



**dr Wojciech Szczurek**  
Prezes Stowarzyszenia Miast Autostrady Bursztynowej

## Szanowni Państwo

Stowarzyszenie Miast Autostrady Bursztynowej, któremu mam zaszczyt przewodniczyć, przedstawia inicjatywę: „Karta miast transeuropejskiej sieci transportowej („Karta Łódzka”)”

Wizja spójnej przestrzeni: lądowej, morskiej czy powietrznej - a także wizja wspólnoty społeczności: narodowych, regionalnych czy lokalnych - to jednocześnie wizja „Spójnych Miast XXI wieku” - wskazana w Nowej Karcie Ateńskiej 2003.

Milowym krokiem na drodze do tego celu, jest unijna inicjatywa budowy transeuropejskiej sieci transportowej, rozwinięta między innymi o tak zwane węzły miejskie w 2013 roku.

W tym samym czasie, pięć ogólnopolskich związków miast i jeden związek regionów, porozumiały się dla wspólnego uczestnictwa samorządów lokalnych i regionalnych - w realizacji Korytarza Bałtyk-Adriatyk.

Ustanowienie tego korytarza jest również sukcesem 20-letniej działalności SMAB na rzecz promocji i realizacji w Polsce autostradowego „Szlaku Bursztynowego”.

Szlak Bursztynowy krzyżuje się w mieście Łódź z innym transeuropejskim korytarzem transportowym. W obszarze południowej Polski rośnie potencjał budowy euroazjatyckiego korytarza Wschód-Zachód. Naszym wspólnym wyzwaniem jest też włączenie dróg wodnych śródlądowych w Polsce - do sieci europejskiej.

Pamiętamy wreszcie, że SMAB powstało w 1996 r. dla realizacji Transeuropean Motorway - III Korytarza Transportowego Północ-Południe.

Jest więc dostatecznie dużo doświadczeń i wyzwań, aby miasta, rzeczywiste ośrodki wzrostu i dobrobytu, a jednocześnie węzły transportowe, stały się podmiotami w europejskiej polityce transportowej.

Temu celowi służy m. in. „Karta miast transeuropejskiej sieci transportowej („Karta Łódzka”)”, przyjęta podczas II Forum Korytarza Bałtyk-Adriatyk w dniu 8 września 2015 r. w Gdańsku - otwarta dla miast, zainteresowanych sprawami budowy i rozwoju sieci TEN-T.



dr Wojciech Szczurek

Prezes SMAB  
Prezydent Miasta Gdyni

**Karta miast**  
transeuropejskiej sieci transportowej  
**„Karta Łódzka”**



CZĘSTOCHOWA



GDYNIA



GLIWICE



KOWAL



ŁÓDŹ



RADOMSKO



TORUŃ



## Karta miast transeuropejskiej sieci transportowej („Karta Łódzka”)

### Wstęp

„Planowanie, rozwijanie i użytkowanie transeuropejskich sieci transportowych przyczynia się do osiągnięcia głównych celów Unii, zawartych między innymi w strategii „Europa 2020” oraz w Białej Księdze Komisji zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu”<sup>1</sup>

„Biała Księga”: rozpoczyna się od przekonania: „Transport jest podstawą naszej gospodarki i społeczeństwa” a kończy na wniosku: „Transformacja europejskiego systemu transportu będzie tylko możliwa dzięki kombinacji różnych inicjatyw na wszystkich poziomach”.<sup>2</sup>

Transport, przede wszystkim transport wodny, stworzył miasta, te zaś stworzyły sieci miast: portowych, kupieckich, kulturowych i innych, a następnie szlaki: Jedwabny, Bursztynowy, Hanzeatycki - i wiele innych - obecnie rewitalizowanych.

Dzisiaj, „miasta każdej wielkości, które ewoluowały z biegiem historii, to cenne i niezastąpione dobra gospodarcze, społeczne i kulturowe”.<sup>3</sup>

Wreszcie, „Miasta mają kluczowe znaczenie dla zrównoważonego rozwoju Unii Europejskiej”.<sup>4</sup>

**Miasta stają się więc kwintesencją europejskiej polityki transportowej - katalizatorem wydajnej, bezpiecznej i zrównoważonej mobilności, opartej o nowoczesną infrastrukturę transportową i multimodalne i inteligentne rozwiązania logistyczne - w ruchu osobowym i towarowym.**

1. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/1020/UE, Dz.U. L348 z 20.12.2013r.

