

Znaczenie projektów transportowych dla rozwoju VI Paneuropejskiego Korytarza Transportowego

Wstęp

Idea powstania Paneuropejskich korytarzy transportowych została skonkretyzowana na trzech europejskich konferencjach transportowych, które odbyły się w Pradze (1991 rok), na Krecie (1994 rok) oraz w Helsinkach (1997 rok). Na konferencji na Krecie przyjęto dokument „Raport dotyczący kierunków rozwoju przyszłej paneuropejskiej infrastruktury transportowej”, w którym określono przebieg 9 intermodalnych korytarzy transportowych, które stanowiły podstawę rozwoju infrastruktury transportowej w krajach Europy Środkowej i Wschodniej. Na konferencji w Helsinkach przyjęto ostateczny układ korytarzy paneuropejskich wraz z proponowanymi odgałęzieniami poszczególnych osi oraz dołożono korytarz X, a także zaproponowano IV Pan-Europejskie obszary transportowe. Całość jako sieć TINA była integralnie związana z programem TEN-T. Wdrożenie projektów miało zapewnić spójność terytorialną państw Europy Środkowej po akcesji do UE.

Z punktu widzenia rozwoju korytarzy transportowych, realizacji projektów infrastrukturalnych sieci TEN-T, integracji sieci transportowych, ważną rolę spełniają projekty studyjne. Celem artykułu jest przedstawienie projektów europejskich przyczyniających się do rozwoju VI Paneuropejskiego Korytarza Transportowego przebiegającego przez terytorium Polski oraz identyfikacja ich znaczenia z punktu widzenia rozwoju infrastruktury transportowej na osi północ-południe.

Charakterystyka VI Paneuropejskiego Korytarza Transportowego

VI Paneuropejski Korytarz Transportowy jest identyfikowany jako multimodalny szlak transportowy obejmujący połączenia drogowe, kolejowe i wodne, przebiegający w relacji północ-południe. Jest to projekt obejmujący Polskę, Słowację i Czechy. Podstawą regulacji współpracy między państwami na szczeblu Ministerstw Transportu i Komisji Europejskiej było zawarte Memorandum of Understanding. Współpraca ta obejmuje wymianę informacji na temat postępu prac i ich koordynacji zwłaszcza w obszarach przygranicznych, konsultacje dotyczące ujednoczenia warunków technicznych, współpracę w zakresie interoperacyjności.

Logistyka - nauka

Korytarz VI rozpoczyna się w portach Gdańska i Gdyni i biegnie przez Katowice do miasta Żyliny na Słowacji oraz poprzez tzw. zachodnie odgałęzienie przez Ostrawę do Brna w Czechach. Zgodnie z przyjętymi na III konferencji paneuropejskiej założeniami, korytarz ten przechodził przez dwa odrębne obszary, główny i równorzędny. Pierwszy obszar obejmuje szlak drogowy z Gdańska przez Toruń, Włocławek, Łódź, Piotrków Trybunalski, Katowice, Bielsko-Białą, Zwardoń, gdzie przechodził przez granicę słowacką do Skalite, a dalej do Żyliny. Równoległy szlak drogowy skierowany jest przez Elbląg i Warszawę do Piotrkowa Trybunalskiego, gdzie łączy się ze podstawowym szlakiem samochodowym. Główny szlak kolejowy rozpoczyna się w Gdyni i biegnie na południe przez Gdańsk, Tczew, Warszawę, Psary, Katowice, Bielsko-Białą do Zwardonia, a następnie do Żyliny na Słowacji.

Oprócz głównych arterii korytarza przewidziano dodatkowe opcje. Dla transportu drogowego ustalono dwa odgałęzienia. Odgałęzienie „A” prowadzi z Grudziądza, przez Bydgoszcz do Poznania, natomiast „B” biegnie z Katowic do przejścia w Gorzyczkach i dalej w Czechach przez Ostrawę do Brna. Odgałęzienie kolejowe od Bielska-Białej, skierowane jest do Zebrzydowic, a następnie przez Piotrowice, Karwinę, Ostrawę do Brzeclawia w Czechach.

