

**Projekt dokumentu**

**Korytarz Bałtyk-Adriatyk**

**Przymierze 19 regionów zawarte w celu wsparcia konsekwentnej i natychmiastowej realizacji korytarza kolejowego Bałtyk-Adriatyk:**

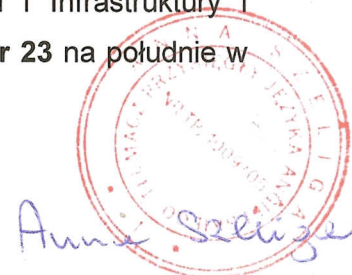
**Gdynia/Gdańsk – Warszawa – Brno – Wiedeń/Bratysława – Wenecja –  
Bolonia/Rawenna.**

12 października 2006 roku Ministrowie ds. Transportu i Infrastruktury Polski, Czech, Słowacji, Austrii i Włoch podpisali "List Intencyjny", w którym określono współpracę w sprawie **Korytarza Bałtyk-Adriatyk**. W powyższym dokumencie ustalono, że w ramach rozszerzenia już istniejącego **priorytetowego projektu UE nr 23 (Decyzja 884/2004 WE część VI Paneuropejskiego Korytarza Transportowego / linie kolejowe) Korytarz Bałtyk-Adriatyk** powinien być połączony z północnymi Włochami oraz że powinien przebiegać od Gdyni/Gdańska przez Wiedeń do Bolonii.

17 czerwca 2009 roku Rada Ministrów osiągnęła porozumienie w sprawie proponowanego przez Parlament Europejski i Radę rozporządzenia dotyczącego  **europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport**. Rozporządzenie uwzględniające Korytarz Bałtyk-Adriatyk (Gdynia-Katowice-Ostrawa/Żylin-Wiedeń-Triest) określa zasady, na jakich dokonuje się wyboru korytarzy transportowych, a także organizuje się je i zarządza się nimi.

Poprzez opublikowanie zielonej księgi „TEN-T: Przegląd polityki w kierunku lepiej zintegrowanej sieci transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej” w lutym 2009 roku Komisja Europejska zapoczątkowała zakrojony na szeroką skalę proces przeglądu polityki transeuropejskiej sieci transportowej. Projekt ustawy porusza takie polityczne i ekonomiczne zagadnienia jak realizacja założeń dotyczących ochrony klimatu, dalszy wzrost gospodarczy, spójność ekonomiczna i społeczna oraz wzmocnienie roli Europy na arenie międzynarodowej.

Regiony-sygnatariusze pochwalają działania Ministrów ds. Transportu i Infrastruktury i zwracają się do UE z prośbą o rozszerzenie **projektu priorytetowego nr 23** na południe w



## /TŁUMACZENIE Z JĘZYKA ANGIELSKIEGO/

celu ukończenia **Korytarza Bałtyk-Adriatyk**. Przyczyniłoby się to do dalszego rozwoju gospodarczego oraz wzrostu spójności ekonomicznej i społecznej na obszarach wzdłuż korytarza.

### KORYTARZ

**Korytarz Bałtyk-Adriatyk** zaczyna się w Gdyni/Gdańsku, które są ważnym intermodalnym węzłem komunikacyjnym **regionu Morza Bałtyckiego**, a następnie przebiega kolejno przez miasta Warszawa – Katowice – Ostrawa – Przerów (Otrokovice) – Brno – Wiedeń – Graz – Klagenfurt – Udine – Triest/Wenecja – Bolonia/Rawenna (rozgałęzia się na odcinku Katowice – Żylinia – Bratysława – Wiedeń).

Miasta portowe Wenecja, Triest i Rawenna to odpowiednie intermodalne węzły komunikacyjne południowej Europy, które stanowią bramy obszaru Morza Śródziemnego dla ogromnych ilości towarów transportowanych **drogą morską** poprzez Kanał Sueski do szybko rozwijającej się **Azji**.

Wzdłuż **Korytarza Bałtyk-Adriatyk** odbywają się ważne prace budowlane (np. budowa tunelów w Austrii); w planach są dalsze prace budowlane.

