

WIKTOR SZYDAROWSKI

KONCEPCJA ZIELONYCH KORYTARZY TRANSPORTOWYCH I ICH ZASTOSOWANIE W SPECYFICZNYCH WARUNKACH ROZWOJU TRANSPORTU W EUROPIE BAŁTYCKIEJ

Abstract: The Green Corridor Concept and Its Application in Specific Transport Development Conditions in the Baltic Sea Region. The paper elaborates on the green corridor concept, recently put forward by the European Commission. It recalls the current experience in defining and implementing the notion of green corridors, highlights most mature intergovernmental efforts leading in that direction and reflects on the feasibility and possible evolution of the concept in the Baltic Sea Region.

1. Zarys koncepcji

W 2007 r. Komisja Europejska opublikowała dwa dokumenty poświęcone racjonalizacji przewozów towarowych, z których pierwszy prezentował kontekst, zaś drugi zawierał konkretne propozycje niezbędnych działań.

„Agenda rozwoju przewozów towarowych w Unii Europejskiej” (*The EU's freight transport agenda*) określa zadania polityki transportowej w obliczu zjawisk towarzyszących przewidywanemu wzrostowi przewozów ładunków o 50% między 2000 a 2020 r. Dokument wymienia w związku z tym:

- zagęszczenie ruchu (*congestion*) na niektórych odcinkach sieci transportowej w Europie, co zwiększy koszt i czas dowozu towarów, a także zużycie paliwa;
- zadania stojące przed transportem towarów w walce ze skutkami ocieplenia klimatu;
- zależność transportu towarów od paliw kopalnych, które w większości pochodzą z importu;
- potrzebę poprawy bezpieczeństwa w przewozie towarów;
- narastający problem niedoboru wykwalifikowanego personelu w branżach gospodarki związanych z transportem i logistyką obsługi towarów.

Okoliczności te wymagają, według Komisji, podjęcia działań, które stawiałyby sobie za cel poprawę efektywności i zrównoważonego wykorzystania zasobów (sustensywności) w przewozach towarów na kontynencie europejskim. W szczególności zaś adresowałyby kwestie obciążeń dla środowiska płynących z działalności transportowej, a także przeciwdziałałyby możliwej fragmentacji rynków i utrudnień we wprowadzaniu nowoczesnych rozwiązań, zwłaszcza w sektorze małych i średnich przedsiębiorstw związanych z transportem i logistyką.

Dokument Agendy wymienia w związku z tym pięć konkretnych inicjatyw:

- Plan Działań na rzecz Logistyki Transportu Towarowego (*Freight Transport Logistics Action Plan*), który dotyczy planowania, organizacji, zarządzania, kontroli oraz wykonywania usług transportowych w łańcuchu dostaw.
- Stworzenie sieci dedykowanych połączeń kolejowych do przewozu ładunków.
- Opracowanie zestawu narzędzi usprawniających funkcjonowanie portów w systemie transportowym Unii Europejskiej.
- Zmniejszenie uciążliwości procedur administracyjnych w żegludze kabotażowej na obszarze Wspólnego Rynku.
- Dalszy ilościowy i jakościowy rozwój autostrad morskich (*Motorways of the Sea*).

W tym kontekście po raz pierwszy pojawia się odniesienie do koncepcji „zielonych korytarzy”, jako jednego z narzędzi wdrażania powyższych inicjatyw (na równi z komodalnością, inteligentnymi systemami transportowymi i zorientowaniem na użytkownika). Koncepcja ma się stać pomocna we wprowadzaniu zagadnień związanych z ochroną środowiska oraz bezpieczeństwem przewozu towarów w planowaniu i funkcjonowaniu transeuropejskiej sieci transportowej.

Plan Działań na rzecz Logistyki Transportu Towarowego (*Freight Transport Logistics Action Plan*) w opinii wielu decydentów stanowił bezprecedensową próbę powiązania, przez Komisję Europejską, wielu wdrażanych niezależnie od siebie narzędzi polityki transportowej i ich ukierunkowanie na wspieranie konkurencyjności gospodarczej¹. Przedstawiono w nim wiele krótko- i średnioterminowych działań odpowiadających obecnym i przyszłym wyzwaniom. Miałyby one zapewnić konkurencyjny i zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju system transportu towarowego w Europie.

Jednym z rekomendowanych kierunków ujętych w dokumencie było ustanowienie „zielonych” korytarzy dla transportu towarowego, które łączyłyby obszary koncentracji działalności gospodarczej za pomocą różnych i wzajemnie uzupełniających się środków transportu (komodalność), a jednocześnie w niewielkim stopniu oddziaływałyby na swoje otoczenie. Korytarze te, w myśl koncepcji, miałyby obsługiwać rosnące przewozy tranzytowe wewnątrz Unii Europejskiej oraz między państwami Unii a krajami ościennymi.

