynarodową siecią transportową; w szczególności roboty takie obejmują prace mające związek z zagospodarowaniem i utrzymaniem terenu do celów handlowych i innych związanych z zagospodarowaniem portu, budowę i konserwację połączeń drogowych i kolejowych, budowę i konserwację, łącznie z pogłębianiem, szlaków wodnych umożliwiających dostęp do portu oraz innych obszarów wodnych w obrębie portu, a także budowę i konserwację pomocniczych urządzeń nawigacyjnych oraz systemów zarządzania ruchem, systemów łączności i systemów informatycznych, zarówno na terenie portu, jak i szlaków wodnych umożliwiających dostęp do portu.

2. Szczegółowa specyfikacja dotycząca projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania i odnoszących się do sieci portów morskich:

Za projekt stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania uznawać się będzie każdy projekt odpowiadający niżej określonej szczegółowej charakterystyce:

Szczegółowa charakterystyka projektu	Kategoria portu
I. Promowanie żeglugi morskiej na małe odległości	
Infrastruktura niezbędna do rozwoju żeglugi morskiej na małe odległości oraz mieszanej morsko-rzecznej	Projekty odnoszące się do portów kategorii „A”
II. Dostęp do portów	
Dostęp do portów z morza lub wód śródlądowych	Projekty odnoszące się do portów kategorii „A” i „B”
Stała dostępność portów w basenie Morza Bałtyckiego położonych mniej więcej na 60° szerokości geograficznej północnej lub powyżej, z uwzględnieniem kosztów materiałowych dotyczących robót związanych z łamaniem lodu w okresie zimowym	Projekty odnoszące się do portów kategorii „A”, „B” i „C”
Stworzenie (budowa) lub modernizacja elementów infrastruktury dojazdowej zlokalizowanych w strefie przyległej umożliwiających integrację portu z innymi elementami transeuropejskiej sieci	Projekty odnoszące się do portów kategorii „A”

transportowej za pomocą połączeń kolejowych i drogowych oraz śródlądowych dróg wodnych Rozbudowa istniejących elementów infrastruktury dojazdowej zlokalizowanych w strefie przyległej umożliwiających integrację portu z innymi elementami transeuropejskiej sieci transportowej za pomocą połączeń kolejowych i drogowych oraz śródlądowych dróg wodnych	Projekty odnoszące się do portów kategorii „A” i „B”
III. Infrastruktura portowa w obrębie obszaru portowego	
Rozbudowa infrastruktury portowej w celu zwiększenia intermodalnej efektywności przewozów Modernizacja infrastruktury portowej, w szczególności w portach zlokalizowanych na wyspach, w regionach zewnętrznych lub peryferyjnych Rozbudowa i instalacja systemów zarządzania ruchem oraz systemów informatycznych takich jak EDI (elektroniczna wymiana danych) lub inne systemy inteligentnego zarządzania ruchem pasażerskim i towarowym wykorzystujące zintegrowane technologie Budowa (rozbudowa) instalacji portowych umożliwiających przyjmowanie odpadów	Projekty odnoszące się do portów kategorii „A” i „B” Projekty odnoszące się do portów kategorii „C” Projekty odnoszące się do portów kategorii „A”, „B” i „C” Projekty odnoszące się do portów kategorii „A”, „B” i „C”.

c) tiret drugie i trzecie sekcji 7 otrzymują brzmienie:

- „- budowa lub rozbudowa centrów przeładunkowych pomiędzy lądowymi formami transportu, w tym instalacja w obrębie terminala urządzeń przeładunkowych wraz z odpowiednią infrastrukturą towarzyszącą,
- adaptacja terenów portowych, umożliwienie rozwoju lub usprawnienia przewozów kombinowanych pomiędzy transportem morskim i kolejowym, wodami śródlądowymi lub transportem drogowym”.

7. Załącznik III otrzymuje brzmienie:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Wykaz 14 projektów zatwierdzonych podczas posiedzenia Rady Europejskiej w Essen w 1994 r. oraz w Dublinie w 1996 r.”

b) Pozycja 8 („Autostrada Lizbona - Valladolid”) otrzymuje brzmienie:

„8. Połączenie multimodalne pomiędzy Portugalią/Hiszpanią a resztą Europy poprzez rozbudowę połączeń kolejowych, drogowych, morskich i powietrznych w obrębie poniższych trzech iberyjskich korytarzy komunikacyjnych:

- Galicia (A Coruña)/Portugalia (Lizbona)
- Irún/Portugalia (Valladolid-Lizbona)
- korytarz południowo-zachodni (Lizbona-Sewilla).”

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie trzeciego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 22 maja 2001 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