2. Biała Księga, Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, KOM (2011) 144 z dn.28.03.2011 r.

3. Karta Lipska na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich 24-25.05.2007 r.

4. Miasta przyszłości. Wyzwania, wizje, perspektywy. 2011.



## A. Węzły miejskie

Unia Europejska, po raz pierwszy od 20 lat, wskazuje na miasta, jako węzły transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Uznaje władze lokalne, jako ważne podmioty w procesie wdrażania TEN-T, przy zachowaniu zasady generalnej odpowiedzialności państw (rządów), za tworzenie i utrzymywanie infrastruktury transportowej.

Rozporządzenie 1315/2013 dostarcza silnego uzasadnienia dla postulatu *włączenia miast w tworzenie i realizację polityk UE, a polityki UE muszą być lepiej dostosowane do realiów miejskich*.<sup>5</sup>

W istocie, europejska wizja transeuropejskiego systemu transportowego (do roku 2050) jest wizją miast europejskich, wskazanych i *potencjalnych węzłów miejskich, a szczególnie węzłów sieci bazowej*.

Miasta stają się miejscem zamieszkania coraz większej liczby mieszkańców Europy, biegunem wzrostu, zapewniając dobrobyt swoim mieszkańcom i mieszkańcom swoich obszarów funkcjonalnych, są tożsamością („twarzą”) Europy.

Narasta przekonanie, że „*Rozwój miast będzie miał decydujące znaczenie dla przyszłości Europy*” (Johannes Hahn - Komisarz UE ds. Polityki Regionalnej)<sup>6</sup>.

Mobilność w miastach i połączenia między miastami, to warunek realizacji głównych celów UE przede wszystkim wyrównywania dysproporcji w poziomie życia jej obywateli.

Szczególne znaczenie mają węzły miejskie w tzw. *sieci bazowej TEN-T, a więc w strefie multimodalnych korytarzy transportowych. Węzły te stanowią punkt wyjścia lub ostateczny cel podróży („last mile”) dla osób i towarów, przemieszczających się w sieci oraz punkt transferu w obrębie poszczególnych rodzajów transportu lub pomiędzy nimi*.

*Sieć bazowa, jako katalizator sieci kompleksowej, wpłynie na rozwój wszystkich miast i regionów.*

**Węzeł miejski** staje się zwornikiem wszystkich połączeń: istniejących, oraz planowanych do realizacji, w okresie do roku 2030 (w sieci bazowej) i do 2050 roku (w sieci kompleksowej).

Multimodalny i pełny wymiar sieci TEN-T w miastach może być osiągnięty tylko w strukturze **węzła miejskiego**.

<sup>5</sup> Miejski wymiar polityki UE kluczowe elementy agendy miejskiej UE" COM(2014) 490 final

<sup>6</sup> Miasta przyszłości Wyzwania, wizje, perspektywy UE Polityka Regionalna - Bruksela 2011



## B. Miasta w sieci TEN-T

Miasta - węzły (porty i terminale wodne, lądowe, powietrzne) mają spinać:

- różne rodzaje transportu w sieci kompleksowej,
- korytarze sieci bazowej,
- połączenia globalne.

Mają stworzyć spójny europejski system transportowy.

Są szczególnie ważnym ogniwem w sieci TEN-T i szczególnie wrażliwym, na wszelkie zagrożenia bezpieczeństwa ludzi i środowiska naturalnego.

Idea TEN-T oznacza, że krajowe, regionalne i lokalne systemy transportowe przekształcają się w jednolity (pod względem jednakowych wymogów dotyczących infrastruktury) - europejski system transportowy, realizowany tylko na różnych poziomach podziału terytorialnego.

*Plan Prac dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk*, przyjęty przez Rząd RP w dniu 30 czerwca 2015 r., zawiera 5 priorytetów:

- połączenia transgraniczne kolejowe i drogowe,
- budowa tuneli w Austrii,
- połączenia lądowe z zapleczem portów na początku i końcu korytarza,
- rozwój węzłów miejskich,
- wdrożenie ERTMS w korytarzu.

