

Juliusz Engelhardt

Możliwości rozwoju transportu towarowego w korytarzu zachodnim

Pojęcie korytarza transportowego obejmuje ciąg infrastruktury transportowej międzynarodowego znaczenia, wzdłuż której przebiegają, co najmniej, dwie różne drogi (trasy) transportowe o odpowiednich parametrach techniczno-eksploatacyjnych, z rozmieszczonymi na nich węzłami transportowymi, np. terminale intermodalne, porty morskie i śródlądowe, centra logistyczne.

Główne cechy tak zdefiniowanego korytarza transportowego to:

- międzynarodowy charakter połączeń transportowych;
- możliwość obsługi dużych potoków ruchu o trwałym charakterze;
- zapewnienie dogodnego połączenia regionów pod względem odległości, czasu i ceny;
- znaczenie pozatransportowe, w tym przede wszystkim oddziaływanie na układ przestrzenno-gospodarczy krajów i regionów oraz ich międzynarodowe powiązania;
- potencjał społeczno-gospodarczy regionów, generujący popyt na usługi transportowe;
- możliwość tworzenia zintegrowanych łańcuchów transportowych oraz zastosowania technologii intermodalnych.

Korytarzowe ujęcie oznacza funkcjonowanie infrastruktury liniowej i punktowej różnych gałęzi i technologii transportowych w sposób zintegrowany i komplementarny.

Wskazany w tytule korytarz zachodni w sieci transportowej Polski to umownie wyodrębniona infrastruktura transportowa wraz z organizacją systemów przewozowych, obejmująca:

- porty morskie Szczecin i Świnoujście wraz z niezbędną infrastrukturą i torem wodnym łączącym te dwa porty;
- linię kolejową określoną w porozumieniu AGC, oznaczoną jako E-59, która na obszarze Polski ma przebieg: Świnoujście – Szczecin Dąbie – Krzyż – Poznań – Wrocław – Opole – Kędzierzyn Koźle – Chałupki – granica polsko-czeska;
- linię kolejową określoną w porozumieniu AGTC, oznaczoną jako CE-59, która na obszarze Polski ma przebieg: Świnoujście – Szczecin Dąbie – Kostrzyn na Odrę – Rzepin – Zielona Góra – Wrocław – Międzyzlesie – granica polsko-czeska (tzw. Magistrała Nadodrzańska lub w skrócie: „Nadodrzanica”);
- drogę ekspresową S3 z przebiegiem: Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wielkopolski – Zielona Góra – Legnica – Lubawka – granica polsko-czeska;
- drogę wodną Odry, która ma przebieg: Gliwice (Kanał Gliwicki) – Kędzierzyn Koźle – Brzeg Dolny – Kostrzyn nad Odrę – Szczecin – Świnoujście wraz z portami żeglugi śródlądowej.

Nie trzeba przekonywać, że z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju gospodarczego kraju, w tym przede wszystkim kształtowania powiązań wewnątrz krajowych i międzynarodowych trzech województw zachodniej części Polski, tj. zachodniopomorskiego, lubuskiego i dolnośląskiego, szeroko rozumiany rozwój wskaza-

nej infrastruktury transportowej korytarza zachodniego ma fundamentalne znaczenie.