N. FONTAINE

Przewodniczący

W imieniu Rady

M. WINBERG

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIKI

„ZAŁĄCZNIK I

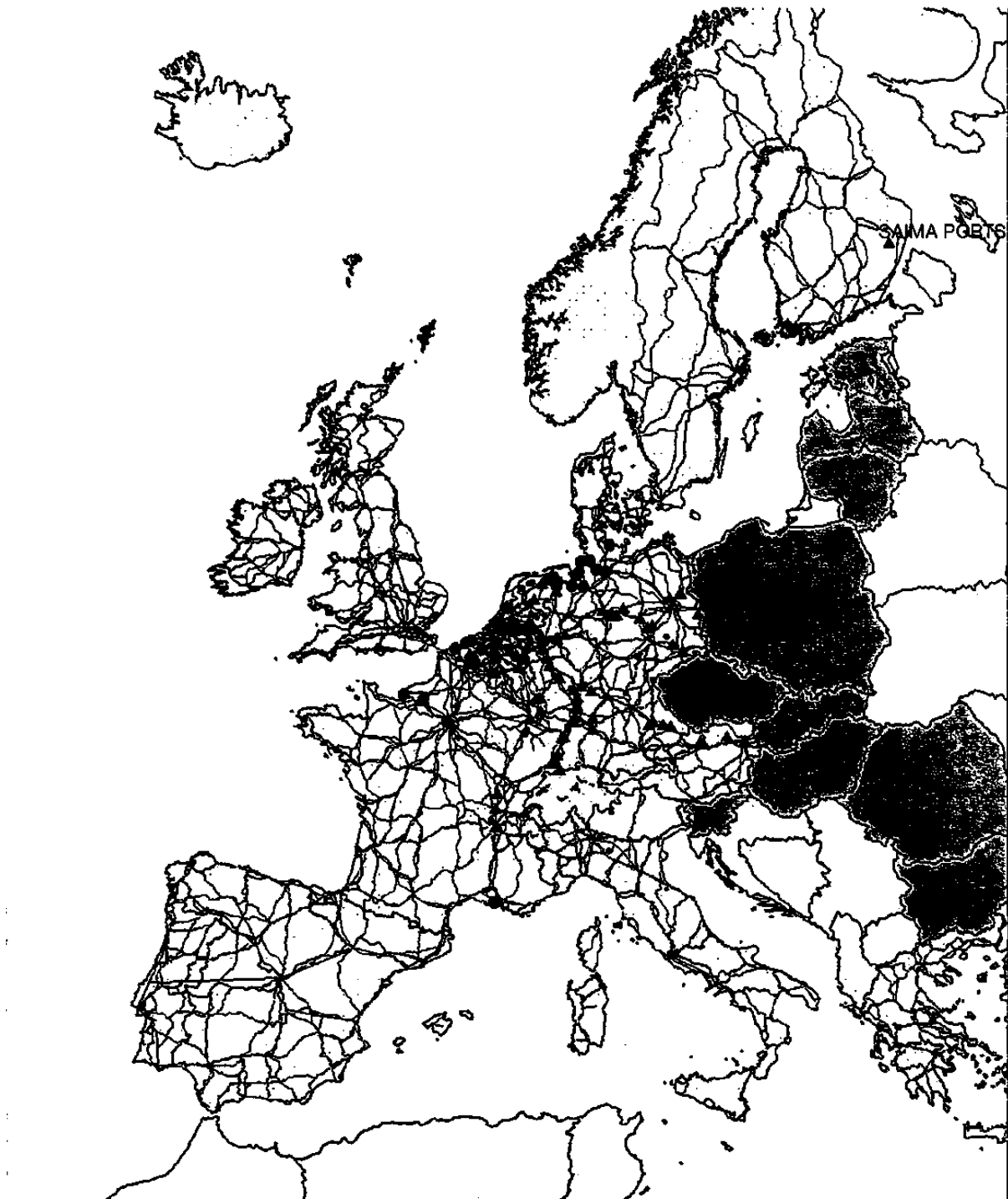
SEKCJA 4

Sieć wodna śródlądowa i porty śródlądowe



02/2001

4.0



Inland waterways

— Existing

- - - Planned

Ports

● Inland/Maritime

▲ Inland ports with trans-shipment facilities for combined transport

● Other inland ports

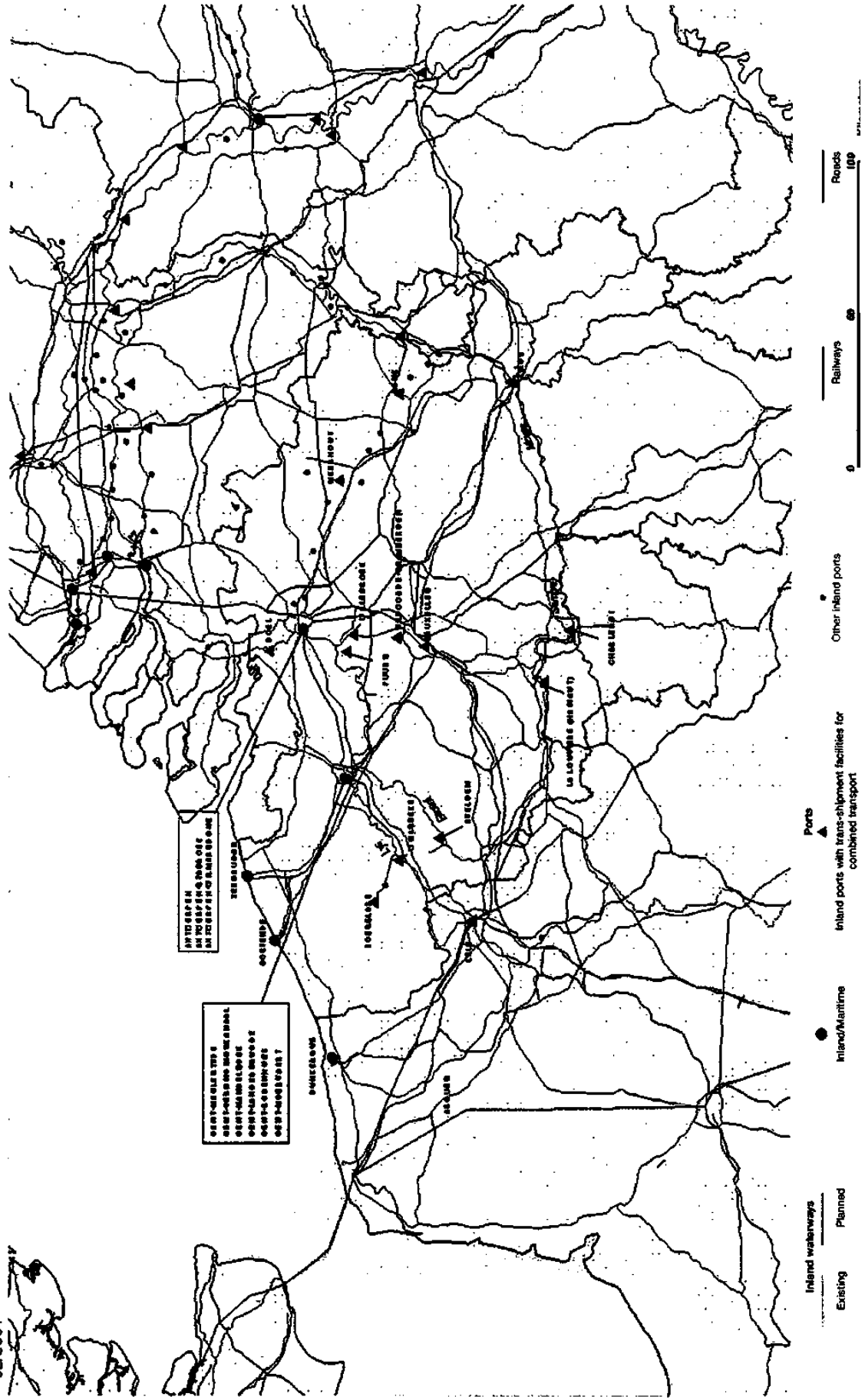