### REGIONY

POLSKA	łódzki, mazowiecki, pomorski, śląski, warmińsko-mazurski
CZECHY	południowomorawski, morawsko-śląski, ołomuniecki, zliński
SŁOWACJA	bratysławski, trenczyński, tarnawski, żyliński
AUSTRIA	Karyntia, Dolna Austria, Styria, Wiedeń
WŁOCHY	Emilia Romagna, Friuli-Wenecja-Julijska, Wenecja Euganejska

### PRIORYTETY

Przymierze odpowiednich regionów apeluje do Komisji Europejskiej, Parlamentu Europejskiego i zainteresowanych krajów członkowskich, aby dołożyli wszelkich starań w celu:





- (1) **konsekwentnej i natychmiastowej realizacji Korytarza Bałtyk-Adriatyk** od Gdyni/Gdańska przez Brno/Bratysławę i Wiedeń aż po Bolonię/Rawennę dzięki rozszerzeniu obecnego projektu priorytetowego nr 23 sieci transeuropejskiej;
- (2) **zapewnienia rozwoju gospodarczego i konkurencyjności** regionów-sygnatariuszy przylegających do Korytarza Bałtyk-Adriatyk;
- (3) **poprawy dostępności** dla dobrze funkcjonujących gospodarczo regionów wzdłuż Korytarza Bałtyk-Adriatyk;
- (4) podjęcia koniecznych działań w kierunku utworzenia sieci kolejowej jako alternatywy dla transportu drogowego w celu spełnienia zobowiązań UE w zakresie **pakietu klimatycznego**;
- (5) **skupienia się na węzłach transportu intermodalnego i usługach** wzdłuż Korytarza Bałtyk-Adriatyk;
- (6) **bezpieczeństwa ruchu** wzdłuż Korytarza Bałtyk-Adriatyk.

**(1) Konsekwentna i natychmiastowa realizacja Korytarza Bałtyk-Adriatyk** od Gdyni/Gdańska przez Brno/Bratysławę i Wiedeń, Udine aż do Bolonii/ Rawenny polegająca na zmianie decyzji 884/2004 WE o sieci transportu europejskiego oraz rozszerzeniu na południe sieci transportu europejskiego w ramach projektu priorytetowego nr 23.

Dla regionów-sygnatariuszy Korytarz Bałtyk-Adriatyk jest korytarzem strategicznym. Należy dać pierwszeństwo połączeniom transportowym, dzięki którym udaje się utrzymać niezagrażone miejsca pracy i rozwój gospodarczy.

Regiony-sygnatariusze będą kluczowymi elementami na drodze do rozszerzenia handlu na rynki północnej, wschodniej i południowo-wschodniej Europy, stając się siłą napędową zrównoważonego rozwoju systemu transportowego i gospodarki.

Ponadto rozszerzenie projektu priorytetowego nr 23 jest niezwykle ważne, gdyż tworzenie nowych połączeń, scenariuszy i korytarzy gwarantuje lepszy kontakt pomiędzy Europą Północną i obszarem Morza Śródziemnego z rynkami globalnymi, a zwiększenie spójności regionalnej i ekonomicznej wschodniej części Unii Europejskiej przyczynia się do ulepszenia przewozu towarów do/z tych obszarów.

**(2) Zapewnienie rozwoju gospodarczego i konkurencyjności regionów-sygnatariuszy** wzdłuż Korytarza Bałtyk-Adriatyk

Zrównoważony rozwój i współpraca gospodarcza w poważnym stopniu zależą od dostępności sieci transportowej, jej wydajności i infrastruktury. Z tego powodu zrównoważony rozwój infrastruktury związanej z transportem i logistyką oraz równie istotny



wzgląd związany z ograniczeniem wpływu transportu na środowisko naturalne przyczynią się do większej konkurencyjności wielonarodowego obszaru wzdłuż *Korytarza Bałtyk-Adriatyk* i będą stanowiły istotną wartość dla zainteresowanych regionów. Wymaga to wydajnej sieci wzajemnych połączeń i współpracy między sieciami krajowymi oraz dostępu do nich. Sieć efektywnie działających metropolii wzdłuż osi korytarza zapewni rynek produkcji i zbytu towarów, usług i wiedzy. *Korytarz Bałtyk-Adriatyk* nie tylko wiąże się zatem ze stworzeniem ram współpracy, co ma znaczenie dla innowacyjnych przedsięwzięć o określonym zapotrzebowaniu na pracowników, ale pozwoli na wzmocnienie odnośnych regionów w wymiarach gospodarczym i kulturalnym.

**(3) Poprawa dostępności** dla dobrze funkcjonujących gospodarczo regionów wzdłuż *Korytarza Bałtyk-Adriatyk*

Pełen rozwój *Korytarza Bałtyk-Adriatyk* stanowi istotne brakujące ogniwo w odniesieniu do dostępności w regionach-sygnatariuszach. *Korytarz* odgrywa kluczową rolę jako dodatkowy element istotny dla rozwoju regionalnego i spójności gospodarczej oraz promuje postęp w zakresie harmonizacji i interoperacyjności transportu kolejowego.

