

Wobec akceptacji Kierownictwa Resortu listy propozycji modyfikacji sieci TEN-T w dniu 25 czerwca 2008 r. MI skierowało listę do konsultacji do zainteresowanych resortów i wszystkich regionów. Termin konsultacji trwał od 1 lipca do 20 sierpnia 2008 r.

Inicjatywa modyfikacji przebiegu sieci TEN-T generalnie spotkała się z pozytywnym odzewem i przychylnością władz regionalnych, zainteresowanych rozszerzeniem sieci TEN-T. Z drugiej strony zasada, iż sieć ta spełnia rolę podstawowej sieci obsługującej tranzyt międzynarodowy, zapewnia wewnętrzną spójność gospodarczą UE, wyklucza wiele propozycji modyfikacji sieci TEN-T zgłoszone przez regiony. Zhierarchizowana lista, począwszy od najważniejszych propozycji modyfikacji sieci TEN-T przyjęta przez Kierownictwo MI, przedstawiona do konsultacji, jest następująca:

#### A. Transport drogowy

1. droga S-19 na odc. granica państwa z Białorusią – Kuźnica Białostocka – Białystok – Lublin – Rzeszów,
2. droga S-7 na odc. Warszawa – Radom – Kielce – Kraków – Bielsko-Biała,
3. uzupełnienie sieci TEN-T o drogę S-8 na odcinku Walichnowy – Pabianice (Łódź) – autostrada A-1,
4. droga S-10 na odc. Szczecin – Piła – Bydgoszcz – Toruń,
5. droga S-6 na odc. Szczecin – Koszalin – Słupsk - Gdynia,
6. droga nr 16 na odc. Grudziądz – Ostróda – Olsztyn – Augustów,
7. droga S-74 na odc. Piotrków Trybunalski – Kielce – Nisko,
8. droga nr S-11 na odc. Koszalin – Piła – Poznań – Ostrów Wlkp. – Tarnowskie Góry – Pyrzowice,
9. droga S-12 na odc. Piotrków Trybunalski – Radom – Kurów.

#### B. Transport kolejowy

1. linia dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań / Wrocław (tzw. „Y”) z wyjściem na Berlin – Pragę oraz linia konwencjonalna na odc. Łódź – Koluszki – Tomaszów Maz. – Opoczno / Idzikowice (CMK),
2. korekta przebiegu linii E 75: włączenie odc. Suwałki – Olecko – Ełk – Białystok zamiast odc. Białystok – Sokółka – Suwałki,
3. Kraków – Podłęże – Piekiełko – Nowy Sącz – Muszyna – granica polsko-słowacka,
4. Nowa Wieś Wielka – Bydgoszcz Wschód – Maksymilianowo – Kościerzyna – Gdynia oraz łącznica o charakterze uzupełniającym w stosunku do obecnej sieci TEN-T na odcinku Tczew – Starogard Gdański – Czersk,
5. Inowrocław – Olsztyn – Korsze – Skandawa / Ełk,
6. korekta przebiegu linii E 65 na odcinku Zawiercie – Pyrzowice – Katowice.

#### C. Transport lotniczy

1. Port lotniczy Łódź – Lublinek im. W. Reymonta,
2. Port lotniczy Bydgoszcz im. I. Paderewskiego.

#### D. Transport morski i żegluga śródlądowa

1. Przedłużenie szlaku wodnego rzeki Odry o odcinek od ujścia Nysy Łużyckiej do Brzegu Dolnego,
2. Objęcie siecią TEN-T portu Police jako zespołu portowego ze Szczecinem poprzez zmianę nazwy na Szczecin – Police,
3. Utworzenie autostrad morskich:

- i. Gdynia – Karlskrona,
- ii. Świnoujście – Ystad,
- iii. Gdańsk – Rotterdam.

Podczas trwania konsultacji zgłoszono m.in. następujące uwagi, opinie i stanowiska:

