Stanowisko Forum Korytarza Bałtyk-Adriatyk

dla realizacji Korytarza na terenie Rzeczypospolitej Polskiej

Wyzwaniem jest przemiana ambicji dotyczących korytarzy – w rzeczywistość.

(Kurt Bodewig – Europejski Koordynator Korytarza Bałtyk-Adriatyk)

1. Forum Korytarza Bałtyk-Adriatyk, obradujące w dniach 22-23 września w Łodzi, zgłasza gotowość jednostek samorządu terytorialnego w Polsce do współpracy, służącej przygotowaniu *Planu realizacji Korytarza BA* – i jego realizacji.

Forum wyraża podziękowanie dla Wiceprzewodniczącego UE p. Siima Kallasa, Przewodniczącego Komitetu Regionów p. Ramóna L. V. Siso oraz Koordynatora Europejskiego Korytarza BA – p. Kurta Bodewiga – za udzielone poparcie dla inicjatywy Forum dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk w Polsce.

Multimodalny system transportowy, szczególnie w strefie *korytarzy transportowych,* osiągający cele europejskiej polityki spójności - wymaga zintegrowanego zarządzania szeroko rozumianym kompleksem problemów transportowych.

Takie podejście uosabia instytucja *europejskiego koordynatora* korytarza transportowego, odpowiedzialnego przed Komisją Europejską za powstanie korytarza.

Wobec ogromnego potencjału rozwoju Korytarza BA, ważnego dla regionu Europa Bałtycka i regionu Europa Środkowa, budowanie efektywnych struktur współpracy i partnerstwa interesariuszy Korytarza – jest szczególnie ważnym i odpowiedzialnym zadaniem.

Nie ma alternatywy.

Europejskie prawo ma charakter nadrzędny nad prawem krajowym. Budowa infrastruktury multimodalnego korytarza transportowego nie może więc natrafić w Polsce na bariery administracyjne, co utrudniłoby, spowolniło lub zawęziło jego realizację.

Multimodalny wymiar Korytarza BA musi potwierdzać równy status - w zakresie prawnym, organizacyjnym i finansowym – wszystkich rodzajów transportu dla ruchu towarowego i pasażerskiego.

Priorytetem jest więc zbudowanie w Polsce systemu zintegrowanego zarządzania rozwojem transeuropejskiej sieci transportowej, zdolnego do wdrażania planu realizacji Korytarzy na terenie kraju.

System taki powinna ustalić ustawa sejmowa, określająca cele i zasady rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej – z priorytetowym traktowaniem zadań, niezbędnych dla powstania Korytarza BA - na wszystkich poziomach podziału terytorialnego kraju.

2. Forum zgłasza kluczowe propozycje do „*Planu działania dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk"*

1/ Połączenia Korytarza BA rozpoczynają/kończą swoją trasę lądową, jako „pierwsza/ostatnia mila", w portowym terminalu przeładunkowym.

Niezbędna jest pełna i szczegółowa delimitacja przebiegu Korytarza BA, uwzględniająca jego przebieg w węzłach: transportowych i miejskich. Wszystkie istniejące i planowane trasy komunikacyjne Korytarza muszą być bardzo precyzyjnie określone, jako równorzędne jednolite pod względem statusu i wymaganego standardu.

W węzłach korytarza, konieczne jest określenie brakujących odcinków i „wąskich gardeł" infrastruktury transportowej. Infrastruktura dostępu do portów morskich Korytarza, w tym, infrastruktura „ostatniej mili" w węzłach korytarza, musi być rozwijana i administrowana przez krajowych zarządców infrastruktury.

Aby umożliwić finansowanie ze środków CEF projektów infrastruktury Korytarza w węzłach portowych, niezbędne jest uznanie tych węzłów za odcinki transgraniczne.

2/ Morski wymiar Korytarza zapewniają *autostrady morskie*.

Autostrady morskie obejmują, miedzy innymi, infrastrukturę zapewniającą bezpośredni dostęp do lądu i morza, połączenie morskie i powiązania z zapleczem w ramach sieci bazowej. Uzasadnione jest wskazanie obecnych i potencjalnych tras *autostrad morskich*, łączących Korytarz BA z innymi korytarzami sieci bazowej – szczególnie w regionie Morza Bałtyckiego.

3/ Kluczowymi interesariuszami, współodpowiedzialnymi za powstanie infrastruktury TEN-T, są samorządy miast, jako zarządcy infrastruktury i organizatorzy systemu transportowego i logistyki miejskiej w obszarze węzłów miejskich.

Szczególnego statusu wymagają jednak węzły miejskie – leżące na skrzyżowaniu korytarzy. Mają one skumulowane potrzeby i wyzwania. Przykładem jest łódzki węzeł komunikacyjny z powstającym ***Nowym Centrum Łodzi*** i terminalami w jego obszarze.

Węzeł miejski Łodzi wymaga m. in. kolejowego średnicowego połączenia Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska, nie tylko w kontekście transportu pasażerskiego tradycyjnego, ale także w perspektywicznych planach budowy Kolei Dużych Prędkości.

Docelowo, infrastruktura kolejowego i drogowego dostępu do portów morskich korytarza, w tym infrastruktura „ostatniej mili" w węzłach miejskich korytarza powinna być rozwijana i zarządzana przez krajowy zarząd infrastruktury. Nazwa węzłów miejskich – stanowiących aglomeracje (Gdańsk, Katowice) – powinna obejmować nazwy miast – biegunów wzrostu aglomeracji (Gdańsk-Gdynia, Katowice-Gliwice).

4/ Liczba terminali kolejowo-drogowych (w tym suchych portów) nie powinna być ograniczona. W perspektywie do 2030/2050 r. mogą pojawić się potencjały rozwoju sieci tych

terminali. Największy potencjał rozwoju ma Magistrala Węglowa Śląsk-Porty i terminale zlokalizowane wzdłuż jej trasy – szczególnie w Gdyni („Dolina Logistyczna"), Łodzi – Olechowie, w Karsznicach – Zduńskiej Woli a także Centrum Logistyczne w Gliwicach.

5/ Struktura węzłów i połączeń Korytarza BA powinna być uzupełniona docelowo o drogi wodne śródlądowe i porty śródlądowe, należące do Międzynarodowych Dróg Wodnych: E30, E40 i E70. W tym celu uznajemy za konieczne ratyfikowanie przez Rząd RP Porozumienia dotyczącego głównych śródlądowych szlaków wodnych o znaczeniu międzynarodowym (Konwencji AGN).

6/ Porty lotnicze, należące do sieci bazowej, muszą mieć adekwatną dostępność komunikacyjną (drogową i kolejową) ze swoim zapleczem, głównie centrami miast.

3. Forum dla Korytarza BA popiera inicjatywę Sygnatariuszy Porozumienia Samorządowego dla Korytarza BA, na rzecz organizacji dorocznego forum organizacji jednostek samorządu terytorialnego w Polsce – służącego monitoringowi rozwoju Korytarza BA.

II Forum Korytarza BA odbędzie się w 2015 r. – w rozszerzonej formule uczestnictwa i zakresu tematycznego.

Forum rekomenduje rozwijanie sieci współpracy instytutów naukowo-badawczych, ośrodków akademickich, a także struktur wspierania gospodarki: specjalnych stref ekonomicznych, parków naukowo-technologicznych, agencji rozwoju regionalnego, klastrów biznesowych, centrów dystrybucyjnych – dla konsolidacji potencjałów rozwojowych w strefie korytarza – na terenie Polski – i poza Polską.