Cztery z 5 priorytetów mają bezpośrednie znaczenie dla miast w Polsce a więc powinny być realizowane przez nie / z ich udziałem.

## C. Problemy i wyzwania

1. Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej, przyjmując Rozporządzenie 1315/2013, wskazały na największe wyzwanie w realizacji sieci TEN-T: „*Należy rozwiązać problem utrzymujących się znacznych różnic między zachodnią a wschodnią częścią Unii Europejskiej. Należy rozwiązać problem tych różnic*”

Problem ten dotyczy w szczególności Polski.

Jak to zrobić do 2030 r. - a praktycznie (obowiązywanie instrumentu CEF i innych - finansujących budowę sieci TEN-T) do 2020 r.?

Miasta europejskie mają zróżnicowany ustrój administracyjny, zakresy kompetencji, potencjał, zasoby, uwarunkowania rozwoju.

Mają więc różny poziom gotowości do udziału w budowie sieci TEN-T na swoim terenie. Miasta polskie, w porównaniu do miast „Europy-15” niewątpliwie stoją przed trudniejszym zadaniem.

W aktualnym porządku prawnym, miasta nasze nie są przygotowane do uczestnictwa w realizacji „*Planu Prac*” - w zakresie wykonania wskazanych, lub nowych projektów.



Brakuje też unijnych wytycznych, dotyczących realizacji węzłów *miejskich* w strefie jednego lub nawet kilku korytarzy (szczególnie w aglomeracjach) oraz skoordynowanych działań i projektów, służących ich powstaniu.

2. Korytarz Bałtyk-Adriatyk tworzą na terenie Polski trzy, formalnie „niezależne” europejskie trasy drogowe i kolejowe, z trzema sieciami węzłów miejskich. Sytuacja ta wymaga ustanowienia trzech skoordynowanych list projektów priorytetowych, prawidłowej kolejności ich realizacji, właściwych dla tych tras struktur zarządzania (koordynacji) i wsparcia.

3. Objęcie obszaru, stanowiącego ok.  $\frac{3}{4}$  terytorium Polski, jednym (w istocie trzema) korytarzem południkowym i skierowanie go w relatywnie niewielki obszar przylegający do północnego Adriatyku, ogranicza jego znaczenie dla Europy. Uzasadniona jest inicjatywa rozwoju korytarza w kierunku południowym (kraje bałkańskie) i wschodnim (Ukraina, Białoruś). Jej sukces zapewni tym krajom dostęp do portów bałtyckich oraz wpłynie na paneuropejskie a nawet transkontynentalne znaczenie korytarza, służąc rozwojowi polskich węzłów miejskich.

4. Sieć TEN-T, a szczególnie jej podzestaw: *sieć bazowa*, ma służyć osiągnięciu korzyści społecznych, gospodarczych, klimatycznych czy środowiskowych i będzie rozwijana w oparciu o *inicjatywę zielonych, innowacyjnych korytarzy transportowych*.

Konieczna jest popularyzacja w Polsce wskaźników właściwych dla tej inicjatywy (*Supergreen Key Performance Indicators*), ustanowienia rekomendowanych zasad w zakresie transportu: zrównoważonego, bezpiecznego, zintegrowanego (intermodalnego) i efektywnego (w tym szczególnie transportu wodnego i kolejowego), a także zharmonizowanych zasad korzystania z infrastruktury oraz budowy platform, służących rozwojowi i popularyzacji innowacyjnych rozwiązań logistycznych.

5. Największe polskie miasta, w tym największe ośrodki gospodarcze, głównie przemysłowe, są zlokalizowane wzdłuż Międzynarodowych Dróg Wodnych E30, E40 i E70.

Multimodalna sieć bazowa powinna obejmować wszystkie rodzaje transportu i ich połączenia z regionami europejskimi. W interesie polskich miast i interesariuszy Korytarza Bałtyk-Adriatyk jest, możliwie jak najszybsze, włączenie do sieci TEN-T polskich portów i dróg wodnych śródlądowych, zespolonych z połączeniami lądowymi i morskimi oraz z drogami wodnymi krajów sąsiadujących.



