



POLSKA AKADEMIA NAUK

INSTYTUT GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA im. S. Leszczyckiego

00-818 Warszawa, ul. Twarda 51/55, <http://www.igipz.pan.pl/>

tel. (22) 6978841, fax (22) 6206221, e-mail: igipz@twarda.pan.pl, <http://www.igipz.pan.pl>

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.)**

RAPORT KOŃCOWY

Zespół ekspercki:

Dr Piotr Rosik (kierownik zespołu)

Prof. dr hab. Tomasz Komornicki

Mgr Karol Kowalczyk

Mgr Barbara Szejgiec

Zespół techniczny:

Mgr Sławomir Goliszek

Mgr Ewa Jankowska

Warszawa, 27 listopada 2014

STRESZCZENIE

Celem badania było przeprowadzenie **analizy inwestycji i działań horyzontalnych zaplanowanych w Polsce do realizacji w latach 2014-2020 pod kątem efektywności funkcjonowania korytarza TEN-T Bałtyk-Adriatyk**. Istotnym elementem prowadzonej analizy była również identyfikacja najważniejszych wąskich gardeł negatywnie wpływających na płynność potoków ruchu oraz projektów komplementarnych, których wdrożenie w dalszym horyzoncie czasowym będzie przyczyniało się do zwiększenia wydajności i podniesienia konkurencyjności krajowej sieci TEN-T.

Cel badania został zrealizowany z wykorzystaniem **pięciu celów szczegółowych**. Do celów szczegółowych należały:

1. Charakterystyka potoków ruchu oraz delimitacja korytarza transportowego TEN-T Bałtyk-Adriatyk w jego części przez terytorium Polski
2. Identyfikacja niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych i działań horyzontalnych w transporcie drogowym, kolejowym i intermodalnym w perspektywie finansowej 2014-2020
3. Identyfikacja inwestycji koniecznych do połączenia transportem drogowym i kolejowym istniejących i planowanych terminali drogowo-kolejowych zlokalizowanych w korytarzu TEN-T
4. Identyfikacja działań o charakterze horyzontalnym, w tym działań o charakterze administracyjnym i organizacyjnych
5. Propozycje realizacji innych inwestycji i działań kompleksowych w perspektywie finansowej 2014-2020 i do roku 2030

Część opracowania poświęcona sytuacji w analizowanym korytarzu transportowym została poprzedzona **charakterystyką natężenia ruchu na sieci drogowej oraz kolejowej, a także w portach morskich** na poziomie całego kraju wzbogaconą kilkunastoma mapami z wykorzystaniem kartodiagramu wstęgowego liniowego (**rozdział drugi**). W celu równoległej analizy dwóch gałęzi transportu (transportu drogowego i kolejowego) wykorzystano znajdujące się w dyspozycji IGiPZ PAN bazy sieciowych danych przestrzennych dotyczące **natężenia ruchu pojazdów samochodowych i pociągów** z 2010 r. Dodatkowo uwzględniono zmiany natężenia ruchu pojazdów samochodowych oraz pociągów dla lat 2000-2010. W celu podkreślenia roli transportu intermodalnego przeprowadzono badanie potoków ruchu pociągów intermodalnych w 2012 r. oraz analizę ruchu kontenerowego w portach morskich.

W **rozdziale trzecim** analizą objęto przede wszystkim odcinki zdefiniowanego korytarza TEN-T. Główny nacisk został zatem położony na te inwestycje, które bezpośrednio dotyczą odcinków leżących w zdefiniowanym korytarzu, w jego części znajdującej się na terytorium Polski. Korytarz TEN-T został podzielony na segmenty oraz ich części. W korytarzu Bałtyk-Adriatyk wydzielono trzy segmenty (zachodni, centralny oraz wschodni), ale z punktu widzenia analizy kartograficznej, natężenia ruchu oraz niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych podjęto decyzję o dodatkowym podziale segmentów na części. Zdefiniowano łącznie pięć obszarów, w których zbadano natężenie ruchu pojazdów samochodowych oraz pociągów, a także dokonano przeglądu inwestycji infrastrukturalnych zrealizowanych w latach 2004-2015, a także zaplanowanych do realizacji w perspektywie budżetowej 2014-2020 i w późniejszym okresie (po 2023 r.).

Rozdział czwarty poświęcono analizie dostępności terminali drogowo-kolejowych zlokalizowanych w korytarzu TEN-T lub w niewielkim oddaleniu od korytarza. Analiza dotyczyła również inwestycji infrastrukturalnych niezbędnych w celu poprawy dostępności terminali. Podjęto się również analizy roli terminali i centrów logistycznych w wojewódzkich dokumentach strategicznych.

W **rozdziale piątym** odniesiono się do oceny działań o charakterze horyzontalnym oraz inwestycji komplementarnych na odcinkach sieci poza zdefiniowanym korytarzem TEN-T do realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020 oraz do roku 2030. Badanie dotyczyło odcinków, które są istotne z punktu widzenia potoków ruchu (jako rozwiązania alternatywne) w ciągach drogowych i kolejowych.

Rozdział szósty poświęcony został identyfikacji barier infrastrukturalnych, administracyjnych oraz operacyjnych a także niezbędnych działań potrzebnych w celu redukcji wyżej wymienionych barier. W przypadku barier administracyjnych oraz operacyjnych analiza w dużej mierze dotyczy problemów na poziomie całego kraju. W kontekście barier infrastrukturalnych główny nacisk został położony na wąskie gardła infrastrukturalne w ciągu analizowanego korytarza TEN-T.

W **rozdziale siódmym** zawarto najważniejsze wnioski i rekomendacje. Opracowanie kończy **spis literatury** oraz **aneks statystyczny**, w którym zawarto według wydzielonych segmentów i ich części w tabelach dokładne wyniki średniodobowego natężenia ruchu pojazdów z 2010 r. w podziale na odcinki i kategorie pojazdów, a także wybrane zapisy dotyczące terminali intermodalnych i centrów logistycznych w wojewódzkich dokumentach strategicznych.

Najważniejsze **wnioski i rekomendacje** wynikające z raportu zostały przedstawione w formie tabeli w rozdziale szóstym. Korytarz TEN-T Bałtyk-Adriatyk (**drogowy**) jest bardzo zróżnicowany pod względem zaawansowania prac inwestycyjnych. Z dużym prawdopodobieństwem można prognozować, że do 2023 r. w segmencie zachodnim korytarza zostanie ukończona większość brakujących fragmentów drogi ekspresowej S3 (być może do ukończenia po 2023 r. zostaną brakujące odcinki w północnym fragmencie trasy pomiędzy Świnoujściem a Goleniowem). W wyniku wzrostu natężenia ruchu konieczna stanie się również modernizacja autostrady A4 między Legnicą a Wrocławiem. W segmencie środkowym korytarza do 2023 r. powinny ukończyć się prace nad brakującym odcinkiem A1 między Częstochową a Pyrzowicami. Prawdopodobnie do 2023 r. zostanie ukończona również Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta. Wąskim gardłem (ale nie krytycznym wąskim gardłem jako dwujezdniowa droga krajowa) zostanie w 2023 r. odcinek między Piotrkowem Trybunalskim a Częstochową. W segmencie wschodnim droga ekspresowa S7 w jej części między Gdańskiem a województwem mazowieckim powinna zostać ukończona już w pierwszej połowie okresu programowania 2014-2020. Kluczowe odcinki trasy w województwie mazowieckim, w tym odcinek wlotowy do Warszawy powinny zostać ukończone natomiast przed 2023 r. Wymagane jest zatem przyspieszenie prac związanych z realizacją tego fragmentu korytarza. W części południowej korytarza do 2023 r. powinny zakończyć się prace nad brakującymi odcinkami tras S1 i S69. Realizację wszystkich brakujących odcinków sieci należy podejmować etapowo z priorytetem dla tych stanowiących obwodnice i drogi wylotowe z dużych miast i aglomeracji. Zaleca się ponadto zwiększenie gęstości węzłów, szczególnie na obszarach aglomeracji, a także wprowadzenie systemu poboru elektronicznego opłat za korzystanie z dróg ekspresowych i autostrad. W kontekście odcinków transgranicznych priorytety po stronie polskiej powinny być uzależnione od tych przyjmowanych w krajach sąsiednich. W zakresie finansowania infrastruktury zaleca się wykorzystanie mechanizmu CEF, a po 2023 r. budowę krótkich kluczowych brakujących fragmentów sieci w formule PPP.

Ze względu na bardzo słabą dostępność lokalną niektórych **terminali drogowo-kolejowych** zaleca się doprowadzenie dróg przynajmniej w kategorii drogi wojewódzkiej do wszystkich terminali powyżej pewnego progu ich możliwości przeładunkowych.

W odniesieniu do korytarza TEN-T w jego **części kolejowej** szczególnie istotnym problemem jest przepustowość węzła kolejowego w Trójmieście oraz na Górnym Śląsku. Na Pomorzu rekomenduje się poprawę dostępności kolejowej do portów morskich oraz uaktywnienie nowych alternatywnych połączeń w zakresie inwestycji komplementarnych, a na Górnym Śląsku – zwiększenie nakładów inwestycyjnych na odtworzenie lub podniesienie parametrów

eksploatacyjnych dwóch kolejowych obwodnic towarowych – południowej i północnej, a także udrożnienie głównych ciągów komunikacji pasażerskiej. Do 2023 r. powinna nastąpić poprawa przepustowości towarowego ciągu transportowego Górny Śląsk - Bydgoszcz – Tczew, a także poprawa dostępności kolejowej do portów morskich w węźle szczecińskim. W najbliższych latach nastąpi również poprawa przepustowości towarowego ciągu transportowego Wrocław Brochów - Jelcz - Opole Groszowice - Kędzierzyn Koźle. Ze względu na spiętrzenie działań inwestycyjnych na kolei pod koniec okresu programowania 2014-2020, zaleca się podjęcie synchronizacji działań inwestycyjnych, w celu zapewnienia alternatywnych objazdów na czas prac remontowych/modernizacyjnych.

Biorąc pod uwagę odcinki **komplementarne** do najważniejszych należy z pewnością w transporcie **drogowym** trasa S5 między Grudziądem, Poznaniem, a Wrocławiem, trasa S7 między Warszawą, Krakowem oraz przejściem granicznym ze Słowacją w Chyżnem, a także trasy łączące Wrocław z Czechami, zarówno znajdująca się częściowo w realizacji trasa Legnica-Lubawka (S3) jak i postulowane przez Wykonawcę raportu odcinki Wrocław-Kłodzko-Brno oraz Wrocław-Wałbrzych-Bolków. Niezbędna jest poprawa stanu łącznika S1 między Katowicami a autostradą A1. Należy rozważyć również budowę zewnętrznej obwodnicy Warszawy na odcinku Mszczonów-Płońsk (w standardzie drogi ekspresowej). W infrastrukturze **kolejowej** niska przepustowość oraz słaby stan infrastruktury zapewniającej przewozy towarowe ze Szczecina do Wrocławia, z pominięciem Poznania powinny zostać poprawione w wyniku rewitalizacji linii kolejowej nr 273 (magistrali nadodrzańskiej) na odcinku Wrocław – Szczecin. Konieczne są również planowane inwestycje na Pomorzu w postaci budowy łącznicy kolejowej Łąg - Łąg Południowy pomiędzy liniami nr 201 i 203, budowy dodatkowego toru szlakowego na linii kolejowej nr 201, na odcinku Maksymilianowo - Kościerzyna - Gdańsk Osowa oraz elektryfikacji linii między Maksymilianowem a Gdynią Główną, a także elektryfikacja linii nr 203 na odcinku Łąg – Tczew.

SPIS TREŚCI

1.	Wprowadzenie. Cel badania wraz z uzasadnieniem. Struktura opracowania. Delimitacja korytarza	9
2.	Charakterystyka natężenia ruchu na sieci drogowej, kolejowej oraz w portach morskich na poziomie krajowym	14
2.1	Analiza natężenia ruchu drogowego na poziomie krajowym	14
2.1.1	Ruch pojazdów osobowych	14
2.1.2	Ruch pojazdów ciężarowych	16
2.1.3	Prognoza zmian natężenia ruchu	18
2.2	Analiza natężenia ruchu pociągów na poziomie krajowym	20
2.2.1	Ruch pociągów pasażerskich	20
2.2.2	Ruch pociągów towarowych	20
2.2.3	Ruch pociągów intermodalnych	23
2.3	Analiza ruchu w portach morskich	26
3.	Charakterystyka korytarza transportowego w ujęciu segmentowym Bałtyk-Adriatyk wraz z identyfikacją inwestycji infrastrukturalnych w perspektywie finansowej 2014-2020	28
3.1	Część północna segmentu zachodniego	28
3.2	Część środkowa segmentu zachodniego	36
3.3	Część północna segmentu centralnego i wschodniego	42
3.4	Część środkowa segmentu centralnego i wschodniego	53
3.5	Część południowa segmentu zachodniego, centralnego i wschodniego	61
4.	Identyfikacja inwestycji koniecznych do połączenia transportem drogowym i kolejowym istniejących i planowanych terminali drogowo-kolejowych	70
4.1	Delimitacja terminali	70
4.2	Dostępność terminali	72
4.2.1	Porty morskie Trójmiasta	72
4.2.2	Górnośląski Okręg Przemysłowy	78
4.2.3	Aglomeracja poznańska	82
4.2.4	Aglomeracja wrocławska	85
4.2.5	Aglomeracja warszawska	88
4.2.6	Zespół portów Szczecin-Świnoujście	91
4.2.7	Pozostałe terminale	94
4.3	Terminale i centra logistyczne w wojewódzkich dokumentach strategicznych	103
5.	Propozycje realizacji innych inwestycji i działań komplementarnych w perspektywie finansowej 2014-2020 i do roku 2030	109
5.1	Inwestycje komplementarne – założenia analizy	109
5.2	Powiązania funkcjonalne	110
5.3	Inwestycje komplementarne w korytarzu TEN-T Bałtyk-Adriatyk	114
6.	Identyfikacja barier infrastrukturalnych, operacyjnych i administracyjnych oraz działań o charakterze horyzontalnym	124
6.1	Bariery i działania – założenia analizy	124
6.2	Identyfikacja barier i działań infrastrukturalnych	124
6.3	Identyfikacja barier i działań operacyjnych i administracyjnych	130
7.	Najważniejsze wnioski i rekomendacje	140
8.	Literatura	145
	Aneks statystyczny	151

1. WPROWADZENIE. CEL BADANIA WRAZ Z UZASADNIENIEM. STRUKTURA OPRACOWANIA I DELIMITACJA KORYTARZA

Uzasadnienie badania

Rozpoczęcie perspektywy budżetowej Unii Europejskiej na lata 2014-2020 przyniosło wprowadzony przez Komisję Europejską nowy system wdrażania sieci TEN-T, oparty o dwupoziomą strukturę, składającą się z **sieci bazowej** (*core network*) i **kompleksowej** (*comprehensive network*). Uzgodniono również wdrożenie tzw. korytarzy sieci bazowej, jako dodatkowego instrumentu służącego lepszej koordynacji wdrażania projektów transportowych na sieci bazowej TEN-T w perspektywie lat 2014-2020 na szczeblu ponadnarodowym. Kwestia utworzenia korytarzy sieci bazowej TEN-T uregulowana została na podstawie dwóch nowych rozporządzeń PE i Rady UE: Rozporządzenia TEN-T (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 Rozporządzenia CEF (Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument "Łącząc Europę"). Instrument CEF ma charakter innowacyjny z punktu widzenia zasad finansowania. Zasady te obligują do bardzo starannego i celowego doboru odcinków infrastruktury, które miałyby uzyskać wsparcie za pomocą tego instrumentu.

Z dziewięciu korytarzy sieci bazowej w całej Unii Europejskiej dwa **korytarze sieci** są poprowadzone przez terytorium Polski i mają następujący przebieg (podkreślono te części korytarzy które znajdują się na terytorium Polski oraz na obszarach transgranicznych):

1. Korytarz Bałtyk – Adriatyk: Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków, Gdańsk – Warszawa – Katowice, Katowice – Ostrava – Brno – Wien, Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava, Katowice – Żilina – Bratislava – Wien, Wien – Graz– Villach – Udine – Trieste, Udine – Venezia – Padova – Bologna – Rawenna, Graz – Maribor –Ljubljana – Koper/Trieste;

2. Korytarz Morze Północne – Bałtyk: Helsinki – Tallinn – Riga, Ventspils – Riga, Riga – Kaunas, Klaipeda – Kaunas – Vilnius, Kaunas – Warszawa, PL/BY border – Warszawa – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hamburg, Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover, Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven, Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht, Utrecht – Amsterdam, Utrecht – Rotterdam – Antwerpen, Hannover – Köln – Antwerpen;

Na rok 2014 zaplanowano opracowanie tzw. **planów pracy dla korytarzy sieci bazowej**, które będą kluczowym dokumentem dla rozwoju korytarzy. Niniejszy raport poświęcony jest analizie korytarza Bałtyk-Adriatyk w jego części na terytorium Polski.

Cel badania

Celem badania było przeprowadzenie analizy inwestycji i działań horyzontalnych zaplanowanych w Polsce do realizacji w latach 2014-2020 pod kątem efektywności funkcjonowania korytarza TEN-T Bałtyk-Adriatyk. Istotnym elementem prowadzonej analizy była również identyfikacja najważniejszych wąskich gardeł negatywnie wpływających na płynność potoków ruchu oraz projektów komplementarnych, których wdrożenie w dalszym horyzoncie czasowym będzie przyczyniało się do zwiększenia wydajności i podniesienia konkurencyjności krajowej sieci TEN-T.

W tym kontekście istotne stało się określenie **harmonogramu realizacji projektów inwestycyjnych**. Ocena planów inwestycyjnych pod kątem ich etapowania jest warunkiem prawidłowej priorytetyzacji działań, co pozostaje zgodne z zapisami zawartymi w KPZK 2030 (KPZK 2030). Przeprowadzona analiza pozwoliła ocenić w jakim stopniu zaplanowane do realizacji w latach

2014-2020 inwestycje transportowe na szczeblu krajowym i regionalnym będą wpływały na efektywność funkcjonowania korytarzy sieci bazowej TEN-T. Wartością dodaną jest również przeanalizowanie konieczności realizacji **projektów komplementarnych**, których wdrożenie w dalszej perspektywie w istotny sposób przyczyni się do optymalizacji wykorzystania sieci TEN-T.

Cel badania został zrealizowany z wykorzystaniem **pięciu celów szczegółowych**. Do celów szczegółowych należą:

1. Charakterystyka potoków ruchu oraz delimitacja korytarza transportowego TEN-T Bałtyk-Adriatyk w jego części przez terytorium Polski
2. Identyfikacja niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych i działań horyzontalnych w transporcie drogowym, kolejowym i intermodalnym w perspektywie finansowej 2014-2020
3. Identyfikacja inwestycji koniecznych do połączenia transportem drogowym i kolejowym istniejących i planowanych terminali drogowo-kolejowych zlokalizowanych w korytarzu TEN-T
4. Identyfikacja działań o charakterze horyzontalnym, w tym działań o charakterze administracyjnym i organizacyjnych
5. Propozycje realizacji innych inwestycji i działań kompleksowych w perspektywie finansowej 2014-2020 i do roku 2030

Struktura opracowania

Część opracowania poświęcona sytuacji w analizowanym korytarzu transportowym została poprzedzona **charakterystyką natężenia ruchu na sieci drogowej oraz kolejowej, a także w portach morskich** na poziomie całego kraju wzbogaconą kilkunastoma mapami z wykorzystaniem kartodiagramu wstęgowego liniowego (**rozdział drugi**). W celu równoległej analizy dwóch gałęzi transportu (transportu drogowego i kolejowego) wykorzystano znajdujące się w dyspozycji IGiPZ PAN bazy sieciowych danych przestrzennych dotyczące **natężenia ruchu pojazdów samochodowych i pociągów** z 2010 r. (ostatnie dostępne dane dotyczące natężenia ruchu pojazdów wykonano w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu 2010 oraz będące w dyspozycji IGiPZ PAN dane dotyczące sieci zarządzanej przez PKP PLK). Dodatkowo uwzględniono zmiany natężenia ruchu pojazdów samochodowych (osobowych i ciężarowych) oraz pociągów (pasażerskich i towarowych) dla lat 2000-2010. W celu podkreślenia roli transportu intermodalnego przeprowadzono badanie potoków ruchu pociągów intermodalnych w 2012 r. Rozdział 2 kończy się analizą ruchu kontenerowego w portach morskich.

W **rozdziale trzecim** zakres przestrzenny badania został znacznie ograniczony. Analizą objęto przede wszystkim odcinki zdefiniowanego korytarza TEN-T. Główny nacisk został zatem położony na te inwestycje, które bezpośrednio dotyczą odcinków leżących w zdefiniowanym korytarzu, w jego części znajdującej się na terytorium Polski. Korytarz TEN-T został podzielony na segmenty oraz ich części. W korytarzu Bałtyk-Adriatyk wydzielono trzy segmenty (zachodni, centralny oraz wschodni), ale z punktu widzenia analizy kartograficznej, natężenia ruchu oraz niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych podjęto decyzję o dodatkowym podziale segmentów na części. Zdefiniowano łącznie pięć obszarów, w których zbadano natężenie ruchu pojazdów samochodowych oraz pociągów, a także dokonano przeglądu inwestycji infrastrukturalnych zrealizowanych w latach 2004-2015, a także zaplanowanych do realizacji w perspektywie budżetowej 2014-2020 i w późniejszym okresie (po 2023 r.).

Rozdział czwarty poświęcono analizie dostępności terminali drogowo-kolejowych zlokalizowanych w korytarzu TEN-T lub w niewielkim oddaleniu od korytarza. Analiza dotyczyła również inwestycji infrastrukturalnych niezbędnych w celu poprawy dostępności terminali. W korytarzu Bałtyk-Adriatyk podzielono istniejące i planowane terminale drogowo-kolejowe według ich lokalizacji na te zlokalizowane w portach morskich Trójmiasta, Górnośląskim Okręgu Przemysłowym,

aglomeracji poznańskiej, aglomeracji warszawskiej, aglomeracji wrocławskiej, zespole portów morskich Szczecin-Świnoujście, a także opisano pozostałe terminale zlokalizowane w centralnej Polsce. Podjęto się również analizy roli terminali i centrów logistycznych w wojewódzkich dokumentach strategicznych.

W **rozdziale piątym** odniesiono się do oceny działań o charakterze horyzontalnym oraz inwestycji komplementarnych na odcinkach sieci poza zdefiniowanym korytarzem TEN-T do realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020 oraz do roku 2030. Badanie dotyczyło odcinków, które są istotne z punktu widzenia potoków ruchu (jako rozwiązania alternatywne) w ciągach drogowych i kolejowych. W przypadku odcinków transgranicznych pod uwagę wzięto koncepcje rozwoju infrastruktury w krajach sąsiednich.

Rozdział szósty poświęcony został identyfikacji barier infrastrukturalnych, administracyjnych oraz operacyjnych a także niezbędnych działań potrzebnych w celu redukcji wyżej wymienionych barier. W przypadku barier administracyjnych oraz operacyjnych analiza w dużej mierze dotyczy problemów na poziomie całego kraju. W kontekście barier infrastrukturalnych główny nacisk został położony na wąskie gardła infrastrukturalne w ciągu analizowanego korytarza TEN-T.

W **rozdziale siódmym** zawarto najważniejsze wnioski i rekomendacje. Opracowanie kończy **spis literatury** oraz **aneks statystyczny**, w którym zawarto według wydzielonych segmentów i ich części w tabelach dokładne wyniki średniodobowego natężenia ruchu pojazdów z 2010 r. w podziale na odcinki i kategorie pojazdów, a także wybrane zapisy dotyczące terminali intermodalnych i centrów logistycznych w wojewódzkich dokumentach strategicznych.

Delimitacja korytarza

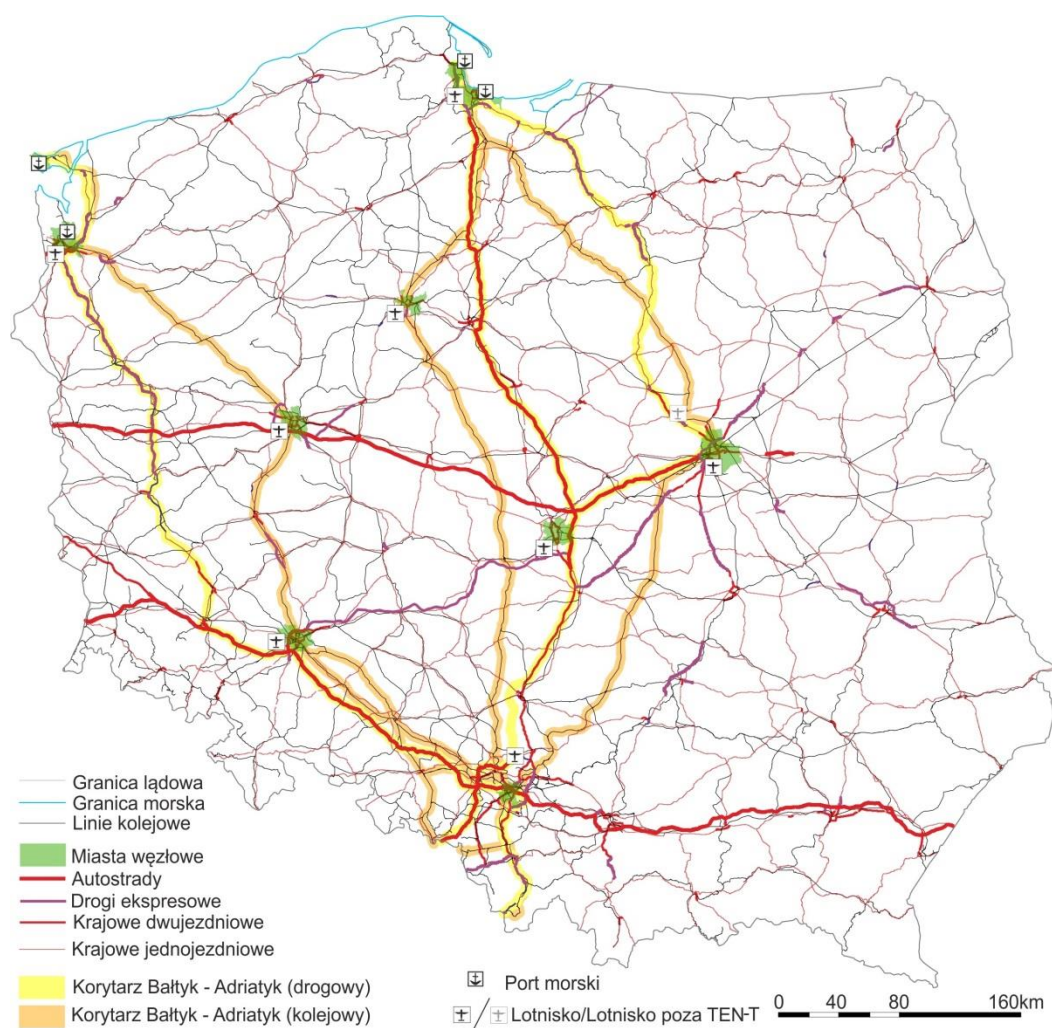
Delimitacja odcinków sieci drogowej i kolejowej, a także punktów/miast węzłowych zlokalizowanych w korytarzu TEN-T Bałtyk-Adriatyk została wykonana z wykorzystaniem odpowiednich dokumentów unijnych. Dokładny obraz części korytarza TEN-T w jego przebiegu przez terytorium Polski przedstawiono na ryc. 1.1.

Obiekty infrastrukturalne w korytarzach TEN-T dzielą się na obiekty węzłowe oraz obiekty liniowe. Obiekty węzłowe zgrupowane na potrzeby niniejszego opracowania w cztery kategorie: miasta węzłowe (lub szerzej aglomeracje węzłowe), porty lotnicze, porty morskie oraz terminale drogowe-kolejowe.

Delimitacja obiektów węzłowych (z wyjątkiem terminali drogowo-kolejowych opisanych szerzej w rozdziale czwartym) została wykonana w oparciu o delimitację zastosowaną w dwóch Draft Final Reports (tab. 1.1).

Delimitacja obiektów liniowych, do których należą linie kolejowe oraz drogi została wykonana z wykorzystaniem Draft Final Report. Podział korytarza Bałtyk-Adriatyk na segmenty (zachodni, centralny i wschodni) jest również zgodny z Draft Final Report (Baltic-Adriatic Core... 2014). Natomiast wydzielenie części poszczególnych segmentów korytarza Bałtyk-Adriatyk jest autorskie i służy przede wszystkim prezentacji kartograficznej (por. tab. 1.2). Podział korytarza na segmenty i części uwzględnia najważniejsze obiekty węzłowe (przede wszystkim aglomeracje węzłowe), które mogą pojawić się kilkakrotnie przy prezentacji kartograficznej poszczególnych części korytarza.

Delimitacja odcinków transgranicznych w korytarzu Bałtyk-Adriatyk prowadzi do wyodrębnienia trzech transgranicznych odcinków kolejowych: Chałupki – Bohumín/Ostrava, CZ, Zbrzydowice – Petrovice u Karviné, CZ i Zwardoń – Skalité, SK, oraz dwóch transgranicznych odcinków drogowych: Gorzyczki – Věřňovice, CZ i Zwardoń – Skalité, SK (por. tab. 1.2).



Ryc. 1.1. Przebieg korytarza Bałtyk-Adriatyk przez terytorium Polski

Tabela 1.1. Delimitacja infrastrukturalnych obiektów węzłowych w miastach (aglomeracjach) węzłowych w korytarzu Bałtyk-Adriatyk

Miasta węzłowe	Porty lotnicze (na sieci bazowej)	Porty morskie (na sieci bazowej)
Gdynia, Gdańsk	Gdańsk im. Lecha Wałęsy	Gdańsk, Gdynia
Warszawa	Warszawa Okęcie (Chopina); Warszawa - Modlin (lotnisko poza siecią TEN-T)	
Łódź	Łódź Lublinek	
Katowice	Katowice Pyrzowice	
Szczecin, Świnoujście	Szczecin Goleniów	Szczecin, Świnoujście
Poznań	Poznań Ławica	
Wrocław	Wrocław Starachowice	
Bydgoszcz (kompleksowa)	Bydgoszcz (kompleksowa)	

Źródło: opracowanie własne na podstawie Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study Draft Final Report, 2014, LeighFisher Limited Jacobs Polska NDCON, Paradigma, ASTRA-PROJEKT d.o.o.

Tabela 1.2. Delimitacja infrastrukturalnych obiektów liniowych w korytarzu Bałtyk-Adriatyk

	Linie kolejowe		Drogi	
	Nr linii	Odcinek	Nr drogi	Odcinek
Część północna segmentu zachodniego	401	Świnoujście - Szczecin Dąbie	A6/S3/DK3	Świnoujście-Autostrada A2 (węzeł Jordanowo)
	351	Szczecin Główny - Poznań		
Część środkowa segmentu zachodniego	271	Poznań - Wrocław	S3/DK3	Autostrada A2 (węzeł Jordanowo)-Legnica (autostrada A4)
			A4	Legnica (autostrada A4)-Wrocław (węzeł Bielany Wrocławskie)
Część północna segmentu centralnego i wschodniego	201, 202	Gdynia – Gdańsk	S6	Gdynia-Gdańsk (Rusocin)
	9	Gdańsk – Tczew	S7/DK7	Gdańsk-Warszawa (planowany węzeł S7/S8)
	131	Tczew – Ponętów	A1/DK1	Gdańsk (Rusocin) – Kutno (węzeł Kutno Wschód)
	203	Tczew - Łąg (<i>odcinek alternatywny – sieć kompleksowa</i>)		
	201	Łąg Północ - Maksymilianowo (<i>odcinek alternatywny – sieć kompleksowa</i>)		
	9	Tczew – Warszawa Wschodnia		
	1/2	Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia		
Część środkowa segmentu centralnego i wschodniego	131	Ponętów – Chorzów Batory	A2	Warszawa (planowany węzeł S7/S8)-Łódź (węzeł Łódź Północ)
	1	Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki	A1/DK1	Kutno (węzeł Kutno Wschód) – Łódź – Pyrzowice – Gliwice (autostrada A4; węzeł Sośnica)
	4	Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie	S8/DK8	Warszawa-Piotrków Trybunalski (<i>odcinek alternatywny – sieć kompleksowa</i>)
	1	Zawiercie – Katowice		
Część południowa segmentu zachodniego, centralnego i wschodniego	132/277	Wrocław – Opole Groszowice	A4	Wrocław (węzeł Bielany Wrocławskie)-Katowice (węzeł Murckowska)
	136	Opole Groszowice – Kędzierzyn Koźle	S1/DK1*	Katowice- Bielsko-Biała
	151	Kędzierzyn Koźle – Chałupki – (Bohumín/Ostrava, CZ) (w tym odcinek transgraniczny Chałupki – Bohumín/Ostrava, CZ)	S69/DK69	Bielsko Biała – Zwardoń – (Skalité, SK) (w tym odcinek transgraniczny Zwardoń – Skalité, SK)
	137	Kędzierzyn Koźle – Gliwice Łabędy – Chorzów Batory	A1	Autostrada A4 (węzeł Sośnica) – Gorzyczki – (Věřňovice, CZ) (w tym odcinek transgraniczny Gorzyczki – Věřňovice, CZ)
	132/135	Opole - Gliwice Łabędy		
	137	Chorzów Batory - Katowice		
	139	Katowice – Czechowice Dziedzice (Most Wisła) – Zwardoń – (Skalité, SK) (w tym odcinek transgraniczny Zwardoń – Skalité, SK)		
	150, 93	Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice – (Petrovice u Karviné, CZ) (w tym odcinek transgraniczny Zebrzydowice – Petrovice u Karviné, CZ)		

*Wykonawca bazował na delimitacji z wykorzystaniem Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study 2nd Progress Report, w którym w korytarzu TEN-T Bałtyk-Adriatyk nie wyodrębniono odcinka S1 Pyrzowice-Katowice. Odcinek ten pojawił się dopiero w trzecim Progress Report czyli w momencie gdy prace nad niniejszym raportem były mocno zaawansowane.

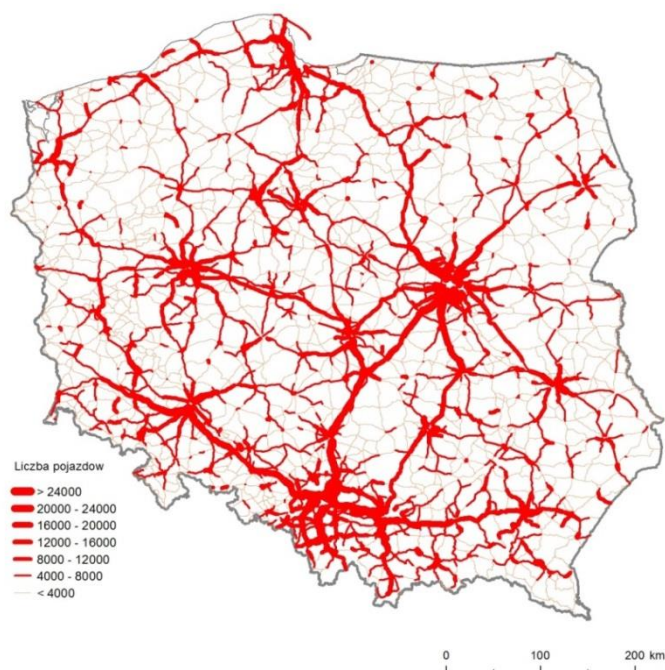
Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study Draft Final Report, 2014, LeighFisher Limited Jacobs Polska NDCON, Paradigma, ASTRA-PROJEKT d.o.o.

2. CHARAKTERYSTYKA NATĘŻENIA RUCHU NA SIECI DROGOWEJ, KOLEJOWEJ ORAZ W PORTACH MORSKICH NA POZIOMIE KRAJOWYM

2.1 ANALIZA NATĘŻENIA RUCHU DROGOWEGO NA POZIOMIE KRAJOWYM

2.1.1 RUCH POJAZDÓW OSOBOWYCH

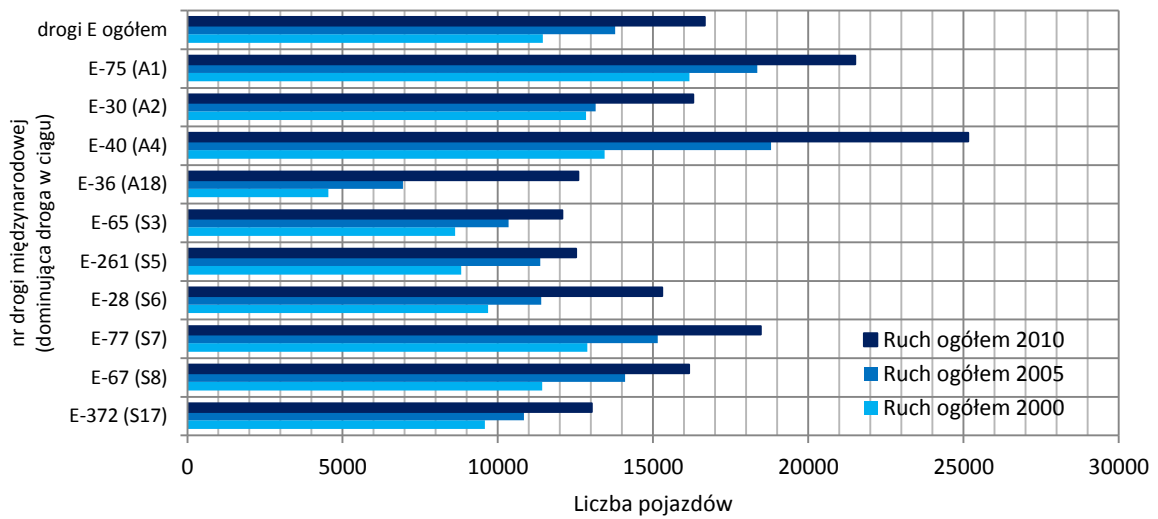
W Polsce ostatni pomiar ruchu w 2010 r. na sieci zamiejsczych dróg krajowych i wojewódzkich wykazał, że **średniodobowe natężenie ruchu** na autostradach wyniosło 23,3 tys. poj., a na drogach ekspresowych nie przekraczało 20 tys. Na sieci zamiejsczych dróg krajowych najbardziej obciążonym odcinkiem była droga ekspresowa S86 między Sosnowcem a Katowicami (ponad 104 tys. poj./24h). Szczególnie intensywny ruch ma miejsce w aglomeracjach (warszawskiej, górnośląskiej, trójmiejskiej, poznańskiej, wrocławskiej, krakowskiej i łódzkiej), na odcinkach dojazdowych, przede wszystkim wykorzystywanych przez osoby dojeżdżające do pracy transportem indywidualnym do dużych ośrodków miejskich. W ujęciu korytarzowym wysokie **natężenie ruchu pojazdów osobowych** cechowało przede wszystkim korytarz między Warszawą a Katowicami i granicą z Czechami (DK8/S8/DK1/S1/A1) oraz ciąg drogowy autostrady A4 (w zasadzie na całym przebiegu między węzłem Krzyżowa a Przemyśłem natężenie powyżej 15 tys. poj. osobowych/24h), a także choć w mniejszym stopniu autostrada A2 między Poznaniem a Koninem i DK7/S7 na odcinku między Płońskiem a Jędrzejowem oraz Elblągiem i Gdańskiem (natężenie powyżej 10 tys. poj. osobowych/24h). W 2010 r. brak odcinka autostrady A2 między Łodzią a Warszawą skutkowało również dużym obciążeniem ruchu na drogach krajowych nr 14/92 między Strykowem, Łowiczem i Warszawą (ryc. 2.1; szczegółowy obraz natężenia ruchu pojazdów osobowych w korytarzu Bałtyk-Adriatyk został przedstawiony w ujęciu segmentowym w rozdziale trzecim).



Ryc. 2.1. Natężenie ruchu pojazdów osobowych (samochodów osobowych, autobusów, mikrobusów i motocykli) na sieci zamiejsczych dróg krajowych i wojewódzkich w 2010 r.

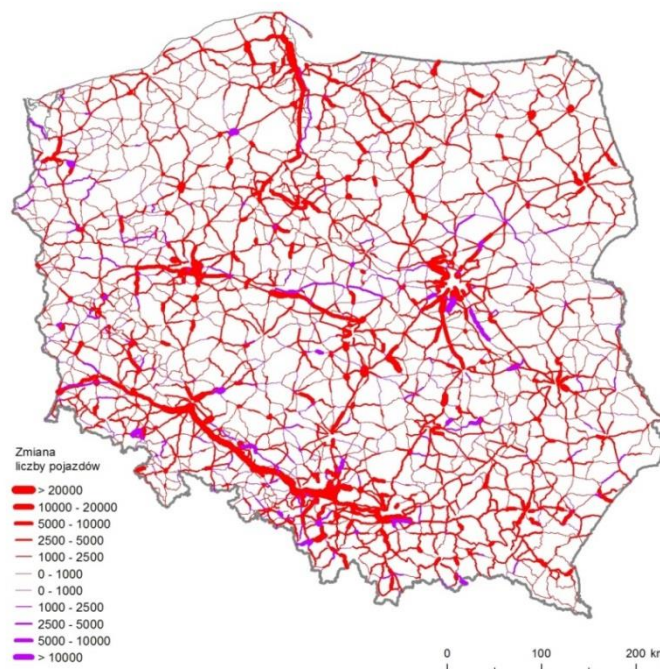
Źródło: opracowanie własne.

W latach 2000-2010 ruch drogowy ogółem na sieci dróg międzynarodowych wzrósł w Polsce o 46%. Wzrost ten był nierównomierny, od około 30% wzrostu w ciągach komunikacyjnych dróg nr 1 i 2 do prawie 90% wzrostu w ciągu komunikacyjnym drogi nr 4 (ryc. 2.2 i 2.3).



Ryc. 2.2. Dynamika średniodobowego ruchu pojazdów ogółem na drogach międzynarodowych w latach 2000-2010

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Ruch drogowy 2000,2005, 2010*.

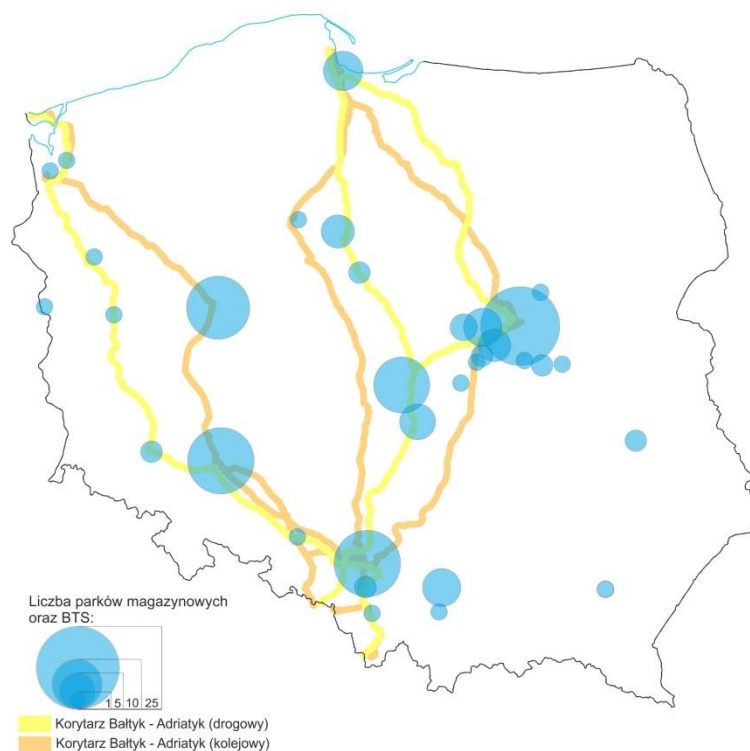


Ryc. 2.3. Zmiana średniodobowego natężenia ruchu pojazdów osobowych (samochodów osobowych, autobusów, mikrobusów i motocykli) na sieci zamiejskich dróg krajowych i wojewódzkich w latach 2000-2010 r. (kolor czerwony – wzrost; kolor fioletowy – spadek)

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych GDDKiA.

2.1.2 RUCH POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH

Ruch pojazdów ciężarowych (lekkich samochodów ciężarowych (dostawczych), samochodów ciężarowych bez przyczep i z przyczepami) był w 2010 r. wyraźnie skoncentrowany na ciągach autostrad A2 i A4 (ruch przekraczający na większości odcinków 10 tys. pojazdów na dobę). Najwyższe średniodobowe natężenie ruchu pojazdów ciężarowych zaobserwowano na odcinku autostrady A1 w Piotrkowie Trybunalskim (ponad 19 tys. pojazdów ciężarowych, w tym ponad 12 tys. pojazdów ciężarowych z przyczepami). Wysoki ruch pojazdów ciężarowych charakteryzował również układ skośny od granicy z Litwą w Budzisku, przez Warszawę w kierunku południowym drogami DK8/S8/DK1/A1/S1 do granicy z Czechami. Na uwagę zasługuje duży udział ruchu pojazdów ciężarowych w województwie podlaskim na dwóch drogach krajowych prowadzących do przejścia granicznego w Budzisku (DK8 i DK61), na DK50/DK62 dookoła Warszawy, DK7/S7 (przede wszystkim na odcinku między Warszawą a Kielcami), a także w ciągach dróg S3/DK3 i A1/DK1. Brak dróg ekspresowych i autostrad w Polsce Wschodniej skutkuje rozłożeniem ruchu ciężarowego na wiele dróg lokalnych, podczas gdy w Polsce zachodniej i południowej ruch ciężarowy wyraźnie koncentruje się na głównych ciągach autostradowych. Jednym ze źródeł potoków ładunków w transporcie ciężarowym są magazyny, oraz szerzej – centra logistyczne, zlokalizowane w Polsce jak dotąd głównie na obszarze aglomeracji (ryc. 2.4).

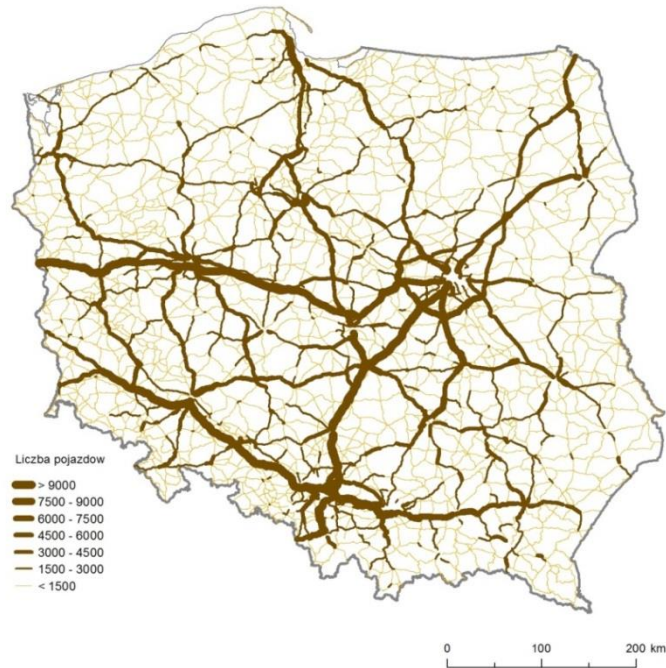


Ryc. 2.4. Liczba obiektów magazynowych (parków magazynowych oraz BTS) względem korytarza Bałtyk-Adriatyk

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Rynek powierzchni magazynowych w Polsce* (2012).

Koncentracja ruchu ciężarowego na głównych ciągach autostrad jest szczególnie widoczna na odcinkach przygranicznych. Na najbardziej obciążonym ruchem ciężarowym odcinku przygranicznym w Świecku liczba pojazdów ciężarowych z przyczepami (ponad 8000 pojazdów) przewyższyła liczbę samochodów osobowych przekraczających granicę państwa. W korytarzu Bałtyk-Adriatyk podobna sytuacja miała miejsce na przejściu granicznym w Cieszynie (aktualnie większość pojazdów ciężarowych kieruje się na przejście graniczne w Gorzyczkach, a ruch pojazdów rozkłada się bardziej

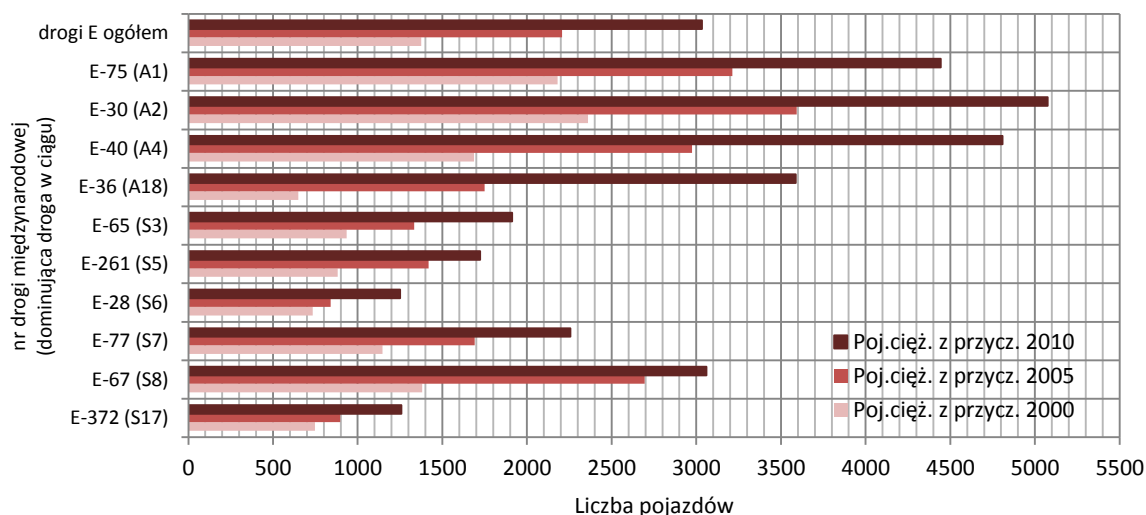
proporcjonalnie między przejściami w Cieszynie i Gorzyczkach). Z kolei w aglomeracjach i na dojazdach do dużych miast, gdzie często mają miejsce ograniczenia w ruchu pojazdów ciężarowych, ich udział w ruchu jest relatywnie niższy w relacji do ruchu samochodów osobowych (ryc. 2.5; szczegółowy obraz natężenia ruchu pojazdów ciężarowych został przedstawiony w ujęciu segmentowym w rozdziale trzecim).



Ryc. 2.5. Natężenie ruchu pojazdów ciężarowych (samochodów dostawczych, ciężarowych bez przyczep i z przyczepami) na sieci zamiejskich dróg krajowych i wojewódzkich w 2010 r.

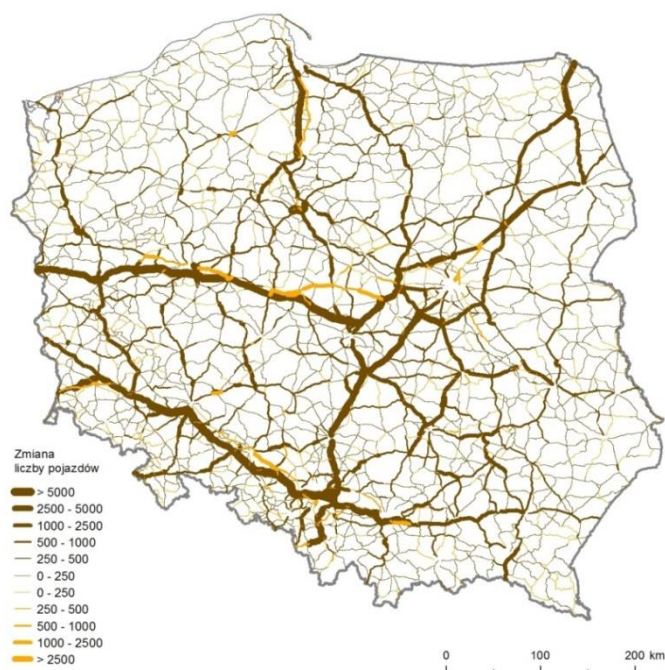
Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych GDDKiA.

W latach 2000-2010 wzrost natężenia pojazdów ciężarowych był znacznie wyższy niż analogiczny wskaźnik dla pojazdów osobowych. Tylko ruch pojazdów ciężarowych z przyczepami wzrósł w tym okresie na drogach międzynarodowych o 120%. Najniższe wzrosty cechowały ciągi komunikacyjne dróg nr 5 i 6 (wzrosty poniżej 100%). Natomiast w ciągu drogi krajowej nr 4 (przede wszystkim autostrada A4) wzrost ten był prawie trzykrotny, a na DK18 ponad pięciokrotny (ryc. 2.6 i 2.7).



Ryc. 2.6. Dynamika średniodobowego ruchu pojazdów ciężarowych z przyczepami na drogach międzynarodowych w latach 2000-2010

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Ruch drogowy 2000, 2005, 2010*.



Ryc. 2.7. Zmiana średniodobowego natężenia ruchu pojazdów ciężarowych (samochodów dostawczych, ciężarowych bez przyczep i z przyczepami) na sieci zamiejskich dróg krajowych i wojewódzkich w latach 2000-2010 r. (kolor brązowy – wzrost; kolor pomarańczowy – spadek)

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych GDDKiA.

2.1.3 PROGNOZA ZMIAN NATĘŻENIA RUCHU

Prognoza zmian natężenia ruchu pojazdów samochodowych w analizowanych korytarzach (szczególnie po 2023 r.) została opracowana w oparciu o trendy ekonomiczne, społeczne oraz

kulturowe w kontekście procesów zachodzących w Europie, kraju i ich wpływu na natężenie ruchu w korytarzu.

Tabela 2.1. Wpływ trendów krajowych oraz w krajach sąsiadujących z Polską na zmiany natężenia ruchu w korytarzu TEN-T w Polsce w kolejnych dekadach (analiza korytarzowa oraz lokalna)

	Prawdopodobny scenariusz –Europa (głównie kraje sąsiadujące z Polską)	Prawdopodobny scenariusz – Polska (analiza krajowa i korytarzowa)	Wpływ na natężenie ruchu w korytarzu TEN-T
Procesy suburbanizacji oraz wyludnienia się peryferii	Dalszy napływ ludności do miast. Brak wpływu na natężenie ruchu w korytarzu TEN-T na obszarze Polski	Silne procesy suburbanizacyjne w głównych aglomeracjach kraju, przede wszystkim w aglomeracji warszawskiej. Spadek liczby ludności na obszarach peryferyjnych	Dalszy intensywny wzrost w miastach i strefach podmiejskich. Spadek natężenia ruchu na obszarach peryferyjnych kraju
Ruch tranzytowy	W długiej perspektywie nowe możliwości transportu towarów (np. połączenia kolejowe lub drogowe z Chinami), ale w najbliższej dekadzie nadal dominujący transport morski (dla transportu z udziałem portów morskich zachodniej Europy utrzymująca się potrzeba tranzytu ciężarowego przez Polskę)	Prawdopodobny w długiej perspektywie wzrost znaczenia tranzytu do/z Rosji, Ukrainy i Białorusi. Wzrost znaczenia portów w Trójmieście oraz w mniejszym stopniu, również zespołu portów Szczecin-Świnoujście. Wzrost natężenia ruchu w korytarzu TEN-T Bałtyk-Adriatyk z wykorzystaniem autostrady A1 (w dużo mniejszym stopniu również S3)	Dalsza silna koncentracja ruchu na głównych ciągach dróg krajowych, przede wszystkim o charakterze równoleżnikowym (A4, A2) oraz południkowym i skośnym (A1, S8 w mniejszym stopniu S3)
Rozbudowa sieci drogowej	Możliwy wpływ dla korytarza TEN-T Bałtyk-Adriatyk – przy realizacji wybranych południkowych ciągów drogowych w Czechach i na Słowacji	Znaczny wzrost tzw. ruchu wzbudzonego w wybranych relacjach przy założeniu domknięcia sieci (ok. 2023 r.) np. w ciągach dróg prowadzących do Warszawy S3-A2 (relacja Szczecin-Warszawa), S8-A1-A2 (relacja Wrocław-Warszawa) i innych (np. A1-S5-A2 dla relacji Trójmiasto-Poznań-Niemcy); możliwa budowa centrów logistycznych przy nowych węzłach (ruch wzbudzony)	Niewielki wpływ na wzrost ruchu (wynikający z relatywnie niedużego udziału podróży długich w średniobodowym natężeniu ruchu)
Modernizacja sieci kolejowej	Podobnie jak w transporcie drogowym niewielkie znaczenie dla natężenia ruchu w Polsce. W Czechach i na Słowacji dominują układy równoleżnikowe.	Prawdopodobne znaczne skrócenie czasu podróży w wybranych relacjach np. Warszawa-Gdańsk (korytarz TEN-T Bałtyk-Adriatyk). Przy modernizacji węzłów kolejowych w dużych aglomeracjach (np. w aglomeracji warszawskiej) możliwy wpływ na wzrost udziału kolei w ruchu aglomeracyjnym	Możliwość większego wpływu w postaci spadku natężenia ruchu drogowego tylko w wybranych relacjach np. Warszawa-Gdańsk (korytarz TEN-T Bałtyk-Adriatyk). Natomiast większy na natężenie ruchu przy modernizacji kolei w aglomeracjach
Połączenia lotnicze	Wzrost znaczenia międzykontynentalnych połączeń lotniczych, głównie do Azji (brak większego wpływu na ruch drogowy w Polsce)	Wysoce prawdopodobny dalszy wzrost ruchu lotniczego w przewozach krajowych (wzrost o prawie 90% w latach 2010-2012). Scenariusze wpływu na natężenie ruchu drogowego są możliwe jedynie w oparciu o analizę równoleżnikowego rozwoju sieci kolejowej i drogowej dla każdej relacji	Możliwe przesunięcia międzygałęziowe na wybranych trasach. Znaczenie jedynie dla dłuższych podróży (ich udział w ogóle ruchu jest jednak niewielki)

W ruchu pojazdów osobowych do roku 2023 można spodziewać się dalszego wzrostu natężenia ruchu na obszarze aglomeracji, szczególnie tych, które ulegają intensywnym procesom

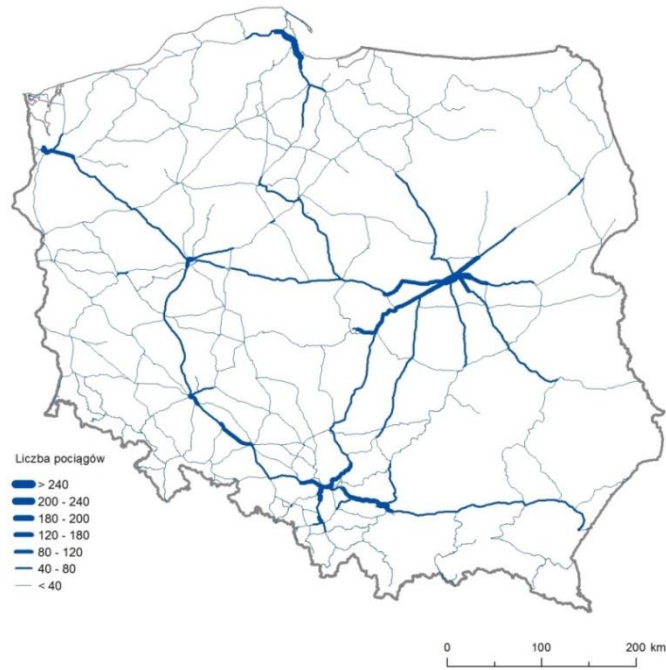
suburbanizacyjnym. Rozbudowa sieci drogowej będzie miała również duży wpływ na przesunięcia ruchu w wybranych korytarzach. W mniejszym stopniu na zmiany natężenia ruchu będą miały przesunięcia międzygałęziowe popytu (np. w wyniku równoległych inwestycji infrastrukturalnych na kolei) (tab. 2.1). W **ruchu pojazdów ciężarowych** można spodziewać się również dalszego dynamicznego wzrostu natężenia ruchu ciężarowego w ciągach autostradowych, przede wszystkim na kierunku Berlin-Wrocław-Kraków (w tym na środkowym i południowym odcinku zachodniego segmentu korytarza Bałtyk-Adriatyk). Już w 2015 r. ten ciąg komunikacyjny będzie zapewne charakteryzować największe w skali kraju obciążenie ruchem ciężarowym. Z kolei intensywne prace z wykorzystaniem środków unijnych w ciągu drogi ekspresowej S8 mogą skutkować ponownym (jak w latach 2000-2005) szybkim wzrostem natężenia ruchu ciężarowego w układzie skośnym Czechy-Wrocław-Łódź-Warszawa-Białystok (lub też Warszawa-Kraje Bałtyckie) (tab. 2.1).

2.2 ANALIZA NATĘŻENIA RUCHU POCIĄGÓW NA POZIOMIE KRAJOWYM

2.2.1 RUCH POCIĄGÓW PASAŻERSKICH

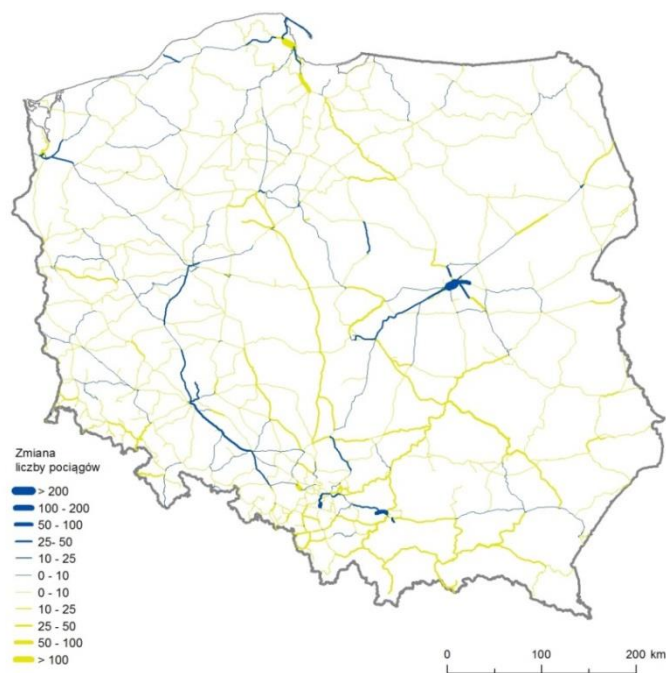
W 2010 r. największe natężenie **kolejowego ruchu pasażerskiego** występowało na liniach magistralnych i pierwszorzędnych, przede wszystkim w największych miastach (ponad 300 par pociągów na linii średnicowej w Warszawie) łączących główne ośrodki. Ruch między północnymi a południowymi rejonami kraju skupiał się wzdłuż ciągów: Szczecin – Poznań – Wrocław – Katowice – Kraków oraz Gdańsk – Bydgoszcz/Iława – Warszawa – Katowice/Kraków/Lublin. Zasadnicza część ruchu pociągów między centralną Polską i Warszawą, a Śląskiem i Małopolską rozkładała się na trzech liniach: nr 1 (przez Częstochowę), nr 4 (CMK) oraz nr 8 (przez Kielce). Najwięcej pociągów pasażerskich na kierunku wschód-zachód jeździło wzdłuż magistrali E-20 (Warszawa – Poznań) oraz E-30 (Przemyśl – Kraków – Katowice – Wrocław). Największy ruch poza miastami miał jednak miejsce na odcinku między Warszawą a Łodzią oraz na obszarach aglomeracyjnych (w Warszawie, Trójmieście, konurbacji Górnośląskiej). W kontekście przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych dominowały w latach 2011/2012 podróże między Warszawą a Łodzią oraz między Warszawą i Krakowem oraz GOP (głównie po Centralnej Magistrali Kolejowej), a także między Warszawą, a Poznaniem i w mniejszym stopniu w kierunku Trójmiasta i Białegostoku. Relatywnie duża liczba pasażerów korzystała również z połączeń międzywojewódzkich między Szczecinem, Poznaniem, Wrocławiem, Krakowem i Rzeszowem (ryc. 2.8; szczegółowy obraz natężenia ruchu pociągów pasażerskich został przedstawiony w ujęciu segmentowym w rozdziale trzecim).

W transporcie kolejowym w latach 2000-2010 praca eksploatacyjna wykonana przez **pociągi pasażerskie** na sieci zarządzanej przez PKP PLK spadła o prawie 10%. W ujęciu przestrzennym spadek ten zauważalny był we wszystkich częściach kraju, chociaż szczególnie w Polsce Wschodniej. Wśród połączeń międzyaglomeracyjnych dużej redukcji uległy połączenia GOP-u z Trójmiastem oraz Kielc z Warszawą, Lublinem i Katowicami. Dla połączenia funkcjonalnego między Krakowem a Warszawą zauważalne jest przeniesienie ruchu z linii kolejowej nr 8 przez Radom i Kielce w kierunku Centralnej Magistrali Kolejowej. Wyraźnie zmniejszyła się również liczba pociągów między Warszawą a Gdańskiem, co wywołane zostało częściowo przez pozostającą w realizacji modernizację linii E-65. Największe wzrosty średniodobowej liczby pociągów pasażerskich widoczne były w aglomeracjach, w których kolej wykorzystywana jest w codziennym ruchu dojazdowym do miast, przede wszystkim w aglomeracji warszawskiej). Liczba pociągów wzrosła ponadto w wybranych relacjach obejmujących linie z zakończonymi lub zaawansowanymi pod względem realizacji modernizacjami, takimi jak Wrocław-Opole, Warszawa-Łódź oraz tam, gdzie przeprowadzone zostały większe prace remontowe (np. na odcinku między Krzyżem a Szczecinem na trasie E-59).



Ryc. 2.8. Przeciętna dobowa liczba pociągów pasażerskich na sieci zarządzanej przez PKP PLK w 2010 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych PKP PLK



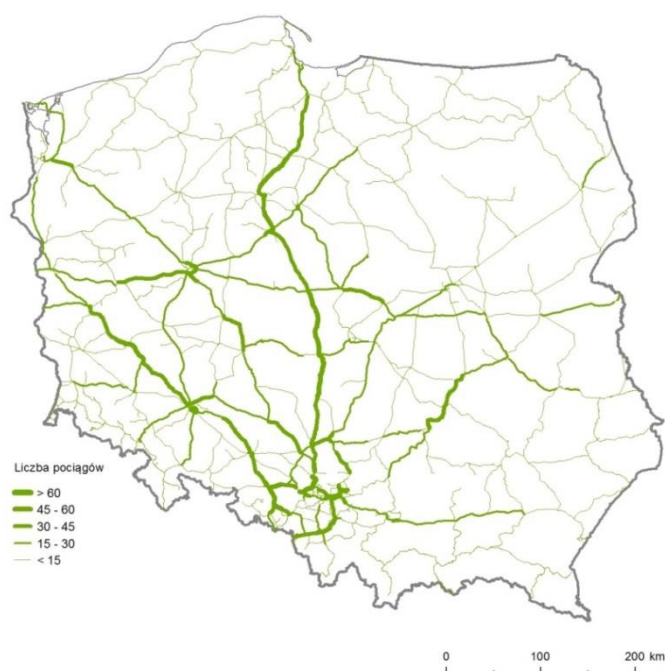
Ryc. 2.9. Zmiana przeciętnej dobowej liczby pociągów pasażerskich na sieci zarządzanej przez PKP PLK w latach 2000-2010 r. (kolor niebieski – wzrost; kolor żółty – spadek)

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych PKP PLK

2.2.2 RUCH POCIĄGÓW TOWAROWYCH

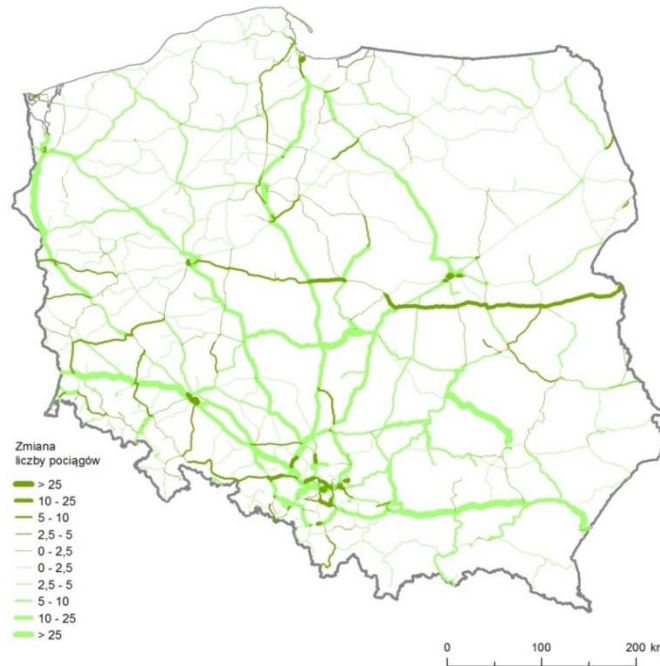
Kolejowy ruch towarowy w 2010 r. największe natężenie osiągał przede wszystkim w rejonie Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego oraz w ciągu południe-północ – wzdłuż fragmentu magistrali węglowej Tarnowskie Góry – Bydgoszcz oraz między Bydgoszczą a Gdańskiem (przez Zajątkowo Tczewskie), gdzie na niektórych odcinkach przeciętna dobowa liczba pociągów towarowych przekraczała pięćdziesiąt. Nieco mniejsze, ale także wysokie, wielkości natężenia ruchu pociągów notowane były na kierunku południe – północny zachód, przede wszystkim między Górnym Śląskiem, Poznaniem oraz Szczecinem, a także między Wrocławiem, Rzepinem, a Szczecinem (z wykorzystaniem magistrali nadodrzańskiej). Ponad 30 par pociągów towarowych zaobserwowano również na linii nr 8 między Kielcami a Radomiem. Z kolei na kierunku wschód-zachód następowała wyraźna koncentracja ruchu pociągów towarowych na liniach E-20 i E-30 (ryc. 2.10; szczegółowy obraz natężenia ruchu pociągów towarowych w korytarzu Bałtyk-Adriatyk został przedstawiony w ujęciu segmentowym w rozdziale trzecim).

W latach 2000-2010 nastąpił w Polsce gwałtowny spadek pracy eksploatacyjnej pociągów towarowych o prawie 22%. Jednocześnie praca przewozowa (w mln tonokm) utrzymywała się na podobnym poziomie. W ujęciu przestrzennym spadek liczby pociągów dotyczy większości tras i jest szczególnie widoczny na liniach kolejowych prowadzących z Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, w tym na liniach kolejowych należących do korytarza Bałtyk-Adriatyk, co jest związane przede wszystkim z gwałtownym spadkiem wydobycia węgla kamiennego. Zauważalny jest również dalszy spadek znaczenia kierunku północno-wschodniego, tzw. Rail-Baltica (E-75). W coraz większym stopniu pociągi towarowe omijają również Łódź i Warszawę. Na znaczeniu zyskała tym samym południowa obwodnica Warszawskiego Węzła Kolejowego (linia kolejowa nr 12), przede wszystkim na odcinku między „suchym” portem przeładunkowym w Małaszewiczach przy granicy z Białorusią a centralną Polską i węzłem poznańskim (stacja towarowa Poznań Franowo). Wschodni odcinek trasy E-20 jest jedynym dłuższym odcinkiem międzynarodowych linii transportu kombinowanego AGTC, na którym średniodobowa liczba pociągów towarowych w latach 2000-2010 zwiększyła się o ponad 20 par pociągów.



Ryc. 2.10. Natężenie ruchu pociągów towarowych na sieci zarządzanej przez PKP PLK w 2010 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych PKP PLK



Ryc. 2.11. Zmiana przeciętnej dobowej liczby pociągów towarowych na sieci zarządzanej przez PKP PLK w latach 2000-2010 r. (kolor ciemnozielony – wzrost; kolor jasnozielony – spadek)

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych PKP PLK

2.2.3 RUCH POCIĄGÓW INTERMODALNYCH

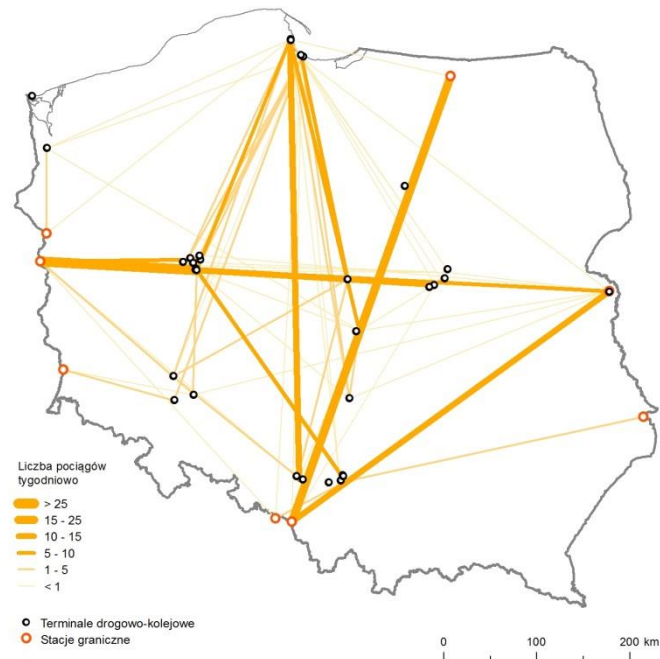
W Polsce przewozy intermodalne, choć ich rola dynamicznie rośnie, stanowią relatywnie niewielką część przewozów. Jak wskazuje Grzelakowski (2014) mimo, iż Polska w transporcie towarowym kolejowym stanowi 1/8 rynku kolejowego w Unii Europejskiej, to w kategoriach pracy przewozowej w transporcie intermodalnym jest dopiero na siódmym miejscu. W krajach czołówki europejskiej przewozy intermodalne stanowią nawet 30-40% przewozów kolejowych, podczas gdy w Polsce nadal mniej niż 10%. Biorąc pod uwagę jednostki intermodalne Polska wypada na tym tle jeszcze gorzej, a wartość przewiezionych jednostek jest prawie 11-krotnie niższa niż w Niemczech.

Analiza ruchu pociągów intermodalnych w latach 2008-2013 wskazuje, że z wyjątkiem „kryzysowego” roku 2009 wielkość przewozów kontenerów transportem kolejowym w Polsce charakteryzuje tendencja rosnąca. W 2013 r. wielkość przewozów była prawie trzykrotnie wyższa niż w 2009 r., a aż ponad sześciokrotny wzrost zaobserwowano w komunikacji wewnętrznej krajowej. Jednak mimo tego wzrostu nadal w 2013 r. polski rynek kontenerowy obsługiwał głównie przewozy międzynarodowe, a przewozy krajowe stanowiły jedynie 22% przewozów. W ruchu wewnątrz kraju dominują kontenery 20', kontenery 30' są wykorzystywane zarówno w przewozach krajowych jak i międzynarodowych, a kontenery 40' dominują w tranzycie.

W **transporcie krajowym** najpopularniejszymi kierunkami przewozów były relacje: Gdańsk/Gdynia-Kutno, Gdańsk/Gdynia-Gliwice/Dąbrowa, Górnica/Sosnowiec/Sławków oraz Gdańsk/Gdynia-Gądky/Poznań, a 2/3 obrotów w transporcie intermodalnym było związane z portami kontenerowymi w Trójmieście (ryc. 2.12).

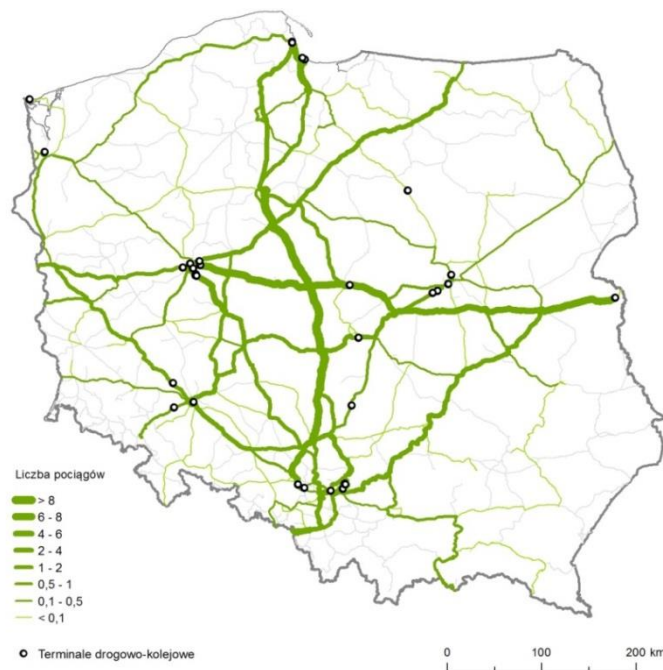
Dominującym kierunkiem w przewozach wewnątrz krajowych jest kierunek północ-południe, czyli korytarz TEN-T Bałtyk-Adriatyk z absolutną dominacją jego segmentu centralnego w układzie porty morskie Trójmiasto – Magistrala Węgłowa – Polska Centralna – Górny Śląsk. Kierunek

równoleżnikowy jest szczególnie istotny w relacji Poznań – Skierniewice – Małaszewicze. Dokładne natężenie ruchu pociągów intermodalnych w skali sieci dla całego kraju przedstawiono na ryc. 2.13.



Ryc. 2.12. Liczba pociągów intermodalnych według relacji na tle funkcjonujących w korytarzach TEN-T terminali drogowo-kolejowych

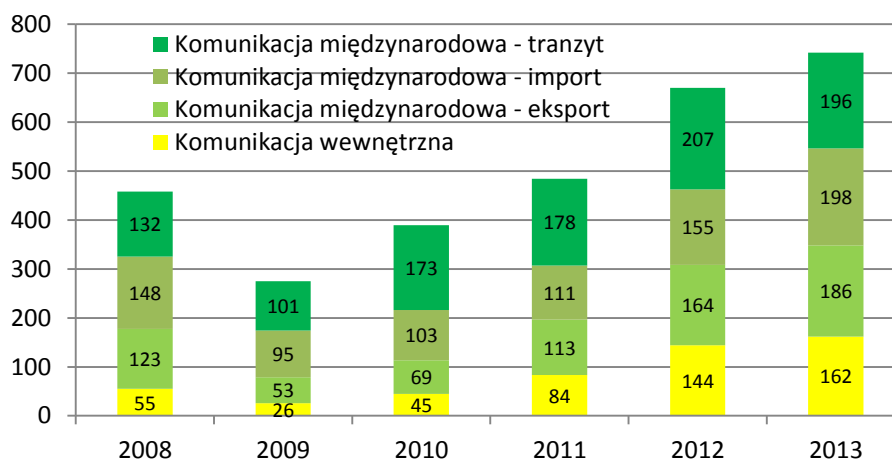
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Raport zespołu nr 2 Rady ds. Transportu Intermodalnego (...).