Jest już niewątpliwie truizmem przypomnienie, że poprzez przystąpienie 1 maja 2004 r. do Unii Europejskiej polska infrastruktura transportowa zyskała wielką historyczną szansę rozwoju. Zdaniem autora, wbrew częstym publicystycznym utyskiwaniom, narzekaniom i krytyce, Polska dobrze wykorzystuje szanse rozwojowe w zakresie infrastruktury transportowej, chociaż potrzeby w tej dziedzinie często przekraczają realne możliwości bieżącego sfinansowania nawet bardzo pilnych i priorytetowych projektów. Uwaga ta dotyczy również polskiej infrastruktury transportowej, zlokalizowanej w zachodniej części kraju. W perspektywie budżetowej 2007–2013 zrealizowano, bądź jeszcze realizuje się, szereg projektów infrastrukturalnych, mających duże znaczenie dla rozwoju przewozów towarowych w korytarzu zachodnim. Można tu wskazać między innymi na liczne projekty rozwojowe realizowane z wykorzystaniem środków z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko przez Zarząd Morskich Portów Szczecin – Świnoujście, projekty niektórych operatorów portowych w zakresie rozbudowy terminali intermodalnych (np. DB Schenker Port), modernizację linii kolejowej E-59 na odcinkach pomiędzy Poznaniem a Wrocławiem czy też budowę po nowym śladzie odcinków drogi ekspresowej S3 Szczecin – Gorzów Wielkopolski – Nowa Sól wraz z kilkoma obwodnicami na tej drodze. Jest przy tym oczywiste, że, tak jak w przypadku wielu innych regionów Polski, potrzeby inwestycyjne w zakresie infrastruktury transportowej w korytarzu zachodnim znacznie przekraczają możliwości ich szybkiej, bieżącej realizacji. Patrząc jednak z pewnym optymizmem w przyszłość, warto przeanalizować podstawowe dokumenty polskiej i europejskiej polityki transportowej w celu zidentyfikowania dalszych szans rozwojowych infrastruktury transportowej w polskim korytarzu zachodnim, a tym samym szans na rozwój przewozów towarowych w tym korytarzu, będących pochodną rozwoju gospodarczego całego regionu i wzrostu wymiany handlowej z zagranicą.

Przedsięwzięcia inwestycyjne

Podstawowym, aktualnym dokumentem polskiej polityki transportowej jest Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) w wersji ze stycznia 2013 r. [5]. W sposób właściwy dla tego rodzaju dokumentów, czyli ogólnie i deklaratywnie, zaakcentowano w nim między innymi następujące przedsięwzięcia inwestycyjne dotyczące infrastruktury transportowej w korytarzu zachodnim, w perspektywie do 2020 r.:

- modernizację linii kolejowej E-59 do parametrów prędkości 120–200 km/h niemalże w całym przebiegu przez terytorium Polski, z wyjątkiem odcinka Kędzierzyn Koźle – Chałupki – granica polsko-czeska, który ma uzyskać parametry do 120 km/h [5, mapa na s. 51];
- modernizację linii CE-59 do parametrów prędkości do 120 km/h w całym przebiegu na terytorium Polski [5];

- dokończenie budowy drogi ekspresowej S3 w całym przebiegu na terytorium Polski, łącznie z odcinkami Szczecin – Świnoujście i Legnica – Lubawka [5, mapa na s. 54];
- dokończenie realizacji zaktualizowanego planu *Program dla Odry 2006* oraz przygotowanie i rozpoczęcie realizacji programu wieloletniego dotyczącego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych, pełniących funkcję transportową;
- wzmocnienie morskich powiązań transportowych Polski ze światem poprzez rozbudowę głębokowodnej infrastruktury portów morskich (tory podejściowe) i zwiększenie potencjału przeładunkowego istniejących portów morskich [5, s. 60];
- rozwój korytarzy lądowych – drogowych i kolejowych oraz niektórych szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich od strony lądu [5];
- rozbudowę i modernizację infrastruktury portowej, między innymi w celu zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego kraju i współdziałania w realizacji priorytetów polityki energetycznej UE (np. rozbudowa portu zewnętrznego w Świnoujściu, obejmująca wybudowanie do 2014 r. terminalu LNG) [5];
- dostosowanie portów morskich do potrzeb rynkowych (m.in. budowa do 2020 r. głębokowodnych nabrzeży dedykowanych do obsługi drobnicy konteneryzowanej i Ro-Ro [5];
- budowę tzw. platform multmodalnych, głównie w postaci terminali drogowo-kolejowych zlokalizowanych w ramach tzw. sieci bazowej w Świnoujściu, Szczecinie i Wrocławiu oraz

w ramach tzw. sieci kompleksowej w Rzepinie [5, mapa na s. 64].

