

**STANOWISKO SEJMIKU WOJEWÓDZTWA
ZACHODNIOPOMORSKIEGO z dnia 28 czerwca 2011 roku**

w sprawie: Stanowiska Rządu Rzeczypospolitej Polskiej wobec idei tworzenia zielonych korytarzy

Dyskusja na temat znaczenia pojęcia zielonych korytarzy, która przed czterema laty została zainicjowana na forum Unii Europejskiej, nie doprowadziła jak dotąd do zadowalających i szeroko akceptowanych ustaleń terminologicznych czy metodologicznych. Opublikowanie tzw. Planu działań na rzecz logistyki transportu towarowego (Freight Transport Logistics Action Plan), w 2007 roku można interpretować jako oficjalne otwarcie ogólnoeuropejskiej debaty z władzami krajowymi i regionalnymi oraz innymi instytucjami nad zagadnieniami planowania, organizacji, zarządzania, kontroli oraz wykonywania usług transportowych w łańcuchu dostaw. Dokument ten wszedł w skład pakietu inicjatyw Komisji zmierzających do poprawy europejskiego systemu transportu towarowego, który musi sprostać najpilniejszym wyzwaniom w celu skutecznej integracji i zrównoważenia transportu towarowego w Europie, przyczyniając się w większym stopniu do poprawy mobilności, wydajności energetycznej, ograniczenia zużycia ropy naftowej, zmniejszenia emisji zanieczyszczających środowisko i obniżenia kosztów zewnętrznych.

Jednocześnie Unia Europejska jest na etapie podejmowania wiążących decyzji w sprawie nowej polityki w zakresie sieci transportowych. Decyzje te będą warunkowały rozwój dużych projektów unijnych nie tylko w przyszłym okresie programowania, ale także w ciągu najbliższych 20-40 lat. Rząd szwedzki, który pozostaje jednym z głównych animatorów inicjatywy zielonych korytarzy, postuluje w swym stanowisku daleko idącą integrację koncepcji nowej dwupoziomowej struktury sieci TEN-T z koncepcją zielonych korytarzy. Nie ulega również wątpliwości, że obecna polityka transportowa Polski wspiera realizację szeregu inwestycji infrastrukturalnych tworzących transgraniczne korytarze transportowe o znaczeniu strategicznym. Niezbędnym jest, więc określenie, jak sieć TEN-T w swoim przyszłym kształcie powinna wskazywać priorytetowe korytarze transportowe przechodzące przez Polskę.

Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego zwraca się do Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej i Senatu Rzeczypospolitej Polskiej z prośbą o włączenie się władz Polski do międzynarodowej dyskusji na temat idei tworzenia zielonych korytarzy, poprzez przygotowanie oficjalnego Stanowiska Rządu Rzeczypospolitej Polskiej. Wyraża także zadowolenie z powodu działań, które rząd polski podjął do tej pory. Proponuje również powołanie pełnomocnika rządu polskiego ds. zielonych korytarzy.

Województwo Zachodniopomorskie proponuje, aby w wyżej wskazanym stanowisku zawarta została propozycja definicji zielonych korytarzy, w myśl której charakteryzować je będą zrównoważone rozwiązania logistyczne z wykorzystaniem współmodalności i intermodalności transportu wraz z efektywną i strategicznie zlokalizowaną infrastrukturą liniową i punktową. Jednocześnie zauważyć należy, że kompetencje i środki Unii Europejskiej w dziedzinie poprawy funkcjonowania rynków transportu towarowego są ograniczone i w związku z powyższym nie ma możliwości stworzenia takich

samych warunków bazowych we wszystkich krajach Unii Europejskiej. Koordynowanie polityk transportowych pierwszej 15-stki krajów członkowskich UE następowało już w warunkach posiadania przez te kraje podstawowej infrastruktury transportowej we wszystkich rodzajach transportu, co pozwoliło na skoncentrowanie się głównie nad rozwojem nowych technologii transportowych. W obecnie prezentowanych definicjach zielonych korytarzy zbyt mało jest odniesień do sytuacji i potrzeb wynikających z akcesji nowych krajów członkowskich, które nadal budują podstawowy układ swojej sieci transportowej.