Ryc. 2.13. Natężenie ruchu pociągów intermodalnych na sieci zarządzanej przez PKP PLK w 2012 r. na tle funkcjonujących w korytarzach TEN-T terminali drogowo-kolejowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych PKP PLK

W **transportie międzynarodowym** głównymi kierunkami były przewozy towarów do Niemiec, Holandii, Czech, na Białoruś, do Litwy oraz Wielkiej Brytanii. W łącznej sumie przewozów intermodalnych mała natomiast udział tranzytu oraz importu. Wielkość eksportu zrównała się tym samym z wielkością importu, zatem można mówić w ostatnich latach o zrównoważonym bilansie w handlu transportem kolejowym intermodalnym (ryc. 2.14).



Ryc. 2.14. Przewozy kontenerów wielkich transportem kolejowym normalnotorowym z ładunkami (tys. TEU)

Źródło: Transport-wyniki działalności, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, GUS, Warszawa.

Jednocześnie w analizowanym okresie średnia odległość przewozu malała, co jest potwierdzeniem rosnącej opłacalności przewozów krajowych. Malała również transportochłonność i rósł udział kontenerów z ładunkami co świadczy o racjonalizacji przewozów. Rośnie udział mniejszych (do tej pory) przewoźników, a udział w rynku dominującego PKP Cargo jest coraz niższy (tylko w latach 2012-2013 spadek udziału w pracy przewozowej z 72% do 60%). Problemem wciąż pozostaje średnia prędkość handlowa przewozów intermodalnych, która w Polsce jest ponad dwukrotnie niższa od prędkości uzyskiwanych w Niemczech. W 2013 r. średnia prędkość handlowa przewoźników (bez PKP Cargo) wyniosła 28 km/h (Rynek kolejowych przewozów intermodalnych..., 2014).

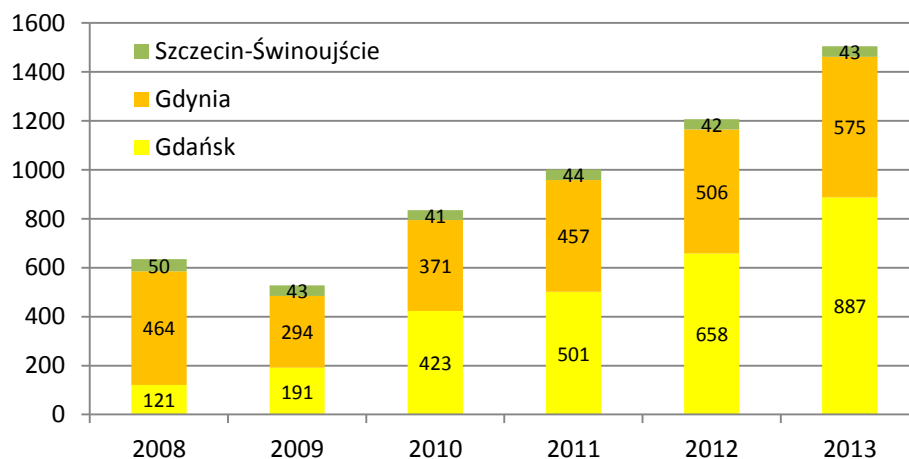
Do **wąskich gardeł** systemu należą przede wszystkim dwa węzły kolejowe: pomorski oraz górnośląski. Jednym z problemów dalszego rozwoju przewozów intermodalnych jest **ograniczona przepustowość węzła kolejowego w Trójmieście**. W okresie programowania 2007-2013 dokonano znaczących inwestycji poprawiających dostępność portów morskich od strony morza oraz od strony lądu, jednak w tym drugim przypadku poprawa dotyczyła głównie transportu drogowego (budowa Trasy Sucharskiego w Gdańsku oraz Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni). Tymczasem ukończone remonty na liniach kolejowych do Warszawy, Bydgoszczy i Kościerzyny będą skutkowały wzrostem ruchu pasażerskiego, w tym szybkich połączeń realizowanych na trasie Warszawa-Gdańsk. Przewiduje się ponadto rozwój przewozów aglomeracyjnych, w tym realizowanych w ramach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Plany rozwoju terminali kontenerowych przewidują trzykrotny wzrost ich przepustowości (z 2 do ok.6 mln TEU w ciągu zaledwie kilku najbliższych lat) (Rynek kolejowych przewozów intermodalnych..., 2014). Tym samym wysoce prawdopodobny jest konflikt w dostępie do ograniczonej podaży torów między przewoźnikami towarowymi a pasażerskimi. W okresie programowania 2014-2020 PKP PLK przewiduje przeprowadzenie z wykorzystaniem mechanizmu CEF dwóch dużych inwestycji kolejowych w postaci poprawy dostępności do portów w Gdyni i w Gdańsku. Jednak przewidywana data ukończenia tych inwestycji to dopiero 2020 rok. Tymczasem do 2020 r. brakuje dużych inwestycji kolejowych poprawiających dostępność portów morskich, a prędkości maksymalne techniczne rzędu 20-70 km/h są daleko niezadawalające. Brak inwestycji,

wraz z jednoczesnym wzrostem znaczenia kolei w obsłudze morskich terminali kontenerowych skutkują pojawiającym się problemem niewystarczającej przepustowości sieci kolejowej dla transportu multimodalnego. Dodatkowo występuje duża liczba niestrzeżonych przejazdów kolejowych co w efekcie obniża możliwości szybkiego przewozu towarów i daje niewielkie możliwości zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów na najbardziej obciążonych liniach. Tymczasem prognozy szybkiego wzrostu przeładunków w portach kontenerowych, przewidywana budowa suchego portu (terminalu) w Zajączkowie Tczewskim, relatywnie duża liczba terminali drogowo-kontenerowych oraz centrów logistycznych, które już powstały lub powstaną w najbliższych latach, sama rozbudowa terminali kontenerowych (np. nowy terminal DCT II) oraz niepewność co do terminu i harmonogramu realizacji inwestycji kolejowych stwarzają zagrożenie dla funkcjonowania zaplecza portów morskich w najbliższych latach.

Wąskim gardłem na sieci kolejowej jest również **Górny Śląsk**. Występuje tu problem alternatywnych szlaków, umożliwiających oddzielenie ruchu towarowego o dużym natężeniu od intensywnego ruchu pasażerskiego (aglomeracyjnego i dalekobieżnego). W wyniku niedawnej gruntownej modernizacji stacji Katowice, przejazd składów towarowych przez nowy dworzec został całkowicie wyłączony. Nie jest więc możliwe prowadzenie towarowego ruchu tranzytowego głównym ciągiem komunikacyjnym z Gliwic przez Rudę Śląską, Świętochłowice, Katowice do Sosnowca. Jednocześnie nastąpiło zwiększenie ilości pasażerskich połączeń aglomeracyjnych (przede wszystkim między Sosnowcem a Tychami). Pociągi towarowe muszą być kierowane na linie obwodowe – północną i południową. Pierwsza poprowadzona jest z Gliwic przez Zabrze Biskupice, Bytom, Chorzów Stary, Katowice Szopienice Północne do Mysłowic. Druga natomiast przebiega z Gliwic w kierunku Dąbrowy Górniczej i Łaz, przez Zabrze Makoszowy, Rudę Kochłowice, Katowice Muchowiec, Sosnowiec Dańdówkę, O ile szlaki wykorzystywane głównie w ruchu pasażerskim są w stanie dostatecznym lub dobrym, to kondycja odcinków należących do obwodnicy północnej i południowej jest bardzo zła. Prędkości dla pociągów towarowych rzadko przekraczają 50 km/h. Tym samym przepustowość linii obwodowych, mimo iż są one dwutorowe, nie odpowiada zapotrzebowaniom. W okresie programowania 2014-2020 przewidziano jedynie punktowe prace odtworzeniowe wzdłuż północnej linii. Pełne udrożnienie węzła kolejowego w rejonie GOP, w komunikacji wschód-zachód, wymagałoby zwiększenia nakładów inwestycyjnych na odtworzenie lub poniesienie parametrów eksploatacyjnych obu obwodnic. Tymczasem planowane modernizacje i rewitalizacje w obrębie sieci kolejowej GOP będą skoncentrowane na podstawowych ciągach pasażerskich Będzin - Katowice, Katowice–Chorzów Batory–Gliwice Łabędy oraz Katowice–Tychy.

2.3 ANALIZA NATĘŻENIA RUCHU W PORTACH MORSKICH

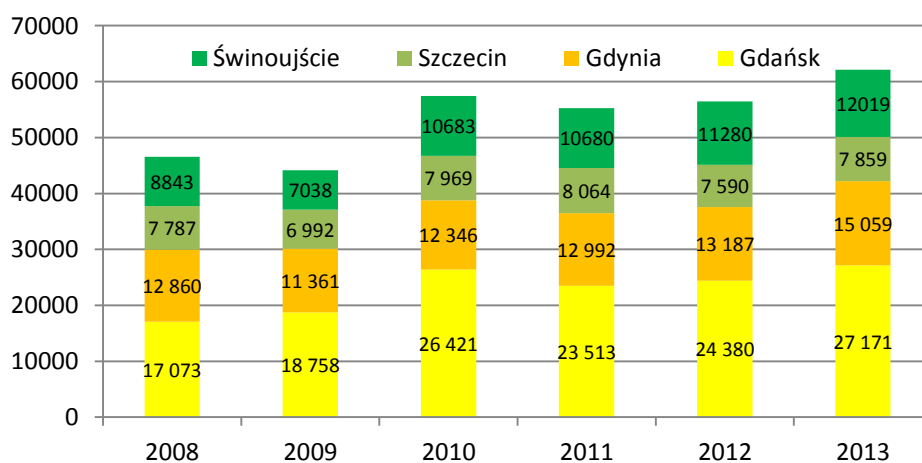
Transport morski odgrywa coraz większą rolę w gospodarce światowej i aż 90% światowej wymiany towarowej jest realizowanych z jego wykorzystaniem. Szczególnie dynamicznie rozwija się segment przewozów z wykorzystaniem kontenerów. W 2012 r. w kontenerach przewieziono 15,6% łącznego wolumenu masy towarowej globalnego handlu morskiego (Grzelakowski 2013). W Polsce, przede wszystkim w czterech portach kontenerowych w Trójmieście nastąpił w ostatnich latach gwałtowny wzrost obrotów ładunkowych. Jeszcze w 2009 r. w warunkach kryzysowych nastąpiło zmniejszenie wolumenu obrotów kontenerowych. Jednak od 2009 r. obroty te zwiększyły się prawie trzykrotnie, z czego największy udział miał port w Gdańsku z dwoma terminalami kontenerowymi DCT - Deepwater Container Terminal Gdańsk oraz GTK - Gdański Terminal Kontenerowy, a w mniejszym stopniu Gdynia z terminalami BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy oraz GCT - Gdynia Container Terminal (ryc. 2.15).



Ryc. 2.15. Kontenery w obrotach ładunkowych portów morskich Polski w latach 2008-2013 z ładunkiem (tys. TEU)

Źródło: Transport-wyniki działalności, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, GUS, Warszawa.

Biorąc pod uwagę całkowite obroty ładunkowe w czterech najważniejszych portach morskich w Polsce nie widać już tak dużej dominacji portów Trójmiasta. Obroty ładunkowe układu portów Szczecin-Świnoujście w latach 2008-2013 osiągały ok. 50% obrotów portów w Gdańsku i Gdyni. Zdecydowanie natomiast rośnie rola Świnoujścia oraz Gdańska, port w Gdyni cechuje powolny wzrost przeładunków, a port w Szczecinie charakteryzuje pewna stagnacja pod tym względem (ryc. 2.16).



Ryc. 2.16. Obroty ładunkowe w czterech najważniejszych portach morskich Polski w latach 2008-2013 (tys. ton)

Źródło: Transport-wyniki działalności, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, GUS, Warszawa.

Podsumowując, porty morskie Trójmiasta mają coraz większe znaczenie w przeładunkach kontenerowych. Port w Gdańsku zaczyna dominować zarówno w przeładunkach kontenerowych, jak i obrotach ładunkowych ogółem. Układ portów Szczecin-Świnoujście ma jak dotąd marginalne znaczenie w obrotach kontenerowych, a udział portu w Szczecinie spada również w obrotach ładunkowych ogółem.

3. CHARAKTERYSTYKA KORYTARZA TRANSPORTOWEGO W UJĘCIU SEGMENTOWYM BAŁTYK-ADRIATYK WRAZ Z IDENTYFIKACJĄ INWESTYCJI INFRASTRUKTURALNYCH W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2014-2020

3.1 CZĘŚĆ PÓŁNOCNA SEGMENTU ZACHODNIEGO

INWESTYCJE DROGOWE W OKRESIE PROGRAMOWANIA 2004-2013

Do części północnej segmentu zachodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk należy północny odcinek drogi ekspresowej S3 między Świnoujściem, a autostradą A2 (na relatywnie krótkim odcinku między węzłami Rzęśnia i Klucz przebieg korytarza pokrywa się z przebiegiem autostrady A6). Realizację segmentu zachodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk rozpoczęto *de facto* od inwestycji w jego północnej części, biorąc pod uwagę kluczowość podłączenia kompleksu portów morskich Szczecin-Świnoujście oraz samego miasta Szczecina poprzez powstający system autostrad (A2) do centralnej części kraju. W wyniku intensywnych inwestycji zrealizowanych od momentu akcesji Polski do Unii Europejskiej, w tym budowy drogi ekspresowej na odcinku Szczecin-Gorzów Wlkp.-Sulechów droga ekspresowa S3 w jej północnym odcinku jest w dużej części ukończona w standardzie 2x2 (od Szczecina w zasadzie w całości, jedynie z wyłączeniem drugiej jezdni na obwodnicach Gorzowa Wlkp. i Międzyrzecza). Ponadto po 2004 r. zrealizowano parę obwodnic w północnym fragmencie trasy między Szczecinem a Świnoujściem, w dużej części również w standardzie dwujezdniowym, a także przebudowano fragment autostrady A6 pod Szczecinem (tab. 3.1).

Tab. 3.1. Najważniejsze inwestycje w części północnej segmentu zachodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk w latach 2004-2015

Nr drogi	Nazwa inwestycji	Rok ukończenia	Długość (km)	Koszt inwestycji (mln zł)
S3	Budowa drogi S-3 Szczecin - Gorzów Wlkp.	2013	81,61	2306,6
S3	Budowa drogi ekspresowej S3 Gorzów Wielkopolski-Nowa Sól, odcinek Gorzów Wielkopolski-Sulechów*	2014	79,69	2169,7
S3	Budowa obwodnicy Gorzowa Wlkp. na drodze S-3 (II etap)	2009	9,47	200,9
S3	Budowa obwodnicy Troszyna, Parłówko i Ostromice na dr. S-3	2013	6,13	132,2
A6	Przebudowa autostrady A-6 Klucz-Kijewo	2008	7,67	128,5
S3	Budowa obwodnicy Międzyrzecza na drodze S-3	2007	6,55	93,4
S3	Budowa obwodnicy Międzyzdroje na drodze S-3	2009	2,96	78,0
S3	Budowa obwodnicy Miękowa na dr S-3	2012	4,82	65,4

*Inwestycja ta leży częściowo w środkowej części segmentu zachodniego.

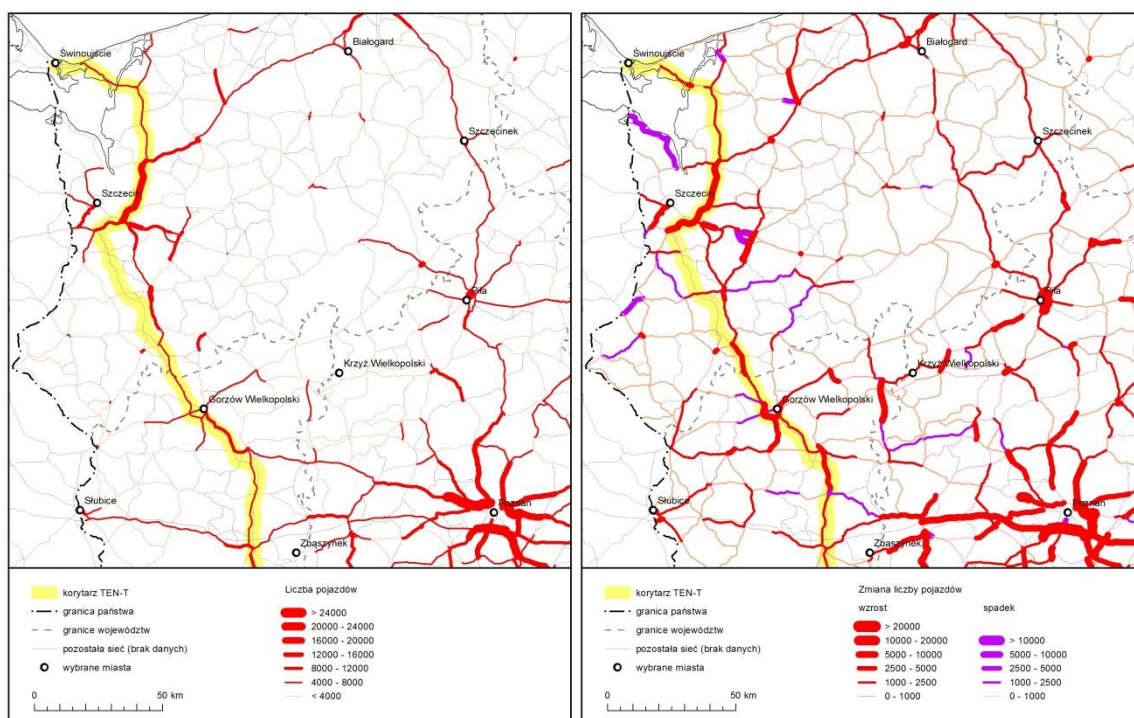
NATĘŻENIE RUCHU DROGOWEGO

Najwyższym natężeniem ruchu pojazdów w części północnej segmentu zachodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk charakteryzował się odcinek drogi ekspresowej S3 między Goleniowej a

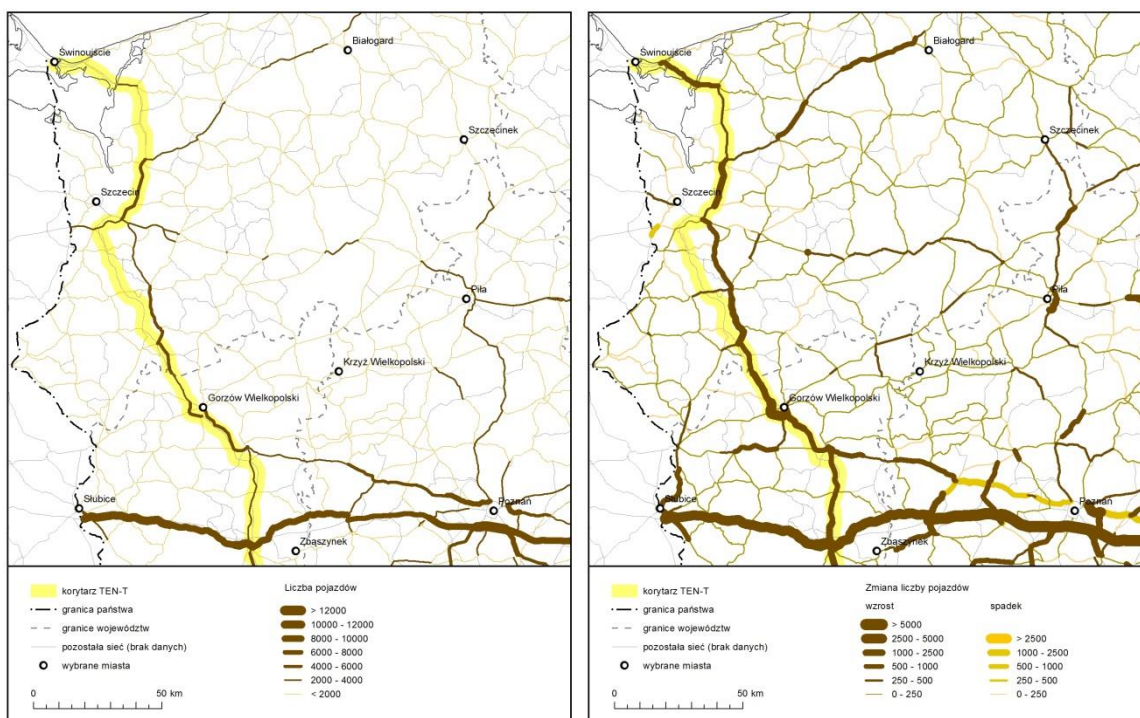
Szczecinem (ponad 20 tys. pojazdów). Jednak biorąc pod uwagę pojazdy ciężarowe z przyczepami najbardziej obciążonym odcinkiem trasy w 2010 r. było przejście przez Skwierzynę, a w nieco mniejszym stopniu – cały fragment trasy między Pyrzycami a Skwierzyną. Natężenie ruchu pojazdów ciężarowych również mocno wzrosło na tym odcinku w latach 2000-2010. Tym samym analiza natężenia ruchu w 2010 r. pokazała słuszność rozpoczęcia inwestycji od odcinka między Szczecinem, a autostradą A2. Oddana inwestycja w dużym stopniu poprawiła bezpieczeństwo mieszkańców Pyrzyc, Skwierzyny oraz innych miast na trasie byłej drogi krajowej nr 3.

W dalszej kolejności, z punktu widzenia **wąskich gardeł** na sieci powinna zostać zrealizowana modernizacja drogi ekspresowej S3 między Goleniowem a Szczecinem na całym odcinku, szczególnie tam, gdzie wymaga tego stan nawierzchni (odcinek Rurka-Rzęsnica). To właśnie na tym fragmencie trasy natężenie ruchu pojazdów ogółem (w tym przede wszystkim ruchu pojazdów osobowych, w ruchu aglomeracyjnym, w dojazdach do pracy do Szczecina) wzrosło najbardziej (biorąc pod uwagę część północną segmentu zachodniego korytarza TEN-T) w latach 2000-2010 (ryc. 3.1).

Pod koniec kolejnego okresu programowania 2014-2020 powinny zostać zrealizowane lub znajdować się na finalnym etapie projektowania pozostałe fragmenty na północnym odcinku między Goleniowem a Świnoujściem, gdzie natężenie ruchu pojazdów w 2010 r. było poniżej 10 tys., a średniodobowy ruch pojazdów ciężarowych z przyczepami wynosił około 1000 pojazdów (ryc. 3.2). Warto jednak zaznaczyć, że na odcinku między Świnoujściem a Goleniowem doszło w latach 2000-2010 do drastycznego ponad dwukrotnego wzrostu liczby pojazdów ciężarowych z przyczepami. Dalszy wzrost znaczenia portu w Świnoujściu oraz terminala drogowo-kontenerowego w tym porcie może sugerować potrzebę przyspieszenia budowy drogi ekspresowej na całej długości na tym fragmencie trasy S3.



Ryc. 3.1. Średniodobowe natężenie ruchu pojazdów osobowych w 2010 r. (rycina z lewej) oraz zmiany natężenia ruchu pojazdów osobowych w latach 2000-2010 (rycina z prawej) w części północnej segmentu zachodniego



Ryc. 3.2. Średniodobowe natężenie ruchu pojazdów ciężarowych w 2010 r. (rycina z lewej) oraz zmiany natężenia ruchu pojazdów ciężarowych w latach 2000-2010 (rycina z prawej) w części północnej segmentu zachodniego

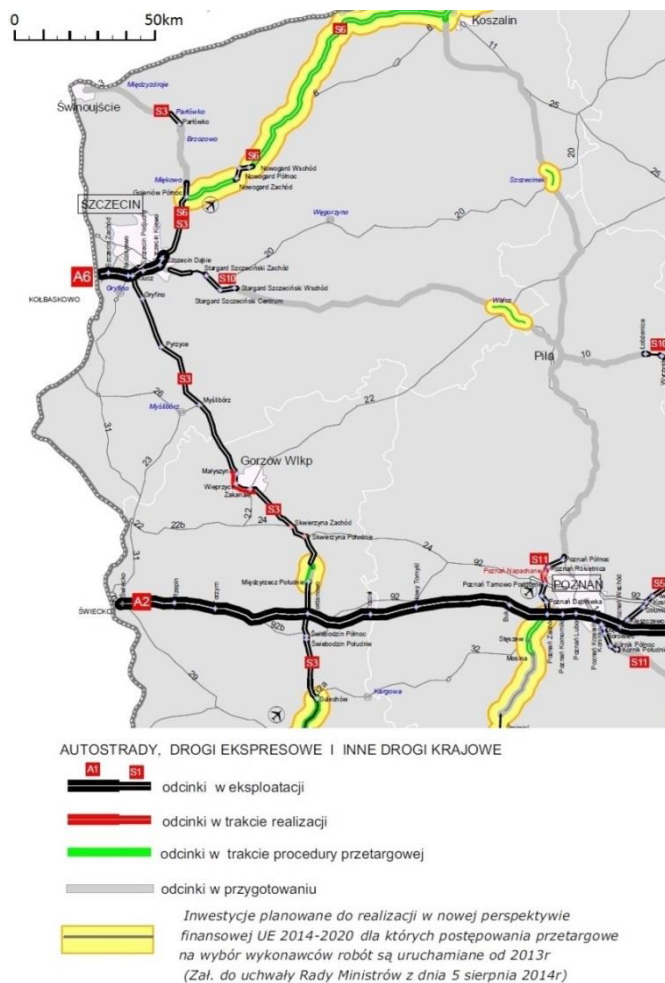
INWESTYCJE DROGOWE W OKRESIE PROGRAMOWANIA 2014-2020

Do realizacji w okresie programowania 2014-2020 przewidziano w zasadzie wszystkie brakujące odcinki, tj.: realizacja brakujących fragmentów na odcinku Świnoujście-Szczecin oraz poszerzenie do dwóch pasów w każdym kierunku obwodnic Gorzowa Wlkp. i Międzyrzecza. Zaawansowanie prac nad poszczególnymi brakującymi odcinkami jest jednak nierówne. Jest wysoce prawdopodobne, że w nadchodzącej perspektywie nie uda się zrealizować relatywnie krótkich odcinków w północnej części trasy, tj. między Świnoujściem a obwodnicą Troszyna. Aczkolwiek z drugiej strony odcinek S3 Świnoujście-Szczecin znajduje się na liście rezerwowej w projekcie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020. Tym samym jego realizacja w tym okresie, choć mało prawdopodobna, będzie możliwa w sytuacji, gdy pojawią się dodatkowe środki lub oszczędności.

Poza tymi odcinkami na całym przebiegu części północnej segmentu zachodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk pod koniec okresu programowania 2014-2020 kierowcy prawdopodobnie będą mieli do dyspozycji nowoczesną trasę szybkiego ruchu w standardzie 2x2. Aktualny stan realizacji inwestycji w części północnej segmentu zachodniego opisano w tabeli 3.2.

Tab. 3.2. Stan realizacji inwestycji drogowych w części północnej segmentu zachodniego pod koniec 2014 r.

Nr drogi	Odcinek	Standard drogi (koniec 2014)	Długość (km)	Potrzebne inwestycje	Oficjalne plany inwestycyjne (GDDKiA)
DK3	Świnoujście-Międzyzdroje	DK jednojezdniowa		Do S2x2	Świnoujście-Szczecin (w przygotowaniu) (realizacja do 2020)
DK3	obwodnica Międzyzdrojów	DK jednojezdniowa w parametrach S2x1	2,96	Druga jezdnia do S2x2	Świnoujście-Szczecin (w przygotowaniu) (realizacja do 2020)
DK3	Międzyzdroje-Wolin	DK jednojezdniowa		Do S2x2	Świnoujście-Szczecin (w przygotowaniu) (realizacja do 2020)
DK3	Obwodnica Wolina	DK jednojezdniowa w parametrach S2x1	2,56	Do S2x2	Świnoujście-Szczecin (w przygotowaniu) (realizacja do 2020)
DK3	obwodnica Wolina - obwodnica Troszyna	DK jednojezdniowa		Do S2x2	Świnoujście-Szczecin (w przygotowaniu) (realizacja do 2020)
S3	obwodnica Troszyna, Parłówka i Ostromic	S2x2 (w tym ok. 2 km S2x1)	6,1	Do S2x2 na odcinku 1,9 km	Świnoujście-Szczecin (w przygotowaniu) (realizacja do 2020)
DK3	Obwodnica Ostromic-obwodnica Brzozowa	DK jednojezdniowa	4,8	Do S2x2	W przygotowaniu; Projekt budowlany (2010); ponowna decyzja środowiskowa (06.2013)
DK3	Brzozowo-Rurka	DK jednojezdniowa	23,0	Do S2x2	Decyzja środowiskowa (03.2011)
S3	obwodnica Miękowa (w ramach Brzozowo-Rurka)	S2x2	4,8	-	-
DK6;S3	Rurka-Rzęśnica	S2x2 z kolizyjnymi skrzyżowaniami i zjazdami	13,3	Modernizacja do S2x3	Decyzja środowiskowa (10.2012)
A6; S3	Rzęśnica-Szczecin Kijewo	A	7,5	Modernizacja (bez I etapu 2011-2014 – 2,8 km i budowa węzła Tczewska)	Świnoujście-Szczecin (w przygotowaniu) (realizacja do 2020)
A6; S3	Szczecin Kijewo-Szczecin Klucz	A	7,7	-	-
S3	Szczecin Klucz-Gorzów Wlkp. Północ	S2x2	81,6	-	-
DK3	Obwodnica Gorzowa Wlkp.	S2x1	11,8	Druga jezdnia do S2x2	Złożenie wniosku o ZRID 02.2013; ogłoszenie przetargu (06.2013); planowana realizacja (2014-2017)
S3	Gorzów Wlkp. Południe-Międzyrzecz Północ	S2x2	37,6	-	-
DK3	obwodnica Międzyrzecza	S2x1	6,5	Druga jezdnia do S2x2	Złożenie wniosku o ZRID 10.2013; planowana realizacja (2014-2017)
S3	Międzyrzecz-autostrada A2 (węzeł Jordanowo)	S2x2	17,0	-	-



Ryc. 3.3. Stan realizacji inwestycji drogowych w części północnej segmentu zachodniego pod koniec 2014 r.

Źródło: GDDKiA

Rekomendacje. Zaleca się przyspieszenie prac nad poprawą stanu nawierzchni na odcinku drogi ekspresowej S3 między Goleniowem a Szczecinem, szczególnie pilna jest modernizacja odcinka Rurka-Rzędnica. Spośród inwestycji planowanych do realizacji w obecnej perspektywie finansowej, których procedura przetargowa nie została jeszcze rozpoczęta, jako bardzo istotną wymienić należy budowę odcinka północnego między Goleniowem a Świnoujściem.

INWESTYCJE KOLEJOWE W OKRESIE PROGRAMOWANIA 2004-2013

W skład części północnej segmentu zachodniego wchodzi linia kolejowa nr 351 Poznań Główny - Szczecin Główny na odcinku do posterunku odgałęźnego Regalica, łącznica nr 855 Regalica – Szczecin Port Centralny SPA, fragment linii nr 273 (Wrocław - Szczecin) na odcinku Szczecin Port Centralny SPA - Szczecin Główny, oraz linia nr 401 Szczecin Dąbie - Świnoujście. W okresie 2004-2013 projekty modernizacyjne skupiały się w rejonie węzła szczecińskiego oraz na linii nr 401. Ich zakres przestrzenny był jednak niewielki w stosunku długości korytarza w obrębie analizowanego segmentu.

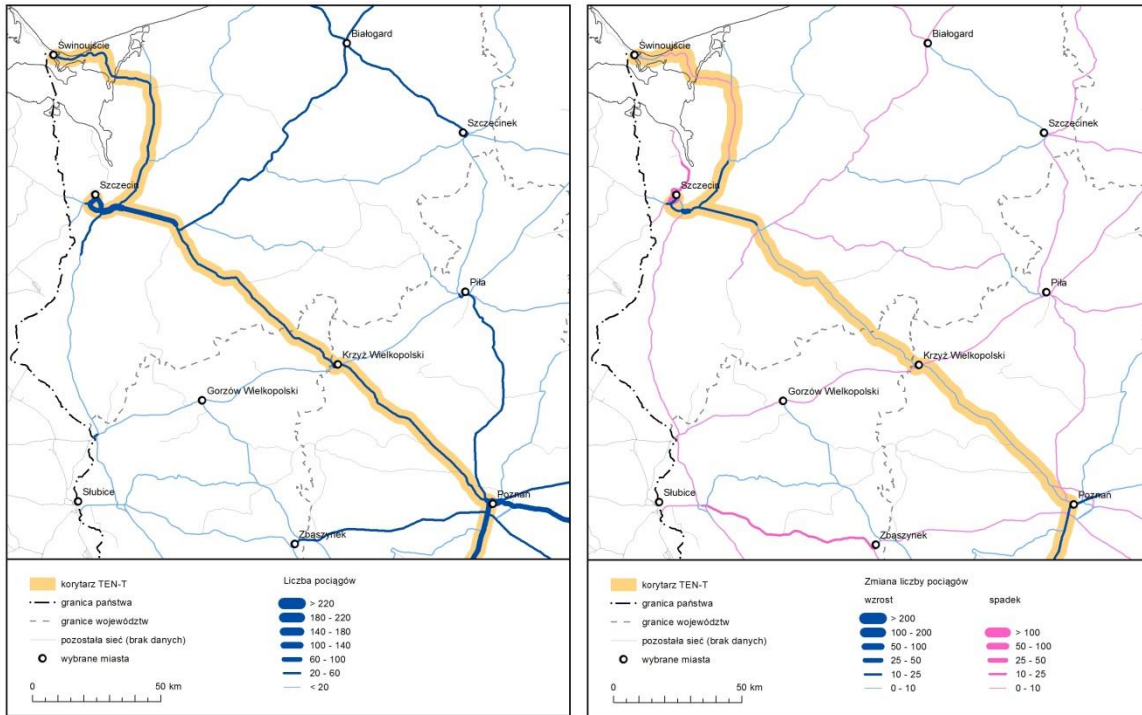
Tab. 3.3. Najważniejsze inwestycje w części północnej segmentu zachodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk w latach 2004-2015

Nr linii	Nazwa inwestycji	Rok ukończenia	Długość (km)	Koszt inwestycji (mln zł)	Prędkość max przed inwestycją	Prędkość max po inwestycji
401	Modernizacja linii kolejowej nr 401 Szczecin- Świnoujście (kontynuacja modernizacji linii)	2014	39,2	105,0	60	120-130
401	Modernizacja nawierzchni na linii 401 Szczecin Dąbie - Świnoujście (etap II)	2008	33,4	77,9		
351	Modernizacja linii kolejowej nr 351 Poznań Główny - Szczecin Główny w torze nr 1 na odcinku Stargard Szczeciński - Regalica	2008	15,3	15,5		

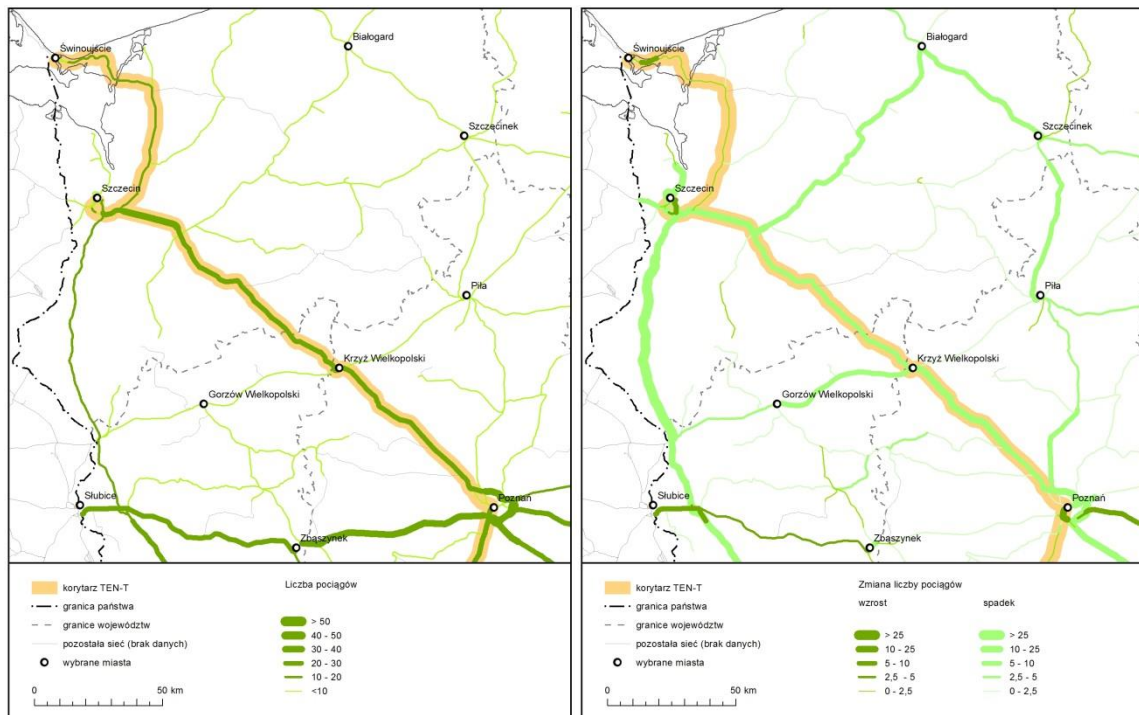
NATĘŻENIE RUCHU POCIĄGÓW

Natężenie ruchu pociągów pasażerskich w 2010 r., na znacznej długości korytarza, nie należało do najwyższych (20-60), biorąc pod uwagę odcinki będące poza nim. Zaznaczała się relatywnie duża średniodobowa liczba pociągów w obrębie aglomeracji poznańskiej i szczecińskiej (60-100 pociągów). Tam też zanotowano największe wzrosty (o 10-25) w relacji do stanu z roku 2000. Między Poznaniem a Szczecinem sytuacja była bardziej ustabilizowana. Występujący wzrost był nieznaczny (do 10 pociągów). Natomiast spadek natężenia miał miejsce jedynie między Goleniowem a Świnoujściem.

W ruchu towarowym, na odcinku Poznań-Stargard Szczeciński, korytarz charakteryzował się wyrównanymi przepływaniami rzędu 20-30 pociągów na dobę (w roku 2010). Między Stargardem Szczecińskim a Szczecinem było to natomiast 30-40 składów. Najmniejszy ruch odbywał się w relacji Szczecin - Świnoujście (10-20). W odniesieniu do zmian w latach 2000-2010 korytarz od Poznania do Szczecina charakteryzował się spadkami o 10-25 pociągów. Linia w kierunku Świnoujścia wykazywała stabilną sytuację – minimalny spadek nie przekraczający 2,5 składu na dobę.



Ryc. 3.4. Średniodobowe natężenie ruchu pociągów pasażerskich w 2010 r. (rycina z lewej) oraz zmiany natężenia ruchu pociągów pasażerskich w latach 2000-2010 (rycina z prawej) w części północnej segmentu zachodniego



Ryc. 3.5. Średniodobowe natężenie ruchu pociągów towarowych w 2010 r. (rycina z lewej) oraz zmiany natężenia ruchu pociągów towarowych w latach 2000-2010 (rycina z prawej) w części północnej segmentu zachodniego

INWESTYCJE KOLEJOWE W OKRESIE PROGRAMOWANIA 2014-2020

Najważniejszym przedsięwzięciem w rejonie tego segmentu korytarza będzie modernizacja linii kolejowej nr 351 (E-59) między Poznaniem Głównym a Szczecinem Dąbie, finansowana z instrumentu CEF. Efektem prac będzie wprowadzenie na całej długości odcinka prędkości 120-160 km/h. Do 2020 r. zaplanowano też wykonanie niezbędnych prac poprawiających dostęp kolejowy do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu. Większość projektów z tego zakresu będzie dotyczyło łącznic i torów łączących w rejonie stacji towarowych Szczecin Port Centralny i Szczecin Port. Znalazły się tam również odcinki mające bezpośrednie znaczenie dla korytarza – linie 273, 401 oraz łącznica 855. Ważnym przedsięwzięciem będzie rewitalizacja linii nr 273 (C-E59) – magistrali nadodrzańskiej, łączącej Szczecin z Wrocławiem. Jest to odcinek o charakterze komplementarnym wobec korytarza TEN-T, bardzo istotny z punktu widzenia obsługi ruchu towarowego.

Tab. 3.4. Najważniejsze inwestycje w części północnej segmentu zachodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk przewidziane do realizacji w latach 2014-2020

Nr linii	Nazwa inwestycji	Rok ukończenia	Długość (km)	Planowane źródło finansowania	Prędkość max przed inwestycją	Prędkość max po inwestycji
273	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	2020	5,155	CEF	60 - 110	bd
401	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	2020	12,077	CEF	70 - 120	bd
854	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	2020	5,082	CEF	50	bd
855	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	2020	0,878	CEF	50	bd
990	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	2020	5,617	CEF	20 - 30	bd
991	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	2020	4,151	CEF	20 - 30	bd
992	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	2020	3,874	CEF	40	bd
993	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	2020	2,01	CEF	40	bd
994	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	2020	0,907	CEF	20	bd
995	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	2020	1,565	CEF	20	bd
996	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	2020	11,464	CEF	30	bd
997	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	2020	0,067	CEF	20	bd
351	Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie	2020	197,758	CEF	70 - 140	120-160
273	Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów / Grabiszyn – Głogów – Zielona Góra – Rzepin –Szczecin Podjuchy	2020	346,5	FS	30 - 120	120

3.2 CZĘŚĆ ŚRODKOWA SEGMENTU ZACHODNIEGO

INWESTYCJE DROGOWE W OKRESIE PROGRAMOWANIA 2004-2013

Do części środkowej segmentu zachodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk należy środkowy odcinek drogi ekspresowej S3 między autostradą A2 (węzeł Jordanowo), a autostradą A4 (Legnica) oraz odcinek autostrady A4 między Legnicą a Wrocławiem.

Analizowany odcinek trasy przez długi czas był pozbawiony nowoczesnych, tj. realizowanych w standardzie 2x2 dróg, które poprawiłyby znacząco jego funkcjonowanie (istniała jedynie dwujezdniowa i zdegradowana droga krajowa między Polkowicami a Lubinem, a w części południowej zmodernizowany, ale pozbawiony pasów awaryjnych odcinek autostrady A4 Legnica-Wrocław). Sytuację w północnym fragmencie zmieniło oddanie w 2014 r. dwujezdniowej drogi ekspresowej na odcinku do Sulechowa. Pozostałe zrealizowane po akcesji Polski do Unii Europejskiej inwestycje miały charakter jednojezdniowych dróg ekspresowych (tab. 3.5).

Tab. 3.5. Najważniejsze inwestycje w części środkowej segmentu zachodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk w latach 2004-2015

Nr drogi	Nazwa inwestycji	Rok ukończenia	Długość (km)	Koszt inwestycji (mln zł)
S3	Budowa drogi ekspresowej S3 Gorzów Wielkopolski-Nowa Sól, odcinek Gorzów Wielkopolski-Sulechów*	2014	79,69	2169,7
A4	Przebudowa autostrady A-4 Wrocław - Krzywa	2008	92,06	774,5
S3	Budowa Obwodnicy Nowej Soli na dr. Nr 3	2009	15,16	151,5
S3	Przebudowa drogi S-3 Sulechów - Racula	2007	20,72	71,4
DK3;DK32	Budowa obwodnicy Sulechowa dr. nr 3 i 32	2006	4,38	41,9

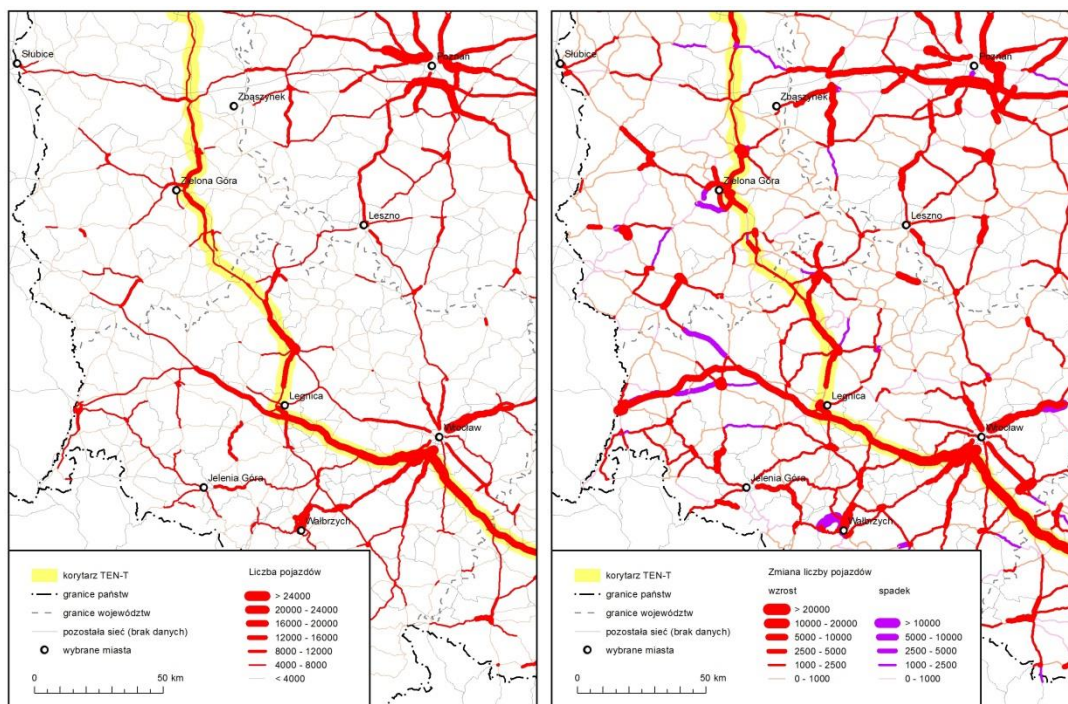
*Inwestycja ta w dużej części leży w północnej części segmentu zachodniego.

NATĘŻENIE RUCHU DROGOWEGO

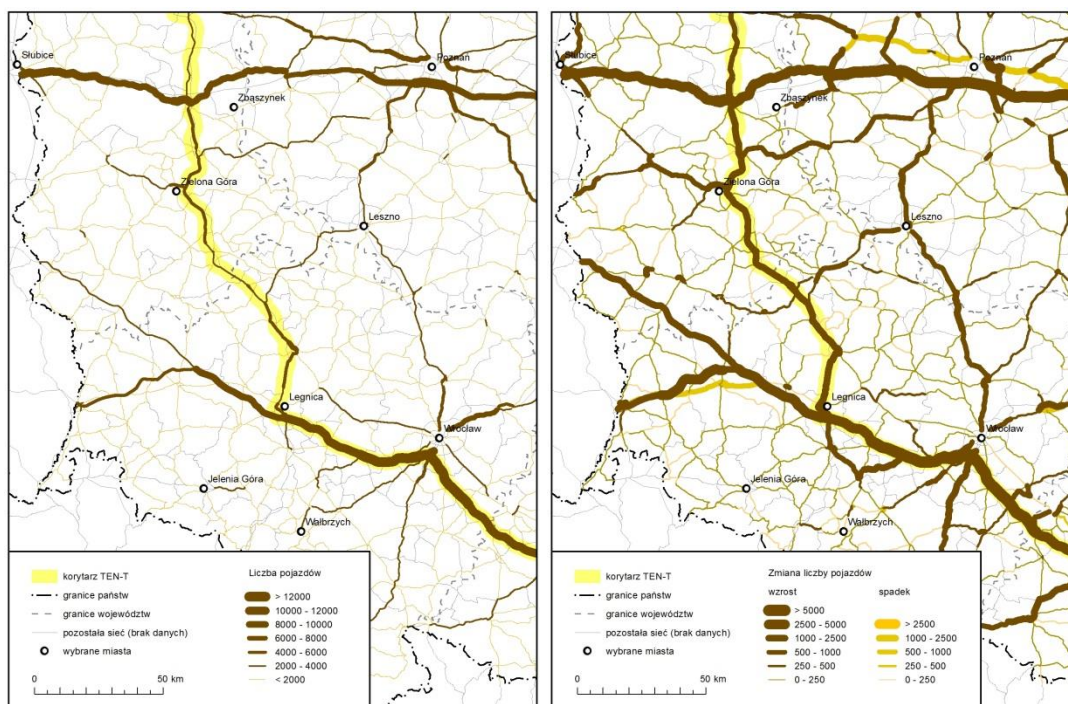
Analiza natężenia ruchu ogółem wskazuje, że ten fragment trasy kwalifikuje się do szybkiej budowy drogi ekspresowej S3 na całym odcinku między autostradą A2 a autostradą A4. Natężenie ruchu jest szczególnie wysokie między Sulechowem a Zieloną Górą (prawie 18 tys. pojazdów /24h) na obwodnicy Zielonej Góry (powyżej 16 tys. pojazdów w 2010 r.), a przede wszystkim w południowym fragmencie, tj. między Polkowicami a Legnicą, gdzie na niektórych odcinkach przekracza 20 tys. pojazdów a w Lubinie zbliża się nawet do 30 tys. pojazdów. To właśnie na wskazanych wyżej odcinkach ruch pojazdów rósł najszybciej w latach 2000-2010. Z kolei odcinek autostrady A4 między Legnicą a Wrocławiem należy do najbardziej zatłoczonych w kraju. W 2010 r. średniodobowe natężenie pojazdów ogółem między Kątami Wrocławskimi a Bielanami Wrocławskimi wynosiło prawie 40 tys. pojazdów, co oznacza ponad dwukrotny wzrost ruchu na tym odcinku w latach 2000-2010! (ryc. 3.6).

Ruch pojazdów ciężarowych w części środkowej segmentu zachodniego jest wysoki, stabilny i wynosił na drodze krajowej nr 3 w 2010 r. około 2000-3300 pojazdów ciężarowych z przyczepami na dobę (wartości górne na dwujezdniowym odcinku drogi krajowej między Polkowicami a Lubinem), a

na autostradzie A4 między Legnicą a Wrocławiem był jednym z najwyższych w kraju (6700-8600!). Wzrostu ruchu pojazdów ciężarowych z przyczepami na analizowanym odcinku korytarza TEN-w latach 2000-2010 jest bezprecedensowy, na niektórych fragmentach trasy drogi krajowej nr 3 oraz na autostradzie A4 nawet prawie trzykrotny! (ryc. 3.7).



Ryc. 3.6. Średniobodowe natężenie ruchu pojazdów osobowych w 2010 r. (rycina z lewej) oraz zmiany natężenia ruchu pojazdów osobowych w latach 2000-2010 (rycina z prawej) w części środkowej segmentu zachodniego



Ryc. 3.7. Średniobodowe natężenie ruchu pojazdów ciężarowych w 2010 r. (rycina z lewej) oraz zmiany natężenia ruchu pojazdów ciężarowych w latach 2000-2010 (rycina z prawej) w części środkowej segmentu zachodniego

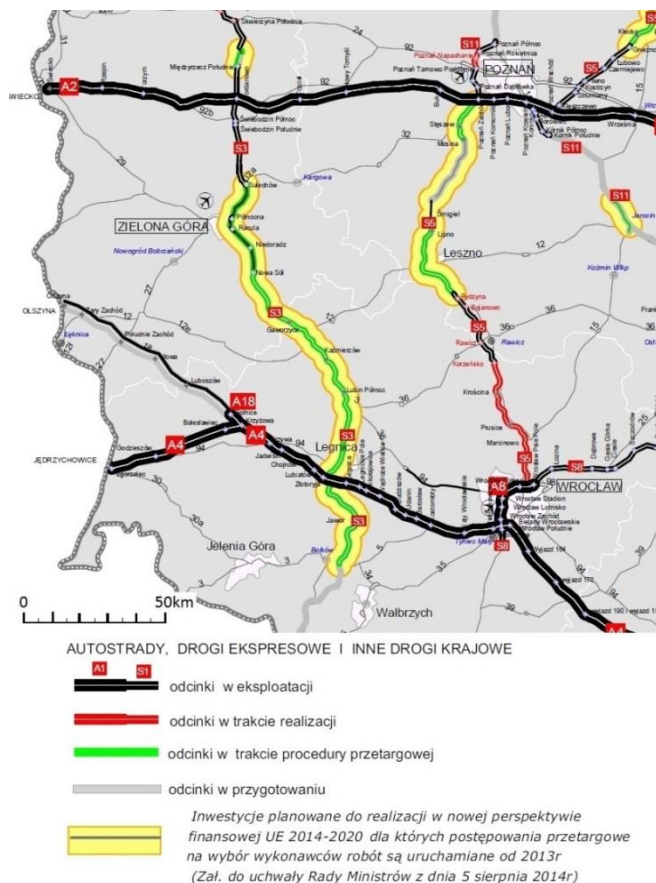
INWESTYCJE DROGOWE W OKRESIE PROGRAMOWANIA 2014-2020

Do realizacji w okresie programowania 2014-2020 przewidziano wszystkie brakujące odcinki drogi ekspresowej S3, przy czym na odcinku od Sulechowa do Nowej Soli inwestycje będą polegały na dobudowaniu drugiej jezdni, a na odcinku od Nowej Soli do Legnicy – wybudowaniu dwóch jezdni nowej drogi ekspresowej. Jest wysoce prawdopodobne, że cały odcinek będzie zrealizowany do 2020 r., gdyż wszystkie pododcinki znajdują się na etapie przetargu. Pod znakiem zapytania stoi jednak dobudowa pasów awaryjnych dla odcinka autostrady A4 między Legnicą a Wrocławiem, gdzie przebudowa jest na etapie koncepcyjnym. Aktualny stan realizacji inwestycji w części północnej segmentu zachodniego opisano w tabeli 3.6.

Tab. 3.6. Stan realizacji inwestycji drogowych w części środkowej segmentu zachodniego pod koniec 2014 r.

Nr drogi	Odcinek	Standard drogi	Długość (km)*	Potrzebne inwestycje	Plany inwestycyjne
S3	Autostrada A2 (węzeł Jordanowo)-Sulechów	S2x2	26,0	-	-
S3	Sulechów-Zielona Góra Północ (Sulechów-Nowa Sól odcinek I)	S2x1	14,6	Druga jezdnia do S2x2	Złożenie wniosku o ZRID 09.2013; plan ukończenia do 2019 r.
DK3	Zielona Góra Północ-węzeł Niodoradz (Sulechów-Nowa Sól odcinek II)	S2x1	13,3	Druga jezdnia do S2x2	Złożenie wniosku o ZRID 10.2013; plan ukończenia do 2019 r.
DK3	Węzeł Niodoradz – Nowa Sól Południe (Sulechów-Nowa Sól odcinek II)	S2x1	17,0	Druga jezdnia do S2x2	Złożenie wniosku o ZRID 10.2013; plan ukończenia do 2019 r.
DK3	Nowa Sól Południe-Gaworzyce	DK jednojezdniowa	16,4	Budowa S2x2	Złożenie wniosku o ZRID 10.2013; plan ukończenia do 2019 r.
DK3	Gaworzyce-Kaźmierzów	DK jednojezdniowa	16,9	Budowa S2x2	Złożenie wniosku o ZRID 08.2013; plan ukończenia do 2019 r.
DK3	Kaźmierzów (Polkowice) –Lubin Północ	DK2x2	14,4	Budowa S2x2	Złożenie wniosku o ZRID 08.2013; plan ukończenia do 2019 r.
DK3	Lubin Północ-Lubin Południe	DK2x2	11,3	Budowa S2x2	Złożenie wniosku o ZRID 08.2013; plan ukończenia do 2019 r.
DK3	Lubin Południe – Legnica II (A4)	DK jednojezdniowa	22,6	Budowa S2x2	Złożenie wniosku o ZRID 08.2013; plan ukończenia do 2019 r.
A4	Legnica (A4) -Wrocław	A zmodernizowana w latach 2002-2006		Dalsza modernizacja – aktualnie autostrada bez pasów awaryjnych	

*według aktualnego przebiegu drogi lub według nowej trasy w przypadku posiadania danych o długości odcinka nowej drogi



Ryc. 3.8. Stan realizacji inwestycji drogowych w części środkowej segmentu zachodniego pod koniec 2014 r.

Źródło: GDDKiA

Rekomendacje. Zaleca się przyspieszenie prac nad budową drogi ekspresowej, zwłaszcza na odcinkach dróg jednojezdniowych, które aktualnie stanowią największe wąskie gardła, tj. przede wszystkim jak najszybszą budowę drugiej jezdni na odcinku między Sulechowem a Zieloną Górą wraz z obwodnicą Zielonej Góry, a także na jednojezdniowym odcinku między Lubinem a autostradą A2. Silny wzrost natężenia ruchu, w tym szczególnie wzrost pojazdów ciężarowych z przyczepami na całym fragmencie trasy skutkuje absolutną priorytetyzacją działań inwestycyjnych na drodze ekspresowej S3, przede wszystkim na tych jej fragmentach, które nadal stanowią drogi jednojezdniowe.

Należy ponadto jak najszybciej rozpocząć poszerzenie autostrady A4 oraz budowę pasów awaryjnych lub nawet dobudowę trzeciego pasa ruchu. Jednocześnie należy rozważyć również zasadność przewidywanego przez GDDKiA likwidowania węzłów na tym odcinku trasy w tym relatywnie gęsto zaludnionym terenie. Jest to szczególnie istotne dla mieszkańców Jawora, Strzegomia, Żarowa i innych miast Dolnego Śląska, którzy powinni mieć możliwość przejazdu do Wrocławia po możliwie najkrótszej ścieżce podróży. Jest to zasadne tym bardziej, że rekomenduje się elektroniczny system poboru opłat, w którym nie ma problemu budowy stanowisk z tzw. bramkami. Likwidacja węzłów nie byłaby zgodna z zapisami dokumentów europejskich (inwestycje transportowe jako czynnik rozwoju regionalnego) oraz KPZK 2030 (równoległe zaspokajanie potrzeb transportowych w różnych skalach przestrzennych). Modernizację trasy należy prowadzić tak by możliwie w jak najmniejszym stopniu powodować kongestję (postulowane prace nocne).

INWESTYCJE KOLEJOWE W OKRESIE PROGRAMOWANIA 2004-2013

W skład części środkowej segmentu zachodniego wchodzi linia kolejowa nr 271, łącząca stację Poznań Główny z Wrocławiem Głównym. Linia należy do korytarza E59 (AGC/AGTC). W okresie 2004-2013 realizowano tam trzy inwestycje. W pierwszej kolejności była to rewitalizacja fragmentu linii między Rawiczem a Czempiniem (zakończenie prac w 2011 r.). Dwa pozostałe przedsięwzięcia, przewidziane do zakończenia w 2015 r., to etapy modernizacji odcinków Wrocław - granica województwa dolnośląskiego oraz Czempień - Poznań. Docelowo prędkość techniczna dla tych szlaków zostanie podniesiona do 160 km/h.

Tab. 3.7. Najważniejsze inwestycje w części środkowej segmentu zachodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk w latach 2004-2015

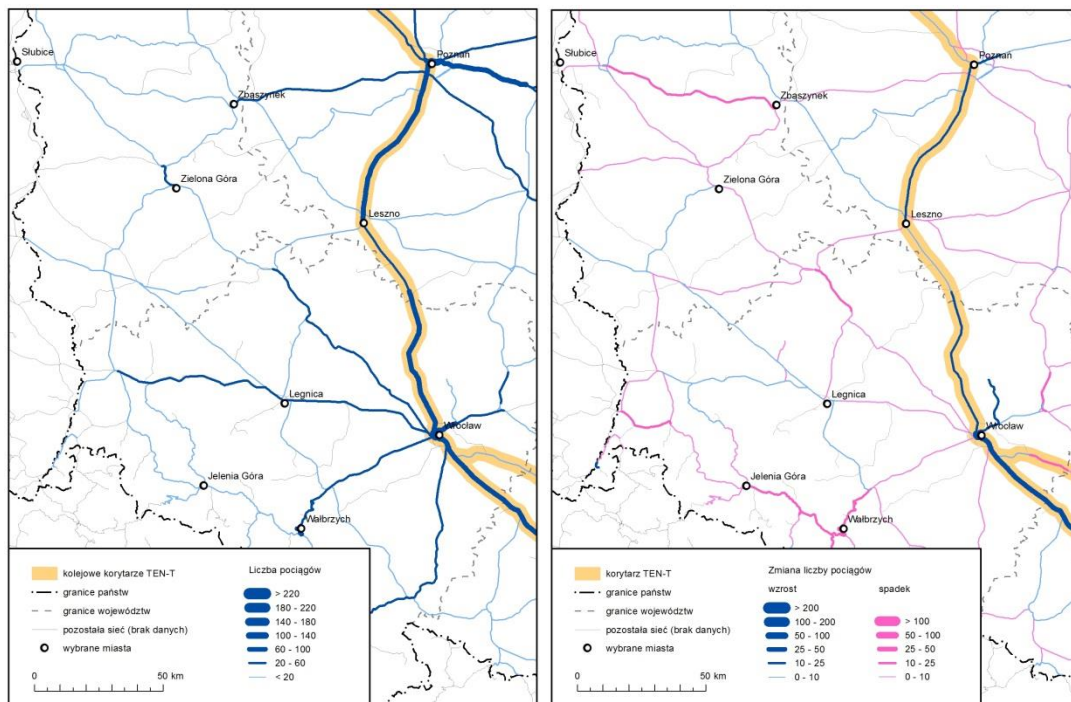
Nr linii	Nazwa inwestycji	Rok ukończenia	Długość (km)	Koszt inwestycji (mln zł)	Prędkość max przed inwestycją	Prędkość max po inwestycji
271	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań, Etap II odcinek Wrocław - granica województwa dolnośląskiego 2005/PL/16/C/PT/002 POIiŚ nr 7.1-4	2015	58,0	975,6	140	160
271	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań, etap III, odcinek Czempień - Poznań POIiŚ 7.1-5.1	2015	32,3	766,2	120	160
271	Rewitalizacja linii kolejowej nr 271 Wrocław - Poznań, na odcinku Rawicz - Leszno - Czempień	2011	66,5	19,3		

NATĘŻENIE RUCHU POCIĄGÓW

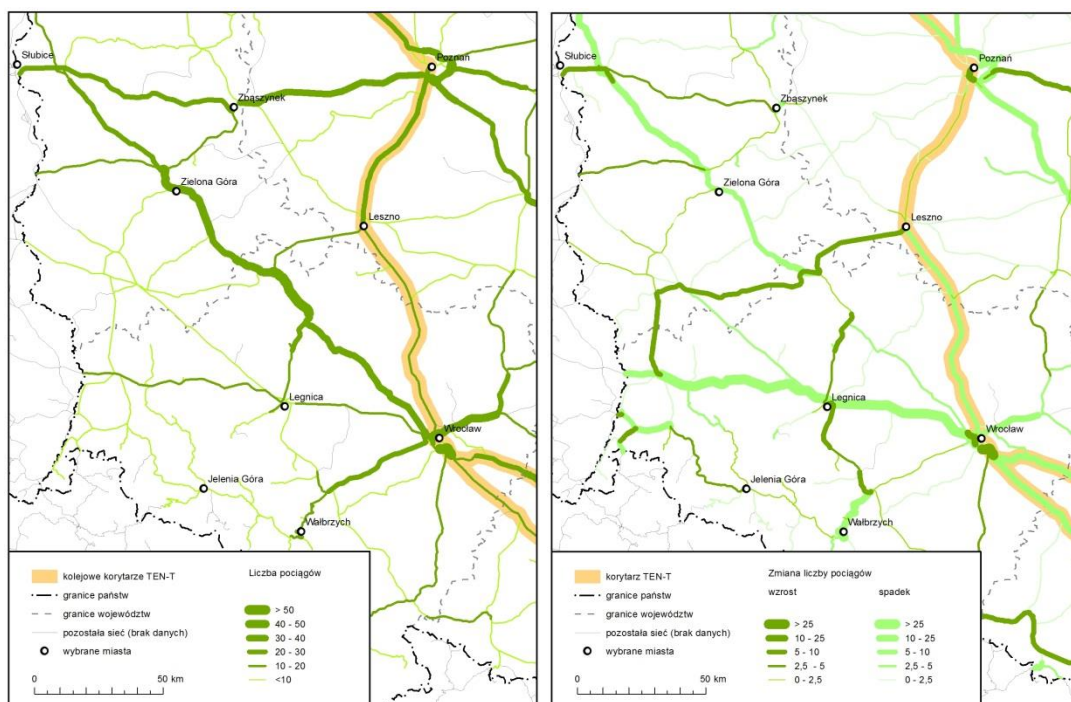
W ruchu pasażerskim, wg stanu na 2010 r., między Poznaniem a Wrocławiem większe natężenie zaznaczało się na odcinkach Poznań - Leszno oraz Rawicz - Wrocław (60-100 pociągów na dobę). Był to efekt ruchu podmiejskiego, prowadzonego z dwóch centrów aglomeracji, który częściowo zanikał w Lesznie i Rawiczu. Natomiast odcinek łączący te stacje wykazywał natężenie na poziomie 20-60. Pod względem zmian, jakie nastąpiły w latach 2000-2010, zanotowano wzrost natężenia na całej długości linii nr 271, przy czym wyraźniejszy był on na dwu wspomnianych wyżej odcinkach, wykorzystywanych w ruchu aglomeracyjnym (wzrost o 10-25).

Ruch towarowy w analizowanym segmencie korytarza charakteryzował się w 2010 r. stosunkowo niskim natężeniem, w porównaniu do potoków ruchu zarejestrowanych w ciągach magistrali nadodrzańskiej (nr 273), linii Kluczbork - Poznań (nr 272) oraz E20 (nr 3). Szczególnie niskie było ono na odcinku Wrocław - Leszno (10-20 pociągów na dobę). W relacji do stanu z 2000 r., natężenie ruchu na tym odcinku zmniejszyło się o 10-25 pociągów. Na pozostałym fragmencie – od Leszna do Poznania, wystąpił natomiast nieznaczny wzrost (maks. o 2,5). Tymczasem na linii nr 14, łączącej Leszno z Głogowem i magistralą nadodrzańską, miał miejsce wzrost rzędu 5-10 pociągów, co

wskazywałyoby na przeniesienie ruchu towarowego z odcinka Leszno - Wrocław na kierunek Głogów oraz dalej do Żagania i Węglińca. Można to po części tłumaczyć ograniczeniem przepustowości fragmentu linii nr 271, wraz z rozpoczęciem prac rewitalizacyjno-modernizacyjnych, przez co tranzytowy ruch pociągów towarowych z Poznania przez Wrocław został ograniczony.



Ryc. 3.9. Średniodobowe natężenie ruchu pociągów pasażerskich w 2010 r. (rycina z lewej) oraz zmiany natężenia ruchu pociągów pasażerskich w latach 2000-2010 (rycina z prawej) w części środkowej segmentu zachodniego



Ryc. 3.10. Średniodobowe natężenie ruchu pociągów towarowych w 2010 r. (rycina z lewej) oraz zmiany natężenia ruchu pociągów towarowych w latach 2000-2010 (rycina z prawej) w części środkowej segmentu zachodniego

INWESTYCJE KOLEJOWE W OKRESIE PROGRAMOWANIA 2014-2020

Po 2014 r. zaplanowano końcowy etap modernizacji linii kolejowej nr 271, która obejmie odcinek od granicy województwa dolnośląskiego do Czempinia. Zakończenie prac przewidziano na rok 2020. Inwestycja finansowana będzie ze środków pochodzących z instrumentu CEF.

Tab. 3.8. Najważniejsze inwestycje w części środkowej segmentu zachodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk przewidziane do realizacji w latach 2014-2020

Nr linii	Nazwa inwestycji	Rok ukończenia	Długość (km)	Planowane źródło finansowania	Prędkość max przed inwestycją	Prędkość max po inwestycji
271	Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego – Czempień	2020	71,387	CEF	50 - 140	160

3.3 CZĘŚĆ PÓŁNOCNA SEGMENTU CENTRALNEGO I WSCHODNIEGO

INWESTYCJE DROGOWE W OKRESIE PROGRAMOWANIA 2004-2013

Do części północnej segmentu centralnego korytarza Bałtyk-Adriatyk należy droga ekspresowa S6 na odcinku między Gdynią a Gdańskiem oraz północny odcinek autostrady A1 do węzła Kutno (budowany węzeł z drogą krajową nr 92 Kutno Wschód). Do części północnej segmentu wschodniego należy droga ekspresowa S7 na odcinku od Południowej Obwodnicy Trójmiasta (od autostrady A1) do Warszawy (węzeł z drogą ekspresową S8).

W części północnej segmentu centralnego w okresie programowania 2007-2013 dokonano ogromnego wysiłku inwestycyjnego w postaci budowy na całej długości (z wykorzystaniem różnych źródeł finansowania) autostrady A1. Przebudowano ponadto kluczowy odcinek obwodnicy trójmiejskiej wraz z budową węzła Karczemki. Zrealizowano również szereg inwestycji poprawiających funkcjonowanie równoległej drogi krajowej nr 91 (w czasie kiedy prowadzono inwestycje droga ta miała numer DK1) (tab. 3.9). Należy dodać, że przebieg najbardziej wysuniętego na północ fragmentu korytarza w postaci obwodnicy trójmiejskiej zostanie prawdopodobnie zmieniony po oddaniu pod koniec kolejnej perspektywy tzw. obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej.

W części północnej segmentu wschodniego droga ekspresowa S7 została w części zrealizowana w standardzie 2x2 (na odcinkach Gdańsk-Koszwały, Elbląg-Miłomłyn oraz Olsztynek-Nidzica), jednak duża jej część pozostaje w standardzie jednojezdniowej (lub miejscami dwujezdniowej) drogi krajowej. Ponadto zrealizowane do tej pory fragmenty nie stanowią dłuższego odcinka wylotowego z Trójmiasta (zrealizowano tylko odcinek do Koszwał), a przede wszystkim odcinka wylotowego z Warszawy. Podjęto się również poprawy funkcjonowania równoległej drogi krajowej nr 7 w jej północnym odcinku między Gdańskiem a Elblągiem, w tym zbudowanej w standardzie drogi ekspresowej 2x2 obwodnicy Elbląga, a także zbudowano obwodnicę Płońską również w standardzie S2x2 (tab. 3.10).

Tab. 3.9. Najważniejsze inwestycje w części północnej segmentu centralnego korytarza Bałtyk-Adriatyk w latach 2004-2015

Nr drogi	Nazwa inwestycji	Rok ukończenia	Długość (km)	Koszt inwestycji (mln zł)
A1	Budowa autostrady A-1 odcinek Toruń-Stryków*	2014	143,97	5658,5
A1	Autostrada A1 Rusocin-Toruń (GTC)	2007-2011	150,2	
S6	Rozbudowa węzła OT (DK S6) z ul. Kartuską (DK 7) w Gdańsku - węzeł Karczemki	2013	14,57	265,6
DK1	Przebudowa mostu w Chełmnie na drodze Nr 1	2008	1,06	86,8
DK1	Przebudowa dk nr 1 na odc. Pruszcz Gdański-Pszczółki	2009	11,10	79,8
DK1	Rozbudowa i wzmocnienie dk 1 na odc. Toruń – Włocławek etap I	2012	12,52	79,5
DK1	Budowa obwodnicy Kowala na dr. Nr 1	2009	4,23	50,7
DK1	Rozbudowa i wzmocnienie drogi krajowej nr 1 Świecie - Toruń	2007	3,50	24,8

*Inwestycja ta leży częściowo w środkowej części segmentu centralnego.

Tab. 3.10. Najważniejsze inwestycje w części północnej segmentu wschodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk w latach 2004-2015

Nr drogi	Nazwa inwestycji	Rok ukończenia	Długość (km)	Koszt inwestycji (mln zł)
S7	Budowa drogi ekspresowej S7, odcinek Elbląg (s22) - Olsztynek (s51), na odcinku Elbląg - Miłomłyn	2012	50,26	1793,0
S7	Budowa drogi ekspresowej S7 odcinek Gdańsk (A1) Koszwały (Południowa Obwodnica Miasta Gdańska)	2012	17,86	1469,1
S7	Budowa drogi ekspresowej S7, Olsztynek(S51)-Płońsk(S10), na odcinku Olsztynek-Nidzica	2013	31,25	1235,5
DK7	Wzmocnienie drogi Nr 7 Gdańsk - Jazowa wraz z przebudową mostu w Kiezmarku	2013	42,14	406,5
DK7	Przebudowa drogi Nr 7 Jazowa - Elbląg	2009	14,07	234,1
S7	Rozbudowa obwodnicy Płońska na dr. Nr 7	2010	4,70	203,4
DK7	Budowa węzła Załuski na drodze Nr 7	2007	1,35	19,5

Celem głównym okresu programowania 2014-2020 powinno być ukończenie pozostałych odcinków drogi w tym kluczowym powiązaniu funkcjonalnym Trójmiasto-Warszawa z położeniem szczególnego akcentu na realizację odcinka wylotowego ze stolicy.

NATĘŻENIE RUCHU DROGOWEGO

Natężenie ruchu w części północnej segmentu centralnego korytarza Bałtyk-Adriatyk jest bardzo zróżnicowane. W 2010 r. w którym przeprowadzono ostatnią kompleksową analizę natężenia ruchu istniał już odcinek autostrady A1 między Rusocinem (Gdańsk) a Nowymi Marzami (Grudziądz),

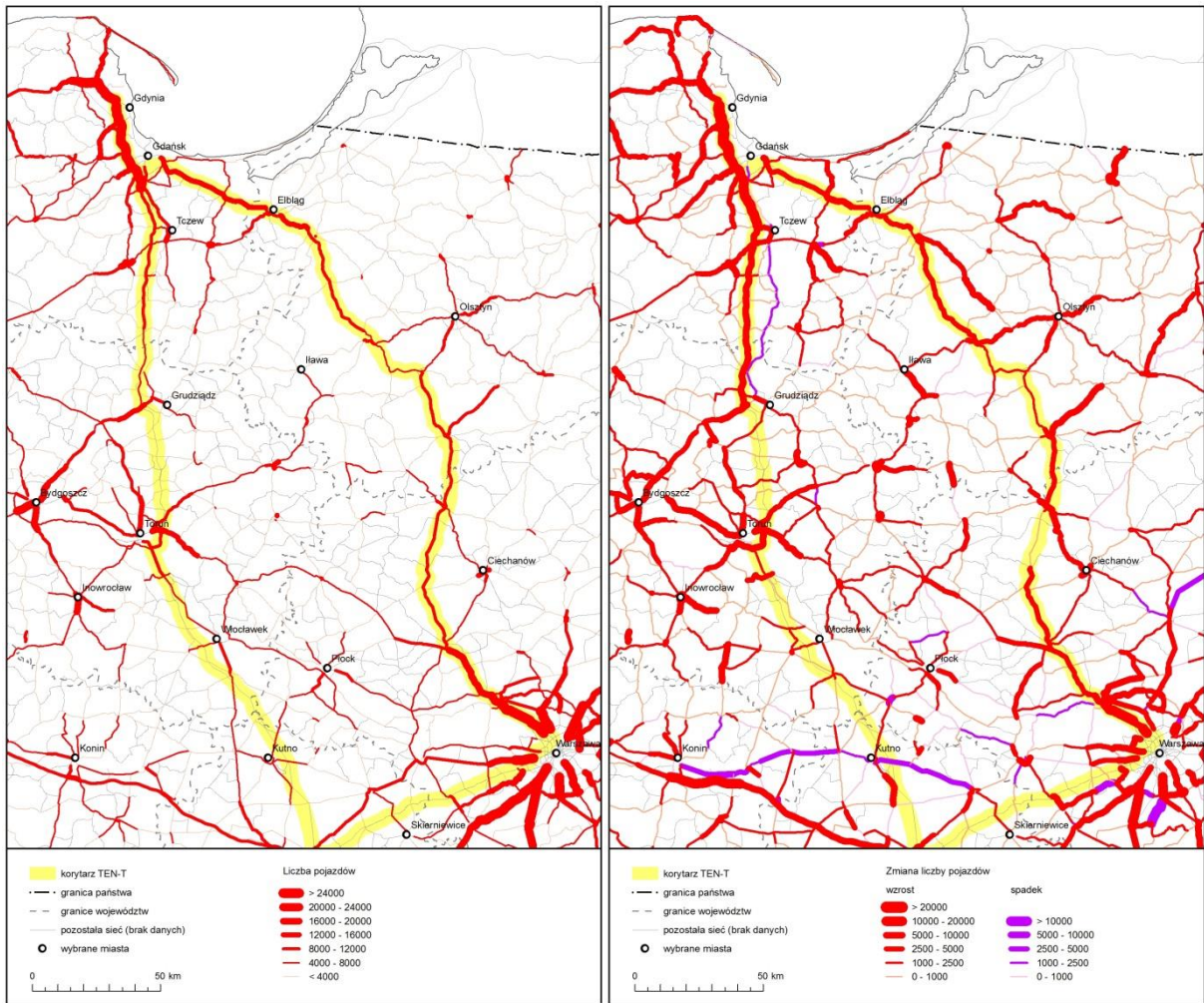
a brak pozostałych odcinków sieci (brak efektu sieciowości) mógł w dużym stopniu wpłynąć na wyniki badań. Ponadto ruch pojazdów na tym fragmencie trasy jest bardzo zróżnicowany w zależności od pory roku i tygodnia ze względu na wyjazdy urlopowe nad polskie morze. Przykładowo w świetle badań natężenia ruchu z 2010 r. na odcinku między Rusocinem a Łęgowem wyniósł nieco ponad 10 tys. pojazdów, podczas gdy w lipcu w 2014 r. na tym samym odcinku średniodobowe natężenie ruchu wyniosło 54,5 tys. a w niedzielę 17 sierpnia po tzw. długim weekendzie w jeden dzień przejechało 93 tys. samochodów. Tak wysokie natężenie ruchu skutkuje problemem z olbrzymim zatłoczeniem na bramkach autostradowych obsługiwanych przez prywatnego koncesjonariusza – spółkę Gdańsk Transport Company (GTC). Zresztą natężenie ruchu powyżej 50 tys. pojazdów może wskazywać nawet na potrzebę budowy trzeciego pasa ruchu na północnym odcinku autostrady A1, na którym oprócz ruchu na dłuższe odległości, w tym ruchu wakacyjnego istnieje duży lokalny ruch dojazdowy do Trójmiasta.

Warto dodać, że pomimo wprowadzenia w latach 2008-2009 na autostradzie A1 między Rusocinem a Nowymi Marzami opłaty autostradowej tylko część kierowców pod koniec dekady wybierała na tym odcinku wyremontowaną alternatywną drogę krajową nr 91. Ruch na równoległej trasie nr 91 znacznie spadł, nastąpił również znaczny spadek ruchu pojazdów ciężarowych z przyczepami co potwierdza fakt, iż po otwarciu odcinków autostrad, nawet płatnych, następuje przeniesienie dużej części ruchu z równoległych dróg krajowych.

