

Krzysztof CHWESIUK<sup>1</sup>

## ROZWÓJ KORYTARZY TRANSPORTOWYCH W POLSCE W REGIONIE MORZA BAŁTYCKIEGO

**Streszczenie.** Dynamiczny rozwój gospodarczy basenu Morza Bałtyckiego oceniany dla okresu lat 1995 – 2015 na 300% wymaga konieczności podjęcia prac projektowych i wdrożeniowych w zakresie powiązań morsko-lądowych regionu państw Morza Bałtyckiego z krajami regionu Morza Śródziemnego i Adriatyku. Rozwój infrastruktury transportowej w relacjach północ – południe dotyczy w dużej mierze morsko-lądowych korytarzy transportowych na tym kierunku. W artykule przedstawiono stan obecny transportowych korytarzy paneuropejskich ze szczególnym uwzględnieniem funkcjonującego VI korytarza transportowego, proponowanego przez Polskę korytarza „Doliny Odry” – E59. Bałtyckie autostrady morskie, projekty rozwoju infrastruktury drogowej oraz infrastruktury kolejowej - to przykłady inicjatyw, które powinny zostać uwzględnione w Strategii Rozwoju Infrastruktury Transportowej w Polsce w latach 2004 – 2006 i dalszych.

## DEVELOPMENT OF TRANSPORT CORRIDORS IN THE BALTIC SEA REGION - POLAND

**Summary.** Dynamic economic development of Baltic Sea region which is evaluated in the years 1995 – 2015 to be 300 % requires designing and implementation as far as sea-land connection between Baltic Sea, Mediterranean and Adriatic Sea regions are concerned. Development of transport infrastructure between North and South applies to sea – land transport corridors in this direction. The paper presents a present state of pan-European transport corridors, including active transport corridor VI, corridor ‘Dolina Odry’ - E59. Motorways at Baltic Sea, projects of road and railway infrastructure development should be included in the Strategies of Transport Infrastructure Development in Poland for the years 2004 – 2006 and later.

### WPROWADZENIE

Infrastruktura transportowa stwarza sprzyjające warunki właściwego funkcjonowania gospodarki w układzie regionalnym, jak i ponadregionalnym oraz stymuluje jej rozwój. Natomiast brak właściwej infrastruktury transportu pod względem ilościowym i jakościowym działa hamująco na rozwój gospodarczy, a wręcz staje się barierą jego rozwoju. Działania Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (European Conference of Ministers of Transport – ECMT) doprowadziły do wyznaczenia dziesięciu Paneuropejskich Korytarzy Transportowych, które mają istotne znaczenia dla rozwoju kontynentu europejskiego.

<sup>1</sup> Akademia Morska w Szczecinie, Wydział Inżynierijno-Ekonomiczny Transportu, chwesiuk@wsm.szczecin.pl

Dynamiczny rozwój gospodarczy regionu basenu Morza Bałtyckiego, oceniany według ekspertów na poziomie ponad 300%, w porównaniu do bazowego roku 1995, w perspektywie do 2015 roku, sugeruje podjęcie prac projektowych i wdrożeniowych w zakresie rozbudowy infrastruktury transportowej morsko-ładowej na kierunku Północ – Południe – Północ, czyli powiązania transportowe w ujęciu morsko-ładowym regionu państw Morza Bałtyckiego z krajami regionu Morza Śródziemnego i Adriatyku.

Celem niniejszego referatu jest przedstawienie korytarzy transportowych na kierunku północna i południowa część Europy w ich aktualnym kształcie oraz kierunki ich rozwoju po rozszerzeniu Unii Europejskiej o kraje Europy Środkowo-Wschodniej. Szczegółowym celem stają się korytarze transportowe morsko-ładowe na kierunku północ – południe. Ponadto celem tego referatu jest zaprezentowanie planów rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce w ramach Sektorowego Planu Rozwoju Transportu w latach 2004-2006, ze szczególnym uwzględnieniem korytarzy E59 i E65.