Jak widać, zakres deklarowanych w dokumencie politycznym przedsięwzięć dotyczących rozwoju infrastruktury transportowej w korytarzu zachodnim jest bardzo szeroki i według bieżącego stanu wiedzy, na tym poziomie uogólnienia, nie budzi zastrzeżeń. Nie są to zresztą wszystkie deklarowane zamiary, ponieważ przy ich wyliczaniu pominięto deklaracje dotyczące rozwoju przewozów pasażerskich, transportu publicznego w miastach, bezpieczeństwa w transporcie, wdrażania nowych technologii (ITS) czy też ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko. Uszczegółowienie wszelkich planowanych przez rząd przedsięwzięć inwestycyjnych w transporcie zostało zaprezentowane w *Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.* (z perspektywą do 2030 r.) z grudnia 2013 r. [1]. W dokumencie tym opublikowano listy priorytetowych inwestycji w sektorze transportu do 2020 r., z których część przejdzie prawdopodobnie do realizacji w kolejnej dekadzie, i które będą realizowane ze wsparciem finansowym z Funduszu Spójności (FS) lub w ramach instrumentu CEF (*Connecting Europe Facility*).

W tabelach 1–4 zestawiono główne projekty umownie zaliczone do polskiego korytarza zachodniego.

Przegląd projektów inwestycyjnych zestawionych w tabelach 1–4, deklarowanych przez rząd do realizacji z perspektywą wdrożeniową do 2020 r., a w niektórych przypadkach zapewne do 2030 r., w umownie wyodrębnionym korytarzu zachodnim pol-

Tabela 1

Główne projekty kolejowe o znaczeniu krajowym w *Dokumencie Implementacyjnym – korytarz zachodni*

Nazwa projektu	Sieć TEN-T: B – bazowa K – kompleksowa P – poza siecią	Długość [km]	Koszt całkowity [mln zł]	Źródło dofinansowania CEF/FS*	Wkład środków UE [mln zł]
Prace na linii kolejowej CE-59 na odcinku Wrocław Brochów/Grabiszyn – Zielona Góra – Szczecin Podjuchy	K	355,83	1000,0	FS	650,0
Prace na linii kolejowej E-30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie (odcinek pokrywający się z CE-59)	B	38,0	300,0	CEF	210,0
Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie	B	197,9	2200,0	CEF	1540,0
Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV,	B	71,4	1570,0	CEF	1099,0
Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Wrocław – Poznań na odcinku Kędzierzyn Koźle – Chałupki (granica państwa)	B	54,7	183,0	CEF	128,1
Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Wrocław – Poznań, na odcinku Wrocław – Kamieniec Żąbkowicki	K	71,5	1250,0	FS	812,5

* Dla Funduszu Spójności założono udział 65%, dla instrumentu CEF – 70%.

** Dodatkowo przyjęto, że linia CE-59 na odcinku Szczecin Dąbie – Świnoujście jest już objęta inwestycjami finansowanymi z budżetu państwa w ramach Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych 2013–2015.

Źródło: [1, s. 76–83].

Tabela 2

Główne projekty drogowe o znaczeniu krajowym w *Dokumencie Implementacyjnym – korytarz zachodni*

Nazwa projektu	Sieć TEN-T: B – bazowa K – kompleksowa P – poza siecią	Długość [km]	Koszt całkowity [mln zł]	Źródło dofinansowania CEF/FS	Wkład środków UE [mln zł]
Droga ekspresowa S3, odcinek Sulechów – Legnica	B	143,6	5013,2	FS i CEF	3478,4
Droga ekspresowa S3, odcinek Legnica – Lubawka	B	67,2	3912,2	CEF (rezerwa)	2235,9
Droga ekspresowa S3, odcinek Świnoujście – Szczecin	B*	53,3	2555,5	FS	1578,9
Droga ekspresowa S5, odcinek Poznań – Wrocław	K	127,3	5605,3	FS	3923,7
Pozostałe projekty drogowe ważne dla zachowania spójności terytorialnej Pomorza Zachodniego z Pomorzem Gdańskim oraz z centralną i południową częścią kraju					
Droga ekspresowa S10, odcinek Piła – Szczecin	K	114,1	3145,5	FS	2201,9
Droga ekspresowa S11, odcinek Koszalin – Piła	K	80,5	2475,2	FS	1732,6
Droga ekspresowa S11, odcinek Piła – Poznań	K	94,3	3790,0	FS	2653,0
Droga ekspresowa S6, odcinek Szczecin – Koszalin	K	116,9	2898,7	FS	2024,4
Droga ekspresowa S6, odcinek Koszalin – Słupsk	K	66,1	1925,0	FS	1348,1
Droga ekspresowa S6, odcinek Słupsk – Gdańsk	K	133,7	8733,9	FS	6113,7