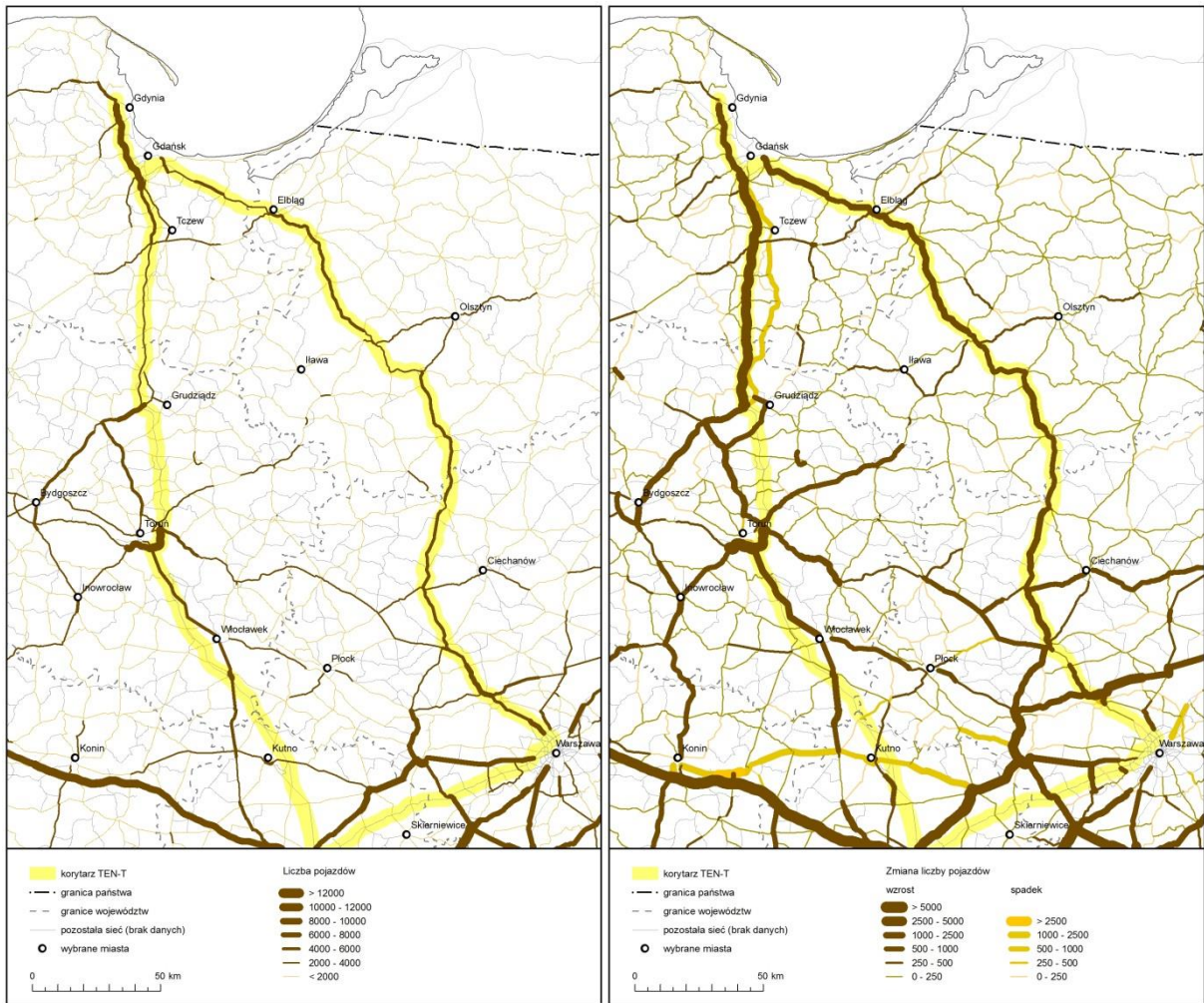
Równie wysokie natężenie ruchu na obwodnicy Trójmiasta od Gdyni do Rusocina (27-54 tys. pojazdów na dobę) z kulminacją na odcinku między Osową a Gdańskiem Lotnisko (54 tys. pojazdów!, w tym nawet do 4000 pojazdów ciężarowych z przyczepami) wskazuje na potrzebę budowy trzeciego pasa na tym odcinku, lub przyspieszenia prac nad Obwodnicą Metropolitalną w ciągu drogi ekspresowej S6. To właśnie ten odcinek stanowi aktualnie największe wąskie gardło w części północnej segmentu centralnego korytarza Północ-Południe. Nie należy zapominać również o problemie dojazdu do portu w Gdyni, czyli tzw. Trasie Kwiatkowskiego (problem jest szerzej omówiony w rozdziale czwartym przy okazji dojazdu do terminali drogowo-kolejowych w Gdyni).

W części północnej segmentu wschodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk natężenie ruchu jest również mocno niestabilne i wynosiło średniodobowo w 2010 r. od niecałych 10 tys. pojazdów na odcinku Rychnowo-Olsztynek do ponad 55 tys. pojazdów na odcinku dojazdowym do Warszawy. Budowa dwujezdniowego odcinka drogi ekspresowej między Gdańskiem a Koszwałami częściowo rozwiązała problem wąskiego gardła na dojeździe do Trójmiasta. Wskazana jest jak jednak jak najszybsza realizacja odcinka między Koszwałami a Elblągiem. Z punktu widzenia eliminacji wąskich gardeł kluczową kwestią jest wzrost natężenia ruchu pojazdów ciężarowych na całym odcinku trasy między Gdańskiem a Płońskiem (na niektórych odcinkach ponad dwukrotny) (ryc. 3.11 i 3.12).

Wąskim gardłem pozostaje wjazd do Warszawy, gdzie pomimo istnienia drogi dwujezdniowej, już w Łomiankach kierowcy muszą borykać się z ogromnym zatłoczeniem wynikającym z faktu dużej liczby zainstalowanych sygnalizacji świetlnych. Sygnalizacje świetlne pojawiają się również sporadycznie na odcinku trasy między Płońskiem a Łomiankami. Warto zaznaczyć, że to właśnie na dojeździe do Warszawy ruch pojazdów ogółem zwiększył się w największym stopniu w latach 2000-2010, w ujęciu bezwzględny o około 9 tys. (z 47 tys. pojazdów w 2000 r. do 56 tys. w 2010). Był to przede wszystkim wzrost ruchu wynikający ze wzrostu ruchu dojazdowego, w tym dojazdów do pracy do Warszawy. Ruch pojazdów ciężarowych w latach 2000-2010 na w zasadzie wszystkich odcinkach dróg dojazdowych do Warszawy zmalał w wyniku wprowadzenia obostrzeń w przejeździe przez Warszawę.



Ryc. 3.11. Średniodobowe natężenie ruchu pojazdów osobowych w 2010 r. (rycina z lewej) oraz zmiany natężenia ruchu pojazdów osobowych w latach 2000-2010 (rycina z prawej) w części północnej segmentu centralnego i wschodniego



Ryc. 3.12. Średniodobowe natężenie ruchu pojazdów ciężarowych w 2010 r. (rycina z lewej) oraz zmiany natężenia ruchu pojazdów ciężarowych w latach 2000-2010 (rycina z prawej) w części północnej segmentu centralnego i wschodniego

INWESTYCJE DROGOWE W OKRESIE PROGRAMOWANIA 2014-2020

Do realizacji w okresie programowania 2014-2020 przewidziano w zasadzie wszystkie brakujące odcinki, tj.: budowę Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta oraz realizację brakujących fragmentów drogi ekspresowej S7 na odcinku Gdańsk-Warszawa. Zaawansowanie prac nad poszczególnymi brakującymi odcinkami jest jednak nierówne. Pozostałe do realizacji odcinki między Koszwałami i Kazimierzowem, Miłomłynem i Olsztynkiem oraz Nidzicą i Napierkami są na etapie przetargu i prawdopodobnie będą realizowane w pierwszej połowie okresu programowania 2014-2020. Na część trasy dalej w kierunku południowym od Napierek do Płońska jest wydana decyzja środowiskowa. Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta jest natomiast na etapie wydawania decyzji środowiskowej. Najważniejszy odcinek trasy od Płońska do Warszawy (połączenie z drogą S8) znajduje się dopiero na etapie prac projektowych i realnie patrząc prawdopodobieństwo ukończenia odcinka wylotowego S7 z Warszawy w tym terminie jest bardzo wątpliwe. Aczkolwiek według oficjalnych źródeł odcinek S7 Płońsk - Warszawa znajduje się na liście rezerwowej w projekcie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020 i jego realizacja w tym okresie będzie możliwa w sytuacji, gdy pojawią się dodatkowe środki lub oszczędności. Aktualny stan realizacji inwestycji w

części północnej segmentu centralnego opisano w tabeli 3.11, a segmentu wschodniego w tabeli 3.12.

Tab. 3.11. Stan realizacji inwestycji drogowych w części północnej segmentu centralnego pod koniec 2014 r.

Nr drogi	Odcinek	Standard drogi	Długość (km)*	Potrzebne inwestycje	Plany inwestycyjne
S6	Obwodnica Trójmiejska	S2x2 (na niektórych fragmentach S2x3)	38,0	Modernizacja	-
S6	Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta	S2x2	35,0	Nowa trasa S2x2	Zakończone Studium Techniczno – Ekonomiczne – Środowiskowe, trwa procedura wydawania decyzji środowiskowej
A1	Rusocin-Południe	Toruń A	152,0	-	-
A1	Toruń Południe - Łódź Północ*	- A	139,1	-	-

*Inwestycja ta leży częściowo w środkowej części segmentu centralnego.

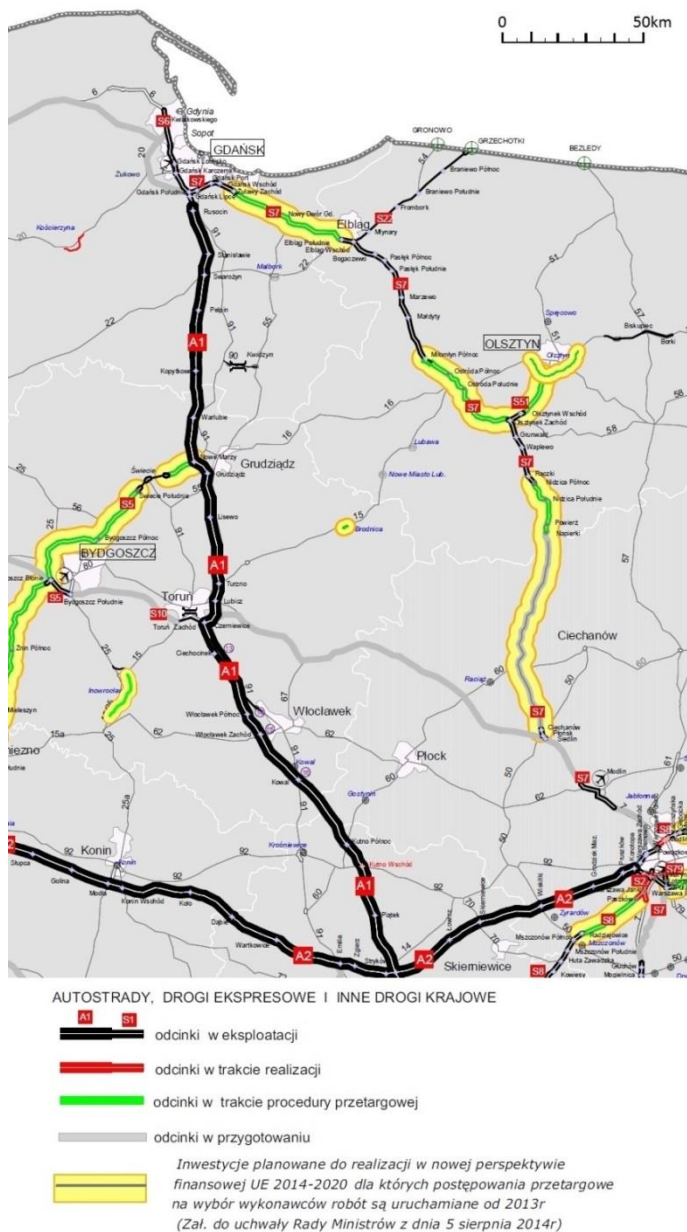
Tab. 3.12. Stan realizacji inwestycji drogowych w części północnej segmentu wschodniego pod koniec 2014 r.

Nr drogi	Odcinek	Standard drogi	Długość (km)*	Potrzebne inwestycje	Plany inwestycyjne
S7	Straszyn-Koszwały (Południowa Obwodnica Gdańska)	S2x2	18,0	-	-
DK7	Koszwały-Kazimierzowo	DK jednojezdniowa	39,63	Budowa S2x2	W przetargu
S7	Obwodnica Elbląga	S2x2	4,2	-	-
S7	Elbląg-Miłomłyn	S2x2	50,26	-	-
DK7	Miłomłyn-Ostróda Północ	DK jednojezdniowa	9,2	Budowa S2x2	W przetargu
DK7	Obwodnica Ostródy	DK jednojezdniowa	18,4	Budowa S2x2	W przetargu
DK7	Ostróda Południe-Rychnowo	DK jednojezdniowa	8,8	Budowa S2x2	W przetargu
DK7	Rychnowo-Olsztynek	DK jednojezdniowa	11,3	Budowa S2x2	W przetargu
S7	Olsztynek-Nidzica	S2x2	31,25	-	-
DK7	Obwodnica Nidzicy	S2x2	9,1	Budowa S2x2	W przetargu
DK7	Nidzica Południe-Napierki	DK jednojezdniowa	13,6	Budowa S2x2	W przetargu
DK7	Napierki-Płońsk	DK jednojezdniowa	71,25	Budowa S2x2	Gdańsk-Warszawa (realizacja do 2021) Wydana decyzja środowiskowa
S7	Obwodnica Płńska	S2x2	4,7	-	-
DK7	Płońsk-Czosnów	DK dwujezdniowa*	34,75	Budowa S2x2	Gdańsk-Warszawa (realizacja do 2021) Etap prac projektowych
DK7	Czosnów-Warszawa	DK dwujezdniowa	22,21	Budowa S2x3	Gdańsk-Warszawa (realizacja do 2021) Etap prac projektowych. Studium STEŚ (2013)

*Na odcinku 14, 6 km Zakroczym-Czosnów status S2x2 wymagającej modernizacji

Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1209107&page=133>



Ryc. 3.13. Stan realizacji inwestycji drogowych w części północnej segmentu centralnego i wschodniego pod koniec 2014 r.

Źródło: GDDKiA

Rekomendacje. W części północnej segmentu wschodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk wąskim gardłem systemu drogowego będzie pozostawać w 2023 r. połączenie dróg ekspresowych S7 i S8 w Warszawie. Z tego punktu widzenia należy jak najszybciej przyspieszyć prace związane z odcinkiem drogi ekspresowej S7 między Czosnowem a odcinkiem S8 w jej przebiegu przez Warszawę. Równie pilną potrzebą jest ukończenie w zasadzie wszystkich pozostałych odcinków drogi ekspresowej S7, w tym przyspieszenie prac projektowych w województwie mazowieckim, w szczególności na odcinku między Napierkami a obwodnicą Płońską, na którym droga krajowa nr 7 jest i pozostanie w najbliższych latach drogą jednojezdniową.

Odłożenie w czasie realizacji odcinka drogi ekspresowej S7 stanowiącego wlot do Warszawy i połączenie z obwodnicą stolicy w ciągu S8/S2 będzie skutkowało narastaniem kongestii na tym odcinku. W miarę realizacji innych fragmentów drogi ekspresowej S7 między Gdańskiem a Warszawą,

będzie ona przejmowała rosnącą część ruchu (w tym ruchu ciężkiego generowanego m.in. przez terminale kontenerowe w Trójmieście) stanowiąc stopniowo coraz większą alternatywę dla autostrady A1 (krótszy dystans, brak opłat w ruchu samochodów osobowych). Ponadto intensyfikacja ruchu na tym kierunku może wynikać z rozwoju relacji gospodarczych z Ukrainą (postulowany dawniej korytarz *Via Intermare* z Gdańska do Odessy).

W części północnej segmentu centralnego korytarza Bałtyk-Adriatyk rekomenduje się budowę trzeciego pasa obwodnicy Trójmiasta na najbardziej obciążonym odcinku między Osową a węzłem lub przyspieszenie prac nad Obwodnicą Metropolii Trójmiejskiej. Prowadzenie obu inwestycji w tym samym terminie jest jednak kontrowersyjne z ekonomicznego punktu widzenia.

INWESTYCJE KOLEJOWE W OKRESIE PROGRAMOWANIA 2004-2013

Odcinkami wspólnymi dla części północnej segmentu centralnego i wschodniego są linie kolejowe nr 202 (na terenie Trójmiasta) oraz nr 9 (Gdańsk - Tczew). Najważniejszą rolę w segmencie centralnym pełni linia nr 131 – poprowadzona od Tczewa przez Bydgoszcz do Ponętowa (węzeł z linią E20), której duży fragment to ciąg dawnej magistrali węglowej Śląsk-Porty. W segmencie wschodnim do korytarza należy linia nr 9 (E65), na odcinku od Tczewa do Warszawy Wschodniej oraz nr 1 i 2 (warszawska linia średnicowa).

W latach 2004-2013 w obrębie korytarza TEN-T rozpoczęto serię dużych inwestycji związanych z modernizacją istniejących ciągów transportowych. Największe nakłady przeznaczono na prace wzdłuż linii nr 202 i 9, łączących Trójmiasto z Warszawą. Do 2016 r. zakładane jest całkowite zakończenie projektu, który uwzględni instalację systemu sterowania i łączności ERTMS. Prace w segmencie centralnym miały do 2013 r. charakter rewitalizacji i prowadzone były między stacjami Jaksice a Trzciniec oraz między Bydgoszczą i Tczewem. Na uwagę zasługuje ponadto projekt rewitalizacyjno-modernizacyjny w tzw. „Kościerskim korytarzu kolejowym”, stanowiącym alternatywny ciąg wobec sieci TEN-T.

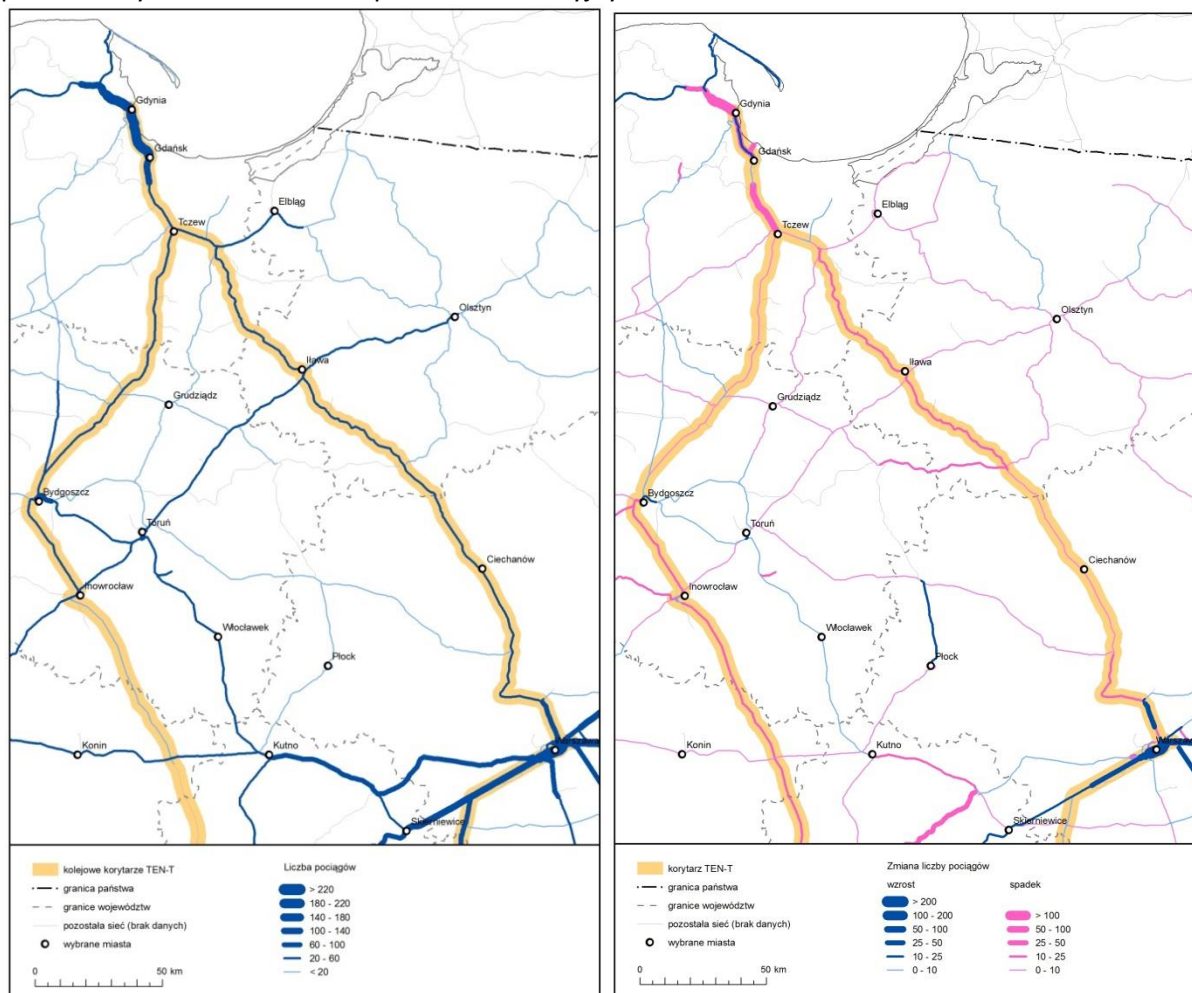
Tab. 3.13. Najważniejsze inwestycje w części północnej segmentu centralnego i wschodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk w latach 2004-2015

Nr linii	Nazwa inwestycji	Rok ukończenia	Długość (km)	Koszt inwestycji (mln zł)	Prędkość max przed inwestycją	Prędkość max po inwestycji
201	Rewitalizacja i modernizacja tzw. „Kościerskiego korytarza kolejowego” odcinka Kościerzyna – Gdynia linii kolejowej nr 201	2015	68,2	172,5	60-80	90-120
202	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa-Gdynia- obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia POIiŚ 7.1-1.2	2015	39,8	977,5	100	160
202	Modernizacja linii kolejowej E65/C E65 na odcinku Warszawa- Gdynia w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego POIiŚ 7.1-1.4	2016	350,7	1051,9	160	200
202	Modernizacja linii kolejowej E 65, odcinek Warszawa - Gdynia,	2014	97,1	3029,5	120	160

	Etap II 2005/PL/16/C/PT/001					
9	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa-Gdynia- obszar LCS Ciechanów POIiŚ 7.1-1.1	2014	60,3	1327,6	120	160
9	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa-Gdynia- obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia POIiŚ 7.1-1.2	2015	39,8	977,5	100	160
9	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa-Gdynia- obszar LCS Łława, LCS Malbork POIiŚ 7.1-1.3	2015	102,9	1834,2	120	160
9	Modernizacja linii kolejowej E65/C E65 na odcinku Warszawa- Gdynia w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego POIiŚ 7.1-1.4	2016	350,7	1051,9	160	200
9	Modernizacja linii kolejowej E65/C E65 na odcinku Warszawa- Gdynia- obszar LCS Działdowo POIiŚ 7.1-41	2015	53,7	1081,2	120	160
9	Modernizacja linii kolejowej E 65, odcinek Warszawa - Gdynia, Etap II 2005/PL/16/C/PT/001	2014	97,1	3029,5	120	160
9	Modernizacja linii kolejowej E 65, odcinek Warszawa - Gdynia, Etap II 2005/PL/16/C/PT/001	2014	97,1	3029,5	120	160
131	Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory - Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna - Tczew	2015	71,1	177,3	60	120
131	Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna – Zduńska Wola – Chorzów Batory	2016	74,0	403,2	60	120
131	Rewitalizacja infrastruktury kolejowej na linii nr 131, szlak Chociw łaski - Kozuby	2013	10,1	24,0	70	120
131	Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory - Tczew, na odcinku Bydgoszcz - granica IZ	2011	39,5	69,1		
131	Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory - Tczew na odcinku granica IZ - Tczew	2013	40,7	37,9		
131	Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory - Tczew, na odcinku Jaksice - Nowa Wieś Wielka	2011	13,8	17,7		
131	Modernizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory - Tczew, w km 344,719 - 362,385 na odcinku Nowa Wieś Wielka - Trzcinec	2009	17,7	49,1		

NATĘŻENIE RUCHU POCIĄGÓW

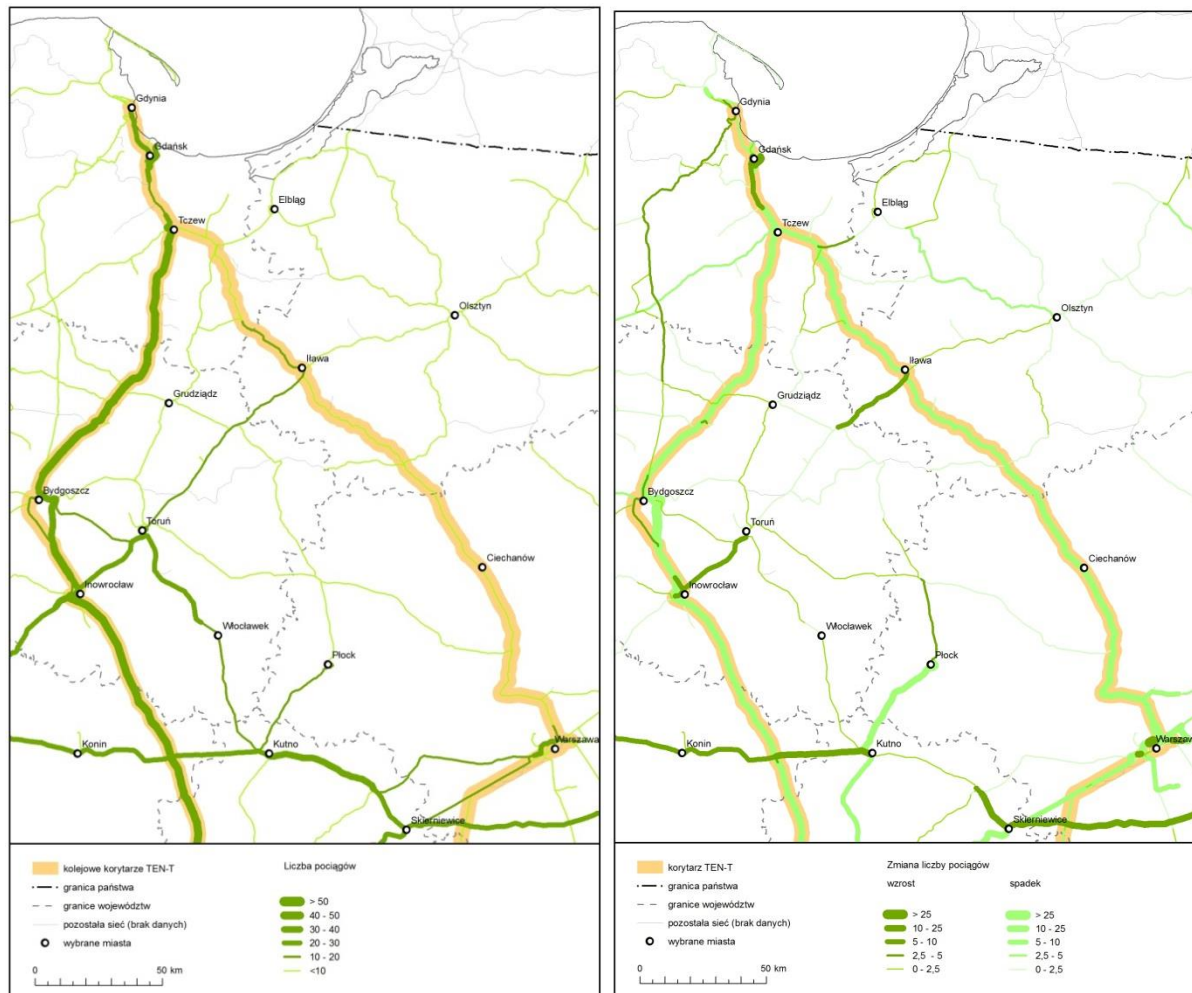
Ruch pociągów pasażerskich, w 2010 r., wykazywał największe natężenie w obszarach aglomeracyjnych Trójmiasta i Warszawy (100-220 składów na dobę). Między Gdynią a Gdańskiem dodatkowe potoki ruchu generowała SKM, poruszająca się tam po osobnych torach. W Warszawie był to odcinek Warszawa Wschodnia - Legionowo. Na przeważającej długości linii nr 9 natężenie zawierało się w przedziale 20-60 pociągów. W obrębie sektora centralnego ruch pasażerski miał istotne natężenie na odcinku Tczew - Bydgoszcz - Inowrocław (20-60). Dalsza część linii nr 131, między Inowrocławiem a Ponętowem, była wykorzystywana w znacznie mniejszym zakresie (poniżej 20). W ruchu pasażerskim ważnym szlakiem łączącym Trójmiasto z Warszawą był ciąg prowadzący z Bydgoszczy przez Toruń, Kutno (linia nr 18), Łowicz, Sochaczew (linia nr 3 / E20). Na fragmentach tych linii, w relacji do 2000 r., zanotowano nieznaczny wzrost natężenia ruchu (maks. o 10). Jednocześnie większe spadki wystąpiły wzdłuż linii nr 9 (nawet o ok. 50 pociągów na dobę). Był to skutek prowadzonych tam od kilku lat prac modernizacyjnych.



Ryc. 3.14. Średniodobowe natężenie ruchu pociągów pasażerskich w 2010 r. (rycina z lewej) oraz zmiany natężenia ruchu pociągów pasażerskich w latach 2000-2010 (rycina z prawej) w części północnej segmentu centralnego i wschodniego

W ruchu towarowym zaznaczała się bardzo wyraźna dominacja segmentu centralnego (40-50 pociągów na dobę). Segment wschodni cechowały minimalne obciążenia, nie przekraczające 10.

Jedynie odcinek Ława - Prabuty, pozostający w 2010 r. poza zasięgiem prac modernizacyjnych, był wykorzystywany w nieco większym zakresie (10-20). Niemal na całej długości korytarza, w północnej części segmentu centralnego i wschodniego, miał miejsce spadek natężenia ruchu o 10-25 pociągów, w stosunku do stanu z 2000 r. Na niektórych odcinkach przekroczył on nawet 25 (głównie w korytarzu E65). Odwrotna sytuacja nastąpiła natomiast w ciągu alternatywnym (Bydgoszcz - Kościerzyna - Gdynia), gdzie zarejestrowano wzrost o 2,5-5 pociągów.



Ryc. 3.15. Średniodobowe natężenie ruchu pociągów towarowych w 2010 r. (rycina z lewej) oraz zmiany natężenia ruchu pociągów towarowych w latach 2000-2010 (rycina z prawej) w części północnej segmentu centralnego i wschodniego

INWESTYCJE KOLEJOWE W OKRESIE PROGRAMOWANIA 2014-2020

W nowej perspektywie finansowej nacisk położony zostanie na poprawę dostępności kolejowej portów morskich w Gdańsku i Gdyni, poprzez remont linii i łącznic w rejonie Trójmiasta. Ponadto udrożniony zostanie alternatywny ciąg transportowy prowadzący w kierunku portów: Bydgoszcz - Kościerzyna - Gdynia oraz odcinek Łąg - Tczew, wraz z budową łącznicy umożliwiającej zjazd z linii nr 201 na linię nr 203 (Łąg - Łąg Południowy). Wykonane zostaną też dalsze prace na linii nr 131 między Bydgoszczą i Tczewem (C-E65).

Tab. 3.14. Najważniejsze inwestycje w części północnej segmentu centralnego i wschodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk przewidziane do realizacji w latach 2014-2020

Nr linii	Nazwa inwestycji	Rok ukończenia	Długość (km)	Planowane źródło finansowania	Prędkość max przed inwestycją	Prędkość max po inwestycji
201	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	2020	5,263	CEF	30 - 60	bd
228	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	2020	6,727	CEF	70	bd
723	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	2020	2,478	CEF	60	bd
724	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	2020	0,948	CEF	50	bd
725	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	2020	2,411	CEF	60	bd
226	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk	2020	2,489	CEF	40	bd
227	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk	2020	4,134	CEF	70	bd
249	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk	2020	4,615	CEF	80	bd
722	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk	2020	4	CEF	20	bd
965	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk	2020	3,499	CEF	40	bd
131	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo	2020	340,2	CEF	20 - 80	120
201	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz - Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap II - wraz z elektryfikacją	2018	104,5	FS	30 - 100	160
201, 203	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz - Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap I	2018	104,5	FS	30 - 100	100-120
131	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odcinku Bydgoszcz – Tczew	2020	127,919	CEF	60 - 160	100-120

3.4 CZĘŚĆ ŚRODKOWA SEGMENTU CENTRALNEGO I WSCHODNIEGO

INWESTYCJE DROGOWE W OKRESIE PROGRAMOWANIA 2004-2013

Do części środkowej segmentu centralnego korytarza Bałtyk-Adriatyk należy odcinek autostrady A1 od aktualnie budowanego węzła w Kutnie Wschód do węzła Sośnica w Gliwicach i połączenia z autostradą A4. Ponadto w segmencie wschodnim dochodzi połączenie północnego odcinka drogi ekspresowej S7 przez odcinek drogi ekspresowej S8 (od planowanego węzła NS do węzła Konotopa) i autostrada A2 na odcinku Konotopa-Łódź Północ.

Układ drogowy w północnej części odcinka (na północ od węzła Łódź Północ) został ukształtowany w ostatnich latach poprzez realizację inwestycji autostradowych (A1 i A2) i drogi ekspresowej S8 w Warszawie. W 2012 r. oddano do użytku fragment południowy części środkowej między Pyrzowicami a węzłem Sośnica. Ponadto w okresie programowania 2007-2013 zrealizowano szereg mniejszych inwestycji poprawiających przejazd równoległą drogą krajową nr 91 (podczas realizacji inwestycji miała ona numer drogi krajowej nr 1) (tab. 3.15).

Tab. 3.15. Najważniejsze inwestycje w części środkowej segmentu centralnego i wschodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk w latach 2004-2015

Nr drogi	Nazwa inwestycji	Rok ukończenia	Długość (km)	Koszt inwestycji (mln zł)
A1	Budowa autostrady A-1, odcinek Pyrzowice-Maciejów-Sośnica	2012	44,38	5853,8
A1	Budowa autostrady A-1 odcinek Toruń-Stryków*	2014	143,97	5658,5
A2	Budowa autostrady A2 Łódź Północ-Konotopa	2012	90,97	3664,6**
S8	Budowa drogi ekspresowej S-8 odcinek węzeł Konotopa - węzeł Powązkowska	2011	10,38	1573,7
A2	Budowa autostrady A-2 węzeł "Stryków II" - węzeł "Stryków I" wraz z łącznikiem do drogi Nr 14	2010	4,76	188,3
DK1	Rozbudowa drogi Nr 1 Łódź - Tuszyń	2013	7,49	93,1
DK1	Przebudowa drogi Nr 1 Krośniewice - Topola Królewska	2008	18,94	73,5
DK1	Rozbudowa drogi Nr 1 gr. woj. kuj.-pom. - Krośniewice i Łęczyca - Sierpów	2009	10,55	29,8

*Inwestycja ta leży w większości w środkowej części segmentu centralnego.

**Wartość prac budowlanych (źródło: strona internetowa GDDKiA)

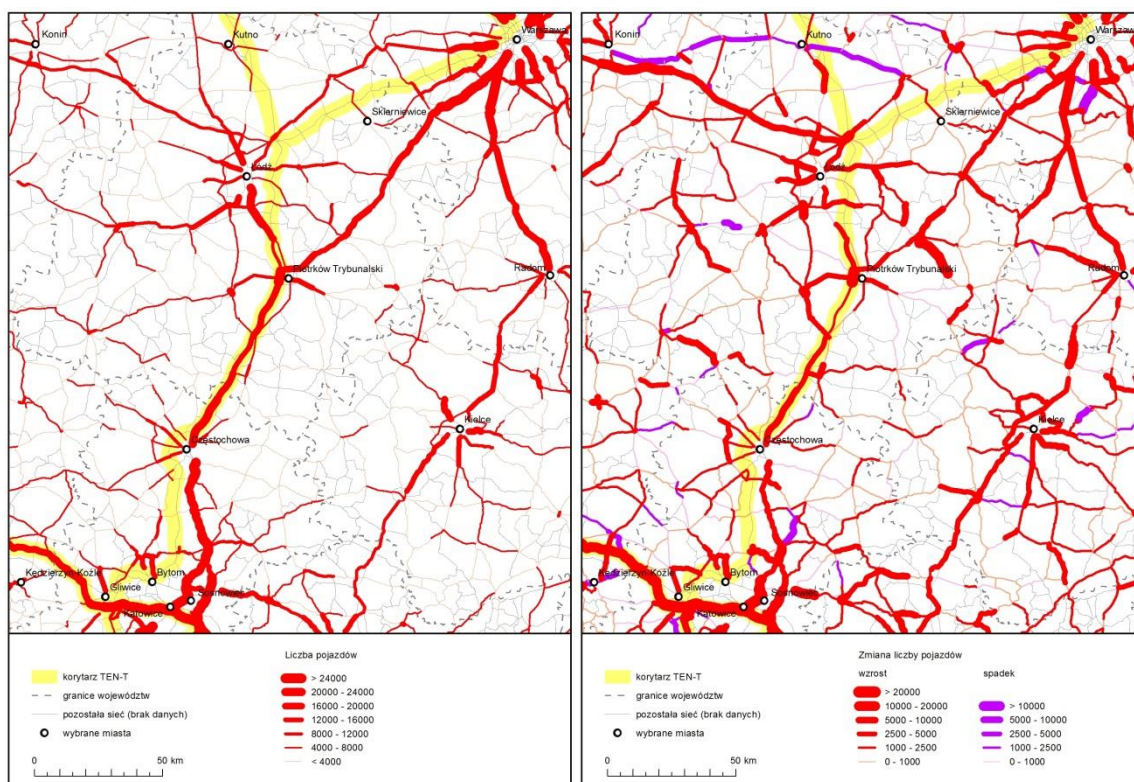
NATĘŻENIE RUCHU DROGOWEGO¹

Analiza natężenia ruchu w 2010 r. dla części środkowej segmentu centralnego i wschodniego powinna być jedynie tłem dla tych odcinków, które powstały po 2010 r. Budowa odcinków autostrad A2 , A1, odcinka drogi ekspresowej S8 w Warszawie, a także oddanie długiego odcinka drogi ekspresowej S8 między Radziejowicami a Piotrkowem Trybunalskim całkowicie zmieniło układ drogowy oraz natężenie ruchu na tym obszarze, co zresztą autorzy opracowania przewidywali już w 2008 r. Ruch drogowy z Warszawy w kierunku centralnej Polski został przeniesiony z układu dróg DK2 i DK14 na autostradę A2, a w połączeniu funkcjonalnym między Warszawą a Górnym Śląskiem, szczególnie gdy wciąż brakuje łącznika na autostradzie A1 między węzłem Łódź Północ a Tuszyńem, na znaczeniu zyskuje droga ekspresowa S8. Z tego względu analiza natężenia ruchu z 2010 r. może być pomocna tylko dla niezrealizowanego odcinka autostrady A1 między węzłem Łódź Północ a Pyrzowicami (co w odniesieniu do drogi krajowej na której przeprowadzono badanie ruchu odnosi się do położonej od Pyrzowic w odległości ok. 15 km w kierunku wschodnim miejscowości Siewierz).

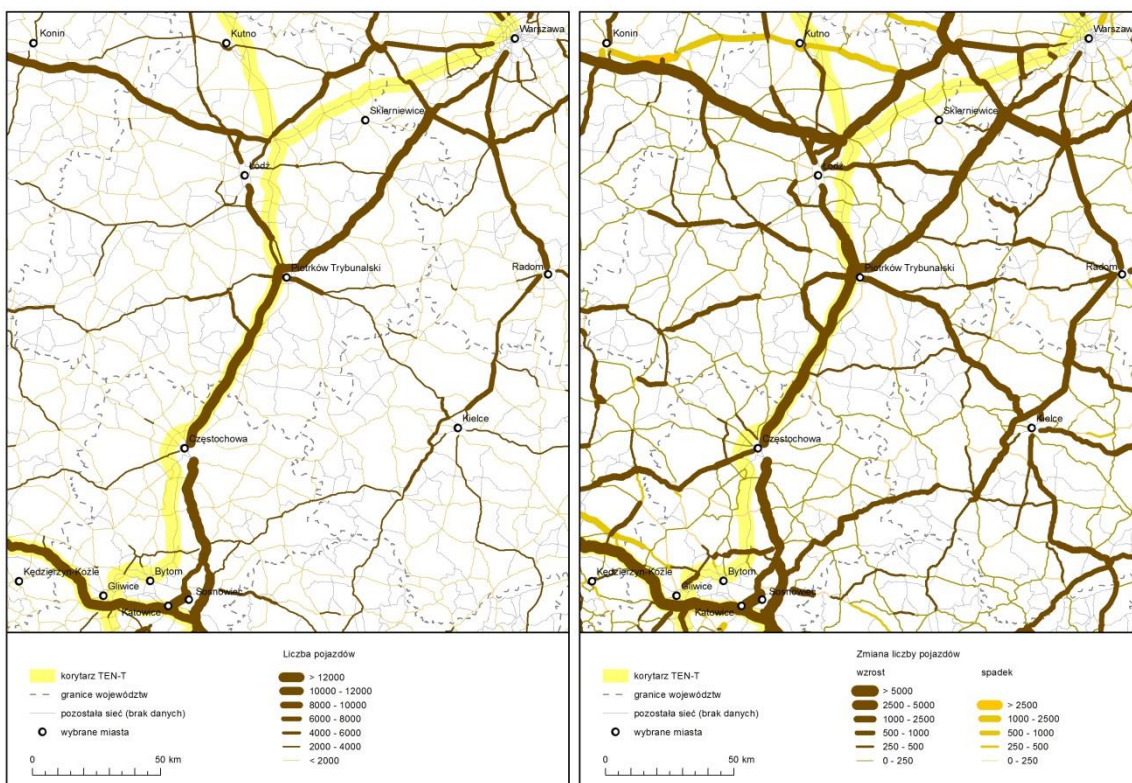
¹ Wykonawca bazował na delimitacji z wykorzystaniem Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study 2nd Progress Report, w którym w korytarzu TEN-T Bałtyk-Adriatyk nie wyodrębniono odcinka S1 Pyrzowice-Katowice. Odcinek ten pojawił się dopiero w trzecim Progress Report czyli w momencie gdy prace nad niniejszym raportem były mocno zaawansowane

Analizowany odcinek autostrady A1 (drogi krajowej nr 1) jest jednym z najbardziej obciążonych w skali kraju. Na odcinku między Zgierzem a Tuszynem średniodobowe natężenie ruchu wynosiło w 2010 r. 20-32 tys. pojazdów. Można oczekiwać, choć oczywiście autostrada A1 ma inny przebieg i omija Łódź, że podobna wielkość ruchu (około 20 tys. pojazdów) będzie na autostradzie A1 na odcinku między węzłem Łódź Północ a Tuszynem. Między Tuszynem a węzłem Piotrków Trybunalski Zachód, w którym następuje połączenie autostrady A1 i drogi ekspresowej S8 natężenie ruchu wynosiło 16-25 tys. pojazdów. Największe obciążenie ruchu (44 tys. pojazdów, w tym ponad 12 tys. pojazdów ciężarowych z przyczepami) cechuje relatywnie krótki (około 3 km) odcinek trasy między węzłami Piotrków Trybunalski Zachód i Piotrków Trybunalski Południe, w którym dochodzi do kumulacji ruchu w kierunkach funkcjonalnych Warszawa-Wrocław (droga krajowa nr 8) i centralna Polska-Górny Śląsk (droga krajowa nr 1). Aktualnie odcinek ten posiada nawierzchnię w dość dobrym stanie i po trzy pasy ruchu w każdym kierunku.

Droga krajowa nr 1 poniżej węzła Piotrków Trybunalski Południe w kierunku Górnego Śląska (do Pyrzowic/Siewierza) stanowi wąskie gardło systemu drogowego. Jest to droga dwujezdniowa, jednak występujące na niej sygnalizacje świetlne oraz bardzo kłopotliwy przejazd przez Częstochowę skutkują nierzadko kilometrowymi korkami. W zasadzie na całym odcinku trasy natężenie ruchu pojazdów ogółem w 2010 r. przekraczało 30 tys. pojazdów, a w jej przebiegu przez Częstochowę – prawie 44 tys.! Ruch pojazdów ciężarowych z przyczepami był bardzo wysoki i stabilny dla całego fragmentu trasy. Wynosił on ok. 7,5-8,5 tys. pojazdów na dobę. Co więcej, w latach 2000-2010 ruch ten wzrósł o ponad 50%, co w skali bezwzględnej przekłada się na niektórych odcinkach nawet o 3000 pojazdów ciężarowych więcej w ciągu doby! (ryc. 3.16). Wzrost ruchu pojazdów ciężarowych był stabilny i dotyczył całej tzw. gierkówki, czyli trasy między Warszawą-Piotrkowem Trybunalskim a Górnym Śląskiem w postaci układu dróg krajowych nr 8 i 1 (mniejszy wzrost miał miejsce jedynie na krótkim odcinku między Jankami pod Warszawą a drogą krajową nr 50, co wynikało z wprowadzonych w tym okresie obostrzeń dotyczących wjazdu pojazdów ciężarowych do stolicy) (ryc. 3.17).



Ryc. 3.16. Średniodobowe natężenie ruchu pojazdów osobowych w 2010 r. (rycina z lewej) oraz zmiany natężenia ruchu pojazdów osobowych w latach 2000-2010 (rycina z prawej) w części środkowej segmentu centralnego i wschodniego



Ryc. 3.17. Średniodobowe natężenie ruchu pojazdów ciężarowych w 2010 r. (rycina z lewej) oraz zmiany natężenia ruchu pojazdów ciężarowych w latach 2000-2010 (rycina z prawej) w części środkowej segmentu centralnego i wschodniego

INWESTYCJE DROGOWE W OKRESIE PROGRAMOWANIA 2014-2020

Wąskim gardłem systemu pozostaje odcinek między węzłem Łódź Północ, a Tuszynem oraz obwodnica Częstochowy. Jednak łącznik autostradowy między Łodzią a Tuszynem na pewno zostanie oddany do użytku w najbliższych latach (prawdopodobnie w 2016 r.). Autostrada A1 od Tuszyna do Piotrkowa Trybunalskiego jest w relatywnie dobrym stanie i nie wymaga szybkich działań modernizacyjnych (z wyjątkiem wiaduktów). Problemem jest przede wszystkim droga krajowa dwujezdniowa między Piotrkowem Trybunalskim a Podwarpem/Pyrzowicami, która powinna zostać jak najszybciej zmodernizowana do standardów autostrady w kolejnej perspektywie budżetowej. Aktualny stan realizacji inwestycji w części środkowej segmentu wschodniego opisano w tabeli 3.16, a segmentu centralnego w tabeli 3.17.

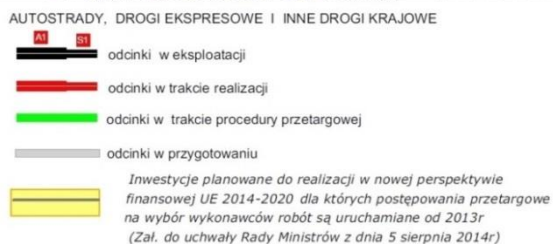
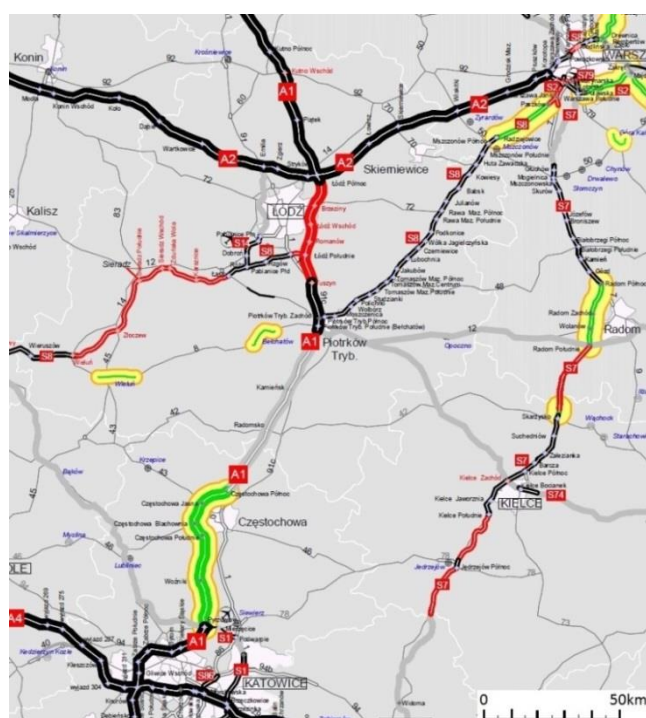
Tab. 3.16. Stan realizacji inwestycji drogowych w części środkowej segmentu wschodniego pod koniec 2014 r.

Nr drogi	Odcinek	Standard drogi	Długość (km)*	Potrzebne inwestycje	Plany inwestycyjne
S8	Węzeł NS - Konotopa	S2x2	ok. 9 km	-	-
DK1	Konotopa – Łódź Północ	A	90,97	-	-

Tab. 3.17. Stan realizacji inwestycji drogowych w części środkowej segmentu centralnego pod koniec 2014 r.

Nr drogi	Odcinek	Standard drogi	Długość (km)*	Potrzebne inwestycje	Plany inwestycyjne
A1	Toruń Południe - Łódź Północ*	A	139,1	-	-
DK1	Łódź Północ-Tuszyn	Droga krajowa – przejście przez Łódź (częściowo dwujezdniowa)	40,1	Budowa autostrady	01.2014 – rozwiązanie umowy z Wykonawcą; 09.2014 planowane podpisanie umów na budowę (okres budowy planowany na 22 miesiące)
A1	Tuszyn-Piotrków Trybunalski	A	17,5	Modernizacja autostrady	Na etapie projektowym
DK1	Piotrków Trybunalski – obwodnica Częstochowy	Droga krajowa dwujezdniowa	64,5	Budowa autostrady	Decyzja środowiskowa
A1	Obwodnica Częstochowy (Rząsowa)-Pyrzowice	Droga krajowa dwujezdniowa Częstochowa-Podwarpie	56,9	Budowa autostrady	Przetarg na cztery odcinki realizacyjne (ogłoszenie 03.2014); przewidywany okres realizacji 2015-2018
A1	Pyrzowice-Gorzyczki	A		-	-

*Trasa ta leży w dużej mierze leży w północnej części segmentu centralnego.



Ryc. 3.18. Stan realizacji inwestycji drogowych w części środkowej segmentu centralnego i wschodniego pod koniec 2014 r.

Źródło: GDDKiA

Rekomendacje. W środkowej części segmentów centralnego i wschodniego wąskim gardłem systemu drogowego pozostaje brak autostrady A1 na kluczowym odcinku między Piotrkowem Trybunalskim a Pyrzowicami. Odcinek ten powinien być jak najszybciej zrealizowany i z tej perspektywy należy pozytywnie ocenić decyzję o podziale inwestycji na tym odcinku na dwa fragmenty: Piotrków Trybunalski-Częstochowa oraz Częstochowa-Pyrzowice i realizację tego ostatniego w przetargu na cztery odcinki realizacyjne co daje nadzieję na ukończenie odcinka Częstochowa-Pyrzowice do 2018 r. oraz usunięcie w tym terminie wąskiego gardła jakim bez wątpienia jest przejazd przez Częstochowę.

Jako całkowicie niezasadne uznać należy pojawiające się postulaty społeczności lokalnych w sprawie budowy odcinka Piotrków – Częstochowa jako drogi ekspresowej. Jest to odcinek należący do najbardziej obciążonych ruchem w całym kraju, łączący dwie jego największe aglomeracje. Tym samym powinien on być realizowany w możliwie najwyższym standardzie. Warto także nadmienić, że obecna droga została tam zbudowana w latach 70-tych ubiegłego wieku po nowym śladzie, co powoduje, że istnieje alternatywne połączenie równoległe przez Radomsko.

INWESTYCJE KOLEJOWE W OKRESIE PROGRAMOWANIA 2004-2013

Do części środkowej kolejowego segmentu centralnego i wschodniego należą linie nr: 131 (magistrala węglowa; Ponętów - Tarnowskie Góry - Chorzów Batory), 1 (Warszawa Centralna - Grodzisk Maz. oraz Zawiercie - Katowice) i 4 (Centralna Magistrala Kolejowa: Grodzisk Mazowiecki - Zawiercie). W segmencie centralnym, przed 2013 r., nie rozpoczęto żadnej dużej inwestycji modernizacyjnej. Podjęto natomiast prace w obrębie segmentu wschodniego – na linii nr 1, między Warszawą Zachodnią a Skierniewicami (POiŚ; zakończenie w 2017 r.) oraz na CMK (budżet państwa; zakończenie w 2016 r.). Na tych odcinkach podniesiona zostanie prędkość techniczna odpowiednio do: 160 i 200 km/h. Efekty inwestycji będą odczuwalne w szczególności poprzez skrócenie czasu podróży w przewozach pasażerskich między Warszawą a Łodzią oraz konurbacją górnośląską i Krakowem.

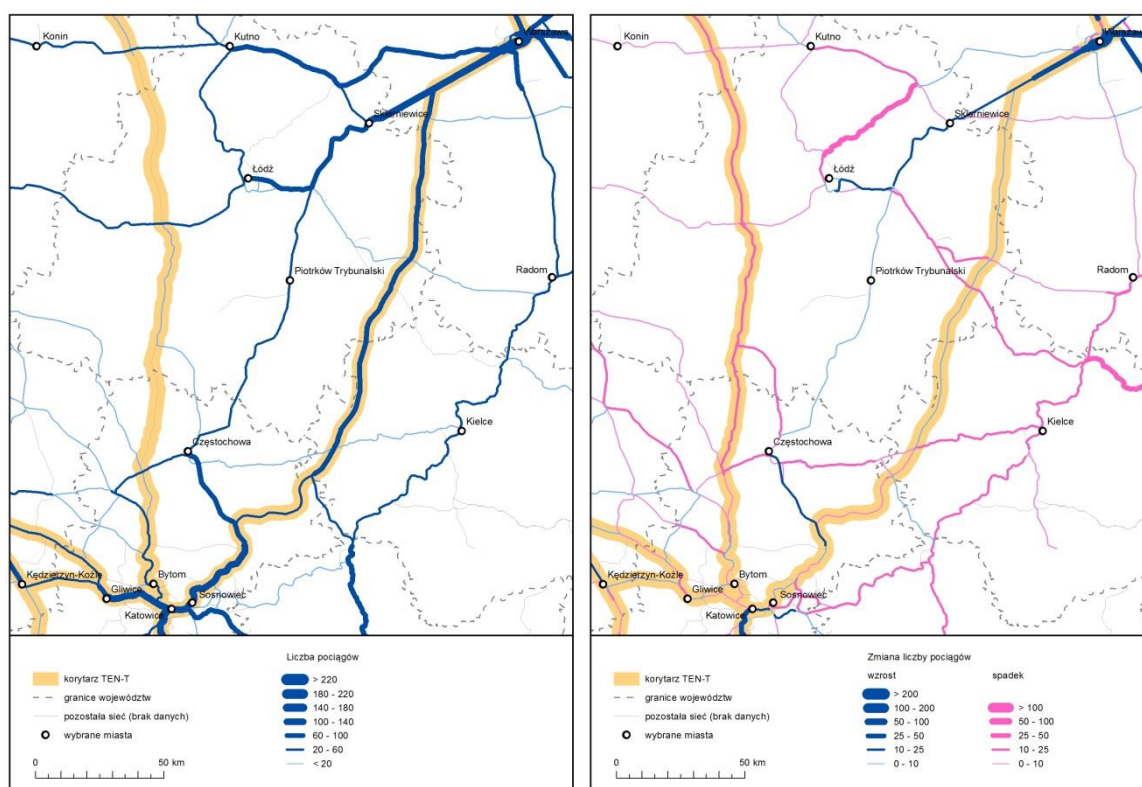
Tab. 3.18. Najważniejsze inwestycje w części środkowej segmentu centralnego i wschodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk w latach 2004-2015

Nr linii	Nazwa inwestycji	Rok ukończenia	Długość (km)	Koszt inwestycji (mln zł)	Prędkość max przed inwestycją	Prędkość max po inwestycji
1	Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A - odcinek Warszawa Zachodnia - Skierniewice POiŚ 7.1-24.1	2017	57,5	1244,5	120	160
4	Modernizacja linii kolejowej nr 4 Centralna Magistrala Kolejowa	2016	154,8	1390,3	160	200

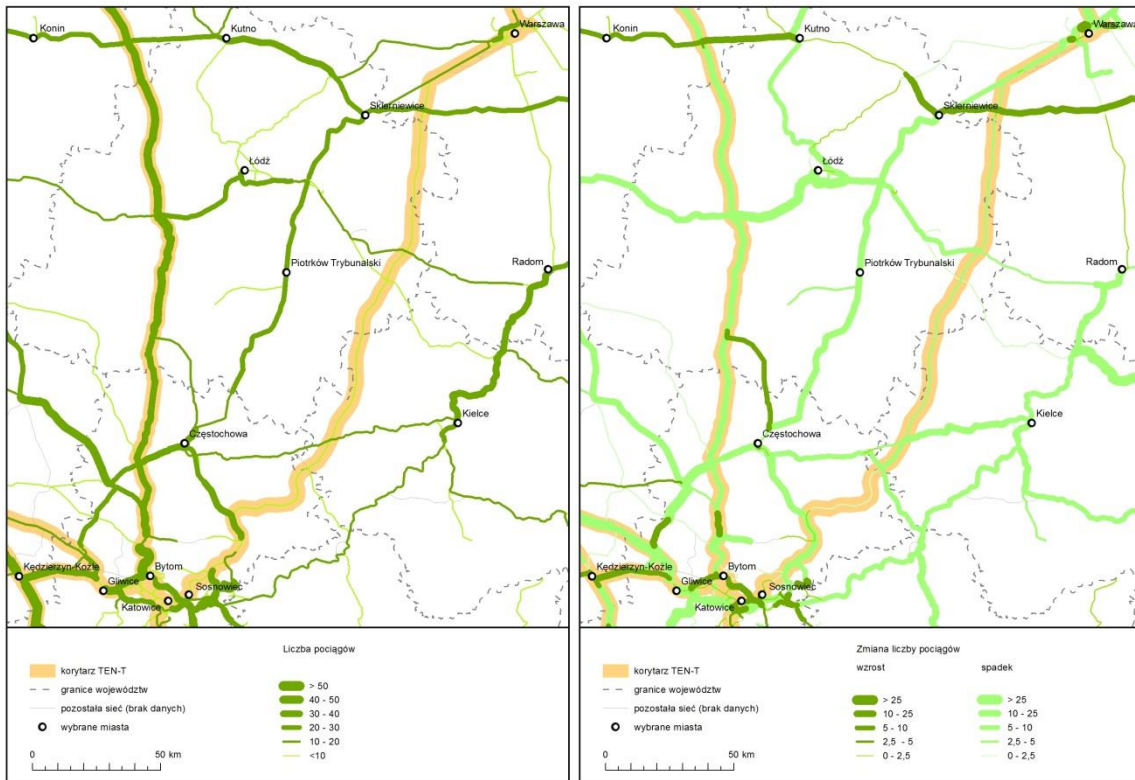
NATĘŻENIE RUCHU POCIĄGÓW

W 2010 r. międzyaglomeracyjny ruch pasażerski skupiał się wzdłuż CMK, gdzie natężenie wynosiło 60-100 pociągów na dobę (Grodzisk Mazowiecki - Psary) oraz 20-60 (Psary - Zawiercie). Podobna wielkość na komplementarnych odcinkach (linie nr 1 i nr 8), za wyjątkiem obszarów aglomeracyjnych. Linia nr 1 od Warszawy Zachodniej do Łodzi i od Częstochowy do Katowic obciążona była na poziomie 60-140 pociągów. Podobna sytuacja miała miejsce między Kozłowem a Krakowem. Linia nr 131 między Ponętowem a Kaletami wykazywała minimalny ruch (poniżej 20), dopiero na odcinku Kalety - Chorzów Batory. Na obszarach aglomeracyjnych, w porównaniu z rokiem 2000 miał miejsce wyraźny wzrost natężenia przewozów pasażerskich. Niewielki wzrost (o maks. 20 pociągów) zanotowano też wzdłuż CMK. Istotny spadek (10-25) zaznaczał się w ciągu linii nr 131.

W ruchu towarowym dominowała magistrala węglowa (nr 131), z przepływami sięgającymi 50 pociągów na dobę. Ruch w obrębie CMK miał charakter epizodyczny i w kolejnych latach został wygaszony (linia dedykowana przewozom pasażerskim). Od 2000 r. do 2010 r. wystąpiło zmniejszenie natężenia ruchu w obu segmentach. Przy czym największe - rzędu 10-25 miały miejsce również na linii nr 131, co wskazywałoby na zmniejszanie się przepustowości tego szlaku.



Ryc. 3.19. Średniodobowe natężenie ruchu pociągów pasażerskich w 2010 r. (rycina z lewej) oraz zmiany natężenia ruchu pociągów pasażerskich w latach 2000-2010 (rycina z prawej) w części środkowej segmentu centralnego i wschodniego



Ryc. 3.20. Średniodobowe natężenie ruchu pociągów towarowych w 2010 r. (rycina z lewej) oraz zmiany natężenia ruchu pociągów towarowych w latach 2000-2010 (rycina z prawej) w części środkowej segmentu centralnego i wschodniego

INWESTYCJE KOLEJOWE W OKRESIE PROGRAMOWANIA 2014-2020

Do 2020 r. dokończona zostanie rewitalizacja linii kolejowej nr 131, w wyniku czego prędkość techniczna na odcinku Chorzów Batory - Maksymilianowo będzie podniesiona do 120 km/h. Po 2020 r. planowane jest natomiast zakończenie prac na warszawskiej linii średnicowej. Jest to szlak wykorzystywany w ruchu pasażerskim. Jego dotychczasowa przepustowość została wyczerpana. Wraz z rozwojem przewozów aglomeracyjnych, konieczne jest zapewnienie wydolnej infrastruktury, która byłaby w stanie obsłużyć jednocześnie ruch dalekobieżny.

Tab. 3.19. Najważniejsze inwestycje w części środkowej segmentu centralnego i wschodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk przewidziane do realizacji w latach 2014-2020

Nr linii	Nazwa inwestycji	Rok ukończenia	Długość (km)	Planowane źródło finansowania	Prędkość max przed inwestycją	Prędkość max po inwestycji
1	Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia	2022	4,845	CEF	60 - 70	80
2	Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia	2022	4,855	CEF	60 - 100	80
131	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo	2020	340,2	CEF	20 - 80	120

3.5 CZĘŚĆ POŁUDNIOWA SEGMENTU ZACHODNIEGO, CENTRALNEGO I WSCHODNIEGO

INWESTYCJE DROGOWE W OKRESIE PROGRAMOWANIA 2004-2013

Do części **południowej segmentu zachodniego** można zaliczyć odcinek autostrady A4 między Wrocławiem a węzłem Brzęczkowice (połączenie autostrady A4 z drogą ekspresową S1). Do części **południowej segmentu centralnego** należy odcinek autostrady A1 od połączenia z autostradą A4 (węzeł Sośnica) do granicy państwa w Gorzyczkach, w tym odcinek transgraniczny Gorzyczki – Věřňovice. W części **południowej segmentu wschodniego** wydzielono odcinki dróg ekspresowych/dróg krajowych S1/DK1 między węzłem Brzęczkowice, a Bielsko-Białą (węzeł Komorowice) oraz S69/DK69 między Bielsko-Białą a granicą państwa w Zwardoniu, w tym odcinek transgraniczny Zwardoń – Skalité.

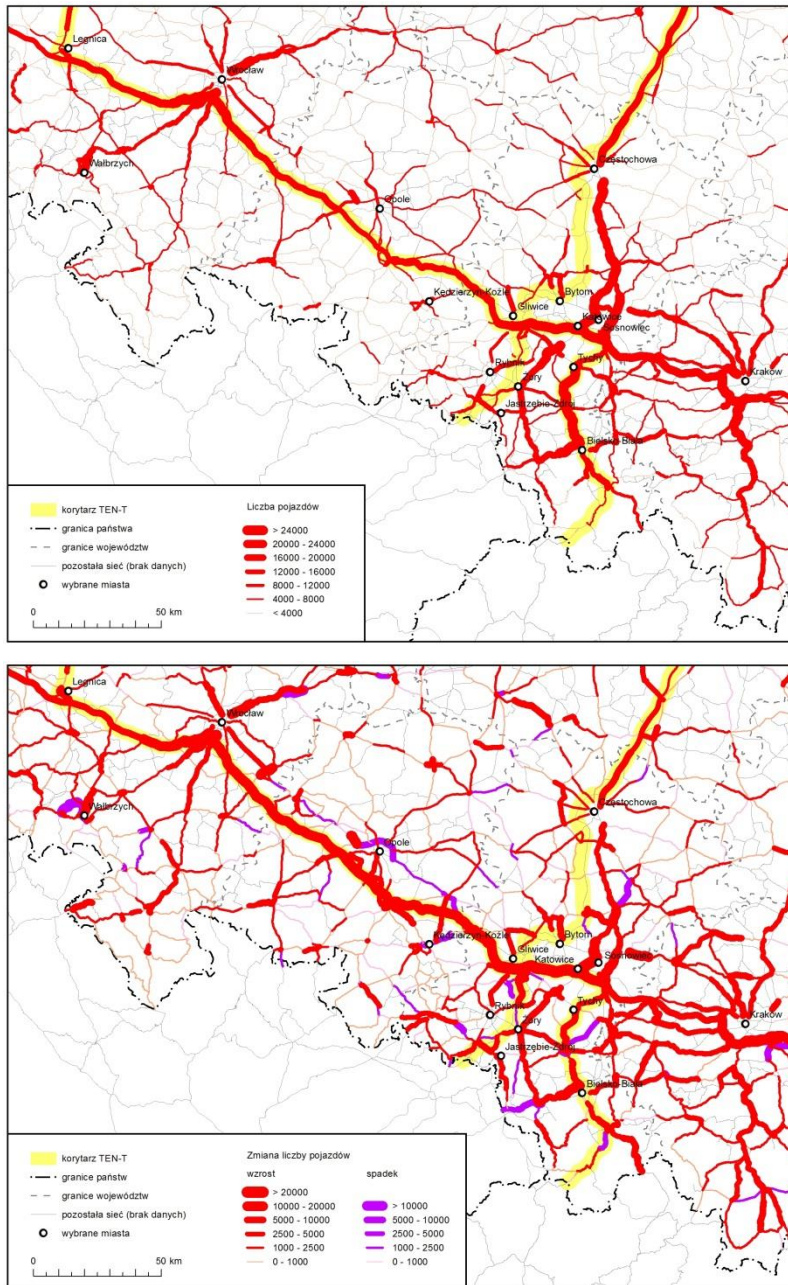
Część południowa segmentu zachodniego i centralnego w postaci odpowiednio autostrad A4 i A1 jest ukończona w całości (autostrada A4 została ukończona w tej części w 2012 r., a autostrada A1 w 2014 r.). Natomiast odcinki tworzące część południową segmentu wschodniego (drogi ekspresowe S1 oraz S69) są na różnym etapie prac budowlanych, projektowych, niektóre zostały ukończone w okresie programowania 2007-2013, a inne, w szczególności S1/DK1, prawdopodobnie nie zostaną zmodernizowane do 2023 r. (tab. 3.20).

Tab. 3.20. Najważniejsze inwestycje w części południowej segmentu zachodniego, centralnego i wschodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk w latach 2004-2015

Nr drogi	Nazwa inwestycji	Rok ukończenia	Długość (km)	Koszt inwestycji (mln zł)
A1	Budowa autostrady A-1, odcinek Sośnica (Gliwice) - granica państwa (Gorzyczki)	2014	47,85	3800,0
S69	Budowa drogi ekspresowej S-69 Bielsko-Biała - Żywiec, odcinek w. Mikuszowice (Żywiecka/Bystrzańska) - Żywiec	2015	15,56	1191,2
A4	Budowa autostrady A-4 Sośnica - Murckowska	2012	20,17	1042,9
S69	Budowa drogi S-69 Żywiec – Zwardoń	2012	30,09	904,0
S69	S1/S69 Północno-Wschodnia Obwodnica Bielska-Białej	2011	11,9	
A4	Budowa Autostrady A-4 Kleszczów - Sośnica	2008	19,10	340,3
A4	Rozbudowa węzła Murckowska z budową dróg dojazdowych na autostradzie A-4	2011	5,44	387,2
DK94	Wzmocnienie drogi kr nr 94 na odc. Mazurowice - Wrocław	2010	28,89	154,5
DK94	Przebudowa dk 94/46 na odc. obwodnicy północnej m. Opole	2008	4,54	7,1

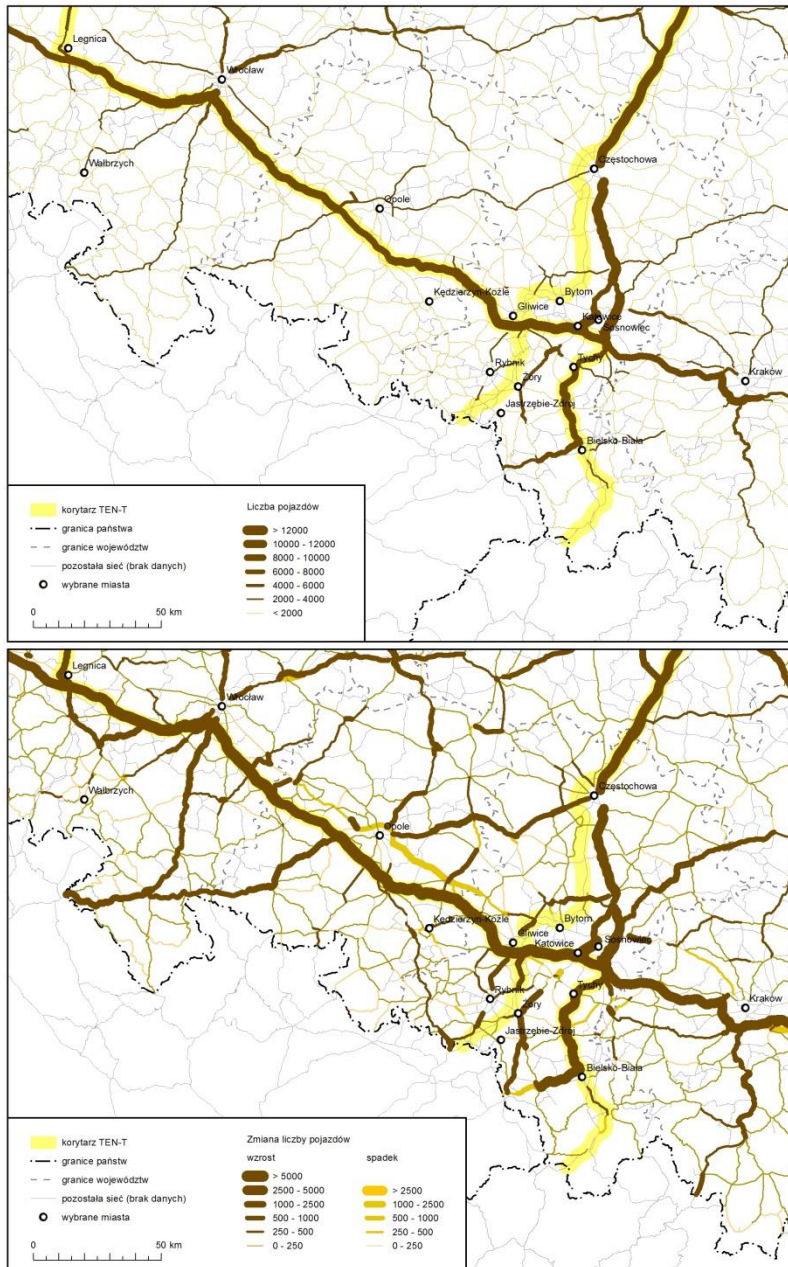
NATĘŻENIE RUCHU DROGOWEGO

Natężenie ruchu w południowej części korytarza Bałtyk-Adriatyk w jego przebiegu przez Polskę jest bardzo wysokie co wynika z nakładania się na siebie ruchu lokalnego na gęsto zaludnionym obszarze Górnego Śląska oraz ruchu tranzytowego w korytarzu autostrad A2 i A1.



Ryc. 3.21. Średni dobowy natężenie ruchu pojazdów osobowych w 2010 r. (rycina na górze) oraz zmiany natężenia ruchu pojazdów osobowych w latach 2000-2010 (rycina na dole) w części południowej segmentu zachodniego, centralnego i wschodniego

Średni dobowy ruch na autostradzie A4 między Wrocławiem a Gliwicami kształtował się w 2010 r. w granicach 25-37 tys. , a między Gliwicami a Katowicami między 31 a 75 tys. pojazdów. Natężenie ruchu pojazdów ciężarowych z przyczepami było stabilne i wynosiło około 5-8 tys. pojazdów. Badanie natężenia ruchu odbyło się w 2010 r. tj. przed oddaniem do użytkowania autostrady A1 między węzłem Bełk a granicą państwa w Gorzyczkach. Z tego punktu widzenia analiza natężenia ruchu jest dosyć utrudniona, ponieważ aktualny układ drogowy całkowicie zmienił dystrybucję ruchu na analizowanym obszarze. Większość pojazdów kierujących się do Czech w 2010 r. wybierało wariant dwujezdniowej drogi S1 zamiast ukończonej w części autostrady A1 i układu jednojezdniowych dróg wojewódzkich/krajowych. Aktualnie ruch w kierunku Czech rozkłada się między ciągi dróg A1 i S1 z większym naciskiem na wykorzystanie ciągu A1.



Ryc. 3.22. Średniodobowe natężenie ruchu pojazdów ciężarowych w 2010 r. (rycina na górze) oraz zmiany natężenia ruchu pojazdów ciężarowych w latach 2000-2010 (rycina na dole) w części południowej segmentu zachodniego, centralnego i wschodniego

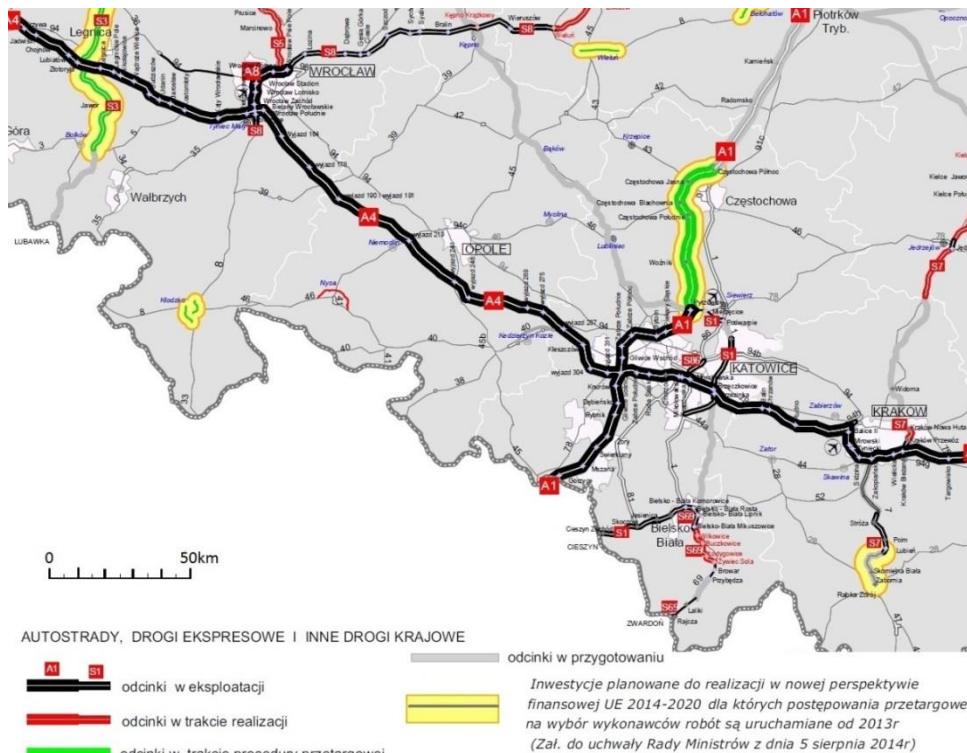
Natężenie ruchu na drodze krajowej nr 69 między Bielsko-Białą a granicą Państwa w Zwardoniu pokazuje duże różnice pomiędzy odcinkami między Bielsko-Białą a Żywcem, a Żywcem i granicą państwa. O ile między Bielsko-Białą a Żywcem natężenie ruchu jest bardzo wysokie, tj. 17-20 tys. pojazdów (w tym 600-800 pojazdów ciężarowych z przyczepami), o tyle na odcinku między Żywcem a granicą państwa gwałtownie spada do poniżej 1000 na granicy i jedynie 11 pojazdów ciężarowych z przyczepami w ciągu doby! Oznacza to, że odcinek ten nie jest prawie w ogóle wykorzystywany w transporcie ciężarowym i jego znaczenie jest marginalne. Wyższym natężeniem ruchu charakteryzuje się droga wojewódzka nr 945 do przejścia granicznego ze Słowacją w Korbielowie. Co więcej liczba pojazdów ciężarowych na trasie do Zwardonia zmalała w latach 2000-2010. Wynika to przede wszystkim z faktu, iż po stronie słowackiej odcinek trasy (projekt na D3 Svrčinovec-Skalité) jest aktualnie modernizowany i planuje się oddanie tego odcinka w 2016 r.

INWESTYCJE DROGOWE W OKRESIE PROGRAMOWANIA 2014-2020

Wąskim gardłem systemu drogowego w części południowej korytarza pozostaje niezrealizowany odcinek między autostradą A4 a Bielsko-Białą oraz na krótkim odcinku (8 km) drogi ekspresowej S69 między węzłami Przybędza i Milówka. Odcinek między autostradą A4 a Bielsko-Białą prawdopodobnie nie będzie zrealizowany do 2023 r. Z drugiej strony zarówno odcinek S1 Kosztowy - Bielsko-Biała jak i S69 Przybędza-Milówka znajdują się na liście rezerwowej w projekcie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020, na pozycjach 1 i 2. Ich realizacja będzie możliwa w sytuacji, gdy pojawią się dodatkowe środki lub oszczędności. Aktualny stan realizacji inwestycji w części południowej korytarza Bałtyk-Adriatyk opisano w tabeli 3.21.

Tab. 3.21. Stan realizacji inwestycji drogowych w części południowej korytarza Bałtyk-Adriatyk pod koniec 2014 r.