Zapisy Planu Działań otworzyły pole dyskusji nad przełożeniem zaproponowanej koncepcji na wymiar praktyczny. Mimo że, jak dotąd, nie powstała zadowalająca

¹ Opinię na ten temat wygłosiła np. Rada Spedytorów Europejskich.

definicja zielonych korytarzy, w efekcie zorganizowanych debat (m.in. konferencji w Brukseli w grudniu 2009 r.²) pojawił się zbiór następujących wyróżników:

- zielone korytarze powinny oferować komplementarność usług przewozowych dla podmiotów danego łańcucha logistycznego przez zintegrowanie transportu drogowego, kolejowego, żeglugi morskiej bliskiego zasięgu (*short sea shipping*) oraz żeglugi śródlądowej;
- wybór sposobu przewozu towarów (środka transportu) w zielonym korytarzu jest autonomiczną decyzją tych podmiotów, jeśli są one w stanie wykazać efektywność energetyczną i zmniejszone oddziaływanie na otoczenie; pociąga to za sobą konieczność wprowadzenia pewnych mechanizmów kontrolnych i ewaluacyjnych;
- strategiczne obszary i punkty korytarza (np. porty morskie, śródlądowe, terminale logistyczne itp.) powinny być wyposażone w odpowiednią infrastrukturę przeładunkową oraz stacje zasilania w paliwa otrzymywane z zasobów odnawialnych;
- zielone korytarze powinny stanowić poligon doświadczalny dla nowych technologii transportowych oraz zdalnych systemów kontroli ruchu;
- prawidłowe funkcjonowanie zielonych korytarzy wymaga zharmonizowania przepisów administracyjnych obowiązujących na obszarach, przez które przebiegają, oraz zapewnienia swobodnego dostępu do korytarzy dla wszystkich zainteresowanych podmiotów.

W ślad za normatywnymi ustaleniami wzdłuż niektórych korytarzy transportowych zaczęły formować się publiczno-prywatne partnerstwa, zainteresowane testowaniem koncepcji i jej praktycznymi implikacjami. Przeglądowi prac demonstracyjnych poświęconych koncepcji zielonych korytarzy poświęcony jest następny rozdział.

2. Zielone korytarze transportowe w Europie

Początków koncepcji i źródeł inspiracji dla Komisji Europejskiej należy doszukiwać się w pracach nad alternatywnymi koncepcjami transportowymi prowadzonymi w Holandii od początku bieżącego stulecia. Polityka transportowa tego kraju postawiła sobie za cel zminimalizowanie zewnętrznych efektów działalności przewozowej za pomocą takich rozwiązań, które nie tłumiłyby przedsiębiorczości i potrzeb podmiotów funkcjonujących w tej sferze. Jednym z nich jest promowanie „zielonych” technologii obsługi towarów, które tworzyłyby nowe miejsca pracy i zapewniały stabilny wzrost gospodarczy. Tak ukierunkowana filozofia rozwoju transportu i renta położenia geograficznego predestynowały Holandię do wdrożenia idei multimodalnych korytarzy transportowych, z których jeden ma podstawowe znaczenie dla przewozów towarów na kontynencie europejskim.

² Zob. http://ec.europa.eu/transport/sustainable/events/2009_12_09_green_corridors_conference_en.htm.

Poniżej przedstawione korytarze są najbardziej zaawansowanymi przykładami rozwiązań wpisujących się w filozofię zielonych korytarzy transportowych. Charakteryzuje je silna polityczna wola podniesienia konkurencyjności transportu kolejowego, czemu mają służyć inwestycje infrastrukturalne i zmiany w sferze regulacyjnej, np. przez lepsze skoordynowanie prawodawstwa krajów, przez które korytarze te przebiegają. Przez włączenie do współdziałania Komisji Europejskiej realizowane w korytarzach przedsięwzięcia, oprócz szansy finansowania ze środków unijnych, mogą liczyć na istotny efekt marketingowy. Są one bowiem uznawane za konkretne kroki umożliwiające liberalizację przewozów towarowych w całej Unii Europejskiej.

2.1 Korytarz transportowy Rotterdam-Genua

Korytarz ten, o długości ok. 1400 km, łączy obszar skoncentrowanej działalności gospodarczej Zagłębia Ruhry z portami północno-zachodniej Europy (Hamburg, Brema, Amsterdam, Rotterdam i Antwerpia) oraz silnie uprzemysłowionymi miastami i portami północnych Włoch (por. ryc. 1). W jego otoczeniu zamieszkuje ok. 70 mln osób.

W skali rocznej infrastruktura korytarza przewozi ok. 45 mld ton towarów, z których w promieniu ponad 1000 km zdecydowana większość (niemal 75%) transportowana jest drogami. W przypadku krótszych przewozów (w promieniu 700 do 1000 km, tj. między Rotterdamem a Alpami) dominuje żegluga śródlądowa (40%). Prognoza rozwoju potoków ładunków wskazuje na ponad 50% wzrost przewozów towarów w korytarzu w okresie między 2005 a 2020 r. (Brugts 2009).