— Railways

— Roads

0 400 600 Kilometres

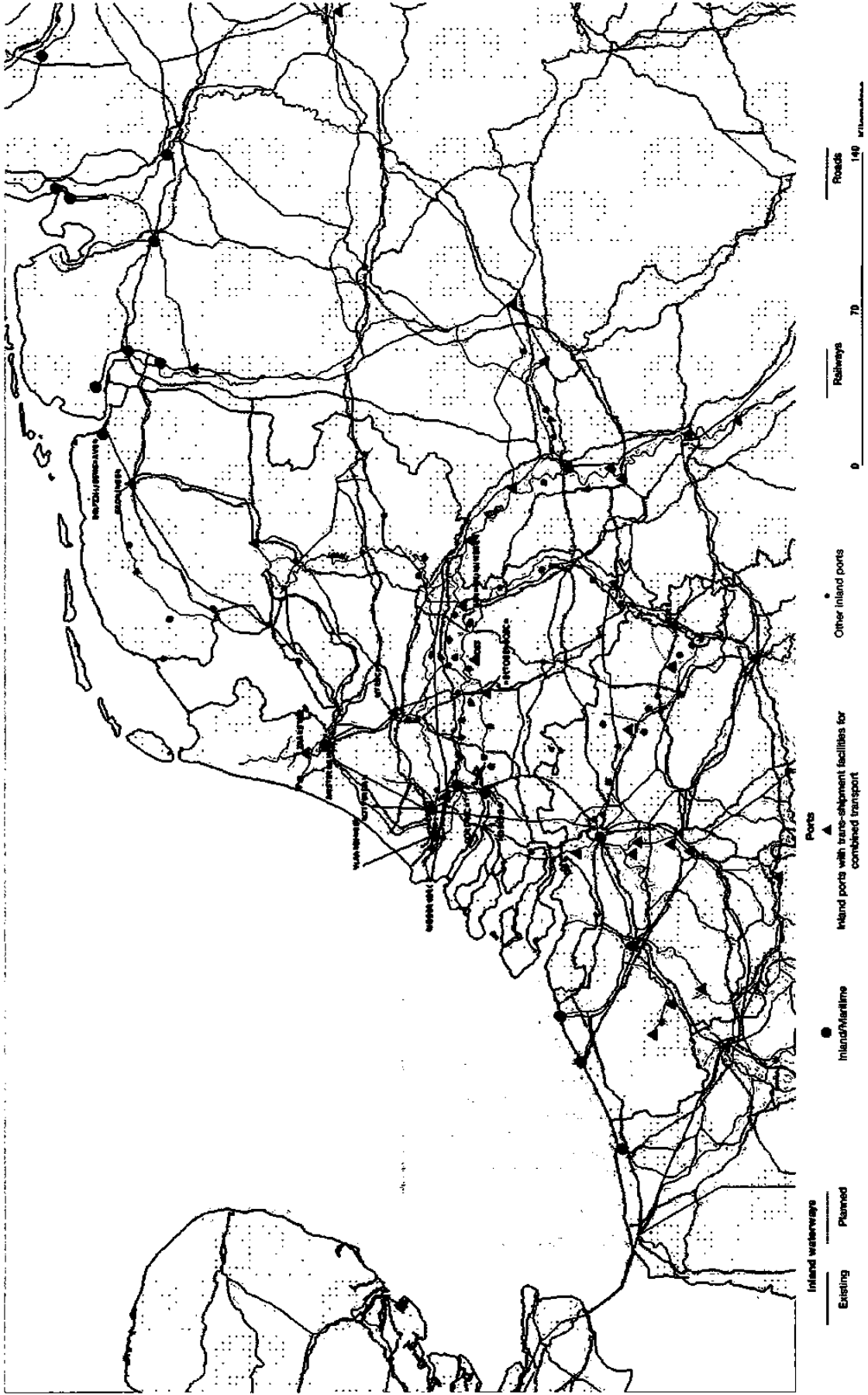
02/2001

4.1A



02/2001

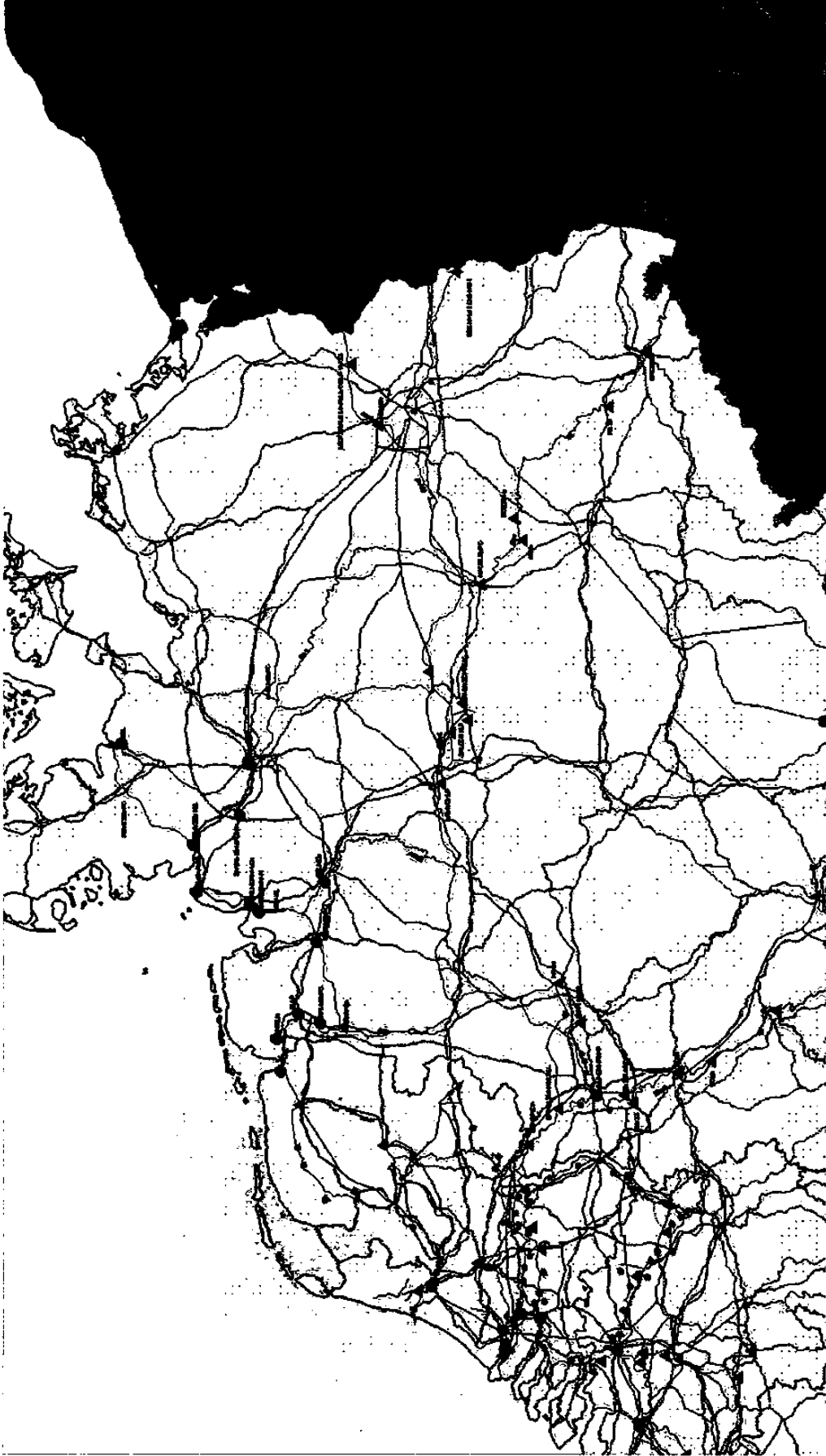
4.1B



INLAND PORTS AND INLAND WATERWAYS

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2010 horizon)

4.2



02/2001

Inland waterways

- Existing
- Planned

Ports

- Inland/Maritime
- Inland ports with trans-shipment facilities for combined transport
- Other inland ports