Nr drogi	Odcinek	Standard drogi	Długość (km)*	Potrzebne inwestycje	Plany inwestycyjne
A4	Wrocław-węzeł Brzęczkowice	A		-	-
A1	Sośnica-Gorzyczki	A	47,85	-	-
S1	Brzęczkowice (autostrada A4) – Mysłowice (węzeł Kosztowy)	S2x2		Modernizacja	-
DK1	Mysłowice (węzeł Kosztowy II)-Bielsko-Biała	Droga dwujezdniowa	39-42	Budowa S2x2	Na etapie projektowym. Prace projektowe nad wariantami przebiegu (11.2013 – wariant hybrydowy z ominięciem Oświęcimia)
S1/S69	Północno-Wschodnia Obwodnica Bielska-Białej	S2x2	11,9	-	-
DK69	Bielsko Biała-Żywiec	Droga jednojezdniowa	15,56	Budowa S2x2	07.2014 podpisana umowa na kontynuację budowy trasy
S69	Żywiec-Przybędza	S1x2	7,7	-	-
DK69	Przybędza-Milówka	Droga jednojezdniowa	8,0	Budowa S1x2	04. 2013 – wydanie ZRiD; procedura przetargowa najwcześniej w 2015 r.
S69	Milówka-Zwardoń	S1x2	9,4	-	-
S69	Zwardoń-Myto	S2x2	1,4	-	-



Ryc. 3.23. Stan realizacji inwestycji drogowych w części południowej korytarza Bałtyk-Adriatyk pod koniec 2014 r.

Źródło: GDDKiA

Rekomendacje. Należy możliwie najszybciej ukończyć budowę drogi ekspresowej na odcinku między Bielsko-Białą a Żywcem oraz przede wszystkim drogi ekspresowej S1 między autostradą A4 a Bielsko-Białą. W dalszej kolejności należy realizować brakujące fragmenty odcinka przy granicy ze Słowacją i generalnie na południe od Żywca (obejście Węgierskiej Górki).

INWESTYCJE KOLEJOWE W OKRESIE PROGRAMOWANIA 2004-2013

W części południowej korytarza kolejowego Bałtyk-Adriatyk łączą się trzy jego segmenty: zachodni, centralny i wschodni. W skład zachodniego wschodzą linie nr: 132 (Wrocław Główny - Pyskowice), 277 (Wrocław Brochów - Opole Groszowice), 135 (Pyskowice - Gliwice Łąbędy), 137 (Kędzierzyn Koźle - Chorzów Batory - Katowice), 151 (Kędzierzyn Koźle - Chałupki - granica państwa). Część centralna to fragment linii nr 131 (magistrali węglowej), połączonej z segmentem zachodnim na stacji Chorzów Batory. Do segmentu wschodniego zalicza się linie nr: 4 (CMK; do Zawiercia), 1 (Zawiercie - Katowice), 139 (Katowice - Czechowice Dziedzice - Zwardoń - granica państwa), 150 (Most Wisła - Ochodza) oraz 93 (Ochodza - Zebrzydowice - granica państwa).

Wśród projektów infrastrukturalnych realizowanych przed 2013 r. najważniejszym była modernizacja linii nr 132 (E30) na odcinku Wrocław - Opole. Podniesiono tam prędkość techniczną do 160 km/h. Szereg działań m.in. rewitalizacja ciągów transportowych: Gliwice Łąbędy - Katowice - Sosnowiec Jęzor oraz Zawiercie - Dąbrowa Górnicza Ząbkowice - Jaworzno Szczakowa, będzie realizowane do 2015 r.

Tab. 3.22. Najważniejsze inwestycje w części południowej segmentów zachodniego, centralnego i wschodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk w latach 2004-2015

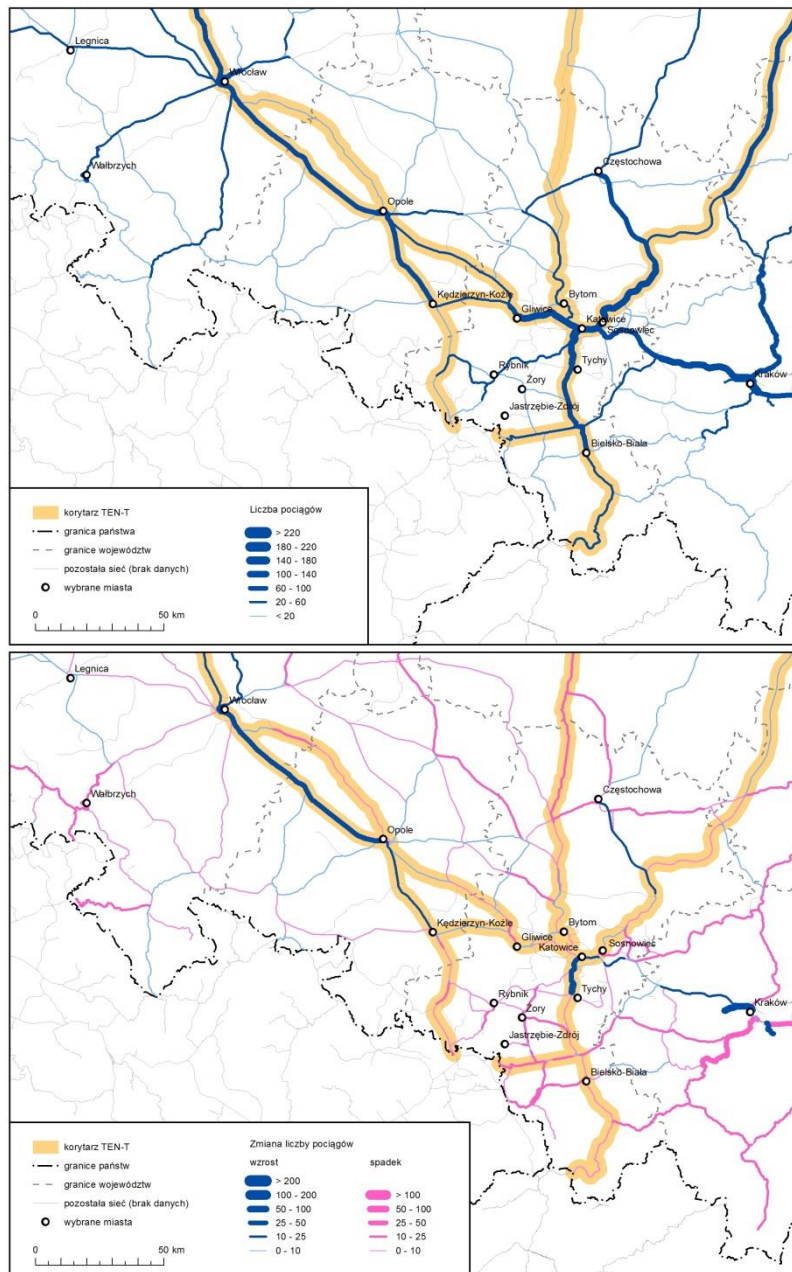
Nr linii	Nazwa inwestycji	Rok ukończenia	Długość (km)	Koszt inwestycji (mln zł)	Prędkość max przed inwestycją	Prędkość max po inwestycji
132	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 132 na odcinku Błotnica Strzelecka - Opole Groszowice POIiŚ 7.1-65	2015	35,2	210,8	80	120
132	Rewitalizacja linii kolejowej nr 132/135 na odcinku Gliwice Łabędy – Pyskowice – Błotnica Strzelecka	2014	24,1	149,9	50	120
132	Odbudowa i modernizacja linii kolejowej E 30 i CE 30 na odcinku Legnica – Wrocław – Opole	2014	150,1	2171,0	70	160
132	Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych w ruchu towarowym na terenie Śląska, Etap III	2012	40,1	247,2	0-40	40-120
277	Odbudowa i modernizacja linii kolejowej E 30 i CE 30 na odcinku Legnica – Wrocław – Opole	2014	150,1	2171,0	70	160
137	Rewitalizacja linii kolejowych nr 134, 137 i 138 Gliwice Łabędy – Katowice – Sosnowiec Jęzor	2015	33,9	176,4	20-100	120/100
1	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych nr 1, 133, 160, 186 na odcinku Zawiercie -Dąbrowa Górnicza Ząbkowice- Jaworzno Szczakowa 7.1-69	2015	80,1	395,4	40-120	120/80-100
1	Linia kolejowa nr 1 Zawiercie – Katowice	2014	0,0	34,2	70/40	90

NATĘŻENIE RUCHU POCIĄGÓW

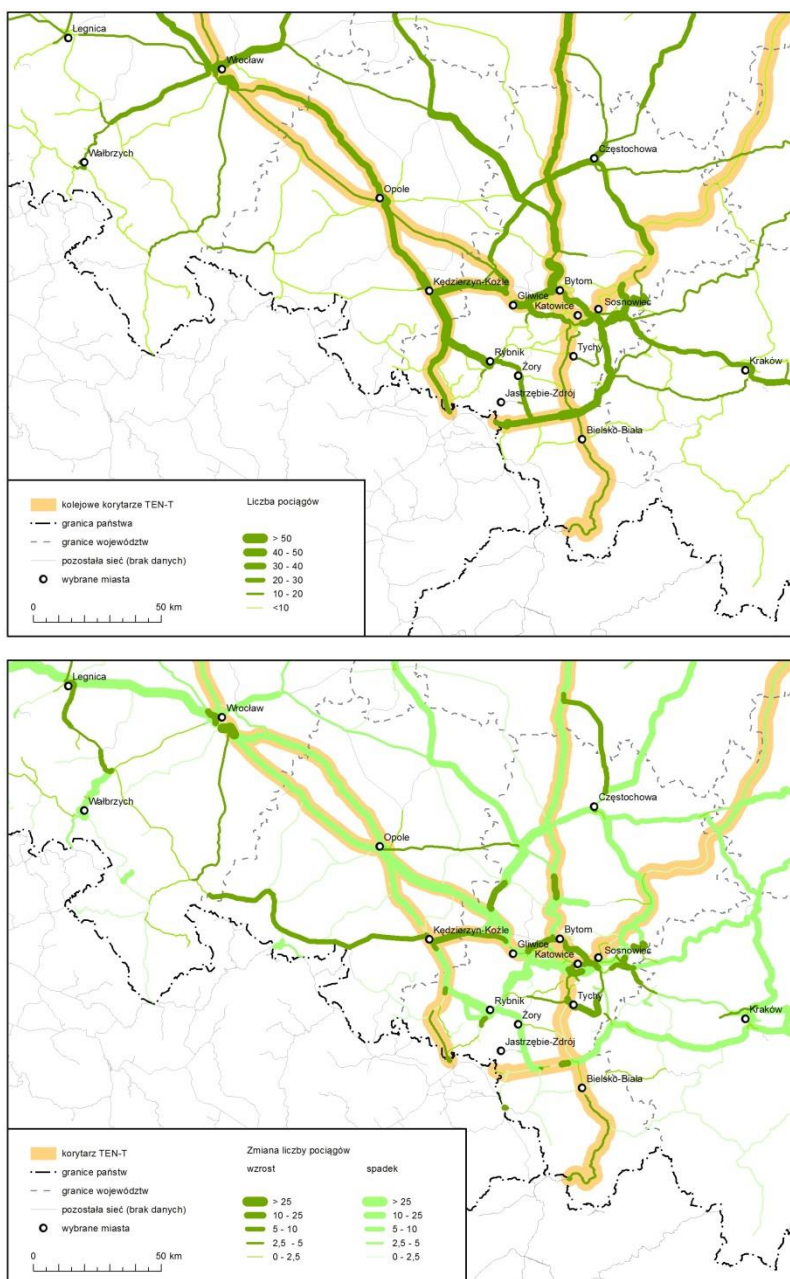
Największe potoki ruchu pasażerskiego, wg stanu na 2010 r., zaznaczały się w rejonie konurbacji górnośląskiej. Szczególnie duże natężenie występowało w ciągach intensywnie eksploatowanych przez pociągi aglomeracyjne – Zawiercie - Katowice - Gliwice oraz Katowice - Tychy - Bielsko Biała (60-140 składów na dobę). W relacji Wrocław - Katowice, większe natężenie notowano na odcinku Opole - Kędzierzyn Koźle, aniżeli na alternatywnym odcinku prowadzącym przez Strzelce Opolskie (60-100 w relacji do 20-60). W ruchu transgranicznym wykorzystywane były głównie linie do Zawiercia (Bohumina; Czechy) oraz Zwardonia (Skalité; Słowacja). Trzeci ze szlaków – do Chałupek wykazywał mały ruch (poniżej 20 składów). W okresie 2000-2010 nastąpiło bardzo wyraźne zwiększenie obciążenia linii kolejowej między Wrocławiem a Opolem (o 25-50 pociągów), co było efektem zakończonych prac modernizacyjnych, zwiększających przepustowość. Jeszcze większy wzrost (o 50-100) wystąpił między Katowicami a Tychami, wraz z pojawieniem się na tym odcinku połączeń aglomeracyjnych o dużej częstotliwości. Spadki natężenia ruchu pasażerskiego zaznaczał się m.in. na linii Jelcz Laskowice - Opole Groszowice (maks. o 25), wykorzystywanej przede wszystkim w przewozach towarowych.

W ruchu towarowym główny ciąg stanowiły odcinki: Wrocław Brochów - Opole Groszowice - Kędzierzyn Koźle - Gliwice Łabędy i dalej w kierunku Bytomia lub Jaworzna (bardzo duże natężenie rzędu 40-50, a na wybranych fragmentach powyżej 50 składów na dobę). Niemniej obciążona była magistrala węglowa oraz linia nr 93, prowadząca do przejścia granicznego w Zebrzydowicach. W

przewozach towarowych ważną rolę odgrywał też odcinek w kierunku przejścia granicznego w Chałupkach, rejestrowano tam jednak mniejsze natężenie (20-30). W odniesieniu do stanu z roku 2000, na większości linii należących do korytarza TEN-T nastąpił spadek wielkości przewozów (nawet o więcej niż 25 składów na dobę). Wyjątkiem są tu linie Kędzierzyn Koźle - Gliwice Łabędy, wraz z północną obwodnicą, gdzie miał miejsce wzrost natężenia (o 5-25 pociągów).



Ryc. 3.24. Średniiodobowe natężenie ruchu pociągów pasażerskich w 2010 r. (rycina na górze) oraz zmiany natężenia ruchu pociągów pasażerskich w latach 2000-2010 (rycina na dole) w części południowej segmentu zachodniego, centralnego i wschodniego



Ryc. 3.25. Średniodobowe natężenie ruchu pociągów towarowych w 2010 r. (rycina na górze) oraz zmiany natężenia ruchu pociągów towarowych w latach 2000-2010 (rycina na dole) w części południowej segmentu zachodniego, centralnego i wschodniego

INWESTYCJE KOLEJOWE W OKRESIE PROGRAMOWANIA 2014-2020

Na okres 2014-2020 zaplanowano działania mające na celu polepszenie przepustowości sieci kolejowej na obszarze Górnego Śląska, w tym połączeń transgranicznych. Z jednej strony będą to bardzo potrzebne inwestycje rewitalizacyjne w obrębie towarowych obwodnic - północnej i południowej. Z drugiej natomiast – prace na podstawowych ciągach pasażerskich (Zawiercie - Katowice - Gliwice oraz Katowice - Tychy - Czechowice Dziedzice - Zawiercie / Zwardoń). Ponadto zakłada się rewitalizację linii Opole - Kędzierzyn Koźle - Chałupki. W projektach zaangażowane zostaną, obok środków z instrumentu CEF, również te pochodzące z Funduszu Spójności.

Tab. 3.23. Najważniejsze inwestycje w części południowej segmentu zachodniego, centralnego i wschodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk przewidziane do realizacji w latach 2014-2020

Nr linii	Nazwa inwestycji	Rok ukończenia	Długość (km)	Planowane źródło finansowania	Prędkość max przed inwestycją	Prędkość max po inwestycji
277	Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów	2018	3,194	CEF	60 - 120	100
277	Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów	2018	82,38	CEF	20 - 120	120
132	Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie	2018	5,948	CEF	70 - 160	160
136	Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie	2018	37,717	CEF	60 - 100	120
1, 93, 137	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice	2021	1,9	CEF	100	160
137	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap II: linia E 30 na odc. Katowice – Chorzów Batory oraz Gliwice Łabędy	2018	7	CEF	100	120
137	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap II: linia E 30 na odc. Katowice – Chorzów Batory oraz Gliwice Łabędy	2018	2	CEF	100 - 120	120
137	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap III: linia E 30 na odc. Chorzów Batory – Gliwice Łabędy	2021	24,5	CEF	60 - 100	120
151	Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Chałupki (granica państwa)	2019	53,864	CEF	50 - 100	120
139	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice	2021	46,494	CEF	70 - 120	160
139	Prace na linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała - Zwardoń (granica państwa)	2019	67,201	FS	40 - 100	80-100
150	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice	2021	2,554	CEF	60	160
93	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice	2021	37,067	CEF	100 - 120	160
93	Prace na linii kolejowej nr 93 na odcinku Trzebinia – Oświęcim – Czechowice Dziedzice	2018	43,595	FS	20 - 100	120
1	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice	2021	13,686	CEF	70 - 90	160
1	Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa – Zawiercie	2018	45,5	FS	80 - 120	100-120
131	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo	2020	340,182	CEF	30 - 120	120
	Prace na liniach kolejowych nr 138, 161, 180, 654, 655, 657, 658, 699 na odcinku Gliwice – Bytom – Chorzów Stary – Mysłowice Brzezinka – Oświęcim oraz Dorota – Mysłowice Brzezinka	2018		FS	30 - 100	bd

4. IDENTYFIKACJA INWESTYCJI KONIECZNYCH DO POŁĄCZENIA TRANSPORTEM DROGOWYM I KOLEJOWYM ISTNIEJĄCYCH I PLANOWANYCH TERMINALI DROGOWO-KOLEJOWYCH

W niniejszej części opracowania dokonano **delimitacji** istniejących i planowanych terminali drogowo-kolejowych pod kątem ich lokalizacji względem analizowanego korytarza TEN-T (podrozdział 4.1). **Przedmiotem badania** była przede wszystkim **ocena dostępności** terminali drogowo-kolejowych oraz **zidentyfikowanie inwestycji**, do sfinansowania ze środków publicznych, koniecznych do połączenia transportem drogowym i kolejowym w celu stworzenia efektywnego systemu terminali drogowo-kolejowych (podrozdział 4.2). W celu zidentyfikowania reakcji władz samorządowych na opisywaną problematykę podjęto się również analizy **wojewódzkich dokumentów strategicznych** (w szerszym kontekście z uwzględnieniem nie tylko terminali ale również centrów logistycznych) (podrozdział 4.3).

4.1 DELIMITACJA TERMINALI DROGOWO-KOLEJOWYCH

Lista **istniejących terminali drogowo-kolejowych** została stworzona przede wszystkim na podstawie listy 27 terminali umieszczonej w ramach „Raportu zespołu nr 2 Rady ds. Transportu Intermodalnego o aktualnym stanie transportu intermodalnego od strony technicznej” (2013) sporządzonego na podstawie ankiet otrzymanych od bezpośrednich realizatorów przewozów intermodalnych. Dodano również trzy terminale na podstawie interaktywnej mapy dostępnej na stronie Urzędu Transportu Kolejowego uzyskując łączną liczbę **30 terminali** drogowo-kolejowych.

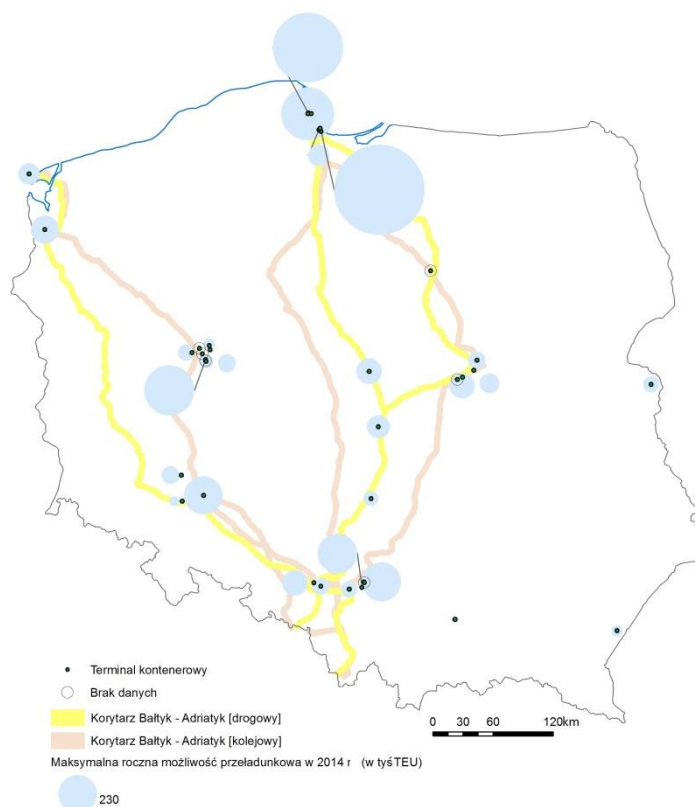
Kryterium przynależności danego terminala do korytarza TEN-T Bałtyk-Adriatyk była lokalizacja terminala na linii kolejowej, drodze lub w węźle, który należy do danego korytarza TEN-T lub jest zlokalizowany na szlaku kluczowym dla funkcjonowania korytarza, choć nie znajdujących się bezpośrednio w zdefiniowanym korytarzu. W przypadku węzłów należących do większych aglomeracji uznano, że analizie zostaną poddane wszystkie terminale znajdujące się w obrębie aglomeracji według delimitacji wykonanej przez Śleszyńskiego (2012)². Dokonano również agregacji węzłów aglomeracji szczecińskiej oraz Świnoujścia ze względu na jeden kompleks portowy.

Z listy 30 terminali aż 27 jest zlokalizowanych w obrębie analizowanego korytarza TEN-T Bałtyk-Adriatyk. Większość terminali znajduje się na obszarze aglomeracji (tabela 4.1). Aktualną maksymalną roczną możliwość przeładunkową terminali drogowo-kolejowych w 2014 r. (tys. TEU) przedstawiono na ryc. 4.1.

² Założono, że terminal w Brzegu Dolnym znajduje się w aglomeracji wrocławskiej, mimo że w Śleszyński (2012) gmina Brzeg Dolny nie została „zakwalifikowana” do aglomeracji wrocławskiej, a jedynie z nią sąsiaduje.

Tabela 4.1. Terminale drogowo-kolejowe zlokalizowane w korytarzu Bałtyk-Adriatyk

Węzeł TEN-T (aglomeracja)/ województwo	Nazwa terminalu
Trójmiasto	BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy
	DCT - Deepwater Container Terminal Gdańsk
	GTK - Gdański Terminal Kontenerowy
	GCT - Gdynia Container Terminal
mazowieckie	TK Cargosped Mława
Agglomeracja łódzka	Terminal Spedcont Łódź Olechów
łódzkie	Terminal PCC Kutno
łódzkie	Terminal Loconi Intermodal – RADOMSKO
Agglomeracja warszawska	Terminal Polzug Pruszków
	Terminal Spedcont Warszawa
	TK Cargosped Warszawa
	Terminal HHLA Intermodal – Brwinów (planowany)*
Górnośląski Okręg Przemysłowy	Euroterminal Sławków
	Terminal PCC Gliwice
	Terminal Polzug Dąbrowa Górnicza
	Terminal Spedcont Sosnowiec Południowy
	TK Cargosped Gliwice
	Terminal HHLA Intermodal – Dąbrowa Górnicza (planowany)**
Szczecin-Świnoujście	Terminal Kontenerowy DB Port Szczecin
	Terminal OT Logistic Świnoujście
Agglomeracja poznańska	CLIP Container Terminal
	HUB Terminal Polzug Poznań
	Terminal Loconi Intermodal – POZNAŃ
	TK Cargosped Gądky
	TK Cargosped Kobylnica
	Terminal Spedcont Poznań Garbary
	Franowo PKP Cargo (planowany)***
	Terminal HHLA Intermodal – Kórnik (planowany)****
Agglomeracja wrocławska	Terminal Kontenerowy w Kątach Wrocławskich
	Terminal PCC Brzeg Dolny
	Terminal Polzug Wrocław



Ryc. 4.1. Aktualna maksymalna roczna możliwość przeładunkowa terminali drogowo-kolejowych w 2014 r. (tys. TEU)

Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/4164,Interaktywna-mapa-terminali-kontenerowych-na-stronie-UTK.html>

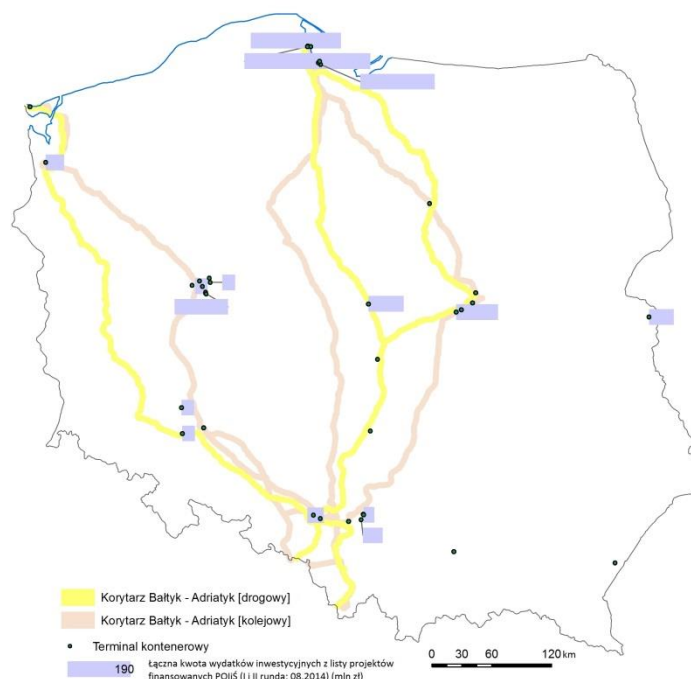
4.2 DOSTĘPNOŚĆ TERMINALI DROGOWO-KOLEJOWYCH

4.2.1 PORTY MORSKIE TRÓJMIASTA

Biorąc pod uwagę możliwości przeładunkowe zdecydowanie największym terminalem drogowo-kolejowym w Polsce jest **DCT Deepwater Container Terminal Gdańsk** ze zdolnością przeładunkową 1,25 mln TEU. DCT Deepwater Container Terminal Gdańsk jest jedynym terminalem nad Morzem Bałtyckim obsługującym największe statki kontenerowe na świecie. Gwarantuje on możliwość obsługi wszystkich statków zdolnych wejść na Morze Bałtyckie (od sierpnia 2013r. – statki o pojemności 18 tys. TEU) oraz możliwość obsługi składów całopociągowych. Należy zaznaczyć, że w marcu 2013 r. „pomiędzy ZMPG S.A. oraz DCT Gdańsk S.A. podpisana została umowa dzierżawy dodatkowych 27 ha terenów portowych przewidzianych do zagospodarowania przez terminal kontenerowy. Celem inwestycji jest zwiększenie zdolności przeładunkowej terminalu do 4 mln TEU rocznie. Zakres inwestycji obejmuje m.in. budowę 600 metrowego odcinka nabrzeża umożliwiającego obsługę największych kontenerowców świata oraz instalację nowoczesnych urządzeń przeładunkowych, tj. siedmiu dźwigów klasy Super-Post-Panamax o wysięgu 25 rzędów kontenerów każdy. Planowane zakończenie inwestycji to rok 2016.” (http://www.mir.gov.pl/Gospodarka_Morska/Polityka_morska/Miedzyresortowy_Zespl_ds_Polityki_Morskiej_RP/Documents/Raport_polityka_morska_2013_z1.pdf).

Kolejne miejsca pod względem możliwości przeładunkowych terminali drogowo-kolejowych w Polsce zajmują terminale zlokalizowane również w Trójmieście, ale w Gdyni – **BTC Bałtycki Terminal Kontenerowy Sp. z o.o.** (możliwość przeładunkowa ok. 750 tys. TEU) oraz **Gdynia Container Terminal S.A.** (możliwość przeładunkowa ok. 430 tys. TEU). Bałtycki Terminal Kontenerowy oferuje przeładunek i składowanie, przemieszczanie ładunków ponadgabarytowych i ciężkich, formowanie i rozformowywanie kontenerów, składy celne (dla drobnicy i samochodów), przeładunek i składowanie pojazdów oraz przewóz jednostek intermodalnych w relacji z terminalem Stena Line. Z kolei w ofercie Gdynia Container Terminal S.A. znajduje się obsługa ładunków ponadgabarytowych i superciężkich, wykonywanie PTI kontenerów chłodniczych, naprawa, mycie, wymiatanie kontenerów, klasyfikacja kontenerów pod obładunek towarem, ważenie (waga samochodowa), mocowanie towaru, wykonywanie przewozów drogowych o charakterze lokalnym przy wykorzystaniu własnego taboru, oraz wynajem pomieszczeń biurowych. Na obszarze Trójmiasta znajduje się jeszcze posiadający możliwość obsługi statków typu Ro-Ro znacznie mniejszy **Gdański Terminal Kontenerowy S.A.** (możliwość przeładunkowa ok. 70 tys. TEU). W najbliższych latach planuje się zwiększenie możliwości przeładunkowych do ok. 120 tys. TEU modernizacji infrastruktury składowej, wydłużenia belki poddźwigowej, budowy parkingu na 20 samochodów ciężarowych, oraz zmiany układu komunikacyjnego w ramach projektu: „Rozbudowa intermodalnego terminalu kontenerowego w rejonie Nabrzeża Szczecińskiego w Porcie Gdańsk”.

Łączne nakłady inwestycyjne na rozbudowę terminali drogowo-kolejowych w portach morskich Trójmiasta w porównaniu do innych planowanych inwestycji w tego typu obiekty na obszarze kraju w ramach funduszu POIiŚ przedstawiono na ryc. 4.2.



Ryc. 4.2. łączna kwota wydatków inwestycyjnych z listy projektów finansowanych POIiŚ (I i II runda; 08.2014) (mln zł)

Źródło: opracowanie własne na podstawie listy otrzymanej z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Tab. 4.2. Terminale zlokalizowane w Trójmieście. Lokalizacja, dostępność oraz możliwość przeładunkowa

	DCT - Deepwater Container Terminal Gdańsk	BTC - Bałtycki Terminal Kontenerowy sp. z o.o.	Gdynia Container Terminal S.A.	Gdański Terminal Kontenerowy S.A
Lokalizacja	ul. Kontenerowa 7, 80-601 Gdańsk	ul. Kwiatkowskiego 60, 81-127 Gdynia	ul. Energetyków 5, 81-184 Gdynia	ul. Mariana Chodeckiego 33, Nadbrzeże Szczecińskie, Gdańsk
Droga krajowa i / lub autostrada	Trasa Sucharskiego	S6	nr 6	E75
Odległość Terminalu od drogi krajowej [w km]	2 km	4,5 km	5,1 km	0,7 km
Linia kolejowa: nr linii kolejowej	226	201, 228	201, 228	E 65
Odległość Terminalu od linii kolejowej [w km]	2 km	Obie linie są doprowadzone do wewnętrznego torowiska terminala	3,5 km	Tory dojazdowe : nr 316 – 482 m, nr 317 - 134 m
Aktualna maksymalna roczna możliwość przeładunkowa [w TEU]	1250000	750000	429000	70000

Terminale w Gdańsku – dostępność lokalna

Dostępność lokalna drogowa terminali zlokalizowanych w Gdańsku poprawiła się znacząco w okresie programowania 2007-2013 dzięki inwestycjom infrastrukturalnym w Gdańsku, przede wszystkim dzięki tzw. Trasie Sucharskiego. W 2012 r. oddane zostały kluczowe dla obsługi Deepwater Container Terminal Gdańsk odcinki trasy między ul. Elbląską a Południową Obwodnicą, oraz między mostem Jana Pawła II przez Martwą Wisłę a węzłem Ku Ujściu (z którym łączy się ul. Kontenerowa). DCT jest połączony z Trasą Sucharskiego ul. Kontenerową znajdującą się w dosyć dobrym stanie, jednak przekraczającą w pobliżu Pomorskiego Centrum Logistycznego Goodmana linię kolejową co może w przyszłości przy wzroście przewozów prowadzić do konfliktu w tym miejscu między obsługą portu transportem drogowym i kolejowym. Na etapie dokumentacyjnym są drogowe projekty prowadzone przez miejską spółkę „Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego”. Projekty dotyczą drogi Nowe Kaczeńce, która połączy ul. Majora Sucharskiego z DCT oraz fragment ulicy Nowa Portowa, która ma zapewnić dostęp od ul. Nowe Kaczeńce do Pomorskiego Centrum Dystrybucyjnego na zapleczu DCT.

W przypadku Gdańskiego Terminala Kontenerowego kluczową inwestycją w okresie programowania 2014-2020 jest „Połączenie Portu Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk –Trasa Słowackiego” wraz z wydrążeniem tunelu pod Martwą Wisłą, co umożliwi wyjazd z rejonów portowych z ominięciem centrum Gdańska.

Dla poprawy **dostępności lokalnej kolejowej** terminali kontenerowych w Gdańsku najważniejszą inwestycją będzie „Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa)” oraz „Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) – prace przygotowawcze”, które obejmują przebudowę linii kolejowej nr

226 Pruszcz Gdański–Gdańsk Port Północny wraz z budową nowego, dwutorowego mostu kolejowego nad Martwą Wisłą. Efektem projektu będzie polepszenie parametrów techniczno – eksploatacyjnych obiektów. Aktualna maksymalna prędkość techniczna pociągów towarowych na tej linii na odcinku Wisła Most–Gdańsk Port Północny to jedynie 40 km/h. Warto dodać, że w 2014 otwarto w DCT nową czterotorową bocznice kolejową. Aktualnie udział transportu kolejowego w ruchu lądowym w DCT wynosi 35% (co przekłada się na około 100 pociągów kontenerowych w miesiącu), a władze terminala dążą do zwiększenia tego poziomu w kolejnych latach (<http://dctgdansk.pl/pl/nowa-bocznica-w-dct-gdansk-otwarta/>).

Tab. 4.3. Planowane inwestycje kolejowe poprawiające dostępność kolejową portów w Gdańsku

Nr linii	Nazwa inwestycji	Rok ukończenia	Długość (km)	Planowane źródło finansowania	Aktualna prędkość maksymalna
226	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk	2020	2,489	CEF	40
227	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk	2020	4,134	CEF	70
249	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk	2020	4,615	CEF	80
722	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk	2020	4	CEF	20
965	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk	2020	3,499	CEF	40

Źródło: baza inwestycji PKP PLK przekazana IGiPZ PAN w ramach projektu: „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020”

Terminale w Gdyni – dostępność lokalna

Dostępność lokalna drogowa terminali zlokalizowanych w Gdyni, tj. Bałtyckiego Terminala Kontenerowego oraz Gdynia Container Terminal jest podobna. Oba znajdują się w porcie Gdynia w niedalekiej odległości od współfinansowanej ze środków unijnych i ukończonej w 2008 r. tzw. **Trasy im. Eugeniusza Kwiatkowskiego**. Oba porty łączą z trasą Kwiatkowskiego bezkolizyjne węzły drogowe. Sama trasa natomiast łączy porty kontenerowe z obwodnicą Trójmiasta (i dalej autostradą A2 oraz drogą ekspresową S7). Jest to bezkolizyjna trasa szybkiego ruchu posiadające dwa pasy w każdym kierunku. Problemem jest fakt, iż jako droga powiatowa nie spełnia parametrów drogi krajowej, tj. tak ważnego dla obsługi portów kontenerowych nacisku na oś do 11,5 t. Odcinek Trasy Kwiatkowskiego od terminalu do ul. Morskiej jest dostosowany do nośności 10 ton/oś natomiast od ul. Morskiej do drogi S6 do nośności 11,5 tony. Z technicznego punktu widzenia trudna będzie natomiast modernizacja odcinka do ul. Morskiej do nośności 11,5 tony. Na tym odcinku można dopuścić ruch pojazdów o nośności do 10 ton/oś poprzez zmianę organizacji ruchu (ustawienie odpowiednich znaków drogowych).

Władze samorządowe zastanawiają się również nad koncepcją przedłużenia planowanej w przypadku realizacji OPAT (Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej) do portu morskiego w Gdyni. Przedłużenie przyjęło by postać tzw. „drogi czerwonej”. Świadomość problemu mają również władze portu w Gdyni. Z tego względu w Strategii Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku zapisano oczekiwania wobec instytucji publicznych w związku z realizacją priorytetu 3, tj. Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej. Oczekiwania te to m.in. (<http://www.port.gdynia.pl/pl/port/strategia-rozwoju?showall=1&limitstart=>):

- integracja i modernizacja powiązań dróg krajowych i autostrad z portową infrastrukturą drogową, w tym zapewnienie alternatywnego, bezkolizyjnego połączenia Portu Gdynia z siecią dróg krajowych poprzez budowę połączenia ul. Janka Wiśniewskiego z Obwodnicą Trójmiasta – jako np. I Etap budowy OPAT,
- dostosowanie infrastruktury drogowej stanowiącej połączenie Portu Gdynia z siecią dróg krajowych do wymogu nacisku na oś 11,5t, w tym zwłaszcza modernizacja Estakady Kwiatkowskiego.

Dostępność lokalna kolejowa jest również dobra, ponieważ terminale w Gdyni posiadają bocznice kolejowe i są bezpośrednio podłączone do linii kolejowych nr 201 i 228. Linia nr 201 Nowa Wieś Wielka–Gdynia Port, stanowiąca w województwie pomorskim tzw. „Kościerski korytarz kolejowy”, w okresie 2013-2015 poddawana jest modernizacji na odcinku Kościerzyna - Gdynia Główna, w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego. Linie kolejowe nr 201 i 203 (sieć kompleksowa TEN-T, a więc poza korytarzem Bałtyk-Adriatyk, ale mająca znaczenie dla portu) będą modernizowane jako projekty dostępne do portów morskich (Dokument Implementacyjny, poz. 15 i 16 na liście projektów morskich). Należy jednak uznać, że maksymalne prędkości techniczne pociągów towarowych w 2014 r. między Gdynią Główną a Gdynią Portem oraz między Rumią a Gdynią Portem Oksywie, są już bardzo niskie i wynoszą dla linii kolejowej nr 201 jedynie 30-60 km/h (w zależności od toru linii), a dla linii 228 – 70 km/h. W okresie programowania 2014-2020 planuje się w celu poprawy dostępu kolejowego do portu w Gdyni intensywne inwestycje na obu liniach z wykorzystaniem instrumentu CEF (inwestycję mają zostać przeprowadzone również na liniach 723, 724 i 725).

Tab. 4.4. Planowane inwestycje kolejowe poprawiające dostępność kolejową portów w Gdyni

Nr linii	Nazwa inwestycji	Rok ukończenia	Długość (km)	Planowane źródło finansowania	Aktualna prędkość maksymalna
201	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	2020	5,263	CEF	30 - 60
228	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	2020	6,727	CEF	70
723	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	2020	2,478	CEF	60
724	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	2020	0,948	CEF	50
725	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	2020	2,411	CEF	60

Źródło: baza inwestycji PKP PLK przekazana IGiPZ PAN w ramach projektu: „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020”



Ryc. 4.3. Lokalizacja terminali drogowo-kolejowych w Trójmieście

Istotnym problemem występującym w trójmiejskim węźle kolejowym jest wyczerpywanie się jego **przepustowości**, w szczególności między Pszczółkami a Pruszczem Gdańskim oraz Gdańskiem Głównym a Gdynią Główną. W pierwszym przypadku obok dwutorowej linii nr 9 (Warszawa Wschodnia - Gdańsk Główny) przebiega jednotorowa nr 260 (Zajęczkowo Tczewskie - Pruszcz Gdański). Mogłoby się wydawać, że trzytorowy ciąg komunikacyjny jest wystarczający.

Istnieje jednak konflikt między planami rozwoju sieci kolei aglomeracyjnej w kierunku południowym, a spodziewanym wzrostem przewozów kontenerowych z i do portów oraz jednoczesnym wzrostem znaczenia stacji towarowej w Zajązkowie Tczewskim. Dodatkowym czynnikiem ograniczającym przepustowość będzie wprowadzenie pociągów „Pendolino” w ruchu dalekobieżnym z Trójmiasta w kierunku Warszawy. Istniejąca infrastruktura, mimo poprawiającego się stanu technicznego, w perspektywie kolejnych lat może nie sprostać zapotrzebowaniom. Drugie z „wąskich gardeł” ogniskuje się na linii nr 202, między Gdańskim Głównym a odgałęzieniem linii nr 227, prowadzącej do stacji towarowej Gdańsk Zaspą. Dwutorowy szlak, skupiający ruch pasażerski dalekobieżny oraz towarowy, jest zdecydowanie niewystarczający. To jedyne kolejowe połączenie trzech głównych miast aglomeracji, a zarazem dwóch portów, mogące być wykorzystywane w ruchu towarowym. Równoległe do linii nr 202 przebiega wprawdzie dwutorowa linia – nr 250, ale dedykowana jest Szybkiej Kolei Miejskiej. Wskazane byłoby więc rozbudowanie tego ciągu komunikacyjnego o co najmniej jeden tor, który mógłby usprawnić komunikację w relacji Gdańsk - Gdynia.

4.2.2 GÓRNOŚLĄSKI OKRĘG PRZEMYSŁOWY

Drugim (po Trójmieście) najważniejszym obszarem funkcjonowania terminali drogowo-kolejowych jest teren **Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego**, w szczególności **Zagłębie Dąbrowskie** (Euroterminal Sławków, POLZUG Terminal w Dąbrowie Górniczej i SPEDCONT terminal kontenerowy w Sosnowcu Południowym) oraz **Gliwice** (Terminal PCC Gliwice i TK Cargosped Gliwice). W planach jest również Terminal HHLA Intermodal w Dąbrowie Górniczej. Łączna roczna możliwość przeładunkowa terminali znajdujących się w GOP-ie wynosi około 650 tys. TEU (czyli około połowa możliwości przeładunkowych GTC co pokazuje różnicę jaka dzieli terminale w innych częściach kraju od terminali w portach Trójmiasta).

Dwa największe terminale drogowo-kolejowe na Górnym Śląsku to Euroterminal Sławków oraz POLZUG Terminal w Dąbrowie Górniczej. Oba terminale zlokalizowane są w niedalekiej odległości od siebie we wschodniej części Zagłębia Dąbrowskiego.

Euroterminal Sławków Sp. z o.o. jest terminalem logistycznym usytuowanym na styku najdalej na zachód wysuniętego odcinka linii kolejowych o szerokim rozstawie toru (1520 mm) i linii normalnotorowej (1435mm). Dzięki bezpośredniemu połączeniu linią szerokotorową LHS o długości ok. 400 km przez przejście graniczne Izow/ Hrubieszów poprzez Ukrainę z Dalekim Wschodem istnieje możliwość aktywnej roli terminala w rozwoju transportu kontenerowego na trasie Daleki Wschód i Azja – Europa Zachodnia. Aktualnie na obszarze terminala jest prowadzona inwestycja „Budowa Międzynarodowego Centrum Logistycznego Euroterminal w Sławkowie - zadanie 3”, której efektem będzie powstanie infrastruktury przeładunkowej o wysokich parametrach technicznych, z możliwością przyjmowania składów całopociągowych przy obsłudze ładunków skonteneryzowanych, a zdolności przeładunkowe mają osiągnąć poziom ponad 284 tys. TEU/rok. Zakończenie realizacji przewidziane jest na koniec 2014 r.

Terminal POLZUG w Dąbrowie Górniczej został wybudowany w 2010 r. Jest drugim co do wielkości terminalem firmy POLZUG w Polsce (po terminalu w Gądkach). W niedalekiej odległości od terminala firma HHLA Intermodal Polska Sp. z o.o. zamierza wybudować kolejny terminal drogowo-kolejowy. W Zagłębiu Dąbrowskim funkcjonuje również relatywnie niewielki terminal kontenerowy w Sosnowcu zarządzany przez firmę **SPEDCONT**.

II , Etap III remontu (planowana data ukończenia to 30 październik 2014 r.) dróg dojazdowych do terminala POLZUG. Projekt składa się z kilku etapów: etap I - rozbudowa drogi wojewódzkiej DW-790: Etap II to przebudowa róg gminnych ul. Koksownicza nr S200218S oraz ulica Gołonowska nr 200245S o łącznej długości 3.530 m. Etap III to budowa nowego odcinka drogi który łączy ul. Gołonowską z drogą wojewódzką DW-796 o łącznej dł.3.644 m. Droga wojewódzka nr 790 prowadzi do dwujezdniowej drogi krajowej nr 94, a ta umożliwia bezkolizyjne połączenie z drogą ekspresową S1 i w dalszej kolejności z korytarzem TEN-T Bałtyk-Adriatyk. Z kolei niewielki **terminal SPEDCONT** znajduje się na obszarze miasta w Sosnowcu w odległości około 2 km do drogi ekspresowej S86.

Tab. 4.5. Terminale zlokalizowane na obszarze GOP. Lokalizacja, dostępność oraz możliwość przeładunkowa

	EUROTERMINAL SŁAWKÓW	POLZUG Terminal Dąbrowa Górnica	Terminal PCC Gliwice	Cargosped Terminal Kontenerowy Gliwice	SPEDCONT Terminal Kontenerowy Sosnowiec Południowy
Lokalizacja	ul. Groniec 1, 41-260 Sławków	ul. Koksownicza 6, 42-523 Dąbrowa Górnica	ul. Portowa 28, 44-100 Gliwice	ul. Władysława Reymonta 32 44-100 Gliwice	ul. Kościelna 60, 41-200 Sosnowiec
Droga krajowa i / lub autostrada	DK1/S1, DK4/A4, S94	94 (droga krajowa), 790 (droga wojewódzka)	A4,A1	A1, A2, A4, DK88	A4, E75
Odległość Terminalu od drogi krajowej [w km]	4 km do DK1/S1, 10 km do DK4/A4, 4km do S94	3 km do drogi krajowej nr 94, 1 do drogi wojewódzkiej nr 790	5 km do A4, 10 km do A1	5,5 km do A4, 2 km do A1, 1,7 km do DK88	5 km do A4 i E75
Linia kolejowa: nr linii kolejowej	E30, 65 (LHS)	C-E65 / 154 Dąbrowa Górnica - Łazy	E30/C-E30	E30 / C-E30	E65 (1 Warszawa Centralna-Katowice)
Odległość Terminalu od linii kolejowej [w km]	Jaworzno Szczakowa 5,7 km, Sławków LHS 2,2 km	4 km	Bezpośrednie przy linii E30/C-E30, 15 km do linii E65/C-E65	Bezpośrednie przy linii E30/C-E30, 15 km do linii E65/C-E65	1 km
Aktualna maksymalna roczna możliwość przeładunkowa [w TEU]	240000	233600	100000	42000	40000

Na obszarze GOP znajdują się również dwa terminale drogowo-kolejowe w **Gliwicach**. **Terminal PCC** funkcjonuje od sierpnia 2011 roku. Położony nad Kanałem Gliwickim na terenie Śląskiego Centrum Logistyki obsługuje ładunki kontenerowe rejonu Górnego Śląska. W każdym miesiącu jest to około 50 intermodalnych pociągów. Terminal jest sukcesywnie modernizowany. Dojazd pojazdami ciężarowymi odbywa się ul. Portową, a w dalszej kolejności drogą krajową nr 88 do położonego ok. 10 km w kierunku wschodnim węzła Gliwice Wschód na autostradzie A1 lub mniej więcej podobną odległość w kierunku zachodnim do węzła Kleszczów na autostradzie A4. Latem 2014 r. zakończono prace wzmacniające konstrukcję wiaduktu w ciągu drogi krajowej nr 88. Ukończono nowy most nad Kłodnicą i Drogową Trasą Średnicową, powstający w śladzie ul. Portowej. Obiekt ten

ze względu na fatalny stan techniczny został zamknięty pod koniec 2012 roku. Inwestycja znacznie poprawiła dostępność terminala PCC.

Drugi z gliwickich terminali – **TK Cargosped** zlokalizowany jest bezpośrednio na linii kolejowej E30 oraz w relatywnie niewielkiej odległości od węzła autostradowego Gliwice Wschód. Można stwierdzić, że z wyjątkiem relatywnie krótkiego 1-km odcinka ulic Reymonta i Knurowskiej z punktu widzenia korytarza Bałtyk-Adriatyk jego lokalizacja jest znakomita. Jednak ciąg wąskich ulic miejskich Reymonta i Knurowskiej świadczy o przeciętnej drogowej dostępności lokalnej.



Ryc. 4.5. Lokalizacja terminali drogowo-kolejowych w Gliwicach

Dostępność lokalną kolejową terminali w rejonie GOP, ze względu na rozwiniętą sieć, z dużym udziałem odcinków dwutorowych, pozornie można by uznawać za bardzo dobrą. Czynnikiem, który istotnie ogranicza poziom dostępności jest zły stan infrastruktury. Terminale w Zagłębiu Dąbrowskim obsługiwane są z bezpośrednim wykorzystaniem linii kolejowych nr: 62, 65 (LHS), 133 (fragment korytarza E30), 154, 163, 171, 180 oraz łącznic nr: 660, 663 i 664. W sąsiedztwie terminali linie te charakteryzują się zróżnicowanymi prędkościami technicznymi dla pociągów towarowych – w zakresie 30-100 km/h (wg stanu na rok 2014). W najgorszej kondycji są odcinki łączące korytarz E65 ze stacją Dąbrowa Górnicza Towarowa, powiązaną boczną z terminalem POLZUG, oraz linie

doprowadzające do stacji Sosnowiec Południowy, usytuowanej w pobliżu terminalu kontenerowego SPEDCONT. Relatywnie najlepszą dostępność na tym obszarze posiada EUROTERMINAL Sławków, połączony jednocześnie ze stacjami Sławków Południowy LHS oraz Jaworzno Szczakowa. Pewna poprawa dostępności w rejonie Zagłębia Dąbrowskiego może nastąpić w wyniku prac rewitalizacyjnych planowanych w perspektywie 2014-2020 na linii nr 62 wraz z łącznicą 660 (Tunel - Bukowno - Sosnowiec Główny; przywrócenie prędkości technicznej 100 km/h) oraz linii nr 180 (Dorota - Mysłowice; podwyższenie prędkości z 60 do 100 km/h).

Terminale zlokalizowane w Gliwicach i Zabrze – PCC oraz Cargosped posiadają korzystniejszą lokalizację, gdyż znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie korytarza E30 (linie nr 135 i 137). Odcinek prowadzący od stacji Zabrze przez Gliwice w kierunku zachodnim cechuje się wysokimi prędkościami technicznymi dla pociągów towarowych – 100-120 km/h. Połączenie terminali z korytarzami C-E65 i E65 jest już bardziej utrudnione. Stan techniczny linii obwodowych (nr 131, 132, 147, 161 – od północy, oraz 141, 171 – od południa), pozwalających na przeniesienie ruchu towarowego z głównego ciągu kolejowej komunikacji pasażerskiej w GOP (Gliwice - Zabrze - Ruda Śląska - Chorzów - Katowice - Sosnowiec), nie jest zadowalający – 50-70 km/h. Po 2014 r. przewidziano jedynie punktowe prace odtworzeniowe wzdłuż północnej linii obwodowej – z Gliwic przez Bytom, Chorzów Stary, Katowice Szopienice Północne do Mysłowic Brzezinki. W celu udrożnienia węzła w rejonie GOP dla ruchu towarowego w komunikacji wschód-zachód, konieczne wydaje się zwiększenie nakładów inwestycyjnych na pełne odtworzenie parametrów eksploatacyjnych tego oraz południowego odcinka – Gliwice - Zabrze Makoszowy - Ruda Kochłowice - Panewnik - Sosnowiec Dańdówka - Dorota.

4.2.3 AGLOMERACJA POZNAŃSKA

Obszar aglomeracji poznańskiej jest trzecim pod względem rocznych możliwości przeładunkowych, po Trójmieście i GOP, obszarem koncentracji terminali drogowo-kolejowych oraz pierwszym w Polsce pod względem ilości terminali (razem z planowanymi w aglomeracji poznańskiej będzie zlokalizowanych aż osiem terminali drogowo-kolejowych).

Zdecydowanie największym istniejącym terminalem jest terminal **HUB Polzug**. Został oddany do użytku w 2011 r. Z kolei w 2012 r. otworzono znacznie mniejszy terminal **Cargosped Gądk**. Również w Gądkach planuje się budowę **Terminalu HHLA Intermodal – Kórnik**.

Gądk są doskonale położone pod względem **dostępności drogowej**. W odległości ok. 1 km od terminali znajdują się dogodnie położone węzły na drodze ekspresowej S11 (węzeł Gądk i węzeł Borowiec), a dzięki bezpośredniemu połączeniu z oddaloną ok. 5 km autostradą A2 (korytarz Morze Północne-Bałtyk) istnieje możliwość bezkolizyjnego szybkiego połączenia nie tylko z Niemcami oraz Warszawą ale również, za pośrednictwem układu dróg A1 oraz S3, z portami morskimi Trójmiasta oraz Szczecina i Świnoujścia (korytarz Bałtyk-Adriatyk). Gądk są przykładem lokalizacji dla której w zasadzie brak jest realnych potrzeb inwestycyjnych w zakresie infrastruktury drogowej. Podobnie bardzo dobra dostępność drogowa cechuje położone na terenie dzielnicy Nowe Miasto w Poznaniu Franowo. We **Franowie** pod koniec 2013 r. PKP Cargo otworzyło terminal intermodalny, który ma być w 2014 r. gotowy do przeładunku ok. 11 tys. TEU, a docelowo nawet 26 tys. TEU.

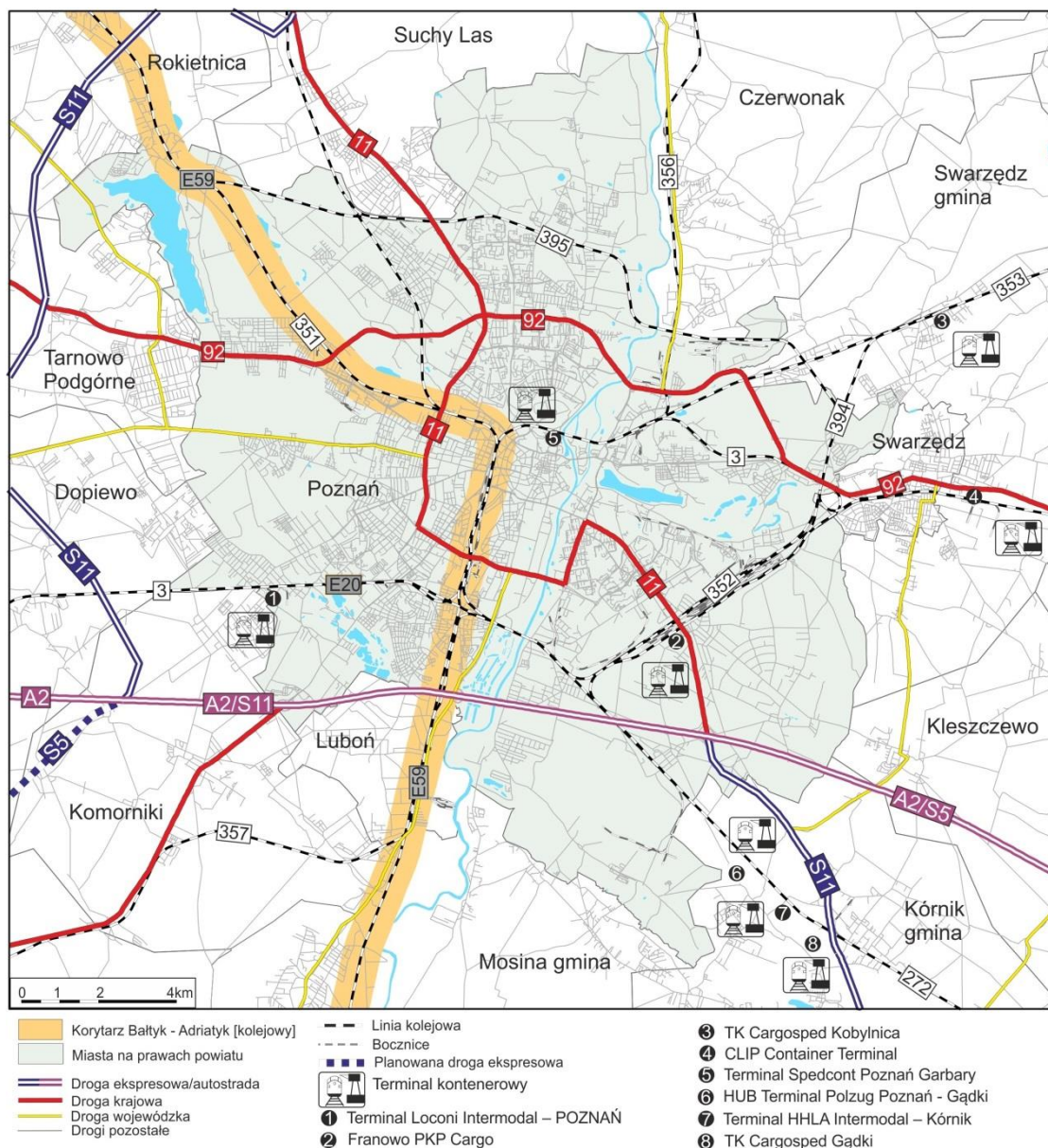
Drugim co do wielkości terminalem drogowo-kolejowym w aglomeracji poznańskiej jest uruchomiony w 2012 r. **Clip Container Terminal w Swarzędzu**, który w ciągu tylko pierwszego roku swojej działalności przewiózł w ramach połączenia kolejowego Rotterdam-Swarzędz-Rotterdam aż 15 tys. TEU. Terminal jest położony wzdłuż trasy kolejowej E20 oraz dwujezdniowej drogi krajowej nr 92. Dogodne, choć nie w linii prostej, połączenie przez węzeł Kostrzyn, wschodnią obwodnicę Poznania w ciągu drogi ekspresowej S5 do autostrady A2 pozwala ocenić dostępność drogową tego terminala jako dobrą.

Tab. 4.6. Terminale zlokalizowane na obszarze aglomeracji poznańskiej. Lokalizacja, dostępność oraz możliwość przeładunkowa

	POLZUG HUB Terminal Poznań	Clip Logistics Terminal kontenerowy w Swarzędzu	Loconi Intermodal Terminal Kontenerowy Poznań	Terminal kontenerowy Gądkki – CARGOSPED sp. z o.o.	Cargosped Terminal Kontenerowy Kobylnica	SPEDCONT Terminal Kontenerowy Poznań Grabary
Lokalizacja	ul. Magazynowa 8, 62-023 Gądkki	ul. Rabowicka 6, 62-020 Swarzędz - Jasin	ul. Nowosolska 40, 60-001 Poznań	ul. Dworcowa 32, 62-023 Gądkki	ul. Dworcowa 3, 62-006 Kobylnica	ul. Północna 1, 61-758 Poznań
Droga krajowa i / lub autostrada	S11 Poznań - Katowice	S5, S11,92, A2, DK 32	A2, S11, E30, S5	S11, A2	5 – bezpośredni wjazd	A2
Odległość Terminalu od drogi krajowej [w km]	1 km	9 km do S5, 15 km do S11, 2 km do nr 92, 15 km do A2, 40 km do DK 32	3 km do A2	Przy S11, 6,5 km do A2	1 km	10 km
Linia kolejowa: nr linii kolejowej	272 Poznań – Kluczbork	E 20	E 20	272 Poznań- Kluczbork	384, 353	E20
Odległość Terminalu od linii kolejowej [w km]	0,4 km	0	0	0 km	1 km	1 km do E20, 5 km do E59
Aktualna maksymalna roczna możliwość przeładunkowa [w TEU]	385 400	50 000	40 000	30000	20 000	40

Z kolei terminale **Loconi Intermodal-POZNAŃ** oraz **Spedcont Poznań Garbary** zlokalizowane są na obszarze miasta Poznania. Dostępność drogową terminalu Loconi jest zdecydowanie lepsza, gdyż znajduje się on w odległości ok. 3 km od autostrady A2 i jedynie ok. 1,5 km od bezkolizyjnej dwujezdniowej ul. Głogowskiej prowadzącej w kierunku autostrady A2. Problem stanowi jedynie dojazd wąskimi drogami miejskimi do ul. Głogowskiej. **Spedcont Poznań Garbary** jest zlokalizowany w samym centrum miasta, niespełna 0,5 km od Starego Rynku. Dostępność transportem ciężarowym tego terminala jest bardzo zła i ze względu na ograniczenia centrum miasta nie może ulec dużym zmianom.

Dla klientów z północnej części aglomeracji poznańskiej, oprócz terminalu **Clip** w Swarzędzu istnieje również możliwość skorzystania z usług firmy **Cargosped** i terminala kontenerowego w Kobylnicy. Terminal ten jest zlokalizowany wzdłuż linii kolejowej nr 384 oraz byłej drogi krajowej nr 5 mającej dziś charakter drogi gminnej zarządzanej przez gminy Swarzędz, Łubowo i Pobiedziska. Ze względu na zmianę zarządcy drogi przy jednoczesnym relatywnie wysokim natężeniu ruchu można spodziewać się w najbliższych latach znacznego obniżenia standardu nawierzchni. Z tego punktu widzenia dostępność drogową tego terminalu należy uznać za przeciętną lub nawet przy uwzględnieniu dużego oddalenia od tras szybkiego ruchu – za złą.



Ryc. 4.6. Lokalizacja terminali drogowo-kolejowych na obszarze aglomeracji poznańskiej

Dostępność lokalna kolejowa terminali na terenie aglomeracji poznańskiej jest dobra. W latach 2006-2010, jeszcze w ramach funduszu ISPA, przeprowadzona została modernizacja poznańskiego węzła kolejowego, obejmująca odcinki należące do korytarza E20 (linia kolejowa nr 3; odcinek Swarzędz - Poznań Wschód - Poznań Główny - Poznań Górczyn - Poznań Junikowo). Dla pociągów towarowych ustalona została maksymalna prędkość techniczna na poziomie 80 km/h (wg stanu z 2014 r.). Bezpośrednio przy ciągu E20 zlokalizowane są terminale: Clip w Swarzędzu, oraz Loconi i SPEDCONT w Poznaniu. Przez stację Poznań Główny nie jest jednak prowadzony ruch towarowy, tym samym tego typu składy tylko w ograniczonym zakresie mogą korzystać ze zmodernizowanego odcinka. Wadą linii korytarzowej, przechodzącej przez centrum aglomeracji, jest brak dodatkowego trzeciego lub trzeciego i czwartego toru, które umożliwiłyby sprawne rozdzielanie ruchu pasażerskiego (podmiejskiego i dalekobieżnego) oraz towarowego. Ruch tranzytowy prowadzony jest natomiast przez stację Poznań Franowo, poprzez linie nr 352 i 394, których prędkości techniczne wyraźnie odbiegają od standardu głównego korytarza (20-60 km/h). Zespół terminali w Gądkach (POLZUG, Cargosped) usytuowany jest w sąsiedztwie linii kolejowej nr

272 (bieżąca prędkość techniczna 60-70 km/h), z której następnie łącznicą 801 możliwy jest dojazd do korytarza E20 w Poznaniu Górczynie (bieżąca prędkość techniczna 40 km/h). Ostatni z terminali – Cargosped w Kobylnicy wykorzystuje linie nr 353 oraz 394, które umożliwiają połączenie (kolejno) z linią E20 i poprzez stację Poznań Franowo z kompleksem w Gądkach. Wśród inwestycji finansowanych z instrumentu CEF na lata 2014-2020 znalazło się ważne przedsięwzięcie z punktu widzenia poprawy przepustowości w rejonie aglomeracji – prace rewitalizacyjno-modernizacyjne na obwodnicy towarowej Poznania. Obejmą one wszystkie wspomniane wyżej linie (od Swarzędza i Kobylnicy przez Poznań Franowo, Poznań Starołąkę do Poznania Górczyna) oraz północną obwodnicę z Kiekrza do Zieleńca (linia nr 395). Docelowo prędkość techniczna dla składów towarowych osiągnie na tych odcinkach 100 km/h, co powinno odpowiedzieć na realne zapotrzebowanie w zakresie przepustowości.

Tab. 4.7. Planowane inwestycje kolejowe poprawiające dostępność terminali w aglomeracji poznańskiej

Nr linii	Nazwa inwestycji	Rok ukończenia	Długość (km)	Planowane źródło finansowania	Aktualna prędkość maksymalna
272		2019	2,8	CEF	60-100
352		2019	11,8	CEF	20-100
394		2019	5,1	CEF	30-60
395	Prace na obwodnicy	2019	20,4	CEF	30-90
801	towarowej Poznania	2019	4,1	CEF	40

Źródło: baza inwestycji PKP PLK przekazana IGiPZ PAN w ramach projektu: „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020”

4.2.4 AGLOMERACJA WROCŁAWSKA

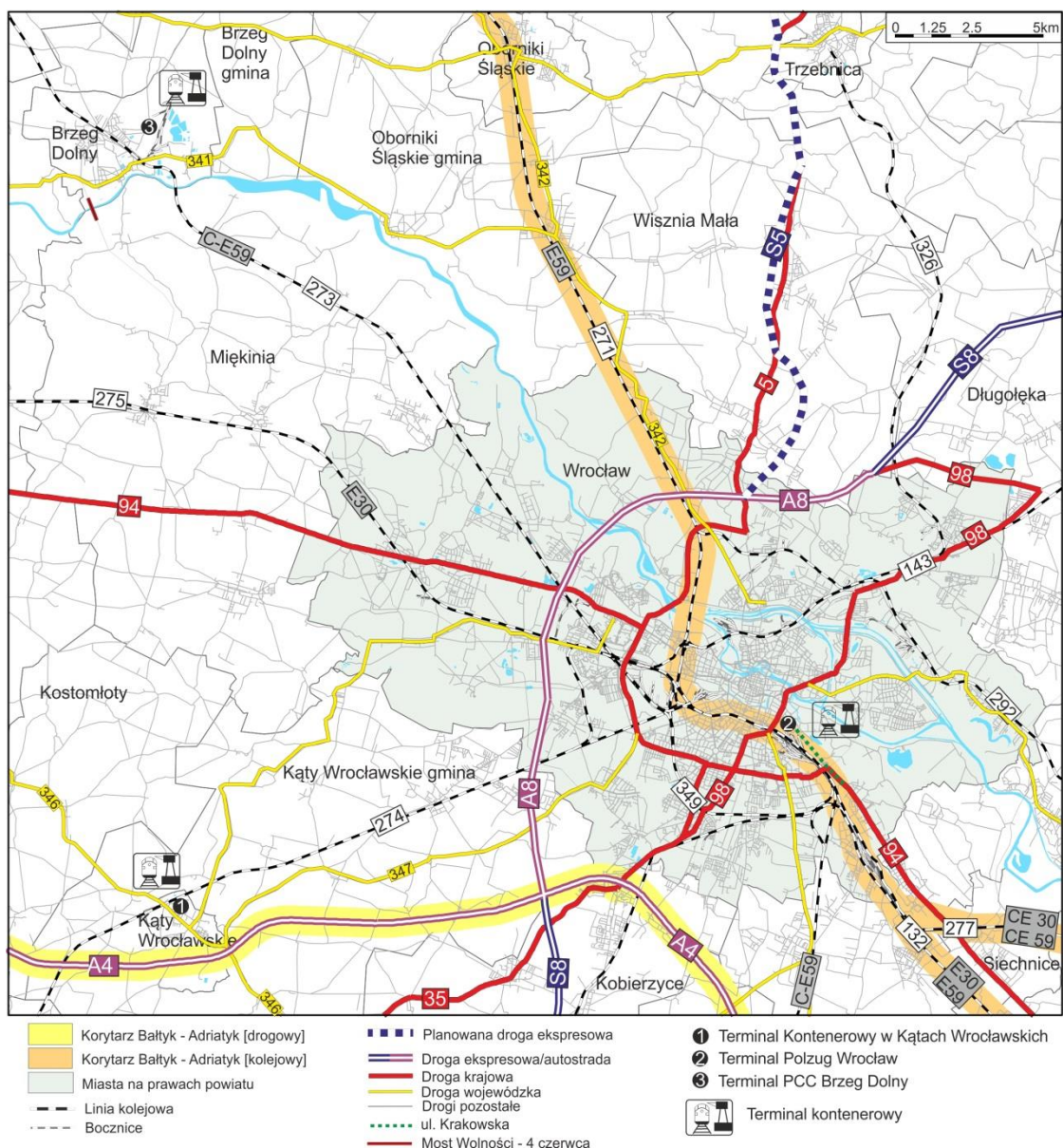
W dynamicznie rozwijającej się aglomeracji wrocławskiej zlokalizowane są trzy terminale drogowo-kolejowe, przy czym zdecydowanie największym z nich jest **terminal kontenerowy POLZUG**. Otwarty w 2008 r. jest jednym z największych terminali znajdujących się niemalże w centrum dużego miasta wojewódzkiego. Dojazd do terminala odbywa się z wykorzystaniem układu dróg miejskich, ul. Krakowskiej oraz dróg krajowych nr 94 i 5, którymi pojazdy ciężarowe mogą kierować się na autostradę A4 lub autostradową obwodnicę Wrocławia A8. Warto wskazać, że na ul. Krakowskiej kursują tramwaje miejskie, przez co dodatkowo ruch pojazdów ciężarowych jest utrudniony. Tym samym ocena dostępności drogowej terminala kontenerowego POLZUG może być negatywna, chyba, że założy się że większość odbiorców towarów jest zlokalizowana w centrum Wrocławia.

Pozostałe dwa terminale są znacznie oddalone od centrum Wrocławia. Dostępność drogowa **terminalu PCC Brzeg Dolny** jest utrudniona ze względu na relatywnie dużą odległość do najbliższej drogi krajowej. Bezpośrednio do terminala prowadzi ul. Henryka Sienkiewicza, a następnie przez układ dróg miejskich istnieje możliwość przedostania się pojazdów ciężarowych do nowo otwartego w 2013 r. Mostu Wolności w Brzegu Dolnym w miejsce dawnej przeprawy promowej przez Odrę. Jednak układ komunikacyjny po drugiej stronie Odry nie pozwala wciąż na szybki dojazd do drogi krajowej nr 94. Alternatywą jest układ dróg wojewódzkich nr 341 i 342 prowadzący do autostradowej obwodnicy Wrocławia. Z kolei dostępność drogowa niewielkiego **terminala Schavemaker w Kątach Fabrycznych** jest zdecydowanie lepsza. Problem stanowi jedynie wąska ul. Fabryczna bezpośrednio wyprowadzająca ruch ciężarowy z terminala. Natomiast około 2 km układ dróg Spółdzielcza, Przemysłowa lub dróg wojewódzkich nr 346 i 347 wyprowadza ruch z terminala bezpośrednio na węzeł w Kątach Wrocławskich na autostradzie A4.

Tab. 4.8. Terminale zlokalizowane na obszarze aglomeracji wrocławskiej. Lokalizacja, dostępność oraz możliwość przeładunkowa

	POLZUG Terminal Kontenerowy Wrocław	Terminal PCC Brzeg Dolny	Schavemaker Kąty Wrocławskie
Lokalizacja	ul. Krakowska 1, 50-424 Wrocław	ul. Sienkiewicza 4, 56-120 Brzeg Dolny	ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie
Droga krajowa i / lub autostrada	98	E67, A4	A4
Odległość Terminalu od drogi krajowej [w km]	1,2 km	40 km do E67, 70 km do A4	1,5 km
Linia kolejowa: nr linii kolejowej	E30	C-E59 (273)	274
Odległość Terminalu od linii kolejowej [w km]	0,5 km	Na linii C-E59	0,01 km
Aktualna maksymalna roczna możliwość przeładunkowa [w TEU]	224 840	50 000	15 000

Dostępność lokalna kolejowa terminali w aglomeracji wrocławskiej jest dostateczna. Są one bardziej rozproszone niż w Trójmieście, GOP czy Poznaniu. W samym centrum aglomeracji, bezpośrednio przy linii E30, znajduje się terminal POLZUG. Położenie przy korytarzu jest sporą zaletą, jednak lokalizacja obiektów w relacji do istniejącej sieci kolejowej wpływa na ograniczenie ich funkcjonalności. Prowadzenie składów kontenerowych, bez zmiany kierunku, możliwe jest zasadniczo jedynie w relacjach wschodnich (z wykorzystaniem linii E30 i C-E30), południowych (C-E59) i południowo-zachodnich. Pozostałe relacje wiążą się już z dodatkowymi manewrami składów. Prędkość techniczna dla pociągów towarowych na podstawowym odcinku Wrocław Główny - Opole (przez Brzeg), dzięki wykonanym pracom modernizacyjnym w latach 2007-2012, wynosi 80-120 km/h (stan na 2014 r.). W nieco gorszej kondycji jest równoległy ciąg należący do korytarza C-E30 (Wrocław Brochów - Jelcz Laskowice - Opole Groszowice), który tylko częściowo został wyremontowany – charakteryzuje się bardzo szerokim zakresem prędkości 20-120 km/h. Mankamentem aglomeracji wrocławskiej jest zły stan infrastruktury torowej na towarowej linii obwodowej (Święta Katarzyna - Wrocław Brochów - Wrocław Kuźniki / Wrocław Popowice), która umożliwia ominięcie stacji Wrocław Główny. Mimo trzech, a fragmentami nawet czterech torów, prędkości techniczne na tym odcinku są bardzo niskie – 20-60 km/h. Poważnym problemem jest też ograniczona przepustowość dwóch głównych wrocławskich linii – nr 143 i 271, wykorzystywanych zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym. Dwa pozostałe terminale zlokalizowane są w znacznej odległości od centrum aglomeracji. Obiekty PCC w Brzegu Dolnym położone są w sąsiedztwie linii nr 273 (korytarz C-E59) – tzw. magistrali nadodrzańskiej, której stan techniczny jest niezadowolający. Na odcinku między Wrocławiem a Zieloną Górą prędkości dla pociągów towarowych zawierają się w przedziale 30-70 km/h, przy czym w kilku miejscach czynny jest tylko jeden z dwóch torów (wg stanu na 2014 r.). Terminal Schavemaker w Kątach Wrocławskich znajduje się przy linii nr 274, prowadzącej z Wrocławia w kierunku Wałbrzycha i Jeleniej Góry. Odcinek Kąty Wrocławskie – Wrocław Świebodzki (podg.) charakteryzuje się dostatecznymi prędkościami technicznymi (70-80 km/h). Inwestycje planowane na okres 2014-2020, finansowane z Funduszu Spójności oraz instrumentu CEF, wychodzą naprzeciw zapotrzebowaniom w zakresie poprawy stanu infrastruktury na wymienionych ciągach komunikacyjnych. Główny nacisk położony jest na modernizację korytarza C-E59 prowadzącego od polsko-czeskiego przejścia granicznego w Międzyzlesiu, poprzez Kamieniec Ząbkowicki, Wrocław w kierunku Zielonej Góry i dalej do Szczecina. Prace remontowe obejmą m.in. obwodnicę towarową Wrocławia oraz magistralę nadodrzańską (podniesienie maksymalnej prędkości do 120 km/h), a więc najbardziej newralgiczne elementy systemu.



Ryc. 4.7. Lokalizacja terminali drogowo-kolejowych na obszarze aglomeracji wrocławskiej

Tab. 4.9. Planowane inwestycje kolejowe poprawiające dostępność terminali w aglomeracji wrocławskiej

Nr linii	Nazwa inwestycji	Rok ukończenia	Długość (km)	Planowane źródło finansowania	Aktualna prędkość maksymalna
273	Prace na linii	2020	346,5	FS	30-120
349	kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław	2020	10,2	FS	40
750	Brochów / Grabiszyn – Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Szczecin Podjuchy	2020	7,8	FS	30-40
758		2020	3,2	FS	10-60

Źródło: baza inwestycji PKP PLK przekazana IGIPIZ PAN w ramach projektu: „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020”

4.2.5 AGLOMERACJA WARSZAWSKA

Biorąc pod uwagę potencjał aglomeracja warszawska jest relatywnie uboga w terminale drogowo-kolejowe. Istnieją na tym obszarze jedynie trzy, relatywnie niewielkie (możliwość przeładunkowa poniżej 100 tys. TEU) terminale. Można zatem wnioskować, również w kontekście budowy kolejnego terminala **HHLA Intermodal w Brwinowie**, że w najbliższych latach perspektywy wzrostu znaczenia istniejących terminali w aglomeracji warszawskiej są bardzo duże.

Największym terminalem w aglomeracji warszawskiej jest **terminal POLZUG w Pruszkowie**. Aktualna sytuacja prawna terminala nie jest klarowna. Jak wskazuje Polska Izba Spedycji i Logistyki (informacja z 15 października 2014 r.): „Polzug nie rezygnuje z korzystania z tego terminalu i wciąż przeładowuje tam kontenery, mimo iż przetarg PKP na dzierżawę terenu, na którym zlokalizowany jest terminal wygrała firma Cargosped należąca do PKP Cargo.” Terminal jest podstawą sporu jest brak jak dotąd dużych terminali drogowo-kolejowych po południowej stronie Warszawy oraz dostępność drogową południowych dzielnic Warszawy oraz południa aglomeracji warszawskiej w czasie trwania inwestycji na drodze ekspresowej S8 w jej przebiegu przez Warszawę. Jak wskazuje notatka informacyjna PISiL: „Obu stronom zależy na korzystaniu z terminalu w Pruszkowie. Dla Polzugu, jest on kluczowy wobec obaw o utratę głównych klientów i zmianę układu sił na polskim rynku transportowym. Cargosped, który co prawda posiada własny obiekt przy ul. Marywilskiej w Warszawie, ale jest to obiekt położony po drugiej stronie Wisły niż Pruszków i z uwagi na remont mostu Grota-Roweckiego samochody ciężarowe muszą nadkładać po 30 km co podraża koszty transportu, jest absolutnie zdeterminowany odebraniem terenu konkurentowi” (http://www.pisil.pl/aktualnosci/1391/transport_kolejowy_batalia_pkp_polzug_o_terminal_k.html).

Ponieważ 100-proc. udziałowcem firmy Polzug jest HHLA, która buduje terminal drogowo-kolejowy w niedalekim Brwinowie, Polzugowi zależy by nie przerywać funkcjonowania po południowej stronie aglomeracji warszawskiej. Dostępność drogową terminalu w Pruszkowie jest relatywnie dobra. Mimo pewnych problemów z wyjazdem na drogi wojewódzkie nr 719 i 718, węzeł autostradowy na A2 w Pruszkowie jest oddalony ok. 5 km od terminala. Pewnym problemem dla terminali w Pruszkowie i Brwinowie jest brak węzłów drogowych na autostradzie A2 między Grodziskiem (węzeł Wiskitki) a Pruszkowem. Pewnym rozwiązaniem problemów dostępności na tym obszarze jest planowana do realizacji droga wojewódzka, tzw. Paszkowianka, która ma być drogą dwujezdniową prowadzącą od Kań przez Parzniew do Pruszkowa (przez przemysłowe tereny Gąsina). Po północnej stronie torów kolejowych planowane jest w Parzniewie nowe rondo, gdzie odchodząca ma jednojezdniowe rozwidlenie prowadzące do wiaduktu nad A2 przy wyjeździe z Brwinowa w stronę Biskupic (<http://www.brwinow.pl/index.php/1365-koncepcja-paszkowianki>).

