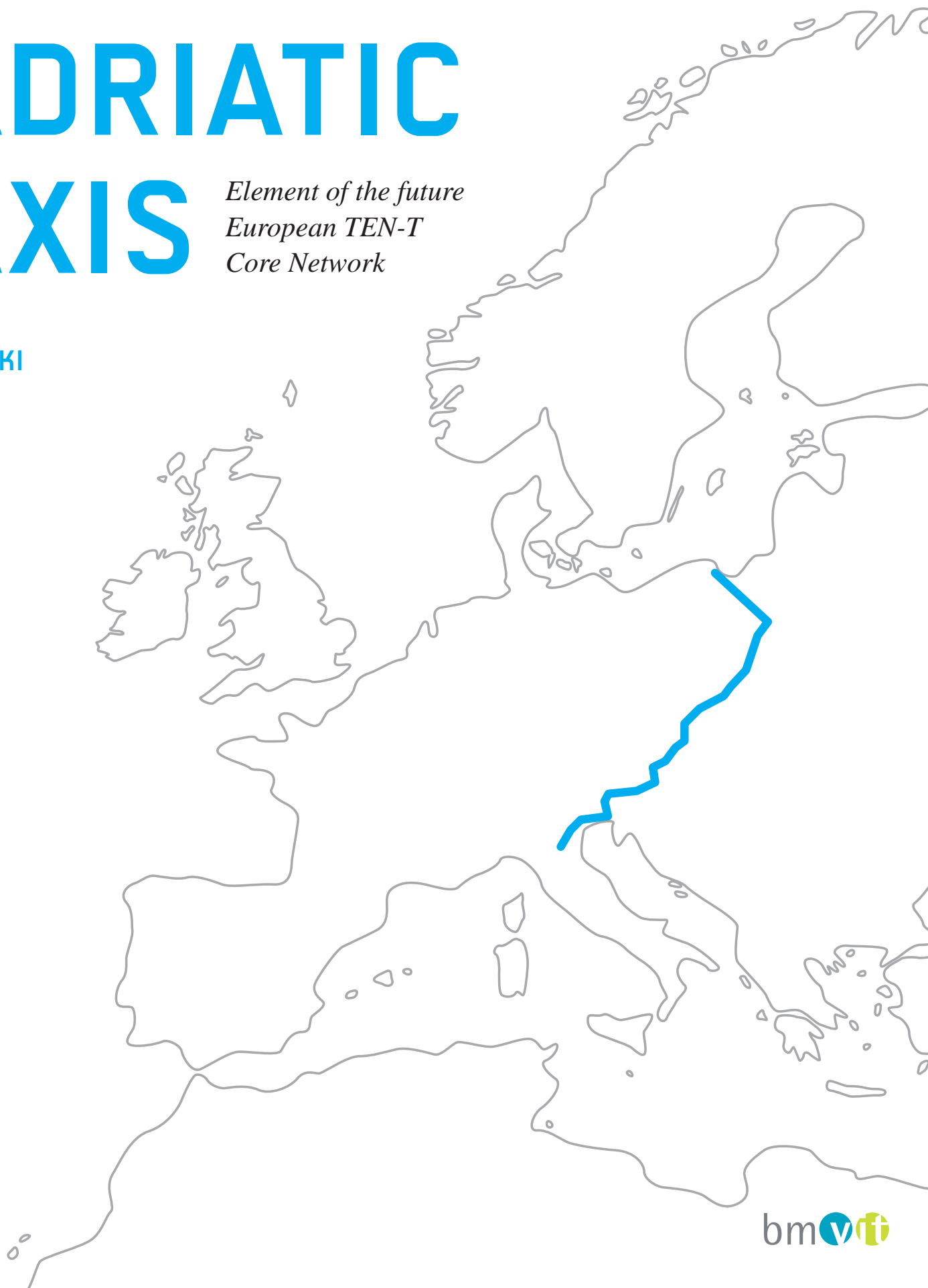




# THE BALTIC ADRIATIC AXIS

*Element of the future  
European TEN-T  
Core Network*

POLSKI



## TRANSEUROPEJSKA SIĘĆ TRANSPORTOWA

W oparciu o Traktat z Maastricht z 1992 r., Unia Europejska wydała w 1996 roku wytyczne dla **Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)** w celu wspierania rynku wewnętrznego. Zawierały one gęstą, kompleksową sieć opracowaną na podstawie propozycji wysuniętych przez 15 państw członkowskich oraz listę 14 projektów priorytetowych.