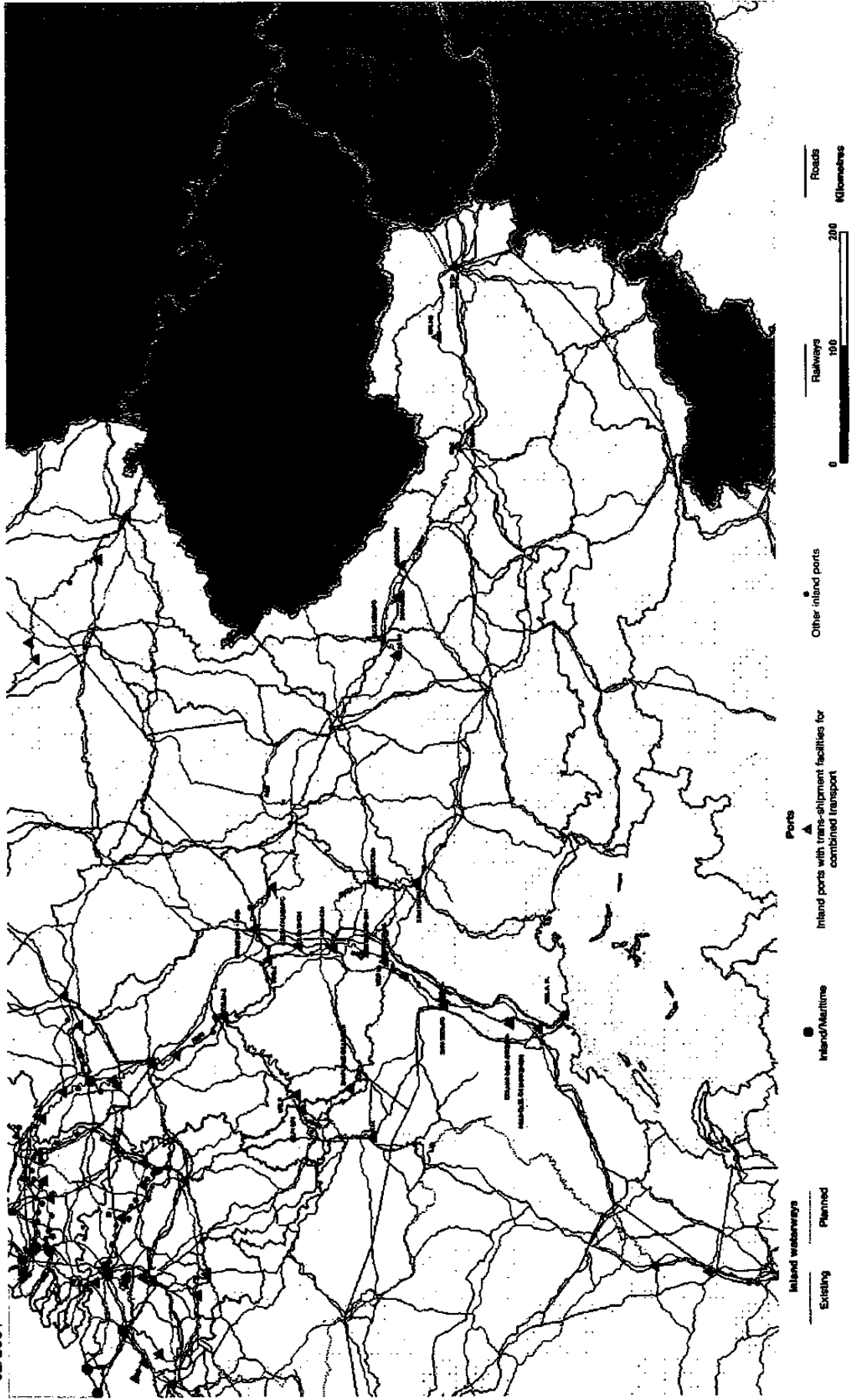
Railways

Roads

0 100 200 Kilometres

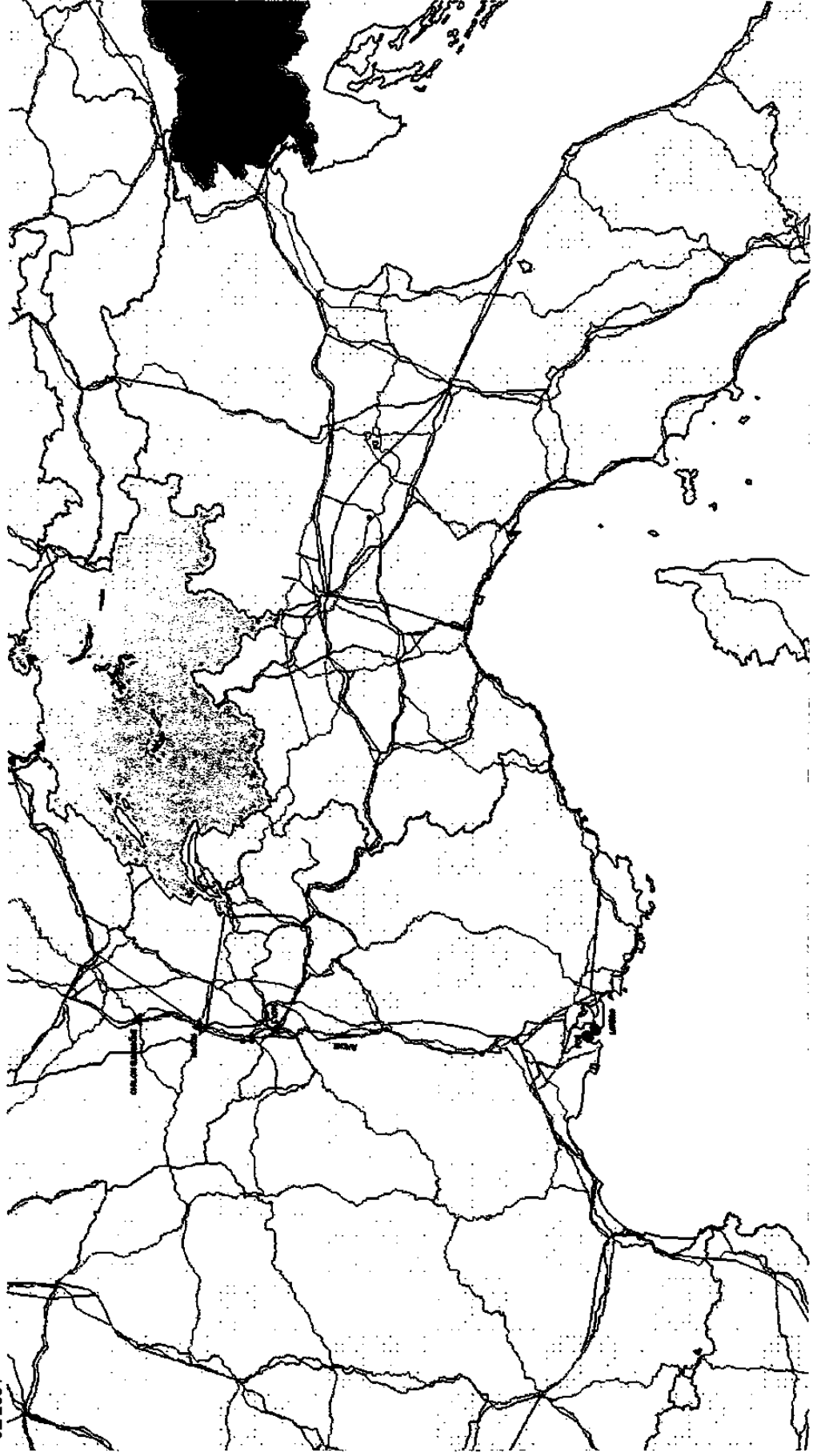
02/2001

4.3

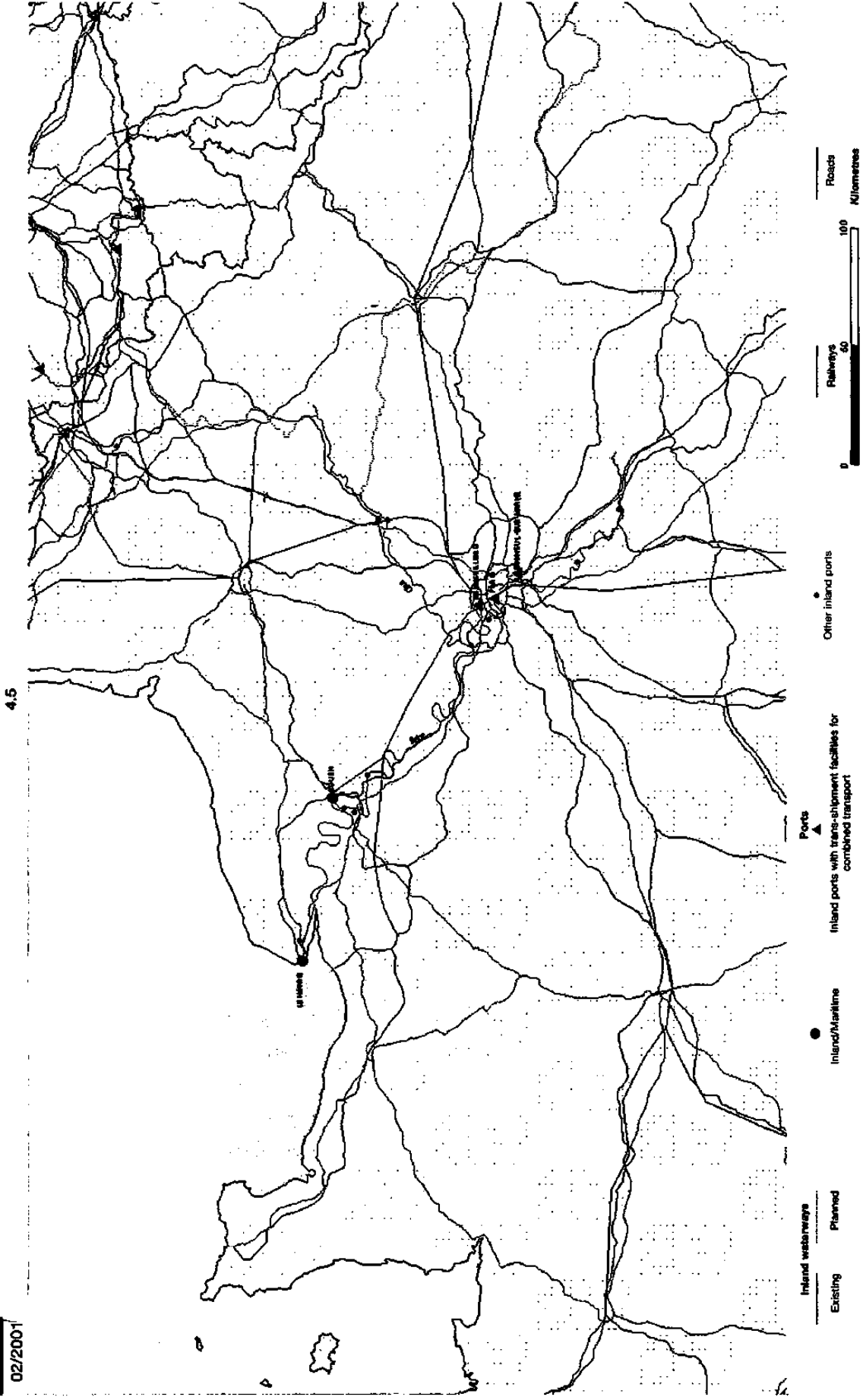


02/2001

4.4



- Inland waterways
 - Existing
 - Planned
 - Ports
 - Inland/Maritime