Terminale SPEDCONT oraz **Cargosped** położone są na obszarze miasta Warszawy. Ich dostępność drogową jest relatywnie dobra, gdyż są zlokalizowane w niedalekiej odległości od układu dróg bezkolizyjnych Alei Prymasa Tysiąclecia, Alej Jerozolimskich (terminal SPEDCONT) oraz Trasy Toruńskiej (droga ekspresowa S8) (terminal Cargosped). Dostępność tego drugiego terminalu obniża jednak tymczasowo, jak już wskazano wyżej, remont mostu Grota-Roweckiego i korki jakie tworzą się wzdłuż centralnego odcinka drogi ekspresowej S8 w jej przebiegu przez Warszawę. Z kolei lokalną dostępność terminala SPEDCONT znacznie obniża fatalny stan nawierzchni na ul. Ordona (kostka brukowa).

W aglomeracji warszawskiej **dostępność lokalna kolejowa** terminali jest wyraźnie zróżnicowana. Nie wszystkie korytarze TEN-T są z nimi bezpośrednio powiązane. Pod tym względem najdalej zlokalizowany jest Terminal Cargosped, dostępny z linii E65 poprzez bocznice do stacji towarowej Warszawa Praga oraz łącznicę nr 833 (w terenie terminal od korytarza dzieli zaledwie kilkadziesiąt metrów!). Prędkości techniczne na odcinkach łączących wynoszą 40-80 km/h (stan na 2014 r.). Natomiast linia E65, dzięki wykonywanej już w latach 2004-2006 modernizacji na odcinku Warszawa Wschodnia - Świercze (finansowanie z Funduszu Spójności), uzyskała parametry

pozwalające na osiągnięcie przez pociągi towarowe prędkości 100-120 km/h. Terminal Cargosped, w porównaniu z pozostałymi trzema obiektami znajdującymi się w rejonie aglomeracji, z korytarzem E75 (Rail Baltica) posiada najlepsze połączenie, mimo iż jest ono dość złożone – prowadzi z Warszawy Pragi przez Warszawę Wschodnią Towarową, do Warszawy Rembertowa (prędkości techniczne rzędu 60 km/h). Terminal Spedcont, usytuowany najbliżej centrum aglomeracji, jest dość dogodnie powiązany z korytarzami E20 i E65 (część południowa) poprzez własną bocznice i stację Warszawa Główna Towarowa. Wykorzystywana jest w tym celu linia nr 19, z prędkością techniczną 60 km/h. Najkorzystniej zlokalizowany jest terminal POLZUG w Pruszkowie – bezpośrednio przy korytarzu E65. Od 2011 r. na odcinku Warszawa Zachodnia - Miedniewice (linia nr 1) wykonywane są prace modernizacyjne, finansowane z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Efektem inwestycji będzie podniesienie prędkości technicznej dla pociągów towarowych z obecnych 70-80 km/h (2014 r.) do poziomu 120 km/h. Przebiegająca równolegle linia nr 4 posiada natomiast parametry pozwalające pociągom towarowym osiągać na tym odcinku prędkość 80-120 km/h. Również w aglomeracji warszawskiej występuje problem niezadawalającego stanu infrastruktury obwodnicy towarowej, a co za tym idzie ograniczonej jej przepustowości. Szczególnych działań remontowych wymaga dwutorowy odcinek Warszawa Główna Towarowa - Warszawa Jelonki - Warszawa Gdańska (łączyca 509), charakteryzujący się prędkościami technicznymi 40-60 km/h. Jest to bardzo ważne i w zasadzie jedyne połączenie umożliwiające sprawną komunikację towarową wschód-zachód, gdyż linia średnicowa, przecinająca centrum Warszawy (Warszawa Zachodnia - Warszawa Centralna - Warszawa Wschodnia), jest obecnie na granicy przepustowości i w całości wyłączona z ruchu towarowego, a linia nr 20 (Warszawa Zachodnia - Warszawa Gdańska) wykorzystywana jest jednocześnie przez składy SKM. Prace remontowe na łącznicy nr 509 zaplanowano w nowym okresie programowania 2014-2020 (w ramach CEF), w wyniku czego prędkość techniczna na całej długości ma zostać podniesiona do 80 km/h.

Tab. 4.10. Terminale zlokalizowane na obszarze aglomeracji warszawskiej. Lokalizacja, dostępność oraz możliwość przeładunkowa

	POLZUG Terminal Kontenerowy Pruszków	SPEDCONT Terminal Kontenerowy Warszawa Główna Towarowa	Cargosped Terminal Kontenerowy Warszawa
Lokalizacja	ul. Przytorowa 1, 05-800 Pruszków	ul. Ordona 2a, 01-237 Warszawa	ul. Marywińska 39, 03-328 Warszawa
Droga krajowa i / lub autostrada	A2 Warszawa - Poznań	E30, E67	S8
Odległość Terminalu od drogi krajowej [w km]	4,5 km	1 km do E30, 10 km do E67	2km
Linia kolejowa: nr linii kolejowej	E65 (1 i 4 Warszawa – Grodzisk Mazowiecki)	E20, E65	E65, E75
Odległość Terminalu od linii kolejowej [w km]	0,1 km	1 km do E20, 7 km do E65	2,5-8 km do E65 (w zależności od drogi przebiegu przez stację Warszawa Praga), 25 km do E75
Aktualna maksymalna roczna możliwość przeładunkowa [w TEU]	96 000	60 000	45 000



Ryc. 4.8. Lokalizacja terminali drogowo-kolejowych na obszarze aglomeracji warszawskiej

Tab. 4.11. Planowane inwestycje kolejowe poprawiające dostępność terminali w aglomeracji warszawskiej

Nr linii	Nazwa inwestycji	Rok ukończenia	Długość (km)	Planowane źródło finansowania	Aktualna prędkość maksymalna
20	Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołąbki / Warszawa Zachodnia	2018	6,9	CEF	40-80
507	Warszawa Gołąbki / Warszawa Zachodnia	2018	1,2	CEF	40
509	– Warszawa Gdańska)	2018	9,2	CEF	40-60

Źródło: baza inwestycji PKP PLK przekazana IGI&PZ PAN w ramach projektu: „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020”

4.2.6 ZESPÓŁ PORTÓW SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

W porównaniu do zespołu terminali kontenerowych Trójmiasta, znaczenie zespołu portów Szczecin-Świnoujście pod względem obrotów kontenerowych jest znacznie mniejsze. Aktualne roczne możliwości przeładunkowe obu portów nie przekraczają 200 tys. TEU. **Terminal DB Port Szczecin** wykonuje obsługę kontenerów na Nadbrzeżu Fińskim na Ostrowie Grabowskim w Szczecinie. Dojazd do terminala odbywa się z pominięciem centrum Szczecina z wykorzystaniem ul. Hryniewieckiego, a następnie w niedalekiej odległości drogi krajowej nr 10, którą można dostać się do drogi ekspresowej S3 oraz autostrady A6. Rozbudowa terminala na Ostrowie Grabowskim powinna zakończyć się w 2015 r.

Drugi terminal w zespole portów to terminal kontenerowy w **Porcie Handlowym w Świnoujściu**. Dzięki nowym inwestycjom i wyposażeniu pod koniec 2013 r. terminala w suwnicę kontenerową STS typu post-panamax, a także zakupie w 2014 roku nowego spreadera oraz ramy dla przeładunku kontenerów overheight statki są przyjmowane zarówno na nadbrzeżu Hutników jak i Górników w Świnoujściu. Terminal ma też poszerzyć się o kolejny plac składowy, a planowana inwestycja zasypania Basenu Trymerskiego pozwoli na jednorazowe składowanie 2000 TEU (<http://www.phs.com.pl/pl/terminal-kontenerowy.html>). W ostatnich latach w wyniku realizacji projektu „Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu” nastąpiła znaczna poprawa dostępności drogowej portu handlowego w Świnoujściu w ujęciu lokalnym. W ujęciu szerszym dalsze inwestycje na północnym odcinku drogi ekspresowej S3 w okresie programowania 2014-2020 pozwolą na szybsze transportowanie towarów w kierunku południowym. Jest jednak wysoce prawdopodobne, że droga ekspresowa S3 między Goleniowem a Świnoujściem nie będzie do 2023 roku na całym przebiegu dwujezdniowa, co w przypadku rozbudowy portu w Świnoujściu, w tym portu kontenerowego, może rodzić obawy co do szybkiego transportu ciężarowego towarów w kierunku południowym. Z kolei brak przeprawy mostowej przez Świnę uniemożliwia ewentualny transport kontenerów w stronę Niemiec.

Tab. 4.12. Terminale w Szczecinie i Świnoujściu. Lokalizacja, dostępność oraz możliwość przeładunkowa

	DB PORT SZCZECIN	Port Handlowy Świnoujście – Terminal Kontenerowy
Lokalizacja	ul. Bytomska 14, 70-603 Szczecin	ul. Bunkrowa 1, 72-602 Świnoujście
Droga krajowa i / lub autostrada	DK10	S3, A6
Odległość Terminalu od drogi krajowej [w km]	1 km	100 m do S3, 60km do A6
Linia kolejowa: nr linii kolejowej	990 (tor łączący), E59, CE-59	401 (E59 / CE-59), 996 (tor łączący)
Odległość Terminalu od linii kolejowej [w km]	bezpośrednio przy 990, 5 km od E59 i C-E59	0,5 km
Aktualna maksymalna roczna możliwość przeładunkowa [w TEU]	120 000	70 000



Ryc. 4.9. Lokalizacja terminala drogowo-kolejowego w Szczecinie

Dostępność lokalna kolejowa terminali w Szczecinie i Świnoujściu jest dobra ze względu na ich położenie – w niezbyt dalekim lub bliskim sąsiedztwie linii korytarzowych, których odgałęzienia kończą się w tych miastach. W Szczecinie są to linie nr 273 (C-E59) i nr 351 (E59), a w Świnoujściu linia nr 401 (traktowana jednocześnie jako korytarz E59 i C-E59). Dostępność do terminalu DB PORT SZCZECIN, mimo dogodnej lokalizacji bezpośrednio przy stacji towarowej Szczecin Port, ograniczona jest przez zły stan odcinka łączącego ją z linią główną - toru nr 990, długości ok. 5 km, na którym obowiązuje bardzo niska prędkość techniczna 20 km/h (w 2014 r.). Stan głównych kolejowych ciągów transportowych w rejonie węzła szczecińskiego, należących do dwóch wspomnianych korytarzy, jest zróżnicowany. W lepszej kondycji znajduje się linia nr 351, przebiegająca wzdłuż południowej i zachodniej strony aglomeracji. Pociągi towarowe mogą osiągać tam prędkości rzędu 80-100 km/h. Natomiast linia nr 273, przechodząca przez stację Szczecin Port Centralny, charakteryzuje się gorszymi parametrami – 60-70 km/h. Terminal Kontenerowy w Świnoujściu usytuowany jest znacznie bliżej korytarza E59 / C-E59. Oprócz linii nr 401, z prędkością dla składów towarowych na poziomie 70 km/h, korzysta z toru łączącego nr 996, pozwalającego na jazdę jedynie do 30 km/h. W okresie 2014-2020 inwestycją, która powinna istotnie udrożnić szlaki prowadzące do terminali, będzie przedsięwzięcie pod hasłem „Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i

Świnoujściu”, finansowane z instrumentu CEF. Główny nacisk położony zostanie na remont łącznic i torów łączących w obrębie węzła szczecińskiego, a w szczególności w rejonie stacji towarowych Szczecin Port Centralny i Szczecin Port. Rewitalizacji poddany też zostanie fragment linii nr 273. Dostępność do portu w Świnoujściu poprawiona zostanie poprzez remont linii 401, na odcinku od Lubiewa, oraz torów łączących na terenie portu. Na chwilę obecną brakuje szczegółowych informacji nt. spodziewanych efektów w postaci podniesienia prędkości technicznych.



Ryc. 4.10. Lokalizacja terminala drogowo-kolejowego w Świnoujściu

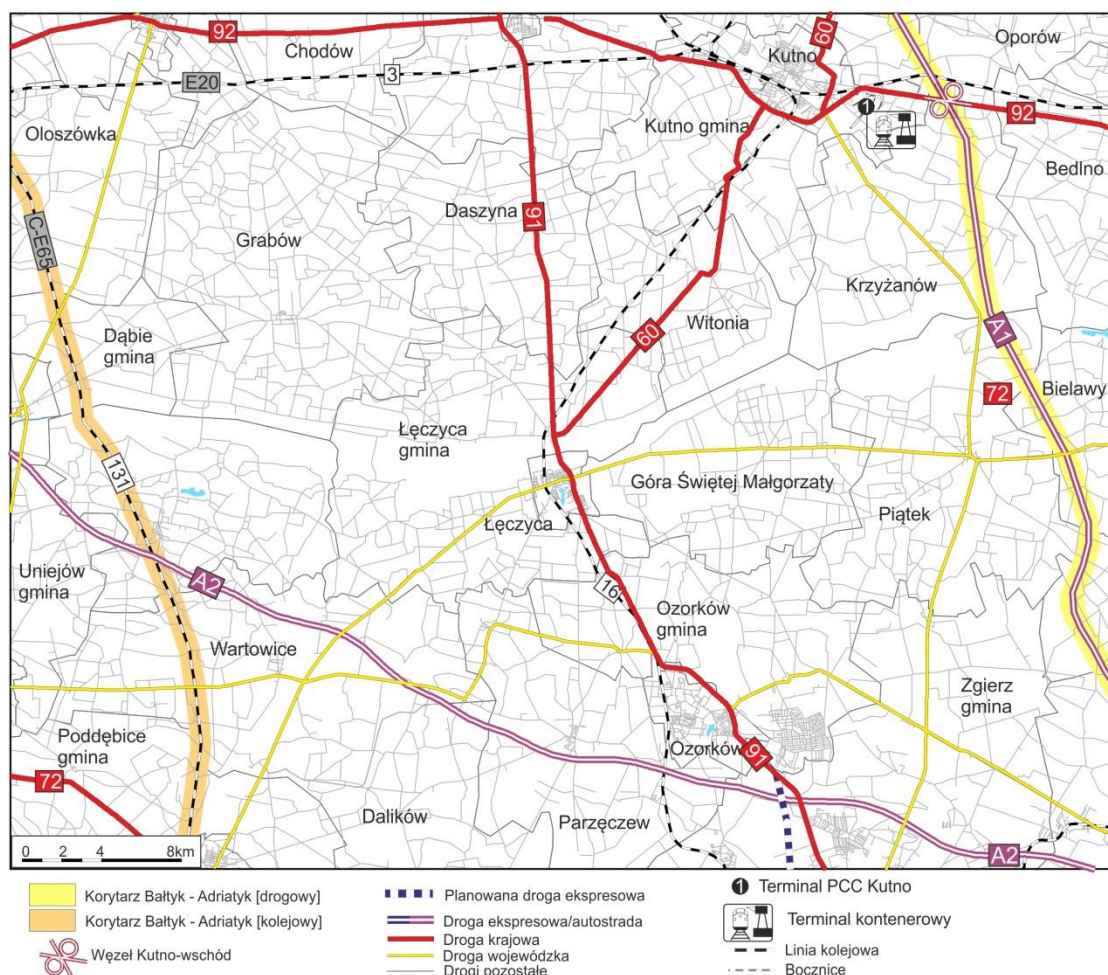
Tab. 4.13. Planowane inwestycje kolejowe poprawiające dostępność portów w Szczecinie i Świnoujściu

Nr linii	Nazwa inwestycji	Rok ukończenia	Długość (km)	Planowane źródło finansowania	Aktualna prędkość maksymalna
273		2020	5,2	CEF	60-110
401		2020	12,1	CEF	70-20
854		2020	5,1	CEF	50
855		2020	0,9	CEF	50
990		2020	5,6	CEF	20-30
991		2020	4,2	CEF	20-30
992		2020	3,9	CEF	40
993	Poprawa dostępu	2020	2	CEF	40
994	kolejowego do portów	2020	0,9	CEF	20
995	morskich w Szczecinie	2020	1,6	CEF	20
996	i Świnoujściu	2020	11,5	CEF	30
997		2020	0,1	CEF	20

Źródło: baza inwestycji PKP PLK przekazana IGiPZ PAN w ramach projektu: „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020”

4.2.7 POZOSTAŁE TERMINALE

Wśród pozostałych terminali w Polsce centralnej największymi są terminal w Kutnie (Terminal PCC Kutno) oraz w Łodzi (SPEDCONT Terminal Kontenerowy Łódź Olechów). Zbudowany w 2011 r. **terminal PCC w Kutnie** jest zlokalizowany w bardzo bliskiej odległości do drogi krajowej nr 92 (około 500 metrów), skąd układem dróg krajowych (częściowo zmodernizowanych) DK92 i DK60 pojazdy ciężarowe mogą kierować się do oddalonego o kilkanaście kilometrów węzła Kutno Północ na autostradzie A1. Aktualnie trwają prace nad odległym jedynie około 2 km węzłem Kutno Wschód, który po ukończeniu znacznie poprawi dostępność drogową terminala (bezpośredni wjazd na autostradę A1 i po ok. 50 km z autostradą A2 w węźle Stryków). Jak wskazuje na stronie internetowej inwestor lokalizacja terminala była kluczowa dla podjęcia decyzji o budowie, a następnie rozbudowie: „Wybór Kutna, jako lokalizacji dla terminala kontenerowego był nieprzypadkowy. Zdecydowało położenie miasta w centralnej Polsce, na skrzyżowaniu głównych korytarzy i dróg transportowych. Nowoczesny obiekt terminalowy, mieści się bezpośrednio przy linii kolejowej E-20, łączącej Berlin z Warszawą i dalej Moskwą oraz w pobliżu głównej linii kolejowej Północ-Południe (nr 131), w korytarzu transportowym Bałtyk-Adriatyk, a także w pobliżu dróg krajowych i autostrad.” (http://www.pccintermodal.pl/bazy/pccintermodal.nsf/id/PL_News_Rok_terminalu_Kutno).



Ryc. 4.11. Lokalizacja terminala drogowo-kolejowego w Kutnie

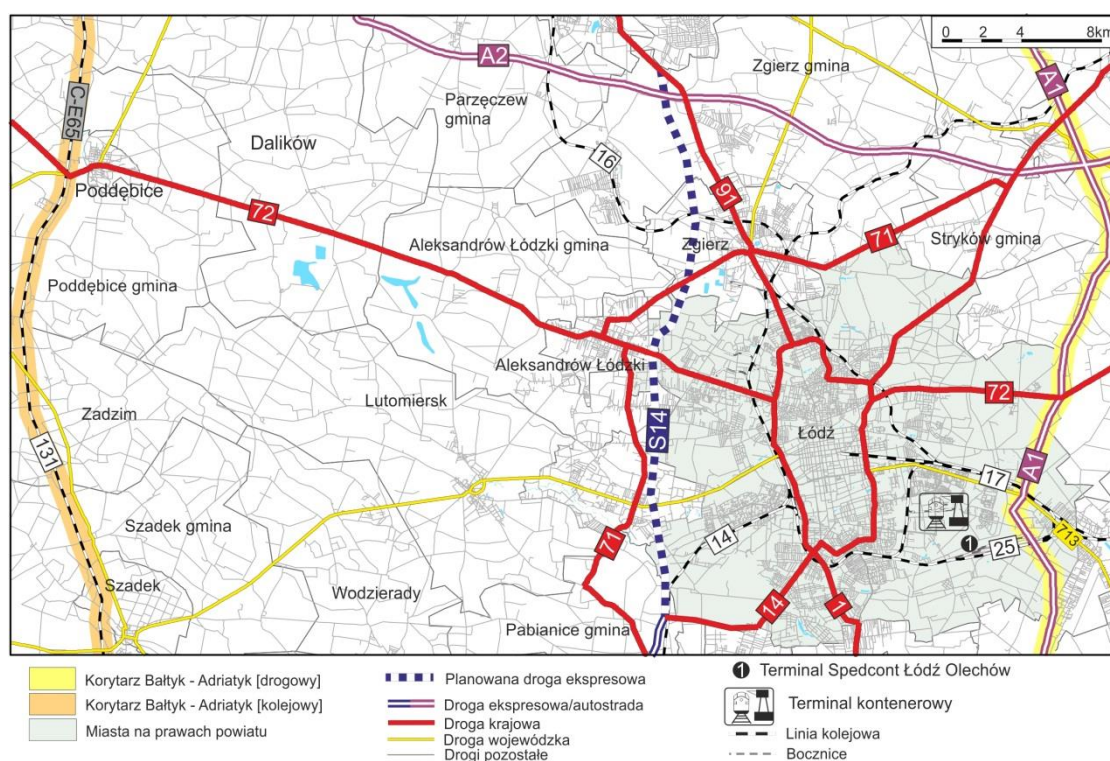
W kontekście roli jaką ma terminal dla ruchu pociągów w układzie północ-południe w korytarzu TEN-T Bałtyk-Adriatyk wypowiedział się Dyrektor Rozwoju PCC Intermodal S.A. Pan Jarosław Kubiczek: „Terminal w Kutnie, dzięki doskonałej lokalizacji na transportowej mapie Europy,

dał PCC Intermodal nowe możliwości rozwoju obecnych, a także nowych serwisów. Już w grudniu 2011 roku, z Kutna wyruszył w drogę pierwszy pociąg kontenerowy do stolicy Rosji – PCC Moscow Express. Do czasu uruchomienia inwestycji w Zajaczkowie Tczewskim [...] obiekt w Kutnie, będzie kluczowym hubem dla ładunków kontenerowych podróżujących z północy na południe, w tym szczególnie w korytarzu transportowym Baltic – Adriatyk”. (http://www.pccintermodal.pl/bazy/pccintermodal.nsf/id/PL_News_Rok_terminalu_Kutno).

Terminal ma duże możliwości wzrostu, gdyż w wyniku rozbudowy terminala według strony internetowej operatora PCC jego roczne możliwości przeładunkowe wynoszą aktualnie aż 200 tys. TEU. Ponadto według Urzędu Transportu Kolejowego udział terminalu w Kutnie w kolejowych przewozach intermodalnych wynosił w 2011 r. aż 8,33% i był najwyższy w kraju (z wyjątkiem terminali w Trójmieście).

Dostępność lokalna kolejowa terminalu PCC w Kutnie jest bardzo korzystna. Połączony jest bocznica o wysokich parametrach eksploatacyjnych (prędkość 100 km/h) ze stacją techniczną Stara Wieś, zlokalizowaną w korytarzu E20 (linia nr 3), na wschód od stacji Kutno. Od magistrali węglowej – linii nr 131 (C-E65) terminal dzieli dystans ok. 70 km. Pociągi towarowe na znacznej długości odcinka Łowicz - Kutno - Zamków (post. odgałęźny w rejonie łącznicy prowadzącej z E20 do linii nr 131) mogą osiągać prędkości maksymalne 100-120 km/h. Występują również krótkie fragmenty o gorszej jakości (70-80 km/h; w zależności od toru – kierunku ruchu), co wskazywałoby na konieczność wykonania doraźnych prac odtworzeniowych na tym, modernizowanym jeszcze w latach 90. XX w., szlaku. Jest to wskazane zważywszy na fakt, że w planach inwestycyjnych na lata 2014-2020 nie uwzględniono tego odcinka, gdyż jego ogólna kondycja, w relacji do stanu sporej większości polskich linii, jest nadal zadowalająca.

Terminal **SPEDCONT w Łodzi** zlokalizowany jest na południowo-wschodnich przedmieściach miasta w dzielnicy przemysłowej, bardzo blisko dwujezdniowego odcinka Alei Ofiar Terroryzmu 11 września.

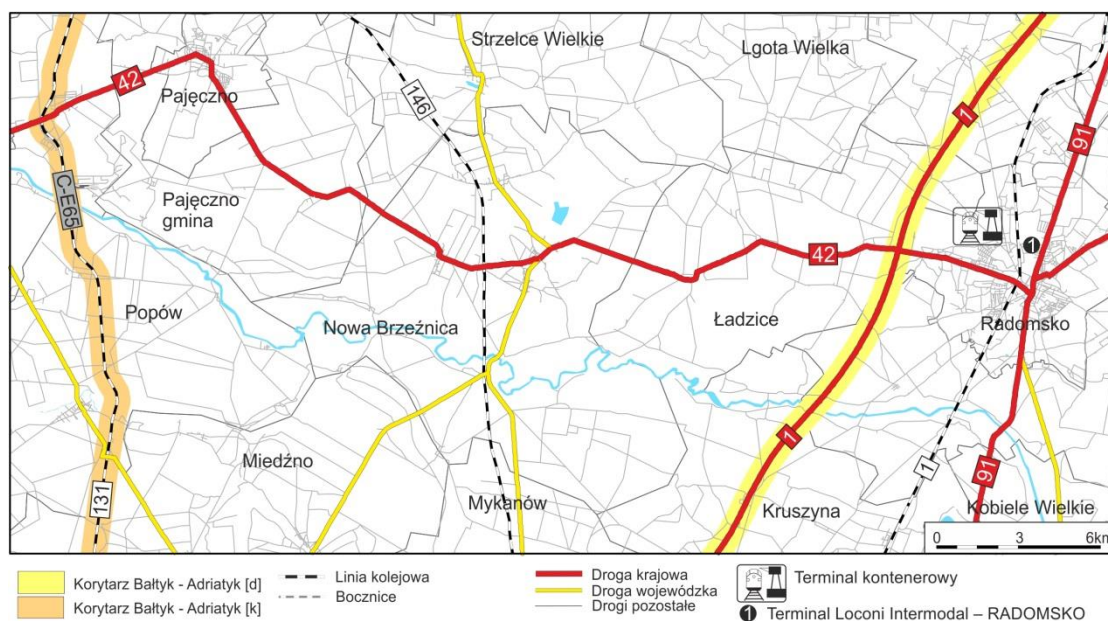


Ryc. 4.12. Lokalizacja terminala drogowo-kolejowego w Łodzi

Istotny jest fakt, iż prawdopodobnie w 2016 r. zostanie oddany odcinek A1 między Strykowem a Tuszymem, na którym planowany jest węzeł drogowy z drogą wojewódzką nr 713 w oddaleniu ok. 6 km od terminala, co znacząco poprawi jego dostępność drogową.

Terminal SPEDCONT w Łodzi posiada niezadowalającą lokalną dostępność kolejową. Terminal znajduje się co prawda w pobliżu stacji towarowej Łódź Olechów, ale stan infrastruktury kolejowej w tym rejonie węzła łódzkiego charakteryzuje się niskimi parametrami. Pociągi towarowe na wykorzystywanych przez terminal odcinkach – łącznicy nr 831 oraz linii nr 25 mogą poruszać się z prędkościami nie przekraczającymi 40-60 km/h (wg stanu z 2014 r.). O ile linia nr 17 (Koluszki – Łódź Widzew) została zmodernizowana w latach 2006-2008, to linia nr 25 wciąż ulega degradacji. Zakrojone na szeroką skalę inwestycje kolejowe w aglomeracji łódzkiej, realizowane w okresie 2007-2013 i planowane na lata 2014-2020, omijają swoim zasięgiem obszar południowej obwodnicy towarowej, co należałoby oceniać negatywnie.

Terminal **Loconi Intermodal w Radomsku** położony jest około 1 km od drogi krajowej nr 91, ok. 2 km od nowej obwodnicy Radomska oraz około 10 km od drogi krajowej nr 1, która ma zostać zmodernizowana to standardu autostrady A1. Aktualnie brak jest informacji dotyczących lat budowy tego odcinka oraz wariantów jego realizacji. Zakłada się, że jest wysoce prawdopodobne, że zostanie on poprowadzony „po starym śladzie”. Terminal jest niewielkim terminalem o relatywnie niewielkich możliwościach przeładunkowych. Ponadto w wyniku aktualizacji listy rankingowej projektów w ramach konkursu 2/7.4/12 dla Działania 7.4 POIiŚ beneficjent LOCONI INTERMODAL S.A. – wycofał się z projektu pn. "Rozbudowa intermodalnych terminali kontenerowych w Radomsku oraz w Zbąszynku".



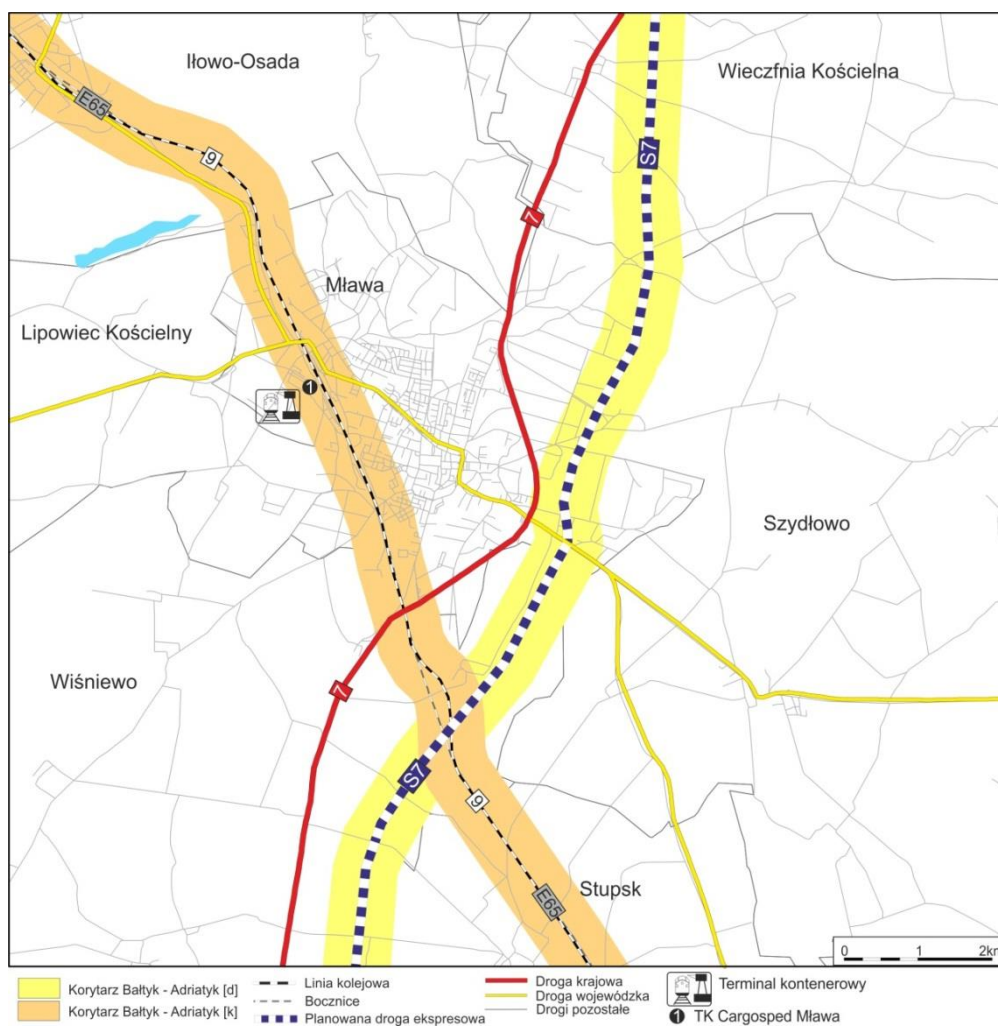
Ryc. 4.13. Lokalizacja terminala drogowo-kolejowego w Radomsku

Terminal Loconi w Radomsku zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej nr 1 (Warszawa Centralna - Katowice; dawna „Wiedenska”), która nie należy do żadnego z korytarzy TEN-T lub AGC/AGTC. Najbliższą linią TEN-T jest C-E65 (magistrala węglowa), dostępna w odległości ok. 60 km od terminalu (stacja Herby Nowe). Linia nr 1, na odcinku Koluszki - Częstochowa, straciła częściowo na znaczeniu po wybudowaniu w latach 70. XX w. Centralnej Magistrali Kolejowej, gdzie przeniósł się w znacznym stopniu ruch pasażerski między Warszawą a Śląskiem i Krakowem, uwalniając tym samym część przepustowości. Jest to obecnie alternatywny ciąg komunikacyjny dla

przewozów towarowych. Prędkości techniczne dla tych pociągów zawierają się w szerokim przedziale 50-100 km/h (niższe prędkości występują na krótkich fragmentach). W okresie 2014-2020 nie planuje się jednak żadnych większych inwestycji pomiędzy Koluszkami a Częstochową.

Terminal **CARGOSPED w Mławie** jest zlokalizowany w odległości ok. 3-4 km od drogi krajowej nr 7. Niestety planowany przebieg planowanej do 2023 r. drogi ekspresowej nr 7 jest z drugiej strony drogi krajowej, także przejazd przez miasto Mława drogą wojewódzką nr 544 dla pojazdów ciężarowych pozostanie utrudnieniem. Dlatego dostępność lokalna drogowa terminal jest najwyżej dobra.

Dostępność lokalna kolejowa terminalu Cargosped w Mławie jest bardzo dobra, ponieważ znajduje się bezpośrednio przy korytarzu E65 (linia nr 9, Warszawa - Gdańsk). W okresie 2009-2014 ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko wykonywana była gruntowna modernizacja odcinka Świercze - Mława, natomiast do roku 2015 potrwać prace na odcinku Mława – Montowo. Efektem inwestycji będzie podniesienie prędkości technicznej dla pociągów towarowych do 120 km/h na całej długości tej części korytarza. Aktualnie trwające prace modernizacyjne nie pozwalają jeszcze na wykorzystanie pełnych możliwości eksploatacyjnych linii. Terminal w Mławie z pewnością zyska na radykalnej poprawie stanu infrastruktury.



Ryc. 4.14. Lokalizacja terminala drogowo-kolejowego w Mławie

Tab. 4.14. Pozostałe terminale w Polsce centralnej. Lokalizacja, dostępność oraz możliwość przeładunkowa

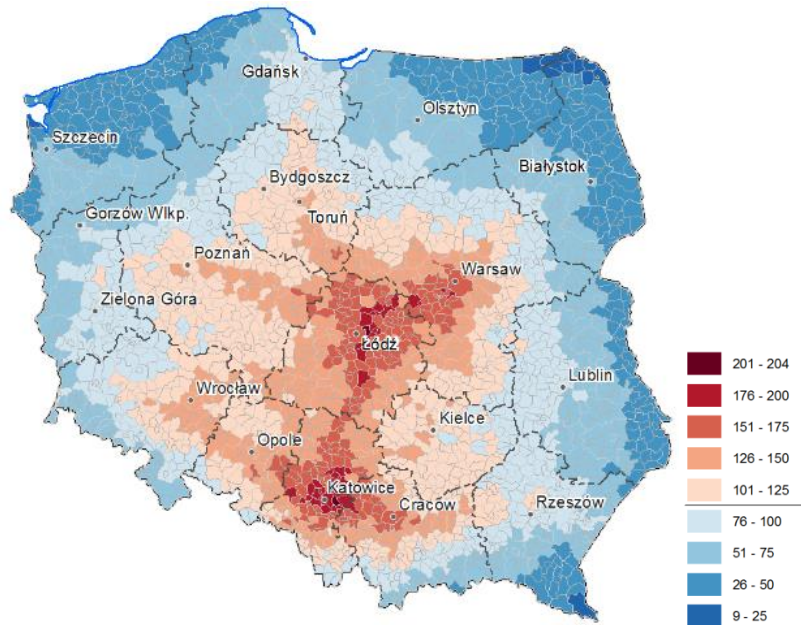
	Terminal PCC Kutno	SPEDCONT Terminal Kontenerowy Łódź Olechów	Loconi Intermodal Terminal Kontenerowy Radomsko	CARGOSPED TERMINAL MŁAWA SP. Z O.O.
Lokalizacja	ul. Intermodalna 5, 99-300 Kutno	ul. Tomaszowska 60, 93-235 Łódź	ul Kraszewskiego 36, 97-500 Radomsko	06-500 Mława ul. Dworcowa 9
Droga krajowa i / lub autostrada	DK92, węzeł „Piątek” k. autostrady A2, węzeł „Kotliska” k. autostrady A1, DK1, DK60	E75	E75, 91, 1	droga krajowa Nr 7 – 4 km
Odległość Terminalu od drogi krajowej [w km]	0,5 km do DK92, 40 km do A2, 3 km do A1, 22 km do DK1, 4 km do DK60	10 km	2 km – nowa obwodnica Radomska	3 km (DK7)
Linia kolejowa: nr linii kolejowej	3 (E20), 131 (C-E65)	25 (C65/1)	1 (Warszawa Centralna-Katowice; tzw. „Wiedenska”)	E65 – przy linii
Odległość Terminalu od linii kolejowej [w km]	bezpośrednie połączenie z linią E20, 70 km do linii nr 131	1 km	0	0
Aktualna maksymalna roczna możliwość przeładunkowa [w TEU]	100 000	80 000	33 280	bd

Ocena drogowej dostępności terminali

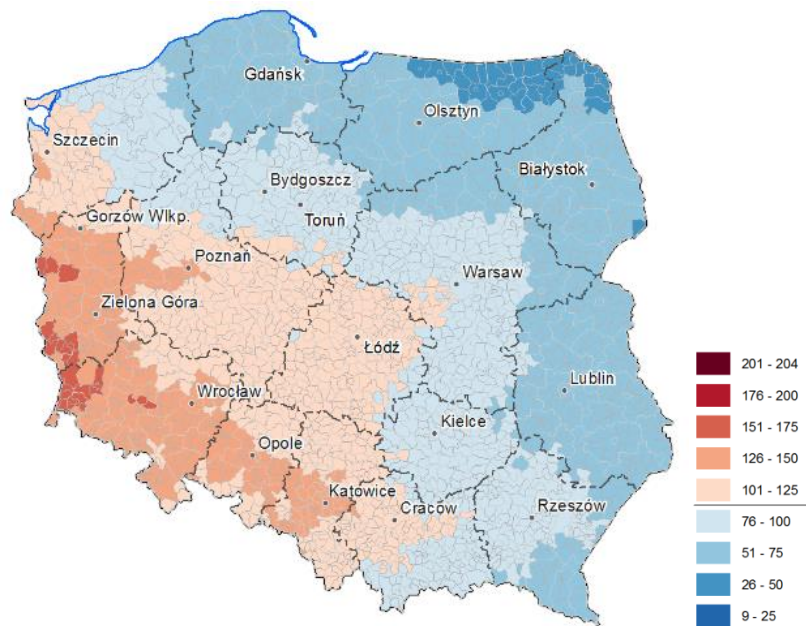
Na łączną **ocenę dostępności drogowej** terminali drogowo-kolejowych składają się trzy czynniki:

- **dostępność lokalna** (układ i stan dróg dojazdowych do terminala od najbliższej położonej drogi ekspresowej lub **autostrady**),
- **dostępność krajowa** obliczona za pomocą modelu potencjału,
- **dostępność międzynarodowa** obliczona za pomocą modelu potencjału, przy uwzględnieniu czasów oczekiwania na granicy wschodniej.

Łączna ocena jest sumą trzech rodzajów dostępności. Każdy typ dostępności jest oceniany w skali od 1 do 6 gdzie 1 oznacza słabą dostępność a 6 – dostępność znakomitą. Kryteria oceny poszczególnych typów dostępności terminali zostały przedstawione w tabeli 4.15. O dostępności lokalnej świadczy przede wszystkim bliskość dróg szybkiego ruchu, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Drugim czynnikiem mówiącym o dostępności lokalnej jest brak kolizyjności z ruchem miejskim. Terminale drogowo-kolejowe zlokalizowane w centrach miast posiadają znacznie gorszą dostępność lokalną niż ich odpowiedniki znajdujące się przy drogach na obszarach wiejskich. Z kolei dostępność krajowa i międzynarodowa została obliczona dla węzłów gminnych w gminach na obszarze których zlokalizowane są terminale. Wyniki są zgodne z modelem potencjału oraz modelem prędkości ruchu stosowanym w IGiPZ PAN w pierwszej połowie 2014 r. Wyniki zobrazowano na rycinach 4.15 (dostępność krajowa) i 4.16 (dostępność międzynarodowa).



Ryc. 4.15. Drogowa dostępność krajowa gmin w Polsce (średnia krajowa = 100)



Ryc. 4.16. Drogowa dostępność międzynarodowa gmin w Polsce (średnia krajowa = 100)

Wyniki dla analizowanych terminali drogowo-kolejowych wraz z wymaganymi inwestycjami mającymi na celu poprawę dostępności lokalnej lub krajowej i międzynarodowej terminala przedstawiono w tabeli 4.16.

Tab. 4.15. Kryteria oceny dostępności drogowej terminali

Ocena	Dostępność lokalna	Dostępność krajowa	Dostępność międzynarodowa
6	Brak jakichkolwiek problemów z wyjazdem i położenie przy drodze szybkiego ruchu	Znakomita – powyżej 175% średniej krajowej	Znakomita – powyżej 175% średniej krajowej
5	Pewne problemy z wyjazdem z terminala i położenie relatywnie blisko drogi szybkiego ruchu lub planowane inwestycje poprawiające położenie terminala względem drogi szybkiego ruchu	Bardzo dobra – powyżej 150% średniej krajowej	Bardzo dobra – powyżej 150% średniej krajowej
4	Duże problemy z dojazdem do terminala ale relatywnie blisko drogi szybkiego ruchu lub niewielkie problemy z wyjazdem z terminala ale droga szybkiego ruchu oddalona od 5 do 10 km	Znacznie powyżej średniej – powyżej 125% średniej krajowej	Znacznie powyżej średniej – powyżej 125% średniej krajowej
3	Droga szybkiego ruchu w odległości od 10 do 20 km lub bardzo duże problemy z dojazdem do terminala	Przeciętna – 75-125% średniej krajowej	Przeciętna – 75-125% średniej krajowej
2	Bardzo duże problemy z wyjazdem z terminala (np. terminale w centrach miast co wpływa na brak możliwości rozbudowy terminala lub połączenie z drogą wyższej kategorii drogami gminnymi) i lokalizacja znacznie oddalona od drogi szybkiego ruchu	Znacznie poniżej średniej – 50-75% średniej krajowej	Znacznie poniżej średniej – 50-75% średniej krajowej
1	Brak możliwości dojazdu	Słaba – poniżej 50% średniej krajowej	Słaba – poniżej 50% średniej krajowej

Tab. 4.16. Porównanie dostępności lokalnej, krajowej i międzynarodowej terminali drogowo-kolejowych

Nazwa terminalu	Dostępność lokalna	Wymagane inwestycje na poziomie lokalnym	Dostępność krajowa	Dostępność międzynarodowa	Wymagane inwestycje na poziomie układu dróg szybkiego ruchu	Ogólna ocena dostępności*
HUB Terminal Polzug Poznań	6	Brak wymaganych inwestycji	4	4	Brak (po 2023 r. realizacja S11 w kierunku Pyrzowic)	14
TK Cargosped Gądkki	6	Brak wymaganych inwestycji	4	4	Brak (po 2023 r. realizacja S11 w kierunku Pyrzowic)	14
Terminal HHLA Intermodal – Kórnik (planowany)****	6	Brak wymaganych inwestycji	4	4	Brak (po 2023 r. realizacja S11 w kierunku Pyrzowic)	14
Terminal Spedcont Łódź Olechów	5	Po oddaniu A1 Stryków-Tuszyn wraz z drogą dojazdową do węzła na A1 brak wymaganych inwestycji	6	3	Ukończenie budowy autostrady A1 Stryków-Tuszyn	14
Terminal PCC Gliwice	4	Wymagana poprawa dojazdu ul. Portową	6	4	Brak potrzeb inwestycyjnych	14
TK Cargosped Gliwice	4	Wymagana poprawa stanu dróg miejskich na dojeździe do węzła autostrady A1	6	4	Brak potrzeb inwestycyjnych	14
Terminal PCC Kutno	5	Brak potrzeb inwestycyjnych po oddaniu węzła Kutno-wschód	5	3	Brak potrzeb inwestycyjnych po oddaniu węzła Kutno-wschód	13
TK Cargosped Warszawa	5	Wymagany remont ul. Marywilskiej na dojeździe do	5	3	Ukończenie węzła Warszawskiego oraz drogi	13

		węzła na Trasie Toruńskiej			ekspresowej S8 Marki-Radzymin	
Terminal Kontenerowy w Kątach Wrocławskich	5	Brak większych wymaganych inwestycji	4	4	Brak potrzeb inwestycyjnych	13
Terminal Polzug Dąbrowa Górnicza	3	Poprawa stanu nawierzchni na drodze krajowej nr 94 oraz drodze ekspresowej S1	6	4	Modernizacja drogi ekspresowej S1 na odcinku od Podwarpia do autostrady A4	13
Terminal HHLA Intermodal – Dąbrowa Górnicza (planowany)**	3	Poprawa stanu nawierzchni na drodze krajowej nr 94 oraz drodze ekspresowej S1	6	4	Modernizacja drogi ekspresowej S1 na odcinku od Podwarpia do autostrady A4	13
Terminal Spedcont Sosnowiec Południowy	3	Poprawa stanu dróg miejskich w Sosnowcu Południowym	6	4	Brak potrzeb inwestycyjnych	13
Terminal Loconi Intermodal – RADOMSKO	4	Poprawa stanu dróg miejskich w Radomsku oraz dojazdu do obwodnicy Radomska	5	3	Budowa autostrady A1 na odcinku Piotrków Trybunalski-Częstochowa-Pyrzowice	12
Terminal Polzug Pruszków	4	Budowa układu dróg dojazdowych, w tym tzw. Paszkowianki	5	3	Ukończenie warszawskiego węzła drogowego. Brak potrzeb inwestycyjnych w kierunku południowym	12
Terminal HHLA Intermodal – Brwinów (planowany)*	4	Budowa układu dróg dojazdowych, w tym tzw. Paszkowianki	5	3	Ukończenie warszawskiego węzła drogowego. Brak potrzeb inwestycyjnych w kierunku południowym	12
Terminal Spedcont Warszawa	4	Wymagany remont ul. Ordona	5	3	Ukończenie warszawskiego węzła drogowego	12
Franowo PKP Cargo (planowany)***	4	Poprawa dojazdu do ul. Bolesława Krzywoustego	4	4	Poprawa stanu nawierzchni na ul. Bolesława Krzywoustego na dojeździe do węzła Krzesiny na autostradzie A2	12
CLIP Container Terminal	4	Brak większych potrzeb inwestycyjnych	4	4	Kontynuacja budowy drogi ekspresowej S5 w kierunku autostrady A1	12
Terminal Loconi Intermodal – POZNAŃ	4	Poprawa stanu dróg miejskich w okolicy terminala	4	4	Brak potrzeb inwestycyjnych	12
Euroterminal Sławków	2	Układ dróg dojazdowych do terminala w bardzo kiepskich stanie. Konieczność budowy dojazdu drogą wojewódzką do drogi krajowej DK94	6	4	Modernizacja drogi ekspresowej S1 na odcinku od Podwarpia do autostrady A4	12
Terminal Kontenerowy DB Port Szczecin	4	Poprawa stanu nawierzchni ul. Hryniewieckiego	3	4	Brak większych potrzeb inwestycyjnych w kierunku południowym (S3; A2); konieczna modernizacja S3 w kierunku północnym (do Goleniowa)	11
TK Cargosped Kobylnica	3	Dodatkowe finansowanie drogi gminnej przekazanej samorządom do zarządzania (była droga krajowa S5)	4	4	Brak większych możliwości inwestycyjnych (niekorzystny układ S5 i	11

A2)						
BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy	5	Dostosowanie Trasy Kwiatkowskiego na całym przebiegu do nacisku na oś 11,5 t oraz budowa tzw. „drogi czerwonej” i Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej	3	2	Budowa Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta w ciągu drogi ekspresowej S6; Budowa drogi S7 na brakujących odcinkach w kierunku Warszawy	10
DCT - Deepwater Container Terminal Gdańsk	5	Brak większych potrzeb inwestycyjnych	3	2	Budowa drogi S7 na brakujących odcinkach w kierunku Warszawy	10
GTK - Gdański Terminal Kontenerowy	5	Po realizacji tunelu pod Martwą Wisłą brak większych możliwości inwestycyjnych	3	2	Budowa drogi S7 na brakujących odcinkach w kierunku Warszawy	10
GCT - Gdynia Container Terminal	5	Dostosowanie Trasy Kwiatkowskiego na całym przebiegu do nacisku na oś 11,5 t oraz budowa tzw. „drogi czerwonej” i Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej	3	2	Budowa Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta w ciągu drogi ekspresowej S6; Budowa drogi S7 na brakujących odcinkach w kierunku Warszawy	10
Terminal OT Logistic Świnoujście	4	Brak większych potrzeb inwestycyjnych	2	4	Budowa drogi ekspresowej S3 na odcinku północnym między Świnoujściem a Goleniowem	10
Terminal Spedcont Poznań Garbary	2	Brak większych możliwości inwestycyjnych (teren miejski)	4	4	Brak możliwości inwestycyjnych (teren miejski)	10
Terminal PCC Brzeg Dolny	2	Poprawa stanu dróg po południowej stronie nowego mostu na Odrze	4	4	Brak możliwości inwestycyjnych	10
Terminal Polzug Wrocław	2	Potrzeby inwestycyjne duże ale brak większych możliwości inwestycyjnych (teren miejski)	4	4	Brak możliwości inwestycyjnych (teren miejski)	10
TK Cargosped Mława	4	Poprawa stanu dróg dojazdowych w mieście Mława	3	2	Budowa niezrealizowanych dotąd odcinków drogi ekspresowej S7, przede wszystkim w kierunku do Warszawy	9

* suma dostępności drogowej lokalnej, krajowej i międzynarodowej

Wnioski i rekomendacje – dostępność drogowa terminali

Spośród terminali drogowo-kolejowych w Polsce najlepsza ogólna ocena dostępności drogowej będąca wynikiem sumy oceny dostępności lokalnej, krajowej i międzynarodowej przypada dla terminali zlokalizowanych w dużej bliskości dróg ekspresowych lub autostrad w południowej, centralnej lub zachodniej Polsce, dla których dojazd do najbliższego węzła na drodze szybkiego ruchu nie stanowi problemu. Niewątpliwie taką lokalizacją są podpoznańskie Gądky, w których znajdujące się tam terminale są zlokalizowane w zasadzie prawie „pod” drogą ekspresową S11 w niedalekiej odległości do autostrady A2. Położony w centralnej Polsce terminal w Łodzi Olechowie w ciągu dwóch lat uzyska szybki dostęp do sieci autostrad w wyniku ukończenia budowy brakującego odcinka autostrady A1 Stryków-Tuszyn. Terminale w Gliwicach, których dostępność lokalna jest nieznacznie gorsza posiadają bardzo dobrą dostępność krajową (potencjał rynkowy Górnego Śląska oraz południowej Polski wzdłuż korytarza autostrady A4, w tym Krakowa i Wrocławia) oraz międzynarodową (możliwość bezkolizyjnego przewozu w kierunku południowym autostradą A1).

Nieznacznie niższa ocena dostępności drogowej cechuje pozostałe terminale na Górnym Śląsku oraz w centralnej Polsce, w tym terminale w aglomeracji warszawskiej. Spośród terminali zlokalizowanych na Górnym Śląsku najgorszą dostępnością lokalną charakteryzuje się Euroterminal Sławków. Rekomenduje się jak najszybszą budowę połączenia terminala z drogami szybkiego ruchu, w tym przede wszystkim wschodnią obwodnicą Górnego Śląska, czyli drogą ekspresową S1.

Relatywnie gorsza dostępność drogowa portów kontenerowych Trójmiasta oraz zespołu portów Szczecin-Świnoujście wynika w znacznej mierze z ich położenia względem centrum kraju, co nie ulegnie zmianie ze względu na fakt iż zarówno droga ekspresowa S3 jak i autostrada A1 w ich północnych odcinkach do autostrady A2 zostały ukończone. Poprawa dostępności drogowej portów kontenerowych może nastąpić również w wyniku dostosowania Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni na całym przebiegu do nacisku na oś 11,5 t.

W przypadku terminali zlokalizowanych w centrach miast (np. w Poznaniu, Wrocławiu lub Sosnowcu) w zasadzie możliwości poprawy lokalnej dostępności drogowej są znacznie ograniczone ze względu na zwartą tkankę miejską. Relatywnie niewielkie terminale w Brzegu Dolnym oraz Mławie wymagają kompleksowych zmian zagospodarowania w celu umożliwienia sprawnego dojazdu do najbliższej drogi ekspresowej lub autostrady.

Rekomendacja. Niezbędne jest w skali całego kraju przedsięwzięcie polegające na doprowadzeniu dróg przynajmniej w kategorii drogi wojewódzkiej do wszystkich terminali powyżej pewnego progu możliwości przeładunkowych np. 100 tys. TEU rocznie.

4.3 TERMINALE I CENTRA LOGISTYCZNE W WOJEWÓDZKICH DOKUMENTACH STRATEGICZNYCH

Zrównoważony rozwój sieci transportowych wymaga tworzenia nie tylko spójnego systemu dróg lądowych, wodnych czy lotniczych, ale również strategicznego podejścia do sieci infrastruktury logistycznej, na którą składają się terminale przeładunkowe i centra logistyczne.

Celem opracowania jest określenie podejścia władz i planistów regionalnych do roli transportu intermodalnego i sektora logistycznego w gospodarce i zagospodarowaniu przestrzennym poszczególnych regionów. Postawiono dwa główne pytania badawcze dotyczące stanu obecnego infrastruktury logistycznej i przeznaczenia terenów pod nowe inwestycje w terminale drogowo-kolejowe lub centra logistyczne oraz, co się z tym wiąże, stopnia uwzględnienia w województwach planów rozwoju sieci drogowo-kolejowej na potrzeby realizacji inwestycji w infrastrukturę logistyczną. Badanie objęło swoim zakresem województwa, przez których terytorium przebiega analizowany korytarz transportowy sieci TEN-T Bałtyk-Adriatyk.

W tym celu dokonano przeglądu dokumentów strategicznych szczebla regionalnego pod kątem identyfikacji zapisów dotyczących lokalizacji terminali przeładunkowych oraz centrów logistycznych na terenie województw. Analizie poddano trzy rodzaje dokumentów: obowiązujące wojewódzkie strategie rozwoju (SRW) i wojewódzkie plany zagospodarowania przestrzennego (PZP) oraz projekty regionalnych programów operacyjnych z perspektywy finansowej 2014-2020 w wersji przekazanej do Komisji Europejskiej (RPO).

Podstawowym wnioskiem dotyczy stanowiska władz samorządowych w poszczególnych województwach wobec problematyki obiektów infrastruktury okołotransportowej. W świadomości władz nie ulega wątpliwości istotna rola wskazanych obiektów dla rozwoju gospodarczego i przestrzennego regionów, a lokalizacja korytarza transportowego sieci TEN-T stanowi często najważniejszy impuls rozwojowy i źródło przewagi konkurencyjnej. Co więcej zauważalna jest

tendencja do odchodzenia od pełnienia funkcji wyłącznie tranzytowych w kierunku aktywizacji sfery logistycznej. Stąd w analizowanych dokumentach strategicznych obiekty logistyczne stanowiły przedmiot zainteresowania planistów, zarówno w sferze gospodarczej, jak i transportowej. Z jednej strony terminale intermodalne i centra logistyczne stanowiły inwestycje istotne z punktu widzenia rozwoju gospodarki regionu jako potencjalne miejsca pracy lub – w przypadku przeznaczenia nowych terenów pod inwestycje w zakresie logistyki – jako kanał przyciągania inwestorów. Z drugiej zaś, inwestycje ważne dla polityki transportowej w związku z koniecznością zapewnienia prawidłowego funkcjonowania sieci komunikacyjnej oraz dostępności wewnętrznej i zewnętrznej regionów. Trzecim aspektem wskazywanym w niektórych dokumentach strategicznych, o bardziej marginalnym charakterze, była polityka środowiskowa i potrzeba realizowania inwestycji logistycznych z uwzględnieniem kwestii środowiskowych. Najczęściej dotyczyło to województw o potencjalnych konfliktach przestrzennych typu transport-środowisko.

Z przeprowadzonych w ramach projektu analiz wynika, że w dokumentach strategicznych pojęcia centrum logistyczne i terminal przeładunkowy stosowane są uzupełniająco. Najczęściej centra logistyczne (platformy logistyczne) wykorzystywane są na określenie całości obiektów punktowych związanych z infrastrukturą transportową, obsługą ruchu towarowego i magazynowaniem, jako obiekty o szerszym zakresie działalności niż terminale. Zgodnie z definicją ujętą w dokumentach (za: PZP województwa lubuskiego, s. 334) przez centra logistyczne rozumie się obiekty przestrzennie funkcjonalne wraz z infrastrukturą i organizacją, w których realizowane są usługi logistyczne związane z przyjmowaniem, magazynowaniem, rozdziałem i wydawaniem towarów oraz usługi towarzyszące, świadczone przez niezależne w stosunku do nadawcy lub odbiorcy podmioty gospodarcze. Z kolei terminale intermodalne (przeładunkowe, drogowo-kolejowe) najczęściej wykorzystywane są w kontekście już istniejących obiektów, w przeciwieństwie do planowanych inwestycji, gdzie stosuje się bardziej ogólne terminy związane z logistyką i działalnością magazynowo-składową. W dokumentach terminal intermodalny (za: PZP województwa łódzkiego, s. 245) to odpowiednio przystosowany i wyposażony urządzeniami do sprawnego przeładunku punkt, położony na trasach transportu intermodalnego, w którym dokonywany jest przeładunek na inne środki transportowe (kolej, statek, transport samochodowy) lub składowanie jednostek ładunkowych.

Przedmiot badania, tj. terminale intermodalne i centra logistyczne pojawiają się w zapisach dokumentów wszystkich województw, przez obszar którego przebiega korytarz Bałtyk-Adriatyk (tab. 4.17). Różnica tkwi jednak w skali i intensywności dotychczasowych i planowanych działań. Zauważalna jest tendencja, że w dokumentach, które powstały wcześniej inwestycje w zakresie infrastruktury logistycznej mają niższy priorytet. Z drugiej strony niższy priorytet może być też wynikiem wcześniej poczynionych inwestycji i osiągniętego zadowalającego poziomu infrastruktury okołotransportowej. Nie wyklucza to też faktu, że terminale drogowo-kolejowe czy centra logistyczne mogą być planowane poza głównymi korytarzami. Ponadto tereny inwestycyjne pod nowe centra logistyczne mogą nie być wskazywane w PZP województw, co nie wyklucza stosownych zapisów w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Jednakże, oznaczałoby to zmianę rangi danego obiektu lub planowanej inwestycji, z ponadregionalnej i regionalnej do lokalnej, a sam proces analizy planów gminnych byłby zbyt pracochłonny w stosunku do potencjalnych efektów. Ewentualne rozbieżności pomiędzy oceną znaczenia infrastruktury logistycznej w poszczególnych typach dokumentów strategicznych nie są duże w przypadku SRW i PZP. Zauważalny może być brak spójności RPO z pozostałymi dokumentami, co może wynikać z odmiennego charakteru dokumentu oraz linii demarkacyjnej pomiędzy projektami finansowanymi w ramach programów ogólnopolskich a regionalnych.

Tab. 4.17. Ocena stopnia uwzględnienia inwestycji w rozwój terminali intermodalnych i centrów logistycznych na wybranych odcinkach drogowo-kolejowych korytarza transportowego sieci TEN-T Bałtyk-Adriatyk w wojewódzkich dokumentach strategicznych*

L.p.	Województwo	Strategia rozwoju województwa	Plan zagospodarowania przestrzennego województwa	Projekt regionalnego programu operacyjnego
1	dolnośląskie	2013/wysoki	2014/wysoki	2014/średnio-wysoki
2	kujawsko-pomorskie	2013/średnio-wysoki	2003/niski	2014/średnio-wysoki
3	lubuskie	2012/wysoki	2012/wysoki	2014/wysoki
4	łódzkie	2013/wysoki	2010/wysoki	2014/wysoki
5	mazowieckie	2013/średnio-wysoki	2014/wysoki	2014/średnio-wysoki
6	opolskie	2012/średnio-wysoki	2010/wysoki	2014/średnio-wysoki
7	pomorskie	2012/wysoki	2009/wysoki	2014/średnio-niski
8	śląskie	2013/wysoki	2004 z późn. zm./wysoki	2014/średnio-wysoki
9	świętokrzyskie	2013/niski	2014/średnio-niski	2014/niski
10	warmińsko-mazurskie	2013/niski	2002/średnio-niski	2014/niski
11	wielkopolskie	2012/średnio-wysoki	2010/wysoki	2014/średnio-niski
12	zachodniopomorskie	2010/wysoki	2010/wysoki	2014/średnio-wysoki

* rok utworzenia dokumentu/ocena priorytetu dla inwestycji w rozwój infrastruktury logistycznej w oparciu o zapisy dokumentu strategicznego w skali: niski, średnio-niski, średnio-wysoki, wysoki.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wojewódzkich dokumentów strategicznych: strategii rozwoju województw, planów zagospodarowania przestrzennego i projektów regionalnych programów operacyjnych na lata 2014-2020.

W tych województwach, dla których sfera logistyki była tradycyjnie kluczowa, co wynikało z dogodnego położenia komunikacyjnego i rozwiniętej infrastruktury transportowej, inwestycje w zakresie infrastruktury logistycznej nadal odgrywają istotną rolę. W przypadku korytarza Bałtyk-Adriatyk do tych województw należą dolnośląskie, śląskie, wielkopolskie, łódzkie i mazowieckie. Dodatkowo województwa nadbałtyckie, pomorskie i zachodniopomorskie, z uwagi na lokalizację portów morskich pełnią ważną funkcję transportową i logistyczną. W regionach o rozwiniętej infrastrukturze transportowej większą wagę do kwestii koordynacji procesów logistycznych i transportu intermodalnego, poprawy jakości i efektywności sieci transportowych oraz kreowania ponadregionalnych węzłów logistycznych, niż do problematyki jakości i przepustowości sieci drogowo-kolejowej (w przypadku kolei kwestie jakości nadal są poruszane), co jest naturalną konsekwencją osiągnięcia pewnego etapu rozwoju infrastruktury okołotransportowej. Jednym z głównych celów rozwojowych województwa lubuskiego jest dążenie do wzmocnienia pozycji konkurencyjnej dla aktywności logistycznej przedsiębiorstw z uwagi na korzystne położenie na styku korytarzy TEN-T oraz bliskość granicy zachodniej kraju. Stąd ważnymi kwestiami poruszonymi w dokumentach strategicznych jest jakość infrastruktury transportowej, wzmacnianie dostępności poszczególnych obszarów województwa oraz stwarzanie warunków do rozwoju inwestycji w dziedzinie logistyki. Podobne priorytety wykazuje województwo opolskie, dla którego transport i logistyka stanowią kluczowe obszary rozwojowe. Z kolei w przypadku województwa kujawsko-pomorskiego w związku z przebiegiem trasy A1 jednym z kierunków działań jest wykorzystanie potencjału logistycznego regionu, jednak główne centra logistyczne zostały zlokalizowane poza terytorium województwa, stąd postulat stworzenia w aglomeracji bydgosko-toruńskiej platformy multimodalnej. Województwo warmińsko-mazurskie poważnie podeszło do tematu lokalizacji platformy logistycznej na sieci TEN-T, powstała ekspertyza pt.: „Perspektywy lokalizacji w województwie warmińsko-mazurskim platformy logistycznej o charakterze ogólnodostępnym zintegrowanej z siecią TEN-T” (2013).

Z uwagi na przedmiot badań, jakim jest zagospodarowanie przestrzeni poszczególnych województw w infrastrukturę okołotransportową obejmującą terminale drogowo-kolejowe i centra logistyczne, PZP³ stanowiły najbardziej wartościowe źródło do oceny ich znaczenia w planach rozwoju regionów. Pewną przeszkodę stanowiły tu terminy wprowadzenia planów, w przypadku niektórych województw sięgające okresu sprzed integracji Polski z Unią Europejską, co budziło pewne trudności w ich interpretacji w kontekście aktualności zapisów. Dlatego też ważne uzupełnienie stanowiły zaktualizowane w ostatnich latach SRW.

W sąsiedztwie korytarza Bałtyk-Adriatyk, idąc od północy w kierunku południowym, w województwach nanbałtyckich trzon transportu intermodalnego stanowią porty morskie. Nie dziwią więc zapisy stanowiące o tym, że fundamentem potencjału rozwojowego tych regionów są funkcje transportowo-logistyczne w ośrodkach centralnych Gdańsk-Gdynia i Szczecin-Świnoujście. W przypadku województwa pomorskiego widoczny jest również efekt rozprzestrzeniania się znaczenia działalności logistycznej na obszary położone wzdłuż trasy A1 (Starogard Gdański, Tczew). W tym kontekście widać kontrast w porównaniu z sąsiednim województwem warmińsko-mazurskim, dla którego bliskość trasy S7, zgodnie z zapisami dokumentów strategicznych nie stanowi tak ważnego impulsu do rozwoju infrastruktury logistycznej (z wyjątkiem Olsztyna i Działdowa). Z drugiej strony, w ekspertyzie *Perspektywy lokalizacji...* (2013) wymieniono potencjalną lokalizację inwestycji logistycznych w przygranicznym Braniewie położonym w pewnej odległości od korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk. W województwie lubuskim zaplanowano liczne tereny pod inwestycje w infrastrukturę logistyczną, m.in. w Świebodzinie, Nowej Soli i Zbąszynku. Na terenie Wielkopolski do pełnienia roli centrum logistycznego o znaczeniu międzynarodowym predysponowany jest ośrodek poznański z uzupełniającą rolą ośrodków regionalnych oraz ośrodkach położonych w większej odległości od korytarza transportowego. Jak wspomniano wcześniej województwo kujawsko-pomorskie pretenduje do stworzenia konkurencyjnych warunków rozwojowych dla infrastruktury logistycznej.

Województwo łódzkie i mazowieckie charakteryzują się najbardziej dogodną lokalizacją na przecięciu szlaków transportowych, w przypadku mazowieckiego funkcje stołeczne dodatkowo wzmacniają jego pozycję na rynku usług logistycznych. W przypadku tych województw, z uwagi na dużą skalę działalności transportowej i logistycznej, dokumenty strategiczne przewidują rangowanie centrów logistycznych. Przewidziano główne centra logistyczne o znaczeniu międzynarodowym zlokalizowane w trójce Łódź – Piotrków Trybunalski – Stryków (łódzkie) oraz w Warszawie i okolicznych miejscowościach (m.in. Mszczonów, Sochaczew, Pruszków). Ośrodki o charakterze regionalnym położone np. w Radomsku i Zduńskiej Woli mają pełnić rolę uzupełniającą w stosunku do głównych centrów logistycznych. Z kolei zadaniem centrów logistycznych o charakterze lokalnym miałyby być aktywizacja gospodarcza pozostałych obszarów o dogodnym położeniu w stosunku do przebiegu korytarza transportowego, które z uwagi na dużą konkurencję nie mają szansy zwiększyć skali działalności. Dodatkowo planuje się realizację nowych terminali intermodalnych w Piotrkowie Trybunalskim i Kutnie.

W przypadku województwa świętokrzyskiego sieć TEN-T w korytarzu Bałtyk-Adriatyk dotyczy wyłącznie linii kolejowych na zachodnim skraju regionu. Położenie tranzytowe regionu w sąsiedztwie ośrodków silnych pod względem infrastruktury okołotransportowej takich jak łódzki, śląski czy tereny wokół Warszawy, sprawia, że rozwój usług logistycznych został potraktowany mniej priorytetowo w porównaniu z niwelowaniem niedoborów w infrastrukturze transportowej i zapewnieniem powiązań transportowych z siecią TEN-T. Aczkolwiek dokumenty strategiczne podkreślają znaczenie rozwoju centrów logistycznych o charakterze regionalnym, jednak ich lokalizacja wskazywana jest w większej odległości od korytarza sieci TEN-T, np. w Kielcach.

³ Szczegółowe informacje o zapisach poszczególnych dokumentów strategicznych w zakresie infrastruktury logistycznej w województwach obejmujących swym obszarem europejski korytarz transportowy TEN-T Bałtyk-Adriatyk zawarto w aneksie statystycznym.

Ostatnie ogniwo korytarza Bałtyk-Adriatyk stanowią drogi i linie kolejowe położone na południu kraju, na terenie województw dolnośląskiego, opolskiego i śląskiego. Dwa z wymienionych województw charakteryzują się wysoko rozwiniętą infrastrukturą logistyczną, w szczególności na Śląsku funkcjonowanie terminali drogowo-kolejowych (np. Sławków) ma długą tradycję wywodzącą się z funkcji gospodarczych regionu. Istotnym wyzwaniem infrastrukturalnym w województwie śląskim jest poprawa jakości linii kolejowych. W dynamicznie rozwijającym się od początku okresu transformacji województwie dolnośląskim wyznaczono pasmo logistyczne obejmujące obszary w zasięgu oddziaływania istniejących i planowanych autostrad i dróg ekspresowych oraz terminali intermodalnych zwane Autostradą Nowej Gospodarki. Podobnie, w regionie opolskim duży nacisk w dokumentach strategicznych położono na rozwój centrów logistycznych (głównych w Opolu i Kędzierzynie Koźlu) w celu wykorzystania potencjału położenia przy trasie A4.

W związku z potrzebą wzmocnienia roli transportu intermodalnego we wszystkich województwa planowane są inwestycje w infrastrukturę transportową drogową i kolejową wzmacniające dostępność terenów przewidzianych pod inwestycje z zakresu logistyki. Ogólny charakter zapisów nie pozwala jednak na ocenę, czy będą one wystarczające z punktu widzenia pełnionych funkcji gospodarczych i wymagań transportowych infrastruktury logistycznej.

Projekty regionalnych programów operacyjnych na potrzeby niniejszej analizy, choć najbardziej aktualne, okazały się najmniej przydatne z uwagi na często dosyć ogólny charakter zapisów. W okresie programowania 2014-2020 w polityce spójności uwzględniono 11 celów tematycznych, z których jeden – CT7 – dotyczy problematyki transportu, a dokładniej promowania zrównoważonego transportu i usuwania niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej. Na CT 7 składa się 5 priorytetów inwestycyjnych, w tym 3 z nich pojawiały się w RPO. Są to: 7.2: zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T; 7.3: rozwój przyjaznych dla środowiska i niskoemisyjnych systemów transportu, włączając transport śródlądowy, morski, porty i połączenia multimodalne i 7.4: rozwój i rehabilitacja kompleksowego, nowoczesnego i interoperacyjnego systemu transportu kolejowego.

Na poziomie regionalnym najważniejsze priorytety inwestycyjne stanowią te związane z budową, uzupełnianiem luk i likwidacją wąskich gardeł w infrastrukturze transportowej (drogowej i kolejowej) międzyregionalnej i wewnątrzregionalnej na odcinkach leżących w ciągach komunikacyjnych stanowiących połączenie z siecią TEN-T, ponadto zgodnie z zasadami interwencji na poziomie regionalnym możliwe są również inwestycje w drogi lokalne, o ile są one istotne z uwagi na zapewnienie spójności z siecią TEN-T lub punktowymi elementami infrastruktury transportowej (przejścia graniczne, porty lotnicze, terminalne towarowe i centra logistyczne). Przy czym powszechność wykorzystania przy projektowaniu RPO CT7 oraz wspomniany ogólny charakter zapisów pozwala jedynie na analizę faktu uwzględnienia, bądź nie, interwencji w zakresie rozwoju infrastruktury drogowo-kolejowej oraz wspierania aktywności gospodarczej w zakresie logistyki.

Podsumowanie

Z analizy dokumentów strategicznych województw wynika, że transport, logistyka i międzynarodowa wymiana towarowa są ściśle ze sobą powiązane, a funkcjonowanie transportu jako istotnego ogniwa usług logistycznych jest ściśle uzależnione od istniejącej infrastruktury, a zmienne takie jak jakość, koszty, czas mogą istotnie wpływać na efektywność przeładunkową i konkurencyjność transportu intermodalnego.

Promowanie transportu intermodalnego na średnich i dłuższych trasach napotyka na różne trudności wynikające z uwarunkowań o charakterze ogólnopolskim (w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej oraz koordynacji i zarządzania zmianą w systemie transportowym), jak i regionalnym (związanymi w uwarunkowaniami lokalizacyjnymi i zapewnieniem impulsów do rozwoju nowoczesnych centrów logistycznych).

W szczególności treść dokumentów strategicznych wskazuje na następujące czynniki ograniczające rozwój transportu intermodalnego i infrastruktury okołotransportowej:

- brak nowoczesnych centrów logistycznych;
- niska dostępność drogowa terenów predestynowanych do rozwoju funkcji logistycznych (drogi dojazdowe do głównych tras);
- niedorozwój infrastruktury drogowej służącej dynamicznemu rozwojowi przewozów multimodalnych (zarówno liniowej, jak i punktowej), w szczególności we wschodniej części kraju;
- zły stan techniczny infrastruktury kolejowej, brak inwestycji taborowych;
- brak odpowiedniej koordynacji nad systemem powiązań transportowych w celu wykształcenia hierarchii powiązań terminalowo-logistycznych;
- niewystarczająca sieć terminali drogowo-kolejowych.

Z treści dokumentów wynikała również konieczność przygotowania odpowiednich terenów pod inwestycje i wyposażenie ich w infrastrukturę oraz wykorzystania korzyści lokalizacji węzłów kolejowo-drogowych do rozwoju funkcji logistycznych.

Rekomendacje:

Tworzenie sprawnego, zintegrowanego systemu infrastruktury transportowej intermodalnej wymaga zapewnienia wysokiej jakości taboru, infrastruktury drogowo-kolejowej oraz terminalowo-logistycznej. Rozwój transportu multimodalnego jest możliwy wyłącznie w sytuacji, gdy będzie stanowił konkurencyjną alternatywę czasowo-kosztową. W tym celu rekomenduje się wykorzystanie potencjału lokalizacji terenów w przebiegu korytarzy europejskich poprzez stworzenie rozległego systemu terminali intermodalnych stanowiących współpracujące w ramach sieci węzły, dla którego uzupełnieniem będzie nowoczesna sieć centrów logistycznych.

1. Biorąc pod uwagę każdorazowo uwarunkowania wynikające położenia względem sieci korytarzy europejskich TEN-T i dróg krajowych oraz struktury ośrodków miejskich, rekomenduje się kształtowanie hierarchicznego układu obszarów koncentracji infrastruktury terminalowej i logistycznej. Przy tworzeniu optymalnej i spójnej sieci postuluje się nadanie odpowiedniej rangi (międzynarodowej, ponadregionalnej, regionalnej i lokalnej) poszczególnym ośrodkom tworzącym sieć terminali i centrów logistycznych i skoordynowanie rozwoju centrów.

2. Rozwój skali transportu intermodalnego jest silnie uwarunkowany integracją węzłów transportowych drogowych i kolejowych, w tym celu wymagana jest modernizacja linii kolejowych i poprawa przepustowości sieci, odbudowa potencjału przeładunkowego oraz ewentualna przebudowa lub rozbudowa wzajemnych powiązań drogowych i kolejowych.

3. Sukcesywne tworzenie warunków do rozwoju funkcji logistycznych strategicznych terenów predestynowanych poprzez lokalizację w pobliżu trasy korytarzy TEN-T powinno obejmować przygotowanie planistyczne obszarów, zagospodarowanie infrastrukturalne terenów pod lokalizację nowych inwestycji, wykorzystanie istniejącej infrastruktury i poprawę jej jakości czy antycypującą weryfikację przebiegu zjazdów z tras szybkiego ruchu.

4. W myśl idei zrównoważonego rozwoju niezbędne jest uwzględnienie walorów krajobrazowych i środowiskowych w procesie planowania lokalizacji inwestycji dystrybucyjno-logistycznych w celu redukcji niekorzystnego oddziaływania funkcji transportowych na obszary cenne przyrodniczo.

5. PROPOZYCJE REALIZACJI INNYCH INWESTYCJI I DZIAŁAŃ KOMPLEMENTARNYCH W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2014-2020 I DO ROKU 2030

5.1 INWESTYCJE KOMPLEMENTARNE –ZAŁOŻENIA ANALIZY

Oceniając rolę **inwestycji komplementarnych** należy przypomnieć, że korytarze TEN-T wyznaczone były w ujęciu europejskim, czyli w skali kontynentalnej. Po zejściu na szczebel krajowy układ poszczególnych odcinków może się czasem wydawać nie w pełni kompletny. Jednocześnie transport lądowy odbywa się z wykorzystaniem całej sieci drogowej i kolejowej. Tym samym inwestycje podejmowane w ramach korytarzy muszą być spójne z ogólnym rozwojem tychże sieci. Spójność ta powinna mieć miejsce zarówno na szczeblu krajowym, jak i regionalnym, a nawet lokalnym. Jest to zgodne z zapisami Agendy Terytorialnej UE 2020, która podkreśla rolę tras drugiego rzędu (*secondary networks*), a także z KPZK 2030, w której zwrócono uwagę na rolę powiązań wewnętrznych oraz priorytet dla tych odcinków, które jednocześnie spełniają funkcje krajowe i międzynarodowe. Rozwój sieci transeuropejskich może poprawić dostępność określonych obszarów wzmacniając tym samym ich endogeniczne potencjały rozwojowe. Dlatego postuluje się aby polityka transportowa była ukierunkowana terytorialnie. Oznacza to m.in. dbałość o prawidłową lokalizację węzłów oraz o włączanie do nowopowstających układów korytarzowych położonych w ich sąsiedztwie ośrodków, okręgów przemysłowych i regionów turystycznych.

Również w ujęciu europejskim badane korytarze nie obejmują wszystkich kierunków i tras obsługujących znaczące długodystansowe przewozy międzynarodowe. W ślad za postulowaną koncentracją środków, dwa korytarze sieci bazowej przecinające terytorium Polski zostały jedynie wybrane jako priorytety. W rzeczywistości ich fragmenty nakładają się z innymi korytarzami, z których niektóre były elementami wcześniej definiowanych sieci paneuropejskich. Należą do nich w pierwszej kolejności:

- korytarz równoleżnikowy Berlin/Drezno – Wrocław-Kraków – granica z Ukrainą (na odcinku od Legnicy do Gliwic pokrywa się z korytarzem TEN-T Bałtyk-Adriatyk);
- korytarz skośny stanowiący przedłużenie północno-wschodniego segmentu oraz części środkowej segmentu wschód-zachód korytarza TEN-T Morze Północne-Bałtyk, na odcinku Łódź-Wrocław-Praga.

Oba wymienione szlaki skupiają znaczne przewozy towarowe. Na odcinkach, na których pokrywają się one z badanymi korytarzami sieci bazowej nie jest możliwe pełne rozróżnienie poszczególnych potoków ruchu. Stwarza to ryzyko nadinterpretacji odnotowywanych przyrostów jako wynikających z jednego tylko kierunku przewozów.