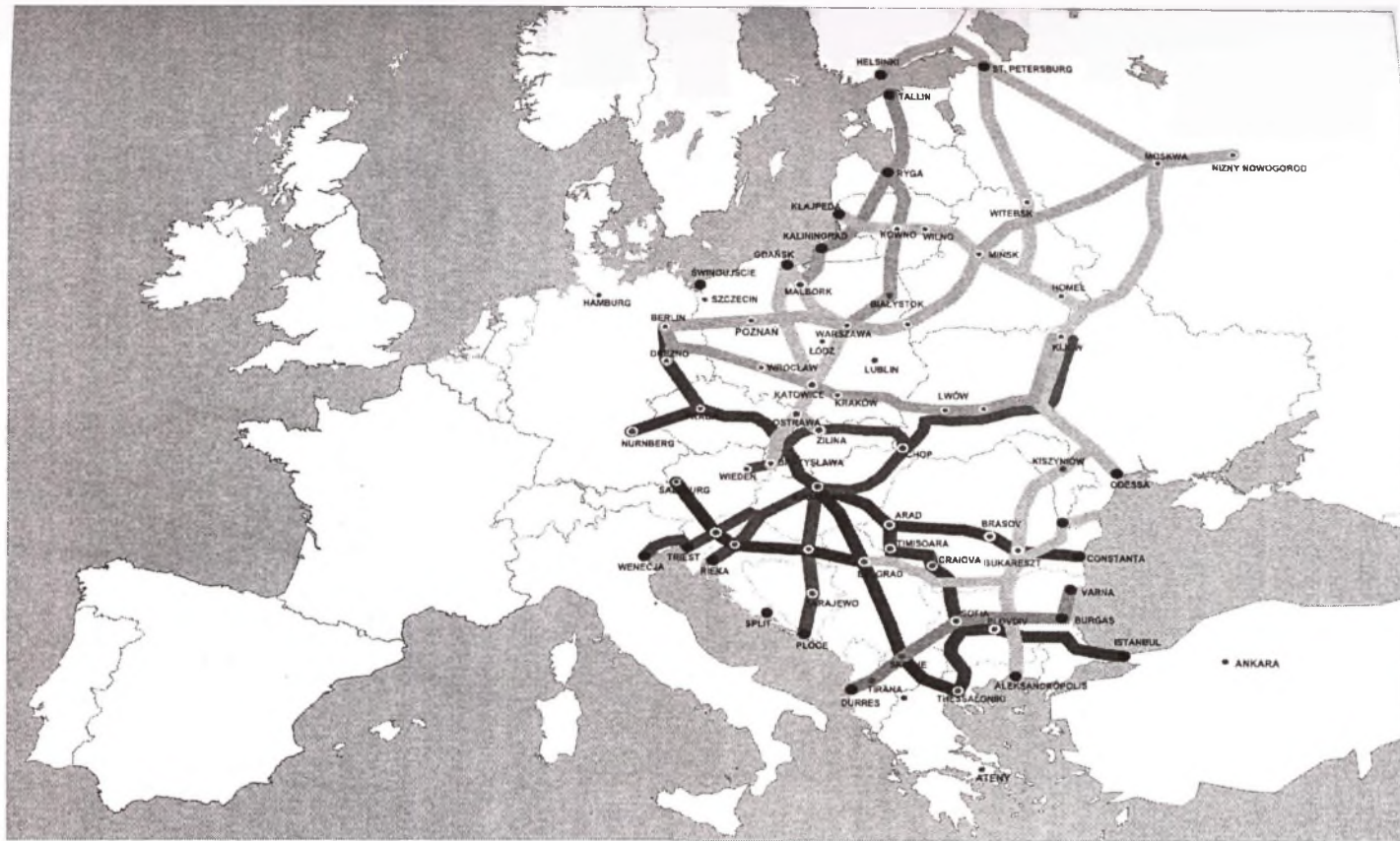
## 1. STAN AKTUALNY TRANSPORTOWYCH KORYTARZY PANEUROPEJSKICH

Dzięki działaniom Europejskiej Komisji Ministrów Transportu – ECMT określono dziesięć następujących Paneuropejskich Korytarzy Transportowych (patrz rys. 1):