6. Wyzwaniem jest właściwa lokalizacja terminali kolejowo-drogowych (w przyszłości także portów wodnych śródlądowych) na zapleczu polskich portów morskich, służąca podnoszeniu ich konkurencyjności i atrakcyjności. Rozwój terminali przeładunkowych na zapleczu polskich portów morskich, służących portom innych korytarzy transportowych, ogranicza popyt na usługi portów polskich i prowadzi do ich marginalizacji. Polskie porty morskie powinny uzyskać zdolność do konkutowania z portami Morza Północnego - poprzez niezbędne inwestycje i zmiany w systemie zarządzania i polityce rozwoju.

Przyjmując zadania, wskazane w *Planie Prac dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk*, oraz rekomendacje, wskazane w dotychczasowych analizach wykonalności Rozporządzenia 1315/2013 na terenie Polski (w tym w analizie: *„Inwestycje i działania konieczne do podjęcia przez Polskę w celu wdrożenia korytarza sieci bazowej TEN-T Bałtyk-Adriatyk na terytorium Polski - w ujęciu krajowym i wojewódzkim, w średnim oraz długim horyzoncie czasowym (do i po 2020 r.)”* - Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN listopad 2014 r.), przyjmuje się następujące stanowisko:

### **Rezolucja 1**

#### ***„Stanowisko w sprawie realizacji sieci TEN-T w miastach”***

- 1.** Uznanie miast, tworzących węzły miejskie sieci TEN-T w Polsce, jako interesariuszy sieci TEN-T.
- 2.** Określenie w drodze porozumienia zasad wspierania miast przez władze państwowe, w przygotowaniu i realizacji europejskich projektów transportowych, służących realizacji sieci TEN-T.
- 3.** Zapewnienie zarządom infrastruktury transportowej w granicach miast - zdolności administracyjnej i finansowej do realizacji zadań niezbędnych dla powstania sieci bazowej w obszarze miast. Uznanie władz tych miast, jako koordynatorów prac inwestycyjnych służących powstaniu węzła miejskiego.
- 4.** Powołanie grupy roboczej dla węzłów miejskich, jako rzecznika węzłów miejskich na Forum Korytarza Bałtyk-Adriatyk, oraz w innych działaniach, służących przygotowaniu i realizacji Korytarza oraz struktury współpracy grup roboczych dla korytarzy transportowych w Polsce (Rada Komunikacyjna sieci TEN-T w Polsce).



## Rezolucja 2

### **„Stanowisko dotyczące realizacji sieci TEN-T w obszarze miast polskich”.**

**1.** Rząd RP, w porozumieniu z reprezentacją miast, wskazanych jako węzły miejskie, ustawi prawne i administracyjne struktury i zasady współpracy zarządców infrastruktury transportowej w obszarze węzłów miejskich (w tym obszarów metropolitalnych), służące przygotowaniu i realizacji „mapy drogowej” dla projektów, wskazanych w „Planie Prac” - i projektów dotychczas pominiętych, (zgłoszonych do *Studium Korytarza Bałtyk-Adriatyk - Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study*), a niezbędnych dla realizacji infrastruktury korytarza Bałtyk-Adriatyk, zgodnie z celami, wskazanymi w Rozporządzeniu 1315/2013 i najlepszymi praktykami w tym zakresie.

**2.** Współpraca, o której mowa w pkt. 1, powinna zapewniać:

- a) multimodalny charakter węzłów miejskich,
- b) całościowe traktowanie węzła miejskiego, jako struktury obejmującej: połączenia, porty, terminale, przejścia graniczne - w granicach administracyjnych miasta/ aglomeracji/obszaru metropolitalnego i przyjętego dla tego obszaru planu zrównoważonej mobilności/logistyki,
- c) interoperacyjność połączeń,
- d) równorzędne traktowanie potrzeb transportu osobowego i towarowego,
- e) etapowanie w perspektywie roku 2030 (dla sieci bazowej) i 2050 - dla sieci kompleksowej w ujęciu rozpisany na okresy budżetowe UE,
- f) jednolitą politykę informacyjną, promocyjną, marketingową,
- g) popularyzację i wdrażanie kluczowych wskaźników realizacji korytarza,
- h) rozwój badań naukowych, służących realizacji węzłów miejskich,
- i) rozwój współpracy transgranicznej i sieciowej miast.