Mimo mniejszego udziału w strukturze przewozów (22% i 20% w odniesieniu do podanych powyżej klas odległości), korytarz Rotterdam-Genua jest silnie obciążony ruchem kolejowym. Skupia ok. połowę kolejowych przewozów towarowych na terytorium Unii Europejskiej w relacji północ-południe (700 mln ton rocznie). Ponadto, według prognozy – właśnie w transporcie kolejowym nastąpi znaczny wzrost pracy przewozowej (o 100%), dzięki czemu jego udział w strukturze gałęziowej wzrośnie do 23% (Brugts 2009).

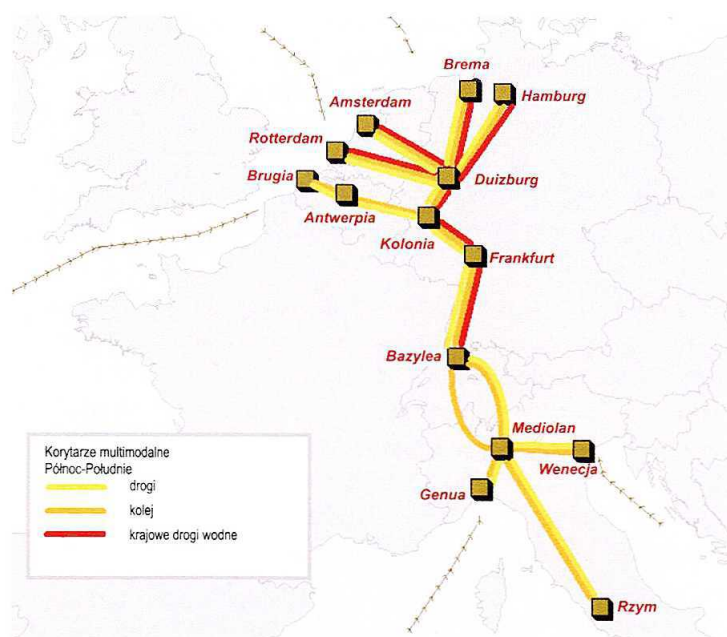
Potencjał przewozowy transportu kolejowego w korytarzu Rotterdam-Genua został dostrzeżony przez decydentów. Wzdłuż szlaku kolejowego między portami morskimi Rotterdamu i Genui znajduje się bowiem 40 terminali intermodalnych i 6 portów śródlądowych (por. ryc. 2). Sprzyjający klimat do współdziałania zapewniło włączenie przez Komisję Europejską osi kolejowej (jako korytarza nr 24) do sieci TEN-T. Nie bez znaczenia były również zdecydowane preferencje dla kolei w ruchu tranzytowym widoczne w polityce transportowej Szwajcarii.

W 2003 r. ministrowie rządów Holandii, Niemiec, Szwajcarii i Włoch podpisali umowę (*Memorandum of Understanding*), na mocy której zobowiązali się do koordynacji inwestycji infrastrukturalnych zapisanych w planach krajowych oraz do przygotowania nowych przedsięwzięć, które podniosłyby jakość kolejowych przewozów towarowych w korytarzu. W tym celu powołano międzyrządową grupę roboczą, któ-

rej zadaniem miało stać się opracowanie zasad ramowej współpracy między Komisją Europejską, właściwymi ministerstwami, zarządcami infrastruktury, administracją i służbami odpowiedzialnymi za transport kolejowy i przewóz towarów. W ślad za tym powstały kolejne porozumienia, zmierzające do ujednolicenia procedur celnych i standardów obsługi towarów (*one stop shop*), a także wzajemnego honorowania dokumentów przewozowych, taboru oraz uprawnień załóg pociągów.

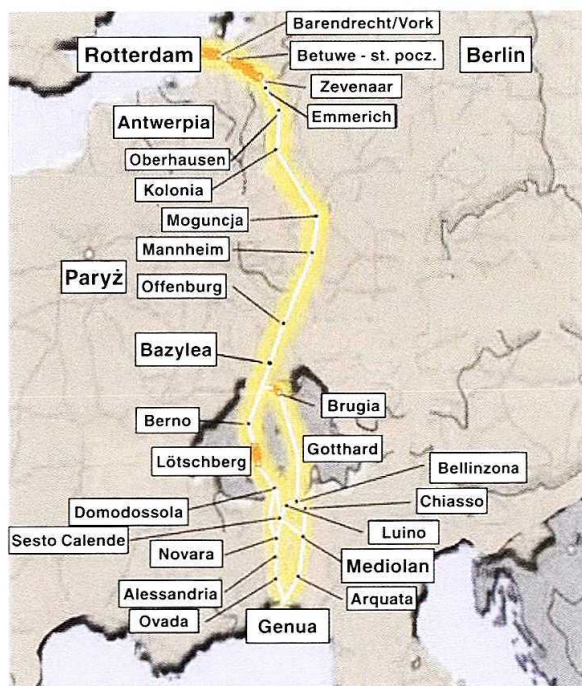
Podniesienie problematyki rozwoju korytarza na poziom europejski otworzyło drogę do poszukiwania środków unijnych na nowatorskie przedsięwzięcia. Przewiduje się, że przez współfinansowanie z budżetu Unii Europejskiej – w 2015 r. korytarz kolejowy Rotterdam-Genua jako pierwszy w Europie będzie w pełni wyposażony w system zarządzania ruchem (*European Railway Traffic Management System, ERTMS*). Pozwoli to na pokonywanie całej trasy korytarza bez wymiany taboru, co zredukuje czas i koszty przewozu towarów (Saienni 2008).