*Odcinek ma być realizowany w dalszej kolejności.

Źródło:[1, s. 84–86].

Główne projekty morskie w *Dokumencie Implementacyjnym – korytarz zachodni*

Nazwa projektu	Koszt całkowity [mln zł]	Źródło dofinansowania CEF/FS*	Wkład środków UE [mln zł]
Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m	1385,0	FS, środki krajowe	1177,2
Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego	127,8	CEF	89,5
Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego	200,0	FS, środki krajowe	120,0
Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego	200,0	FS, środki krajowe	120,0
Rozbudowa infrastruktury portowej w Kanale Dębickim w porcie Szczecin	150,0	FS, środki krajowe	90,0
Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu	70,0	FS, środki krajowe	42,0
Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu	96,0	FS, środki krajowe	57,6
Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	463,0	CEF	324,1
Rozbudowa terminalu morskiego – poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży w porcie Police	193,7	FS, środki krajowe	116,2
Modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza	220,0	CEF	154,0
Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu – etap I (projekt rezerwy do instrumentu CEF)	91,5	FS, środki krajowe	45,9
Budowa nabrzeża głębokowodnego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu	300,0	FS, środki krajowe	180,0
Budowa Nabrzeża Refulacyjnego na potrzeby obsługi statków handlowych w porcie Darłowo	40,0	FS, środki krajowe	24,0
Budowa infrastruktury portowej w Basenie Górnośląskim w porcie w Szczecinie	90,0	FS, środki krajowe	54,0
Rozbudowa terminalu barkowego – poszerzenie toru dojazdowego i budowa nabrzeży (port Police)	38,8	FS, środki krajowe	23,3
Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu – etap III	100,0	FS, środki krajowe	60,0
Terminal pasażerski – modernizacja podejścia promowego przy nabrzeżu Ro-Ro (port Kołobrzeg)	6,0	FS, środki krajowe	3,6
Modernizacja nawierzchni torowej boczniczy kolejowej Portu Morskiego w Kołobrzegu wraz z przebudową ul. Towarowej prowadzącej do portu	6,0	FS, środki krajowe	3,6

Źródło: [1, s. 86–89].

Tabela 4

Główne projekty żeglugi śródlądowej w *Dokumencie Implementacyjnym – korytarz zachodni*

Nazwa projektu	Koszt całkowity [mln zł]	Źródło dofinansowania CEF/FS*	Wkład środków UE [mln zł]
Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej Odry swobodnie płynącej. Etap II – odbudowa budowli regulacyjnych – przystosowanie odcinka Odry do III klasy drogi wodnej	95,0	FS	85,7
Prace modernizacyjne na Odrze swobodnie płynącej w celu zapewnienie zimowego lodołamania	178,6	FS	150,3
Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej Odry swobodnie płynącej	562,5	FS	478,1
Modernizacja śluz odrzańskich na Kanale Gliwickim na odcinku w zarządzie RZGW Gliwice – przystosowanie do III klasy drogi wodnej (etap III)	100,0	FS	85,0
Modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław – woj. opolskie, etap I (Januszkowice, Wróblin, Zwanowice). Modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław – woj. opolskie, etap II (Krępna, Groszowice, Dobrzeń).	200,0	FS	170,0
Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry	20,0	FS, środki krajowe	17,0
Modernizacja 3 długich śluz pociągowych z ich awanportami i sterownikami na stopniach wodnych: Januszkowice, Krapkowice i Opole; rewitalizacja śluz krótkich dla ciągłości żeglugi śródlądowej – przystosowanie Odry do III klasy drogi wodnej	65,0	FS	55,2
Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rz. Odry z uwzględnieniem obiektów towarzyszących	85,0	FS	72,2
Modernizacja stopnia wodnego Rędzin na Odrze w km 260,7 – przystosowanie do III klasy drogi wodnej	91,0	FS	77,3
Modernizacja Kanału Gliwickiego – urządzeń i obiektów funkcjonalnie związanych z kanałem żeglugowym	200,0	FS	170,0
Budowa infrastruktury postojowo-cumowniczej na Odrze Dolnej i Granicznej oraz nowe oznakowanie szlaku żeglugowego	20,0	FS	17,0

