



Piotr Krzystek
Prezydent Miasta Szczecin

BPM.II.EK/0717/55/01/2010

Szczecin, 12 lipca 2010 r.

Sz. Pan Helmut Adelsberger
Dyrekcja Generalna Mobilności i
Transportu Komisji Europejskiej

Dot.: konsultacje publiczne dot. przyszłej polityki KE nt. Sieci TEN-T Nr COM (2010)212/7

Szanowny Panie Dyrektorze,

przesyłam niniejszym oficjalne stanowisko Miasta
w sprawie dokumentu roboczego Komisji nt. przyszłej transeuropejskiej polityki
transportowej TEN-T Nr COM (2010)212/7.

2 *pozostawić*
Piotr Krzystek

Stanowisko Prezydenta Miasta Szczecin w sprawie Przyszłej polityki w zakresie Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T

Stanowisko Prezydenta Miasta Szczecin oparte jest na analizie COMMISSION WORKING DOCUMENT CONSULTATION ON THE FUTURE TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK POLICY (Brussels 4.5.2010, COM(2010)212 wersja ostateczna).

Miasto Szczecin popiera holistyczne podejście do zasad budowy i działania sieci TEN-T, w której na wyższym poziomie lokuje się „sieć bazową”. Postulujemy jednak wypracowanie przejrzystych zasad kwalifikacji przedsięwzięć do realizacji (wspieranych) w ramach polityki TEN-T, w zakresie ocen, ustalania priorytetów, stosowanych instrumentów finansowych i zasad finansowania. W szczególności nie jest jasne, czy przedsięwzięcia priorytetowe, wspierane przez Wspólnotę dotyczyć będą tylko „sieci bazowej”, czy również wspierane będą przedsięwzięcia w ramach „sieci kompleksowej”. Z dokumentu przekazanego do konsultacji można wnioskować, że wsparciem objęta będzie tylko „sieć bazowa”, a dodatkowe uwarunkowania i cele służące realizacji polityki TEN-T prowadzić mogą do zmniejszenia szans realizacji w ramach tej polityki przedsięwzięć ważnych dla Wspólnoty i jej spójności przestrzennej, **nie spełniających wszystkich kryteriów efektywności ekonomicznej i środowiskowej (np.: wzrost natężenia ruchu, towarzyszący wzrostowi gospodarczemu w nowych krajach członkowskich, powodował będzie wzrost emisji CO2 podczas, gdy generalnym celem polityki TEN-T jest dekarbonizacja transportu).**

Jesteśmy przekonani, iż „sieć kompleksowa” powinna uwzględniać potrzeby krajów członkowskich, w dostosowaniu do ich obecnej i docelowej struktury policentrycznej oraz wielkości i potencjału węzłowych ośrodków tej struktury, tworząc warunki do poprawy (zwiększenia) spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej Wspólnoty, a „sieć bazowa” powinna być narzędziem realizacji polityki TEN-T, które (w ramach „sieci kompleksowej”) zapewni zwiększenie efektywności i optymalizację przepływów transportowych integrujących rynek wewnętrzny, jak i terytorium Wspólnoty z jej bliższym i dalszym otoczeniem. Dostępne dokumenty nie objaśniają wystarczająco relacji pomiędzy tymi sieciami (warstwami), w szczególności brak jest założeń, odnośnie powiązań tych sieci z priorytetami, okresem dokonywania przeglądów i aktualizacji „sieci bazowej” (jak rozumiemy, „sieć kompleksowa” powinna obejmować horyzont czasu 50+).

W założeniach i zasadach realizacji przyszłej polityki TEN-T można znaleźć zbyt mało odniesień do sytuacji i potrzeb wynikających z akcesji nowych krajów członkowskich. Wynika to zapewne z potrzeby kontynuacji już wypracowanej polityki i wykorzystania dotychczasowych doświadczeń, ale także z dostępności danych, analiz i prognoz uwzględniających scenariusze rozwoju UE w granicach 27 państw członkowskich.