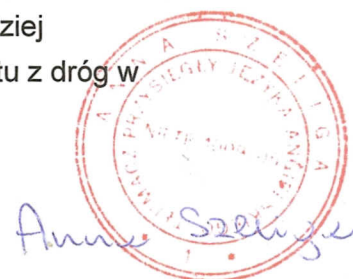
Regiony-sygnatariusze wzdłuż *Korytarza Bałtyk-Adriatyk* podkreślają znaczenie infrastruktury kolejowej o wysokiej wydajności oraz rozwiązania problemu istniejących „wąskich gardeł” w infrastrukturze w celu zapewnienia lepszego dostępu do wspólnego rynku europejskiego i rynków światowych.

Głównym celem regionów-sygnatariuszy jest zrównoważony rozwój gospodarczy, ochrona miejsc pracy oraz rozszerzenie możliwości zatrudnienia dzięki lepszej dostępności i współpracy międzynarodowej. Dostępność jest istotnym czynnikiem rozwoju gospodarczego i wzrostu, w związku z czym rosnące znaczenie połączenia intermodalnego *Korytarza Bałtyk-Adriatyk* jest szczególnie istotne w odniesieniu do zwiększenia przepływu transportu z Europy Północnej, Środkowej i Wschodniej w kierunku portów azjatyckich przez Morze Śródziemne i Adriatyk.

**(4) Podjęcie koniecznych działań w celu spełnienia zobowiązań UE w zakresie ochrony klimatu**

Unia Europejska niedawno zobowiązała się do podjęcia konkretnych działań w celu osiągnięcia obiecanej poziomu redukcji emisji dwutlenku węgla o 20% poniżej poziomu z 1990 r. do 2020 r. (COM 2008/17 23.01.2008).

Ponad jedna piąta całej emisji dwutlenku węgla pochodzi z transportu, z czego 90% z transportu drogowego i powietrznego. Transport kolejowy jest trzy razy bardziej energooszczędny niż transport drogowy. Wobec tego przesunięcie transportu z dróg w





stronę przyjaznych środowisku środków transportu takich jak kolej w planowanym *Korytarzu Bałtyk-Adriatyk* stanowi kolejny krok w kierunku osiągnięcia ambitnych celów UE dotyczących klimatu oraz celów, które będą odnowione w protokole klimatycznym post-Kioto w Kopenhadze.

Partnerskie regiony-sygnatariusze wzdłuż *Korytarza Bałtyk-Adriatyk* będą współpracować nad efektywnym i przyjaznym środowisku połączeniem Północ-Południe i będą wspierać technologie przyjazne środowisku takie jak kolej. Podkreślają jednocześnie wielkie znaczenie ścisłej współpracy w rozwoju gospodarczym.

**(5) Skupienie się na węzłach transportu intermodalnego i usługach wzdłuż Korytarza Bałtyk-Adriatyk**

Systemy kolejowe i drogowe wysokiej jakości, które można w miarę potrzeby rozwijać, oferują szerokie i regionalne połączenia Północ-Południe, jednakże ich całkowite możliwości rozwiną się jedynie wtedy, gdy wszystkie płaszczyzny będą odpowiadały przyszłemu natężeniu transportu i jeżeli będą odpowiednio atrakcyjne jakościowo, by sprostać spodziewanym przepływom.

Optymalizacja infrastruktury dla transportu multimodalnego i aktywizacja usług wzdłuż *Korytarza Bałtyk-Adriatyk* są zgodne z trendem zamiany innych środków transportu na przyjazną środowisku kolej w celu przyspieszenia „zielonych” wdrożeń i minimalizacji związanych z transportem negatywnych skutków dla środowiska.

Spośród kilku istotnych projektów Europoint Brno i port Freudenu na Dunaju w Wiedniu można uważać za inicjatywy zmierzające we właściwym kierunku.

**(6) Bezpieczeństwo ruchu wzdłuż Korytarza Bałtyk-Adriatyk**

Ponadto w kontekście rosnących wydatków na inne środki transportu (np. drogowy) korzystanie z kolei będzie bardziej atrakcyjne i przede wszystkim zwiększy bezpieczeństwo ruchu, co z kolei doprowadzi do obniżenia kosztów dla gospodarek dzięki uniknięciu wypadków w regionach-sygnatariuszach.

\*\*\*\*\*  
*Ja, niżej podpisana Anna Szeliga, tłumacz przysięgły języka angielskiego wpisany na listę tłumaczy przysięgłych Ministra Sprawiedliwości pod nr. TP/1009/05, zaświadczam zgodność niniejszego tłumaczenia z przedstawioną mi kopią dokumentu.*

Warszawa, 18 września 2009 r.

Nr rep.: 435/2009