- I. Helsinki – Tallinn – Ryga – Kaunas – Warszawa – i Ryga – Kaliningrad – Gdańsk;
- II. Berlin – Warszawa – Mińsk – Moskwa – Niżnyj Nowgorod;
- III. Berlin/Drezno – Wrocław – Lwów – Kijów;
- IV. Berlin/Norymberga – Praga – Budapeszt – Konstanca/Salonniki/Istambuł;
- V. Wenecja – Triest/Koper – Lubliana - Budapeszt – Użgorod – Lwów(Kijów)  
Odcinek A: Bratysława – Żilina – Koszyce – Użgorod,  
Odcinek B: Rijeka - Zagrzeb – Budapeszt,  
Odcinek C: Płoce – Sarajewo – Osijek – Budapeszt;
- VI. Gdańsk – Warszawa – Katowice – Żilina  
Odcinek A: Katowice via Ostrawa do korytarza nr IV;
- VII. Dunaj (żegluga śródlądowa),
- VIII. Durrës – Tirana – Skopje – Sofia – Warna;
- IX. Helsinki – St. Petersburg – Moskwa/Psków – Kijów - Lubaszewka – Kiszyniów – Bukareszt - Dimitrowgrad – Aleksadropol  
Odcinek A: Lubaszewka – Odessa,  
Odcinek B: Kijów – Mińsk – Wilno – Kaunas – Kłajpeda/Kaliningrad;
- X. Salzburg – Lubliana – Belgrad – Nis – Skopje – Veles – Saloniki  
Odcinek A: Graz – Maribor – Zagrzeb,  
Odcinek B: Budapeszt – Nowy Sad – Belgrad,  
Odcinek C: Nis – Sofia do korytarza nr VI i do Istambułu.

## 2. PROPOZYCJE I PORÓWNIANIA POŁUDNIKOWYCH KORYTARZY TRANSPORTOWYCH W POLSCE - E59 I E65

Pośród paneuropejskich korytarzy transportowych przebiegających przez terytorium Polski w układzie południkowym występuje tylko jeden korytarz, a mianowicie korytarz nr VI. Natomiast według prognostyków skandynawskich i z Unii Europejskiej rejon gospodarczy Morza Bałtyckiego będzie najbardziej dynamicznie rozwijającym się regionem w najbliższych 10-15 latach. Rozwój ten w porównaniu z rokiem 2000 ma osiągnąć poziom wzrostu do roku 2015 o około 250%. Skutkiem tak dynamicznego rozwoju gospodarczego



Rys. 1. Paneuropejskie korytarze transportowe  
 Fig. 1. Pan-european transport corridors



regionu Morza Bałtyckiego będzie intensyfikacja powiązań transportowych, morsko-ładowych na kierunku północ – południe Europy, czyli pomiędzy krajami Unii Europejskiej basenu Morza Bałtyckiego a krajami basenu Morza Śródziemnego i Adriatyku. Takie prognozy rozwoju powiązań gospodarczych w rozszerzonej Unii Europejskiej implikuje przygotowanie korytarzy transportowych dla przewozu ładunków i pasażerów na kierunku transportowym zwanym „południkowym”. Z punktu widzenia interesu transportowego Polski uważa się, że jeden korytarz transportowy w układzie paneuropejskich korytarzy transportowych na tym kierunku jest zdecydowanie niewystarczający i należy rozszerzyć polską ofertę o korytarz „Doliny Odry” – E59.

Układ dwóch korytarzy transportowych w układzie południkowym, które przebiegają przez terytorium Polski stanowi kompleksowa oferta transportowa dla ładunków i pasażerów stanowiącą morsko-ładowe połączenie pomiędzy Północną i Południową Europą.

Porównując proponowane korytarze transportowe, należy wykazać ich znakomite podobieństwa, a mianowicie:

- są naturalnymi morsko-ładowymi korytarzami transportowymi, w portami morskimi w Gdańsku, Gdyni, Świnoujściu i Szczecinie, jako węzłami transportowymi,
- obydwa korytarze transportowe są korytarzami multimodalnymi, co oznacza, że koncentrują w swoim zestawie:
  - transport kolejowy (dla korytarza VI – linia kolejowa C-E 65, a dla korytarza „Doliny Odry” – linie kolejowe C-E 59 i C-59),
  - transport drogowy (dla korytarza VI- autostrada A1, a dla korytarza „Doliny Odry” – droga szybkiego ruchu S-3, a w perspektywie po 2015 roku autostrada A3),
  - żegluga śródlądowa (dla korytarza VI – wiślana droga wodna, a dla korytarza „Doliny Odry” – odrzańska droga wodna),
  - transport lotniczy (dla korytarza VI – lotniska: Gdańsk Rębiechowo, Bydgoszcz, Warszawa Okęcie, Kraków Balice i Katowice Pyrzowice, a dla korytarza „Doliny Odry” – Szczecin-Goleniów, Zielona Góra-Babimost, Poznań-Ławica, Wrocław-Strachowice).