Drugim ważnym elementem, który musi być uwzględniany przy proponowaniu dodatkowych działań komplementarnych są **zmiany w rozkładzie ruchu wywołane samym procesem inwestycyjnym**. Obciążenia niektórych tras (oraz ich dynamika) ruchem tak samochodów, jak i, choć w mniejszym stopniu, pociągów identyfikowane w roku 2010 mogą mieć charakter przejściowy spowodowany aktualnym stanem zaawansowania budowy konkretnych odcinków. Ich niska przepustowość i zła jakość wpływają na niskie natężenie (chyba, że nie istnieją trasy alternatywne) oraz przeciwnie powstanie nowych autostrad i dróg ekspresowych sprzyja koncentracji ruchu w ich ciągach. Dlatego prognozy natężenia ruchu drogowego nie mogą być prostą ekstrapolacją obecnie notowanych wartości. Także występujące obecnie przeciążenia (skutkujące kongestią) nie zawsze są bezwzględnie przesłankami inwestycyjnymi. Otwarcie już budowanych tras może doprowadzić w bliskiej przyszłości do gwałtownego spadku natężenia ruchu w niektórych takich punktach. Problem ten jest tym istotniejszy, że w chwili obecnej dysponujemy danymi o ruchu drogowym pochodzącymi z Generalnego Pomiaru Ruchu z 2010 r., a więc przed ukończeniem wielu inwestycji drogowych.

Na rozkład przewozów, w warunkach polskich wpływa też bardzo wyraźnie **czynnik geopolityczny**, determinujący zwłaszcza obciążenia w ruchu ciężarowym na kierunku wschodnim. Planując inwestycje zmierzające do wschodnich przejść granicznych, należy brać pod uwagę, że ich rola może ulegać skokowym zmianom. Dotyczy to nie tylko samych wielkości ruchu (relacje UE-Rosja), ale także jego kierunków. W chwili obecnej ogromna część tranzytu towarowego w transporcie drogowym między Europą zachodnią i Rosją odbywa się przez segment północno-wschodni korytarza TEN-T Bałtyk – Morze Północne, przez terytorium Polski, a następnie Litwy i Łotwy. Ruch przez Białoruś jest znacząco mniejszy. Sytuacja ta może ulec zmianie np. w przypadku pogorszenia się relacji między Rosją i krajami bałtyckimi. Na znaczeniu zyskałyby by wówczas inwestycje na wschodnim odcinku korytarza (Warszawa-Terespol), ale także trasy wylotowe przez Białystok (przejścia graniczne Kuźnica Białostocka i Kukuryki). Skutki takich przemian odczułaby także sieć drogowa w rejonie Warszawy.

Biorąc pod uwagę wszystkie powyższe uwarunkowania, przy ocenie dodatkowych potrzeb inwestycyjnych należy odnosić się nie tylko do natężenia ruchu, ale również do rozkładu, bardziej stabilnych, społeczno-ekonomicznych, krajowych i międzynarodowych powiązań funkcjonalnych będących obrazem szerzej rozumianego popytu na infrastrukturę transportową. Jednocześnie możliwe jest spojrzenie na inne inwestycje (a także na działania komplementarne) z dwóch podstawowych punktów widzenia:

- inwestycji/działań służących lepszemu wykorzystaniu zdefiniowanych korytarzy w relacjach międzynarodowych oraz wzmocnieniu efektu sieciowego na poziomie krajowym i europejskim (dodatkowe szlaki tranzytowe, ominięcie wąskich gardeł, zabezpieczenie inwestycyjne na wypadek zmian geopolitycznych);
- inwestycji/działań służących lepszemu powiązaniu tras będących częścią obu badanych korytarzy z sieciami o znaczeniu krajowym i regionalnym (zapewnienie efektu sieciowości).

W dalszej części rozdziału przedstawiono kolejno układ najważniejszych społeczno-ekonomicznych powiązań funkcjonalnych na terenie Polski, zestawiono potencjalne przedsięwzięcia inwestycyjne o wysokim poziomie komplementarności względem badanych korytarzy oraz ewentualne inne działania o charakterze horyzontalnym. Podstawą do zestawienia propozycji inwestycji i działań były:

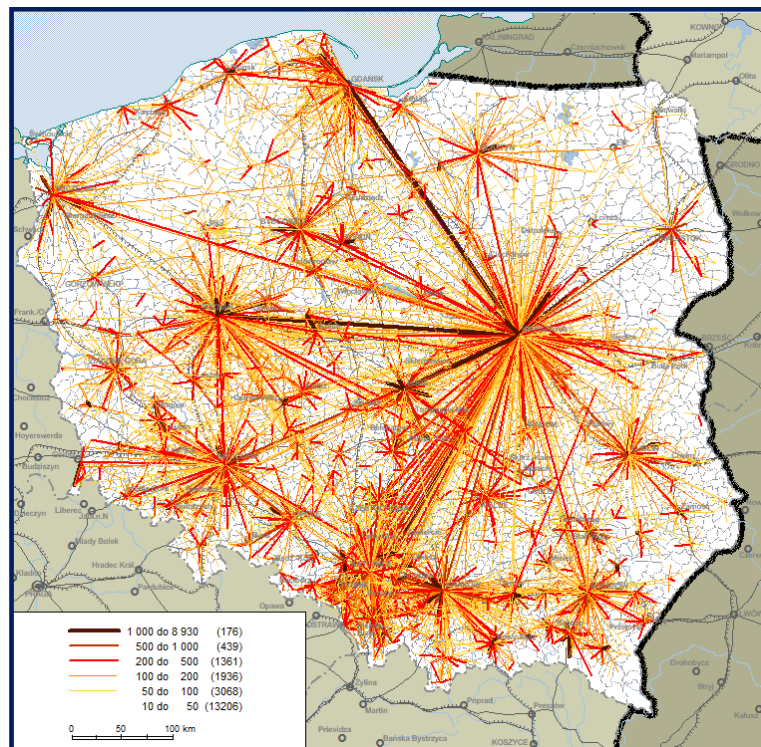
- a) wcześniejsze badania rozkładu krajowych i międzynarodowych powiązań funkcjonalnych,
- b) analiza rozkładu oraz dynamiki ruchu pojazdów samochodowych i pociągów w okresie 2000-2010,
- c) zapisy dokumentów strategicznych (przede wszystkim KPZK 2030),
- d) wyniki badań kwestionariuszowych przeprowadzonych w GDDKiA oraz PKP PLK,
- e) wiedza ekspercka.

5.2 POWIĄZANIA FUNKCJONALNE

Powiązania społeczne i gospodarcze realizują się w formie przepływów towarów, osób, kapitału i informacji. W ten sposób tworzą one popyt na infrastrukturę, w tym infrastrukturę transportową. Rozbudowa infrastruktury jest odpowiedzią na popyt zarówno wewnętrzny (relacje dużymi ośrodkami krajowymi oraz między nimi a ich zapleczem), jak i zewnętrzny (wynikający z powiązań międzynarodowych). Ponadto służy ona tranzytowi przez dane terytorium. Układ przestrzenny powiązań funkcjonalnych uległ w Polsce poważnym zmianom w okresie transformacji. Wśród najważniejszych przyczyn tych zmian wymienić można:

- przemiany ekonomiczne (spadek zapotrzebowania na niektóre surowce, zmniejszenie roli towarów masowych itd.),
- przemiany na rynku pracy (dekoncentracja miejsc pracy),
- masową motoryzację, przy jednoczesnych trudnościach finansowych i dekapitalizacji transportu publicznego,
- stopniowe pełne otwarcie części granic zewnętrznych (od zniesienia ruchu wizowego w latach 1990-1991 aż do otwarcia rynku pracy w latach 2004-2011).

W układzie powiązań krajowych dobrym wyznacznikiem przemian są **kierunki migracji**. Wbrew wnioskowi płynącemu z niedoskonałych oficjalnych statystyk, proces urbanizacji nie został w Polsce zahamowany. W rzeczywistości w obszarach zurbanizowanych mieszka dziś ponad 70% ludności kraju, a dojazdy ze stref suburbanizacji są jednym z głównych generatorów ruchu drogowego. W miejsce wcześniejszych przemieszczeń ze wsi do miast przemysłowych pojawiły się selektywne migracje do niektórych obszarów metropolitalnych, przede wszystkim tych o polifunkcyjnej strukturze gospodarczej. Szczególnie intensywne migracje skierowane były do stolicy, a w drugiej kolejności do Wrocławia, Poznania, Krakowa i Trójmiasta (ryc. 5.1).



Ryc. 5.1. Powiązania migracyjne pomiędzy miastami Polski (2005-2006)

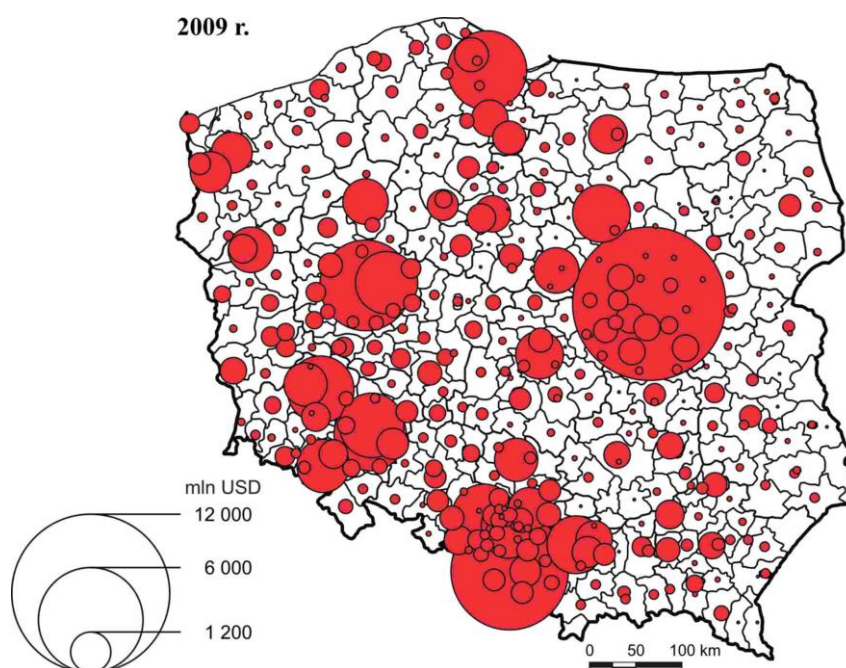
Źródło: Komornicki i in. (2013b).

Rola Warszawy jest także kluczowa w **powiązaniach ekonomicznych**. To tam znajdują się siedziby największych przedsiębiorstw oraz polskich oddziałów korporacji międzynarodowych. W układzie metropolii krajowych najważniejsze pozostają relacje wymienionych miast ze stolicą (Komornicki i in. 2013b). Przekłada się to na natężenie dalekobieźnego ruchu drogowego, zwłaszcza w kategorii samochodów osobowych. Poza kierunkami warszawskimi relatywnie silne powiązania występują wzdłuż osi komunikacyjnej Polski południowej (autostrada A4), na całej jej długości (od Przemyśla po Legnicę). W Polsce południowo-wschodniej obserwujemy największe w kraju rozproszenie silnych wielokierunkowych międzygminnych dojazdów pracowniczych. Jednocześnie najintensywniejszy ruch związany z dojazdami występuje na szlakach dojazdowych do największych

aglomeracji. W relacjach wewnętrznych pewne znaczenie mają także sezonowe obciążenia ruchem turystycznym, skoncentrowane w rejonie Wybrzeża, Karpat i Pojezierza Mazurskiego.

Z punktu widzenia poprawy wykorzystania inwestycji w analizowanych korytarzach transportowych powiązania wewnętrzne wskazują na zwiększenie rangi tych potencjalnych inwestycji, które mogą jednocześnie obsługiwać ruch międzymetropolitalny oraz ruch związany z dojazdami do pracy. W praktyce może to oznaczać nie tyle potrzebę podejmowania nowych inwestycji, co raczej zwiększenie przepustowości, tych, które są już w realizacji albo w przyjętych planach. W niektórych wypadkach istotne jest dowiązanie do sieci bazowej miast i ośrodków (a także regionów turystycznych), pozostających w ich sąsiedztwie, celem pełniejszego wykorzystania zrealizowanych przedsięwzięć.

Ważnym elementem warunkującym popyt na przewozy towarowe i zarazem infrastrukturę jest układ **międzynarodowych powiązań handlowych**. Już w okresie przedakcesyjnym Polska charakteryzowała się bardzo nierównomiernym wewnętrznym rozkładem eksportu. Był on skoncentrowany w Warszawie, na Górnym Śląsku oraz w niektórych innych ośrodkach regionalnych (Wrocław, Trójmiasto), a także w miastach, które w latach 90-tych były miejscami dużych inwestycji zagranicznych (np. Kwidzyn, Polkowice, Elbląg, Piła, Gorzów Wielkopolski). Po akcesji do Unii Europejskiej eksport uległ intensyfikacji i do pewnego stopnia także deglomeracji. Mimo to generalny rozkład przestrzenny powiązań handlowych pozostał zachowany (ryc. 5.2). Relatywnie zwiększyła się rola obszarów położonych w Polsce południowo-wschodniej. Wiązało się to z faktem, że po roku 2004 wyraźnie wzrosło tam znaczenie powiązań eksportowych z Unią Europejską. Jednocześnie Polska zachodnia bardziej otworzyła się na wymianę w państwach trzecimi (poza UE). Tym samym doszło do częściowego wyrównania dysproporcji w strukturze handlu między wschodnią i zachodnią połową kraju.



Ryc. 5.2. Rozkład polskiego handlu zagranicznego (2009) wg powiatów

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Departamentu Celnego Ministerstwa Finansów

Odnosząc rozkład przestrzenny eksportu do układu korytarzy bazowych TEN-T wyraźny jest **układ pentagonalny**, którego wierzchołki stanowią ośrodki w Warszawie, Krakowie, Wrocławiu, Poznaniu i Trójmieście. Intensywność powiązań międzynarodowych wewnątrz pentagonu jest mniejsza. Poza nim zaznaczają się ośrodki eksportowe Polski południowo-wschodniej oraz układ

wiążący Szczecin z Wrocławiem na kierunku drogi ekspresowej S3. Jednocześnie zmiany opisane wyżej dowodzą rosnącej potrzeby wzmocnienia powiązań na kierunku niemieckim oraz czeskim (gdzie poza Bramą Morawską praktycznie nie prowadzi się inwestycji dla ruchu towarowego). Przesuwanie się powiązań ekonomicznych z jądrem gospodarczym Unii Europejskiej ku wschodowi kraju generuje większe zapotrzebowanie na połączenia o charakterze skośnym (zwłaszcza z północnego-wschodu na południowy-zachód).

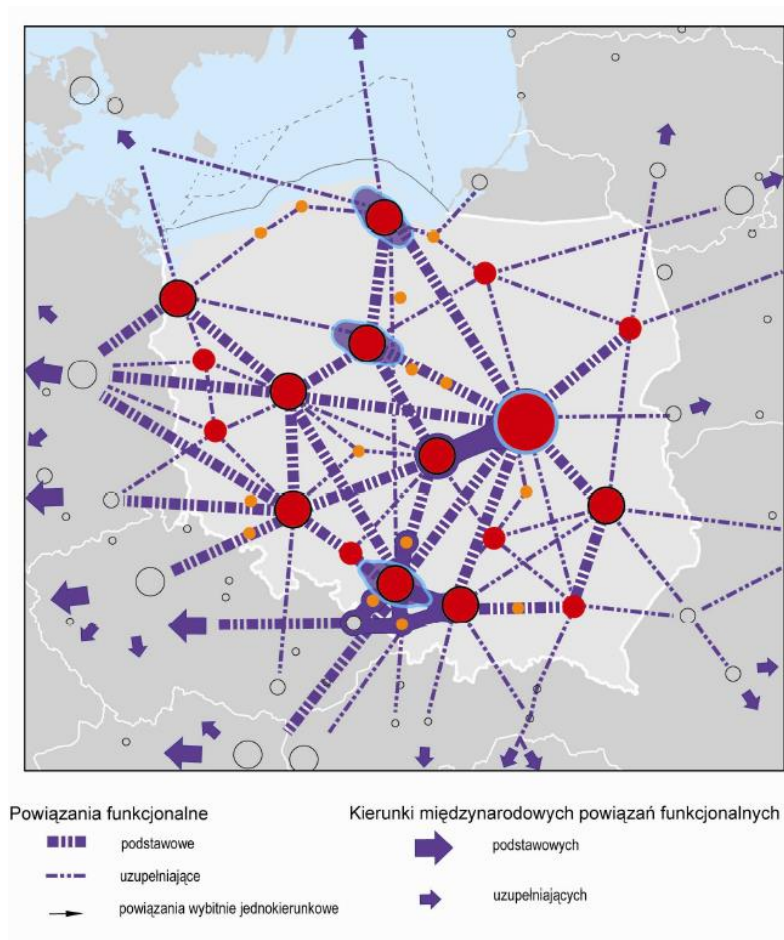
Innym wskaźnikiem obrazującym układ powiązań międzynarodowych jest zagraniczny ruch turystyczny na terenie Polski. Charakteryzuje się bardzo wysokim poziomem koncentracji w dużych ośrodkach (przede wszystkim Warszawa i Kraków) oraz w regionach turystycznych Pomorza Zachodniego (w tym Kołobrzeg) oraz Sudetów.

Badania ruchu drogowego nie pozwalają na jednoznaczne oddzielenie potoków związanych z polską wymianą handlową oraz ruchu tranzytowego. Ostatnie pełne dane o ruchu pojazdów na granicach (z roku 2007, przed akcesją do Schengen) wskazują na dalszą intensyfikację skośnych potoków tranzytowych. Główne przyrosty ruchu jakie ujawniły się po rozszerzeniu Unii Europejskiej wystąpiły na kierunkach od granicy litewskiej w stronę Niemiec (głównie na Świecko i Berlin) oraz Czech (na Cieszyn oraz na Kudowę). Jednocześnie tranzyt z Ukrainy wzrastał mniej spektakularnie, przenosząc się jednocześnie z kierunku Dorohusk-Warszawa-Berlin na układ A4 przez Polskę południową. Rozkłady zanotowane podczas GPR 2010 wydają się potwierdzać te same tendencje.

Nowy, zmieniający się, układ powiązań wewnętrznych i zewnętrznych został wzięty pod uwagę przy formułowaniu zapisów Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030). Koncepcja określiła docelowy (2030) układ powiązań wewnętrznych i zewnętrznych funkcjonalnych podstawowych i uzupełniających (ryc. 5.3). Względem wcześniejszych dokumentów zredukowano znaczenie szachownicowych korytarzy tranzytowych. Jednocześnie zwiększono wagę powiązań łączących główne metropolie krajowe (idea metropolii sieciowej) oraz wiążących przestrzeń Polski z rdzeniem Unii Europejskiej (przede wszystkim powiązania na kierunku niemieckim i czeskim). Na znaczeniu zyskały tym samym relacje skośne, a cały układ stał się raczej heksagonalny niż szachownicowy, co jest zgodne z opisanymi w literaturze modelami rozwoju sieci transportowych.

Przecinające Polskę korytarze bazowe sieci TEN-T odpowiadają w swoim przebiegu określonym w KPZK kierunkom powiązań funkcjonalnych. Pewne różnice dotyczą rangi powiązań na kierunku południkowym. W Koncepcji kierunek Gdańsk-Warszawa-Kraków ma rangę tożsamą kierunkowi Gdańsk-Łódź-Katowice. Jednocześnie w Polsce Zachodniej rola powiązań na linii Szczecin-Poznań-Wrocław jest wyższa niż na linii Szczecin-Zielona Góra-Legnica. W układzie międzynarodowym na uwagę zasługuje powiązanie I rzędu między Wrocławiem i Pragą oraz zwiększenie roli relacji uzupełniających przez granice z Czechami i Słowacją. Wszystkie powiązania przecinające granice wschodnią mają rangę uzupełniających, ale same relacje Warszawy z Lublinem i Białymstokiem stanowią układ podstawowy (ryc. 5.3).

Zaproponowany układ powiązań funkcjonalnych stał się podstawą do wyznaczenia w KPZK 2030 etapowej koncepcji rozwoju sieci drogowej i kolejowej. W kilku punktach odbiegała ona od innych obowiązujących dokumentów (takich jak rządowy Program Budowy Dróg Krajowych lub MasterPlan dla Kolei). Do niektórych spośród tych różnic odniesiono się dokładniej w dalszej części niniejszego rozdziału.



Ryc. 5.3. Układ powiązań funkcjonalnych w roku 2030

Źródło: KPZK 2030

5.3 INWESTYCJE KOMPLEMENTARNE W KORYTARZU TEN-T BAŁTYK ADRIATYK

Dualny przestrzennie układ Korytarza Bałtyk-Adriatyk, obejmujący jednocześnie porty bałtyckie w rejonie Szczecina, jak i zatoki Gdańskiej, powoduje, że szczególnie istotną, a nie uwzględnianą w sieci bazowej TEN-T, inwestycją drogową, staje się **droga S5**. Jej przebieg zapewnia możliwość wewnętrznej integracji szlaków szeroko rozumianego Korytarza, daje możliwość istnienia alternatywnych tras przewozów (w wypadku kongestii lub zdarzeń losowych). Dzięki drodze S5 zapleczem portów w Gdańsku i Gdyni staje się także Polska zachodnia i dalej Czechy. Jednocześnie infrastruktura drogową tworząca zaplecze dla portów Szczecina i Świnoujścia odsuwa się od granicy niemieckiej obejmując dynamiczny gospodarczo region Wielkopolski. W KPZK 2030 powiązania Gdańsk-Poznań oraz Poznań-Wrocław mają rangę podstawową.

Istotną przesłanką uzasadniającą priorytetową i równoległą realizację drogi S5 jest analiza zmian w rozkładzie ruchu drogowego w latach 2000-2010. Prawie cały korytarz autostrady A1 (w roku 2010 gotowej tylko na odcinku Gdańsk-Nowe Marzy) odnotował wówczas znaczące przyrosty ruchu pojazdów ciężarowych. Wyjątkiem były bardzo niewielkie zmiany notowane na odcinku centralnym, bezpośrednio na północ od Łodzi. Ruch wyraźnie wzrastał natomiast na trasach z Torunia w stronę Warszawy i Poznania. Rósł również na całym gdańsko-warszawskim odcinku S7/DK7 oraz na odcinku Nowe Marzy – Bydgoszcz (DK5). Taka dynamika rozkładu ruchu dowodzi pośrednio, że

wysokie ogólne przyrosty na kierunku budowanej autostrady A1 nie są wynikiem zwiększonych przewozów między Trójmiastem a Polską południową (i/lub krajami położonymi na południe od Polski). W północnej części odpowiada za nie ruch z Gdańska w stronę Warszawy oraz Poznania, zaś w południowej ruch skośny z kierunku litewskiego oraz z Warszawy. Równoległe na uwagę zasługuje wzrost natężenia ruchu ze Szczecina w stronę Poznania, podobny do tego jaki notowany był na drodze DK3 między Gorzowem Wielkopolskim a Zieloną Górą. Oznacza on, że duża część potoków z zespołu portów Szczecin-Świnoujście kieruje się bardziej w stronę Polski centralnej, niż bezpośrednio na południe.

Wzmocnienie kierunku Gdańsk-Poznań-Wrocław odpowiada także rozkładowi miejsc koncentracji polskiego handlu zagranicznego zapewniając możliwość eksportu w stronę Europy południowo-zachodniej. Co więcej trasa ta jest zgodna z zapisami KPZK 2030, jako wzmacniająca integralność układu polskich metropolii oraz wspierająca wyjścia tranzytowe w kierunku Czech. Droga S5 na odcinku Nowe Marzy-Wrocław jest przewidziana do realizacji w bieżącej perspektywie finansowej (2014-2020). W chwili obecnej istnieją w standardzie dwujezdniowym jej fragmenty jedynie między Poznaniem a Gniezmem oraz między Rawiczem a Leszmem. Rozpoczyna się realizacja kluczowego odcinka od Wrocławia do Rawicza. Dla większości pozostałych fragmentów ogłoszone zostały przetargi. Wyjątkiem jest odcinek między Śmigłem a węzłem Mosina, który pozostaje w przygotowaniu.

Uzupełnieniem układu wiążącego segmenty korytarza Bałtyk-Adriatyk mogłaby być rozbudowa (ewentualnie do standardu drogi ekspresowej) fragmentu szlaku DK12 między Leszmem a Głogowem i drogą S3. Na drodze tej występują znaczne przyrosty ruchu pojazdów ciężarowych. Jest ona postulowana przez środowiska lokalne jako powiązanie Zagłębia Legnicko-Głogowskiego z Polską centralną. W układzie badanego korytarza pozwoliłaby ona na kanalizowanie ruchu z Gdańska i Poznania do przyszłego połączenia z siecią czeską w Lubawce, z pominięciem przeciążonego węzła wrocławskiego.

Odrębnym problemem jest południowy kraniec zachodniego segmentu korytarza Bałtyk-Adriatyk, a także wspomnianej wyżej drogi S5. Nie przewiduje on wyprowadzenia ruchu w stronę granicy czeskiej, w całości kierując go od Wrocławia autostradą A4 w stronę tras przecinających granicę w rejonie Bramy Morawskiej. Ocena sytuacji w tym regionie wymaga szerszej refleksji odnośnie **polско-czeskich powiązań transportowych**. Zgodnie z zapisami KPZK 2030 granicę polsko-czeską przecinają cztery osie powiązań funkcjonalnych, trzy o znaczeniu podstawowym (Warszawa-Wrocław-Praga, Łódź-Katowice-Ostrawa-Wiedeń i Kraków-Ostrawa-Praga) oraz jedna o znaczeniu uzupełniającym (Poznań-Wrocław-Brno-Wiedeń). Na podkreślenie zasługuje porównanie liczby osi powiązań z innymi krajami sąsiednimi, w tym zwłaszcza członkami Unii Europejskiej. Wskazuje ono, że silne (podstawowe) relacje międzynarodowe w roku 2030 będą, w przypadku Polski, miały miejsce na dwóch odcinkach granicznych: z Niemcami oraz Czechami. Oznacza to potrzebę istnienia większej liczby dwustronnych polsko-czeskich powiązań transportowych, które będą w miarę możliwości zdekoncentrowane przestrzennie (tak jak to ma miejsce na granicy polsko-niemieckiej). Zapisy te potwierdzają zmiany w rozkładzie natężenia ruchu, przejawiające się m.in. w znacznych przyrostach liczby pojazdów ciężarowych wyjeżdżających z Polski przez Kotlinę Kłodzką i Kudowę w stronę Pragi czeskiej. Ruch ten doprowadzony jest trasami z Wrocławia, ale także z Opola przez Nysę.

W chwili obecnej po stronie polskiej, poza istniejącym powiązaniem autostradowym w Gorzyczkach przewiduje się połączenie sieci drogowej Polski i Czech w Lubawce, gdzie droga ekspresowa S3 ma się połączyć z czeską trasą tej samej rangi prowadzącą dalej do Pragi. Pomimo istniejących uzgodnień strona czeska nie realizuje obecnie inwestycji na północ od miasta Hradec Kralove. W tych warunkach inwestycje polskie na południowym odcinku drogi S3 zostały podzielone na fragment Legnica-Bolków (dla którego ogłoszono już przetarg) oraz Bolków – Lubawka, którego realizacja pozostaje uzależniona od podjęcia realizacji przez stronę czeską (odcinek ten jest wymieniony w Dokumencie Implementacyjnym i wskazany do finansowania w ramach CEF pod warunkiem porozumienia strony polskiej i czeskiej w sprawie odcinka transgranicznego). Sam

przebieg południowego odcinka S3 budzi wątpliwości, gdyż główną przesłanką dla jego ustalenia było wyprowadzenie ruchu z drogi ekspresowej S3 (połączenie z autostradą A4 na zachód od Legnicy). Jest to pozostałością dawnych założeń o dominującym tranzytowym charakterze tej drogi. W rzeczywistości układ powiązań funkcjonalnych, a także rozkłady ruchu (zwłaszcza pojazdów ciężarowych) wskazują, że przyszły łącznik przez Lubawkę będzie wykorzystywany przede wszystkim przez ruch skośny z kierunku Polski Centralnej w stronę Pragi i dalej Europy Południowo-Zachodniej. Tym samym główny potok ruchu pokonywać będzie wyraźnie większą odległość, pozostawiając poza siecią podsudeckie ośrodki przemysłowe wraz z Wałbrzyską Specjalną Strefą Ekonomiczną. O rosnącym znaczeniu Wałbrzycha jako generatora ruchu świadczy przy tym duży przyrost liczby pojazdów ciężarowych (2005-2010) na drogach z tego miasta do Wrocławia oraz Legnicy. Problemy te dostrzeżono w KPZK 2030, w której oprócz S3 w obecnym przebiegu zaplanowano budowę łącznika Wrocław-Wałbrzych-Bolków (standard drogi ekspresowej).

Z punktu widzenia rozwoju analizowanego Korytarza Bałtyk-Adriatyk, jeszcze większą rolę wydaje się odgrywać postulowane w KPZK 2030 (a także w dokumentach strategicznych Województwa Dolnośląskiego) wyjście drogowe na kierunku Wrocław-Brno, przez Kotlinę Kłodzką. To właśnie tędy prowadzi najkrótsza trasa z portów Szczecina do Wiednia i dalej do portów adriatyckich. W dokumentach i opracowaniach związanych z podniesieniem rangi tego szlaku najczęściej wspomina się o drodze ekspresowej S5, jako przedłużeniu trasy z Bydgoszczy i Poznania. Na terenie Czech odcinek od miejscowości Moravska Trebova do Brna planowany jest jako droga ekspresowa R43 (obecnie droga I klasy I43), zaś jedynie na odcinku przez Dolní Lipka - Moravska Trebova (przecinającym Góry Orlickie) droga I43 zachowuje swój status drogi głównej także w dokumentach planistycznych. W tym miejscu zapisy dokumentu polskiego (KPZK 2030) i czeskich pozostają niezgodne. Drogi między Wrocławiem a Bolkowem oraz z Wrocławia do Kłodzka i Brna nie są uwzględnione nie tylko w Dokumencie Implementacyjnym, ale także w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych. Z punktu widzenia rozwoju Korytarza Bałtyk-Adriatyk celowe wydaje się przyspieszenie zwłaszcza drugiej spośród wymienionych inwestycji. Jednocześnie realizacja odcinka do przejścia w Lubawce (w obecnym przebiegu) powinna pozostać uzależniona od równoległych działań po stronie czeskiej. Jak dotąd plany realizacji odcinka przez Kotlinę Kłodzką znalazły się niestety jedynie w KPZK 2030.

Realizacja układu drogowego województwa dolnośląskiego w układzie planowanym obecnie po stronie polskiej (pomijając zapisy KPZK 2030) prowadzi ponadto do nadmiernej koncentracji ruchu na odcinku autostrady A4 pomiędzy Legnicą a Wrocławiem. Już po ukończeniu (w grudniu 2014) drogi ekspresowej S8 między Łodzią a Wrocławiem problem ten nasili się. Na wspomnianym odcinku spotkają się potoki równoleżnikowe (od strony granicy z Ukrainą i GOP do Niemiec), południkowe (badany korytarz Bałtyk-Adriatyk) oraz skośne (Warszawa-Wrocław-Praga). Dodatkowo ten właśnie odcinek jest pozbawiony pasów awaryjnych, co wraz z obowiązującym ograniczeniem prędkości powoduje, że będąc formalnie autostradą, nie spełnia od *de facto* standardów obecnie budowanych dróg ekspresowych. Rozwiązaniem problemu może okazać się, w przypadku możliwości technicznych, równoczesna budowa na tym odcinku trzeciego pasa ruchu i pasa awaryjnego. Błędem byłoby natomiast likwidowanie części istniejących węzłów. Ich gęstość powoduje, że droga może spełniać istotne funkcje także w ruchu regionalnym.

W części wschodniej badanego korytarza głównym problemem pozostają **połączenia na kierunku słowackim i węgierskim**. Obowiązujący układ tzw. korytarzy paneuropejskich, a w ślad za nim sieć bazowa TEN-T przewiduje rozdzielenie korytarza na fragmenty przecinające granicę polsko-czeską (Brama Morawska) i polsko-słowacką (w Beskidach w rejonie Zwardonia). Jest to następstwo sytuacji geopolitycznej jaka miała miejsce na początku lat 90-tych XX wieku, bezpośrednio po rozpadzie dawnej Czechosłowacji. W warunkach akcesji Polski, Czech i Słowacji do Unii Europejskiej realizacja dwóch równoległych korytarzy transportowych (drogowych i kolejowych) stała się problematyczna. Mimo to strona słowacka jest zaawansowana w budowie drogi ekspresowej od Żyliny (autostrada D1) do Zwardonia/Skalite, podczas gdy równoległe powiązanie słowacko-czeskie z

Ostrawą nie jest jeszcze realizowane. Po stronie polskiej budowa drogi ekspresowej S69, wraz z fragmentem drogi S1 Bielsko-Biała-Cieszyn spowodowała powstanie izolowanego podsystemu dróg ekspresowych niespójnych z krajowym układem dróg szybkiego ruchu. Niespójność ta pozostanie zachowana także po roku 2020 ponieważ **droga S1** na odcinku od wschodniej obwodnicy konurbacji górnośląskiej do Bielska-Białej nie znalazła się na wysokiej pozycji w rankingu priorytetów zawartym w Dokumentie Implementacyjnym (daje jej to potencjalnie pozycję inwestycji rezerwowej). Budowa północnego fragmentu S1 (obecnie standard ekspresowy jednojezdniowy oraz standard GP) oraz modernizacja części południowej (silnie zdekapitalizowana stara droga ekspresowa 2x2) są w tym wypadku bardzo ważnymi inwestycjami komplementarnymi, zapewniającymi m.in. ominięcie wąskich gardeł, jakie może powodować kongestia wewnątrz konurbacji górnośląskiej (powstanie, wraz z istniejącym już fragmentem A1, *quasi* „obwodnicy” północnej Górnego Śląska)⁴.

Z punktu widzenia powiązań międzynarodowych jeszcze istotniejszy jest brak połączeń drogowych w środkowej części pogranicza polsko-słowackiego na kierunku Warszawa-Budapeszt w ciągu obecnej drogi DK7/S7. Droga S7 jako łącząca Gdańsk z Warszawą i Krakowem oraz Karpatami stanowi jedną z najbardziej obciążonych tras w kraju. Jej oddziaływanie (analizowane m.in. za pomocą miar dostępności przestrzennej) jest porównywalne z oddziaływaniem autostrady A1. Obciążenie ruchem jest przy tym bardziej równomierne niż na A1. W kategorii pojazdów ciężarowych wysokie natężenia, a także wysokie przyrosty ruchu występują między Warszawą a Kielcami. Ich ograniczenie na dalszych odcinkach południowych jest wynikiem jakości infrastruktury oraz braku obwodnicy Krakowa w układzie północ-południe. Między Krakowem a granicą słowacką w Chyżnem ruch ciężarowy ponownie się zwiększa i wykazuje także znaczną dynamikę (2000-2010).

W chwili obecnej na trasie Warszawa-Chyżne zbudowana została droga ekspresowa na odcinkach Grójec–Jedlińsk, Skarżysko-Kamienna–Kielce (wraz obwodnicą) oraz Myślenice–Lubień. Prace budowlane podjęte zostały na fragmencie obwodnicy Krakowa oraz między Radomiem a Skarżyskiem, a także między Kielcami a południową granicą województwa świętokrzyskiego. Ogłoszono przetarg na odcinek stanowiący obwodnicę Radomia, a w przygotowaniu znajduje się przetarg na kosztowny, górski odcinek Lubień–Rabka. Na wysokiej pozycji rankingu Dokumentu Implementacyjnego znalazł się ponadto także odcinek wylotowy z Warszawy (lotnisko Okęcie–Grójec). Dokument Implementacyjny zakłada także realizację szlaku od granicy z województwem świętokrzyskim do Krakowa (wraz z obwodnicą). Aktualny stopień przygotowania tego ostatniego odcinka nie pozwala jednak zakładać, że powstanie on przed rokiem 2020. Obecne programy nie przewidują podczas bieżącej perspektywy finansowej modernizacji fragmentu tzw. Zakopianki między Krakowem a Myślenicami, co wiąże się z dużymi trudnościami trasowania (urozmaicona rzeźba w warunkach strefy poddanej silnej suburbanizacji). Ostatni przygraniczny odcinek drogi DK7 (Rabka–Chyżne) nie znajduje się nawet w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych z 2004 r. Jak dotąd został on wzmiankowany jedynie w KPZK2030. Po stronie słowackiej od Chyżnego do autostrady D1 (Martin) konsekwentnie realizowane są obwodnice miast powstające w standardzie drogi ekspresowej jednojezdniowej. Na dalszych odcinkach istnieje fragment dwujezdniowej drogi ekspresowej między Bańską Bystrzycą a Zwoleniem oraz węgierska droga ekspresowa wprowadzająca ruch do Budapesztu. Budapeszt, podobnie jak Wiedeń posiada obecnie pełne autostradowe skomunikowanie z portami Morza Adriatyckiego (dwoma szlakami przez terytorium Chorwacji lub Słowenii).

Reasumując znaczenie drogi Warszawa-Kraków-granica Słowacka wydaje się istotniejsze dla relacji w korytarzach północ-południe niż połączenia ze Słowacją w Beskidzie Śląskim. Dotyczy to w pierwszej kolejności transportu drogowego. Docelowo kierunek Gdańsk-Warszawa-Kraków-

⁴ Wykonawca bazował na delimitacji z wykorzystaniem Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study 2nd Progress Report, w którym w korytarzu TEN-T Bałtyk-Adriatyk nie wyodrębniono odcinka S1 Pyrzowice-Katowice. Odcinek ten pojawił się dopiero w trzecim Progress Report czyli w momencie gdy prace nad niniejszym raportem były mocno zaawansowane.

Budapeszt stanowić powinien równorzędne alternatywne ramię badanego korytarza. W pierwszym etapie ważne jest jednak doprowadzenie inwestycji drogowych przynajmniej do Krakowa.

Innym problemem na kierunku wschodniej nitki korytarza Bałtyk-Adriatyk pozostaje obejście Warszawy w ciężarowym ruchu samochodowym. W chwili obecnej, zależnie od sytuacji drogowej w stolicy (ograniczenia związane m.in. z realizacją inwestycji w ciągu S8), ruch ten, w mniejszym lub większym stopniu, korzysta z tzw. obwodnicy zewnętrznej poprowadzonej drogami DK50 i D62. Biorąc pod uwagę opóźnienie w budowie odcinka S7 Płońsk-Warszawa należy sądzić, że koncentracja ruchu na fragmencie obwodnicy zewnętrznej z Płońska przez Wyszogród i Sochaczew do autostrady A2 w Żyrardowie (węzeł Wiskitki) oraz drogi S8 w Mszczonowie, będzie wzrastać. Droga ta została efektywnie zmodernizowana (naprzemienny układ 1x2) tylko na odcinku Wiskitki – Mszczonów. Jej dalsza modernizacja jest istotną inwestycją komplementarną dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk, a równolegle również dla Korytarza Morze Północne-Bałtyk (północne obejście Warszawy z kierunku Via Baltica). W KPZK 2030 wskazano na potrzebę podniesienia rangi „obwodnicy zewnętrznej” stolicy, nawet do poziomu autostrady. W chwili obecnej istotne wydaje się, aby ewentualne podejmowane inwestycje uwzględniały możliwość potencjalnej dalszej rozbudowy przynajmniej do poziomu drogi ekspresowej na wybranych odcinkach. Decyzje o ewentualnej większej inwestycji powinny być podjęte po ukończeniu wewnętrznej ekspresowej obwodnicy Warszawy i ponownej analizie rozkładów ruchu. Już teraz można jednak zakładać, że pewne ograniczenia w ruchu ciężkim na budowanej obecnie obwodnicy ekspresowej mogą zostać utrzymane (np. w godzinach dojazdów do pracy), a także, że do kierowania się ruchem obwodnicą zewnętrzną może skłaniać pojawienie się kongestii w rejonie stolicy (zwłaszcza na wylotowym odcinku autostrady A2).

W **infrastrukturze kolejowej** najważniejszym szlakiem komplementarnym do badanego korytarza wydaje się być dwutorowa, zelektryfikowana linia kolejowa nr 273 (tzw. **magistrala nadodrzańska**), łącząca Wrocław ze Szczecinem przez Głogów, Zieloną Górę, Rzepin, Kostrzyn. Zaliczana jest do sieci AGC/AGTC, stanowiąc fragment korytarza C-E 59. Linia pozwala na częściowe odciążenie węzła poznańskiego z ruchu towarowego. Dotyczy to bezpośredniej relacji GOP - porty w Szczecinie i Świnoujściu, jak również połączeń GOP i Wrocławia z polsko-niemieckimi punktami granicznymi: Gubin / Guben (styk z linią nr 358 w Czerwieńsku) oraz Kunowice / Oderbrücke (styk z linią nr 3 w Rzepinie). Linia ta jest częścią kolejowego korytarza towarowego nr 5 (Rozporządzenie UE 2010/913). Aktualny stan techniczny magistrali nadodrzańskiej nie jest zadowalający. Wg danych z 2014 r., prędkości dla składów towarowych na większości trasy Wrocław - Szczecin oscylują w zakresie 30-70 km/h. Jedynie na krótkim fragmencie na południe od Gryfina (Lisie Pole - Krzywin Gryfiński; długość 7 km) dopuszczalna prędkość wynosi 100 km/h (tylko na jednym z torów!).

Drugim godnym uwagi szlakiem komplementarnym jest fragment linii kolejowej nr 201 Nowa Wieś Wielka - Gdynia Port, na niezelektryfikowanym odcinku **Maksymilianowo - Gdynia Główna**. Jest to północna część wybudowanej w latach 20. XX w. magistrali węglowej. Obecnie wchodzi ona w skład korytarza C-E 65 (AGC/AGTC). Między stacjami Maksymilianowo a Gdańskiem Osową linia jest jednotorowa. Posiada bardzo korzystny przebieg z punktu widzenia dostępu do portu morskiego w Gdyni. Linia umożliwia przeniesienie części przewozów towarowych z ważnego dla ruchu pasażerskiego odcinka Bydgoszcz - Tczew (linia nr 131) i ominięcie „wąskich gardeł” występujących między Tczewem a Gdańskiem oraz w ciągu komunikacyjnym Gdańsk - Gdynia. Brak elektryfikacji oraz jeden tor na znacznej jej długości zdecydowanie ogranicza aktualne zdolności przepustowe. Nie zmienia to faktu, że już obecnie linia jest bardzo ważna dla towarowego transportu intermodalnego (por ryc. 2.12). Elementem uzupełniającym ten szlak komplementarny jest niezelektryfikowany dwutorowy odcinek Czersk - Starogard Gdański - Tczew (linia nr 203), przebiegający równolegle do linii Bydgoszcz - Tczew. Obecny układ sieci kolejowej nie pozwala na bezpośredni zjazd składów z linii 201 na 203. Konieczna jest dwukrotna zmiana czoła pociągu (w Szlachcie i Czersku) lub jazda okrężna ze zmianą czoła w Bąku, co wydłuża koszt i czas przewozu. Linie te są częścią kolejowego korytarza towarowego nr 5 (Rozporządzenie UE 2010/913) i będą, zgodnie z Dokumentem Implementacyjnym, modernizowane jako projekty morskie.

Podsumowując należy wymienić, w ujęciu etapowym kilka inwestycji o wysokim stopniu komplementarności, służących lepszemu wykorzystaniu polskiego odcinka Korytarza Bałtyk-Adriatyk oraz zwiększających efekt sieciowy w skali krajowej i europejskiej. Spośród inwestycji planowanych do realizacji w bieżącej perspektywie finansowej (2014-2020) są to **[etap 1 A]**:

- droga ekspresowa S5 na odcinku Nowe Marzy-Gniezno oraz Poznań-Wrocław;
- droga ekspresowa S7 na odcinku Warszawa-Grójec;
- droga ekspresowa S7 na odcinku Radom-Kraków i Lubień-Rabka;
- droga ekspresowa S3 na odcinku Legnica-Lubawka;
- rewitalizacja linii kolejowej nr 273 (magistrali nadodrzańskiej) na odcinku Wrocław - Szczecin;
- łącznica kolejowa Łąg - Łąg Południowy pomiędzy liniami nr 201 i 203.

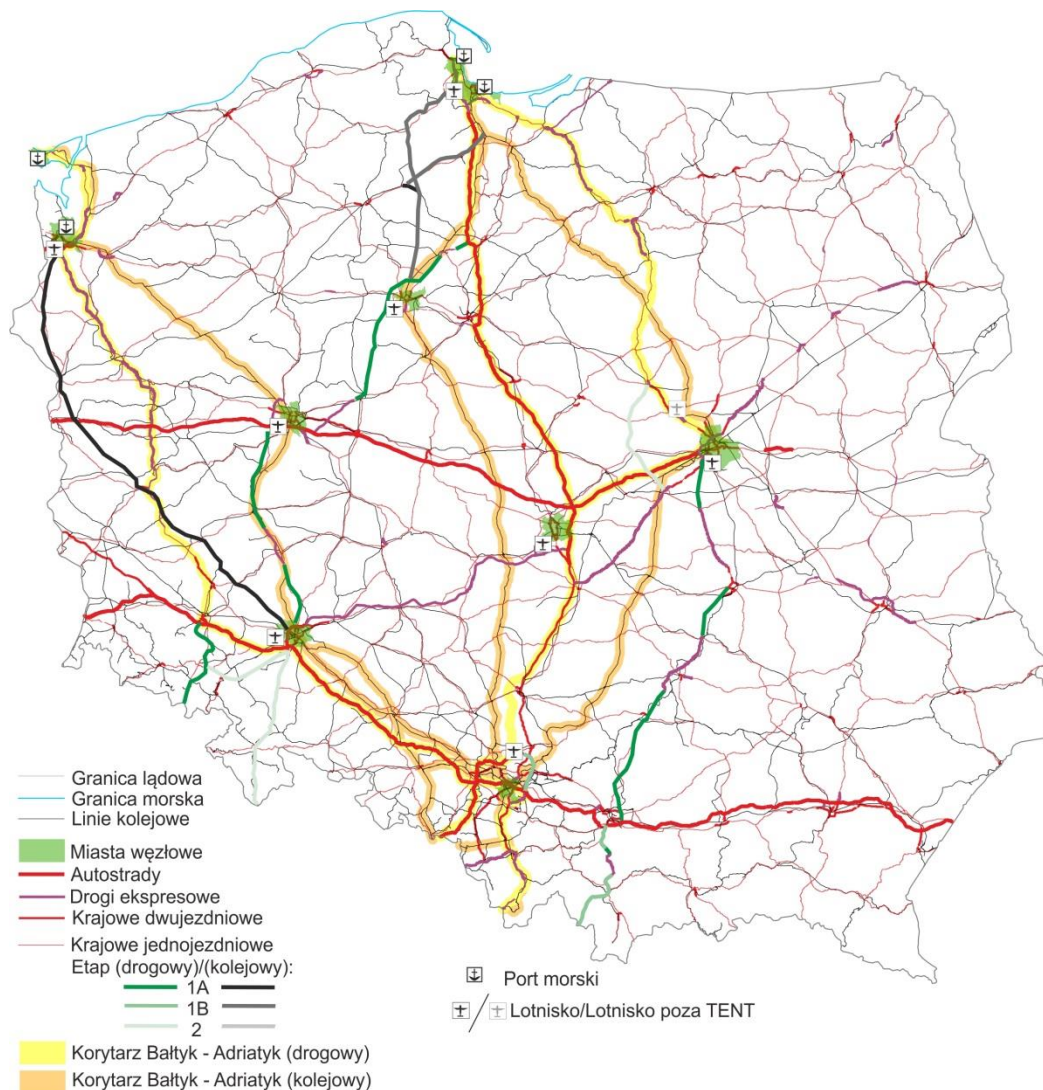
Ponadto celowe wydaje się przyspieszenie innych inwestycji planowanych w programach rządowych i lub w KPZK 2030, ale nie przewidywanych obecnie do realizacji przed rokiem 2020. Dotyczy to w pierwszej kolejności **[etap 1B]**:

- drogi ekspresowej S1 na odcinku Pyrzowice-autostrada A4;
- drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków-Myślenice;
- drogi ekspresowej S7 na odcinku Rabka - Chyżne (wymieniona tylko w KPZK 2030);
- budowy dodatkowego toru szlakowego na linii kolejowej nr 201, na odcinku Maksymilianowo - Kościerzyna - Gdańsk Osowa oraz elektryfikacji linii między Maksymilianowem a Gdynią Główną;
- elektryfikacji linii nr 203 na odcinku Łąg - Tczew.

Do rozważenia jako istotne w kolejnych latach (po roku 2020) wydają się także następujące inwestycje wymienione obecnie jedynie w KPZK 2030 **[etap 2]**:

- droga ekspresowa Wrocław – Kłodzko – Brno;
- droga ekspresowa Wrocław-Wałbrzych-Bolków;
- zewnętrzna obwodnica Warszawy na odcinku Mszczonów-Płońsk (standard drogi ekspresowej).

Spośród potencjalnych innych inwestycji (nie wymienionych w KPZK 2030) na uwagę [w ramach etapu 2] zasługują postulat budowy odcinka drogi ekspresowej S12 z Leszna do Głogowa i połączenia z droga S3 (z możliwością przedłużenia do autostrady A4).



Ryc. 5.4. Ujęcie etapowe inwestycji o wysokim stopniu komplementarności, służących lepszemu wykorzystaniu polskiego odcinka Korytarza Bałtyk Adriatyk

Nie podjęcie równoległych inwestycji wymienionych w powyższych zestawieniach może skutkować negatywnymi skutkami w postaci:

- nadmiernej kongestii na niektórych fragmentach sieci drogowej wywołanej koncentracją ruchu na z różnych korytarzy międzynarodowych na trasach pełniących równocześnie istotną rolę wewnętrzną, w tym obsługujących dojazdy do pracy w aglomeracjach (w szczególności na autostradzie A4 między Legnicą i Wrocławiem oraz na autostradzie A2 między Łodzią i Warszawą);
- nadmiernej kongestii na sieci kolejowej w obrębie Trójmiasta (równoległe wykorzystanie przez transport towarowy obsługujący porty kontenerowe oraz przez ruch pasażerski międzyaglomeracyjny i wewnątrzaglomeracyjny) na odcinku Gdańsk-Tczew i Maksymilianowo-Gdynia;
- wystąpieniem wąskiego gardła drogowego w rejonie konurbacji górnośląskiej;
- niewykorzystaniem znacznych inwestycji podjętych na Śląsku Żywieckim i Cieszyńskim (drogi ekspresowe S1 i S69) poprzez ich oderwanie od głównej krajowej sieci drogowej;

- marginalizacją transportową podsudeckich ośrodków przemysłowych, w tym wałbrzyskiej SSE;
- brakiem elastycznej komplementarności zespołów portów Gdańska i Szczecina w zakresie ich zaplecza krajowego i międzynarodowego;
- osłabieniem roli Poznania jako kluczowego węzła transportowego.

W tabeli 5.1 zestawiono ponadto problemy związane z dostępnością korytarza ze strony ważnych generatorów ruchu na terenie kraju, podając jednocześnie potencjalne inwestycje zwiększających efekt sieciowy dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk na poziomie regionalnym (*secondary networks*).

Tabela 5.1. Inne inwestycje zwiększające efekt sieciowy korytarza Bałtyk-Adriatyk

Problem	Inwestycje/ rozwiązania
Dostępność portu w Policach	Północna obwodnica Szczecina na przedłużeniu drogi ekspresowej S6 z mostem na Odrze
Dostępność regionów turystycznych Pomorza Zachodniego	Stała przeprawa między wyspami Wolin i Uznam, Budowa zachodniego odcinka drogi ekspresowej S6 Goleniów-Kołobrzeg (przetarg ogłoszony w 2014 r.)
Włączenie Jeleniej Góry w układ korytarza	Budowa łącznika ekspresowego Bolków-Jelenia Góra (planowany w KPZK 2030)
Włączenie Wałbrzyska i wałbrzyskiej SSE w układ korytarza	Do czasu budowy drogi ekspresowej Wrocław-Bolków, modernizacja drogi DK35
Włączenie zachodniej Wielkopolski w układ korytarza	Budowa fragmentów drogi ekspresowej S11 (obwodnice Jarocina i Ostrowca – rozpisane przetargi; węzeł z droga S8 w Kępnie)
Dostępność regionów turystycznych Pomorza Gdańskiego	Nowa obwodnica Trójmiasta w ciągu S6 (planowana w obecnej perspektywie) Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiasta (OPAT)
Włączenie Olsztyna w układ korytarza	Budowa drogi ekspresowej S51 Olsztynek-Olsztyn wraz z obwodnicą Olsztyna (przetarg rozpisany w roku 2014)
Włączenie Płocka w układ korytarza	Modernizacja drogi krajowej DK60 Płock-węzeł Kutno Północ na A1 Docelowo zmiana przebiegu planowanej drogi ekspresowej S10, tak aby obsługiwała ośrodek płocki
Dostępność karpaccich regionów turystycznych	Budowa drogi dwujezdniowej klasy GP Rabka - Zakopane Modernizacja drogi Żywiec-Ujsoły (granica słowacka)

Od **strony finansowej** najważniejszym źródłem zasilania wymienionych inwestycji komplementarnych w najbliższej perspektywie pozostaną środki strukturalne Unii Europejskiej. Jednocześnie zwiększenie skali inwestycji przed rokiem 2020 z wykorzystaniem tych środków będzie trudne z uwagi na już przewidywaną skalę inwestycji oraz biorąc pod uwagę wymagania związane z modalnym rozkładem interwencji. Można także zakładać, że po roku 2020 zakres wsparcia ze strony UE będzie wyraźnie mniejszy, a ograniczenia w przeznaczaniu tych środków na inwestycje drogowe będą większe. W tych warunkach konieczne jest rozważenie innych sposobów finansowania. Oprócz bezpośredniego finansowania z budżetu państwa (lub z Funduszu Drogowego), należą do nich:

- wykorzystanie kapitału prywatnego w formule Partnerstwa Publiczno-Prywatnego,
- ewentualne finansowanie ze środków samorządów (przy wykorzystaniu środków UE w tych województwach, które pozostaną na poziomie PKB poniżej 75% średniej unijnej), przede wszystkim dla dróg wojewódzkich, np. DW 945 Żywiec-Korbielów), a także w wyjątkowych przypadkach – przy zmianie kategorii drogi z krajowej na wojewódzką (aktualnie drogi równoległe do budowanych dróg ekspresowych przyjmują status dróg gminnych podczas gdy ze względu na swoją rangę w układzie dróg powinny stawać się drogami wojewódzkimi),

- korzystanie z mechanizmu CEF (o ile będzie on kontynuowany).

Zadania które mogą korzystać z alternatywnych sposobów finansowanie zestawiono w tabeli 5.2.

Tabela 5.2. Alternatywne sposoby finansowania zadań mogących służyć wzmocnieniu efektu sieciowego korytarza Bałtyk-Adriatyk (przykłady)

Źródło finansowania	Inwestycje
Formuła PPP	Fragment zewnętrznej obwodnicy Warszawy Połączenie stałe Wolin-Uznam
Mechanizm CEF*	Droga ekspresowa S3 Legnica-Lubawka Droga ekspresowa Wrocław-Brno przez Kotlinę Kłodzką Droga ekspresowa S7 Rabka-Chyżne
Udział samorządowych	środków Droga DW 945 Żywiec-Korbielów

*w przypadku zmian w zakresie sieci kompleksowej TEN-T.

Analizując inne działania mogące służyć lepszemu wykorzystaniu korytarza Bałtyk-Adriatyk wymienić należy w pierwszej kolejności problem właściwej **lokalizacji węzłów** na autostradach i drogach ekspresowych. Bazowo odległości między węzłami są określone w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43 poz. 430 z późn. zm.). Jak pokazała praktyka (w tym badania dostępności przestrzennej; por. Komornicki i in. 2013a), na niektórych odcinkach węzły lokalizowane są rzadko, co ogranicza pozytywny wpływ inwestycji na rozwój regionalny i lokalny, a także zmniejsza ogólny efekt sieciowy. Dotyczy to przede wszystkim autostrad (np. centralny odcinek A1), ale także niektórych dróg ekspresowych (północny odcinek S3). W innych wypadkach dostępność do tras ograniczona jest poprzez przyjęty system poboru opłat i brak bezpośrednich połączeń z sąsiednimi dużymi ośrodkami miejskimi (Toruń z A1 od strony południowej, Jaworzno z A4). Budowa węzłów przystosowanych do tradycyjnego poboru opłat prowadzi ponadto do podniesienia kosztów inwestycji oraz ogranicza płynność ruchu na styku najważniejszych tras (np. A2 i S3 w Jordanowie). Z drugiej strony warto zaznaczyć, że w opinii Departamentu Dróg i Autostrad Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju nowelizacja rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430, z późn. zm.) nie jest konieczna. Regulacje zawarte w § 9 tego rozporządzenia dopuszczają zmniejszenie minimalnej odległości między węzłami np. w granicach lub sąsiedztwie dużego miasta, czyli na obszarach, na których zapotrzebowanie na węzły jest większe. W pozostałych przypadkach istnieje możliwość zlokalizowania obok siebie węzłów w odległościach mniejszych niż przewiduje to rozporządzenie przy zastosowaniu procedury odstępowstwa, określonej w art. 9 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r. poz. 1409, z późn. zm.). Należy jednak pamiętać, że podstawą jest racjonalność ekonomiczna, bowiem budowa węzła wiąże się z dużymi kosztami.

Drugim istotnym działaniem jest konsekwentne obejmowanie systemem Via Toll tras równoległych do autostrad i dróg ekspresowych, tak aby uniemożliwić ucieczkę ruchu z nowopowstających odcinków.

Ponieważ budowa dróg ekspresowych w wielu przypadkach przebiega także po nowym śladzie, ważnym problemem systemowym jest, w tym kontekście, status dawnej drogi krajowej. Przekazywanie jej lokalnym władzom samorządowym budzi sprzeciw nowych włodarzy, a ponadto utrudnia skuteczną politykę zapobiegania ucieczce ruchu z dróg płatnych. Rozwiązaniem byłoby

pozostawianie dawnych dróg jako krajowych (odcinki bardziej odległe geograficznie od nowego przebiegu) lub przekazywanie ich samorządom wojewódzkim, z jednoczesną możliwością obejmowania wybranych dróg wojewódzkich systemem Via Toll. Alternatywnym rozwiązaniem jest ograniczanie ruchu pojazdów ciężkich na starych drogach, co jednak może okazać się niekiedy barierą dla rozwoju lokalnego (dojazdy do przedsiębiorstw i terenów inwestycyjnych).

6. IDENTYFIKACJA BARIER INFRASTRUKTURALNYCH, OPERACYJNYCH I ADMINISTRACYJNYCH ORAZ DZIAŁAŃ O CHARAKTERZE HORYZONTALNYM

6.1 BARIERY I DZIAŁANIA – ZAŁOŻENIA ANALIZY

Przedmiotem badania było również zidentyfikowanie działań o charakterze horyzontalnym, w tym działań organizacyjnych, które przyczynią się do utworzenia korytarza sieci bazowej TEN-T w jego części przebiegającej przez obszar Polski, z uwzględnieniem odcinków transgranicznych. Do działań tych należą przede wszystkim działania mające na celu likwidację lub ograniczenie fizycznych, technicznych, operacyjnych lub administracyjnych barier w obrębie poszczególnych gałęzi transportu i między nimi.

Bariera w **transporcie drogowym** są relatywnie dobrze rozpoznane. Dostęp środków w ramach Programów Operacyjnych Unii Europejskiej spowodował, że w bardziej wyraźny sposób ujawniły się pozafinansowe ograniczenia rozwoju infrastruktury. Mają one wymiar zarówno fizyczny (w tym związany z szeroko rozumianym środowiskiem geograficznym), jak też instytucjonalny. Dodatkowej wiedzy na ten temat dostarczyła ocena działań inwestycyjnych w dotychczasowych okresach programowania (2004-2006 i 2007-2013).

W **transporcie kolejowym** skala barier (zwłaszcza instytucjonalnych) jest większa. Stanowią one niekiedy zagrożenie dla efektywnego wydatkowania środków z funduszy Unii Europejskiej. Także i w tym przypadku mamy do czynienia ze znaczną poprawą merytorycznego rozpoznania (dokonanego m.in. w Dokumencie implementacyjnym). W transporcie intermodalnym identyfikacja barier i problemów o charakterze fizycznym (infrastrukturalnym), technicznym, operacyjnym oraz administracyjnym jest relatywnie trudna ze względu na dynamikę tego sektora i fakt, iż niektóre bariery, które jeszcze parę lat temu były wyraźne dziś dzięki rozwojowi przewozów intermodalnych – straciły na znaczeniu (Raport Zespołu nr 2 Rady ds. Transportu Intermodalnego... 2013).

Poniżej podstawowe typy barier zostały wypunktowane przy zachowaniu podziału na bariery infrastrukturalne i techniczne oraz operacyjne i administracyjne. Ich zwięzły opis uzupełniono o rekomendacje zawierające propozycje działań o charakterze horyzontalnym, mogące sprzyjać poprawie sytuacji w odpowiednim zakresie.

6.2 IDENTYFIKACJA BARIER I DZIAŁAŃ INFRASTRUKTURALNYCH

Transport drogowy

Do najważniejszych **barier o charakterze infrastrukturalnym i technicznym** w transporcie drogowym należą:

- wąskie gardła, szczególnie w rejonie aglomeracji miejskich;
- przeszkody naturalne podnoszące koszty inwestycji, zwłaszcza w obszarach górskich;
- konflikty nowych inwestycji z ochroną środowiska.

Wąskie gardła systemu

Istnienie wąskich gardeł systemu drogowego zostało szczegółowo opisane w poprzednich rozdziałach niniejszego raportu. Oceniając sytuację w tym zakresie na poziomie ogólniejszym należy stwierdzić, że barierą dla uzyskania odpowiedniego efektu sieciowego pozostaje w Polsce (w tym w obrębie korytarzy bazowych sieci TEN-T) **rozcłonkowanie podejmowanych inwestycji**. Tylko kilka dłuższych szlaków zostało ostatecznie domkniętych w perspektywie finansowej 2007-2013. Co więcej odcinki niezrealizowane w dużej części położone są w sąsiedzie dużych miast, gdzie ruch towarowy i osobowy dalekobieżny spotykają się z dojazdami do pracy. W przypadku badanych korytarzy tego typu sytuacja występuje w pierwszej kolejności w Warszawie (odcinki wlotowe w ciągach dróg ekspresowych S7 i S8), a w drugiej kolejności konurbacji górnośląskiej (brak kluczowego fragmentu autostrady A1 na odcinku od Pyrzowic do Częstochowy). Drugim istotnym typem wąskich gardeł są połączenia sieci drogowej z portami morskimi, w tym zwłaszcza z terminalami kontenerowymi. Problem ten dotyczy m.in. odcinka drogi ekspresowej S3 Goleniów-Świnoujście oraz układu drogowego w sąsiedztwie portu w Gdyni.

Kolejnym istotnym elementem jest **kolejność podejmowanych inwestycji**, która powoduje przemieszczanie się potoków ruchu pomiędzy poszczególnymi drogami, w ślad za najkrótszymi ścieżkami przejazdu pomiędzy metropoliami i innymi ośrodkami. Przesunięcia te były już widoczne przy porównaniu rozkładów ruchu w GPR 2005 i 2010, pomimo, że zakres dużych inwestycji nie był jeszcze wówczas tak znaczny jak w kolejnych latach. Pełnej oceny w tym zakresie będzie można dokonać po wykonaniu i opublikowaniu wyników z GPR 2015. Nie zmienia to faktu, że już dziś możliwe jest zidentyfikowanie wąskich gardeł wynikających z nadmiernej koncentracji ruchu na niektórych trasach szybkiego ruchu (autostrady, drogi ekspresowe) oraz szlakach do nich prowadzących. W ciągu korytarza Bałtyk-Adriatyk należą do nich przede wszystkim odcinki A2 Warszawa-Stryków oraz A4 Wrocław – Legnica i Gliwice-Kraków. Możliwe jest także zidentyfikowanie miejsc, w których układ szlaków drugiego rzędu oraz rozmieszczenie węzłów determinują powstawanie kongestii w sąsiedztwie korytarza. Sytuację taką obserwujemy m.in. w Łodzi (wjazd od strony węzła Stryków), Toruniu (brak wjazdu z węzła Czerniewice), Trójmieście (dostęp do obwodnicy z Gdyni i Sopotu).

Wąskie gardła w sieci drogowej tworzy także przyjęty ręczny **system poboru opłat**. Rozwiązaniem problemu jest planowany system elektroniczny. Do czasu jego wprowadzenia należy się jednak liczyć z powstawaniem kongestii na autostradach płatnych (zwłaszcza na odcinkach A1 i A4). Jednocześnie nierównomierne wprowadzanie systemu Via Toll w ruchu ciężarowym skutkuje powstawaniem lokalnych wąskich gardeł na drogach nie objętych systemem (tworząc jednocześnie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz przyczyniając się do dekapitalizacji sieci dróg niższego rzędu).

Działania. Już na poziomie KPZK 2030 stwierdzono, że kolejność powstawania najważniejszych szlaków drogowych w Polsce nie jest wynikiem realnego popytu (ze strony powiązań funkcjonalnych i/lub notowanego natężenia ruchu), tylko stanu przygotowania inwestycji oraz czynników o charakterze politycznym. W koncepcji zaproponowane zostało etapowanie inwestycji transportowych (jako alternatywa do określania ich układu docelowego). Przejawem praktycznego zastosowania takiego podejścia jest obecny Dokument Implementacyjny do SRT 2020, w którym dokonano klasyfikacji punktowej poszczególnych odcinków. Pomimo przełomowego charakteru tego dokumentu należy wskazać na mankamenty zastosowanej metody, wynikające głównie z subiektywnego podziału tras na poszczególne odcinki, a także z niedoceny roli inwestycji transportowych jako narzędzia polityki regionalnej. Tym samym w przyszłości celowe wydaje się udoskonalenie stosowanej metody oceny inwestycji, m.in. poprzez włączenie do niej symulacji z wykorzystaniem Wskaźnika Dostępności Drogowej. Jego nowa wersja jest aktualnie opracowywana przez IGiPZ PAN na potrzeby MIR.

W kontekście właściwego doboru priorytetów istotne jest dążenie do **ograniczenia nadmiernej koncentracji ruchu** na wymienionych wyżej odcinkach sieci drogowej. Oznacza to dodatkowe wskazanie dla niektórych inwestycji zarówno już przewidywanych w sieci bazowej (np. droga S7 Gdańsk-Warszawa jako element odciążający odcinek Warszawa-Łódź w połączeniu funkcjonalnym Warszawa-Gdańsk), jak i proponowanych w sieci komplementarnej (odcinek S7 Warszawa-Kraków, a także alternatywne wyprowadzenia ruchu do Czech z Wrocławia).

Działaniem ograniczającym powstawanie kongestii w sąsiedztwie dróg szybkiego ruchu stanowiących element korytarza Bałtyk-Adriatyk jest większa **dbałość o prawidłową lokalizację węzłów**, a w niektórych miejscach także zwiększenie ich gęstości (z ewentualną zmianą Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie).

Innym kierunkiem działania służącym likwidacji wąskich gardeł (zwłaszcza tych spowodowanych wysokim natężeniem ruchu) wydaje się rozważenie **wykorzystania formuły PPP**, w przypadku inwestycji planowanych na okres po roku 2020 (prawdopodobne radykalne zmniejszenie napływu środków UE na rozbudowę dróg).

Ważnym działaniem jest rozwiązanie **problemu poboru opłat drogowych** w ruchu zarówno osobowym jak i towarowym. W ujęciu ogólnym problematyczne pozostaje pobieranie opłat za przejazd pojazdów osobowych autostradami i nie pobieranie ich na drogach ekspresowych. Nie ma to uzasadnienia biorąc pod uwagę zarówno obecne różnice w standardzie technicznym jak i w koszcie budowy obu kategorii dróg. Wprowadzenie poboru elektronicznego (lub opłaty winietowej) powinno być dogodnym momentem do podjęcia dyskusji na ten temat. System elektroniczny ma silne uzasadnienie jako podstawa do ewentualnych dalszych rozwiązań typu *road pricing*. Jednocześnie jego powodzenie uwarunkowane jest pełną współpracą z operatorami odcinków koncesyjnych.

Przeszkody naturalne

Niska efektywność ekonomiczna inwestycji w obszarach przygranicznych, w szczególności na styku obszaru Polski oraz Czech i Słowacji, jest związana z barierami o charakterze naturalnym (**pasma górskie**). Generuje to wysokie koszty inwestycyjne. Jednocześnie niektóre spośród szlaków o charakterze transgranicznym spełniają równolegle ważne funkcje wewnętrzne w kraju. Zapewniają one poprawę dostępności izolowanych obszarów peryferyjnych, a także służą obsłudze ruchu turystycznego (niekiedy o charakterze masowym, jak w przypadku drogi S7 z Krakowa do Rabki). Powinno to mieć wpływ na ustalanie optymalnych przebiegów odcinków transgranicznych, tak by ponoszone znaczne nakłady służyły równolegle powiązaniom europejskim w ramach sieci TEN-T oraz zaspokojeniu popytu krajowego, a nawet regionalnego. Na obszarach górskich problem właściwego doboru priorytetów nabiera tym samym szczególnego znaczenia. W chwili obecnej w korytarzu Bałtyk-Adriatyk problem ten występuje na drodze S69 (z Polski na Słowację). Rozważając inwestycje komplementarne dotyczy on także szlaku S3 z Legnicy przez Lubawkę do Czech, drogi S7 z Krakowa na Słowację przez Chyżne oraz ewentualnego szlaku Wrocław-Brno przez Kotlinę Kłodzką.

Innym rodzajem przeszkód naturalnych są elementy **sieci hydrograficznej**. W ciągach transportowych Korytarza Bałtyk-Adriatyk powstały już najważniejsze inwestycje tego typu (mosty na Wiśle na autostradzie A1). Jednocześnie braki w mostach na innych drogach mogą ograniczać dostęp do infrastruktury powstającej w Korytarzu. Najbardziej kosztochłonną inwestycją poprawiającą dostęp do Korytarza Bałtyk-Adriatyk jest ewentualna przeprawa stała pomiędzy wyspami Uznam i Wolin (dostęp do Świnoujścia). Bariery naturalne mogą wynikać także ze szczególnych uwarunkowań przyrodniczych występujących na niektórych terenach. Można tu wymienić m.in. przebieg drogi ekspresowej S7 pomiędzy Gdańskiem a Elblągiem (teren depresyjny Żuław, zagrożony zmianami klimatycznymi).

Działania Na obszarach górskich decyzje inwestycyjne muszą być poprzedzone dodatkową analizą ekonomiczną o wymiarze transgranicznym. Badania wykonywane na pograniczu polsko-słowackim dowodzą, że w Karpatach występują silne oddziaływania poszczególnych inwestycji na zmiany w poziomie dostępności w krajach sąsiednich. Tym samym niektóre inwestycje dwóch krajach mogą się względem siebie okazać komplementarne, ale mogą być również alternatywne. Z tego powodu ważnym kierunkiem działania powinny być analizy efektów inwestycji (ewaluacje *ex ante*) wykonywane w ujęciu międzynarodowym. Priorytety po stronie polskiej powinny być uzależnione od tych przyjmowanych w krajach sąsiednich.

Konflikty z ochroną środowiska

Konflikt z elementami środowiska naturalnego ma miejsce w różnych skalach przestrzennych. Wpływ inwestycji na środowisko jest też różny zależnie od skali geograficznej. Bariery ekologiczne (konflikty z terenami chronionymi, protesty organizacji pozarządowych) miały miejsce przede wszystkim w pierwszych okresach programowania. Wiązało się to z równoległym ustanowieniem obszarów sieci NATURA 2000 oraz wznowieniem, zatrzymanego wcześniej procesu inwestycyjnego, bez korekt w przebiegach inwestycji (inercja planowania). Z czasem liczba konfliktów dotyczących przebiegów inwestycji w makroskali malała. Jednocześnie nadal stanowią one istotną barierę na szczeblu lokalnym. Bywają także wykorzystywane jako argument w konfliktach, których rzeczywistą stroną są społeczności lokalne (przeciwnie inwestycji w określonym przebiegu).

W korytarzu Bałtyk-Adriatyk, występuje szereg miejsc faktycznych oraz potencjalnych konfliktów z funkcjami ochronnymi obszarów przeciętych infrastrukturą. Ma to miejsce w szczególności:

- w sąsiedztwie Wolińskiego Parku Narodowego i obszarów NATURA 2000 obejmujących Zalew Szczeciński (droga S3);
- w sąsiedztwie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego (obwodnica aglomeracyjna, drogi dojazdowe do Gdyni i Sopotu);
- w sąsiedztwie Kampinoskiego Parku Narodowego koło Warszawy (odcinek wlotowy drogi S7, obwodnica Łomianek);
- w sąsiedztwie obszarów NATURA 2000 na Terenie Beskidów (droga ekspresowa S69).

Większość z wymienionych miejsc odznacza się jednocześnie silną presją suburbanizacyjną na środowisko naturalne (zwłaszcza aglomeracje warszawska i gdańska).

Szczegółową ocenę zagrożenia ze strony poszczególnych projektów drogowych dla sieci ekologicznej Eco-net przedstawił Degórski w ramach prac nad nową KPZK 2030. Została ona przeprowadzona wg czterostopniowej klasyfikacji bonitacyjnej (tab. 6.1). W tabelach 6.2 i 6.3 przedstawiono jej wyniki dla zrealizowanych i planowanych inwestycji w korytarzu TEN-T Bałtyk-Adriatyk oraz dla niektórych innych inwestycji komplementarnych względem Korytarza (kolejno dla inwestycji drogowych i kolejowych).

Tab. 6.1. Skala ocen konfliktów środowiskowych z infrastrukturą drogową

Skala Oceny	Zagrożenia obszarów węzłowych i korytarzy ekologicznych
0	Brak kolizji z obszarami rangi międzynarodowej i krajowej
1	Kolizja z korytarzem ekologicznym lub obszarem węzłowym rangi krajowej
2	Istotna ingerencja w korytarz ekologiczny rangi międzynarodowej
3	Istotna ingerencja w obszar węzłowy rangi międzynarodowej

Źródło: KPZK 2030

Tab. 6.2. Ocena zagrożenia sieci ekologicznej (Econet Polska) dla poszczególnych projektów drogowych w korytarzu Bałtyk-Adriatyk (wraz z inwestycjami komplementarnymi)

Nazwa projektu	Sieć Econet-Polska
Budowa drogi ekspresowej S7, odc. Elbląg (S22)- Olsztynek (S51) 3	3
Budowa drogi S7, odc. Radom (Jedlińsk)-Jędrzejów	3
Budowa tunelu między wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu	3
Budowa drogi S3, odc. Gorzów Wlkp.-Nowa Sól	3
Budowa drogi S3, odc. Legnica-Lubawka	3
Budowa drogi S7, odc. Płońsk (S10)-Warszawa (S8)	2
Budowa drogi S1 odc. Kosztowy-Bielsko-Biała	2
Budowa drogi S7, odc. Gdańsk(A1) - Elbląg (S22)	2
Budowa drogi S3 odc. Nowa Sól-Legnica (A4)	2
Budowa drogi S5, odc. Bydgoszcz-Żnin	2
Budowa drogi S7, odc. Olsztynek(S51)-Płońsk(S10)	2
Przebudowa drogi S7 Lubień-Rabka	1
Budowa drogi S5, odc. Nowe Marzy-Bydgoszcz	0
Budowa drogi S5, odc. Żnin-Gniezno	0
Budowa drogi S7 Jędrzejów-granica woj. świętokrzyskiego	0

Źródło: KPZK 2030

Tab. 6.3. Ocena zagrożenia sieci ECONET-POLSKA dla poszczególnych projektów kolejowych w korytarzu Bałtyk-Adriatyk (wraz z inwestycjami komplementarnymi)

Nazwa projektu	Sieć Econet-Polska
Modernizacja linii E59 Wrocław-Poznań-Szczecin-Świnoujście II etap: odcinek Rawicz-Poznań	2
Modernizacja linii CE 59 Wrocław -Zielona Góra - Rzepin - Szczecin I etap (linia dedykowana dla ruchu towarowego)	2
Dostosowanie Centralnej Magistrali Kolejowej do V 250 km/h na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie	2
Modernizacja linii E59 Wrocław- Poznań-Szczecin-Świnoujście II etap: 1. odcinek Wrocław –Rawicz	2
Modernizacja linii E59 Wrocław- Poznań-Szczecin-Świnoujście II etap: . odcinek Krzyż-Szczecin	1
Modernizacja linii E 65/C-E 65 2. odcinek Katowice - Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice	1
Modernizacja linii E 65/C-E 65 1. odcinek Warszawa - Gdynia, III Etap	1
Modernizacja linii E30/CE30 Zgorzelec/Bielawa Dolna-Wrocław- Katowice- Kraków-Przemysł-Medyka II etap: 1. Opole- Kędzierzyn Koźle- Gliwice- Zabrze	0
Modernizacja linii E59 Wrocław- Poznań-Szczecin-Świnoujście II etap: 3. odcinek Poznań-Krzyż	0
Modernizacja linii E 65/C-E 65 3. Czechowice Dziedzice - Bielsko Biała – Zwardoń	0
Modernizacja połączeń kolejowych Psary - Kozłów – Kraków	0

Źródło: KPZK 2030

Przedstawione zestawienia wskazują, że potencjalnie najwięcej konfliktów przestrzennych związanych z ochroną środowiska występuje na w północnych odcinkach poszczególnych części Korytarza Bałtyk-Adriatyk, w tym zwłaszcza w ciągach dróg ekspresowych S3 i S7 oraz linii kolejowej E59.

Działania. Istotne jest kontynuowanie badań pozwalających kompleksowo ocenić wpływ inwestycji drogowych na środowisko. Ponadto bardzo ważnym elementem jest wczesne konsultowanie planów inwestycyjnych z innymi aktorami i stronami potencjalnych konfliktów, tak aby nie dochodziło do nich już na etapie budowy. Polityka związana z minimalizowaniem negatywnych skutków dla środowiska musi być skoordynowana z polityką przestrzenną w skali lokalnej. Ma to znaczenie dla zachowania ciągłości korytarzy ekologicznych, nie tylko w rejonie

infrastruktury transportowej, ale także na terenach sąsiednich podlegających planowaniu przestrzennemu władz lokalnych.