A. W zakresie transportu drogowego:

1. Odnośnie tzw. Beskidzkiej Drogi Integracyjnej – przedłużenie drogi ekspresowej S-7 po śladzie obecnej drogi krajowej nr 52 na odcinku Głogoczków - Bielsko- Biała i tym samym skierowanie ruchu tranzytowego na osi północ – południe w kierunku Zwardonia i Cieszyna zamiast w kierunku Chyżnego jest oceniana jako rozwiązanie słuszne i ekonomicznie uzasadnione. Poza tym wytyczenie sieci TEN-T w kierunku Chyżnego po drodze krajowej nr 7 wiązałyby się z kolizją środowiskową związaną z sąsiedztwem Tatrzańskiego Parku Narodowego oraz brakiem kontynuacji tej sieci po stronie słowackiej.
2. Odnośnie układu dróg na terenie województwa warmińsko – mazurskiego zgłoszono postulat zamiany wpisania do sieci TEN-T drogi S-22 na odcinku Elbląg – Grzechotki na drogę krajową nr 51 na odcinku Olsztynek – Olsztyn – Bezledy.
3. Odnośnie drogi ekspresowej S-10 na odcinku Szczecin – Piła – Bydgoszcz – Toruń – istnieje duże poparcie dla rozwoju bardzo potrzebnego połączenia Warszawy ze Szczecinem i Świnoujściem.
4. Odnośnie drogi ekspresowej S-11 wielokrotnie na szczeblu zainteresowanych gmin, powiatów i województw wyrażono poparcie co do słuszności wpisania tej drogi do sieci TEN-T. Jest zgodność co do konieczności podniesienia znaczenia tej drogi oraz jej przedłużenia do autostrady A-4 w Katowicach. Tym samym droga ta poprawi funkcjonalność systemu komunikacyjnego w obrębie Metropolii Górnośląskiej i poprawi skomunikowanie z Wielkopolską oraz zwiększy atrakcyjność inwestycyjną i turystyczną zachodniej części kraju.
5. Odnośnie drogi „Via Baltica” – zdania w sprawie przebiegu w wariantcie przez Białystok i tzw. wariant 42 przez Ełk – Szczuczyn - Łomżę są podzielone z uwagi na ryzyko wystąpienia konfliktów środowiskowych z jednej strony, zaś z drugiej strony – obsługę jak największej liczby mieszkańców. Przebieg szlaku tranzytowego wpisanego w Paneuropejski Korytarz Transportowy nr I na terenie województwa podlaskiego od lat wzbudza liczne kontrowersje, co potwierdza, iż region ten można zaliczyć do tzw. obszarów problemowych, które charakteryzują się zwiększoną liczbą potencjalnych konfliktów związanych z interwencją państwa. Szczególne wątpliwości budzi fakt pozostawienia Białegostoku poza siecią TEN-T, gdyby zapadła decyzja o wariantcie łomżyńskim przebiegu „Via Baltica”. Ponadto należy stwierdzić, iż decyzja w sprawie oficjalnego przebiegu „Via Baltica” nie zapadła i nie musi ona automatycznie pokrywać się z przebiegiem Korytarza I.
6. Odnośnie drogi nr 15 – zastąpienie drogi nr S-16 na odcinku Toruń – Ostróda z uwagi na większe natężenie ruchu, niż na równoległym odcinku drogi nr S-16 Grudziądz – Ostróda.

7. Odnośnie drogi ekspresowej S-19 na odcinku Kuźnica Białostocka – Białystok – Lublin – Rzeszów istnieje duże poparcie zainteresowanych regionów. Wątpliwości wyrażają przedstawiciele środowiska naukowego, szczególnie z punktu widzenia braku uzasadnienia w prognozach ruchu.
8. Odnośnie drogi ekspresowej S-46 „Szlak Staropolski” postuluje się jej włączenie do sieci TEN-T z uwagi na jej znaczenie historyczne jako symboliczny łącznik wschodu i zachodu Europy łączący znane miejsca pątnicze (np. Lourdes, Jasna Góra, Ławra Kijowska), znaczenie jako północna obwodnica Aglomeracji Górnośląskiej oraz połączenie trzech stolic: Moskwy, Mińska i Pragi.
9. Odnośnie uzupełnienia sieci TEN-T o drogę S-8 na odcinku Walichnowy – Pabianice (Łódź) – autostrada A-1 zdania są podzielone. Idei tej zarzuca się spowodowanie wymieszania ruchu lokalnego z tranzytem, zaś popierają ją środowiska dostrzegające w tej modyfikacji możliwość podniesienia międzynarodowego znaczenia węzła łódzkiego.
10. Odnośnie przebiegu drogi ekspresowej S-74 postuluje się zmianę jej przebiegu na odcinek: A-1 (Łódź) – Tomaszów Maz. – Kielce – Opatów – Tarnobrzeg – Stalowa Wola – S19 (Nisko) lub poprowadzenie jej przebiegu na trasie: Skarżysko-Kamienna – Starachowice – Ostrowiec Świętokrzyski – Opatów, co stworzyłoby szanse aktywacji tych miast.
11. Odnośnie utworzenia wariantowego przebiegu Pan-Europejskiego Korytarza Transportowego nr III – wpisanie drogi na odcinku Rzeszów - Tyczyn – Hyżne – Dubiecko – Nienadowa – Iskań – Bircza – Krościenko – z wyjściem na Kiszyniów – Odessa.
12. Odnośnie rozwoju połączeń na osi północ – południe – włączenie do sieci TEN-T drogi krajowej nr 9 na odcinku Radom – Rzeszów.
13. Odnośnie propozycji nie ujętej w propozycji modyfikacji – włączenie do sieci TEN-T drogi S-5 na odcinku Poznań - Wrocław – Kłodzko – Boboszków.