Strategicznym atutem korytarza Rotterdam-Genua w walce o przyciągnięcie uwagi rynków frachtowych – obok już wysokiego wolumenu przewozów i korzystnej prognozy na przyszłość – stały się proaktywne działania rządów zaangażowanych państw, prowadzone we współpracy z właściwymi partnerami (*stakeholders*). Wiodą one konsekwentnie od wspólnie sformułowanych potrzeb inwestycyjnych, które miałyby na celu sprostanie tendencjom rozwoju potoków towarowych w korytarzu – po konkretne przedsięwzięcia. Zmierzają do podniesienia konkurencyjności przewozów



Ryc. 1. Przebieg korytarza transportowego Rotterdam-Genua z odgałęzieniami do innych miast i portów północno-zachodniej i południowej Europy

Źródło: Saienni (2008).



Ryc. 2. Oś kolejowa korytarza transportowego Rotterdam-Genua z naniesionymi lokalizacjami inwestycji infrastrukturalnych
Źródło: Brughts (2009).

kolejowych w relacjach dalekodystansowych, odciążenia infrastruktury korytarza z ruchu drogowego i zmniejszenia społeczno-gospodarczych uciążliwości prowadzenia działalności transportowej w korytarzu i jego otoczeniu (*Ibidem*).

2.2. Brenneński korytarz transportowy

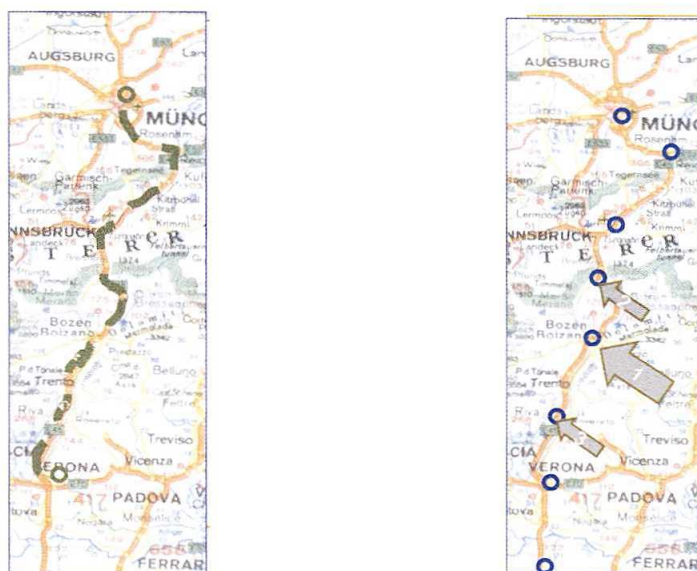
Jest to transalpejski korytarz drogowo-kolejowy o długości 450 km, który przebiega przez obszar trzech państw (Niemcy, Austria i Włochy) między Monachium a Weroną (ryc. 3). Cechuje go intensywny ruch przewozowy (ponad 45 mln ton rocznie i 7 mln pojazdów, w tym 2 mln ciężarówek).

Istotnym utrudnieniem w przewozach towarowych w korytarzu jest konieczność pokonywania dużych wzniesień, co przekłada się na jednostkowy koszt transportu i jakość środowiska przyrodniczego. Przykładowo, wjazd pociągu towarowego z Innsbrucka na Przełęcz Brenneńską, o nachyleniu stoku do 26 promili na odcinku 75 km, wymaga skrócenia składu do 450 m i holowania go przez trzy podłączone lokomotywy. Wytrasowanie nowego przejścia (tunel pod przełęczą) skróciłoby ten odcinek o 15 km i zmniejszyłoby nachylenie stoku do 6,7 promili, dzięki czemu koszt zużycia energii spadłby o 60% na jednej tonie ładunku (Huber 2009).

W 2007 r. ustanowiono tzw. Platformę Korytarza Brenneńskiego (*Brenner Corridor Platform*), w której skład weszły władze pięciu regionów oraz trzech narodowych przewoźników kolejowych. Ma ona za zadanie doprowadzić do lepszej efektywności połączenia kolejowego między Monachium a Weroną oraz skoordynować inwestycje, które miałyby doprowadzić do zwiększenia udziału transportu kolejowego w obsłudze ładunków w tym korytarzu. Obok niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych, jak wspomniane powyżej przekopanie tunelu kolejowego pod Przełęczą Brenneńską, czy też budowa intermodalnych terminali, w ich skład wchodzi m.in.:

- ustanowienie jednolitych stawek celnych na całej długości korytarza;
- uruchomienie systemu zarządzania ruchem w korytarzu;
- stworzenie pierwszej w Europie „autostrady wodorowej” z infrastrukturą dostępną dla pojazdów o niskich emisjach zanieczyszczeń (np. napędzanych produkowanym na miejscu paliwem wodorowym);
- zabiegi zmierzające do ograniczenia zanieczyszczeń i emisji ciepła przez wykorzystywanie lokalnych źródeł energii odnawialnej (woda płynąca), budownictwo o zerowej emisji, tworzenie sieci współpracy podmiotów funkcjonujących w korytarzu na rzecz poszanowania energii.