M. Tulasiewicz

Do wiadomości:

- Premier Rządu RP
- Marszałek Sejmu RP
- Marszałek Senatu RP

UZASADNIENIE

Rozwój idei zielonych korytarzy rozpoczął się w 2007 roku, kiedy to Komisja Europejska opublikowała dokument pod nazwą „Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego” (Freight Transport Logistics Action Plan), który zajął się zagadnieniem planowania, organizacji, zarządzania, kontroli oraz wykonywania usług transportowych w łańcuchu dostaw. Dokument ten wszedł w skład pakietu inicjatyw Komisji zmierzających do poprawy efektywności i zrównoważonego wykorzystania zasobów (sustensywności) w przewozach towarów na kontynencie europejskim.

Jednym z rekomendowanych działań ujętych w dokumencie było ustanowienie tzw. zielonych korytarzy transportowych, które łączyłyby obszary koncentracji działalności gospodarczej za pomocą różnych i wzajemnie uzupełniających się środków transportu, a jednocześnie w niewielkim stopniu oddziaływałyby na swoje otoczenie. Zapisy Planu Działania otworzyły pole dyskusji nad przełożeniem zaproponowanej koncepcji na wymiar praktyczny. Jak dotąd nie powstała ostateczna i zadowalająca definicja zielonych korytarzy. Zielone korytarze są definiowane między innymi w ramach projektu SuperGreen i East-West Transport Corridor II. W najbliższych tygodniach tą tematyką zajmą się również partnerzy projektu SoNorA.

Najbardziej zaawansowanym krajem tworzącym koncepcje zielonych korytarzy jest obecnie Szwecja. Pod koniec 2008 r. powołano grupę roboczą, 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). W trakcie inwentaryzacji bieżących przedsięwzięć wpisujących się w koncepcję zielonych korytarzy, skład grupy poszerzył się o reprezentantów regionów liderujących projektem Celu 3 Polityki Spójności w Regionie Morza Bałtyckiego (np. TransBaltic i East-West Transport Corridor II). 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) wszczęty przez Komisję Europejską w końcu 2009 roku. 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 oraz autostrad morskich, 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, na szczeblu Komisji Europejskiej, funkcjonalne zintegrowanie instrumentów finansowych wspierających tworzenie zielonych korytarzy. Mankamentem obecnej perspektywy finansowej jest ich nadmierne rozproszenie i ograniczenie do wybranej grupy beneficjentów (np. Marco Polo, linia MoS w ramach budżetu TEN-T, Fundusze Strukturalne itp.).

W grudniu 2009 roku w Brukseli odbyła się konferencja bilansująca istniejące projekty zielonych korytarzy w Europie, po której Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego zwrócił się do Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej i Senatu Rzeczypospolitej Polskiej o uwzględnienie w stanowisku Rzeczypospolitej Polskiej interesów Województwa Zachodniopomorskiego i pozostałych regionów Zachodniej Polski, w tym w szczególności wskazanie Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego, jako konkretnego rozwiązania dostosowanego do specyfiki idei Zielonych Korytarzy. W efekcie tej prośby w 2010 roku Ministerstwo Infrastruktury (przy współpracy Uniwersytetu Szczecińskiego) zrealizowało ekspertyzę dotyczącą rozwoju idei zielonych korytarzy w Polsce. Niestety nie przyniosło to oczekiwanych efektów w postaci oficjalnego stanowiska Polski.

Celowym jest więc wskazanie, że istnieje potrzeba przygotowania takiego stanowiska i takiej definicji zielonych korytarzy, która miałaby uzasadnienie w polskich warunkach, zwłaszcza w kontekście organizowanej w Szczecinie konferencji dotyczącej tej tematyki oraz opublikowanej w marcu 2011 roku Białej Księgi na temat przyszłości polityki TEN-T. Biała Księga definiuje ogólne założenia nowej polityki transportowej, która ma umożliwić sprostanie głównym wyzwaniom, z jakimi zmierzy się Unia Europejska w nadchodzących dekadach: zmiana klimatu, konkurencyjność, społeczna i ekonomiczna spójność.

Kolejnym etapem będzie przygotowanie propozycji podstawowego układu nowej sieci TEN-T, co zgodnie z ideą szwedzką będzie jednoznacznie łączone z koncepcją zielonych korytarzy.

z ED MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA

Andrzej Janubowski
WICEMARSZAŁEK