 - Inland ports with trans-shipment facilities for combined transport
 - Other inland ports
 - Roads
 - Railways
- 0 50 100 Kilometres



4.5

02/2001

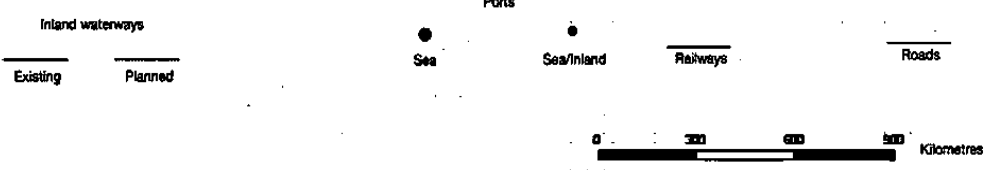
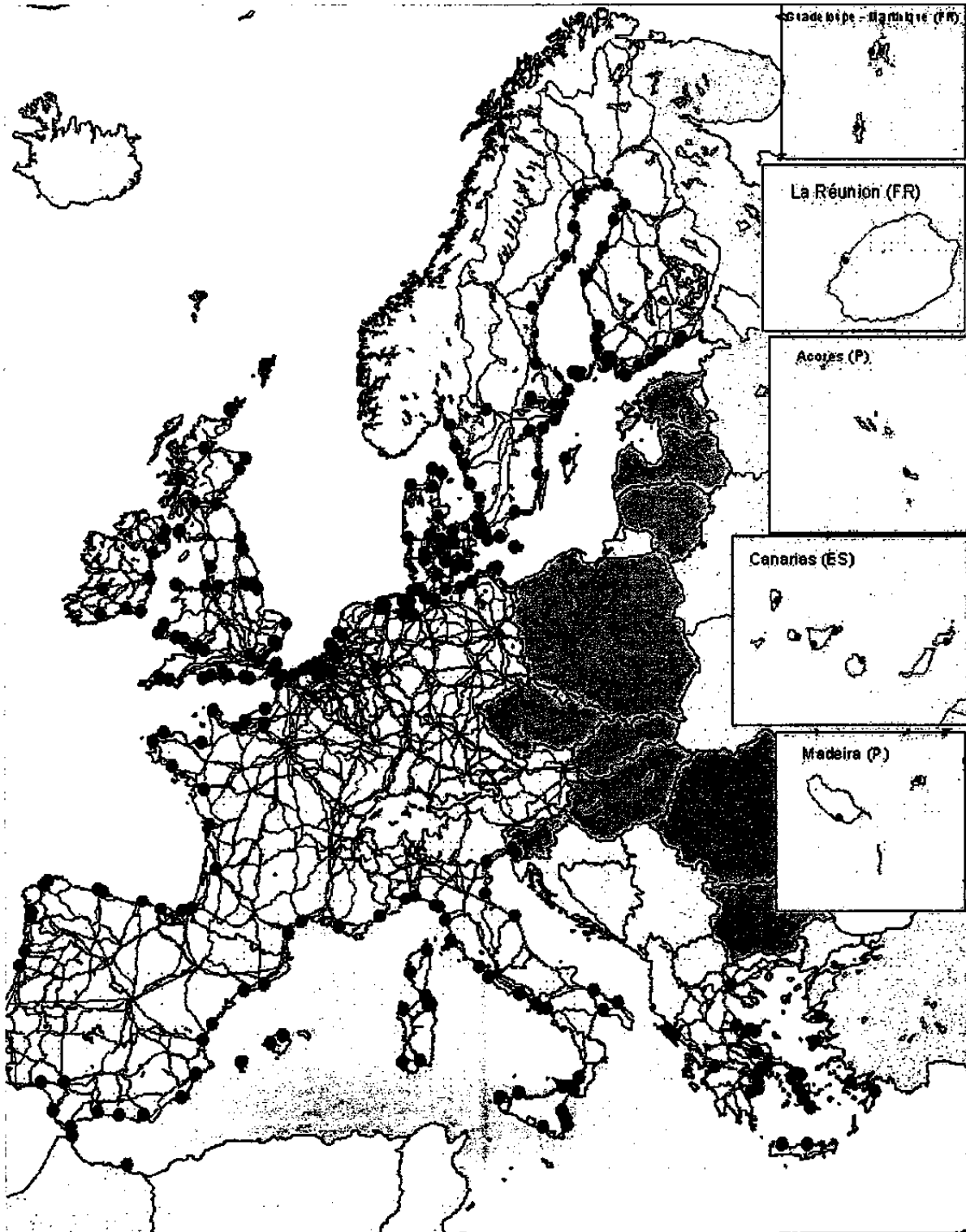
SEKCJA 5

Porty morskie – kategoria „A”