Propozycje działań wysuwane przez Platformę mają być cyklicznie oceniane przez administrację rządową trzech krajów i kierowane do realizacji w ramach środków krajowych oraz budżetu TEN-T. Korytarz brenneński stanowi bowiem odcinek



Ryc. 3. Przebieg brenneńskiego korytarza transportowego i wizja „autostrady wodorowej” z punktami dystrybucji paliwa wodorowego oddanymi do eksploatacji w latach 2011-2012

Źródło: Huber (2009).

osi kolejowej Berlin-Werona/Mediolan-Bologna-Neapol-Messina-Palermo, który jako korytarz nr 1 w sieci transeuropejskiej należy do priorytetowych projektów transportowych Unii Europejskiej (*TEN-T priority projects*).

3. Specyfika rozwoju transportu w Regionie Morza Bałtyckiego

Układ położenia geograficznego oraz czynników przyrodniczych i społeczno-gospodarczych w Regionie Morza Bałtyckiego utrudnia automatyczne przełożenie unijnych rekomendacji dotyczących zmniejszenia zależności między wzrostem gospodarczym a działalnością transportową³. W związku z tym również i koncepcja zielonych korytarzy powinna być dostosowana do specyfiki rozwojowej tego makroregionu.

Oprócz oddalenia od głównego obszaru koncentracji działalności gospodarczej w Europie do specyfiki tej należy zaliczyć (Szydarowski, w druku; *BSSSC* 2006):

- obecność fizycznych przeszkód w przewozie towarów i pasażerów (zbiornik morski, pasma górskie, duże powierzchnie obszarów leśnych itp.), które rzutują na pokonywane odległości i czas dojazdu/dowozu;
- niekorzystne warunki klimatyczne, które zwiększają koszty utrzymania infrastruktury transportowej;
- niska gęstość zaludnienia i rozproszenie struktur osadniczych w północno-wschodniej części Regionu, które wymagają odpowiednich zabiegów inwestycyjnych, aby utrzymać dostępność i skomunikowanie tych terenów z innymi ośrodkami Regionu;
- nierównomierny poziom rozwoju gospodarczego między państwami UE o dłuższym stażu, nowymi członkami Wspólnoty oraz wschodnimi sąsiadami Unii, co stawia przed polityką transportową zróżnicowane zadania w sferze wspierania procesów wzrostu;
- różnice w gęstości sieci transportowej, jakości połączeń i technicznych standardach infrastruktury transportowej między tymi trzema grupami państw Regionu, co nakłada na politykę transportową różnoraki układ priorytetów.

Znaczna rozpiętość geograficzna Regionu Morza Bałtyckiego w układzie północ-południe determinuje odległości i czas dostępu do ośrodków osadniczych i obszarów działalności gospodarczej – nie tylko wewnątrz regionu, ale i w stosunku do rynków europejskich (Schürmann, Spiekermann 2006). Innym ważnym wyróżnikiem Regionu jest obecność w samym jego centrum zbiornika morskiego, co jest jednocześnie atutem i wyzwaniem dla współpracy. Stanowiąc funkcjonalną przeszkodę w wymianie handlowej między państwami regionu, Morze Bałtyckie wymusza w polityce transportowej państw Regionu takie rozwiązania, które sprzyjają integracji transportu lądowego i morskiego.

³ Zob. *European Commission* (2007a i b).

W Regionie Morza Bałtyckiego widoczne są duże dysproporcje w dostępie do infrastruktury transportowej, szczególnie do węzłów kolejowych, lotnisk i terminali przeładunkowych (*ibid.*). W przeciwieństwie do gęsto zaludnionej i dobrze skomunikowanej południowo-zachodniej części Regionu i niektórych obszarów metropolitalnych, tereny na północy i wschodzie odznaczają się niskimi wskaźnikami dostępności komunikacyjnej, zarówno w relacjach wewnętrznych (w Regionie), jak i w stosunku do ośrodków usytuowanych poza Regionem. Należy wymienić w szczególności obszary północnej Skandynawii, trzech państw bałtyckich (Litwy, Łotwy i Estonii), Białorusi oraz północno-zachodniej Rosji. Wartości te zaliczają się do najniższych w Europie. Taki stan wynika nie tylko z niedostatecznej ilości i gęstości arterii komunikacyjnych przebiegających przez terytorium Regionu, ale i z dośrodkowej orientacji polityk transportowych w poszczególnych krajach wokół Bałtyku (Ketels, Sölvell 2005; Schürmann, Spiekermann 2006, VASAB 2006).

