

Korytarz transportowy Bałtyk-Adriatyk to inicjatywa, której podstawowym celem jest wzmocnienie strategicznych powiązań krajów i regionów na osi północ-południe, poprzez poprawę ich dostępności transportowej, intensyfikację transportu i promocję nowych kierunków przepływu ludzi i towarów.

Znaczenie osi transportowej północ-południe, na której od kilkuset już lat trwa niezmiennie ożywiona wymiana handlowa, choć trudne do przecenienia, wciąż nie zostało w wystarczającym stopniu docenione. Wraz z integracją Polski z UE nadeszła szansa na zdecydowane wzmocnienie rangi istniejących połączeń. Decydujący dla całej idei był rok 2009, w którym inicjatywy na rzecz współpracy międzyregionalnej podejmowanej na rzecz realizacji VI Paneuropejskiego Korytarza Transportowego nabrały pożądanego tempa i dynamiki. 6 października 14 regionów reprezentujących Polskę, Czechy, Słowację Austrię i Włochy podpisało porozumienie na rzecz „niezwłocznej realizacji korytarza kolejowego Północ-Południe” (Gdańsk/Gdynia – Warszawa – Brno/Bratysława – Wiedeń – Bolonia); z kolei w dniu 3 grudnia 9 regionów reprezentujących Polskę, Czechy i Austrię podpisało wspólną deklarację potwierdzając europejskie i regionalne znaczenie osi autostrady Gdańsk – Brno – Wiedeń.

Kolejną ważną datą był 23 czerwca 2010 roku kiedy to przedstawiciele 7 polskich województw: pomorskiego, kujawsko-pomorskiego, warmińsko-mazurskiego, mazowieckiego, wielkopolskiego, łódzkiego i śląskiego podpisali list intencyjny w sprawie zacieśnienia współpracy międzyregionalnej na rzecz tworzenia warunków rozwoju dla Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk w Polsce. Sygnatariusze tego porozumienia wyrazili przy tym wspólny pogląd, że korytarz Bałtyk-Adriatyk w przewidywanej przyszłości może się stać kluczowym czynnikiem rozwoju gospodarczego Polski i regionów ulokowanych wzdłuż trasy jego przebiegu.

Ukoronowaniem wszystkich dotychczasowych wysiłków licznych interesariuszy było natomiast powołanie do życia w dniu 30 marca 2012 roku Stowarzyszenia Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk.

Wśród statutowych celów SPR KTBA znalazły się między innymi:

- kreowanie oraz promocja w kraju i zagranicą strefy rozwojowej korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk wyznaczonej przez przebieg autostrady A-1 oraz linii kolejowych E-65 oraz CE-65;
- zapewnienie międzyregionalnej spójności planowania strategicznego i przestrzennego w strefie korytarza w Polsce;
- inicjowanie przedsięwzięć służących rozwojowi gospodarczemu strefy korytarza,

zwłaszcza w jego punktach węzłowych (inicjowanie powstawania centrów logistycznych, terminali intermodalnych, specjalnych stref ekonomicznych itp.);

- monitoring realizowanych i planowanych inwestycji infrastruktury transportowej (punktowych i liniowych) realizowanych ze źródeł publicznych i prywatnych. Zebrany materiał prezentowany jest w dorocznym „Raporcie o stanie zaawansowania prac nad budową infrastruktury liniowej oraz punktowej w strefie korytarza transportowego Bałtyk - Adriatyk w Polsce”,
- inicjowanie działań na rzecz zwiększenia rangi transportu intermodalnego w strefie oddziaływania korytarza z wykorzystaniem drogi wodnej rzeki Wisły, przewozów kolejowych i nowoczesnych technologii intermodalnych.

W skład Zarządu SPR KTBA wchodzi – Prezes Stowarzyszenia Ryszard Świński z Samorządu Województwa Pomorskiego oraz Aleksandra Banasiak z Samorządu Województwa Śląskiego i Marcin Bugajski z Samorządu Województwa Łódzkiego.

Przewodniczącym Komisji Rewizyjnej jest Leszek Ruszczyk, Wicemarszałek Województwa Mazowieckiego, zaś członkami Komitetu Wykonawczego z ramienia Samorządu Województwa Mazowieckiego są Tomasz Sławiński i Michał Hackiewicz z Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego w Warszawie.

Lokalizacja kontynentalnej części korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk obejmuje obszar od portów w Gdyni i w Gdańsku do portów północnego Adriatyku, Włoch i Słowenii, choć odgałęzienia korytarza sięgają także basenów M. Egejskiego i Czarnego. Długość korytarza wynosi 1700 km, zaś w regionach, które przecina żyje 55 milionów ludzi z pięciu krajów członkowskich UE. Skandynawska część korytarza obejmuje zaś połączenie od Oslo aż do Karlskrony. Szwedzka część korytarza objęta została statusem „autostrady morskiej Gdynia-Karlskrona”.

Międzynarodowy korytarz transportowy Bałtyk-Adriatyk, którego wypełnienie na terytorium Polski stanowi autostrada A1 oraz linie kolejowe E-65 oraz Centralna Magistrala Kolejowa ma zarówno w wymiarze krajowym jak i Europejskim niebagatelne znaczenie. Instytucje Wspólnotowe dały temu wyraz umieszczając korytarz Bałtyk-Adriatyk na liście 30 priorytetowych projektów Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T, a także po raz drugi w październiku ubiegłego roku kiedy wraz z fragmentem korytarza Rail Baltica włączono go do prestiżowego korytarza nr 1 w propozycji zmodyfikowanej sieci TEN-T.

Dodatkowym akceleratorem przewozów intermodalnych w Polsce, w tym na osi północ-południe staną się wkrótce kolejowe korytarze transportowe, które w nomenklaturze europejskiej noszą nazwę Railway Freight Corridors (RFC) i powinny zostać wyznaczone we

wszystkich krajach UE do 2015 roku. Zostaną one utworzone na liniach kolejowych, w pierwszej kolejności przeznaczonych do transportu towarów. Zarządzanie infrastrukturą w korytarzach ma być zintegrowane, a standardy utrzymania i transportu zunifikowane. Przez Polskę pobezną najprawdopodobniej dwa szlaki kolejowe, tj. korytarz nr 5: Gdynia - Katowice - Ostrawa/Žylina - Bratysława/Wiedeń - /Klagenfurt - Udine - (Wenecja Bolonia/Rawenna)/Triest - /Graz - Maribor - Lublana - Koper/Triest oraz korytarz nr 8: Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpia - Akwizgran/Berlin - Warszawa - Terespol/Kowno.