Prowadząc bardziej szczegółowe porównania proponowanych korytarzy transportowych przebiegających przez terytorium Polski na kierunku południkowym, należy stwierdzić, że uzasadnienie mają obydwa, chociaż więcej pozytywnych argumentów przemawia za korytarzem „Doliny Odry”; wśród nich wymienić należy następujące:

- ✓ jest to najkrótsze połączenie pomiędzy Skandynawią a regionem basenu Morza Śródziemnego i Adriatyku,
- ✓ istnieje użeglowiona odrzańska droga wodna, zwłaszcza w jej dolnej części, od Kanału Hohenzollernów do ujścia w Szczecinie i Świnoujściu.

Natomiast zdecydowanie negatywną cechą korytarza transportowego „Doliny Odry” jest brak w nim autostradowego połączenia Szczecina z granicą z Czeską Republiką.

Rekapitułując powyższe rozważania, należy jednoznacznie stwierdzić, że obydwa proponowane korytarze transportowe, które przebiegają przez terytorium Polski w układzie południkowym (paneuropejski korytarz transportowy VI i korytarz transportowy „Doliny Odry”) są ważne dla rozwoju gospodarczego Polski i Unii Europejskiej i powinny być rozwijane w ramach strategii rozwoju infrastruktury transportowej Polski i Unii Europejskiej. Ich rozwój został uwzględniony w Strategii Rozwoju Infrastruktury Transportowej w Polsce w latach 2004-2006 i dalszych, co zostanie przedstawione w następnym rozdziale.

### 3. BAŁTYCKIE AUTOSTRADY MORSKIE JAKO ELEMENT MORSKO-TRANSPORTOWYCH KORYTARZY TRANSPORTOWYCH

Koncepcja autostrad morskich – aczkolwiek dotychczas nie zdołano tego terminu zdefiniować – może być rozumiana jako tworzenie pewnych połączeń żeglugowych, które stanowiłyby realną i konkurencyjną alternatywę dla transportu lądowego, a w szczególności dla transportu samochodowego w Europie.

W dokumencie pt. *Biała Księga Polityki Transportowej Unii Europejskiej*<sup>2</sup> przez „**rozwijanie autostrad na morzu**” rozumie się tworzenie pewnych połączeń żeglugowych, które stanowiłyby prawdziwą konkurencję dla transportu lądowego. Koncepcja autostrad morskich łączy się z ideą żeglugi bliskiego zasięgu – short sea shipping.

Po dokonaniu szerszej analizy „*Białej Księgi Polityki Transportowej Unii Europejskiej*” można wskazać, że koncepcje autostrad morskich należy łączyć w kontekście znanych i rozwijanych idei w zakresie transportu zintegrowanego, a mianowicie:

- zrównoważonej mobilności,
- żeglugi bliskiego zasięgu,
- transeuropejskich korytarzy transportowych.

Polskie porty obsługują łącznie 44 linie żeglugowe, w tym 22 połączenia regularne skupione są w porcie Gdynia, 12 serwisów liniowych skoncentrowanych jest w porcie Gdańsk oraz 10 linii serwisowych obsługują porty Szczecin – Świnoujście. Z podanej liczby ponad połowa to połączenia bliskiego zasięgu, w tym są kontenerowe połączenia liniowe dowozowe, linie promowe oraz bezpośrednie połączenia towarowe polskich portów morskich z portami Skandynawii i Europy Zachodniej. Największą liczbą linii dowozowych może się pochwalić port w Gdyni, który obsługuje 6 serwisów; port w Gdańsku obsługuje 3 połączenia feederowe, a port Szczecin tylko 1. Poza obsługą linii feederowych, polskie porty morskie o znaczeniu krajowym obsługują bezpośrednie połączenia z portami europejskimi, w tym port Gdynia – 5, port Szczecin – 4 i port Gdańsk – 1. Dopłnieniem połączeń bałtyckich są linie promowe z polskich portów: Świnoujście, Gdynia i Gdańsk o łącznej liczbie – 6. Najlepsze połączenia porty polskie posiadają w rejonie basenu Morza Bałtyckiego, gdzie linie oferują dużą częstotliwość połączeń, a niszą rynkową są porty morskie krajów nadbałtyckich: Litwa, Łotwa i Estonia.