W trakcie zasadniczej rewizji w roku 2004, zważywszy na rozszerzenie Unii Europejskiej w latach 2004 i 2007, liczba projektów priorytetowych została podwyższona do 30. (zob. Ryc. M-1)

Obecnie Komisja Europejska pracuje nad generalną rewizją Polityki TEN-T: podtrzymując **rozbudowaną sieć** dróg, kolei, żeglugi śródlądowej, portów i lotnisk poprzez niewielkie ulepszenia, nacisk zostanie położony na określenie **sieci szkieletowej** obejmującej najważniejsze połączenia wewnątrz Unii Europejskiej i krajów sąsiadujących.

Po raz pierwszy, **planowanie TEN-T** zostanie przeprowadzone metodą top-down, w oparciu o przejrzystą, opartą na geografii metodykę, zgodnie z założeniami strategii »Europe 2020« jak również, w wyważony sposób, **mając na celu** między innymi:

- wzmocnienie rynku wewnętrznego i spójności terytorialnej, gospodarczej i społecznej,
- wzmocnienie globalnej konkurencyjności UE,
- wspieranie zrównoważonej mobilności osób i dóbr, biorąc po uwagę aspekty środowiskowe oraz dążenie do redukcji zużycia węgla.

Jednocześnie zapewni to terytorialną, gospodarczą i **społeczną spójność Unii**, dobrobyt społeczny jak również bezpieczeństwo obywateli Europy oraz włączenie tematów środowiskowych, takich jak zmiana klimatu, zanieczyszczenie środowiska i obszary chronione.

W celu zapewnienia maksymalnej ciągłości między przeszłością i przyszłością, sieć szkieletowa zastąpi obecne 30 projektów priorytetowych.

## NOWE GLOBALNE WYZWANIA

W ostatnich latach objawił się kryzys gospodarczy, który dotknął prawie wszystkich sektorów gospodarki, a w szczególności transportu. Mimo obecnych przejawów poprawy, istnieją mocne dowody na to, że nie mamy do czynienia tylko z tymczasowym kryzysem, ale możliwe, że z potrzebą wprowadzenia gruntownych **zmian w gospodarce światowej**. Paliwa kopalne stają się dobrem rzadkim, co prowadzi do wzrostu ich cen. Kolej, dzięki względnie



#### Priority axes and projects

- Road
- Railway
- Inland waterway
- Motorway of the sea

Airport project

Port project

#### Trans-European transport network

- Road
- Railway
- Inland waterway

#### Priority project numbers

- Road project
- Railway project
- Multimodal project
- Inland waterway project
- Motorway of the sea
- Airport
- Galileo

Ryc. M-1.  
Transeuropejskie Sieci Transportowe (TEN-T)

wysokiej wydajności energetycznej, rokuje, że będzie odgrywała znaczniejszą rolę w przyszłości. Nawet jako czynnik wpływający na atrakcyjność lokalizacji, włączanie miast i regionów do dobrze rozwiniętych sieci kolejowych będzie prawdopodobnie nabierało na znaczeniu.

Obecny rozwój gospodarczy wskazuje również na stopniowe **przenoszenie się światowego centrum ekonomicznego na Wschód i do Południowo-Wschodniej Azji**. Proces ten jest obserwowany od dłuższego czasu i wydaje się, że ta tendencja staje się coraz silniejsza. W związku z tym, handel z krajami azjatyckimi wzrośnie w stopniu względnym i bezwzględnym. Duża część ładunku towarowego przewożonego drogą morską musi przepłynąć przez Kanał Sueski i Morze Śródziemne. Coraz większa ilość będzie być może przewożona także połączeniami kolejowymi przez Rosję.

**Porty śródziemnomorskie** są w korzystnej sytuacji. W przeciwieństwie do okrężnej drogi przez Cieśninę Gibraltarską, ich oddalenie od Azji jest o znacznie więcej niż 2000 kilometrów mniejsze niż portów Morza Północnego. Potencjalna redukcja czasu transportu sięga pięciu dni, z odpowiadającą temu oszczędnością zużycia paliwa, emisji CO<sub>2</sub> i kosztów. Będzie to zależne od

logistycznej wydajności portów śródziemnomorskich, ale też od ich połączeń lądowych, z których rozwoju będą mogły czerpać korzyści.

Po zmianach politycznych w Europie Środkowej i Wschodniej po upadku »żelaznej kurtyny«, a w szczególności po ostatnim rozszerzeniu Unii Europejskiej, proces nadrabiania zaległości gospodarczych w tych regionach, »prowschodnia tendencja gospodarki europejskiej« (Paolo Costa) są nie tylko oczekiwane, ale stanowią również cel polityczny.