Źródło: [1, s. 90–92].

skiej sieci transportowej prowadzi do pozytywnej oceny tych zamierzeń. Wydaje się bowiem, że po raz pierwszy w dokumentach strategicznych o znaczeniu ogólnokrajowym dostrzeżono w miarę kompleksowo wszystkie najważniejsze potrzeby rozwojowe infrastruktury transportowej zlokalizowanej wzdłuż zachodniej granicy Polski, stwarzając tym samym przesłanki do dalszego rozwoju tej części kraju – będą się one materializować w przyszłości poprzez wzrost przewozów zarówno krajowych, jak też międzynarodowych. Należy też podkreślić, że część wykazanych w tabelach projektów została umieszczona w wykazie tzw. dużych projektów, będącym załącznikiem do przyjętego przez rząd w styczniu 2014 r. *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020* [2].

Tytułem komentarza można dodać, że zakres rzeczowy deklarowanych w dokumentach strategicznych inwestycji transportowych do roku 2030, z pierwszym etapem do 2020 r., odnoszących się nie tylko do omawianego w tym referacie korytarza

zachodniego, lecz również do pozostałych regionów Polski, jest olbrzymi, a wykonanie wszystkich deklaracji z całą pewnością korzystnie ulepszy całą polską infrastrukturę transportową. Z dużym prawdopodobieństwem należy też przyjąć, że w wielu środowiskach transportowych i gospodarczych pojawi się krytyka przywołanych dokumentów strategicznych, np. ze względu na nieujęcie w tych dokumentach jeszcze innych ważnych projektów drogowych albo nieujęcie w *Dokumencie Implementacyjnym* projektu kolei dużych prędkości (linia Y) lub też ze względu na ujęcie w nich budowy niektórych linii kolejowych (np. linia Jaktorów – Łowicz). Również w odniesieniu do umownego korytarza zachodniego można spodziewać się pewnych głosów krytycznych do projektowanych list inwestycji, np. w sprawie warunkowej i w istocie niepewnej realizacji budowy odcinka drogi ekspresowej S3 Legnica – Lubawka, pominięcia na tych listach konieczności modernizacji całego kolejowego węzła szczecińskiego czy

wreszcie pominięcia projektu budowy tunelu pod Świną, łączącego miasto Świnoujście z pozostałą częścią kraju.

Nowa Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T)

Niezależnie jednak od tej potencjalnej krytyki ujętych lub nieujętych w dokumentach strategicznych projektów inwestycyjnych w polskiej infrastrukturze transportowej z perspektywą do 2030 r. deklarowane na obecnym etapie zamiary rządu należy ocenić pozytywnie. Zupełnie innym zagadnieniem są jednak zawsze realne możliwości osiągnięcia deklarowanych zamiarów, w szczególności możliwości sfinansowania wszystkich projektów inwestycyjnych. W tej sprawie można mieć zawsze uzasadnione obawy i można stawiać pytania. Przykładowo takie, czy Polska rzeczywiście zdoła pozyskać finansowanie projektów infrastrukturalnych na poziomie ok. 4,4 mld euro z nowego instrumentu CEF, tak jak to określono w *Dokumencie Implementacyjnym* [1]? Jeżeli bowiem w toku realizacji bieżącej perspektywy budżetowej okazałoby się, że Polska nie osiągnie ze swoimi projektami takiego poziomu dofinansowania, to niektóre z nich musiałyby być realizowane ze wsparciem środków budżetowych, a z innych należałoby w ogóle zrezygnować.