Ze względu na wielofunkcyjność autostrad morskich można przypisać im, z punktu widzenia oferowanych usług, następujące funkcje:

- serwisów docelowych,
- serwisów dowozowo-odwozowych,
- serwisów mieszanych,
- serwisów promowych.

Autostrady morskie, szczególnie w rejonie Morza Bałtyckiego, muszą się łączyć z Paneuropejskimi Korytarzami Transportowymi w układzie lądowym. Z punktu widzenia interesów gospodarczych Polski istotne jest powiązanie bałtyckich autostrad morskich z korytarzami transportowymi lądowymi na kierunku północ – południe – północ, ze szczególnym uwzględnieniem Paneuropejskiego Korytarza Transportowego nr VI i Odrzańskiego Korytarza Transportowego C-E59.

<sup>2</sup> White Paper *European transport policy for 2010: time to decide*, COM (2001) 370, Brussels 12.09.2001

#### 4. ROZWÓJ PANEUROPEJSKICH KORYTARZY TRANSPORTOWYCH ZGODNIE ZE STRATEGIĄ ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ W POLSCE W LATACH 2004-2006 I DALSZYCH

Głównymi celami realizacji włączenia polskiej sieci transportowej do Unii Europejskiej są:

- po do roku 2006 – powiązanie Warszawy z europejskimi stolicami,
- po do roku 2013 – powiązanie głównych regionów Polski ze stolicą i regionami Unii Europejskiej.

Inwestycjami (projektami) związanymi z tymi priorytetami będą działania wynikające z następujących celów:

- zapewnienie efektywnych powiązań drogowych zapewniających intensyfikację powiązań handlowych ze wspólnym rynkiem Unii Europejskiej,
- doskonalenie dostępności transportowej głównych aglomeracji w Polsce poprzez tworzenie centrów ekonomicznego rozwoju,
- ekonomiczny rozwój regionów, włącznie z regionami wiejskimi,
- doskonalenie systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego i eliminacji wysokich kosztów zewnętrznych tej gałęzi transportu,
- redukcja kosztów degradacji środowiska naturalnego i rozwoju transportu bardziej przyjaznego temu środowisku.

Powyższe cele zostały ujęte w przygotowanych projektach dotyczących rozwoju infrastruktury transportowej, które mają być współfinansowane przez Fundusz Spójności oraz Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego. Działania te są ujęte w punktach nr 3 i 5 Narodowego Planu Rozwoju 2004 – 2006 i dodatkowo w pkt. nr 1 i 2 tego planu.

Szczegółowe prognozy przyznania środków finansowych na realizację projektów modernizacyjnych w zakresie infrastruktury transportowej są wyspecyfikowane w „*Strategii Wykorzystania Funduszu Spójności na lata 2004 – 2006*” oraz w „*Sektorowym Programie Operacyjnym – Transport 2004 – 2006*”, który korzysta ze środków finansowych Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, a ponadto z części dedykowanej sektorowi transportu w „*Zintegrowanym Programie Operacyjnym Rozwoju Regionalnego na lata 2004 – 2006*”. Środki finansowe z Funduszu Spójności są skoncentrowane na projekty kolejowe i drogowe związane z Transeuropejskimi Korytarzami Transportowymi. Natomiast środki finansowe Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego przeznaczone do realizacji projektów inwestycyjnych ujętych w Sektorowym Programie Operacyjnym – Transport są przeznaczone na inwestycje związane z podniesieniem poziomu technicznego transportu i podniesieniem bezpieczeństwa infrastruktury transportu.

Działania w zakresie modernizacji transportu drogowego są ujęte w ramach Funduszu Spójności i Funduszu Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport, których celem są powiązania regionalnych centrów gospodarczych z siecią drogową paneuropejskich korytarzy transportowych.

Wszystkie projekty włączane do programu strategicznego rozwoju infrastruktury transportowej oceniane są według kryteriów ekonomicznej efektywności i minimalizacji strat związanych z degradacją środowiska naturalnego. Te kryteria spowodują wzrost konkurencyjności tych obiektów infrastruktury transportowej w ramach sektora transportowego oraz spowodują wzrost konkurencyjności polskiej gospodarki na unijnym rynku oraz udoskonalenie połączeń transportowych Polski z krajami Unii Europejskiej. Działania te są zgodne z realizacją unijnej polityki transportowej przedstawionej w Białej Księdze Komisji Europejskiej.