## KORYTARZ TRANSPORTOWY BAŁTYK-ADRIATYK

W dniu 12 Października 2006 r., z inicjatywy Austriackiego Federalnego Ministerstwa Transportu, Innowacji i Technologii (BMVIT), Polska, Czechy, Słowacja, Austria i Włochy podpisały **List Intencyjny** dotyczący rozszerzenia, przy następnej rewizji sieci TEN-T, korytarza kolejowego (TEN-T PP23) i drogowego (TEN-T PP25) Gdańsk – Warszawa – Katowice – Ostrawa – Brno – Wiedeń z odgałęzieniem Katowice – Zilina – Bratysława przez Wiedeń – Graz – Klagenfurt – Villach – Udine – Triest/Wenecję do Bolonii, w celu utworzenia »Korytarza Bałtyk-Adriatyk«.

Wśród najnowszych działań w tej sprawie, został zawiązany wydłuż osi Bałtyk-Adriatyk »**Sojusz 14 Regionów**«. W dniu 6 października 2009 r., przedstawiciele tych regionów podpisali w Brukseli »Deklarację dotyczącą rozwoju korytarza kolejowego TEN-T PP23«.

Niniejszy artykuł pokazuje, że »korytarz transportowy Bałtyk-Adriatyk« (Baltic-Adriatic Axis, BAA), część kolejowa tego korytarza, tj. PP23 TEN-T z jej rozszerzeniem do Włoch, jest potrzebna jako podstawa gospodarcza w Europie Środkowej. Korzystając z istniejących linii i kluczowych obiektów w różnych etapach realizacji, jej przebieg według Listu Intencyjnego z 12 października 2006 r. pokrywałby się z celami polityki TEN-T i byłby dopasowany do przyszłej sieci szkieletowej, zgodnie z przekazem metodologicznych kryteriów polityki TEN-T:

- Korytarz Bałtyk-Adriatyk byłby odpowiedzią na wyzwania globalnych trendów, takich jak przewidywane przesunięcie światowego przepływu towarów w kierunku portów Morza Śródziemnego i nadrobienie zaległości gospodarczych w krajach Europy Środkowo-Wschodniej.
- Połączenie starych i nowych państw członkowskich Unii Europejskiej ponad byłą »żelazną kurtyną« poprawiłoby dostępność i spójność oraz rozszerzyłoby rozwój gospodarczy krajów i regionów Europy Środkowej, poprzez zapewnienie dostępu do portów zarówno bałtyckich jak i śródziemnomorskich oraz poszczególnych autostrad morskich.

- Dodatkowo zostałyby połączone stolice państw członkowskich (Warszawa, Bratysława, Wiedeń oraz – wzdłuż logicznych odnóg wewnątrz sieci – również Tallin, Ryga, Wilno i Rzym), inne ważne miasta, aglomeracje przemysłowe, kluczowe porty na północy i na południu, wykorzystując i ulepszając obecny i przyszły przepływ ruchu tradycyjnym, bezpośrednim korytarzem transportowym oraz wspierając integrację sieci.
- Wreszcie korytarz Bałtyk-Adriatyk przyczyniłby się do zrównoważonego rozwoju dzięki skutecznemu przejściu na kolej: zmniejszenie emisji dwutlenku węgla, obniżenie liczby wypadków drogowych.



Ryc. M-2.  
Korytarz transportowy Bałtyk-Adriatyk i jego połączenia z innymi korytarzami i portami.

PP23  
Extension PP23

## KORYTARZ BAŁTYK-ADRIATYK: ŁĄCZENIE WŁAŚCIWYCH WĘZŁÓW WZDŁUŻ WŁAŚCIWEJ OSI

Korytarz kolejowy Bałtyk-Adriatyk jest jedyną osią w tej części Europy, która łączy – zwłaszcza po ukończeniu projektów w Austrii – dokonania nowoczesnego, szybkiego i atrakcyjnego systemu ruchu pasażerskiego i towarowego. Na niektórych odcinkach, na przykład między Warszawą i Katowicami, już teraz – dzięki wcześniejszym inwestycjom – jest on szybszy niż komunikacja drogowa.

Korytarz Bałtyk-Adriatyk łączy odpowiednie węzły:

→ **Przebieg trasy:** Rozszerzając korytarz kolejowy TEN-T PP23 w kierunku południowo-zachodnim, korytarz Bałtyk-Adriatyk stanowi krótką, bezpośrednią oś, w zasadzie przebiegającą według istniejącego przepływu ruchu między Polską, Czechami, Słowacją, Austrią i Włochami w sposób najbardziej bezpośredni wzdłuż istniejącej lub obecnie przygotowywanej infrastruktury, dobrze połączoną z innymi ważnymi korytarzami sieci TEN-T i odpowiednimi intermodalnymi węzłami.