Korytarz VI połączony jest z innymi paneuropejskimi korytarzami transportowymi. Są to: Korytarz I (Helsinki – Warszawa) w Warszawie, Korytarz II (Berlin i Niżny Nowogród) w Warszawie, Korytarz III (Bruksela – Berlin – Kijów) w Katowicach, Korytarz IV (Drezno/Norymberga – Istambuł) w Brnie, Korytarz VII (rzeka Dunaj) w Wiedniu i Bratysławie oraz Korytarz V (Turyn – Budapeszt – Kijów) poprzez odgałęzienie A w Żylinie. Ponadto w części północnej graniczy z Morzem Bałtyckim, stąd połączenia żeglugowe wychodzące z portów Trójmiasta stają się jego naturalnym morskim przedłużeniem w kierunku północnym, północno-wschodnim i północno-zachodnim.

Rozwój Korytarza VI ściśle związany jest z koncepcją sieci TEN-T i polityką rozwoju ponadnarodowych osi i projektów europejskich. W roku 2003 została dokonana rewizja sieci przez tzw. Grupę Van Mierta (High Level Group), w wyniku której zostało włączonych do proponowanych 18 Projektów Priorytetowych część głównych ciągów VI Korytarza Transportowego. Były to m.in. linia kolejowa Gdańsk – Warszawa – Brno/Żyliny (nr Projektu Priorytetowego 23) oraz autostrada Gdańsk – Katowice – Brno – Wiedeń (nr 25 PP).

Część kolejowa VI Paneuropejskiego Korytarza Transportowego składa się z linii E 65 i C-E 65 o łącznej długości 1355 kilometrów, przy czym w ramach projektu TEN-T

realizowana jest głównie linia E 65 przez Warszawę. Rozwój połączeń kolejowych w ramach korytarza zakłada modernizację obu tych linii i dostosowanie ich do standardów panujących w UE, które określone są w Umowach o międzynarodowych liniach kolejowych AGC, AGTC oraz dyrektywy unijnej dotyczącej interoperacyjności linii kolejowych. Głównym elementem infrastruktury drogowej części omawianego projektu jest autostrada A1. Jej budowa w polskiej części korytarza zaczęła się w 2005 roku w ramach wykonywania 25 projektu TEN-T.

Środki na realizację VI Korytarza, podobnie jak w przypadku innych priorytetowych projektów sieci TEN-T, pochodzą głównie z rocznych i wieloletnich programów TEN-T, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Funduszu Spójności i zasobów publicznych zainteresowanych państw. Szczególne znaczenie mają programy TEN-T, które w swoim budżecie na lata 2007-2013 miały przeznaczone 8 miliardów euro. W przypadku 23 priorytetowego projektu do 2010 roku przekazano na jego realizację około 24,5 milionów euro.¹ Natomiast projekt TEN-T numer 25 otrzymał 21,3 milionów euro.²

Projekt Adriatic – Baltic Landbridge

Projekt A-B Lanbridge realizowany był w latach 2006-2008 w ramach programu Interreg IIIB Cades . Jego celem była analiza możliwości realizacji multimodalnego korytarza transportowego w relacji północ – południe, który miał połączyć wybrzeża mórz Bałtyckiego i Adriatyku. Podstawą realizacji projektu było stworzenie partnerstwa między podmiotami pochodzącymi z zaangażowanych państw w celu zdefiniowania powstania korytarzy transportowych i funkcjonowania w warunkach rynkowych.

Projekt dotyczył trzech korytarzy multimodalnych, obejmujących połączenia drogowe, kolejowe i śródlądowe, łączące porty Adriatyku – Wenecję, Triest, Koper, Rijekę z portami bałtyckimi - Gdańskiem, Gdynią, Szczecinem, Świnoujściem i Rostokiem. Pierwszy z korytarzy to korytarz wschodni – Lanbridge East (1) rozpoczynający się w portach Gdańska i Gdyni, jest on wskazywany jako już istniejący Paneuropejski Korytarz VI. Jest on jednocześnie spójny z siecią TEN-T i przytoczonymi wyżej projektami priorytetowymi 23 (kolej Gdynia – Wiedeń) i 24 (autostrada A1). Korytarz centralny - Lanbridge Central (2) z portów Szczecin/Świnoujście był rekomendowany jako nowy Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy, łączył się na południu Europy z trasą wschodnią. Ostatni, Korytarz

¹ Kallas S. , TEN-T Priority Project 2010, A Detailed Analysis, Bruksela 2010, s. 215.