## PROJEKTY ROZWOJU INFRASTRUKTURY DROGOWEJ

Rozwój sieci drogowej w Polsce w ramach paneuropejskich korytarzy transportowych zakłada następujące cele:

**I. Cel 1: Autostradowe połączenie stolicy kraju (Warszawa) z głównymi centrami gospodarczymi krajów Unii Europejskiej dla potrzeb rozwoju wymiany handlowej i poprawy atrakcyjności Polski dla inwestorów zagranicznych. Cel ten będzie realizowany do roku 2013 poprzez następujące zadania cząstkowe:**

- 1.1. Budowa autostrady A-2, w ramach Paneuropejskiego Korytarza Transportowego II, która połączy aglomeracje: warszawską, łódzką i poznańską z drogowym systemem transportowym Unii Europejskiej (poprzez połączenie z niemiecką autostradą nr 12 w Świecku) i z Białorusią (przez połączenie z drogą główną M1 w Kukuzykach),
- 1.2. Budowa autostrad A-4 i A-18, w ramach Paneuropejskiego Korytarza Transportowego III, które połączą aglomeracje: wrocławską, katowicką i krakowską z siecią drogową Unii Europejskiej (poprzez połączenie z niemieckimi autostradami nr 4 i 5 w Zgorzelcu i Olszynie) oraz z Ukrainą (przez powiązanie z drogą nr M10 w Karczowej),
- 1.3. Budowa autostrady A-1, która połączy konurbację Gdańsk, Gdynia i Sopot poprzez Toruń i Łódź z województwem Śląskim, a zatem kraje położone w rejonie Morza Bałtyckiego z Republiką Czech (poprzez połączenie z Republiką Czech z autostradą w Gorzyczkach),
- 1.4. Modernizacja autostrady A-6 ze Szczecina do zachodniej granicy Polski z Niemcami i połączenie z niemiecką autostradą nr 11 w Kołbaskowie.

**II. Cel nr 2: Połączenie głównych aglomeracji miejskich kraju z siecią dróg ekspresowych dla potrzeb podniesienia potencjału ekonomicznego regionów i zwiększenia zewnętrznej konkurencyjności tych regionów. Cel nr 2 jest uzupełniającym dla celu nr 1. Wspólne efekty celu nr 1 i 2 można osiągnąć przedkładając następujące przedsięwzięcia:**

- 2.1. Wzmocnienie funkcji metropolitalnych dla głównych miast Polski: Warszawa, Łódź, Poznań, Kraków, Katowice, Gdańsk i Wrocław,
- 2.2. Zwiększenie dostępności transportowej dla głównych portów lotniczych i morskich kraju,
- 2.3. Budowa strategicznego połączenia Via Baltica umożliwiającego powiązanie Polski w kierunku Wilna, Kaliningradu, Rygi i Tallina.

**III. Cel nr 3: Wzmocnienie nawierzchni drogowej na zasadniczych drogach kołowych Polski do poziomu 115 kN/oś. Przeprowadzenie przedsięwzięć na części dróg krajowych, które zmierzać będą do dostosowania ich stanu techniczno-eksploatacyjnego zgodnego z wymogami Unii Europejskiej zawartymi w Dyrektywie Komisji Europejskiej nr 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 roku. Dyrektywa ta zaleca modernizację w perspektywie najbliższych 10 lat nawierzchni drogowej dróg położonych w ciągach korytarzy międzynarodowych, a nie będących autostradami i drogami ekspresowymi. W warunkach Polski modernizacja taka powinna dotyczyć dróg krajowych nr: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 12, 17, 50 i 69 o łącznej długości 1 700 km w okresie do 2013 roku. W okresie budżetowym 2004 – 2006, z dalszym finansowaniem do roku 2008, przewidziano następujące zadania inwestycyjne:**

- 3.1. Modernizacja nawierzchni drogowej na drodze krajowej nr 2 z Siedlec do Terespoła o długości 70 km. Ten odcinek będzie włączony do autostrady A-2 prawdopodobnie do roku 2013,