Transport kolejowy i intermodalny

Do **barier i problemów infrastrukturalnych i technicznych** w korytarzu Bałtyk-Adriatyk wraz z odcinkami komplementarnymi można zaliczyć przede wszystkim zły stan techniczny infrastruktury, który wraz z niezelektryfikowanymi odcinkami sieci komplementarnymi do korytarza Bałtyk-Adriatyk (przede wszystkim na Pomorzu) prowadzi do niewystarczającej przepustowości linii oraz węzłów kolejowych.

W kontekście **złego stanu technicznego infrastruktury** wskazuje się, że: „Aby transport kolejowy stanowił rzeczywistą konkurencję dla transportu samochodowego infrastruktura kolejowa powinna na całej trasie przewozu spełniać następujące kryteria: prędkość maksymalna 100 -120 km/h, dopuszczalny nacisk na oś 221 kN, skrajnia taboru GC. W żadnej z realizowanych relacji przewozowych warunki te nie są w pełni spełnione” (Raport Zespołu nr 2 Rady ds. Transportu Intermodalnego, s. 20). W korytarzu Bałtyk-Adriatyk większość odcinków posiada niezadawalające parametry. Problemy narastają na Górnym Śląsku również ze względu na możliwe szkody górnicze (np. linia 137 Chorzów Batory-Katowice).

Niezelektryfikowane odcinki sieci – dla korytarza Bałtyk-Adriatyk jest to przede wszystkim kwestia odcinków komplementarnych Maksymilianowo-Gdynia Główna (linia nr 201), gdzie brak elektryfikacji i jeden tor na znacznej jej długości zdecydowanie ogranicza aktualne zdolności przepustowe oraz linii nr 203 na odcinku Łąg – Tczew.

Niewystarczająca przepustowość linii kolejowych na odcinkach jednotorowych i niektórych dwutorowych; w korytarzu Bałtyk-Adriatyk problem dotyczy w szczególności ograniczonej przepustowości węzła kolejowego w Trójmieście, która pogłębia się wraz z planami rozwoju portów kontenerowych oraz połączeń między- i wewnątrzaglomeracyjnych; problem przepustowości dotyczy również węzła kolejowego na Górnym Śląsku, gdzie pociągi towarowe muszą być przekierowywane na linie obwodowe.

Działania. W przypadku realizacji wszystkich zaplanowanych inwestycji na kolei w okresie programowania 2014-2020 bariery w postaci złego stanu technicznego infrastruktury, niezelektryfikowanych odcinków komplementarnych oraz niewystarczającej przepustowości linii kolejowych powinny zostać znacznie ograniczone. Problemem jest jednak fakt, że znaczna część zaplanowanych działań inwestycyjnych zostanie zgodnie z planami podjęta pod koniec okresu programowania, tj. w latach 2020-2023. Spiętrzenie wielu działań inwestycyjnych w obrębie paru lat może skutkować przejściowym problemem braku przepustowości w wyniku prowadzonych prac. Zaleca się by podjąć się synchronizacji działań inwestycyjnych, przede wszystkim w węzłach kolejowych w Trójmieście oraz na Górnym Śląsku, tak by zapewnić alternatywne linie w przypadku intensywnych prac remontowych.

Transport morski

W projekcie dokumentu: „Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020” (2013) wskazuje się iż: „Głównym celem europejskiej polityki portowej jest przekształcenie portów morskich w intermodalne węzły transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, integrujące transport morski z transportem lądowym oraz zwiększenie ich zdolności usługowej, poprawa wydajności i jakości świadczonych usług. (...) ważnym aspektem jest utworzenie nowej kategorii składowych sieci TEN-T w

postaci platform multimodalnych. Tym samym zostaną utworzone sprzyjające warunki do powstawania centrów logistycznych obsługujących porty morskie (...). Funkcjonowanie i rozwój portów morskich warunkują także przyjęte programy europejskie: strategia rozwoju europejskiego transportu morskiego do 2018 r, ustanowienie wspólnej przestrzeni transportu morskiego UE bez barier oraz modyfikacja zasad i kryteriów programu MARCO POLO II, zmierzającego do przenoszenia ładunków z transportu drogowego na transport morski, kolejowy i wodny śródlądowy”.

Gwałtowny rozwój portów kontenerowych w Polsce świadczy o tym, że podstawowe działania na rzecz rozwoju polskich portów w postaci modernizacji i rozbudowy infrastruktury portowej oraz rozwoju funkcji intermodalnych (w tym rozbudowy terminali intermodalnych) są realizowane. Poprawił się również dostęp do portów od strony morza i lądu. W przypadku infrastruktury kolejowej w korytarzu Bałtyk-Adriatyk planuje się szereg przedsięwzięć mających na celu poprawę dostępności portów pod koniec okresu programowania 2014-2020. Pozostałe **działania/rekomendacje** mające na celu poprawę konkurencyjności polskich portów morskich to m.in. („Polityka morska... 2013): rozwój oferty usługowej w portach, m. in. poprzez rozwój funkcji dystrybucyjno-logistycznej i ruchu pasażerskiego, zwiększanie liczby połączeń żeglugowych z innymi portami, zapewnienie odpowiednich urządzeń do odbioru odpadów ze statków i dostępu do elektryczności przy nabrzeżach, a także budowa wizerunku portów jako ważnych biegunów zrównoważonego rozwoju regionów i gmin nadmorskich.

6.3 IDENTYFIKACJA BARIER I DZIAŁAŃ OPERACYJNYCH I ADMINISTRACYJNYCH

Transport drogowy

Do najważniejszych **barier o charakterze operacyjnym i administracyjnym** w transporcie drogowym należą:

- **niestabilność finansowania,**
- **konflikty z mieszkańcami** w rejonie nowych inwestycji,
- regulacje prawne odnośnie **warunków umów pomiędzy podmiotami** realizującymi inwestycje,
- zapewnienie **właściwego nadzoru** nad wykonawcami dokumentacji studialnej, środowiskowej i projektowej,
- **system poboru opłat drogowych,**
- problemy z **organizacją ruchu,**
- **ograniczenia nacisku na oś.**

Niestabilność finansowania

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i autostrad wskazuje, że barierą jest długotrwały brak potwierdzenia odnośnie źródła finansowania dla wybranych odcinków. Wynika to z ograniczonej, w stosunku do potrzeb ogólnej dostępności środków finansowych (w tym środków pomocowych Unii Europejskiej). Czynnikiem wpływającym dodatkowo na niestabilność finansowania (obok uwarunkowań makroekonomicznych) była w dotychczasowej perspektywie dowolność w wyznaczaniu priorytetów inwestycyjnych w ramach szeroko zakrojonych ogólnych planów. Lista projektów kluczowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko zawierała u progu

perspektywy bardzo obszerną i *de facto* nierealną listę projektów podstawowych, uzupełnionych dodatkowo o przedsięwzięcia rezerwowe. Projekty nie tworzyły oficjalnego rankingu, co skutkowało mało przejrzystym wyborem inwestycji kierowanych do realizacji. W obecnej perspektywie szansą na uniknięcie tych samych problemów są listy rankingowe Dokumentu Implementacyjnego do SRT 2020.

Działania. Podstawowym działaniem wydaje się konsekwentna realizacja zapisów Dokumentu Implementacyjnego przy maksymalnym odpolitycznieniu decyzji o kolejnych inwestycjach.

Konflikty z mieszkańcami

Konflikty z mieszkańcami terenów przylegających do powstających szlaków drogowych mają trojaki charakter:

- konflikty związane z przejęciem gruntów pod inwestycję (w większości rozstrzygane dzięki tzw. Specustawie);
- konflikty związane z ceną wykupu (rozstrzygane niejednokrotnie na drodze sądowej);
- konflikty związane z projektem inwestycji i jego wpływem na jakość życia mieszkańców.

Z punktu widzenia dalszego rozwoju infrastruktury w Korytarzu Bałtyk-Adriatyk najważniejsze wydają się konflikty trzeciego rodzaju. Powodują one potencjalnie wzrost kosztów inwestycji oraz mają wpływ na poziom wykorzystania nowej infrastruktury przez mieszkańców terenów sąsiadujących. Badania w tym zakresie (Komornicki i in. 2013a) wskazują, że do najważniejszych problemów w tym zakresie należą:

- gęstość węzłów na autostradach i niektórych drogach ekspresowych;
- gęstość dróg przecinających szlaki (szczególnie drogi ekspresowe realizowane po starym śladzie i przecinające lokalne układy osadnicze), zapewniających dojazd do lokalnych usług oraz do działek rolnych;
- odcięcie małych przedsiębiorstw od infrastruktury drogowej, w tym na skutek zastąpienia przez ekrany akustyczne.

W efekcie konflikty częściej występują w przypadku dróg ekspresowych budowanych po starym śladzie oraz na terenach o wyższej gęstości zabudowy, w tym zwłaszcza w strefach, gdzie jednocześnie ma miejsce intensywna suburbanizacja.

Działania. Rekomendacja. Podstawowym kierunkiem działań jest preferencja dla inwestycji realizowanych po nowym śladzie (niezależnie od tego jaki jest ich standard techniczny). Drugim ważnym elementem jest prowadzenie wczesnych konsultacji społecznych nie tylko z mieszkańcami, ale także z lokalnymi przedsiębiorcami.

Regulacje prawne odnośnie umów z wykonawcami

Regulacje prawne odnośnie warunków umów pomiędzy podmiotami realizującymi inwestycje. Problemy w tym zakresie stały się jedną z przyczyn opóźnień realizacyjnych w perspektywie finansowej 2007-2013, a ponadto przyczyniły się do trudnej sytuacji sektora budowlanego (firmy realizujące inwestycje drogowe). Źródło można szukać m.in. w kształcie SIWZ.

Działanie. Rekomendacja. W Dokumentie Implementacyjnym postuluje się m.in. aby już w SIWZ umieścić zasady sporządzania umów przez wykonawcę i podwykonawców. Proponuje się również by przy większych pracach budowlanych uzależnić wypłatę kolejnych płatności od przedłożenia dowodów na rozliczenie się z podwykonawcami.

Zapewnienie nadzoru

Działania. Rekomendacje. Realizowane będą działania zapewniające odpowiednią jakość przygotowywanej dokumentacji studialnej i projektowej. System oparty będzie o ocenę dokumentacji w ramach Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI) oraz Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI). Dokument Implementacyjny zaleca również, zwiększenie kompetencji samej GDDKiA w zakresie przygotowywania dokumentacji aplikacyjnej dla projektów drogowych. Jednym z elementów jest m.in. wewnętrzne wykonywanie raportów oddziaływania na środowisko. Rozwiązanie takie z pewnością przyspieszyłoby przygotowanie wielu inwestycji. Z drugiej strony należy się liczyć ze zwiększoną intensywnością różnego rodzaju protestów (zwłaszcza w przypadku inwestycji, gdzie zachodzi konflikt z funkcjami ochrony środowiska) argumentowanych brakiem niezależnych opinii eksperckich w tym zakresie.

Wprowadzenie i pobór opłat drogowych

Już w KPZK 2030 wskazywano (w ślad za dokumentami europejskimi) na konieczność systematycznego wprowadzania opłat za użytkowanie infrastruktury drogowej. W chwili obecnej system opłata elektronicznych (Via Toll) funkcjonuje na zarządzanych przez państwo autostradach i drogach ekspresowych, a także na niektórych odcinkach innych dróg. W ruchu osobowym opłaty pobierane są jedynie na niektórych autostradach. Z założenie nie pobiera się ich na drogach ekspresowych, pomimo, że ich standard jest obecnie tylko nieznacznie niższy niż autostrad. Opisany system stwarza określone problemy, do których można zaliczyć:

- odpływ samochodów ciężarowych na drogi równoległe nie objęte opłatami (zwłaszcza w sąsiedztwie droższych autostrad koncesyjnych);
- kongestia w sąsiedztwie tradycyjnych punktów poboru opłat;
- rozproszenie odcinków objętych systemem Via Toll (brak spójnej sieci dróg płatnych);
- różne systemy poboru i różne stawki funkcjonujące równoległe na poszczególnych odcinkach autostrad;
- trudny do uzasadnienia podział dróg podobnej klasy na trasy płatne i bezpłatne w ruchu osobowym;
- zwiększony koszt budowy węzłów z uwagi na wprowadzany i nadal planowany ręczny system poboru opłat.

Działania. Rekomendacje. Wśród konkretnych działań zmierzających do uregulowania systemu opłata do najważniejszych należą:

- rozszerzenie systemu Via Toll dla pojazdów ciężarowych;
- wprowadzenie elektronicznego poboru opłat dla samochodów osobowych obejmującego na podobnych zasadach wszystkie odcinki płatnych dróg szybkiego ruchu.

Problemy z organizacją ruchu

Działania. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wskazuje na duże możliwości związane z planowanym zastosowaniem Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) celem usprawnienia organizacji ruchu. Zakłada się, że pozwolą one poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, skrócenie czasu podróży (likwidacja części wąskich gardeł), poprawę jej komfortu, a także poprawę jakości utrzymania dróg i polepszenie współpracy między zarządcami dróg.

Na bazowych odcinkach sieci TEN-T GDDKiA planuje realizację projektu KSZRD, będącego częścią Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem. Ponadto GDDKiA uczestniczy w realizacji

międzynarodowego projektu „CROCODILE”, którego celem jest polepszanie warunków ruchu (w tym na trasach w obrębie Sieci bazowej TEN-T) i jego bezpieczeństwa poprzez dostarczenie wiarygodnej informacji dla podróżnych.

Ograniczenia nacisku na oś

Zgodnie z traktatem akcesyjnym i unijną dyrektywą 96/53/WE od 1 stycznia 2011 r. pojazdy o nacisku 11,5 t na oś wykonujące międzynarodowe przewozy drogowe powinny mieć możliwość dojazdu do wszystkich miejsc załadunku i rozładunku, niezależnie od kategorii drogi. W świetle art. 3 ust. 1 ww. dyrektywy drogi samorządowe stanowią sieć, po której mogą jeździć samochody o dopuszczalnym nacisku 8 t na oś, a wyjątek stanowią nieliczne drogi wojewódzkie, na których w drodze rozporządzenia zwiększono nacisk do 10 t (Ramza 2014). Tym samym drogi powiatowe, gminne i większość dróg wojewódzkich nie jest odpowiednia dla pojazdów ciężarowych wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe.

Tymczasem np. Trasa Kwiatkowskiego łącząca port w Gdyni z obwodnicą Trójmiasta jako droga powiatowa nie spełnia wciąż na całym przebiegu parametrów drogi krajowej, tj. tak ważnego dla obsługi portów kontenerowych nacisku na oś do 11,5 t. Podobnie większość dróg dojazdowych do terminali drogowo-kolejowych (z wyjątkiem pojedynczych przypadków terminali zlokalizowanych przy drogach krajowych) nie spełnia warunku nacisku na oś 11,5 t. Należy dodać, że sytuacja uległa zmianie gdyż inwestycja ta jest wpisana w Dokumentie Implementacyjnym jako projekt morski nr 18.

Działanie. Rekomendacja. Niezbędne jest w skali całego kraju przedsięwzięcie polegające na doprowadzeniu dróg przynajmniej w kategorii drogi wojewódzkiej do wszystkich terminali powyżej pewnego progu możliwości przeładunkowych np. 100 tys. TEU rocznie. Część terminali w miastach jest połączona z systemem dróg krajowych wąskimi, zupełnie nieprzystosowanymi do ruchu pojazdów ciężkich drogami miejskimi, w niektórych przypadkach nawet ulicami brukowanymi.

Transport kolejowy i intermodalny

Do **barier i problemów operacyjnych** oraz **administracyjnych** w transporcie kolejowym i intermodalnym należą (Raport Zespołu nr 2 Rady ds. Transportu Intermodalnego... (2013), Grzelakowski 2014):

- **długotrwałe i skomplikowane procedury administracyjne,**
- **niewystarczający poziom komunikacji** i zaległości w zakresie wprowadzania tzw. **Inteligentnych Systemów Transportowych,**
- **niewystarczająca punktualność pociągów,** w tym zawieszenia kursowania pociągów intermodalnych z powodu niedotrzymywania rozkładowych czasów jazdy pociągów przez PKP i inne koleje,
- **okresowe wyłączenia fragmentów sieci kolejowej w wyniku prac modernizacyjnych i rewitalizacyjnych** prowadzonych przez PKP PLK S.A. oraz **nieprzewidziane zmiany w harmonogramach prac** powodujące zakłócenia eksploatacyjne i ograniczenie przepustowości linii kolejowych,
- **wysokie koszty dostępu** do infrastruktury kolejowej oraz **brak stabilności kosztów dostępu,**
- **wysokie koszty zakupu energii** od PKP Energetyka SA,
- **nieudostępnianie wszystkim przewoźnikom na jednakowych warunkach dostępu do terminali drogowo-kolejowych** oraz infrastruktury punktowej należącej do PKP Cargo S.A.

Długotrwałe i skomplikowane procedury administracyjne a także długotrwały proces wydawania decyzji oraz brak harmonizacji przepisów w państwach członkowskich, np. dot. zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego stanowią według PKP PLK podstawową barierę działania od strony instytucji. Do tego według PKP PLK należy dołożyć kwestię braku jak dotąd zatwierdzonych dokumentów dla perspektywy UE 2014-2020. Niemniej problem dotyczy perspektywy najbliższych tygodni/miesiący i powinien zostać szybko rozwiązany. Problem stanowi również brak usystematyzowania przepisów odnośnie ochrony środowiska (np. odnośnie hałasu).

Niewystarczający poziom komunikacji dotyczy przekazywania na bieżąco informacji dot. przepustowości linii, opóźnień, wyłączeń wagonów, wypadków, zmian rozkładów jazdy, nieoczekiwanych zdarzeń oraz informacji dot. problemów związanych z dostępnością maszynistów, z dostępnością lokomotyw, itp. W ostatnich latach sytuacja w zakresie komunikacji ulega stopniowej poprawie. Jak wskazuje Wronka (2013): „w ostatnich latach operatorzy i przewoźnicy inwestują w nowoczesne systemy informatyczne [np. system Telenor Traxion [obecnie Yellowfish AB] z wykorzystaniem GPS, zaawansowane prace nad wdrożeniem elektronicznego listu przewozowego w ramach zintegrowanej platformy systemowej CRM], pozwalające na śledzenie i monitorowane pociągów kontenerowych w czasie rzeczywistym (i już wdrażają tego typu systemy). Są to jednak tzw. systemy gałęziowe, co oznacza, że nadal brak jest kompatybilnych rozwiązań obejmujących wszystkie podmioty w łańcuchach transportowych. Należy jednak zaznaczyć, że również w wielu krajach – i to o znacznie bardziej rozwiniętym rynku przewozów kombinowanych są problemy z wdrożeniem tego typu rozwiązań”.

W Strategii Rozwoju Transportu (Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku) wskazano dosyć ogólnikowo, że: „Wdrożone zostaną sprawdzone na świecie technologie, pozwalające na przyspieszenie załadunku i wyładunku wagonów, śledzenie przesyłek powierzonych przewoźnikom, automatyzację operacji stacyjnych, inteligentne sterowanie ruchem pociągów i inne (s. 45)” oraz, że „Prowadzone są też prace związane z wdrażaniem systemów ERTMS na kolei”. W Dokumentie Implementacyjnym jest ujęte wdrażanie ERTMS (ETCS/GSM-R) na liniach w sieci bazowej oraz korytarzach towarowych (RFC) w ramach projektów horyzontalnych realizowanych z wykorzystaniem instrumentu CEF.

PKP PLK wskazuje natomiast na następujące działania w zakresie **Inteligentnych Systemów Transportowych**, mające największy wpływ na rozwój korytarza Bałtyk-Adriatyk. Są to:

- wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS w tym GSM-R) – w toku, do 2020r.;
- Europejski System Sterowania Pociągiem, Poziom 1 (*European Train Control System*, ETCS) - uruchomiony na odcinku linii kolejowej E 65;
- Path Coordination System (PCS) – elektroniczny system składania wniosków o przydzielenie tras międzynarodowych;
- Train Information System (TIS) – internetowa aplikacja, służąca do obsługi międzynarodowych pociągów pasażerskich i towarowych poprzez dostarczanie danych o pociągu w czasie rzeczywistym.

PKP PLK **planuje zabudowę ERMTS** na następujących odcinkach korytarza Bałtyk-Adriatyk:

- Tczew-Warszawa Wschodnia (do 2017 r.);
- Warszawa Zachodnia-Grodzisk Mazowiecki (do 2018 r.);
- Grodzisk Mazowiecki-Zawiercie (do 2017 r.);
- Wrocław-Opole Groszowice (linia 132; do 2015 r.).

Warto w tym miejscu nadmienić o projekcie TEN-T 2009-PL-60151-P „Projekt i zabudowa systemu ETCS poziom 1 na odcinku linii kolejowej E 65, CMK, Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie”. Projekt ten jest współfinansowany z Funduszu TEN-T, jego realizacja została zakończona 31 grudnia 2013 r. Celem projektu było wykonanie opracowań wstępnych i projektowych oraz zabudowa, uruchomienie i przekazanie do eksploatacji systemu ETCS poziom 1, SRS 2.3.0d, na odcinku dwutorowej linii kolejowej o długości 224 km odcinka Grodzisk Mazowiecki - Zawiercie (CMK).

Aktualnie w Polsce prowadzone są testy systemu wspomagającego pracę maszynisty ERTMS poziomu drugiego. Inwestycja realizowana jest w ramach projektu „Modernizacja Linii Kolejowej E 30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Węglińiec – Bielawa Dolna” POIiŚ 7.1-15.1. współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach POIiŚ. Należy prace nad wprowadzeniem systemu ERTMS traktować priorytetowo jako główne narzędzie poprawy bezpieczeństwa, w tym komunikacji w transporcie kolejowym. W kontekście przewozów towarowych można rekomendować również wprowadzenie odpowiednich regulacji dotyczących nakazu stosowania mechanizmów monitorujących przewozy towarów wysokiego ryzyka, również na kolei. Wskazane jest również wzmocnienie koordynacji działań ITS w ujęciu międzynarodowym w postaci kontynuacji takich projektów jak np. CONNECT - Co-Ordination And Stimulation Of Innovative Its Activities In Central And Eastern European Countries / Koordynacja wdrażania inteligentnych systemów transportu w krajach Europy Środkowo-Wschodniej (program badawczo-wdrożeniowy scalający współpracę władz państwowych, administracji drogowych i sektora prywatnego w celu poprawy transportu międzynarodowego przez prowadzenie ujednoczonych i zsynchronizowanych działań w zakresie Inteligentnych Systemów Transportowych na obszarze Austrii, Czech, Niemiec, Węgier, Włoch, Polski, Słowacji i Słowenii (<http://www.pkd.org.pl/pliki/referaty/malasek.pdf>).

Działanie. Rekomendacja. Należy przyspieszyć i w miarę możliwości wdrażać ERTMS na cały system sieci bazowej oraz w korytarzach RFC. Należy dążyć do likwidacji barier technicznych w postaci różnych etapów wdrażania ERTMS.

Niewystarczająca punktualność pociągów jest barierą operacyjną, ale wynika przede wszystkim z barier technicznych, infrastrukturalnych jak również licznych kontroli. Jak wskazuje Grzelakowski (2014) ze względu na istnienie wąskich gardeł na sieci kolejowej (głównie na obszarze Śląska) „*punktualność przewozów w Polsce kształtuje się (...) na poziomie 50%, a średni czas opóźnień towarowych w relacjach międzynarodowych wynosi ponad 4 godziny. Ten wydłużony czas przewozu kontenerów jest spowodowany także przez liczne kontrole (...). Wskutek tego rośnie tak zwany transit time, co generuje dodatkowe koszty logistyczne – i to nie tylko dla załadowców, ale również dla samych przewoźników (...), jak też zarządców sieci (mniejsze przychody) (...) [oraz] operatorów polskich terminali kontenerowych (...)*”. Od strony operacyjnej PKP PLK dodaje również wszystkie czynności wpływające znacząco na czas przewozu, tj.: sprzęganie wagonów i ewentualna konieczności zmiany lokomotywy, kontrola techniczna (np. przerwy techniczne) w celu zapewnienia zgodności z krajowymi przepisami, brak wzajemnego uznawania kwalifikacji maszynistów, utrudniony proces zamawiania tras dla pociągów międzynarodowych, jak również procedury dotyczące bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

Warto dodać, że jak wskazuje Urząd Transportu Kolejowego ogólna punktualność pociągów towarowych w drugim kwartale 2014 r. spadła do ok. 47%, przy czym w ruchu krajowym była niższa i wynosiła mniej niż 46% (przy ok. 53% w ruchu międzynarodowym). Średni czas opóźnień pociągów towarowych wyniósł 375 minut, czyli ponad 6 godzin! (w ruchu krajowym 388 minut, a w ruchu międzynarodowym – 290 minut). Udział liczby pociągów towarowych spóźnionych powyżej 120 minut wyniósł prawie 35% (<http://www.utk.gov.pl/pl/analizy-i-monitoring/statystyka-kwartalna/przewozy-towarowe/4542,Punktualnosc-przewozow-towarowych-w-2014-roku.html>).

Działanie. Rekomendacja. W celu redukcji niewystarczającej punktualności pociągów rekomenduje się uproszczenie obiegu dokumentacji ładunkowej, w tym wdrożenie systemu „Single Window”, czyli udogodnienia, które pozwala stronom uczestniczącym w handlu i transporcie umieścić standaryzowane informacje i dokumenty w pojedynczym punkcie wejścia, by spełniali wszystkie wymagania kontrolne dotyczące importu, eksportu i tranzytu (por. Pluciński 2013). *Single window* jest inicjatywą MliR mającą na celu wdrożenie unijnej dyrektywy 2010/65/UE i ma obowiązywać w Polsce nie później niż 1 czerwca 2015 r.

Okresowe wyłączenia fragmentów sieci kolejowej w wyniku prowadzonych przez PKP PLK S.A. są co prawda konsultowane z przewoźnikami, jednak zdarzają się nieprzewidziane zmiany w harmonogramach prac co powodujące zakłócenia eksploatacyjne i ograniczenie przepustowości linii kolejowych. Mimo iż działania te zmierzają do poprawy stanu infrastruktury, okresowo wpływają na pogorszenie oferty przewozowej i rezygnację części klientów/pasażerów z usług transportu kolejowego.

Działanie. Rekomendacja. Konieczne jest możliwe minimalizowanie negatywnych efektów występujących w trakcie realizacji inwestycji poprzez organizację alternatywnych tras oraz kampanię marketingową.

Wysokie koszty dostępu do infrastruktury mogą być z jednej strony uważane za barierę natury administracyjnej, a z drugiej strony za barierę natury ekonomicznej (znacząco powiększając koszt wykonywania usług w transporcie intermodalnym). Wśród ekspertów zajmujących się problematyką transportu intermodalnego nie ma konsensusu w sprawie czy wysokie koszty dostępu są aktualnie znaczącym problemem dla rozwoju transportu intermodalnego, czy też problem ten jest przeceniany, wysokie koszty dostępu nie mają wpływu na dynamikę przewozów intermodalnych.

Jest wiele argumentów za tezą, że wysokie koszty dostępu do infrastruktury są ważną barierą ekonomiczno-administracyjną. Przykładowo według Prof. Grzelakowskiego: *„wysokie opłaty za dostęp do sieci kolejowej (...) należą do najwyższych w Europie. Są (...) dwukrotnie wyższe niż w Niemczech, stanowiąc średnio 30-33% łącznych kosztów operacyjnych przewoźników (...). Wraz z bardzo wysokimi kosztami zakupu energii (PKP Energetyka SA) te dwie kategorie kosztów urastają do poziomu nawet 50% kosztów realizacji przewozu, stając się podstawowym czynnikiem opłacalności przewozów intermodalnych”*. W przypadku opłat za energię elektryczną pozytywną informacją jest ta, że całkowita cena pozyskania energii elektrycznej (obejmująca cenę energii oraz koszty usługi dystrybucji) dla wszystkich przewoźników kolejowych korzystających z usług PKP Energetyka została w 2013 r. obniżona w stosunku do roku 2012 o kilka punktów procentowych (<http://energetykon.pl/obnizka-w-pkp-energetyka,26919.html>).

Z kolei dla wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury przez przewoźników intermodalnych kluczowym rokiem był 2010 r., w którym wprowadzono preferencyjne stawki dostępu w postaci przyznawanej 25% ulgi względem stawki bazowej. Jak wskazuje Dyrektor Biura Sprzedaży PKP PLK S.A. Pani Mariola Pyciarz (<http://trans-poland.pl/wp-content/uploads/2014/02/Zmiany-w-stawkach-dost%C4%99pu-do-infrastruktury-kolejowej-PKP-Polskie-Linie-Kolejowe.pdf>): *„Ulga w opłacie podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla całopociągowych przewozów intermodalnych została po raz pierwszy wprowadzona w rozkładzie jazdy 2009/2010, z terminem obowiązywania od 1 stycznia 2010 r. do 11 grudnia 2010 r. i była uzasadniona umożliwieniem zwiększenia konkurencyjności przewozów intermodalnych w zwartych składach całopociągowych realizowanych transportem kolejowym po liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”*

Dzięki stopniowemu rozszerzaniu ulgi w opłacie podstawowej dla przewoźników intermodalnych z pociągów w całości złożonych z wagonów ładownych (RJ 2009/2010 i 2010/2011),

pociągów częściowo złożonych z wagonów ładownych a częściowo z wagonów próżnych przystosowanych do pociągów intermodalnych (RJ 2011/2012 i RJ 2012/2013) do pociągów próżnych przystosowanych do pociągów intermodalnych (RJ 2013/2014).

Według PKP PLK rozszerzenie prawa do ulgi na składy częściowo próżne prowadziło do wzrostu udziału pracy eksploatacyjnej pociągów z udzieloną ulgą w łącznej pracy eksploatacyjnej pociągów towarowych z 3,03% w 2010 r. do 7,86% w 2013 r. Aktualna praca eksploatacyjna pociągów z ulgą wyniosła pod koniec 2013 r. około 450 tys. pockm.

W 2014 r. wszystkie pociągi intermodalne, niezależnie od tego ile zawierają wagonów ładownych, są uprawnione do korzystania z preferencyjnej 25% ulgi. Średnie stawki opłaty podstawowej dla pociągów z ulgą intermodalną mają według szacunków PKP PLK spaść z 13,69 zł/pockm w 2013 r. do 10,28 zł/pockm w 2014 r., co według szacunków Urzędu Transportu Kolejowego będzie prowadzić do obniżenia stawek na najpopularniejszych trasach o ok. 22-26% w relacji do rozkładu jazdy 2012/2013. Jest to szczególnie istotne na dłuższych trasach. Przykładowo na trasie należącej do korytarza TEN-T Bałtyk-Adriatyk między Portem Gdynia a Dąbrową Górniczą Towarową stawka ma się obniżyć z 7114 zł do 5523 zł, co oznacza spadek kosztów dla przewoźnika o ok. 1500 zł.

Przy założeniu, że koszty dostępu do infrastruktury stanowią 1/3 wszystkich kosztów ponoszonych przez przewoźnika, obniżka stawki o 20-30% oznacza ok 7-10% spadek ogólnych kosztów przedsiębiorstwa wykonywującego usługi intermodalne, co może prowadzić do gwałtownego wzrostu przewozów intermodalnych, tym bardziej, że firmy dysponują dużym potencjałem „w postaci ludzi, taboru i kapitału” (<http://www.portalmorski.pl/porty-i-logistyka/konteneryzacja-intermodal/36088-przewozy-intermodalne-odzyja-w-przyszlym-roku>). W świetle obliczeń wykonanych przez Urząd Transportu Kolejowego wprowadzenie nowych zasad przyznawania ulgi w 2014 r. powinno skutkować wzrostem przewozów intermodalnych o 8% (<http://www.fracht2014.pl/aktualnosci/22/intermodal-otrzyma-wieksze-dofinansowanie.htm>). Możliwa jest nawet dwucyfrowa dynamika rozwoju branży.

Tab. 6.4. Porównanie stawek dostępu dla pociągów intermodalnych w latach 2013-2014 dla tras w korytarzu Bałtyk-Adriatyk

Trasa (od)	Trasa (do)	Odległość (km)	Szacunko wy czas przewozu (v = 28 km/h)	Masa brutto pociągu	Stawki 2012/2013 (zł)	Stawki 2013/2014 (zł)	Obniżka kosztów
Frankfurt n. Odrą (D)/Kunowice	Terespol/Brześć (BY)	660	23,6 h	Poniżej 1500t	12583	9653	23%
				Powyżej 1500t	16429	16429	38%
Gądki	Trakiszki/Mokawa (LT)	560	20,0h	Poniżej 1500t	8759	8759	19%
				Powyżej 1500t	11559	11559	35%
Frankfurt n. Odrą (d)/Kunowice	Gądki	180	6,4h	1000t	2627	2627	14%

Źródło: Rynek kolejowych przewozów intermodalnych... (2014)

W ocenie wpływu wysokości stawek za użytkowanie infrastruktury w opłacalności przewozów intermodalnych należy mieć jednak na uwadze, że jest to tylko jeden i nie najważniejszy czynnik, co potwierdzają słowa Prof. Engelhardta: „*Stawka dostępu do infrastruktury kolejowej dla pociągów intermodalnych nie jest ani jedynym, ani najważniejszym, lecz jednym z wielu czynników popytu na te przewozy intermodalne*” (Engelhardt 2012).

Z pewnością aktualnie utrzymujący się **brak stabilności kosztów dostępu** ma wpływ na problem z prawidłowym bilansowaniem kosztów prowadzenia działalności gospodarczej przez przewoźników na co wskazuje Wronka (2013): „*Ceny za dostęp do infrastruktury dla pociągów*”

intermodalnych powinny być stabilne i przewidywalne w dłuższej perspektywie czasu (...)”. W długiej perspektywie przewoźnicy oraz np. Urząd Transportu kolejowego oczekują dalszych obniżek opłat za korzystanie z infrastruktury. Jak wskazuje dyrektor biura komunikacji DB Schenker Rail Polska Pani Katarzyna Marciniak: „Zwiększenie ulgi intermodalnej, do np. 50 proc. czy nawet 75 proc. (...) skutkowałoby skróceniem tej odległości i polepszyłoby rentowność kolejowych przewozów intermodalnych. Warto nadmienić, iż taki kierunek zmian byłby zgodny z polityką UE, która promuje przewozy na dłuższych dystansach koleją jako preferowanym środkiem transportu” (<http://www.kurierkolejowy.eu/aktualnosci/19021/FRACHT-2014-przetasowania-na-polskich-torach.html>).

Wnioski. Koszty dostępu do infrastruktury dla przewoźników intermodalnych znacząco spadły w ostatnich latach przez co stanowią znacznie mniejszą barierę administracyjno-ekonomiczną niż przed 2010 r. Niemniej koszty te stanowią (wraz z opłatami za energię) nadal około 20%-30% (w zależności od przewoźnika i od trasy przewozu) łącznych kosztów działania firm przewozowych i tym samym są jednym z czynników mających wpływ na konkurencyjność branży. Jak wskazują prognozy UTK, w przypadku zwiększenia ulgi do poziomu 50% lub 70%, rynek przewozów intermodalnych do 2017 mógłby rosnąć odpowiednio 20%, 30% rocznie (czyli ponad dwu-, trzykrotnie szybciej niż prognozuje się w najbliższym roku) (A.T. Kearney 2013).

Działanie. Rekomendacja. Należy w miarę możliwości dążyć do zwiększania preferencyjnych stawek dostępu w postaci przyznawanej ulgi względem stawki bazowej dla przewozów intermodalnych, a w długiej perspektywie czasowej dążyć do zwiększenia stabilności i przewidywalności kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej.

Kolejnym problemem administracyjnym/prawnym podnoszonym przez przewoźników jest **nieudostępnianie wszystkim przewoźnikom na jednakowych warunkach dostępu do terminali** oraz infrastruktury punktowej będącej w grupie PKP Cargo S.A. co czasem prowadzi do konfliktów związanych z funkcjonowaniem terminali drogowo-kolejowych. Przykładem konfliktu między PKP Cargo S.A. a innym przewoźnikiem jest terminal w Pruszkowie, gdzie Polzug nadal w połowie października 2014 r. korzysta z terminala i przeładowuje kontenery, mimo iż przetarg PKP na dzierżawę terenu, na którym zlokalizowany jest terminal został wygrany przez firmę Cargosped należącą do PKP Cargo. Potwierdza się zatem, że w Polsce, jak wskazuje Grzelakowski (2014): „*terminale kontenerowe (...) nie mają charakteru publicznego, dającego gwarancję równego, niedyskryminującego traktowania wszystkich uczestników rynku intermodalnego. Zarządzający nimi prywatni operatorzy, zorientowani na własne partykularne cele, z założenia więc niejako nie mogą w pełni realizować fundamentalnej zasady zapisanej w „Strategii rozwoju transportu do 2020 roku” i wielu dokumentach strategicznych UE o konieczności przestrzegania uczciwej konkurencji w dostępie do tych obiektów*”. W konsekwencji terminale drogowo-kolejowe ze względów logistycznych są zazwyczaj zlokalizowane w niedalekiej odległości od siebie tworząc swoistego rodzaju klastry (np. Gądkki, Swarzędz-Kobylnica, Dąbrowa Górnicza-Sławków, Pruszków-Brwinów, Gliwice), co w konsekwencji, jak podkreśla Grzelakowski (2014) skutkuje dualnym modelem zarządzania składnikami sieci kolejowej (obiekty liniowe PKP PLK i punktowe – wielu operatorów) i dezintegracją polskiego systemu transportowego.

Rekomendacje. Należy stymulować i promować procesy integracji intermodalnego rynku przewozów kolejowych z portami nad Bałtykiem. Przykładem jest inicjatywa globalnego operatora żeglugowego Maersk Line w postaci dedykowanych połączeń kolejowych DCT-Kąty Wrocławskie oraz DCT-Euroterminal Sławków Sp. z o.o. (wspólnie z CTL Logistics Sp. z o.o. i Euroterminalem Sławków Sp. z o.o.).

Transport morski

W projekcie dokumentu: „Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020” (2013) wskazuje się, że: „Na konkurencyjną pozycję żeglugi morskiej wpływają usługi związane z obsługą statków i ładunków w portach. Funkcjonujące obecnie w obrocie portowo-morskim procedury administracyjne utrudniają ich sprawne świadczenie oraz obniżają jego atrakcyjność w porównaniu do transportu kolejowego czy drogowego. **Bariery administracyjne** mogą powodować odpływ towarów z portów morskich Wspólnoty. W celu zapobieżenia temu zjawisku na forum Unii Europejskiej prowadzi się działania zmierzające do minimalizacji lub usunięcia przeszkód w tym zakresie. Na gruncie krajowym najważniejsze kierunki działań w zakresie rozwoju żeglugi morskiej wskazane zostały w Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030).” W związku z powyższym **rekomenduje** się m.in. wdrożenie systemu „Single Window” (standaryzacja informacji i dokumentów w pojedynczym punkcie wejścia). *Single window* jest inicjatywą MIIIR mającą na celu wdrożenie unijnej dyrektywy 2010/65/UE i ma obowiązywać w Polsce nie później niż 1 czerwca 2015 r. Innymi działaniami mającymi na celu podwyższenie konkurencyjności transportu morskiego w korytarzu TEN-T Bałtyk-Adriatyk są m.in. (Polityka morska (...), 2013):

- stworzenie i realizacja nowoczesnych regulacji dotyczących zatrudnienia i pracy na statkach uwzględniających normy europejskie i międzynarodowe,
- usprawnienie procedury oraz obniżenie opłat z tytułu rejestracji statków pod polską banderą,
- wdrożenie zasad pomocy publicznej dla armatorów morskich,
- dostosowanie do standardów europejskiego transportu morskiego bez barier (m.in. one-stop shop),
- działania na rzecz rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu w tym rozwoju autostrad morskich,
- stworzenie warunków dla rozwoju nowoczesnych technik i technologii w budowie i remoncie statków.

7. NAJWAŻNIEJSZE WNIOSKI I REKOMENDACJE

Najważniejsze **wnioski i rekomendacje** wynikające z raportu wraz z harmonogramem wdrożenia zostały przedstawione w formie tabeli 7.1. Korytarz TEN-T Bałtyk-Adriatyk (**drogowy**) jest bardzo zróżnicowany pod względem zaawansowania prac inwestycyjnych. Z dużym prawdopodobieństwem można prognozować, że do 2023 r. w segmencie zachodnim korytarza zostanie ukończona większość brakujących fragmentów drogi ekspresowej S3 (być może do ukończenia po 2023 r. zostaną brakujące odcinki w północnym fragmencie trasy pomiędzy Świnoujściem a Goleniowem). W wyniku wzrostu natężenia ruchu konieczna stanie się również modernizacja autostrady A4 między Legnicą a Wrocławiem. W segmencie środkowym korytarza do 2023 r. powinny ukończyć się prace nad brakującym odcinkiem A1 między Częstochową a Pyrzowicami. Prawdopodobnie do 2023 r. zostanie ukończona również Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta. Wąskim gardłem (ale nie krytycznym wąskim gardłem jako dwujezdniowa droga krajowa) zostanie w 2023 r. odcinek między Piotrkowem Trybunalskim a Częstochową. W segmencie wschodnim droga ekspresowa S7 w jej części między Gdańskiem a województwem mazowieckim powinna zostać ukończona już w pierwszej połowie okresu programowania 2014-2020. Kluczowe odcinki trasy w województwie mazowieckim, w tym odcinek wlotowy do Warszawy powinny zostać ukończone natomiast przed 2023 r. Wymagane jest zatem przyspieszenie prac związanych z realizacją tego fragmentu korytarza. W części południowej korytarza do 2023 r. powinny zakończyć się prace nad brakującymi odcinkami tras S1 i S69. Realizację wszystkich brakujących odcinków sieci należy podejmować etapowo z priorytetem dla tych stanowiących obwodnice i drogi wylotowe z dużych miast i aglomeracji. Zaleca się ponadto zwiększenie gęstości węzłów, szczególnie na obszarach aglomeracji, a także wprowadzenie systemu poboru elektronicznego opłat za korzystanie z dróg ekspresowych i autostrad. W kontekście odcinków transgranicznych priorytety po stronie polskiej powinny być uzależnione od tych przyjmowanych w krajach sąsiednich. W zakresie finansowania infrastruktury zaleca się wykorzystanie mechanizmu CEF, a po 2023 r. budowę krótkich kluczowych brakujących fragmentów sieci w formule PPP.

Ze względu na bardzo słabą dostępność lokalną niektórych **terminali drogowo-kolejowych** zaleca się doprowadzenie dróg przynajmniej w kategorii drogi wojewódzkiej do wszystkich terminali powyżej pewnego progu ich możliwości przeładunkowych.

W odniesieniu do korytarza TEN-T w jego **części kolejowej** szczególnie istotnym problemem jest przepustowość węzła kolejowego w Trójmieście oraz na Górnym Śląsku. Na Pomorzu rekomenduje się poprawę dostępności kolejowej do portów morskich oraz uaktywnienie nowych alternatywnych połączeń w zakresie inwestycji komplementarnych, a na Górnym Śląsku – zwiększenie nakładów inwestycyjnych na odtworzenie lub podniesienie parametrów eksploatacyjnych dwóch kolejowych obwodnic towarowych – południowej i północnej, a także udrożnienie głównych ciągów komunikacji pasażerskiej. Do 2023 r. powinna nastąpić poprawa przepustowości towarowego ciągu transportowego Górny Śląsk - Bydgoszcz – Tczew, a także poprawa dostępności kolejowej do portów morskich w węzle szczecińskim. W najbliższych latach nastąpi również poprawa przepustowości towarowego ciągu transportowego Wrocław Brochów - Jelcz - Opole Groszowice - Kędzierzyn Koźle. Ze względu na spiętrzenie działań inwestycyjnych na kolei pod koniec okresu programowania 2014-2020, zaleca się podjęcie synchronizacji działań inwestycyjnych, w celu zapewnienia alternatywnych objazdów na czas prac remontowych/modernizacyjnych.

Biorąc pod uwagę odcinki **komplementarne** do najważniejszych należy z pewnością w transporcie **drogowym** trasa S5 między Grudziądzem, Poznaniem, a Wrocławiem, trasa S7 między Warszawą, Krakowem oraz przejściem granicznym ze Słowacją w Chyżnem, a także trasy łączące Wrocław z Czechami, zarówno znajdująca się częściowo w realizacji trasa Legnica-Lubawka (S3) jak i postulowane przez Wykonawcę raportu odcinki Wrocław-Kłodzko-Brno oraz Wrocław-Wałbrzych-

Bolków. Niezbędna jest poprawa stanu łącznika S1 między Katowicami a autostradą A1. Należy rozważyć również budowę zewnętrznej obwodnicy Warszawy na odcinku Mszczonów-Płońsk (w standardzie drogi ekspresowej). W infrastrukturze **kolejowej** niska przepustowość oraz słaby stan infrastruktury zapewniającej przewozy towarowe ze Szczecina do Wrocławia, z pominięciem Poznania powinny zostać poprawione w wyniku rewitalizacji linii kolejowej nr 273 (magistrali nadodrzańskiej) na odcinku Wrocław – Szczecin. Konieczne są również planowane inwestycje na Pomorzu w postaci budowy łącznicy kolejowej Łąg - Łąg Południowy pomiędzy liniami nr 201 i 203, budowy dodatkowego toru szlakowego na linii kolejowej nr 201, na odcinku Maksymilianowo - Kościerzyna - Gdańsk Osowa oraz elektryfikacji linii między Maksymilianowem a Gdynią Główną, a także elektryfikacja linii nr 203 na odcinku Łąg – Tczew.

Tabela 7.1. Korytarz TEN-T Bałtyk-Adriatyk – najważniejsze wnioski i rekomendacje

Działanie	Wniosek	Rekomendacja	Harmonogram wdrożenia		
			Pierwsza połowa 2014-2020 (do 2019 r.)	Druga połowa 2014-2020 (do 2023 r.)	Po 2023 r.
Inwestycje drogowe w korytarzu TEN-T	Wąskie gardła drogowe w części północnej segmentu zachodniego	Budowa drogi ekspresowej między Szczecinem a Goleniowem		v	v
		Modernizacja drogi ekspresowej S3 między Goleniowem a Szczecinem	v		
		Dokończenie obwodnicy Gorzowa Wlkp.	v		
		Dokończenie obwodnicy Międzyrzecza	v		
	Wąskie gardła drogowe w części środkowej segmentu zachodniego	Budowa drogi ekspresowej między Sulechowem a Legnicą	v		
		Modernizacja autostrady A4 na odcinku między Legnicą a Wrocławiem		v	
	Wąskie gardła drogowe w części północnej segmentu centralnego	Budowa Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta		v	
	Wąskie gardła drogowe w części północnej segmentu wschodniego	Ukończenie drogi ekspresowej S7 na brakujących odcinkach między Gdańskiem a województwem mazowieckim	v		
		Ukończenie drogi ekspresowej S7 w województwie mazowieckim (przede wszystkim na odcinku wlotowym do stolicy)		v	
	Wąskie gardła drogowe w części środkowej segmentu centralnego i wschodniego	Ukończenie budowy autostrady A1 między Łodzią a Tuszyńem	v		
		Budowa autostrady A1 między Piotrkowem Trybunalskim a Częstochową		v	v
		Budowa autostrady A1 między Częstochową a Pyrzowicami	v		
Wąskie gardła drogowe w części południowej	Budowa drogi ekspresowej S1 między Mysłowicami a Bielsko-Białą		v		
	Budowa brakujących odcinków drogi ekspresowej S69 między Bielsko-Białą a granicą ze Słowacją w Zwardoniu	v			
Inwestycje kolejowe w korytarzu TEN-T	Wąskie gardła w rejonie węzła szczecińskiego	Poprawa dostępności kolejowej do portów morskich	v	v	
	Wąskie gardło systemu w postaci ograniczonej przepustowości węzła kolejowego w Trójmieście	Poprawa dostępności kolejowej do portów morskich oraz uaktywnienie nowych alternatywnych połączeń w zakresie inwestycji komplementarnych	v	v	v
	Wąskie gardło w segmencie centralnym	Poprawa przepustowości towarowego ciągu transportowego Górny Śląsk - Bydgoszcz - Tczew	v	v	
	Wąskie gardło na Górnym Śląsku	Udrożnienie głównych ciągów komunikacji pasażerskiej Gliwice Łabędy - Katowice - Będzin - Zawiercie - Częstochowa oraz Katowice - Tychy - Czechowice Dziedzice - Zebrzydowice / Bielsko Biała - Zwardoń	v	v	v

		Zwiększenie nakładów inwestycyjnych na odtworzenie lub poniesienie parametrów eksploatacyjnych dwóch obwodnic kolejowych – południowej i północnej	v	v
	Wąskie gardło w segmencie południowym	Poprawa przepustowości towarowego ciągu transportowego Wrocław Brochów - Jelcz - Opole Groszowice - Kędzierzyn Koźle	v	
Inwestycje poprawiające funkcjonowanie terminali drogowo-kolejowych	Bardzo słaba dostępność lokalna niektórych terminali drogowo-kolejowych	Doprowadzeniu dróg przynajmniej w kategorii drogi wojewódzkiej do wszystkich terminali powyżej pewnego progu ich możliwości przeładunkowych		v v
	Intensywny rozwój terminali i centrów logistycznych na obszarze największych aglomeracji kraju	Nadanie odpowiedniej rangi (międzynarodowej, ponadregionalnej, regionalnej i lokalnej) poszczególnym ośrodkom tworzącym sieć terminali i centrów logistycznych i skoordynowanie ich rozwoju	v	v
Inwestycje komplementarne w celu redukcji wąskich gardeł na sieci drogowej	Braki w połączeniu funkcjonalnym Trójmiasto-Poznań-Wrocław	Budowa drogi ekspresowej S5 na odcinku Nowe Marzy-Gnieszno oraz Poznań-Wrocław	v	v
	Brak ciągłości sieci między w układzie południkowym między Warszawą, Krakowem oraz granicą ze Słowacją	Budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Warszawa-Grójec Budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Radom-Kraków i Lubień-Rabka Budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków-Myślenice Budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Rabka - Chyżne	v v v	v v v
	Brak ciągłości połączenia południkowego Trójmiasto-Łódź-Katowice-granica ze Słowacją	Modernizacja drogi ekspresowej S1 na odcinku Pyrzowice-autostrada A4		v
	Brak połączenia funkcjonalnego Wrocław-Czechy	Budowa drogi ekspresowej S3 na odcinku Legnica-Lubawka Budowa drogi ekspresowej Wrocław – Kłodzko – Brno Budowa drogi ekspresowej Wrocław-Wałbrzych-Bolków		v v v
	Brak obwodnicy stolicy przeznaczonej dla ruchu ciężarowego/tranzytu	Budowa zewnętrznej obwodnicy Warszawy na odcinku Mszczonów-Płońsk (w standardzie drogi ekspresowej)		v
Inwestycje komplementarne w celu redukcji wąskich gardeł na sieci kolejowej	Niska przepustowość oraz słaby stan infrastruktury zapewniającej przewozy towarowe ze Szczecina do Wrocławia, z pominięciem Poznania	Rewitalizacja linii kolejowej nr 273 (magistrali nadodrzańskiej) na odcinku Wrocław - Szczecin	v	v
	Brak możliwości wykorzystania krzyżujących się ciągów infrastruktury torowej w komunikacji bezpośredniej	Budowa łącznicy kolejowej Łąg - Łąg Południowy pomiędzy liniami nr 201 i 203	v	
	Niska przepustowość odcinka o potencjalnym znaczeniu	Budowa dodatkowego toru szlakowego na linii kolejowej nr 201, na odcinku Maksymilianowo - Kościerzyna - Gdańsk Osowa oraz	v	

	komplementarnym oraz brak jego dostępności dla pojazdów trakcyjnych zasilanych energią elektryczną	elektryfikacji linii między Maksymilianowem a Gdynią Główną			
	Brak dostępności w systemie, do odcinka o potencjalnym znaczeniu komplementarnym, dla pojazdów trakcyjnych zasilanych energią elektryczną	Elektryfikacji linii nr 203 na odcinku Łąg - Tczew	v		
Sposoby finansowania infrastruktury	Wyczerpywanie się możliwości finansowania infrastruktury	Wykorzystanie mechanizmu CEF	v	v	
	Wyczerpywanie się możliwości finansowania infrastruktury	Budowa krótkich kluczowych brakujących fragmentów sieci w formule PPP			v
Działania ogólne (horyzontalne)	Coraz większy, lecz wciąż niewystarczający priorytet dla odcinków wyprowadzających ruch z miast i aglomeracji	Etapowa realizacja odcinków sieci z priorytetem dla tych stanowiących obwodnice i drogi wylotowe z dużych miast i aglomeracji			v
	Zbyt duże odległości między węzłami na sieci drogowej	Zwiększenie gęstości węzłów, szczególnie na obszarach aglomeracji			v
	Niesprawiedliwy społecznie podział sieci drogowej na odcinki płatne oraz niepłatne	Wprowadzenie systemu poboru elektronicznego opłat za korzystanie z dróg ekspresowych i autostrad			
	Realizacja odcinków transgranicznych mało skoordynowana z działaniami państw sąsiednich	Priorytety po stronie polskiej powinny być uzależnione od tych przyjmowanych w krajach sąsiednich	v	v	v
	Coraz rzadsze ale wciąż występujące konflikty z ochroną środowiska	Polityka związana z minimalizowaniem negatywnych skutków dla środowiska musi być skoordynowana z polityką przestrzenną w skali lokalnej.	v	v	v
	Spiętrzenie działań inwestycyjnych na kolei pod koniec okresu programowania 2014-2020	Podjęcie synchronizacji działań inwestycyjnych, w celu zapewnienia alternatywnych objazdów na czas prac remontowych/modernizacyjnych		v	v

LITERATURA

- Agenda Terytorialna Unii Europejskiej 2020, W kierunku sprzyjającej społecznemu włączeniu, inteligentnej i zrównoważonej Europy zróżnicowanych regionów, 2011.
- Analiza rynku kolejowych przewozów intermodalnych, 2012, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa.
- Analiza zapotrzebowania na przepustowość w węzłach kolejowych w Trójmieście i na Śląsku, 2014, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa.
- A.T.Kearney, 2013, Kolejowe przewozy towarowe w Polsce – wzrost w trybie warunkowym, Departament Regulacji Rynku Kolejowego UTK, Warszawa.
- Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study Draft Final Report, 2014, LeighFisher Limited Jacobs Polska NDCON, Paradigma, ASTRA-PROJEKT d.o.o.
- Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa.
- Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- EC (European Commission), 2007. Growing Regions, growing Europe. Fourth report on economic and social cohesion. Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg.
- EC (European Commission), 2010. Investing in Europe's future. Fifth report on economic, social and territorial cohesion. Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg.
- EC DG Regional Policy, Programming Period 2014-2020. Monitoring and Evaluation of European Cohesion Policy - European Regional Development Fund and Cohesion Fund - Concepts and Recommendations. Guidance document, Styczeń 2014 (http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/2014/working/wd_2014_en.pdf).
- Engelhardt J., 2012, Polityka państwa w zakresie transportu intermodalnego, w: Transport intermodalny w Polsce. Stan obecny i perspektywy rozwoju, Seminarium naukowe WZiEU US, Szczecin, materiały seminaryjne.
- Engelhardt J., 2013, Polityka państwa w zakresie transportu intermodalnego w Polsce, w: Transport intermodalny w Polsce. Uwarunkowania i perspektywy rozwoju, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 778, Problemy Transportu i Logistyki, 22, Szczecin, s. 57-80.
- ESPON, 2004. Transport services and networks: Territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion, ESPON Project 1.2.1.
- ESPON, 2006. Enlargement of the EU and its polycentric spatial structure, ESPON Project 1.1.3.
- Funkcjonowanie oraz perspektywy rozwoju rynku przewozów kontenerowych w Polsce do roku 2025, 2010, Balticon SA, Gdynia.
- Generalny Pomiar Ruchu 2010, Ruch drogowy 2010, 2011, Transprojekt-Warszawa Sp. z o.o., Warszawa.
- Grzelakowski A., 2013, Globalny rynek morski przewozów kontenerowych i jego wpływ na światowy rynek frachtowy i logistyczny, Logistyka, 5, s. 8-16.
- Grzelakowski A., 2014, Rozwój rynku przewozów intermodalnych w Polsce i jego wpływ na portowy rynek kontenerowy, Logistyka, 2, s. 13-22.
- Igliński H., 2014, Rozwój transportu intermodalnego a wzrost atrakcyjności inwestycyjnej aglomeracji poznańskiej, Logistyka, 2, s. 40-43.
- Intermodalne rozwiązania , 2013, Raport nt. kolejowej obsługi portów polskich, Namiary na morze i handel, 10.

- Komornicki T., Śleszyński P., Rosik P., Pomianowski W., 2010a, Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej, Biuletyn KPZK PAN, Warszawa, z. 241, 165 s.
- Komornicki T., Bański J., Śleszyński P., Rosik P., Świątek D., Czapiewski K., Bednarek-Szczepańska M., Stępnia M., Mazur M., Wiśniewski R., Solon B., 2010b, Ocena wpływu inwestycji infrastruktury transportowej realizowanych w ramach polityki spójności na wzrost konkurencyjności regionów, Ewaluacje, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 131 s.
- Komornicki T., Rosik P., Śleszyński P., Solon J., Wiśniewski R., Stępnia M., Czapiewski K., Goliszek S., 2013a, Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski, badanie ewaluacyjne zrealizowane przez IGiPZ PAN na zlecenie MRR, Warszawa 2013.
- Komornicki T., Korcelli P., Siłka P., Śleszyński P., Świątek D., 2013b, Powiązania funkcjonalne między polskimi metropoliami, IGiPZ PAN, Sedno, Warszawa.
- KPZK 2030, 2012, Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 przyjęta przez Radę Ministrów w grudniu 2011.
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, 2010, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.
- Milewski D., Kwarciański T., 2013, Wielkogabarytowe Zestawy Drogowe a rozwój transport kombinowanego w Europie, w: Transport intermodalny w Polsce. Uwarunkowania i perspektywy rozwoju, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 778, Problemy Transportu i Logistyki, 22, Szczecin, s. 109-124.
- Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, 2013, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
- Pawłowska B., 2013, Rola integracji międzygałęziowej w realizacji koncepcji zrównoważonego rozwoju transport pasażerskiego, w: Transport intermodalny w Polsce. Uwarunkowania i perspektywy rozwoju, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 778, Problemy Transportu i Logistyki, 22, Szczecin, s. 227-246.
- Perenc J., 2013, Inwestycje w infrastrukturę bazy kontenerowej na Ostrowie Grabowskim jako szansa rozwoju transport kombinowanego w PKP CARGO, w: Transport intermodalny w Polsce. Uwarunkowania i perspektywy rozwoju, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 778, Problemy Transportu i Logistyki, 22, Szczecin, s. 247-262.
- Perspektywy lokalizacji w województwie warmińsko-mazurskim platformy logistycznej o charakterze ogólnodostępnym zintegrowanej z siecią TEN-T, Gdańsk 2013.
- Pieriegud J., 2013, Kolejowy intermodal w Polsce na tle Europy Zachodniej i Wschodniej, Kurier Kolejowy, 6.
- Pluciński M., 2013, Terminale kontenerowe – liderzy rozwoju nowoczesnej infrastruktury w polskich portach morskich, w: Transport intermodalny w Polsce. Uwarunkowania i perspektywy rozwoju, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 778, Problemy Transportu i Logistyki, 22, Szczecin, s. 263-380.
- Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020, 2013, Projekt, Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa.
- Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, 2011, Ministerstwo Infrastruktury.
- Projekt Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020, 2014, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju.
- Projekt Umowy Partnerstwa na lata 2014-2020 i programów operacyjnych (krajowych) przyjętych przez RM w dniu 8 stycznia 2014r.: http://www.mir.gov.pl/fundusze/fundusze_europejskie_2014_2020/strony/start.aspx.

- Pyciarz M., 2013, Zmiany w stawkach dostępu do infrastruktury kolejowej, PKP PLK S.A., prezentacja, Warszawa (<http://trans-poland.pl/wp-content/uploads/2014/02/Zmiany-w-stawkach-dost%C4%99pu-do-infrastruktury-kolejowej-PKP-Polskie-Linie-Kolejowe.pdf>).
- Ramza G., 2014, Są naciski o naciski, Polski Traker, 5 (artykuł na stronie: <http://www.netpolska.com/prasa-transportowa/sa-naciski-o-naciski-5-14.html>)
- Raport Zespołu nr 2 Rady ds. Transportu Intermodalnego o aktualnym stanie transportu intermodalnego od strony technicznej, sporządzony na podstawie ankiet otrzymanych od bezpośrednich realizatorów tych przewozów, część II, 2013, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa.
- Rosik P., Komornicki T., Stępiak M., Pomianowski W., 2012b, Ocena wpływu projektów drogowych realizowanych w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych na zwiększenie dostępności transportowej województw, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Rosik P., 2012, Dostępność lądowa przestrzeni Polski w wymiarze europejskim, Prace Geograficzne, IGiPZ PAN, Warszawa, z. 233, 307 s.
- Rosik P., 2014, Zrównoważony transport lądowy a przesunięcie modalne w latach 2000-2010 – ujęcie przestrzenne, Czasopismo Logistyka, 2.
- Rosik P., Pomianowski W., Stępiak M., Komornicki T., Śleszyński P., 2011, Narzędzie ewaluacyjno-badawcze dostępności transportowej gmin w podukładach wojewódzkich, Raport końcowy, IGiPZ PAN (materiał niedrukowany wykonany w ramach IV konkursu dotacji MRR).
- Rosik P., Stępiak M., Komornicki T., Pomianowski W., 2012a, Monitoring spójności terytorialnej gmin w skali krajowej i międzynarodowej w latach 1995-2030, Raport końcowy, IGiPZ PAN (materiał niedrukowany wykonany w ramach V konkursu dotacji MRR).
- Rozmarynowska M., Ołdakowski B., Matczak M., 2013, Polskie porty morskie w 2012 roku. Perspektywy na rok 2013. Raport, ActiaForum, Gdynia.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315 /2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiającego instrument "Łącząc Europę", zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010.
- Rynek kolejowych przewozów intermodalnych, Urząd Transportu Kolejowego, Fracht 2014, Gdańsk (prezentacja dostępna na http://www.fracht2014.pl/files/fracht2014_prezentacja4.pdf).
- Rynek powierzchni magazynowych w Polsce 2012, Jones Lang LaSalle, on.point.
- Stępiak, M., Rosik, P., 2013. Accessibility improvement, territorial cohesion and spillovers: a multidimensional evaluation of two motorway sections in Poland. *Journal of Transport Geography* 31, 154–163.
- Strategia rozwoju polskich portów morskich do roku 2015, 2007, Ministerstwo Gospodarki Morskiej, Załącznik do uchwały nr 292/2007 Rady Ministrów.
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), 2013, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.
- Śleszyński P., 2012, Delimitacja miejskich obszarów funkcjonalnych stolic województw, Ekspertyza wykonana dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, wersja poprawiona uwzględniająca konsultacje z GUS i samorządami (biurami urbanistycznymi), Warszawa.
- The Study of the North Sea-Baltic Core Network Corridor Draft Final Report, 2014, Proximare.
- Transport intermodalny w Polsce. Uwarunkowania i perspektywy rozwoju, 2013, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 778, *Problemy Transportu i Logistyki*, 22, Szczecin.
- Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015, 2013, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.
- Wilgusiak R., 2013, Ulgi w kontenerach, *Kurier kolejowy*, 6.

Wronka J., 2008, Transport kombinowany/intermodalny – teoria i praktyka, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2008.

Wronka J., 2013, Nowy etap rozwoju transportu kombinowanego w Polsce?, w: Transport intermodalny w Polsce. Uwarunkowania i perspektywy rozwoju, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 778, Problemy Transportu i Logistyki, 22, Szczecin, s. 23-54.

Strategie rozwoju województw

1. Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020, Wrocław 2013.
2. Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020. Plan modernizacji 2020+, Toruń 2013.
3. Strategia rozwoju województwa lubelskiego na lata 2014-2020 (z perspektywą do 2030 r.), Lublin 2013.
4. Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020, Zielona Góra 2012.
5. Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020, Łódź 2013.
6. Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku. Innowacyjne Mazowsze, Warszawa 2013.
7. Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r., Opole 2012.
8. Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020, Białystok 2013.
9. Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, Gdańsk 2012.
10. Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego. Śląskie 2020+, Katowice 2013.
11. Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020, Kielce 2013.
12. Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025, Olsztyn 2013.
13. Wielkopolska 2020. Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do roku 2020, Poznań 2012.
14. Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2010.

Plany zagospodarowania przestrzennego

1. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego. Perspektywa 2020, Wrocław 2014.
2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Toruń 2003.
3. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego, Lublin 2002 (zmiana Planu z 2009 r. w części dot. icp Port Lotniczy Lublin S.A. i z 2011 r. w części dot. icp elektrownia kondensacyjna w Puławach).
4. Zmiana Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego, Zielona Góra 2012.
5. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego, Łódź 2010.
6. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, Warszawa 2014.
7. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego, opole 2010.
8. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podlaskiego, Białystok 2003.
9. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2009.
10. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego, Katowice 2004 (zmiana planu z 2010 r. w części dot. Portu Lotniczego w Pyrzowicach).
11. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego, Kielce 2014.
12. Województwo warmińsko-mazurskie. Plan zagospodarowania przestrzennego, Olsztyn 2002.
13. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego, Poznań 2010.

14. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2010.

Projekty regionalnych programów operacyjnych

1. Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2020 (wersja z 08.04.2014 r.).
2. Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 (wersja z 08.04.2014 r.).
3. Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 (wersja z 08.04.2014 r.)
4. Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020 (wersja 5.1 z kwietnia 2014 r.).
5. Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 (wersja z 10.04.2014 r.).
6. Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2014-2020 (wersja z 08.04.2014 r.).
7. Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020 (wersja z kwietnia 2014 r.).
8. Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego 2014-2020 (wersja z 08.04.2014 r.).
9. Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020 (wersja z 27.03.2014 r.).
10. Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 (wersja z 5.1 z kwietnia 2014 r.).
11. Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020 (wersja z marca 2014 r.).
12. Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020 (wersja z 08.04.2014 r.).
13. Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Wielkopolskiego na lata 2014-2020 (wersja z 04.04.2014 r.).
14. Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020 (wersja z 08.04.2014 r.).

Strony internetowe:

<http://apmar.org.pl/wp-content/uploads/2014/03/20140307-DP.pdf>

<http://dctgdansk.pl/pl/nowa-bocznica-w-dct-gdansk-otwarta/>

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps_upload/corridors_png/C1_Balt_Adriatic.pdf;

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps_upload/corridors_png/C2_northsea_baltic.pdf

<http://energetykon.pl/obnizka-w-pkp-energetyka,26919.html>

<http://trans-poland.pl/wp-content/uploads/2014/02/Zmiany-w-stawkach-dost%C4%99pu-do-infrastruktury-kolejowej-PKP-Polskie-Linie-Kolejowe.pdf>

<http://www.brwinow.pl/index.php/1365-koncepcja-paszkwianki>

<http://www.fracht2014.pl/aktualnosci/22/intermodal-otrzyma-wieksze-dofinansowanie.htm>

<http://www.kurierkolejowy.eu/aktualnosci/19021/FRACHT-2014-przetaszowania-na-polskich-torach.html>

http://www.mir.gov.pl/Gospodarka_Morska/Polityka_morska/Miedzyresortowy_Zespl_ds_Polityki_Morskiej_RP/Documents/Raport_polityka_morska_2013_z1.pdf

http://www.pap.pl/palio/html.run? Instance=cms_www.pap.pl& PageID=1&s=infopakiet&dz=kraj&i dNewsComp=172362&filename=&idnews=175673&data=&status=biezace& CheckSum=1349692150

http://www.pccintermodal.pl/bazy/pccintermodal.nsf/id/PL_News_Rok_terminalu_Kutno

http://www.pisil.pl/aktualnosci/1391/transport_kolejowy_batalia_pkp_polzug_o_terminal_k.html

<http://www.pkd.org.pl/pliki/referaty/malasek.pdf>

<http://www.port.gdynia.pl/pl/port/strategia-rozwoju?showall=1&limitstart=>

<http://www.portalmorski.pl/porty-i-logistyka/konteneryzacja-intermodal/36088-przewozy-intermodalne-odzyja-w-przyszlym-roku>

<http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/nizsze-stawki-dla-kontenerow-za-dostep-do-torow-20354.html>

<http://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/4164,Interaktywna-mapa-terminali-kontenerowych-na-stronie-UTK.html>

<http://www.utk.gov.pl/pl/analizy-i-monitoring/statystyka-kwartalna/przewozy-towarowe/4542,Punktualnosc-przewozow-towarowych-w-2014-roku.html>

<http://www.viatoll.pl/pl/pojazdy-ciezarowe/mapa>

Aneks statystyczny

Średniodobowe natężenie ruchu w 2010 r. w korytarzu **Bałtyk-Adriatyk** według części segmentów

Tab. I. Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych w części północnej segmentu zachodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk w 2010 r. (bez ciągników rolniczych i rowerów)

Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Autobusy
3	2,3	ŚWINOUJŚCIE-DR.WOJ.102	7883	64	5696	760	195	1032	134
3; 3a	14,2	DR.WOJ.102-WOLIN	8347	61	6479	546	169	1034	55
3b	1,8	WOLIN/OBWODNICA/	6502	26	4756	464	185	1035	36
3	7,6	WOLIN-PARŁÓWKO	8536	52	6294	803	329	996	50
3/S3	29,9	PARŁÓWKO-GOLENIÓW	9310	39	7467	571	196	984	51
S3	6,9	GOLENIÓW-RURKA	19701	80	15432	1400	672	2008	109
S3	12,9	RURKA-DR.WOJ.142	22862	64	17927	1521	894	2317	139
S3	7,2	DR.WOJ.142-SZCZECIN	22111	66	17827	1724	470	1933	91
A6	12,3	RADZISZEWO-SZCZECIN KIJEWÓ	15447	44	11505	1694	422	1749	33
3	8,4	SZCZECIN-STR.CZARNOWO	11937	35	8161	1030	578	2025	104
3	16,9	STR.CZARNOWO-PYRZYCE	11254	48	7675	957	431	1990	138
3	5,0	PYRZYCE/PRZEJŚCIE/	18144	102	13053	1528	713	2527	190
3	12,3	PYRZYCE-LIPIANY	12801	53	8335	1201	830	2210	148
3	7,5	LIPIANY-RENICE	12236	28	7801	1188	596	2520	93
3	5,2	RENICE-ŁAWY	9245	16	5773	563	485	2351	54
3	6,4	ŁAWY-GR.WOJ.	11346	25	7033	1206	646	2347	85
3	1,8	GR.WOJ.-CHŁOPINY	11346	25	7033	1206	646	2347	85
3	13,9	CHŁOPINY-GORZÓW WŁKP./OBWODNICA/ WĘZŁ MAŁYSZYN	10997	6	7194	960	448	2296	90
S3f 3f	9,1	GORZÓW WŁKP./OBWODNICA/ WĘZŁ MAŁYSZYN-WĘZŁ ZAKANAŁE	10443	31	6227	1020	540	2582	43
3	5,7	GORZÓW WŁKP./OBWODNICA/- DESZCZNO	15619	50	10480	1576	701	2649	153
3	9,5	DESZCZNO-SKWIERZYNA	13150	30	8378	1381	613	2626	119
3	5,9	SKWIERZYNA /PRZEJŚCIE/	14814	52	9490	1594	719	2818	126
3	16,1	SKWIERZYNA-MIĘDZYRZECZ /OBWODNICA/ WĘZŁ PÓŁNOCNY	9998	48	7036	852	282	1686	87
3e	4,7	MIĘDZYRZECZ /OBWODNICA/ WĘZŁ PÓŁNOCNY-MIĘDZYRZECZ /OBWODNICA/ WĘZŁ POŁUDNIOWY	6350	18	4087	518	209	1480	36
3	10,0	MIĘDZYRZECZ /OBWODNICA/ WĘZŁ POŁUDNIOWY-KAŁAWA	8718	33	5884	825	313	1568	87

Źródło: GDDKiA.