**3.** Rząd RP zapewni miastom - węzłom, w porozumieniu z reprezentacją miast, wskazanych jako węzły miejskie, odpowiednie narzędzia i instrumenty, niezbędne dla strategicznego planowania, przygotowywania i realizacji zadań, służących rozwojowi transeuropejskiej sieci transportowej na swoim terenie. Zapewni opracowywanie dokumentu: „Przewodnika dla realizacji węzła miejskiego”, zawierającego wskaźniki zadania i audytu.

**4.** Projekty inwestycyjne, służące realizacji węzła miejskiego i inne, przyjęte w „Planie Prac”, powinny być wprowadzone, jako priorytetowe, do strategii rozwoju właściwego obszaru administracyjnego i/lub zarządu infrastruktury i spowodować ich odpowiednią modyfikację.



**5.** Miasta - węzły będą uczestniczyły w przygotowaniu i realizacji projektów inwestycyjnych, na swoim terenie, wyłącznie w formule partnerstwa publiczno-publicznego (i ew. partnerstwa prywatnego) z narodowym zarządcą infrastruktury, jako beneficjentem inwestycji.

**6.** Projekty europejskie, służące przygotowaniu/realizacji inwestycji, będących przedmiotem wspólnego zainteresowania i/lub podnoszących ich europejską wartość dodaną, w obszarze węzła miejskiego - są wspierane, również finansowo, przez narodowych zarządców infrastruktury.

**7.** Konieczne jest opracowanie dokumentu: „Wizja Korytarza Bałtyk-Adriatyk w Polsce w perspektywie roku 2030 i 2050” - celem przygotowania propozycji rewizji: Planu Prac (przewidzianych w 2016r. i 2018r.) oraz Rozporządzenia 1315/2013 (przewidzianych w 2023 r.).

**8.** Realizacja „Planu Prac” dla węzłów miejskich powinna służyć politycznemu celowi Rozporządzenia 1315/2013 - rozwiązywanie problemu różnic pod względem infrastruktury transportu między zachodnią a wschodnią częścią Unii. W tym celu prowadzone będą:

- a) audyt węzłów miejskich w Polsce,
- b) analizy porównawcze z węzłami europejskimi, dla identyfikacji dysproporcji i sposobów ich eliminacji.

Rząd RP zapewni rozwój badań naukowych i współpracę instytucji i organizacji prowadzących badania w zakresie właściwym dla rozwoju korytarzy transportowych - dla rozwoju bazy informacji, wspierających rozwój korytarza.

**9.** Ustanawia się roczną platformę współpracy interesariuszy rozwoju węzłów miejskich, **Forum miast TEN-T** - w ramach narodowego (docelowo międzynarodowego), rocznego **Forum Korytarza Bałtyk-Adriatyk**. Platforma współpracy powinna ułatwiać dobór partnerów dla identyfikacji problemów wspólnego zainteresowania oraz przygotowywania projektów, służących podniesieniu europejskiej wartości dodanej dla przedsięwzięć ważnych dla rozwoju węzłów miejskich.

**10.** Miasta tworzące węzły miejskie tworzą narodową „grupę roboczą węzły miejskie”, z zadaniem wspierania (współtworzenia) grup roboczych powołanych przez europejskiego koordynatora korytarza.

Komitet Sterujący SMAB

  
**Krzysztof Matyjaszyk**  
Prezydent Miasta Częstochowy

  
**dr Wojciech Szczurek**  
Prezydent Miasta Gdyni

  
**Zygmunt Frankiewicz**  
Prezydent Miasta Gliwici

  
**Eugeniusz Gołembiewski**  
Burmistrz Miasta Kowala

  
**Hanna Zdanowska**  
Prezydent Miasta Łodzi

  
**Anna Milczanowska**  
Prezydent Miasta Radomska

  
**Michał Zaleski**  
Prezydent Miasta Torunia