- 3.2. Modernizacja nawierzchni drogowej drogi krajowej nr 4 na odcinku Mochowa – Rzeszów – Korczowa o długości 134 km. Ten odcinek będzie włączony do autostrady A-4 prawdopodobnie do roku 2013,
- 3.3. Modernizacja nawierzchni drogowej drogi krajowej nr 50 z Sochaczewa przez Mszczonów i Grójec do Mińska Mazowieckiego o długości 140 km. To zadanie jest finansowane z funduszu ISPA,
- 3.4. Modernizacja nawierzchni drogowej drogi krajowej nr 7 z Jazowej do Miłomłynu o długości 90 km i z Warszawy do Grójca o długości 43 km. Jest to kontynuacja modernizacji drogi krajowej nr 7 na odcinku Gdańsk – Jazowa o długości 41 km i z Grójca do Radomia o długości 40 km, która jest finansowana z funduszu ISPA,
- 3.5. Modernizacja nawierzchni drogowej drogi krajowej nr 8 z Bełchatowa przez Piotrków Trybunalski do Rawy Mazowieckiej o długości 60 km,
- 3.6. Modernizacja drogi krajowej nr 10 z Płońska do Torunia o długości 122 km. Jest to kontynuacja modernizacji finansowanej przez Bank Światowy.

**IV. Cel 4: Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego odbywać się będzie poprzez konstrukcję wysokiego poziomu organizacji i obsługi ruchu drogowego. Priorytetowym działaniem jest wyprowadzenie z aglomeracji i miast ciężkiego ruchu samochodowego szczególnie niebezpiecznego dla mieszkańców tych miast, ze względu na wysokie zagrożenie wypadkami drogowymi. W okresie czasu 2004 – 2006 planuje się wybudowanie około 60 obwodnic aglomeracji miejskich i miast oraz 97 do roku 2013. Przedłożone działania inwestycyjne będą w tym czasie wsparte wdrożeniem bardziej efektywnych systemów zarządzania i sterowania ruchem drogowym.**

## PROJEKTY ROZWOJU INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

Wzrost roli linii kolejowych w aspekcie działań strategicznych ujętych w „*Strategii Wykorzystania Funduszu Spójności na lata 2004 – 2006*” oraz w „*Sektorowym Programie Operacyjnym – Transport 2004 – 2006*” należy rozumieć jako kreowanie warunków dla wzrostu konkurencyjności transportu kolejowego i przewidywanej interoperacyjności polskiej sieci kolejowej z europejskim systemem transportu kolejowego. Planowane działania w warunkach polskich są zgodne z ustaleniami Drugiej i Trzeciej Konferencji Transportu Paneuropejskiego, które odbywały się w latach 1994 (Kreta) i 1997 (Helsinki). Efektem prac tych konferencji było przygotowanie międzynarodowych umów AGC i AGTC. Głównymi celami tych działań było podniesienie atrakcyjności i konkurencyjności transportu kolejowego poprzez wyselekcjonowanie linii kolejowych spełniających warunki kursowania pociągów pasażerskich do 160 km/h i pociągów towarowych do 120 km/h wraz z dopuszczalnymi naciskami do 22,5 ton/oś dla pociągów towarowych.

W latach 2004 – 2006 będą prowadzone działania inwestycyjne w zakresie modernizacji linii kolejowych w ramach Paneuropejskich Korytarzy Transportowych. Celem tych działań będzie uzyskanie standardów techniczno-eksploatacyjnych Unii Europejskiej oraz podwyższenie zdolności przewozowych tych linii wraz z likwidacją wąskich gardeł. Priorytetowymi działaniami w tym horyzoncie czasowym są zamierzenia w kierunku poprawy warunków dla rozwoju przewozów intermodalnych poprzez budowę centrów logistycznych i terminali kontenerowych oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Modernizacja linii kolejowych w horyzoncie czasowym 2004 – 2006 dotyczyć będzie następujących odcinków:



- Korytarz I: linia kolejowa E 75: Linia Kolejowa Baltica łącząca granicę państwa z Litwą z Warszawy poprzez Białystok (odcinek linii Białystok – Warszawa);
- Korytarz IA: odcinek: Tczew – Malbork – Bogaczewo – Braniewo;
- Korytarz II: linia kolejowa E 20: od granicy państwa z Niemcami – Poznań – Warszawa – Terespol – granica państwa z Białorusią (odcinek linii kolejowej Siedlce – Terespol);
- Korytarz III: linia kolejowa E 30: granica państwa z Niemcami – Wrocław – Opole – Katowice – Medyka – granica państwa z Ukrainą (odcinek linii kolejowej Opole – Gliwice);
- Korytarz VI: linia E 65: Gdynia – Warszawa – Idzikowice – Zawiercie – Katowice – Zebrzydowice – granica państwa z Republiką Czech (odcinek linii kolejowej Warszawa – Działdowo);
- AGC linia kolejowa E 59: Wrocław – Poznań – Krzyż – Szczecin Dąbie – Świnoujście.