02/2001

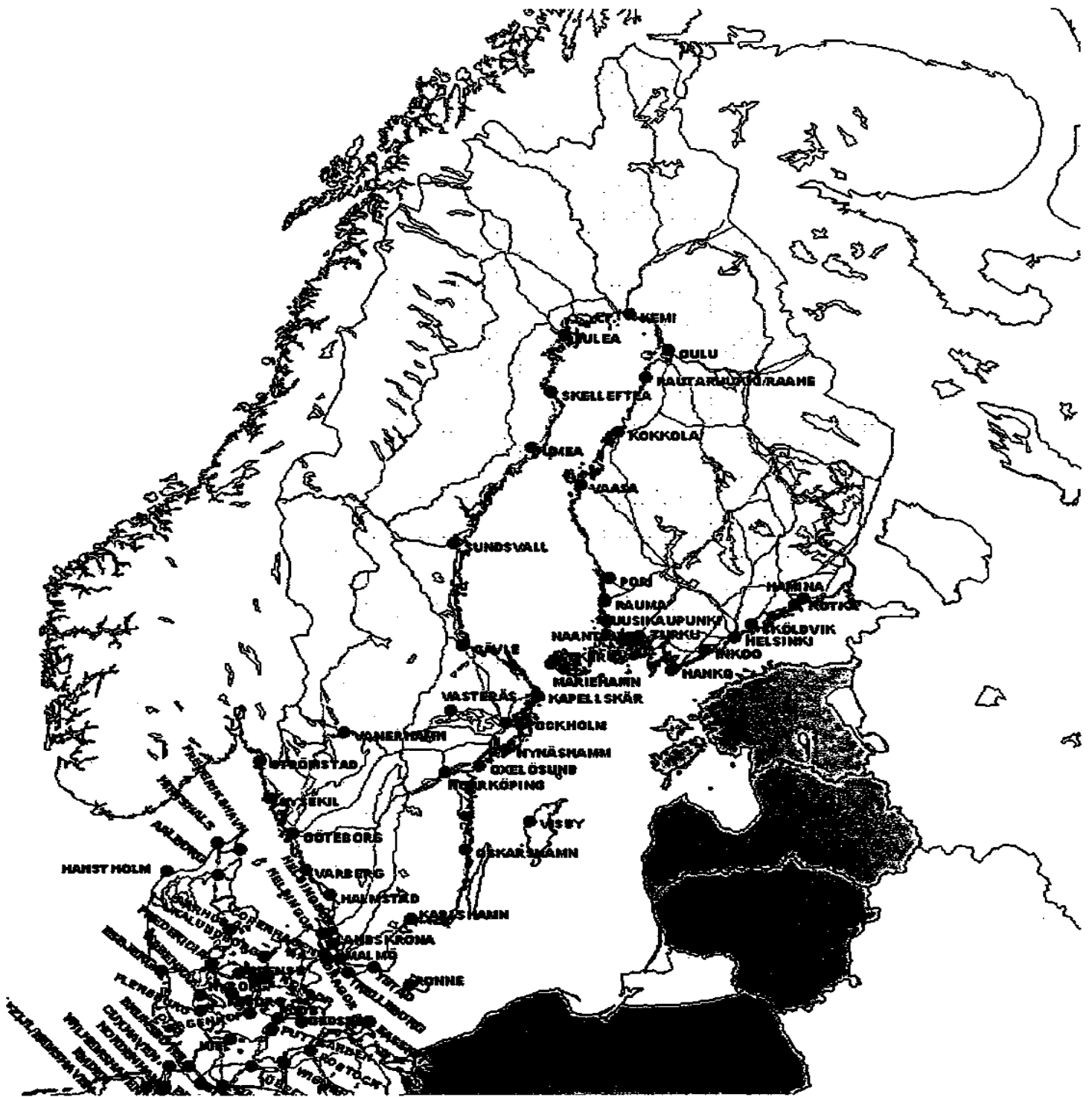
5.0

1:19000000



02/2001

5.1



Inland waterways

Ports

Existing

Planned

Sea

Sea/Inland

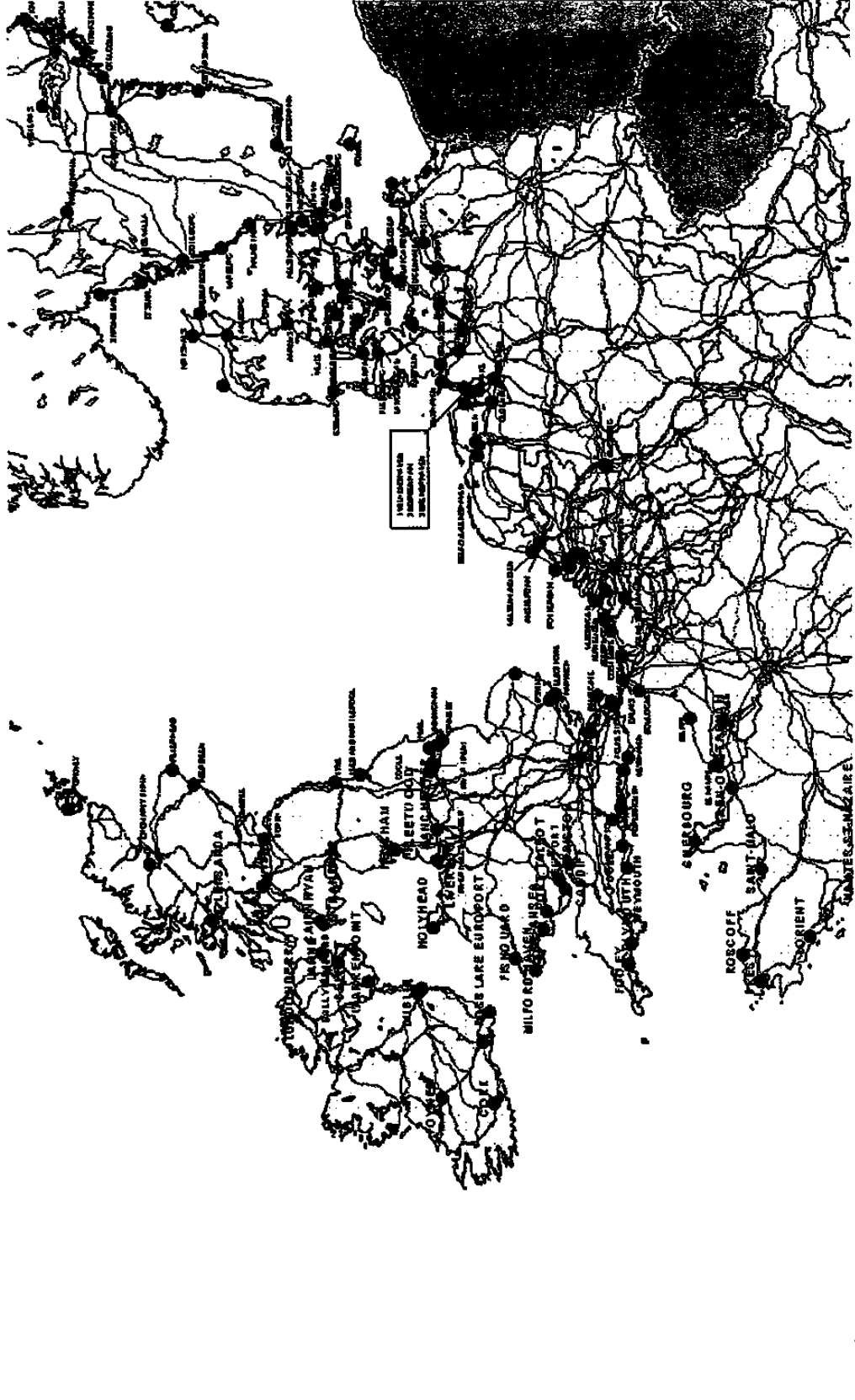
Railways

Roads

0 100 200 300 Kilometres

02/2001

5.2



Inland waterways
 Existing (solid line) Planned (dashed line)