Zasadnicze znaczenie odgrywa także brak połączeń lotniczych biegnących w poprzek północnej części Półwyspu Skandynawskiego. Zmniejsza to dynamikę interakcji między peryferyjnymi terytoriami i uzależnia ich rozwój od obszarów stołecznych (Foss, Juvkam 2005).

Powyższe czynniki, obok niedostatków natury regulatywnej (np. odmienne procedury organizacyjne w instytucjach odpowiedzialnych za prowadzenie i realizację polityki transportowej, niedostateczna harmonizacja procesów decyzyjnych itp.), wpływają na niską spójność krajowych sieci transportowych i rozwiązań logistycznych w Regionie (BSSSC 2006). Problem ten został uwypuklony w przyjętej w 2009 r. unijnej *Strategii dla Regionu Morza Bałtyckiego* i będzie przedmiotem interwencji (por. rozdział 11 dokumentu).

4. Bałtycki wymiar koncepcji zielonych korytarzy

Choć koncepcja zielonych korytarzy narodziła się w Holandii, najbardziej zaawansowanym krajem w jej operacjonalizacji stała się Szwecja. Pod koniec 2008 r. powołano grupę roboczą w ramach istniejącego Forum Logistycznego, na czele której stanął pełnomocnik rządu szwedzkiego ds. zielonych korytarzy. W skład grupy weszli przedstawiciele środowisk biznesowych, instytucji naukowo-badawczych oraz administracji szczebla centralnego (w tym zarządów dróg, kolei i portów morskich). Przed grupą postawiono zadanie identyfikacji obecnych na rynku szwedzkim logistycznych rozwiązań, które zmniejszają uciążliwość działalności transportowej dla otoczenia i mogą stanowić inspirację w dalszych pracach nad wdrożeniem koncepcji zielonych korytarzy.

Warto w tym miejscu przywołać charakterystyczną orientację działań prowadzonych przez grupę roboczą, która wynika nie tylko z jej instytucjonalnego składu, ale i proekologicznych tradycji w firmach zakorzenionych na rynku skandynawskim. O ile w przypadku dwóch omówionych wcześniej korytarzy (por. rozdz. 2) inicjatywę

działań harmonizacyjnych podjęty władze administracyjne, o tyle stroną wiodącą wielu innowacyjnych projektów ekologizacji obsługi towarowej w Skandynawii są podmioty prywatne. Guthed i Jobenius (2009) wymieniają w tym kontekście chociażby oddolną inicjatywę wypromowania połączenia kolejowo-morskiego między Göteborgiem a Zebrugge jako zielonego korytarza, świadczącego konkurencyjne usługi w stosunku do transportu drogowego przez cieśniny duńskie. Wchodzące w skład łańcucha logistycznego takie firmy, jak: Stora Enso (producent), Green Cargo (przewoźnik kolejowy), Port w Göteborgu (operator terminalu portowego), Cobelfret (linia żeglugowa), Sea-ro Terminal Group (usługi przeładunkowe), B-Cargo (przewoźnik kolejowy) oraz TransCore (usługi zarządzania systemem logistycznym), podjęły wspólnie starania o utworzenie zintegrowanego punktu obsługi towarów (nazywanego w tym przypadku *multimodal control tower*) oraz zmniejszenie ubocznych efektów działalności przewozowej (np. przez zastosowanie paliw ubogich w związki siarki, ulepszoną technologię spalania paliwa czy też elektryczne zasilanie operacji podczas postoju statku w porcie). Innym przykładem jest wyrażona przez Volvo Logistics intencja ograniczenia emisji dwutlenku węgla w transporcie drogowym o 50% do 2020 r. w ramach współpracy sieciowej z innymi podmiotami w łańcuchach logistycznych.

W trakcie inwentaryzacji bieżących przedsięwzięć wpisujących się w koncepcję zielonych korytarzy zainteresowania grupy roboczej poszerzyły się o możliwość ustanawiania pilotażowych partnerstw dla europejskich korytarzy.

Jednym z potencjalnych obszarów takiego partnerstwa jest korytarz transportowy wiodący z Esbjerg w Danii przez szwedzkie regiony Skanii i Blekinge, Kłajpedę i Wilno – w stronę Moskwy i Mińska. Rozwój komodalnych powiązań transportowych wzdłuż tego korytarza i ich wpływ na zrównoważony rozwój regionalny jest przedmiotem prac projektu EWTC II⁴ współfinansowanego ze środków *Programu dla Regionu Morza Bałtyckiego*. Projekt ten zakłada:

- wypromowanie korytarza transportowego EWTC, jako przykładu zielonego korytarza, który spełnia założenia opracowane przez Komisję Europejską i odpowiada rynkowym potrzebom poprawy efektywności transportu i zmniejszenia jego uciążliwości dla środowiska;
- wdrożenie pilotażowych technologii teleinformatycznych, które zapewnią lepszą drożność infrastruktury korytarza, wyższe standardy bezpieczeństwa oraz mniejsze oddziaływanie na otoczenie;
- opracowanie nowych modeli logistycznych dla transportu kolejowego, który pobudzi rozwój gospodarczy w otoczeniu portów i węzłów ulokowanych w głębi lądu.