Dodatkowo dla potrzeb poprawy warunków podróżowania pasażerów pomiędzy głównymi aglomeracjami miejskimi w Polsce w latach 2004 – 2006 dokonano się modernizacji linii kolejowej Warszawa – Łódź na odcinku Warszawa – Skierniewice oraz linii Warszawa – Radom na odcinku Warszawa – Warka. Począwszy od roku 2007 planowane jest kontynuowanie działań modernizacyjnych linii o ruchu pasażerskim, które rozpoczęte zostaną w latach 2004 – 2006, oraz dla celów komercyjnych modernizowane będą następujące linie kolejowe:

- ❖ C-E 59: Wrocław – Szczecin,
- ❖ 7: Warszawa – Lublin – Dorohusk,
- ❖ 353: Poznań – Inowrocław,
- ❖ 64: Psary – Kozłów – Kraków,
- ❖ 62: Tunel – Sosnowiec,
- ❖ 272: Katowice – Kluczbork – Poznań.

## PROJEKTY ROZWOJU INFRASTRUKTURY PORTÓW MORSKICH

Wzmocnienie roli portów morskich jako węzłów transportowych koncentrujących wszystkie gałęzie transportu staje się strategicznym zadaniem rozwojowym. Zadania te wynikają z warunków otwartych rynków usług portowych, które są wykładnią międzynarodowej konkurencji i zewnętrznych uwarunkowań. Czynniki te wymuszają następujące działania:

- ✓ Wynikający z procesu integracji Polski z Unią Europejską proces harmonizacji i rozwoju portów morskich z modernizacją krajowej sieci transportu lądowego jako elementów składowych Transeuropejskiej Sieci Transportowej – TEN (Trans-European Network),
- ✓ Tworzenie nowego systemu powiązań intermodalnych w celu wykreowania transportu multimodalnego, który będzie oferował usługę transportową w relacji „drzwi – drzwi” i innych usług logistycznych,
- ✓ Poprawa bezpieczeństwa transportu morskiego, morskiego środowiska naturalnego i wzrost konkurencyjności polskich portów morskich na krajowym i międzynarodowym rynku usług portowych,
- ✓ Poprawa połączenia morskich portów z transportem lądowym zaplecza wraz z ulepszeniem infrastruktury portowej polskich portów morskich,
- ✓ Modernizacja infrastruktury portowej powinna być realizowana głównie ze środków finansowych własnych zarządów morskich portów.

## 5. KONKLUZJE I REKOMENDACJE

Rekapitulując powyższe rozważania, należy jednoznacznie stwierdzić, że obydwie proponowane korytarze transportowe, które przebiegają przez terytorium Polski w układzie południkowym (Paneuropejski Korytarz Transportowy VI i Korytarz Transportowy „Doliny Odry”), są ważne dla rozwoju gospodarczego Polski i Unii Europejskiej, jako przedłużenie autostrad morskich basenu Morza Bałtyckiego i powinny być rozwijane w ramach strategii rozwoju infrastruktury transportowej Polski i Unii Europejskiej. Ich rozwój powinien zostać uwzględniony w Strategii Rozwoju Infrastruktury Transportowej w Polsce w latach 2004-2006 i dalszych.

### Literatura

1. Strategy of Transport Infrastructure Development in 2004-2006 and the Following Years (Summary), Ministry of Infrastructure, Warszawa, July 2003.
2. White Paper *European transport policy for 2010: time to decide*, COM (2001) 370, Brussels 12.09.2001.

### Abstract

Suggested transport corridor ‘Dolina Odry’ and pan- european corridor VI are important for the development of Poland and European Union. These corridors are so important as they are the extension of motorways at the Baltic Sea region.