Ports
 ● Sea/Inland ● Sea

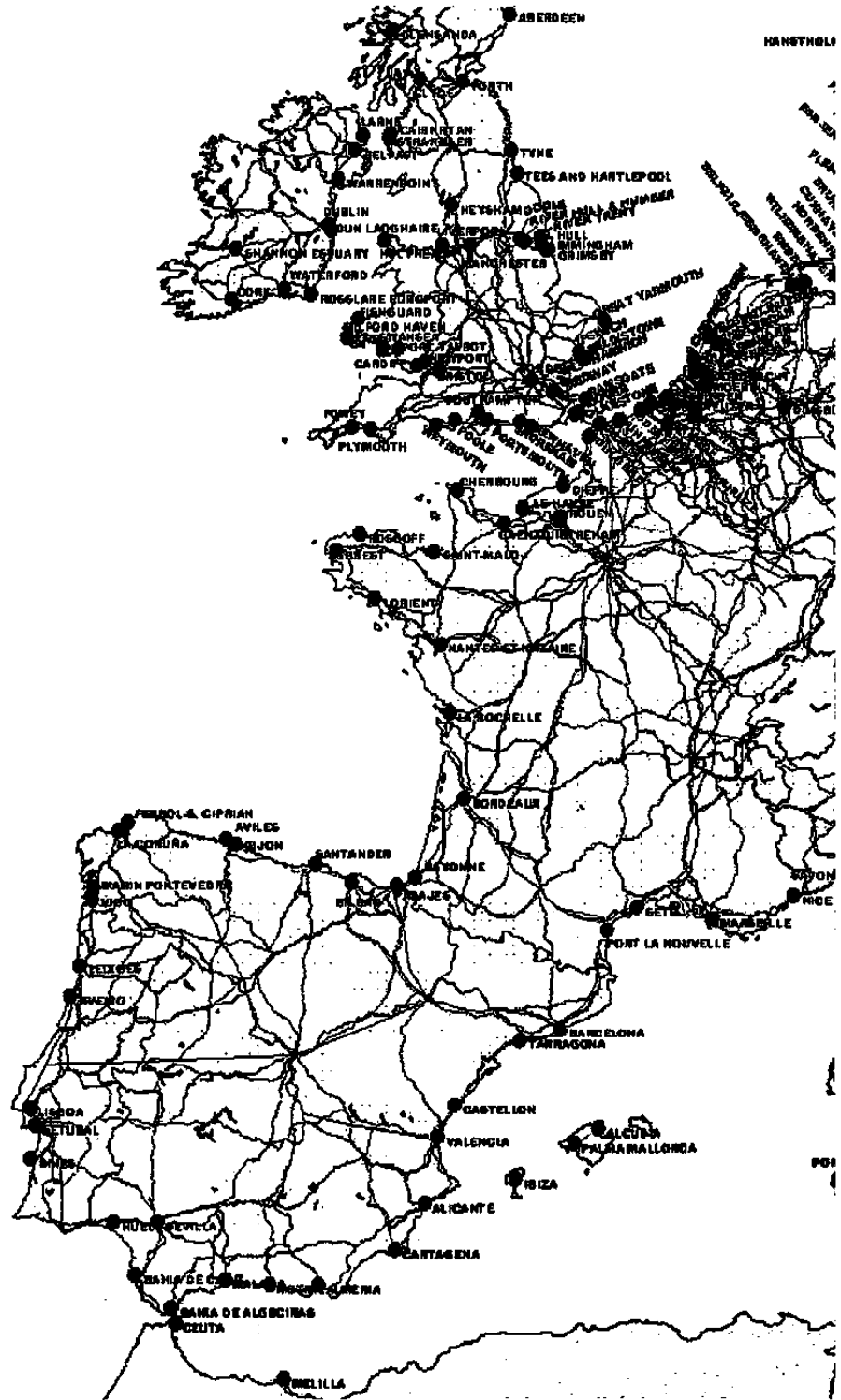
— Railways — Roads

0 100 200 300 Kilometres



02/2001

5.3



Inland waterways
Existing Planned

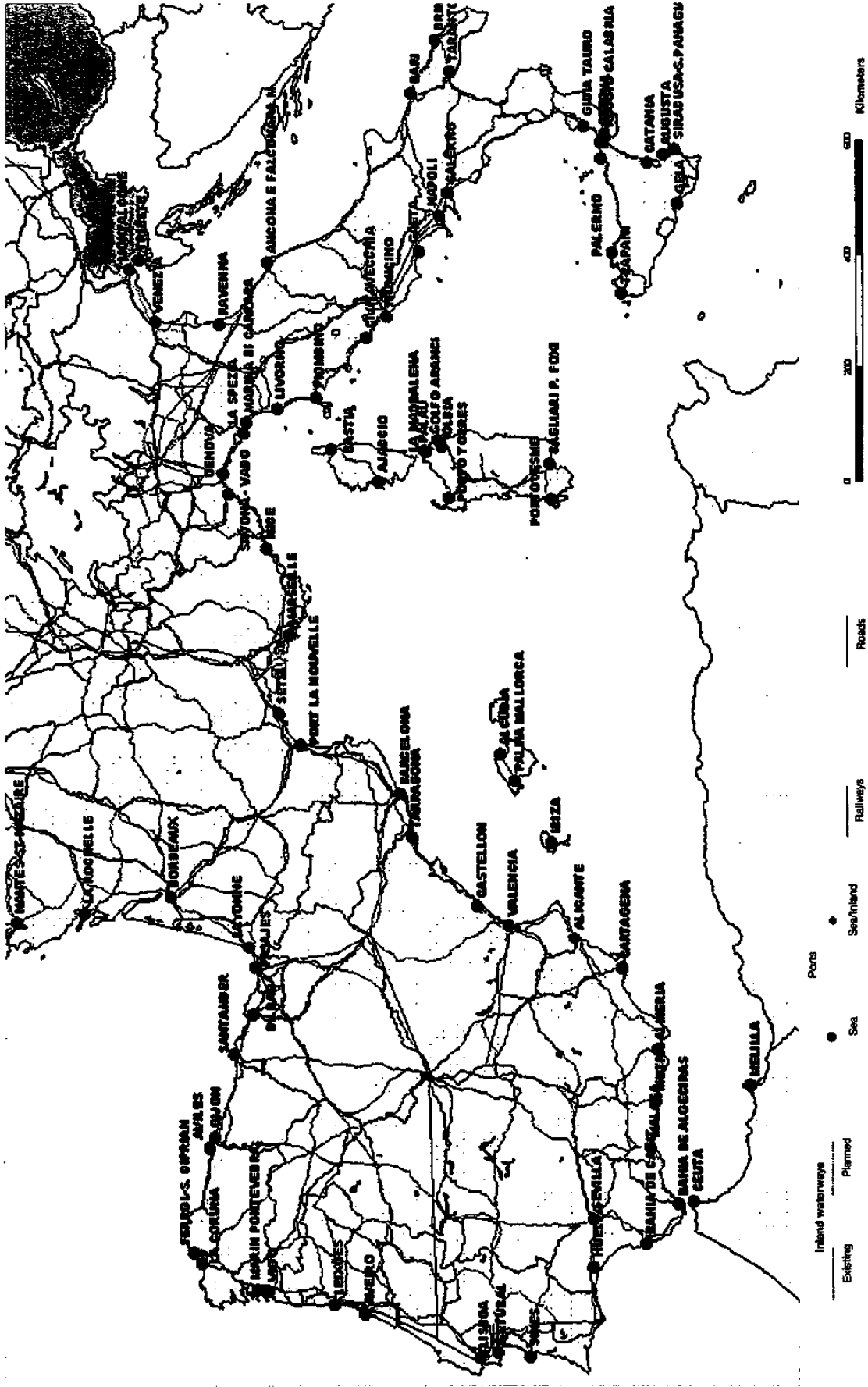
Ports
● Sea
● Sea/Inland

Railways Roads

0 200 400 600 Kilometers

02/2001

5.4



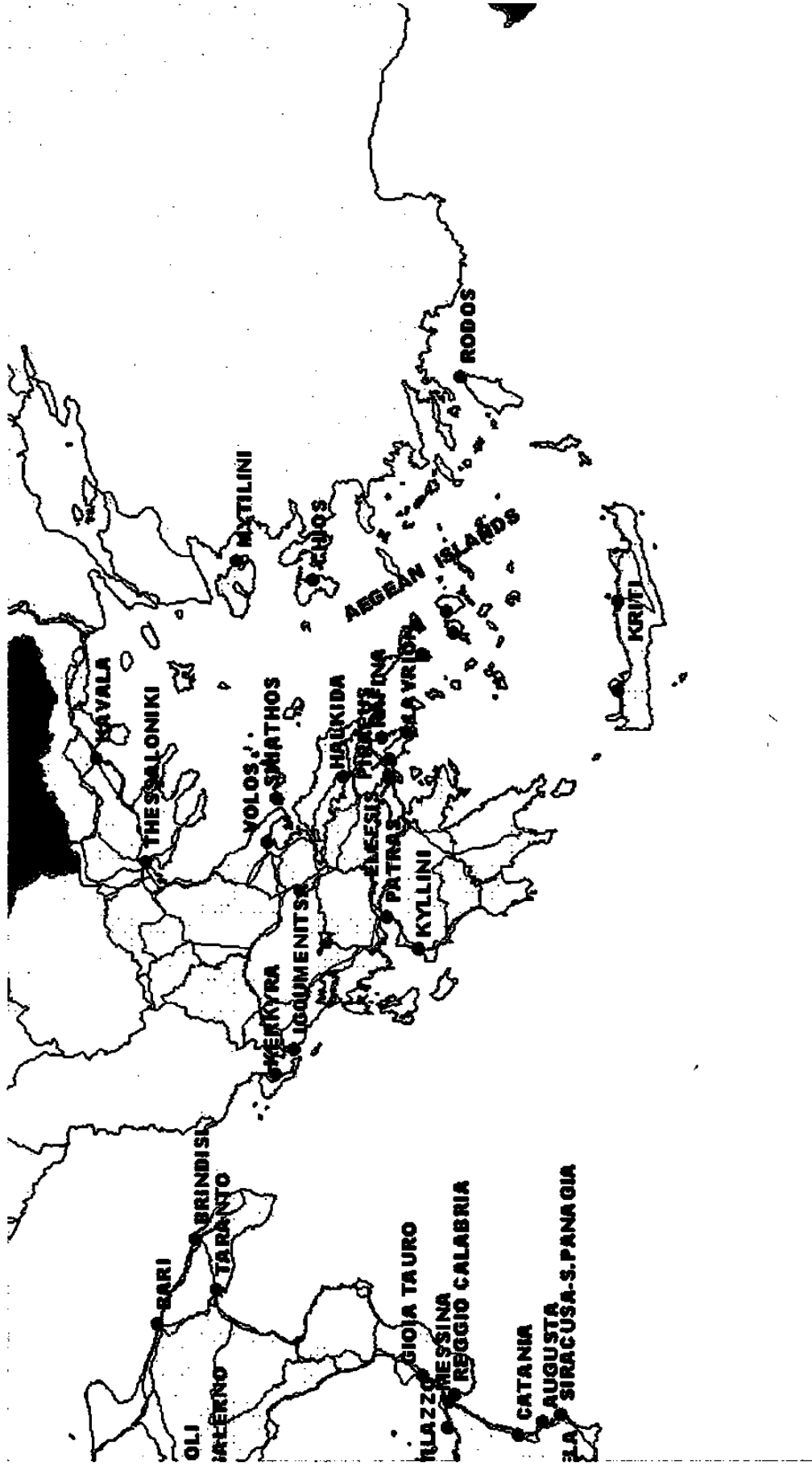
SEAPORTS CATEGORY A

TRANS - EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2010 horizon)

02/2001

5.5

1:6000000



Oświadczenie Komisji

Podczas dokonywania następnego przeglądu decyzji 1692/96/WE Komisja zamierza przedstawić propozycję włączenia do sieci wodnej śródlądowej kanału Łaba — Lubeka oraz Twente-Mittellandkanal.

F. TRANSEUROPEJSKIE SIECI TRANSPORTOWE

31996 D 1692: Decyzja nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wytycznych Wspólnoty dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.U. L 228 z 9.9.1996, str. 1) zmieniona przez:

- 32001 D 1346: Decyzja nr 1346/2001/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22.5.2001 r. (Dz.U. L 185 z 6.7.2001, str. 1)

W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

- (i) treść załącznika otrzymuje brzmienie:

„Sekcja 2: Sieć drogowa

2.0	Europa	2.9.	Irlandia	2.18.	Austria
2.1	Belgia	2.10.	Włochy	2.19.	Polska
2.2	Republika Czeska	2.11.	Cypr	2.20.	Portugalia
2.3	Dania	2.12.	Łotwa	2.21.	Słowenia
2.4.	Niemcy	2.13.	Litwa:	2.22	Słowacja
2.5	Estonia	2.14	Luksemburg	2.23	Finlandia
2.6	Grecja	2.15	Węgry	2.24	Szwecja
2.7	Hiszpania	2.16	Malta	2.25	Zjednoczone Królestwo