→ **Intermodalność i międzypaństwowe możliwości komunikacyjne:** Na osi tego korytarza istnieje kilka węzłów i portów o wysokim potencjale gospodarczym, które zwiększają intermodalność i łączność międzynarodową w kierunku północ-południe. Korytarz Bałtyk-Adriatyk łączy porty na północy i południu, autostrady morskie, śródlądowe drogi wodne i rozszerza spójność sieciową z licznymi innymi korytarzami transportowymi. Jest ona związana z systemem kolei szerokotorowej. We Włoszech wspiera ona połączenia do sieci szybkiej kolei na osi wschód-zachód, w kierunku Mediolanu/Turyngu i Francji oraz Korytarza Północ-Południe sieci TEN-T PP1.

→ **Równowaga i wydajność:** Modernizacja istniejącej osi kolejowej, w szczególności w jej austriackiej części, pozwoli na skrócenie i uatrakcyjnienie czasów podróży i transportu oraz poprawę łączności dla regionów nieposiadających dostępu do morza, znajdujących się po obydwu stronach byłej »żelaznej kurtyny«. Zwiększy to zarówno wydajność gospodarczą jak i spowoduje znaczące zmiany na korzyść transportu kolejowego, wspierając efektywne, intermodalne powiązania transportowe i zmniejszanie zużycia węgla. Na dłuższą metę przyczyni się to do zmniejszenia zależności od paliw kopalnych.

Wraz z dalszymi projektami, kolej jest najbardziej znaczącym dla wzrostu gospodarczego środkiem transportu i powinna być odpowiednio rozwijana. Tym samym linia kolejowa wzdłuż korytarza Bałtyk-Adriatyk pełni ważną funkcję na drodze multimodalności, zwiększania efektywnego i zrównoważonego, współmodalnego transportu. Wszelkie dalsze potencjalne ulepszenia po proponowanych działaniach będą mogły być realizowane przy przypuszczalnie niskich nakładach inwestycyjnych, ze względu na korzystne warunki topograficzne.



## KORYTARZ TRANSPORTOWY BAŁTYK-ADRIATYK: »EUROPEJSKA WARTOŚĆ DODANA«

Podnosząc **poziom rozwoju istniejącej** infrastruktury przez podwyższanie jej jakości i usuwanie wąskich gardeł, szczególnie w Austrii, w celu skrócenia czasu podróży osób i transportu towarów pomiędzy portami dwóch nadmorskich regionów, dawniej rozdzielonych »żelazną kurtyną«, korytarz Bałtyk-Adriatyk spełnia zadania polityki unijnej odnośnie węzłów i linii transportowych. Jako przyszły element sieci szkieletowej TEN-T robi to w wyjątkowy sposób:

→ **Łącząc regiony o wysokim potencjale gospodarczym wewnątrz UE:** około 40 milionów mieszkańców Gdańska i Gdyni (Województwo pomorskie), Warszawy (Polska), Górnego Śląska, Moraw, europejskiego obszaru metropolitalnego Wiedeń/Bratysława i ośrodków przemysłowych Styrii (Graz), Karyntii oraz Włoch Północnych.

Łącząc »stare« i »nowe« państwa członkowskie UE, korytarz Bałtyk-Adriatyk przyczynia się również do integracji przestrzennej i terytorialnej, gospodarczej i społecznej spójności ponad dawnymi granicami.

→ Dając regionom UE o wysokim potencjale gospodarczym w Środkowej i Wschodniej Europie **dostęp do rynków światowych** i tym samym realizując ten potencjał: umożliwiając istniejący i potencjalny przepływ transportu długodystansowego i międzynarodowego do krajów sąsiednich (w szczególności do Skandynawii, obszaru śródziemnomorskiego), jak również przyszły przepływ towarów z i do Rosji i Azji.

W ramach »**prowschodniej tendencji gospodarki europejskiej**« korytarz Bałtyk-Adriatyk otwiera możliwości obszarów przemysłowych Górnego Śląska i Północnych Moraw. Dzięki lokalnemu know-how i ośrodkom badawczym i uczelniom, ten potencjał jest stale rozwijany.

Zwiększenie dostępu do przyszłych dróg transportu jest podstawą dla wzrostu tego potencjału wykwalifikowanych zasobów ludzkich.

→ **Czynniki środowiskowe/zrównoważony rozwój:** Zmniejszenie emisji odpowiednich gazów wynikające z charakteru tego korytarza (zmiana środka transportu). Wszędzie gdzie to możliwe, istniejące połączenia będą wykorzystywane w celu modernizacji infrastruktury przez usuwanie głównych przeszkód w postaci wąskich gardeł, aby stworzyć oś o wysokiej wydajności, łączącą północ z południem.

Korytarz Bałtyk-Adriatyk, oś kolejowa Bałtyk-Adriatyk spełnia wymagania niezbędne do tego, aby stać się częścią przyszłej sieci szkieletowej europejskiego transportu.



Photo Credit: Kommerz