**B. W zakresie transportu kolejowego:**

1. Odnośnie linii kolejowej E 75 „Rail Baltica” – sytuacja jest podobna do „Via Baltica”. Tu również istnieją podzielone zdania na temat przebiegu tej linii na odcinku Białystok – granica z Litwą, tj. wariant dotychczasowy na trasie Białystok – Sokółka – Augustów – Suwałki oraz wariant preferowany na trasie Białystok – Ełk – Olecko – Suwałki. Inne propozycje przebiegu trasy dotyczą rozważenia uwzględnienia wpisania do TEN-T linii Białystok – Sokółka – Kuźnica Białostocka z wyjściem na Grodno i linii na odcinku Białystok – Ełk – Olecko – Suwałki – Trakiszki.
2. Odnośnie budowy kolei szybkich prędkości i linii „Y” – wyraża się szerokie poparcie wielu środowisk. Postuluje się ponadto uzupełnienie projektów kolejowych o odcinek linii konwencjonalnej na odcinku Idzikowice – Radom – Dęblin – Łuków jako przedłużenie proponowanej linii kolejowej na odcinku Łódź – Kozłowski – Tomaszów Mazowiecki – Opoczno / Idzikowice (CMK).

3. Odnośnie linii kolejowej nr 8 na odcinku Warszawa – Radom – Kielce – Kraków – postuluje się jej włączenie do sieci TEN-T. Pozwoliłoby to na uniknięcie marginalizacji sieci transportowej woj. świętokrzyskiego oraz ziemi radomskiej.
4. Odnośnie linii kolejowej nr 202 na odcinku Stargard Szczeciński – Gdynia – postuluje się jej włączenie do sieci TEN-T. Pozwoliłoby to na uniknięcie marginalizacji znaczenia w transporcie województwa zachodniopomorskiego, co wielokrotnie było przedmiotem zarzutów władz tego województwa.
5. Odnośnie całego układu sieci kolejowej włączonej do TEN-T – zbyt rzadka sieć w Polsce w porównaniu z Niemcami i Czechami. Zwraca się uwagę na fakt, iż Polska może się stać kolejowym wąskim gardłem Europy, zaś równowaga konkurencyjna przesuwa się w stronę transportu drogowego. Wobec powyższego postuluje się zdefiniowanie korytarzy kolejowych pod kątem oddzielenia ruchu pasażerskiego od towarowego celem równomiernego obciążenia sieci kolejowej.
6. Odnośnie budowy linii kolejowej na odcinku Podłęże – Piekietko, która planowana była od kilku dziesięcioleci, obecnie wzmocniłaby konkurencyjność ważnego szlaku kolejowego prowadzącego z Krakowa przez Koszyce w kierunku Węgier i Rumunii. Budowa tej linii znajduje silne poparcie nie tylko w regionie małopolskim. Jednocześnie popierana jest też idea włączenia do sieci TEN-T linii Warszawa – Radom – Kielce – Busko-Zdrój – Tarnów – Nowy Sącz – Muszyna, która podobnie poprawiłaby jakość połączenia kolejowego ze Słowacją w kierunku krajów bałkańskich.
7. Odnośnie uzupełnienia sieci TEN-T na terenie Regionu Radomskiego – wpisanie linii kolejowych nr 26 i 22 na odcinku Dęblin – Radom – Idzikowice, który pokrywa się z drogą S-12. Umożliwiłoby to efektywne połączenie Lubelszczyzny, Regionu Radomskiego i Województwa Świętokrzyskiego do planowanej struktury „Y” szybkiej kolei.
8. Odnośnie korekty przebiegu linii E 65 na odcinku Zawiercie – Pyrzowice – Katowice – propozycja ta jest oceniana pozytywnie i negatywnie. Przeprowadzenie tej linii w bezpośredniej bliskości portu lotniczego w Pyrzowicach stanowi wypełnienie priorytetu Wspólnotowego „zintegrowanie transportu kolejowego i lotniczego, szczególnie poprzez połączenie linii kolejowych z lotniskami”. Z drugiej strony prowadzenie CMK przez Pyrzowice będzie oznaczało dla Katowic wjazd od strony zachodniej – czyli zmianę kierunku dla wszystkich pociągów jadących tranzytem na południe. Samo lotnisko można skomunikować z Katowicami oddzielną linią. Tranzyt północ – południe powinien mieć wyższy priorytet, niż skomunikowanie dworca w Katowicach z lotniskiem w Pyrzowicach.
9. Odnośnie propozycji nie ujętej w modyfikacji sieci TEN-T postuluje się włączenie do sieci linii na odcinku Kraków - Trzebinia – Czechowice-Dziedzice z linią E 65. Ten dodatkowy krótki odcinek umożliwia połączenie przejść w Zebrzydowicach i Zwardoniu z linią E 30 w kierunku wschodnim i z Krakowem.
10. Odnośnie propozycji nie ujętej w modyfikacji sieci TEN-T – propozycja kolejowego odpowiednika drogi S19 na odcinka: Kuźnica Białostocka – Białystok – Czeremcha – Siedlce – Łuków - Lublin – Rzeszów.