Warto zauważyć, że większość dostępnych materiałów i analiz oraz prognoz sporządzana była przed lub w krótkim czasie po akcesji nowych państw (np.: Espon 2006 r. i inne), z tego względu nie uwzględniają one efektu „mnożnikowego integracji” w sferze ekonomicznej oraz skutków integracji w sferze społecznej i przestrzennej.

Ponadto zapoczątkowanie koordynowania polityk transportowych krajów członkowskich UE (oraz ustanowienie obszarów Natura 2000) następowało już w warunkach posiadania przez te kraje podstawowej infrastruktury transportowej, we wszystkich rodzajach transportu, co pozwoliło koncentrować tę politykę na zagadnieniach związanych z likwidacją wąskich gardeł, poprawie efektywności i niezawodności transportu oraz ochronie środowiska.

Obecnie bardzo mocno akcentowane są zagadnienia związane ze zmianami klimatycznymi i ochroną środowiska, a w tym oddziaływaniem na obszary Natura 2000.

Ze względu na trwającą transformację społeczno-gospodarczą w nowych krajach UE nie wykształciły się jeszcze wszystkie ważne z geograficznego i ekonomicznego punktu widzenia osie i połączenia transportowe np.: Ystad – Riejka (Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC-ROUTE65).

W odniesieniu do węzłów sieci podkreślamy znaczenie głównych miast i ośrodków bramowych tworzących krajową sieć policentryczną. Polska, tak jak inne nowe kraje członkowskie, nadal musi realizować nowe elementy infrastruktury, aby zapewnić dostęp do poszczególnych regionów, i odciążyć obszary metropolitalne, które odczuwają negatywne skutki zwiększenia przepływów ładunkowych (nadmierne emisje do środowiska: hałasu, pyłu PM-2,5 i PM10 jak i związków węgla).

Efektywna i przyjazna dla środowiska infrastruktura transportowa wymaga uwzględnienia w ramach TEN-T również ośrodków, które ze względu na swoją rolę w regionie (np.: Morza Bałtyckiego) lub trasy ładunków nie zawsze muszą być położone przy głównych osiach transportowych.

Część ośrodków w nowych krajach UE rozwijać się będzie znacznie szybciej niż podobne ośrodki w UE-15, obecna ocena ich potencjału jest zaniżona, a ich rozwój jest hamowany przez brak połączeń lub ich jakość, nie zapewniającą odpowiedniej dostępności przestrzennej, co decyduje o wciąż słabych więziach społecznych i ekonomicznych.

W krajach UE-15 zapewniony już został odpowiedni poziom dostępności, kraje te posiadają również znacznie większą wydolność ekonomiczną, w tych krajach dokonana się już koncentracja kapitału i procesy migracyjne (demograficzne), co oznacza, iż wybór priorytetów oparty na inteligentnych systemach transportowych, innowacyjności i efektywności wykorzystania infrastruktury ograniczy w istotny sposób uznanie za priorytet konieczności wybudowania podstawowej infrastruktury komunikacyjnej w nowych krajach członkowskich (np.: wybudowanie linii kolejowej Szczecin – Poznań skróci czas przejazdu aż o 40%, a wybudowanie drogi S3 na odcinku Szczecin – Gorzów Wielkopolski skróci jej długość o około 20 km, a czas przejazdu o blisko 47%).

Mając na względzie zagadnienia związane z dekarbonizacją transportu na liście priorytetów i w „sieci bazowej” powinny znaleźć się przedsięwzięcia wymagające udroźnienia i wypromowania połączeń zamiennych dla transportu drogowego, jak np.: połączenia via Bałtyk z portów: Szczecin, Świnoujście, Police oraz Gdynia i Gdańsk do Kaliningradu oraz republik bałtyckich i Finlandii.