Wśród planowanych rezultatów projektu jest stworzenie podręcznika dobrych praktyk dla zielonych korytarzy (*Green Corridor Manual*). Dokument ten ma zawierać zestaw metodycznych wskazówek dotyczących tworzenia, monitorowania jakości funkcjonowania oraz zarządzania infrastrukturą i usługami w korytarzu. Wskazówki,

⁴ www.eastwesttc.org.

oparte na doświadczeniach projektu, mają jednak przybrać tak zgeneralizowaną formę, aby służyć zainteresowanym podmiotom w innych korytarzach transportowych.

Zadanie to będzie realizowane wspólnie z dwoma innymi projektami *Programu*, z których jeden w swojej zawartości tematycznej odnosi się do rozwoju przewozów towarowych w korytarzu Skandynawia – wschodnie landy Niemiec – kraje adriatyckie (Scandria⁵), zaś drugi podejmuje zagadnienia integracji sieci transportowych w skali całego Regionu Morza Bałtyckiego i wzmocnienia jego funkcji bramowej (TransBaltic⁶). W efekcie współdziałania może więc powstać bałtycki model zielonych korytarzy, który jest budowany na fundamencie umowy politycznej (unijna *Strategia dla Regionu Morza Bałtyckiego*) i będzie dostosowany do specyfiki rozwojowej Regionu.

Prace grupy roboczej przełożyły się na nową inicjatywę rządu szwedzkiego, która zmierza do stworzenia osobnego planu działania dla zielonych korytarzy transportowych, dającego podstawę do ich planowania i ustanawiania. Pretekstem do tego jest proces rewizji założeń Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) zainicjowany przez Komisję Europejską w końcu 2009 r. Strona szwedzka postuluje w swym stanowisku daleko idącą integrację rozmaitych, często niespójnych koncepcji sieci transportowych – np. podstawowego układu nowej sieci TEN-T (tzw. *core network*), kolejowej sieci przewozów towarowych (*rail freight network*) oraz autostrad morskich (*sea motorways*) z koncepcją zielonych korytarzy. W myśl tego wszystkie odcinki wchodzące w skład rdzenia sieci nowej TEN-T powinny spełniać kryteria odnoszące się do zielonych korytarzy, które to kryteria – wraz z zasadami tworzenia skwantyfikowanych wskaźników oceny „zieloności” korytarzy transportowych miałyby zostać sformułowane we wspomnianym planie działania. Ponadto, tam gdzie zasadne (np. w przypadku Regionu Morza Bałtyckiego), autostrady morskie tworzyłyby integralne odcinki zielonych korytarzy.

Przedstawione stanowisko zakłada również funkcjonalne zintegrowanie instrumentów finansowych UE wspierających tworzenie zielonych korytarzy. Mankamentem obecnej perspektywy finansowej jest bowiem ich nadmierne rozproszenie i ograniczenie do wybranej grupy beneficjentów (np. Marco Polo, linia MoS w ramach budżetu TEN-T, badawczo-rozwojowe programy ramowe, Fundusze Strukturalne itp.).

Na podstawie powyższych rozważań można nakreślić prawdopodobny kształt koncepcji zielonych korytarzy w Regionie Morza Bałtyckiego:

1. Ze względu na specyfikę położenia i sytuacji rozwojowej Regionu przyszłe zielone korytarze staną się korytarzami multimodalnymi, w których zgodnie z zasadą modalności dojdzie do integracji oferty transportu drogowego, kolejowego i morskiego (żegluga krótkiego zasięgu).
2. W ujęciu funkcjonalnym bałtycka koncepcja zielonych korytarzy będzie elementem spajającym różnorakie komponenty polityki transportowej Unii Europejskiej,

⁵ www.scandriaproject.eu.

⁶ www.transbaltic.eu.

gdyż w przebiegu zielonego korytarza będą występować odcinki transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) oraz autostrad morskich (jako morskie przedłużenie sieci TEN-T na lądzie).

3. Bałtycka koncepcja zielonych korytarzy zmierza w kierunku tworzenia spójnej sieci, pokrywającej całe terytorium Regionu, nie zaś pojedynczych osi, które w staraniach o markę zielonego korytarza wykorzystują swoje atuty konkurencyjne. Orientacja ta wynika z zapisów unijnej strategii dla Regionu Morza Bałtyckiego, która propaguje działania harmonizacyjne w sferze planowania krajowych inwestycji transportowych. Widoczna jest ona również w toku debat foresightowych nad geografią potoków towarowych w Regionie, prowadzonych w ramach projektu TransBaltic.
4. Przyszła sieć zielonych korytarzy w Regionie Morza Bałtyckiego będzie przedmiotem polityki transportowej oraz polityki rozwoju regionalnego. Tym samym, zaangażowane podmioty publiczne i prywatne mogą przekształcić swoje doraźne partnerstwa w trwałe konsorcja, które będą dysponować narzędziami sterującymi i zarządzającymi funkcjonowaniem infrastruktury i usług w korytarzu.