W grudniu 2013 r. Parlament Europejski uchwalił dwa rozporządzenia, a mianowicie:

- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE [3];
- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/210 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 [4].

Procedury uzgodnień tych dwóch rozporządzeń trwały wiele lat, ponieważ każdy kraj Unii Europejskiej chciał ulokować w sieci TEN-T możliwie dużą długość i liczbę ważnych linii i punktów transportowych. Przyjęte rozporządzenia dzielą całą sieć transportową Unii Europejskiej na sieć kompleksową i sieć bazową, przy czym sieć kompleksowa składa się ze wszystkich istniejących i planowanych infrastruktur TEN-T, natomiast sieć bazowa składa się z tych części sieci kompleksowej, które mają największe strategiczne znaczenie z punktu widzenia celów rozwoju sieci TEN-T [3, art. 6]. Mówiąc inaczej, sieć bazowa stanowi nadozłonę na sieć kompleksową sieć projektów priorytetowych TEN-T. W załączniku I do rozporządzenia 1315/2013 zostały opublikowane mapy sieci kompleksowej i bazowej (odrębnie dla przewozów towarowych i pasażerskich), a także portów lotniczych, portów morskich i śródlądowych dróg wodnych oraz terminali kolejowo-drogowych. Sieć bazowa została na mocy Rozporządzenia 1316/2013 objęta nowym instrumentem finansowym CEF, który był już wyżej wskazywany w niektórych tabelach jako źródło finansowania projektów inwestycyjnych. W rozporządzeniu tym, w załączniku I, przedstawiono nowy wykaz 9 korytarzy transportowych TEN-T, obejmujących sieć bazową Unii Europejskiej.

Wydaje się, że w tym „nowym” rozdaniu Unii Europejskiej Polska uzyskała relatywnie dobre zapisy, ponieważ dwa główne korytarze sieci bazowej, z dość rozbudowanym przebiegiem, obejmują obszar Polski (rys. 1). Korytarz Morze Północne – Morze Bałtyckie oznaczony na rysunku 1 kolorem czerwonym, to połączenie dotychczas funkcjonujących dwóch „starych” korytarzy

oznaczanych numerem I (Warszawa – Tallin – Helsinki, biegnący przez Polskę w osi linii kolejowej E-75 i drogi *via baltica*) i numerem II (korytarz wschód – zachód biegnący przez Polskę w osi autostrady A2 i linii kolejowej E-20), ustanowionych w porozumieniach międzynarodowych w pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku (tzw. korytarze kretańskie). Z kolei korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie, oznaczony na rysunku 1 kolorem niebieskim, „konsumuje” dotychczas funkcjonujący korytarz VI w sieci transeuropejskiej dla krajów Europy Środkowo-Wschodniej, biegnący przez Polskę w osi autostrady A1 oraz linii kolejowych E-65 i CE-65, oraz dodatkowo zawiera przebieg: Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrawa. Warto w tym kontekście zwrócić uwagę na fakt, że do sieci bazowej TEN-T nie wszedł cały „stary” korytarz IV sieci transeuropejskiej dla krajów Europy Środkowo-Wschodniej, biegnący przez Polskę w osi autostrady A4 oraz linii kolejowej E-30, ale sama linia E-30 pozostaje nadal w sieci bazowej dzięki włączeniu jej do wykazu odcinków tzw. pozostałej sieci bazowej.



Rys. 1. Korytarze sieci bazowej TEN-T przebiegające przez Polskę, według rozporządzenia 1316/2013. Kolor niebieski – korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie, kolor czerwony – korytarz Morze Północne – Morze Bałtyckie
Źródło: [6].