W naszej opinii w większym stopniu powinny być wzięte pod uwagę scenariusze rozwoju UE- 27, a w tym:

- szybszy rozwój krajowych ośrodków metropolitalnych (w nowych krajach członkowskich) w stosunku do już dojrzałych pozostałych ośrodków europejskich,
- nasilenie się procesów migracji wewnątrz krajowych (w nowych krajach członkowskich) związanych z procesami demograficznymi oraz będących skutkiem postępu cywilizacyjnego, w tym także związanych z imigracją z innych krajów,
- zmiany przepływów powodowane doganianiem przez nowe kraje członkowskie wiodących gospodarek UE (w scenariuszu optymistycznym, to zrównanie może

nastąpić w okresie około 30 lat), przy czym zmiany przepływów dotyczyć będą zarówno relacji wewnątrz krajowych, jak i wewnątrzunijnych i zewnętrznych,

- zmiany w „geografii” powstawania PKB będące skutkiem akcesji nowych krajów, wzrostu ich potencjału gospodarczego, również jako efekt posiadania młodszych społeczeństw, wzrostu znaczenia Europy Środkowej, a w tym wiodącej pozycji gospodarki niemieckiej i Berlina posiadającego największy potencjał wzrostu wśród metropolii europejskich.

Po akcesji nowych krajów członkowskich Bałtyk stał się morzem wewnętrznym Unii Europejskiej, a to w oznacza, iż ramach realizacji polityki spójności oraz polityki transportowej priorytet UE powinny zyskać również projekty związane z wewnętrzną integracją regionu Morza Bałtyckiego oraz połączenia transportowe tego regionu z resztą terytorium UE oraz krajami ościennymi, w tym z Federacją Rosyjską.

Podsumowując, przy generalnej akceptacji przyszłej polityki w zakresie **Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T** postulujemy uwzględnienie w większym stopniu potrzeb nowych krajów członkowskich, co powinno polegać na uwzględnieniu w odniesieniu do tych krajów:

- w „sieci kompleksowej” wszystkich ośrodków regionalnych (wojewódzkich) i ich powiązań wewnątrz krajowych i zewnętrznych (zmieniać się będzie ich potencjał i pozycja na mapie gospodarczej UE), miast portowych i innych ważnych ośrodków węzłowych
- w „sieci bazowej” wszystkich ośrodków położonych w istniejących i kształtujących się osiach transportowych, w tym ośrodków „bramowych” takich jak np.: Świnoujście, Szczecin,
- preferencji dla obszarów transgranicznych charakteryzujących się dużą nierównowagą ekonomiczną (np.: w obszarze drogi wodnej rzeki Odry stanowiącej komponent Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego, przebiegającym równolegle do granicy polsko-niemieckiej, gdzie potencjał ekonomiczny konkurujących ze sobą obszarów wynosi 2:1),
- większego udziału w grupie priorytetów, przedsięwzięć w zakresie podstawowej infrastruktury liniowej (drogi) ze względu na dynamiczny przyrost liczby samochodów, wynikający z rozwoju gospodarczego oraz doganiania wskaźników liczby pojazdów na 1000 osób rejestrowanych w najbardziej rozwiniętych gospodarkach (rozwojowi komunikacji kolejowej, wodnej i lotniczej nie towarzyszy spadek obciążeń komunikacyjnych, będący skutkiem wzrostu mobilności społeczeństw).

Ponadto:

1. Uznajemy również, że wytyczne dotyczące: relacji pomiędzy sieciami (warstwami TEN-T), priorytetów, zasad optymalizacji i oceny oraz finansowania na obecnym etapie prac nad polityką transportową TEN-T nie są wystarczające.
2. „Sieć bazowa” zbyt słabo uwzględnia realizowanie polityki spójności w odniesieniu do nowych krajów członkowskich.

xxx

PREZYDENT MIASTA

Piotr Krzystek



Piotr Krzystek
Mayor of Szczecin

Szczecin, 12 July 2010

Mr Helmut Adelsberger
Directorate General
For Mobility and Transport

Our ref.: BPM.II.EK/0717/55/01/2010

Re: Public consultation on the future TEN-T Policy No COM (2010)212/7

Dear Mr Helmut Adelsberger,

As Mayor of Szczecin, I take the opportunity of offering our official position regarding the Commission Working Document on the Future Trans-European Transport Network Policy No COM (2010)212/7.