² ibidem , s. 245.

zachodni – Landbridge West (3) z portu Rostok przebiegał przez Niemcy i Austrię do Wenecji i był rozwijany jako nowy Baltic-Adriatic Development Corridor

Prace były prowadzone w pięciu powiązanych pakietach roboczych, które obejmowały następującą problematykę:

- transport – drogowy, kolejowy, morski, wodny śródlądowy
- logistyka
- planowanie przestrzenne
- rozwój otoczenia instytucjonalnego
- opracowanie zintegrowanych, multisektorowych scenariuszy i „mapy drogowej” dla lanbridge

W wyniku projektu przedstawiono rekomendacje dla realizacji korytarza, które obejmowały budowę centrów logistycznych, pobudzanie rozwoju funkcji metropolitalnych, współpracę międzyregionalną, tworzenie innowacyjnych usług transportowych, integrację regionalnych i krajowych systemów transportowych z sieciami TEN-T.³

Projekt SoNorA – South North Axis

South North Axis - SoNorA - jest międzynarodowym projektem współpracy, finansowanym z priorytetu dostępności Central Europe Programme. Dedykowany jest on regionom Środkowej Europy. Projekt ten realizowany był od listopada 2008 roku do lutego 2012 roku i stał się kontynuatorem wspomnianego wcześniej A-B Lanbridge.

Celem SoNorA jest rozwój połączeń transportowych pomiędzy Adriatykiem i Bałtykiem, okazywanie pomocy regionom Europy Środkowej w zwiększaniu dostępności szlaków komunikacyjnych biegnących wzdłuż osi północ – południe, doprowadzenie do ukończenia realizacji sieci transportowej w tym regionie. Ponadto w ramach podjętych działań podkreśla się dążenie do rozwijania usług logistycznych i przepływu towarów w systemie multimodalnym.

W projekt ten zaangażowanych było 25 partnerów z 6 krajów Unii Europejskiej - Austrii, Czech, Niemiec, Włoch, Polski i Słowenii oraz 35 stowarzyszonych instytucji. Projekt posiadał budżet o wysokości prawie 7,1 miliona euro na okres 40 miesięcy od listopada 2008 roku.

SoNorA bazowała na 6 filarach działania, które odnosiły się do koordynacji i zarządzaniu projektem, zarządzania i przekazywania wiedzy, optymalizacji przepływów w sieci transportowej, usuwania trudności dla budowy infrastruktury, aktywacji serwisu planowania podróży relacji South-North oraz transportowej platformy kooperacji regionów.⁴