2.8	Francja		2.17.	Niderlandy	

Sekcja 3: Sieć kolejowa

3.0	Europa	3.8	Francja	3.16	Austria
3.1	Belgia	3.9	Irlandia	3.17	Polska
3.2	Republika Czeska	3.10	Włochy	3.18	Portugalia
3.3	Dania	3.11	Łotwa	3.19	Słowenia
3.4	Niemcy	3.12	Litwa	3.20	Słowacja
3.5	Estonia	3.13	Luksemburg	3.21	Finlandia
3.6	Grecja	3.14	Węgry	3.22	Szwecja
3.7	Hiszpania	3.15	Niderlandy	3.23	Zjednoczone Królestwo

Sekcja 4: Sieć wodnych dróg śródlądowych i portów śródlądowych

4.0	Europa	4.6	Republika Czeska
4.1	A.	4.7	Litwa
	B.	4.8	Węgry
4.2		4.9	Polska
4.3		4.10	Słowacja;
4.4			
4.5			

Sekcja 5: Porty morskie – Kategoria A

- | | |
|-----------------------|---|
| 5.0 Europa | 5.4. Morze Śródziemne – część zachodnia |
| 5.1. Morze Bałtyckie | 5.5. Morze Śródziemne – część wschodnia |
| 5.2. Morze Północne | 5.6 Cypr |
| 5.3. Ocean Atlantycki | 5.7 Malta |

Sekcja 6: Lotniska

- | | |
|--|-------------------------|
| 6.0. Europa | 6.9. Cypr |
| 6.1. Belgia/Dania/Niemcy/
Luksemburg/Niderlandy/Austria | 6.10. Łotwa |
| 6.2. Republika Czeska | 6.11. Litwa |
| 6.3. Estonia | 6.12. Węgry |
| 6.4. Grecja | 6.13. Malta |
| 6.5. Hiszpania/Portugalia | 6.14. Polska |
| 6.6. Francja | 6.15. Słowenia |
| 6.7. Irlandia/Zjednoczone Królestwo | 6.16. Słowacja |
| 6.8. Włochy | 6.17. Finlandia/Szwecja |

Sekcja 7: Sieć transportu kombinowanego

- 7.1. A. Kolej
B. Kolej, duża skala
- 7.2. Wody śródlądowe”;

(ii) w zakresie map:

– mapy w Sekcji 2 zastępuje się następującymi mapami:

»