Yours sincerely,

Piotr Krzystek
Mayor of Szczecin

**The Mayor of Szczecin position on the
future Trans – European Transport Network TEN-T Policy**

The Mayor of Szczecin's position is based on the analysis of the COMMISSION WORKING DOCUMENT for CONSULTATION ON THE FUTURE TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK POLICY (Brussels 4.5.2010, COM(2010)212 final version).

The City of Szczecin supports a holistic approach to the principles of the construction and operation of the TEN-T network, within which a “core network” is positioned at the highest level. However, we call for developing transparent principles for classifying projects to be implemented (supported) within the TEN-T policy, in the scope of evaluating, priorities setting, applying financial instruments and financing principles. In particular, it is not clear whether priority projects supported by the Community will concern only the “core network”; or whether projects within the “comprehensive network” will be also supported. Based on the document submitted for consultations, it can be concluded that only the “core network” will be supported, and additional conditions and objectives intended for the implementation of TEN-T policy may lead to decreasing the chances of implementing, within this policy, projects important to the Community and its territorial cohesion that **do not meet all the criteria of economic and environmental effectiveness (E.g. An increase in traffic volume accompanying the economic growth in the new Member States will cause an increase in CO₂ emissions, while the decarbonisation of transport remains the general objective of the TEN-T policy).**

We are convinced that the “comprehensive network” should take into account the needs of the Member States as far as the adjustment to their current and target polycentric structure, the size and potential of node centres of this structure are concerned. This could be done by creating the conditions for an improvement in the social, economic and spatial cohesion of the Community, while the “core network” should be a tool for implementing a TEN-T policy that (within the comprehensive network) will ensure an increase in the effectiveness and the optimization of transport flows, integrating the internal market and the territory of the Community with its closer and further environments. The available documents do not provide any sufficient explanation of the relationship between these networks (strata). In particular, there are no assumptions regarding the relationships between these networks and

priorities, the period of overviews and updates of the “core network” (As we understand it, the “comprehensive network” should include the time horizon of 50+ years).

The assumptions and principles of the implementation of future TEN-T policy provide too few references to the situation and to the needs resulting from the accession of new Member States. It has probably resulted from the necessity to continue the already-developed policy and to use previous experiences, but also the availability of data, analyses and predictions as to the scenarios of the EU development within the 27 Member States.

It is worth noticing that the majority of available materials, analyses and forecasts were prepared prior to or shortly after the accession of the new States (e.g. ESPON 2006 and others). That is why they do not consider the “multiplier effect of integration” in the economic sphere or the effects of integration in the social and spatial spheres.

Moreover, coordinating transport policy in the EU Member States (and establishing Natura 2000 areas) had already commenced when those countries possessed an essential transport infrastructure in all transport types, which allowed the policy to be focused on the issues connected with eliminating bottlenecks, improving transport effectiveness and reliability, and environmental protection. Currently, the issues related to climate change and environmental protection are being strongly stressed, including the impact on the Natura 2000 areas.

Due to the ongoing social and economic transformation in the new EU Member States, not all axes and transport connections, important in geographical and economic terms, have developed yet (e.g. Ystad – Riejka (Central European Transport Corridor CETC-ROUTE65).

With reference to network nodes, we wish to stress the significance of major cities and ‘gateways’ forming a national polycentric network. Poland, like other new Member States, still has to accomplish new infrastructure elements to provide access to individual regions and relieve metropolitan areas that are experiencing the negative effects of an increase in cargo flows (excessive emissions to the environment of noise, particle PM-2.5 and PM10 and carbon compounds).