Z punktu widzenia tematu artykułu istotne znaczenie ma nowy korytarz sieci TEN-T biegnący przez Polskę w układzie północ – południe, określony w rozporządzeniu 1316/2013 jako korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie. Korytarz ten ma następujący przebieg [4, załącznik I, część I, pkt 2]:

- Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków,
- Gdańsk – Warszawa – Katowice,
- Katowice – Ostrawa – Brno – Wiedeń,
- Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrawa,
- Katowice – Żylica – Bratysława – Wiedeń,
- Wiedeń – Graz – Villach – Udine – Triest,
- Udine – Wenecja – Padwa – Bolonia – Rawenna,
- Graz – Maribor – Lublana – Koper/Triest.

Niezależnie od wytrasowania przebiegu nowych korytarzy rozporządzenie 1316/2013 zawiera między innymi wykaz odcinków sieci bazowej zaliczonych do odcinków transgranicznych lub do pozostałej sieci bazowej. W polskim korytarzu zachodnim znalazły się następujące dodatkowe odcinki sieci transportowej:

- kolejowy odcinek transgraniczny Wrocław – Praga,
- drogowy odcinek transgraniczny Nowa Sól – Hradec Kralowe,

- kolejowy odcinek transgraniczny Kędzierzyn Koźle – Chałupki – granica państwa,
- linia kolejowa E-30: granica z Ukrainą – Kraków – Katowice – Wrocław – Drezno (jako element pozostałej sieci bazowej).

Warto zwrócić uwagę na kilka elementów wynikających z analizy przebiegu przez terytorium Polski korytarza Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie. Po pierwsze jego przebieg uwzględnia postulowany od wielu lat kierunek polskiej polityki transportowej w zakresie rozwoju osi przewozowej północ – południe. Połączenia transportowe pomiędzy portami Morza Bałtyckiego i Adriatyckiego były w przeszłości przedmiotem wielu prac studialnych. Po drugie, do korytarza zostało włączone połączenie Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrawa, co jest elementem nowym, obejmującym infrastrukturę transportową położoną geograficznie w polskim (umownym) korytarzu zachodnim. To nowe połączenie obejmuje w szczególności linię kolejową E-59, a także niektóre odcinki dróg ekspresowych. Po trzecie do korytarza zostały włączone porty morskie i śródlądowe Szczecin i Świnoujście wraz z torem wodnym łączącym te porty.

W związku z tymi uwagami można stwierdzić, że włączenie do nowego korytarza TEN-T Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie połączenia Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrawa stwarza silne podstawy do uzyskania wysokiego poziomu dofinansowania z nowego instrumentu CEF dla projektu modernizacji linii kolejowej E-59 (tab. 1) oraz dla inwestycji portowych w Szczecinie i w Świnoujściu (tab. 3). Jest też prawdopodobne, że takie odcinki drogi ekspresowej S3 jak Sulechów – Legnica i Legnica – Lubawka będą mogły być dofinansowane z instrumentu CEF z powodu włączenia tych odcinków do drogowego odcinka transgranicznego Nowa Sól – Hradec Kralove. Natomiast linia kolejowa CE-59 oraz droga wodna Odry pozostają poza zasięgiem finansowania z instrumentu CEF ze względu na niewłączenie tych szlaków transportowych do przebiegu korytarza Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie. Należy jednak podkreślić, że inwestycje na CE-59 oraz na Odrze, już na etapie projektowania w polskich dokumentach strategicznych, zostały przewidziane do współfinansowania z Funduszu Spójności, a nie z CEF, co zwiększa szanse ich realizacji. Warto też dodać, że odcinek Dolnej Odry od Osinowa Dolnego do ujścia do Zalewu Szczecińskiego pojawił się w załączniku I do rozporządzenia 1315/2013 na mapach opisujących niemiecką sieć bazową TEN-T w zakresie dróg śródlądowych i portów.