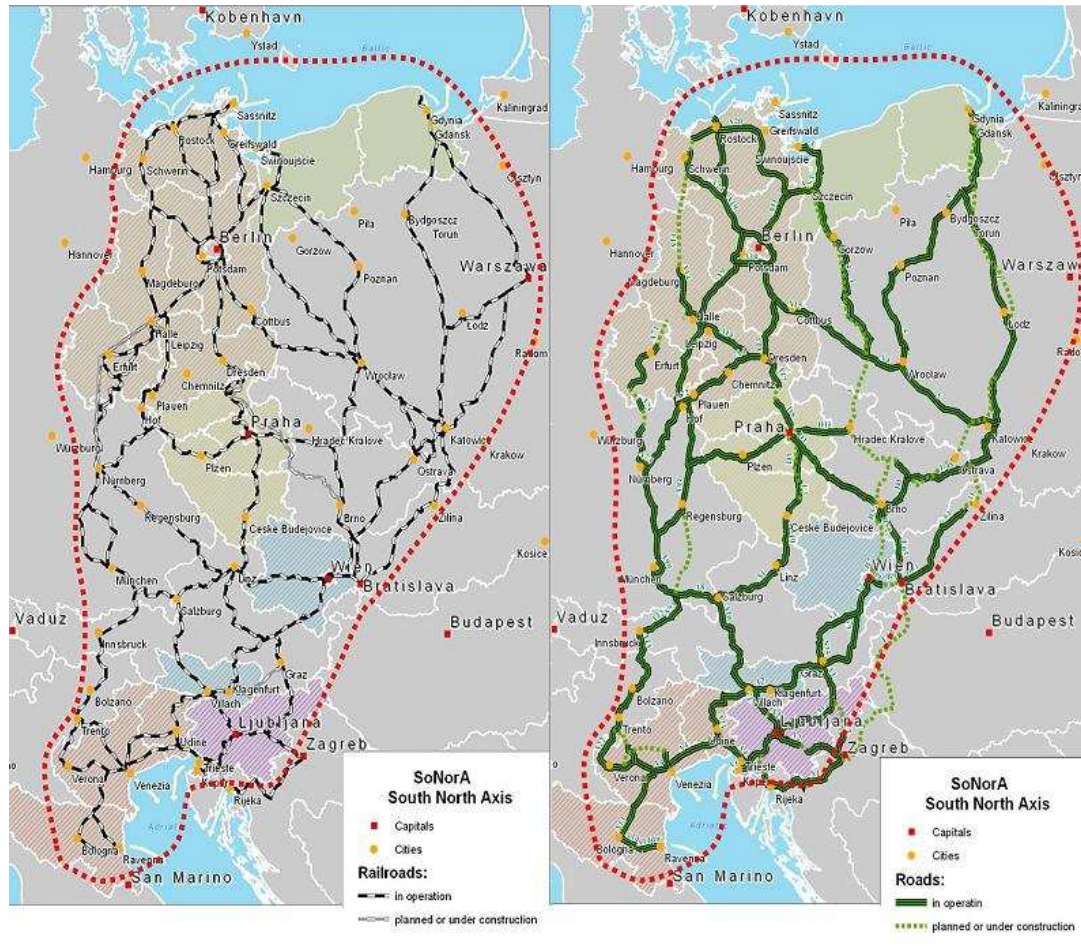
³ Adriatic-Baltic Lanbridge, Stowarzyszenie Miast Autostrady Bursztynowej, Gdynia 2008, s. 4-7

⁴ <http://www.sonoraproject.eu/>

Logistyka - nauka

W obrębie tego projektu znajdowało się aż 10 z 30 priorytetowych projektów sieci TEN-T, w tym projekty VI Paneuropejskiego Korytarza Transportowego. W zasięgu oddziaływania projektu SoNorA znalazły się regiony, w których zamieszkiwało 148 milionów osób, co stanowiło 28% populacji Unii.⁵

Rys.1. Układ połączeń sieci SoNorA.



Źródło: <http://www.sonoraproject.eu/>

Baltic Adriatic Transport Corridor

⁵ TEN-T Recommendations, v6 final; 26.09.2011, s. 7-8.

Logistyka - nauka

W roku 2006 ministrowie odpowiedzialni za transport Austrii, Republiki Czeskiej, Polski, Słowacji i Włoch podpisali w Luksemburgu podczas Rady UE Ministrów Transportu „List Intencyjny w sprawie rozwoju Korytarza Transportowego Bałtyk – Adriatyk” (Baltic – Adriatic Transport Corridor). Założono w nim rozszerzenie projektów priorytetowych 23 i 25 do północnych Włoch przy kolejnej rewizji sieci TEN-T, co stanowiło przedłużenie istniejących projektów z Wiednia i Bratysławy do Bolonii i portów Adriatyckich - Triestu, Wenecji, Ravenny i Kopru, przez Graz, Klagenfurt, Villach i Udin. Celem projektu jest rozwój połączeń kolejowych i drogowych wzdłuż osi północ – południe. W październiku 2009 roku na posiedzeniu Komitetu Sterującego w Bolonii reprezentanci 5 polskich, 2 czeskich, 5 austriackich oraz 3 włoskich przedstawicieli władz samorządowych zobowiązali się do wspierania idei rozszerzania projektów europejskich TEN-T 23 i 25 w kierunku południowym – Adriatyku przez terytoria Austrii i Włoch i wspierania koncepcji Baltic – Adriatic Transport Corridor - BATC.