W tym kontekście zachodzi pytanie o rolę polskich instytucji w kształtowaniu bałtyckiej koncepcji zielonych korytarzy. Wydaje się, że najbardziej aktywnym uczestnikiem tego procesu są samorządy regionalne, czego przykładem jest członkostwo władz województw: pomorskiego, warmińsko-mazurskiego, mazowieckiego, łódzkiego i śląskiego w międzynarodowym konsorcjum, które promuje ideę bałtycko-adriatyckiego korytarza drogowo-kolejowego (*Baltic-Adriatic Corridor*). W podpisanym w 2009 r. porozumieniu wymienia się wiele postulatów inwestycyjnych, które mają służyć aktywizacji gospodarczej oraz poprawie dostępności terytoriów ulokowanych wzdłuż tego korytarza m.in na podstawie rozwiązań intermodalnych. Tego typu oddolne, a zarazem kompleksowe inicjatywy, kierowane do właściwych ministerstw odpowiedzialnych za zarządzanie środkami Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności, mogą jednak wykazywać małą siłę przebicia w porównaniu ze standardowymi inwestycjami infrastrukturalnymi. Dotyczy to w szczególności nowych krajów członkowskich Unii Europejskiej, w czym wielu uczestników debat foresightowych prowadzonych w ramach projektu TransBaltic upatruje zagrożenia w realizacji „zielonego” scenariusza rozwoju systemu transportowego Regionu Morza Bałtyckiego.

Literatura

- Baltic Sea States Subregional Co-operation (BSSSC)*, 2006, *Framework for a BSR multimodal transport strategy*, <http://backweb.signalera.se/documents/2EF6D4C0-4A7B-4B35-8836-48C1A8842024.pdf>.
- Brugts P., 2009, *Rail Freight Corridor Rotterdam-Genoa*. Proceedings of the UNECE Group of Experts on Hinterland Connections of Seaports, 3rd session (Geneva, 23 January

- 2009), <http://www.unece.org/trans/doc/2009/wp5/ECE-TRANS-WP5-GE1-03-inf01e.pdf>
- European Commission, 2007a, *Freight Transport Logistics Action Plan*, Communication from the Commission, COM(2007) 606 final, Brussels.
- European Commission, 2007b, *The EU's freight transport agenda: Boosting the efficiency, integration and sustainability of freight transport in Europe*, Communication from the Commission, COM(2007) 606 final, Brussels.
- European Commission, 2009, *Commission staff working document accompanying the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions concerning the European Union Strategy for the Baltic Sea Region Action Plan*, COM(2009) 248 final, Brussels.
- Foss O., Juvkam D., 2005, *Patterns of Demographic Ageing and Related Aspects in the Nordic Peripheries*. Nordregio Report 2005, 2, Stockholm.
- Guthed A., Jobenius M., 2009, *Swedish Green Corridor Initiatives*. Proceedings of the Green Corridors Conference (Brussels, 9 December 2009), http://ec.europa.eu/transport/sustainable/events/doc/2009_12_09_maria-jobenius.pdf.
- Huber W., 2009, *Green Corridor Brenner*, Proceedings of the Green Corridors Conference (Brussels, 9 December 2009), http://ec.europa.eu/transport/sustainable/events/doc/2009_12_09_walter-huber.pdf.
- Ketels Ch., Sölvell Ö., 2005, *Competitiveness and Co-operation in the Baltic Sea Region*. State of the Region Report 2005, Vinnova, Baltic Development Forum, Stockholm-Copenhagen.
- Saienni P., 2008, *Rotterdam-Genoa Corridor. IQ-C Action Plan*. Proceedings of the Terminal Study Workshop (Busto Arsizio, 24 June 2008), http://www.hupac.it/PDF/Download/capacita/I-ROTTERDAM-GENOA_CORRIDOR.pdf.
- Schürmann C., Spiekermann K., 2006, *Accessibility Analysis of the Baltic Sea Region*. BSR Interreg IIIB NP Joint Secretariat, Rostock.
- Szydarowski W., *Towards an Integrated Transport System in the Baltic Sea Region – Where Policies Meet*. Proceedings of the International Seminar 'Energy and Transport Issues in Europe's Four Sea Basins' (Ankara, 21-22 January 2010), w druku.
- Van Miert Karel, 2007, *Priority Project 1. Berlin-Verona/Milan-Bologna-Naples-Messina-Palermo rail link*. Annual Activity Report by the Coordinator, http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/doc/2006_2007/2007_09_10_pp01_en.pdf.
- VASAB (*Vision and Strategies around the Baltic Sea*), 2006, *Connecting potentials. The policy document*, 6th Conference of BSR Ministers for Spatial and Development, Gdańsk.