An effective and environment-friendly transport infrastructure also requires the inclusion within TEN-T centres that, due to their role in the region (e.g. the Baltic Sea) or on cargo routes, do not have to be always located near major transport axes.

Some agglomerations in the new EU countries will develop considerably faster than similar centres in EU-15. The current evaluation of their potential has been understated and their development impeded by their lack of connections, or their characteristic of failing to ensure appropriate spatial availability, which influence still weak social and economic bonds.

In the EU-15 states an appropriate level of accessibility has been already provided. Those countries have a considerably higher economic efficiency. The concentration of capital and migratory (demographic) processes have already taken place in these countries, which means that the choice of priorities based on intelligent transport systems, innovativeness and the effectiveness of infrastructure use will significantly limit the recognition of the need to develop the basic transport infrastructure in the new Member States as a priority (e.g. the construction of the Szczecin – Poznań railway line will reduce travel time by as much as 40%, and the construction of the S3 road on the Szczecin – Gorzów Wielkopolski section will reduce its length by about 20km, and travel time by almost 47%).

Having taken into account issues connected with the decarbonisation of transport enlisted as one of the priorities, the “core network” should include projects requiring decongestion and promotion of interchangeable connections for road transport, such as for example, the connection via the Baltic Sea from the ports at Szczecin, Świnoujście, Police, as well as at Gdynia and Gdańsk to Kaliningrad, and further to the Baltic Republics and Finland.

In our opinion, the scenarios of EU-27 development should be taken into consideration to a larger extent, including:

- more rapid development of national metropolises in the new Member States in relation to already mature remaining European metropolises,
- intensification of intra-national migration processes in the new Member States connected with demographic processes, resulting from the civilisation progress and including those covering immigration from other countries,
- changes in flows caused by the new Member States' catching up with the leading EU economies (According to an optimistic scenario, achieving the same level may take place within ca. 30 years.), while changes in flows may involve intra-national, intra-Union and external relationships,
- changes in the “geography” of GDP development due to the accession of new countries, an increase in their economic potential, and due to the fact of possessing younger communities; an increase in the significance of Central Europe, including the leading position of the German economy and Berlin, possessing the highest growth potential among European metropolises.

Following the accession of the new Member States, the Baltic Sea has become an internal sea of the European Union and it means that, within the implementation of cohesion policy and transport policy, top EU priority should be assigned to projects connected with the internal integration of the Baltic Sea Region, as well as to the transport connections of this

region with the remaining territory of the EU and neighbouring countries, including the Russian Federation.

To sum up, with the general approval of future policy in the field of the **Trans-European Transport Network TEN-T**, as mayor of Szczecin I call for considering to a greater extent the needs of the new Member States, which in relation to these countries, should rely in fitting:

- in the “comprehensive network”, all regional (voivodeship) agglomerations and their intra-national and external connections (their potential and position on the economic map of the EU will be changing), port cities and other important node centres,
- in the “core network”, all centres located in the existing and developing transport axes, including “gateway” centres such as for example Świnoujście and Szczecin,
- preferences for cross-border areas characterised by considerable economic imbalances (e.g. in the area of the Oder River waterway, constituting a component of the Central European Transport Corridor running parallelly to the Polish-German border, where the economic potential of competing areas equates to 2:1),
- a greater participation of projects in the domain of basic line (road) infrastructure in the priority group, due to a dynamic increase in the number of cars resulting from the economic growth and catching up with the indicators of vehicles number per 1000 persons registered in the most developed economies (the development of rail, water and air transport is not accompanied by a decrease in the transport burden resulting from an increase in the mobility of societies).

Moreover:

1. We also acknowledge that the guidelines concerning the relationship between networks (TEN-T layers), priorities, optimisation and evaluation principles, and financing at the current stage of work on the TEN-T transport policy, are not sufficient.
2. The “core network” too inadequately accounts for implementing the cohesion policy in relation to the new Member States.

###