Korytarz transportowy BATC stanowi inicjatywę, której celem jest wzmocnienie strategicznych powiązań krajów i regionów na osi północ-południe, poprzez poprawę ich dostępności transportowej, intensyfikację transportu i promocję nowych kierunków przepływu ludzi i towarów.

Korytarz ten obejmuje obszar od portów Trójmiasta do portów położonych nad Adriatykiem, natomiast odgałęzienie korytarza skierowane są do basenów Morza Egejskiego i Czarnego. Długość korytarza wynosi 1700 km. Na terenie Polski osi są Autostrada A1 oraz linia kolejowa E-65, które weszły w skład sieci bazowej TEN-T.

Połączenie Bałtyk-Adriatyk ma bardzo duży potencjał rozwojowy, szacuje się, iż w przyszłości może stać się głównym połączeniem północ - południe w tej części Europy. Ruch długodystansowy – kolejowy i drogowy - pomiędzy ważnymi ośrodkami przemysłowymi, jak Śląsk, Morawy czy zachodnia Słowacja, oraz portami Bałtyku i Adriatyku ma stać się podstawą rozwoju tej osi. Ponadto w bezpośrednim zasięgu oddziaływania samego połączenia mieszka ponad 40 milionów ludzi, nie licząc innych zainteresowanych tą trasą, mających do niej łatwy dostęp, jak mieszkańców państw nadbałtyckich czy południa Włoch.



Źródło: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

Zainteresowane rozwojem infrastruktury regiony powołały instytucję Baltic-Adriatic Transport Cooperation, poprzez którą dobierają narzędzia mogące wesprzeć projekty w obszarze technicznym, ekonomicznymi i ekologicznym. Budżet instytucji dofinansowany jest z programu Central Europe w ramach „wspomagania dostępności” kwotą 2,9 miliona euro, co zapewnia sprawne działanie.⁶

Podsumowanie

Przedstawione projekty studialne mają niebagatelne znaczenie dla rozwoju korytarza transportowego łączącego basen Morza Bałtyckiego i regiony leżące nad Adriatykiem. Przyczyniają się one do rozwoju infrastruktury liniowej na osi północ – południe, czego przykładem jest budowa i modernizacja dróg kolejowych i samochodowych w ramach

⁶ <http://www.baltic-adriatic.eu/>

projektów priorytetowych TEN-T na terenie Polski. O randze korytarza Bałtyk – Adriatyk i przypisywanej mu roli świadczy fakt, iż projekty priorytetowe nowej sieci bazowej TEN-T w relacjach północ – południe w znacznej części pokrywają się z przebiegiem korytarza. Ponadto w obrębie sfery jego oddziaływania powstaje infrastruktura punktowa – centra logistyczne, terminale kombinowane, suche porty, przykładem planowany „suchy port” w Tczewie, funkcjonujące terminale intermodalne w Kutnie, Sławkowie, Brzegu Dolnym, które mają połączenia kolejowe z terminalami kontenerowymi w portach Gdańska i Gdyni. Projekty te warunkują więc rozwój Korytarza VI oraz jego przedłużenie w kierunku południowym w ramach BATC i sieci bazowej TEN-T

The significance of transport project for development of Pan-European Transport Corridor VI

Summary

The Pan-European Transport Corridor VI was defined as a multimodal axis from North to South comprising rail, road and shipping. It connects Gdańsk via Katowice with Zilina and via Ostrava to Brno. Development of this corridor is bound up with European transport project such as TEN-T priority railway axis 23 and motorway axis 25 running across the corridor. European study projects as Adriatic – Baltic Landbridge, South – North Axis and Baltic – Adriatic Transport Corridor are important for development of North – South infrastructure. The aim of the article is to present the main project and identify their significance for Corridor VI.

Literatura

1. Adriatic-Baltic Landbridge, Stowarzyszenie Miast Autostrady Bursztynowej, Gdynia 2008
2. Kallas S. , TEN-T Priority Project 2010, A Detailed Analysis, Bruksela 2010
3. Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie
4. TEN-T Recommendations, v6 final; 26.09.2011
5. www.baltic-adriatic.eu
6. www.sonoraproject.eu