Podsumowując rozważania, można stwierdzić, że deklarowane w dokumentach strategicznych polskiej polityki transportowej inwestycje infrastrukturalne w umownie określonym korytarzu zachodnim Polski, a także przyjęte nowe rozporządzenia Parlamentu Europejskiego w zakresie sieci TEN-T, rysują się dość optymistycznie.

Na zakończenie referatu warto jeszcze wspomnieć o politycznej inicjatywie z 2004 r. na szczeblu regionów w zakresie utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC). Inicjatywa ta została poparta wówczas przez 6 regionów: Skania (Szwecja), trzy polskie województwa (zachodniopomorskie, lubuskie i dolnośląskie), Hradec Kralove (Czechy) i Bratysława (Słowacja), które w kwietniu 2004 r. w Szczecinie podpisały stosowne porozumienie na rzecz utworzenia korytarza CETC. Do podstawowych celów inicjatywy korytarza CETC zaliczono: wzmocnienie rozwoju społeczno-gospodarczego regionów, wzrost zatrudnienia, poprawę jakości środowiska naturalnego oraz

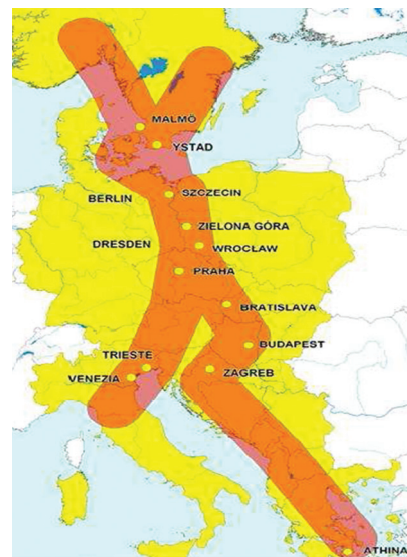
warunków życia ludności, modernizację i rozbudowę infrastruktury transportu na całej trasie korytarza, eliminację barier i zapewnienie kompatybilności infrastruktury, promowanie i rozwój intermodalnych połączeń transportowych, w tym przede wszystkim w morsko-lądowych łańcuchach transportowych, z uwzględnieniem przyjaznych dla środowiska gałęzi oraz innowacyjnych technologii transportu.

Korytarz CETC – ROUTE 65 zajmuje powierzchnię ok. 230 tys. km², a jego trasa przebiega ze Skanii (południowa Szwecja) przez Morze Bałtyckie (porty Ystad – Świnoujście) – regiony Europy Środkowej – regiony Europy Południowej – Adriatyk (rysunek 2). Analizując przebieg geograficzny tego korytarza, można zauważyć jego dużą zbieżność z przebiegiem nowego korytarza TEN-T, Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie, uwzględniającego połączenie Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrawa. Jeszcze większą zbieżność dałoby porównanie postulowanych inwestycji w polskiej części korytarza CETC – ROUTE 65 z inwestycjami ujętymi w dokumentach strategicznych polskiej polityki transportowej. Można wręcz stwierdzić, że przynajmniej w jakimś stopniu regionalna inicjatywa polityczna w zakresie promowania określonych inwestycji transportowych odniosła sukces, ponieważ po stronie polskiej większość postulatów została włączona do ogólnokrajowej strategii rozwoju transportu.

□

Literatura

- [1] Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.): www.mir.gov.pl (dostęp z 10.01.2014 r.).
- [2] Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014–2020: www.mir.gov.pl (dostęp z 10.01.2014 r.).
- [3] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE: Dziennik Urzędowy Komisji Europejskiej L 348/1.
- [4] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010: Dziennik Urzędowy Komisji Europejskiej L 348/129.
- [5] Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku): www.mir.gov.pl (dostęp z 10.01.2014 r.).
- [6] www.pgt.pl (dostęp z 11.01.2014 r.).



Rys. 2. Środkowoeuropejski korytarz transportowy CETC – ROUTE 65 według porozumienia regionów z kwietnia 2004 r.

prof. dr hab. Juliusz Engelhardt
Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług
Uniwersytetu Szczecińskiego