11. Odnośnie propozycji nie ujętej w modyfikacji sieci TEN-T – wpisanie linii na odcinku Częstochowa – Herby – Lubliniec – Racibórz. Linia ta stanowi odgałęzienie tranzytowej magistrali węglowej i zachodnią obwodnicę towarową aglomeracji górnośląskiej, prowadząc ruch z portów Trójmiasta oraz krajów nadbałtyckich do Czech i Austrii.
12. Odnośnie poprawy możliwości połączeń kolejowych Wrocławia, proponuje się uzupełnienie sieci TEN-T o konwencjonalną linię na odcinku Wrocław – Kępno – Wieluń – Pajęczno – Bełchatów - Piotrków Trybunalski – Tomaszów Mazowiecki – Dęblin - Łuków – Terespol / Dorohusk.
13. Wpisanie do sieci TEN-T linii konwencjonalnej Bydgoszcz – Toruń – Kutno – Łódź – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Zawiercie. Propozycja ta w większości opierałaby się na istniejących liniach kolejowych Budowy wymagałby jedynie odcinek Łódź – Piotrków Trybunalski, gruntownej przebudowy wymaga odcinek Kutno – Łódź.
14. Wpisanie do sieci TEN-T linii towarowej na odcinku Zielona Góra – Żary – Węgliniec – Zgorzelec w wyjściem na Liberec. Zadaniem linii byłoby obsłużenie tranzytu między wszystkimi polskimi portami bałtyckimi a regionami Europy Środkowej.
15. Wpisanie do sieci TEN-T linii kolejowej na odcinku Elbląg – Olsztyn.
16. Zmiana przebiegu linii kolejowej Olsztyn – Ełk na Olsztyn – Czerwonka – Mikołajki – Ełk.

### C. W zakresie transportu morskiego i żeglugi śródlądowej

1. Przedłużenie szlaku wodnego na Wiśle od Torunia do ujścia do Morza Bałtyckiego. Takie rozwiązanie przyczyniłoby się do rewitalizacji szlaku wodnego Wisły i wykorzystania tej drogi wodnej dla rozwoju regionalnego.
2. Przedłużenie drogi wodnej na Odrze na odcinku granica z Czechami - Gliwice (Kanał Gliwicki) – Brzeg Dolny oraz wpisanie kanału Odra – Dunaj.
3. Wpisanie do sieci TEN-T drogi wodnej E 70 na odcinku Odra – Warta – Noteć – Wisła – Nogat.
4. Wpisanie do sieci TEN-T portu w Elblągu z uwagi na planowany przekop Mierzei Wiślanej i uruchomienie drobnicowego portu morskiego oraz bliskości lądowych tras międzynarodowych.
5. Wpisanie do sieci TEN-T portu w Kołobrzegu. Drobnicowy port może przejąć część ładunków kierowanych drogą morską przez Polskę w głąb kontynentu. Dalszy transport zapewni droga S-11 i kolej.
6. Uwzględnienie autostrady morskiej: Zatoka Gdańska – Zatoka Fińska.
7. Uwzględnienie autostrady morskiej: Świnoujście – Kłajpeda.

D. W zakresie transportu lotniczego

1. Włączenie do sieci TEN-T portu lotniczego Obice.
2. Włączenie do sieci TEN-T portu lotniczego Radom - Sadków.
3. Włączenie do sieci TEN-T portu lotniczego Łask Cargo.
4. Włączenie do sieci TEN-T portu lotniczego Zegrze Pomorskie.
5. Włączenie do sieci TEN-T portu lotniczego Zielona Góra – Babimost.
6. Odnośnie portu lotniczego Łódź im. W. Reymonta – poparcie tej idei umożliwiającej rozwój gospodarczy aglomeracji łódzkiej.

E. W zakresie ogólnego podejścia do układu sieci TEN-T

1. MI dziękuje Instytutowi Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN za przekazanie analitycznych opracowań dotyczących rozwiązań mikroskalowych układu sieci transportu drogowego i zagadnień modyfikacji przebiegu Pan-Europejskiego Korytarza Transportowego nr II.
2. Według sugestii środowisk ekologicznych propozycja modyfikacji sieci TEN-T w Polsce powinna zostać poddana ocenie w szerszej skali. Poddanie konsultacjom samych założeń do zmiany układu sieci jest niewystarczające. Prognoza oddziaływania na środowisko założeń propozycji modyfikacji sieci TEN-T powinna być przedmiotem konsultacji społecznych.