Tab. II. Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych w części środkowej segmentu zachodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk w 2010 r. (bez ciągników rolniczych i rowerów)

Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Autobusy
3	8,6	KAŁAWA-ŚWIEBODZIN	9240	41	6339	743	314	1702	91
3	2,8	ŚWIEBODZIN/OBWODNICA/	9679	24	5676	807	418	2706	42
3	15,7	ŚWIEBODZIN-SULECHÓW	13334	46	9038	961	569	2583	131
3	3,6	SULECHÓW/OBWODNICA/	12030	32	8198	973	341	2446	37
32a	3,9	SULECHÓW OBWODNICA	5857	15	3749	603	364	1114	11

3/S3	14,4	SULECHÓW-ZIELONA GÓRA	17792	39	12094	1546	773	3143	195
3/S3	4,6	ZIELONA GÓRA/OBWODNICA/	16676	41	11709	1498	642	2614	171
S3	8,9	ZIELONA GÓRA-NIEDORADZ	16891	40	12049	1401	641	2586	171
S3	8,3	NIEDORADZ-OBWODNICA WĘZEL NOWA SÓL	12435	29	8171	1144	545	2447	99
3g 3	8,3	OBWODNICA WĘZEL NOWA SÓL- DR.WOJ.283	9351	22	5756	950	403	2184	36
3	4,4	DR.WOJ.283-NW.MIASTECZKO	10527	37	6845	1001	431	2125	78
3	9,5	NW.MIASTECZKO-GR.WOJ.	8757	32	5285	866	611	1887	60
3	5,8	GR.WOJ.-KŁOBUCZYN	8757	32	5285	866	611	1887	60
3	3,6	KŁOBUCZYN-DROGA NR 12	8279	17	5040	782	311	2059	68
3	6,3	DROGA NR 12-POTOCZEK	9672	32	6312	793	324	2128	79
3	7,2	POTOCZEK-POLKOWICE	19806	49	13806	1847	608	3219	264
3	1,7	POLKOWICE/OBWODNICA/	17683	32	12158	1661	614	2992	218
3	9,9	POLKOWICE-LUBIN	24101	41	17682	2120	731	3073	443
3	4,0	LUBIN/PRZEJŚCIE 1/	29285	56	22249	2173	835	3271	686
3	0,7	LUBIN/PRZEJŚCIE 2/	18613	36	12845	1510	797	3289	119
3	0,7	LUBIN/PRZEJŚCIE 3/	17507	38	12546	1353	551	2914	93
3	4,3	LUBIN/PRZEJŚCIE 4/	19851	47	14284	1570	482	2514	943
3	11,4	LUBIN-KOCHLICE	16800	30	12051	1561	509	2482	159
3	6,7	KOCHLICE-LIPCE	10943	20	7008	1027	417	2416	51
3	2,3	LIPCE-LEGNICA	11924	24	7817	1106	457	2466	53
3	0,1	LEGNICA-WĘZEL LEGNICA	19390	55	13714	1738	682	3013	176
A4	20,0	WĘZEL LEGNICA-WĘZEL BUDZISZÓW	26941	31	16398	2755	842	6734	181
A4	13,3	WĘZEL BUDZISZÓW-WĘZEL KOSTOMŁOTY	28851	30	17346	2886	1341	7009	239
A4	11,9	WĘZEL KOSTOMŁOTY-WĘZEL KĄTY WR.	36008	52	23434	3390	1088	7706	338
A4	15,9	WĘZEL KĄTY WR.-WĘZEL BIELANY WR.	39164	54	25450	3288	1414	8608	350

Tab. III. Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych w części północnej segmentu centralnego korytarza Bałtyk-Adriatyk w 2010 r. (bez ciągników rolniczych i rowerów)

Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Autobusy
S6	2,3	GDYNIA-GDYNIA PORT	26824	93	21686	2729	1011	1204	101
S6	5,6	GDYNIA PORT-WIELKI KACK	51578	150	42084	3667	1671	3809	195
S6	5,5	WIELKI KACK-OSOWA	46103	148	37050	3497	1681	3584	143
S6	6,6	OSOWA-WĘZEL MATARNIA	53736	132	44674	2968	2010	3858	94
S6	3,0	WĘZEL MATARNIA-KARCZEMKI	47807	120	38910	3086	1842	3742	106
S6	9,3	KARCZEMKI-STRASZYN	41216	101	32492	2989	2104	3433	97
S6	1,6	WĘZEL RUSOCIN-ŁĘGOWO	10118	30	7329	1051	746	954	8
S6 A1	5,4	STRASZYN-WĘZEL RUSOCIN	34467	73	25440	2774	2277	3826	77
A1	16,0	WĘZEL RUSOCIN-WĘZEL STANISŁAWIE	15536	26	11183	729	544	2991	63
A1	7,7	WĘZEL STANISŁAWIE-WĘZEL SWAROŻYN	14136	30	9820	692	504	3030	60
A1	12,6	WĘZEL SWAROŻYN-WĘZEL PELPLIN	12245	22	8348	529	441	2857	48
A1	21,1	WĘZEL PELPLIN-WĘZEL KOPYTKOWO	12437	22	8722	459	300	2881	53
A1	7,3	WĘZEL KOPYTKOWO-GR. WOJ.	10599	22	6753	447	314	3017	46
A1	24,5	GR.WOJ.-NOWE MARZY	10599	22	6753	447	314	3017	46
1	10,3	NOWE MARZY-MORSK	19286	74	12874	1560	868	3778	122
S1	7,2	MORSK-PRZECHOWO	15929	44	10166	1081	664	3909	65
1	8,9	PRZECHOWO-CHEŁMNO	11986	49	7521	1026	489	2816	80
1	4,2	CHEŁMNO-STOLNO	16110	70	10974	1285	634	2924	204
1	16,7	STOLNO-KOŃCZEWICE	14530	52	9430	1314	623	2921	160
1	5,0	KOŃCZEWICE-GRZYWNA	14081	59	9041	1023	847	2980	122
1	7,0	GRZYWNA-ŁYSOMICE	17948	65	11811	1631	1028	3116	282
1	3,2	ŁYSOMICE-TORUŃ	17574	76	14595	1203	407	1005	282
1	0,4	TORUŃ-CZERNIEWICE	10458	45	8199	938	411	697	160
1	12,0	CZERNIEWICE-NOWY CIECHOCINEK	15983	30	10183	1589	916	3139	117

1	23,2	NOWY CIECHOCINEK-WŁOCLAWEK	13180	29	7631	1230	1008	3159	119
1	8,8	WŁOCLAWEK-KOWAL/OBWODNICA/	14749	32	9147	1407	976	3037	145
1c	4,2	KOWAL/OBWODNICA/	13599	31	7185	1585	1367	3351	75
1	9,9	KOWAL/OBWODNICA/-LUBIEŃ KUJ.	11436	32	6453	1145	870	2836	92
1	9,5	LUBIEŃ KUJ.-DĄBROWICE	10908	31	6365	1033	569	2802	96
1	8,9	DĄBROWICE-KROŚNIEWICE	10561	37	5576	1234	722	2919	68
1d	3,9	KROŚNIEWICE/OBWODNICA /	10580	37	6125	1091	694	2532	85

Tab. IV. Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych w części północnej segmentu wschodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk w 2010 r. (bez ciągników rolniczych i rowerów)

Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Autobusy
7	3,3	GDAŃSK-DZIEWIĘĆ WŁÓK	20088	49	15565	1183	749	2272	260
7	3,3	DZIEWIĘĆ WŁÓK-WOCLAWY	18240	65	13497	1445	697	2309	216
7	11,8	WOCLAWY-KIEZMARK	17086	58	12861	1169	662	2125	202
7	12,1	KIEZMARK-NOWY DWÓR GD.	17765	54	13543	1201	661	2138	161
7	11,6	NOWY DWÓR GD.-RZ.NOGAT	17721	60	13590	1307	619	1954	181
7	6,3	RZ.NOGAT-ELBLĄG /UL.NOWODWORSKA/	17721	60	13590	1307	619	1954	181
7	3,7	ELBLĄG ul.NOWODWORSKA / WĘZEL RACZKI	13121	46	9506	1087	565	1847	65
7	4,6	WĘZEL RACZKI-WĘZEL ELBLĄG WSCHÓD	15121	43	10435	1323	730	2528	57
7	12,9	WĘZEL ELBLĄG WSCHÓD-PASŁĘK	18486	60	13432	1358	1044	2414	153
7	23,6	PASŁĘK-MAŁDYTY	14662	36	9310	1191	926	3081	95
S7	25,6	MAŁDYTY- OSTRÓDA	13348	39	8514	951	719	2985	102
7	7,3	OSTRÓDA /OBWODNICA/	11149	38	7846	848	405	1901	101
7	13,3	OSTRÓDA-RYCHNOWO	10130	32	7194	788	379	1643	86
7	13,0	RYCHNOWO-OLSZTYNEK	9034	26	6301	687	319	1641	58
7	6,1	OLSZTYNEK-PAWŁOWO	14759	47	10540	1203	718	2083	149
7	19,8	PAWŁOWO-NIDZICA	13411	33	8625	1236	944	2423	133
7	19,2	NIDZICA-GR.WOJ.	13752	36	9443	1154	806	2152	148
7	11,2	GR.WOJ.-MŁAWA	13752	36	9443	1154	806	2152	148
7	5,1	MŁAWA/OBWODNICA/	12007	31	8211	938	566	2174	83
7	23,6	MŁAWA-STRZEGOWO	13413	30	9167	1143	643	2290	135
7	8,9	STRZEGOWO-GLINOJECK	14193	42	9857	1178	653	2304	136
7	23,6	GLINOJECK-PŁOŃSK	16088	29	11494	1169	717	2540	133
7	3,4	PŁOŃSK-SIEDLIN	16727	35	10767	1412	1231	3170	111
7/S7	9,8	SIEDLIN-PRZYBOROWICE	25428	73	19130	2431	1147	2390	255
7/S7	16,5	PRZYBOROWICE-ZAKROCZYM	24171	59	17728	2243	1237	2668	236
S7	5,3	ZAKROCZYM-KAZUŃ	28733	65	23257	2360	880	1896	274
7/S7	13,4	KAZUŃ-ŁOMIANKI	37637	107	31818	2682	802	1894	333
7	3,7	ŁOMIANKI/OBWODNICA/	39982	152	33221	2749	1476	2057	325
7	1,1	ŁOMIANKI-WARSZAWA	55602	319	48217	3035	1156	2334	536

Tab. V. Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych w części środkowej segmentu centralnego korytarza Bałtyk-Adriatyk w 2010 r. (bez ciągników rolniczych i rowerów)

Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Autobusy
1	18,2	KROŚNIEWICE-ŁĘCZYCA	9620	31	5725	964	516	2270	93
1	4,1	ŁĘCZYCA/PRZEJŚCIE/	13308	52	8818	1017	629	2635	143
1	7,5	ŁĘCZYCA-OZORKÓW	14089	65	8606	1447	767	3035	162
1	11,2	OZORKÓW-WĘZEL EMILIA	12805	51	7969	1441	675	2576	87
1	2,0	WĘZEL EMILIA-ZGIERZ	18406	60	13185	1583	737	2617	220
1	5,3	ZGIERZ/PRZEJŚCIE/	19980	63	14408	1852	707	2782	160
1	3,0	ZGIERZ-ŁÓDŹ	25551	102	18720	2196	1063	3219	247
1	4,0	ŁÓDŹ-RZGÓW	31784	116	23207	2601	1248	4290	312
1	8,2	RZGÓW-TUSZYN	29364	86	20200	2389	1679	4775	231
1	7,2	TUSZYN-SKRZ. Z DROGA A1	25061	46	16099	2673	1345	4695	199

A1	13,0	GŁUCHÓW-DROGA 8	16672	24	10707	1835	764	3271	71
A1	4,5	DROGA 8-ROKSZYCE	44159	72	24601	4053	3042	12195	196
1	23,2	ROKSZYCE-KAMIEŃSK	28157	54	15980	2708	1664	7564	186
1	16,9	KAMIEŃSK-ŁADZICE	28614	47	15688	2792	2250	7660	176
1	7,5	ŁADZICE-SZCZEPÓCICE	31308	59	17578	3094	1933	8467	177
1	4,5	SZCZEPÓCICE-KRUSZYNA	31826	46	18782	2910	1797	8113	177
1	14,5	KRUSZYNA-CZĘSTOCHOWA	34747	53	20406	3574	2010	8528	174
1	6,2	CZĘSTOCHOWA-POCZESNA	43668	69	29310	3990	1966	8079	251
1	12,8	POCZESNA-KOZIEGŁOWY	38048	56	23108	4261	1874	8519	228
1	10,5	KOZIEGŁOWY-SIEWIERZ	35108	40	21446	3577	2031	7814	198
1	6,6	SIEWIERZ/PRZEJŚCIE/	38930	80	24227	3606	2372	8443	200
1	4,8	SIEWIERZ-WOJKOWICE	45324	103	30312	4106	2525	8019	258

Tab. VI. Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych w części środkowej segmentu wschodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk w 2010 r. (bez ciągników rolniczych i rowerów)

Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Autobusy
2	7,1	OŁTARZEW-WARSZAWA	32555	109	25096	4186	1330	1574	247
2	10,3	BŁONIE-OŁTARZEW	22584	67	16327	2146	1487	2390	143
2	24,6	SOCHACZEW-BŁONIE	17634	46	11428	1997	1068	2960	125
2a	2,1	SOCHACZEW /OBWODNICA 2/	14448	35	8891	1697	945	2795	77
2a	3,8	SOCHACZEW /OBWODNICA 1/	20158	54	9882	2155	1622	6349	91
2	10,6	GR.WOJ.-SOCHACZEW	18025	36	8568	1961	1202	6173	83
2	9,7	ŁOWICZ-GR.WOJ.	18025	36	8568	1961	1202	6173	83
2	2,9	ŁOWICZ/OBWODNICA/	19048	44	9122	1686	1216	6882	93
14	9,9	ŁOWICZ-JAMNO	18317	38	9519	1755	1168	5730	92
14	15,1	JAMNO-GŁOWNO	16543	34	8990	1613	916	4915	63
14	7,805	GŁOWNO-STRYKÓW	18764	40	10896	1894	931	4909	90
2	7,1	OŁTARZEW-WARSZAWA	32555	109	25096	4186	1330	1574	247
2	10,3	BŁONIE-OŁTARZEW	22584	67	16327	2146	1487	2390	143
2	24,6	SOCHACZEW-BŁONIE	17634	46	11428	1997	1068	2960	125
2a	2,1	SOCHACZEW /OBWODNICA 2/	14448	35	8891	1697	945	2795	77
2a	3,8	SOCHACZEW /OBWODNICA 1/	20158	54	9882	2155	1622	6349	91
2	10,6	GR.WOJ.-SOCHACZEW	18025	36	8568	1961	1202	6173	83
2	9,7	ŁOWICZ-GR.WOJ.	18025	36	8568	1961	1202	6173	83
2	2,9	ŁOWICZ/OBWODNICA/	19048	44	9122	1686	1216	6882	93
14	9,9	ŁOWICZ-JAMNO	18317	38	9519	1755	1168	5730	92
14	15,1	JAMNO-GŁOWNO	16543	34	8990	1613	916	4915	63
14	7,805	GŁOWNO-STRYKÓW	18764	40	10896	1894	931	4909	90

Tab. VII. Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych w części południowej segmentu zachodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk w 2010 r. (bez ciągników rolniczych i rowerów)

Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Autobusy
A4	11,2	WĘZEL BIELANY WR.-WĘZEL KRAJKÓW	37434	49	23974	3652	1173	8399	187
A4	14,2	WĘZEL KRAJKÓW-WĘZEL BRZEMIMIERZ	34145	42	21278	3340	1110	8186	189
A4	14,8	WĘZEL BRZEMIMIERZ-GR.WOJ.	30735	33	18639	3197	1108	7592	166
A4	0,1	GR.WOJ.-W. PRZYLESIE	30735	33	18639	3197	1108	7592	166
A4	28,9	W. PRZYLESIE-PRĄDY	28606	36	16911	2219	1758	7519	163
A4	22,0	PRĄDY-DĄBRÓWKA GÓRNA	23379	32	13395	1986	1271	6588	107
A4	7,0	DĄBRÓWKA GÓRNA-GOGOLIN	25173	36	15052	2241	1462	6269	113
A4	21,6	GOGOLIN-OLSZOWA	26570	44	15972	2399	1300	6754	101
A4	5,6	OLSZOWA-NOGOWCZYCE	26533	46	15836	2871	1127	6533	120
A4	3,0	NOGOWCZYCE-GR.WOJ.	31830	57	19280	3233	1468	7612	180
A4	6,1	GR.WOJ.-WĘZEL ŁANY	31830	57	19280	3233	1468	7612	180
A4	8,8	WĘZEL ŁANY-WĘZEL KLESZCZÓW	36053	62	22459	3365	1837	8158	172
A4	8,2	WĘZEL KLESZCZÓW-WĘZEL OSTROPA	31282	53	18782	3191	1671	7441	144

A4	6,2	WĘZEL OSTROPA-WĘZEL BOJKÓW	36113	78	22018	3658	1751	8449	157
A4	4,8	WĘZEL BOJKÓW-WĘZEL SOŚNICA	39388	64	25302	3574	2310	7996	141
A4	16,0	WĘZEL SOŚNICA-CHORZÓW	54615	128	40049	5062	2237	6969	170
A4	4,6	CHORZÓW-KATOWICE	50770	121	37702	3860	1712	7202	173
A4	3,5	KATOWICE/PRZEJŚCIE/	75020	183	57246	6379	2723	8253	236
A4	9,5	DROGA 86-DROGA 51	43115	54	32128	3190	1948	5624	170

Tab. VIII. Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych w części południowej segmentu centralnego korytarza Bałtyk-Adriatyk w 2010 r. (bez ciągników rolniczych i rowerów)

Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Autobusy
A1a	4,6	WĘZEL SOŚNICA-WĘZEL KNURÓW	11067	25	8619	885	499	1020	19
A1a	7,3	WĘZEL KNURÓW-WĘZEL DĘBIEŃSKO	8717	33	6768	818	278	806	14
A1a	3,9	WĘZEL DĘBIEŃSKO-WĘZEL BEŁK	8340	30	6540	716	229	811	14
78	5,2	DW 933 WODZISŁAW-RYBNIK	16734	140	14003	1077	500	786	192
78	0,9	WODZISŁAW DW 933 -DW 933 / PRZEJŚCIE/	17731	153	14657	1053	454	991	402
78	9,2	GORZYCE-WODZISŁAW DW 933	10562	107	9064	606	208	476	95
78a	4,2	ZABEŁKÓW-GORZYCE	5173	67	3967	390	132	552	55
78a	3,3	GR.PAŃSTWA-ZABEŁKÓW	3284	13	1980	276	126	880	8

Tab. IX. Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych w części południowej segmentu wschodniego korytarza Bałtyk-Adriatyk w 2010 r. (bez ciągników rolniczych i rowerów)

Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Autobusy
S1	16,1	KOSZTOWY-TYCHY	20882	67	13426	1736	1220	4355	77
1	5,9	TYCHY-KOBIÓR	33745	91	24500	2562	1671	4749	169
1	7,3	KOBIÓR-PSZCZYNA DW 931	37949	150	26899	3493	2041	5162	196
1	1,5	PSZCZYNA DW 931-PSZCZYNA DW 933	39646	126	29073	3140	2130	4915	247
1	1,1	PSZCZYNA DW 933- PSZCZYNA DW 933	37334	176	27064	3320	1506	5047	214
1	4,3	PSZCZYNA DW 933-CZECHOWICE DZIEDZ.	37427	113	26971	3391	1608	5129	212
1	8,3	CZECHOWICE DZIEDZ.-BIELSKO B.	36298	120	26995	2959	1518	4481	220
69	6,6	BIELSKO B.-RYBARZOWICE	17615	70	14218	1350	781	1036	153
69	6,2	RYBARZOWICE-ŻYWIEC	20585	118	17018	1594	677	975	189
S69b	4,3	ŻYWIEC-WĘZEL BROWAR	8353	40	6767	690	261	571	24
S69b	4,9	WĘZEL BROWAR-WĘZEL PRZYBĘDZA	6527	41	5489	576	179	220	22
69	10,4	WĘGIERSKA GÓRKA-MILÓWKA	8913	71	7773	608	196	144	115
69c	5,5	MILÓWKA-WĘZEL LALIKI I	3164	43	2618	342	91	33	31
S69d	2,5	WĘZEL LALIKI I-WĘZEL LALIKI II	1300	13	1048	178	43	11	7
S69d	4,0	WĘZEL LALIKI II-GRANICA PAŃSTWA	934	12	743	130	34	11	4

Tab. X. Inwestycje w rozwój terminali intermodalnych i centrów logistycznych oraz infrastruktury transportowej na wybranych odcinkach korytarza transportowego sieci TEN-T Bałtyk-Adriatyk w dokumentach strategicznych województwa dolnośląskiego

Nazwa dokumentu	Wybrane zapisy dotyczące terminali intermodalnych i centrów logistycznych oraz infrastruktury transportowej
Strategia rozwoju województwa	<p>Część diagnostyczna dot. infrastruktury transportowej</p> <p>Jeden z głównych obszarów interwencji na terenie województwa stanowi Autostrada Nowej Gospodarki (s. 33) wyznaczona jako pasmo logistyczne obejmujące obszary w zasięgu oddziaływania istniejących i planowanych autostrad i dróg ekspresowych. Jest to obszar o docelowo najwyższej w regionie dostępności transportowej. Wymaga wzmocnienia i wprowadzenia najwyższych standardów technologicznych w dziedzinie teleinformatycznej oraz szczególnie aktywnej obsługi prawnej i planistycznej. Obszar ten może stać się kołem zamachowym całego regionu, pod warunkiem racjonalnych decyzji lokalizacyjnych i inwestycyjnych.</p> <p>Cele dot. infrastruktury transportowej (s. 43)</p> <p>Priorytet w ramach infrastruktury transportowej stanowi poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej regionu; w szczególności poprawa jakości i standardów transportu (drogowego, kolejowego, lotniczego i żegluga śródlądowego).</p> <p>Do przykładowych zaplanowanych inwestycji należy zaliczyć: budowę łączników w ramach powiązania projektowanej S3 z Aglomeracją Jeleniogórką i Aglomeracją Wałbrzyską o standardzie drogi dwujezdniowej; budowę sprawnego systemu regionalnego transportu towarowego, w tym budowę intermodalnych węzłów logistycznych i przeładunkowych szczebla regionalnego i subregionalnego, umożliwiających integrację transportu drogowego, kolejowego i wodnego transportu śródlądowego.</p>
Plan zagospodarowania przestrzennego	<p>Plan wskazuje, że dobrze rozwinięta infrastruktura komunikacyjna stanowi podstawę rozwoju przestrzennego i społeczno-gospodarczego regionu, służy poprawie dostępności województwa w skali kraju i Europy, jak również wzmocnieniu jego spójności terytorialnej.</p> <p>W ramach kierunku rozwoju powiązań drogowych (s. 127 i następne) zapisane zostały następujące działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> - poprawa dostępności zewnętrznej poprzez realizację nowych i rozbudowę istniejących powiązań zewnętrznych jako dróg bezkolizyjnych: autostrad i dróg ekspresowych w części w ramach sieci TEN-T - S3 (odcinek granica województwa-Legnica - Lubawka); - kształtowanie spójnego przestrzennie systemu powiązań komunikacyjnych wewnątrz obszarów rozwoju i pomiędzy nimi poprzez poprawę dostępności wewnętrznej Wrocławskiego obszaru Metropolitalnego (np. drogi w relacji Oława - Oleśnica); - rozbudowa infrastruktury drogowej obsługującej obszary aktywności gospodarczej. <p>W ramach kierunku rozwoju powiązań kolejowych (s. 132 i następne) zapisane zostały m.in. następujące działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> - modernizacja i rozbudowa istniejących magistralnych linii kolejowych oraz budowa Linii Dużych Prędkości w ramach rozbudowy międzynarodowej sieci TEN-T; - modernizacja linii kolejowych o znaczeniu ponadregionalnym i międzynarodowym (np. E30 i E59). <p>Duży nacisk położono na rozwój żegluga śródlądowego (s. 136 i następne); gdzie celem działań rozwój portów odrzańskich i centrów logistycznych umożliwiający nowoczesną obsługę przewozów pasażerskich i towarowych oraz rozwój wybranych typów przewozów (transport kontenerów, ładunków niebezpiecznych, wielkogabarytowych, kruszyw); planowane centrum logistyczne we Wrocławiu, potencjalne centrum logistyczne - Głogów.</p> <p>Planowany zakres inwestycji został szczegółowo omówiony w PZP.</p> <p>Mapa kierunków rozwoju systemu transportowego zakłada 4 główne obszary pod centra logistyczne (istniejące bądź planowane, tj. Głogów, Miłkowice pod Legnicą; Wrocław - Brochów, Kąty Wrocławskie).</p>
Projekt regionalnego programu	<p>W RPO wskazano, że atrakcyjność inwestycyjna regionu sprzyja lokalizowaniu w jego obszarze znaczących inwestycji i stymulowaniu rozwoju nowoczesnych gałęzi przemysłu, takich jak: przemysł motoryzacyjny czy produkcja sprzętu AGD, ale także centrów logistycznych (s. 249).</p> <p>W ramach CT 7 uwzględniono 2 priorytety inwestycyjne (s. 100 i następne):</p> <p>7.2. Zwiększenie jakości i bezpieczeństwa powiązań funkcjonalnych regionalnej sieci drogowej uzupełniającej sieć TEN-T. Rezultatem realizacji priorytetu ma być spójny, spełniający normy regionalny system drogowy, umożliwiający skomunikowanie najważniejszych ośrodków</p>

	<p>wojewódzkich oraz terenów peryferyjnych z siecią TEN-T w oparciu o najważniejsze, zewnętrzne powiązania województwa, tj.: osie drogowe wschód - zachód oraz północ-południe (główne tranzyty A4, A18, A8, S8, drogi krajowe nr: 3, 5, 8, 46, a także uzupełniająco DK12 , DK15 (jako trasa omijająca Poznań) i DK94 (alternatywna trasa do A4). W ramach priorytetu realizowane będą przedsięwzięcia z zakresu budowy i przebudowy dróg, głównie wojewódzkich, poprawiających dostępność transportową ośrodków regionalnych i subregionalnych do infrastruktury sieciowej i węzłowej TEN-T. Ponadto realizowane będą również inwestycje służące wyprowadzeniu ruchu tranzytowego z obszarów centralnych miast i miejscowości.</p> <p>7.4. Zwiększenie jakości powiązań funkcjonalnych w sieci regionalnych oraz lokalnych linii kolejowych. W województwie dolnośląskim zdefiniowane zostały następujące potencjały: Bolesławiec, Dzierżoniów (jako trójmiasto Dzierżoniów /Bielawa/Pieszycy), Głogów, Jelenia Góra, Legnica, Lubin (wraz z Polkowicami), Świdnica, Wałbrzych, Wrocław i Zgorzelec/Görlitz. Ogółem na działania poprawiające infrastrukturę komunikacyjną przeznaczono ok. 16,7% alokacji programu.</p>
--	--

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wojewódzkich dokumentów strategicznych.

Tab. XI. Inwestycje w rozwój terminali intermodalnych i centrów logistycznych oraz infrastruktury transportowej na wybranych odcinkach korytarza transportowego sieci TEN-T Bałtyk-Adriatyk w dokumentach strategicznych województwa kujawsko-pomorskiego

Nazwa dokumentu	Wybrane zapisy dotyczące terminali intermodalnych i centrów logistycznych oraz infrastruktury transportowej
Strategia rozwoju województwa	<p>W ramach celu strategicznego Gospodarka i miejsca pracy (s. 23 i następne) wskazano na obszary przywęzłowe w sąsiedztwie dróg szybkiego ruchu jako obszary atrakcyjne do rozwoju działalności gospodarczej i objęte wsparciem. Rozwój terenów inwestycyjnych w rejonach dobrze dostępnych komunikacyjnie (dotyczy to wszystkich rodzajów transportu) będzie realizacją idei „Kujawsko-Pomorskiego Obszaru Gospodarczego”, łączącego tereny inwestycyjne i infrastrukturę przeładunkową (platforma multimodalna, kolejowe platformy przeładunkowe, Airport City – tereny inwestycyjne przy porcie lotniczym w Bydgoszczy). W SRW założono też wsparcie rozwoju terenów inwestycyjnych poprzez ich przygotowanie infrastrukturalne w zakresie gospodarki wodno-ściekowej i zaopatrzenia w energię. W tym zakresie jednym z kierunków działań jest rozwój potencjału logistycznego regionu.</p> <p>W ramach celu strategicznego Dostępność i spójność (s. 28 i następne) podkreślono znaczenie zapewnienia powiązań układu wewnętrznego (sieć dróg niższej kategorii) z węzłami autostradowymi i drogami ekspresowymi. W zakresie infrastruktury drogowej jedną z potrzeb jest przebudowa układu dróg w rejonie Brzeźcia Kujawskiego w celu ich połączenia z węzłem Pikutkowo oraz dążenie do realizacji węzła autostradowego w Dźwierźnie dla zapewnienia dostępności rejonu Chełmży (wraz z terenami inwestycyjnymi). W zakresie transportu lotniczego planuje się wzmocnienie jego konkurencyjności portu poprzez przebudowę sieci kolejowej połączonej z realizacją linii z Trzcińca do Solca Kujawskiego. SRW zakłada, że wzmocnienie transportu wodnego umożliwi rozwój transportu multimodalnego, którego głównym węzłem powinien być terminal w rejonie Solca Kujawskiego – Bydgoszczy Łęgnowa. W Inowrocławiu oraz Laskowicach Pomorskich zamierza się zrealizować kolejowe platformy przeładunkowe dla rozwoju logistyki na linii kolejowej intensywnie wykorzystywanej dla celów transportowych.</p> <p>W tym zakresie jednym z kierunków działań jest budowa zintegrowanego systemu towarowego transportu multimodalnego.</p>
Plan zagospodarowania przestrzennego	<p>PZP zwraca uwagę, że województwo leży w zasięgu 2 korytarzy transportowych łączących Skandynawię z Europą Południową oraz Europą Zachodnią z Rosją i Ukrainą, przy czym niektóre szlaki transportowe wymagają modernizacji i podniesienia ich stanu technicznego. Dodatkowo, podkreślono, że planowane centra logistyczne, terminale kontenerowe czy punkty przeładunkowo zlokalizowano na terenie sąsiednich województw (s. 18).</p> <p>Jednym z celów rozwoju przestrzennego (s. 63) jest modernizacja struktury funkcjonalno-przestrzennej poprzez rozwój średnich miast (Włocławek, Grudziądz, Inowrocław) m.in. jako węzłów transportowych. W zakresie kierunków rozwoju sieci komunikacyjnej zaznaczono, że przebudowa układu drogowego miast Bydgoszcz, Inowrocław i Toruń wzmocni ich funkcję jako węzłów drogowych i zwiększy rolę jako ośrodków logistycznych (s. 67).</p>

	Zapisy PZP w zakresie rozwoju infrastruktury okołotransportowej są dosyć ogólne.
Projekt regionalnego programu operacyjnego	<p>Jednym z czynników, jakie mają znaczący wpływ na konkurencyjność województwa kujawsko-pomorskiego na tle innych województw, jest jego bardzo dobra dostępność transportowa i komunikacyjna, która wynika z centralnego położenia regionu (s. 21). Na system transportowy składają się głównie ciągi dróg o najwyższych klasach (autostrada, drogi ekspresowe).</p> <p>Województwo zabiega o stworzenie w aglomeracji bydgosko-toruńskiej platformy multimodalnej - przeładunkowego węzła transportowego, w którym będą krzyżować się systemy komunikacji drogowej, kolejowej, lotniczej i żeglugi śródlądowej. Platforma może być szansą dla rozwoju regionu, dzięki ułatwieniu transportu towarów i usprawnieniu logistyki. Zakłada się też jej uzupełnienie o mniejsze węzły intermodalne. Ogółem na działania poprawiające infrastrukturę transportową przeznaczono ok. 11,3% alokacji programu.</p> <p>W RPO w ramach osi priorytetowej 5. Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu (s. 128 i następne) uwzględniono 3 priorytety: 7.2, 7.3 - transport wodny śródlądowy stanowiący istotną alternatywę dla drogowego i kolejowego transportu towarów, celem jest poprawa parametrów użytkowych dróg wodnych i terminali przeładunkowych umożliwiającą ich większe wykorzystanie w transporcie towarów oraz 7.4 – dot. transportu kolejowego.</p>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wojewódzkich dokumentów strategicznych.

Tab. XII. Inwestycje w rozwój terminali intermodalnych i centrów logistycznych oraz infrastruktury transportowej na wybranych odcinkach korytarza transportowego sieci TEN-T Bałtyk-Adriatyk w dokumentach strategicznych województwa lubuskiego

Nazwa dokumentu	Wybrane zapisy dotyczące terminali intermodalnych i centrów logistycznych oraz infrastruktury transportowej
Strategia rozwoju województwa	<p>Część diagnostyczna dot. infrastruktury transportowej (s. 11)</p> <p>Sieć drogowa województwa jest stosunkowo dobrze rozwinięta, zapewniona jest zewnętrzna i wewnętrzna spójność komunikacyjna regionu. Główne zastrzeżenia dotyczą stanu technicznego części dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich, a także ciągle niewystarczającej liczby obwodnic omijających centra miast. Ważna dla regionu jest zaawansowana realizacja dużych inwestycji drogowych poprawiających dostępność zewnętrzną regionu (autostrada A2, A18, droga ekspresowa S3).</p> <p>Cele dot. infrastruktury transportowej</p> <p>W ramach celu strategicznego 2: Wysoka dostępność transportowa i teleinformatyczna (s. 41 i następne) zaplanowano następujące działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> - poprawa stanu technicznego infrastruktury komunikacyjnej w celu zapewnienia sprawnych połączeń pomiędzy strategicznymi ośrodkami i obszarami rozwoju gospodarczego województwa (miasta, port lotniczy, strefy gospodarcze, parki przemysłowe i naukowo-technologiczne, bazy logistyczno-magazynowe, węzły komunikacyjne etc.); - rozwój sieci dróg krajowych i ekspresowych w województwie lubuskim poprzez ich sukcesywną przebudowę i modernizację, w tym w międzynarodowych korytarzach transportowych sieci TEN-T, z zapewnieniem skomunikowania węzłów dróg S3, A2 i A18 z siecią dróg niższych kategorii; - tworzenie centrów logistyczno-operacyjnych konsolidujących różne środki transportu (węzły zintegrowanego systemu transportowego). <p>Ponadto w SRW wymieniono rozwój Parku Technologii i Logistyki Przemysłu INTERIOR w Nowej Soli (przy S3) oraz planowane centrum logistyczne przy trasie A2 w Rzepinie, które może wpłynąć na wzrost znaczenia tej miejscowości.</p>
Plan zagospodarowania przestrzennego	<p>W części diagnostycznej wskazuje się, że położenie regionu na skrzyżowaniu ważnych, transeuropejskich szlaków komunikacyjnych paneuropejskich korytarzy stanowi podstawowe uwarunkowanie rozwojowe dla województwa.</p> <p>Na terenie województwa lubuskiego w obowiązujących studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, określono wiele obszarów korzystnych dla lokalizacji działalności gospodarczej, w tym typu przemysłowego i logistycznego.</p> <p>Do podstawowych planowanych lub istniejących koncentracji przestrzennych związanych z rozwojem transportu i logistyki zaliczono (s. 241 i następne):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Węzeł Intermodalny Świebodzin, wytworzony w rejonie węzła autostradowego na A-2 łączącego

	<p>się z drogą ruchu szybkiego S-3 i z obsługą kolejową. Strefa powyższa jako główna koncentracja centrów logistycznych i usługowo - gospodarczych odgrywać będzie zasadniczą rolę w przekształcaniach gospodarczych regionu.</p> <p>- Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna – Podstrefa Szprotawa (położona przy trasie DK 12, około 40 km od S3).</p> <p>- Witnicka Strefa Przemysłowa - teren przeznaczony w planie zagospodarowania przestrzennego pod przemysł, składy, magazyny (ok. 20 km od S3).</p> <p>W rejonie ważnych węzłów komunikacyjnych planuje się zorganizowanie stacji transportu kombinowanego (intermodalnego) droga > kolej > droga, w PZP wskazano, że predysponowane są też: Węzeł Rzepiński (autostrada A2, duży węzeł kolejowy, bliskość granicy), Węzeł Kostrzyński (połączenie Warty i Odry, węzeł drogowy A2 i kolejowy, przejścia graniczne) oraz Nowa Sól (S3), Skwierzyna (S3) i Zbąszynek (A2).</p> <p>W celu wzmocnienia roli transportu intermodalnego w PZP planowane są inwestycje w infrastrukturę transportową drogową i kolejową.</p>
Projekt regionalnego programu operacyjnego	<p>W RPO podkreślono, że rozwój sektora transportu leży w strategicznym interesie województwa lubuskiego, a stworzenie podstaw dla wysokiej mobilności mieszkańców, a także sprawnego i bezpiecznego przepływu towarów i energii, w oparciu o efektywnie funkcjonujące (inteligentne) sieci i systemy infrastrukturalne sprzyjające przestrzennemu równoważeniu procesów rozwojowych, jest jednym z elementów warunkujących stabilny, zrównoważony i długofalowy postęp (s. 135). W części diagnostycznej podkreślono też rolę klastra TSL (Transport Spedycja Logistyka) powstałego w 2013 r. w Świebodzinie. Ogółem na działania poprawiające infrastrukturę komunikacyjną przeznaczono ok. 17,3% alokacji programu.</p> <p>W RPO uwzględniono 2 priorytety inwestycyjne:</p> <p>7.2: Poprawa przepustowości i sprawności infrastruktury transportowej w województwie, w ramach którego przewiduje się realizację działań ukierunkowanych na realizację inwestycji dotyczących budowy oraz modernizacji infrastruktury drogowej o znaczeniu regionalnym wraz z infrastrukturą towarzyszącą na odcinkach leżących w ciągach komunikacyjnych stanowiących połączenie z siecią TEN-T;</p> <p>7.4: Wzmocnienie systemu kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich i towarowych, realizowane poprzez uzupełnianie luk na głównych szlakach (magistralach) kolejowych w sieci TEN-T, interwencja obejmować też będzie linie kolejowe poza TEN-T nie znajdujące się w strefie dostępu podstawowej sieci kolejowej. Rozwój systemu kolei ma spowodować podniesienie jakości świadczonych usług oraz integracji z pozostałymi gałęziami transportu i gospodarki.</p>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wojewódzkich dokumentów strategicznych.

Tab. XIII. Inwestycje w rozwój terminali intermodalnych i centrów logistycznych oraz infrastruktury transportowej na wybranych odcinkach korytarza transportowego sieci TEN-T Bałtyk-Adriatyk w dokumentach strategicznych województwa łódzkiego

Nazwa dokumentu	Wybrane zapisy dotyczące terminali intermodalnych i centrów logistycznych oraz infrastruktury transportowej
Strategia rozwoju województwa	<p>W części diagnostycznej dot. infrastruktury transportowej (s. 32) wskazano, że centralne położenie województwa w kraju, na przecięciu dwóch z czterech funkcjonujących na obszarze Polski paneuropejskich korytarzy transportowych oraz planowane utworzenie Centralnego Węzła Komunikacyjnego, stwarzają ogromne szanse rozwojowe dla infrastruktury transportowej. Jedną z najprężniej rozwijających się gałęzi transportu w latach 2004 – 2011 stał się ciężarowy transport samochodowy. W regionie znajduje się duża kolejowa stacja rozrządowo-towarowa Łódź Olechów, zlokalizowana w obrębie kolei obwodowej, oraz stacja Zduńska Wola – Karsznice, położona na magistrali węglowej Śląsk – Trójmiasto. Ponadto, w 2011 r. oddano do użytku nowoczesny kolejowy terminal multimodalny w Kutnie, od 2009 r. na łódzkim lotnisku działa Terminal Cargo wykorzystywany w coraz większym stopniu.</p> <p>Zauważalny jest stopniowy rozwój terminali integrujących systemy transportu towarów, co wpłynie na wzmocnienie pozycji regionu w międzynarodowych łańcuchach dostaw. Zagrożeniem dla rozwoju zaplecza transportowego jest niewystarczający stan techniczny linii kolejowych. Poza tym, w regionie nie istnieją w pełni wykształcone centra logistyczne a jedynie rejonu działalności logistycznej. Obiekty magazynowo-dystrybucyjne o największej powierzchni zlokalizowane są</p>

	<p>głównie w tzw. „złotym trójkącie” Stryków – Łódź – Piotrków Trybunalski i stanowią podstawę budowy strategicznego europejskiego centrum logistycznego.</p> <p>W ramach celu operacyjnego (s. 94) Wysoka jakość i dostępność infrastruktury transportowej i technicznej zaplanowano rozwój proekologicznego transportu towarowego, w tym węzłów intermodalnych i logistyki transportowej, m. in. poprzez: wsparcie procesu przekształcenia istniejących stacji kontenerowo-przeładunkowych w terminali intermodalne, wspieranie budowy nowych terminali, modernizację systemu powiązań transportowych i komunikacyjnych pomiędzy stacjami przeładunkowymi, centrami logistycznymi, lotniskami cargo i strefami ekonomicznymi, wspieranie rozbudowy infrastruktury cargo w Porcie Lotniczym Łódź.</p> <p>W SRW założono, że do 2020 r. Łódzkie ma realną szansę stać się jednym z głównych węzłów transportowych w kraju.</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Plan zagospodarowania przestrzennego</p>	<p>W PZP w ramach kierunków rozwoju gospodarczego zdefiniowano pasmo przyspieszonego rozwoju związane z atutem położenia dla strategicznego europejskiego centrum logistycznego w złotym trójkącie Stryków-Łódź-Piotrków Trybunalski (w miejscu krzyżowania się autostrad A1 i A2).</p> <p>W części poświęconej infrastrukturze transportowej wskazano, że centralne położenie województwa oraz planowany przebieg autostrad A1 i A2, dróg ekspresowych S8, S12, S14 i S74 daje szansę na powstawanie centrów logistycznych o charakterze ponadregionalnym (s. 95).</p> <p>Istniejące kolejowe stacje przeładunkowo-rozrządowe w Łodzi, Karsznicach i towarowa w Kutnie są dodatkowym atutem dla rozwoju działalności logistycznej. Najlepiej przygotowanymi rejonami pod względem ofert terenowych z przeznaczeniem na funkcje produkcyjno-usługowe lub magazynowo-składowe są okolice Piotrkowa Trybunalskiego, Strykowa i Łodzi, gdzie proces tworzenia centrów logistycznych jest mocno zaawansowany.</p> <p>Ze względu na charakter i zasięg działalności w PZP zaproponowano utworzenie:</p> <ul style="list-style-type: none"> -ponadregionalnego centrum logistycznego na terenach najbardziej zaawansowanych procesów rozwojowych o najlepszej dostępności komunikacyjnej i rozpoczętej działalności logistycznej (Łódź-Piotrków Trybunalski-Stryków); - regionalnych centrów logistycznych na terenach predysponowanych do tej funkcji (Zduńska Wola) oraz terenach rozwojowych o rozpoczętym procesie rozwoju usług logistycznych (Kutno, Radomsko); -regionalnego centrum logistycznego na terenach przy lotnisku wojskowym alternatywnie w Łasku lub Leżnicy Wielkiej; - lokalnych centrów logistycznych w rejonach rozwojowych, przygotowanych komunikacyjnie oraz planistycznie do tych funkcji (Tomaszów Mazowiecki, Skierniewice, Sieradz, Tuszyn, Rzgów, Rawa Mazowiecka, Łowicz, Koluszki, Kowiesy jako kontynuacja działalności logistycznej mazowieckiego). (s. 57 i 137). Jednym z wyzwań regionu w zakresie transportu jest wzmocnienie i rozwój powiązań drogowych układu regionalnego z układem krajowym i europejskim (z siecią TEN-T). W ramach kierunków rozwoju intermodalnego transportu towarowego i logistyki w planie zamieszczono działania takie jak: intensyfikacja istniejących stacji kontenerowo-przeładunkowych w Łodzi Olechowie, Zduńskiej Woli (Karsznice) jako terminali intermodalnych; realizacja nowych terminali intermodalnych w Piotrkowie Trybunalskim i Kutnie; poprawa parametrów technicznych linii kolejowych dla usprawnienia przewozów towarowych oraz budowa i poprawa parametrów technicznych dróg usprawniająca połączenia z węzłami drogowymi, stacjami kolejowymi czy centrami logistycznymi.
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Projekt regionalnego programu operacyjnego</p>	<p>(s. 8) Dla województwa, budującego przewagi konkurencyjne na atrakcyjności położenia na przecięciu 2 korytarzy transportowych sieci bazowej TEN-T, głównymi wyzwaniami w zakresie transportu są wzmocnienie i rozwój powiązań drogowych układu regionalnego z układem krajowym i europejskim (z siecią TEN-T), poprawa jakości funkcjonowania transportu kolejowego, rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego oraz rozwój sektora usług logistycznych.</p> <p>Stopniowo dopełniający się strategiczny układ drogowy województwa zwiększa dostępność zewnętrzną regionu i sprzyja działalności logistycznej. Systematycznie zwiększa się powierzchnia magazynowa, zauważalny jest rozwój terminali integrujących systemy transportu towarów. Z uwagi na dynamiczny rozwój usług logistycznych w regionie wzmocnienia wymaga infrastruktura terminali przeładunkowych, w tym połączenia drogowe z siecią transportową regionu oraz systemy zarządzania i monitoringu.</p> <p>W ramach osi priorytetowej 2. Transport zaplanowano 3 priorytety inwestycyjne: 7.2, 7.3 - z uwagi na dynamiczny rozwój usług logistycznych w regionie i wzrost powierzchni magazynowych wzmocnienia wymaga infrastruktura terminali przeładunkowych, w tym połączenia drogowe z</p>

	siecią transportową regionu oraz systemy zarządzania i monitoringu oraz 7.4. Ogółem na działania poprawiające infrastrukturę komunikacyjną przeznaczono ok. 16,2% alokacji programu.
--	--

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wojewódzkich dokumentów strategicznych.

Tab. XIV. Inwestycje w rozwój terminali intermodalnych i centrów logistycznych oraz infrastruktury transportowej na wybranych odcinkach korytarza transportowego sieci TEN-T Bałtyk-Adriatyk w dokumentach strategicznych województwa mazowieckiego

Nazwa dokumentu	Wybrane zapisy dotyczące terminali intermodalnych i centrów logistycznych oraz infrastruktury transportowej
Strategia rozwoju województwa	<p>Ułatwieniem w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej oraz współpracy między firmami powinno być rozwijanie fizycznej przestrzeni dla działalności firm. W tym celu mogą być adaptowane tereny poprzemysłowe, pokolejowe i powojskowe, jak też tworzone parki przemysłowe i technologiczne na nowych terenach. Tereny inwestycyjne powinny być wskazywane w studiach uwarunkowań i kierunkach zagospodarowania przestrzennego gmin. Istotną rolę wspomagającą powinny odgrywać inkubatory przedsiębiorczości oraz centra logistyczne (s. 65).</p> <p>W zakresie infrastruktury drogowej, wskazane jest dostosowanie układu dróg na terenie województwa do potrzeb regionu. Konieczne jest dostosowanie dróg regionalnych i lokalnych do obsługi ruchu regionalnego i lokalnego, aby nie stanowiły łatwo dostępnej alternatywy dla dróg krajowych (tranzytu). Drogi krajowe przenoszące duży ruch tranzytowy powinny być wyprowadzane poza miasta poprzez budowę obwodnic.</p> <p>W przypadku transportu towarów, istotne znaczenie będzie miał rosnący udział transportu multimodalnego. W związku z tym należy rozwijać centra logistyczne w pobliżu węzłów kolejowych, jak też multimodalne punkty przeładunkowe. Transport multimodalny powinien korzystać również z możliwości, jakie oferuje Wisła w zakresie wodnego transportu śródlądowego. Remontować i modernizować należy również obwodowe linie kolejowe w celu umożliwienia efektywnego transportu towarów koleją.</p> <p>W SRW wymieniono w szczególności 2 aspekty związane z rozwojem transportu intermodalnego:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w ramach płocko-ciechanowskiego obszaru strategicznej interwencji - budowę centrum logistycznego i kolejowo-drogowego węzła przesiadkowego w Ciechanowie; - projekt współpracy województwa mazowieckiego z województwem łódzkim oparty na potencjale kształtujących się centrów logistycznych w ramach Środkowoeuropejskiej Platformy Usług Logistycznych.
Plan zagospodarowania przestrzennego	<p>Polityka poprawy dostępności i efektywności transportowej województwa będzie wdrażana w trzech wymiarach: poprzez system ustanowionych europejskich korytarzy transportowych oraz w oparciu o powiązania krajowe i wewnątrzregionalne (s. 45 i następne). Realizacja tej polityki powinna ponadto wpływać na powstawanie wokół korytarzy transportowych stref przedsiębiorczości.</p> <p>W zakresie transportu towarów i logistyki (s. 58 i następne) PZP wskazuje, że położenie województwa mazowieckiego, internacjonalizacja przedsiębiorstw, specjalizacja produkcji oraz wzrost znaczenia Warszawy na mapie światowych metropolii w połączeniu z rosnącą dostępnością transportową, przyczyniają się do wzrostu zapotrzebowania na usługi logistyczne i magazynowe. Dalszy rozwój w województwie mazowieckim nowoczesnego i zasobooszczędnego transportu uzależniony będzie od rozwoju bazy magazynowo logistycznej, regulacji prawnych ułatwiających transport towarów przy pomocy różnych środków transportu, stanu zawansowania realizacji infrastruktury transportowej, kształtowania się stawek za dostęp do różnych rodzajów infrastruktury.</p> <p>Plan ustala: budowę terminala cargo przy lotnisku w Modlinie wraz z powiązaniem z linią kolejową E65 i trasą ekspresową S7; rozwój infrastruktury logistycznej północno-wschodniej i wschodniej części województwa dla obsługi rosnącego ruchu towarowego na linii kolejowych E75 - Rail Baltica i tworzonych Kolejowych Korytarzy Transportowych; rozwój transportu intermodalnego poprzez: tworzenie warunków infrastrukturalnych – modernizację dróg i linii kolejowych przy uwzględnieniu ich perspektywicznego wykorzystania w logistyce (tory odstawcze, manewrowe, place składowe, separacja ruchu towarowego od pasażerskiego), tworzenie nowoczesnych systemów sterowania ruchem, wsparcia łańcuchów logistycznych; modernizację linii kolejowych dla zwiększenia roli</p>

	<p>transportu intermodalnego; realizację inwestycji związanych z terminalami przeładunkowymi; przywrócenie żeglowności rzek i transportu ładunków na rzekach.</p> <p>Plan postuluje: intensyfikację działań na rzecz przeniesienia towarów z transportu drogowego na transport kolejowy, w szczególności na średnich i długich dystansach; rozwój sieci terminali kontenerowych, centrów logistycznych i magazynowych, w następujących układach funkcjonalnych:</p> <ul style="list-style-type: none"> - związanych z warszawskim węzłem transportowym, z uwzględnieniem pasma zachodniego i integracji przestrzennej Warszawy i Łodzi; - regionalnych, integrujących systemy drogowy, kolejowy i lotniczy (Warszawa, Radom, Modlin); - regionalnych, drogowo-kolejowych (Siedlce, Ciechanów, Ostrołęka, Płock, Sochaczew, Mława, Ostrów Mazowiecka, Piława, Łochów); - obsługujących najważniejsze kierunki transportowe na osiach wschód-zachód (E20, C-E20) oraz północ-południe (E65, E75); <p>oraz rozwój infrastruktury przeładunkowej i poprawę dostępności centrów logistycznych do systemu dróg krajowych i do zmodernizowanej sieci kolejowej.</p> <p>Centralne położenie województwa na geopolitycznej mapie Europy oraz planowany przebieg autostrad A2, A1, dróg ekspresowych: S7, S8, S10, S12, S17, S19, S61 stwarza warunki dla rozwoju usług logistycznych i transportowych.</p> <p>W województwie mazowieckim funkcjonują cztery terminale przeładunkowe umożliwiające integrację transportu kolejowego i drogowego. Dwa z nich leżą w Warszawskim Węźle Kolejowym (Warszawa Główna Towarowa, Warszawa Praga), jeden położony jest w Pruszkowie na szlaku Centralnej Magistrali Kolejowej. Jeden terminal funkcjonuje w Mławie na szlaku linii kolejowej E65. W planach są kolejne terminale multimodalne w tym w Warszawie oraz Brwinowie. W województwie mazowieckim jest największy w kraju zasób powierzchni magazynowych. W związku z tym największe centra logistyczne zlokalizowane w okolicach Warszawy, korzystają z promienistego układu sieci transportowych zbiegających się w tym mieście. Wśród miejscowości posiadających na swoim terenie centra logistyczne do najważniejszych należą Mszczonów, Piaseczno, Pruszków, Sochaczew, Błonie oraz Warszawa (s. 272).</p>
Projekt regionalnego programu operacyjnego	<p>W zakresie transportu (s. 23) interwencja RPO przyczyni się przede wszystkim do zwiększenia spójności terytorialnej, jak również gospodarczej i społecznej. W tym celu interwencja zaprogramowana zostanie przede wszystkim na budowę i rozbudowę infrastruktury drogowej uzupełniającej główne sieci transportowe, w tym TEN-T. W efekcie osiągnięty zostanie cel, aby sieci transportowe i logistyczne umożliwiły sektorowi przemysłu w Unii skuteczny dostęp do jednolitego rynku i rynków międzynarodowych.</p> <p>W ramach osi priorytetowej 5 Rozwój regionalnego systemu transportowego (s. 145 i następane) zaplanowano działania w ramach celu 7.2. polegające na: budowie i przebudowie dróg wojewódzkich, na odcinkach leżących w ciągach komunikacyjnych stanowiących połączenie z siecią TEN-T, usprawniających połączenia między ośrodkami życia społeczno-gospodarczego (w tym ośrodkami aktywności gospodarczej, rozwijającymi się obszarami inwestycyjnymi, centrami logistycznymi, lotniskami) lub zapewniających konieczne połączenie z siecią autostrad i dróg krajowych.</p>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wojewódzkich dokumentów strategicznych.

Tab. XV. Inwestycje w rozwój terminali intermodalnych i centrów logistycznych oraz infrastruktury transportowej na wybranych odcinkach korytarza transportowego sieci TEN-T Bałtyk-Adriatyk w dokumentach strategicznych województwa opolskiego

Nazwa dokumentu	Wybrane zapisy dotyczące terminali intermodalnych i centrów logistycznych oraz infrastruktury transportowej
Strategia rozwoju województwa	<p>W SRW dużą rolę w rozwoju województwa i zapewnieniu jego spójności przestrzennej odgrywa stworzenie efektywnego i zintegrowanego systemu transportowego wykorzystującego potencjał centralnie położonej aglomeracji opolskiej oraz przebiegającej przez województwo autostrady A4. Tym samym transport i logistyka zostały wskazane jako kluczowe obszary rozwojowe województwa opolskiego.</p> <p>Cele dot. infrastruktury transportowej (s. 116 i następane)</p> <p>W ramach celu strategicznego 6. Dobra dostępność rynków pracy, dóbr i usług wskazano 2 podcele:</p>

	<p>6.1. Rozwój powiązań transportowych, m.in.: z autostradą A4, powiązanie węzłów autostradowych z układem dróg krajowych i wojewódzkich; rozwój korytarza transportowego na osi północ – południe (Kępno-Namystów-Opole-Prószków-Prudnik-Trzebina-Bartultovice); poprawa dostępności komunikacyjnej do istniejących i projektowanych terenów inwestycyjnych; usuwanie niedoborów przepustowości infrastruktury kolejowej; wspieranie wykorzystania potencjału transportowego Odry;</p> <p>6.2. Poprawa dostępności aglomeracji opolskiej, m.in.: właściwe skomunikowanie z autostradą A4 poprzez budowę drugiej jezdni od obwodnicy północnej Opola do węzła Prądy oraz poprawę połączenia Opola z autostradą od strony południowej.</p>
Plan zagospodarowania przestrzennego	<p>(s. 87) W ramach kierunku polityki przestrzennej 3. Rozwój systemów infrastruktury uwzględniono 3 priorytetowe kierunki działań obejmujące: rozwój infrastruktury drogowej o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i regionalnym polegającej na usprawnieniu powiązań centrum aglomeracji opolskiej z systemem dróg autostradowych i ekspresowych; modernizację infrastruktury kolejowej polegającej na przebudowie głównych linii kolejowych znaczenia międzynarodowego w celu stworzenia sprawnego systemu komunikacji międzyregionalnej i regionalnej oraz rozwój systemów intermodalnych uwzględniających również transport śródlądowy.</p> <p>W dokumencie wskazano, że (s. 157) jednym z instrumentów pozwalających na wzmocnienie transportu kolejowego i śródlądowego jest wspieranie budowy centrów logistycznych. Dogodne warunki stwarza położenie województwa w pobliżu dróg (A4) i linii kolejowych o znaczeniu międzynarodowym.</p> <p>Założono 2 poziomy zasięgu centrów logistycznych:</p> <ul style="list-style-type: none"> - regionalny: w Opolu (port rzeczny, tereny wzdłuż obwodnicy północnej i teren "Metalchemu") i w Kędzierzynie Koźlu (por rzeczny "Koźle" i tereny wzdłuż planowanej obwodnicy miasta); tereny te wymagają modernizacji infrastruktury transportowej, przeładunkowej wraz z rozbudową bazy magazynowo-składowej dostosowanej do przewozów kontenerowych i multimodalnych; - lokalny: usytuowanych w sąsiedztwie miast powiatowych, w których krzyżują się ważniejsze szlaki transportowe drogowe i kolejowe, tj.: Kluczbork, Nysa, Brzeg i Strzelce Opolskie.
Projekt regionalnego programu operacyjnego	<p>(s. 120 i następane) Oś priorytetowa VII.2.A.1 Zrównoważony transport na rzecz mobilności mieszkańców. Ogółem na działania poprawiające infrastrukturę komunikacyjną przeznaczono ok. 21,4% alokacji programu.</p> <p>W ramach priorytetu 7.2. wskazano, że kompleksowa przebudowa dróg wojewódzkich wraz z uzupełniającą infrastrukturą dróg lokalnych jest bardzo ważnym zadaniem niezbędnym dla rozwoju sieci komunikacyjnej województwa opolskiego. Interwencja skoncentrowana zostanie głównie na rozwoju infrastruktury drogowej o znaczeniu regionalnym. Możliwa będzie realizacja inwestycji na drogach lokalnych, jedynie, gdy stanowią one będą element szerszej koncepcji związanej np. z usprawnieniem połączeń centrów logistycznych z siecią autostrad i dróg krajowych. Konieczność zapewnienia dostępu do węzłów autostrady A4 Olszowa i Gogolin powoduje, że prowadzone będą inwestycje w ciągach komunikacyjnych przebiegających w obrębie korytarza transportowego wyznaczonego m.in. przez drogi wojewódzkie nr 487, 901, 426, 423. Poprawa połączeń południowej części województwa opolskiego z autostradą A4 będzie możliwa poprzez inwestycje m.in. na drogach 416, 408, 414.</p> <p>W ramach priorytetu 7.4. realizowane będą działania, które usuną niedobory przepustowości infrastruktury kolejowej w województwie opolskim, polegające na modernizacji linii kolejowych, zakupie elektrycznych zespołów trakcyjnych na potrzeby regionalnych przewozów kolejowych.</p> <p>W ramach działań dotyczących podnoszenia standardu i rozwoju infrastruktury kolejowej planowana jest modernizacja i rehabilitacja linii kolejowych o znaczeniu regionalnym tj. głównie linii nr: 287 Nysa-Opole, 293/301 Opole Główne – Kluczbork, 288 Nysa-Brzeg.</p>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wojewódzkich dokumentów strategicznych.

Tab. XVI. Inwestycje w rozwój terminali intermodalnych i centrów logistycznych oraz infrastruktury transportowej na wybranych odcinkach korytarza transportowego sieci TEN-T Bałtyk-Adriatyk w dokumentach strategicznych województwa pomorskiego

Nazwa dokumentu	Wybrane zapisy dotyczące terminali intermodalnych i centrów logistycznych oraz infrastruktury transportowej
Strategia rozwoju województwa	<p>W części dot. diagnozy sytuacji transportowej (s. 13) do 2020 r. w regionie przewiduje się wzrost przewozów we wszystkich gałęziach transportu. Wskazano, że pomorskie staje się istotnym węzłem transportowo-logistycznym i paliwowo-energetycznym w kraju i w Regionie Morza Bałtyckiego. Konteneryzacja i rosnąca intermodalność transportu, a także stały rozwój potencjału przeładunkowego i zaplecza infrastrukturalnego portów Gdańska i Gdyni wpłyną na umocnienie ich pozycji konkurencyjnej na rynku bałtyckim. Przewiduje się także wzrost lotniczych przewozów pasażerskich i towarowych. Dzięki temu Pomorze może stać się znaczącym węzłem transportowo-logistycznym, choć potrzeby w zakresie dostępności transportowej pozostaną wciąż duże. Sprostanie im będzie zależać od pełnego włączenia regionu w transeuropejską sieć transportową (głównie kolejową i drogową, ale również wodną śródlądową) i od zapewnienia najwyższych możliwych parametrów tej sieci. Jest to szczególnie istotne w sytuacji spodziewanego dużego tempa rozwoju motoryzacji indywidualnej i postępującego wzrostu drogowych przewozów towarowych, które będą coraz bardziej obciążać system transportowy regionu, zwłaszcza w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta.</p> <p>W ramach celu strategicznego dot. dostępności terytorialnej 3. Atrakcyjna przestrzeń (s. 52 i następane) zaplanowano wzrost udziału transportu intermodalnego w przewozach towarowych; celem jest zapewnienie węzłów multimodalnych (np. porty morskie, lotniska, centra logistyczne) dobrze powiązanych z infrastrukturą transportową regionu. SRW dotyka również kwestii inwestycji istotnych z punktu widzenia rozwoju sieci logistycznej w regionie, tj. rozwoju multimodalnych węzłów transportowych w portach morskich Gdańska i Gdyni oraz budowę multimodalnego terminalu w Zajązkowie Tczewskim.</p>
Plan zagospodarowania przestrzennego	<p>Uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego w zakresie infrastruktury transportowej wynikają z przebiegu przez województwo połączeń w ramach sieci TEN-T, dróg wodnych oraz lokalizacji dwóch portów morskich o znaczeniu narodowym w Gdańsku i Gdyni i portu lotniczego w Gdańsku. (s. 32). W założeniach PZP głównymi celami rozwoju infrastruktury kolejowej jest podniesienie sprawności najważniejszych linii tranzytowych; kolej powinna odgrywać znaczącą rolę i skutecznie konkurować z transportem drogowym w przewozach towarowych (z wykorzystaniem technologii multimodalnych).</p> <p>Wyzwaniem dla portów w Gdańsku i Gdyni jest przystosowanie ich infrastruktury do wymagań rynku odnośnie obsługi ładunków i statków, w tym zapewnienie warunków do tworzenia konkurencyjnych multimodalnych łańcuchów logistyczno-transportowych, w ramach budowy Pomorskiego Centrum Logistycznego.</p> <p>W transporcie towarowym skala intermodalności przewozów jest bardzo niska i koncentruje się w portach morskich. Porty morskie i lotniska w województwie pomorskim to nadal potencjalne węzły transportu intermodalnego, a pełne rozwinięcie tych funkcji jest silnie uwarunkowane modernizacją. W obu portach funkcjonują specjalistyczne bazy przeładunkowe i kontenerowe. Obecnie słabą stroną transportową portów jest niska dostępność drogową z powodu braku sieci dróg ruchu szybkiego w regionie, a także prowadzenia ruchu do portów przez centralne obszary Gdańska i Gdyni; zły stan techniczny połączeń kolejowych do Portu Gdańsk; niedostosowanie dróg wodnych śródlądowych powiązanych z Portem Gdańsk do pełnienia funkcji transportowej; niedorozwój infrastruktury służącej dynamicznemu rozwojowi przewozów multimodalnych oraz brak nowoczesnych centrów logistycznych.</p> <p>W PZP wskazano, że polityka transportowa obszaru aglomeracji Trójmiasta oraz jego powiązania z systemami krajowymi i międzynarodowymi są strategicznymi czynnikami decydującymi o konkurencyjności aglomeracji jako kształtującej się metropolii. W tym kontekście rozwój portów morskich, portów lotniczych oraz nowoczesnych sieci drogowych i kolejowych jest podstawowym warunkiem dla rozwoju funkcji metropolitalnych.</p> <p>W ramach tworzenia efektywnego systemu transportowego strategiczne kierunki działań obejmują: budowę dróg prowadzących ruch tranzytowy omijający tereny zurbanizowane; poprawę dostępności transportowej regionu, rozwój transportu multimodalnego, w tym wspieranie skoordynowanego rozwoju centrów dystrybucyjno-logistycznych o znaczeniu ponadregionalnym, a</p>

	<p>także wspieranie żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej oraz modernizacji małych portów. Kierunki zagospodarowania wskazują na rozwój transportu intermodalnego i kombinowanego (s. 285) w Porcie Gdańsk – Port Północny na terenie położonym na Wyspie Stogi w sąsiedztwie Morskiego Terminalu Kontenerowego oraz w Porcie Gdynia w zachodniej części portu w sąsiedztwie Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego i Trasy Kwiatkowskiego.</p> <p>Ponadto, wzdłuż drogi krajowej nr 91, 7, autostrady A1, linii kolejowej Gdańsk – Bydgoszcz; duży udział mają inwestycje związane z produkcją, składami, magazynami, centrami logistycznymi. W dalszej kolejności możliwy będzie rozwój infrastruktury okołotransportowej w rejonie Starogardu Gdańskiego, Tczewa i Malborka (brak jest istotnych wzmianek o rozwoju funkcji logistycznych ośrodków wzdłuż trasy S7).</p>
Projekt regionalnego programu operacyjnego	<p>Według RPO największy potencjał w zakresie przyciągania inwestycji zagranicznych w regionie wykazuje obecnie m.in. logistyka. Wyzwaniem jest jednak ograniczona skuteczność oferty kierowanej do inwestorów zewnętrznych (w tym m.in. niewystarczająca podaż dobrze skomunikowanych i uzbrojonych terenów inwestycyjnych, brak zachęt), wpływająca na możliwość lokowania inwestycji (s. 19).</p> <p>W ramach osi priorytetowej 9. Mobilność (s. 85 i następne) zaplanowano 2 priorytety: 7.2 i 7.4. Ogółem na działania poprawiające infrastrukturę transportową przeznaczono ok. 18,0% alokacji programu.</p>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wojewódzkich dokumentów strategicznych.

Tab. XVII. Inwestycje w rozwój terminali intermodalnych i centrów logistycznych oraz infrastruktury transportowej na wybranych odcinkach korytarza transportowego sieci TEN-T Bałtyk-Adriatyk w dokumentach strategicznych województwa śląskiego

Nazwa dokumentu	Wybrane zapisy dotyczące terminali intermodalnych i centrów logistycznych oraz infrastruktury transportowej
Strategia rozwoju województwa	<p>Województwo śląskie charakteryzuje się największą gęstością dróg w tym autostrad i dróg ekspresowych w kraju. Przez region przebiega autostrada A1 i A4 oraz drogi ekspresowe S-1 oraz S-69 (s. 33 i następne). W ramach sieci transportowej funkcjonują terminale kolejowo-drogowe w Pyrzowicach, Gliwicach i Sławkowie.</p> <p>W SRW zdefiniowano obszary korytarzy sieci transportowych (s. 60) jako obszary zlokalizowane wzdłuż głównych istniejących i planowanych szlaków komunikacyjnych, w tym przede wszystkim autostrad i dróg ekspresowych, głównych linii kolejowych, a w dalszej kolejności dróg głównych ruchu przyspieszonego i dróg głównych. Ponadto obejmują także inne kluczowe elementy układu transportowego, tj. MPL „Katowice” w Pyrzowicach i lotniska lokalne, terminale w Sławkowie, Port w Gliwicach oraz duże centra logistyczne, integrujące różne gałęzie transportu.</p> <p>Rozwój korytarzy przyczyni się także do rozwoju gospodarczego całego obszaru województwa, w tym obszarów położonych w ich zasięgu oraz do zwiększenia ich dostępności przestrzennej.</p> <p>W związku z tym konieczne jest stworzenie i modernizacja infrastruktury w tym głównie drogowej, kolejowej, lotniczej i logistycznej niezbędnej do prawidłowego funkcjonowania takich obszarów. Wzdłuż korytarzy powinny być zlokalizowane nowoczesne obiekty logistyczne i przeładunkowe oraz punkty zaopatrzenia w ekologiczne paliwo. Szczególnie pożądane jest stworzenie centrów logistycznych odpowiedniej rangi, będących kompleksowymi obiektami posiadającymi wyspecjalizowaną infrastrukturę, na terenie których działają podmioty świadczące usługi logistyczne oraz usługi towarzyszące. Powinny to być obiekty o bardzo szerokim spektrum działalności, a nie tylko nowoczesne magazyny do wynajęcia lub firmowe punkty dystrybucyjne.</p> <p>W ramach celu operacyjnego D3 Region w sieci międzynarodowych i krajowych powiązań infrastrukturalnych (s. 106) planuje się m.in. wsparcie rozwoju transportu multimodalnego, w tym rozwój centrów logistycznych o znaczeniu międzynarodowym.</p>
zagospodarowanie przestrzenne	<p>Województwo śląskie położone jest na przecięciu transeuropejskich korytarzy transportowych. Charakteryzuje się najwyższymi w kraju wskaźnikami gęstości dróg i linii kolejowych.</p> <p>Szerokotorowa linia kolejowa LHS wraz ze stacją przeładunkowo-rozrządową stwarza unikalną możliwość zorganizowania w województwie euroazjatyckiego centrum logistycznego o funkcjach terminala towarowego i wykorzystania już istniejącej linii dla przewozu kolejną samochodów ciężarowych TIR przez terytorium Polski, Ukrainy, Białorusi i Rosji, w głąb tych państw i dalej na</p>

	<p>Wschód. Port i Kanał Gliwicki oraz rzeka Odra zapewniają transport towarów zwłaszcza masowych i wielkogabarytowych do Bałtyku, a dzięki powiązaniom z kanałami żeglugi śródlądowej w Niemczech również do wielu portów rzecznych i morskich Europy Zachodniej (s. 13).</p> <p>W województwie śląskim funkcjonuje MPL „Katowice” w Pyrzowicach, o potencjale lotniska międzykontynentalnego, położony w trójkącie trzech lotnisk znajdujących się w bliskiej odległości od siebie (ok. 80 km): Katowice-Pyrzowice, Kraków-Balice, Mosnov pod Ostrawą w Czechach.</p> <p>Istniejące elementy sieci transportowej stanowią dobrą podstawę do tworzenia systemów transportu zintegrowanego oraz sprzyjają rozwojowi województwa i podnoszą jego konkurencyjność.</p> <p>W węzłach komunikacyjnych funkcjonują terminale kontenerowe, stacje przeładunkowe, strefy przeładunkowo-magazynowe, które mogą się przekształcić w centra logistyczne transportu kombinowanego o zasięgu ponadregionalnym, zapewniające sprawny system przewozu ładunków. Do rozwoju takiej funkcji predysponowane są szczególnie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gliwice z portem żeglugi śródlądowej oraz stacją kontenerową i węzłem autostrad A1 i A4, - Sławków w miejscu styku kolei szeroko- i normalnotorowej, - Sosnowiec ze stacją kolejową i drogą ekspresową oraz terenami przemysłowymi „Maczki-Bór”, - Pyrzowice na obszarze MPL "KATOWICE" z terminalem cargo, - Tarnowskie Góry ze stacją rozrządową, największą tego typu w kraju. (s. 27) <p>(s. 80) W ramach celu Rozwój ponadlokalnych systemów infrastruktury jeden z kierunków polityki przestrzennej stanowi promowanie rozwoju zintegrowanych systemów transportu kombinowanego. Kierunek będzie realizowany poprzez następujące działania: tworzenie zintegrowanej sieci centrów logistycznych i terminali obejmujących transport drogowy, kolejowy, lotniczy i rzeczny; w tym postulowane terminale lub centra logistyczne: Gliwice (w tym np.: Port Gliwicki, stacja Gliwice-Kontenerowa, węzeł autostrady A-4 i A1), Sławków - Sosnowiec, Pyrzowice (przy MPL „Katowice”), Żory, Częstochowa (rejon Kościelec - lotnisko Rudniki), Zabrzeg-Czarnolesie (gm. Czechowice-Dziedzice) - Bielsko-Biała, Racibórz, Tychy oraz lokalne centra dystrybucji w innych miastach województwa np. Cieszyn, Jastrzębie-Zdrój; poprawa dostępności centrów logistycznych z krajowego układu drogowego (budowa nowych odcinków dróg) – obejmująca między innymi zagadnienia budowy systemu połączeń komunikacyjnych dla terminali „Sławków LHS” – Sosnowiec „Maczki-Bór”; wzmocnienie funkcji centrów logistycznych i terminali – obejmujące między innymi zagadnienia podniesienia parametrów technicznych linii kolejowych o strategicznym znaczeniu dla ich funkcjonowania, w tym linii hutniczej szerokotorowej.</p>
Projekt regionalnego programu operacyjnego	<p>W diagnozie RPO wskazano, że śląskie charakteryzuje się największą gęstością dróg, w tym autostrad i dróg ekspresowych w kraju. Województwo charakteryzuje się również największą w kraju gęstością równomiernie rozłożonej sieci kolejowej, porównywalną z regionami europejskimi. Stan techniczny infrastruktury kolejowej województwa śląskiego jest jednak zły, w szczególności w obszarach eksploatacji górniczej. W perspektywie wzrostu znaczenia transportu kolejowego oraz jego roli w transporcie multimodalnym szczególnie ważna staje się konieczność dalszego wspierania modernizacji linii kolejowych, prowadzących do poprawy ich jakości. Jest to związane z ograniczeniem negatywnego efektu wzrostu ruchu samochodowego w miastach. Transport kolejowy, z uwagi na jego potencjał, powinien być traktowany jako bardzo istotny element zintegrowanego systemu transportowego w województwie śląskim (s. 20).</p> <p>W ramach osi priorytetowej 6. Transport zaplanowano 2 działania: 7.2 i 7.4.</p> <p>Ogółem na działania poprawiające infrastrukturę transportową przeznaczono ok. 14,4% alokacji programu.</p>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wojewódzkich dokumentów strategicznych.

Tab. XVIII. Inwestycje w rozwój terminali intermodalnych i centrów logistycznych oraz infrastruktury transportowej na wybranych odcinkach korytarza transportowego sieci TEN-T Bałtyk-Adriatyk w dokumentach strategicznych województwa świętokrzyskiego

Nazwa dokumentu	Wybrane zapisy dotyczące terminali intermodalnych i centrów logistycznych oraz infrastruktury transportowej
Strategia rozwoju województwa	<p>W części diagnostycznej dot. infrastruktury transportowej (s. 10) wskazano, że mimo dogodnej lokalizacji, wśród największych polskich centrów aktywności gospodarczej oraz w bliskości głównych korytarzy transportowych, region świętokrzyski cechuje stosunkowo mała zewnętrzna dostępność transportowa i słaby stopień skomunikowania z najważniejszymi pasmami transportowymi w jego otoczeniu.</p> <p>W ramach celu strategicznego 1: Koncentracja na poprawie infrastruktury regionalnej (s. 29) podkreślono, że efekty inteligentnych specjalizacji, rozwoju innowacyjności, poprawy jakości kapitału ludzkiego pozostaną jedynie w sferze intencyjnej dopóki jakościowej poprawie nie ulegnie dostępność zewnętrzna i wewnętrzna regionu. W kontekście niekorzystnego usytuowania województwa świętokrzyskiego w systemie autostrad oraz sieci transportowej TEN-T, bardzo istotne jest sprawne skomunikowanie regionu z międzynarodowymi ośrodkami wzrostu i aglomeracjami: Warszawy, Krakowa, Katowic, Łodzi, sąsiednich miast Polski Wschodniej: Lublina i Rzeszowa.</p>
Plan zagospodarowania przestrzennego	<p>W części poświęconej gospodarce wskazano, że istotnym problemem w tym sektorze gospodarki, obok złych warunków komunikacji z krajowymi węzłami logistycznymi i największymi rynkami zbytu jest słaba dostępność terenów (nieuregulowane stosunki własnościowe, niepełne uzbrojenie), a także bariera kapitałowa. peryferyjność obszaru województwa względem głównych korytarzy transportowych i centrów logistycznych oraz relatywnie niska konkurencyjność wobec ościennych metropolii.</p> <p>W części dot. kierunków rozwoju systemu transportowego i komunikacji (s. 332) strategicznym zadaniem w tej dziedzinie zagospodarowania jest zapewnienie spójności komunikacyjnej regionu na trzech, komplementarnych płaszczyznach, w tym zewnętrznej, obejmującej powiązania województwa z węzłami europejskich korytarzy transportowych (zewnętrzna spójność komunikacyjna może być osiągnięta w wyniku pełnej realizacji dróg ekspresowych, przebudowy linii kolejowej znaczenia państwowego nr 8 Warszawa — Kraków oraz budowy łącznicy kolejowej linii nr 61 z magistralą CMK).</p> <p>W związku z problemami dostępności zakłada się zainicjowanie rozwoju funkcji logistycznych i terminali intermodalnych w Kielcach i w innych, głównych węzłach komunikacyjnych posiadających największy potencjał rozwoju tych funkcji. Największe możliwości lokalizacji tego rodzaju funkcji posiadają w kolejności miasta: Kielce (węzeł o potencjale krajowym), Sandomierz, Jędrzejów, Ostrowiec Świętokrzyski i Skarżysko-Kamienna, (węzły o potencjale międzyregionalnym) Opatów, Końskie i Starachowice (potencjał regionalny) oraz: Ożarów, Staszów i Włoszczowa (potencjał subregionalny). Korzystne warunki lokalizacji niektórych funkcji transportu towarowego (w oparciu o linię szerokotorową LHS) posiadają również: Gołuchów (gm. Kije), Przededworze (gm. Chmielnik), Grzybów (gm. Staszów) oraz miasto Sędziszów i Staszów. Węzły te skupiając funkcje logistyczne, intermodalne oraz przedsiębiorczość transportochłonną winny stanowić swoiste bieguny rozwoju miast posiadających korzystne warunki komunikacyjne.</p>
Projekt regionalnego programu operacyjnego	<p>W ramach osi priorytetowej 5. Nowoczesna komunikacja (s. 98) zaplanowano 2 działania: 7.2 związany z transportem drogowym i zapewnieniem połączeń drogowych z infrastrukturą sieci TEN-T oraz 7.4 - dot. transportu kolejowego.</p> <p>Kwestie logistyki nie zostały w szczególny sposób wyodrębnione.</p> <p>Celem zaplanowanych działań jest przede wszystkim poprawa dostępności transportowej województwa z siecią korytarzy krajowych i europejskich oraz największymi polskimi miastami. Ogółem na działania poprawiające infrastrukturę transportową przeznaczono ok. 9,5% alokacji programu.</p>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wojewódzkich dokumentów strategicznych.

Tab. XIX. Inwestycje w rozwój terminali intermodalnych i centrów logistycznych oraz infrastruktury transportowej na wybranych odcinkach korytarza transportowego sieci TEN-T Bałtyk-Adriatyk w dokumentach strategicznych województwa warmińsko-mazurskiego

Nazwa dokumentu	Wybrane zapisy dotyczące terminali intermodalnych i centrów logistycznych oraz infrastruktury transportowej
Strategia rozwoju województwa	<p>W części diagnostycznej (s. 26 i następane) wskazano, na peryferyjne położenie województwa, z drugiej zaś strony na bliskość przebiegu autostrady A1 (sąsiednie województwo), drogę ekspresową nr 7 (przez zachodnie obszary), zaś w północnej części - drogę ekspresową nr 22. W sąsiedztwie województwa znajdują się duże porty morskie w Gdańsku i Kaliningradzie, a potencjał komunikacyjny uzupełnia międzynarodowa droga wodna oraz linie kolejowe: Ełk – Korsze – Olsztyn – Hława i Rail Baltica należące do sieci TEN-T.</p> <p>W ramach celu strategicznego 4. Nowoczesna infrastruktura rozwoju (s. 55 i następane) jeden z celów dotyczy zwiększenia zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz wewnętrznej spójności; poprzez modernizację drogi ekspresowej nr 7 (TEN-T); drogi S-61 (Via Baltica) Warszawa- Ełk oraz wzmocnienie powiązania komunikacyjnego stolicy województwa ze stolicą Polski poprzez dowiązanie Olsztyna do drogi S7 przede wszystkim drogą ekspresową nr 51; a w ramach infrastruktury granicznej: rozbudowę morskiego przejścia granicznego wraz z budową terminalu dla odpraw statków handlowych w Elblągu.</p> <p>SRW nie podejmuje problematyki infrastruktury logistycznej, zarówno w korytarzu trasy S7, jak i wokół Ełku.</p>
Plan zagospodarowania przestrzennego	<p>(s. 34) W ramach uwarunkowań zewnętrznych wskazano na nieodpowiedni stan techniczny i parametry infrastruktury transportowej, w tym brak odpowiedniego powiązania z krajowym i europejskim systemem dróg szybkiego ruchu.</p> <p>W PZP wymieniono 2 lokalizacje projektowanych terminali transportu kombinowanego położonych w (s. 61):</p> <ul style="list-style-type: none"> - olsztyńskiej strefie polityki przestrzennej - strefa ta posiada znaczną ilość potencjałów rozwojowych, których wykorzystanie uwarunkowane jest głównie powiązaniem obszaru z systemami transportowymi kraju i Europy; - działdowskiej strefie polityki przestrzennej - ok. 10 km od S7 - cechą charakterystyczną tej strefy jest niewielkie wykorzystanie w dotychczasowym rozwoju potencjałów związanych z trasami komunikacyjnymi przechodzącymi przez obszar strefy (droga ekspresowa nr 7, magistrala kolejowa E-65 i węzeł kolejowy oraz droga krajowa nr 15). <p>W PZP postuluje się budowę stałego morskiego przejścia granicznego wraz z terminalem dla odpraw statków na przejściu w Elblągu (dla ruchu osobowego i towarowego, s. 99).</p>
Projekt regionalnego programu operacyjnego	<p>Najważniejsze korytarze transportowe województwa (droga ekspresowa nr 7 i droga krajowa nr 16) są częścią sieci TEN-T. Gminy zlokalizowane wzdłuż nich należą do najbardziej konkurencyjnych w regionie. W celu umożliwienia rozprzestrzeniania impulsów rozwojowych generowanych na tym obszarze istotne jest powiązanie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z tymi drogami. Stopień rozwoju infrastruktury transportu kolejowego na Warmii i Mazurach jest niewystarczający (s. 31)</p> <p>W RPO na oś priorytetową Infrastruktura transportowa (s. 116 i następane) składają się 3 priorytety: 7.2, 7.3 rozwój i usprawnienie przyjaznych środowisku i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej oraz 7.4., gdzie postuluje się konieczność stworzenia z transportu kolejowego realnej i konkurencyjnej alternatywy dla transportu samochodowego.</p> <p>W RPO brak jest istotnych wzmianek nt. infrastruktury logistycznej.</p> <p>Ogółem na działania poprawiające infrastrukturę transportową przeznaczono ok. 14,9% alokacji programu.</p>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wojewódzkich dokumentów strategicznych.

Tab. XX. Inwestycje w rozwój terminali intermodalnych i centrów logistycznych oraz infrastruktury transportowej na wybranych odcinkach korytarza transportowego sieci TEN-T Bałtyk-Adriatyk w dokumentach strategicznych województwa wielkopolskiego

Nazwa dokumentu	Wybrane zapisy dotyczące terminali intermodalnych i centrów logistycznych oraz infrastruktury transportowej
Strategia rozwoju województwa	<p>W części diagnostycznej dot. infrastruktury transportowej (s. 35) wskazano, że podstawowym wyzwaniem dla Wielkopolski jest włączenie jej w europejską przestrzeń transportową. Dużym osiągnięciem w tym zakresie jest budowa autostrady A2, a także modernizacja linii kolejowej E20. Problemy tranzytu na kierunku wschód - zachód zostały w zasadzie rozwiązane. SRW zwraca uwagę, iż pełne korzystanie z położenia na tej trasie nie nastąpi wraz z zakończeniem budowy odpowiedniej infrastruktury komunikacyjnej.</p> <p>Bez infrastruktury towarzyszącej region pozostanie regionem tranzytowym. Dlatego ważne jest przygotowanie odpowiednich terenów pod inwestycje i wyposażenie ich w odpowiednią infrastrukturę, także handlową i logistyczną. Zły stan dróg, liczne „wąskie gardła”, obniżają atrakcyjność inwestycyjną poszczególnych obszarów i są jedną z głównych przyczyn ich marginalizacji. Zły stan infrastruktury komunikacyjnej jest także jedną z przyczyn złego stanu środowiska.</p> <p>Wielkopolska ma ponadto duży potencjał logistyczny o dużych możliwościach rozwojowych. Warunkiem jego rozwoju i wykorzystania jest rozwój inteligentnych, multimodalnych form transportu oraz nowoczesnego sterowania przepływem osób i towarów.</p> <p>W ramach celu strategicznego 1. Poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej regionu (s. 78 i następane) zaplanowano wzrost różnorodności oraz upowszechnianie efektywnych form transportu. Poprawa stanu infrastruktury poszczególnych rodzajów transportu nie wystarcza do poprawy zarządzania przepływem towarów i osób. Wymaga także działań na rzecz łączenia różnych ich typów. Zakłada się m.in. następujące działania: rozwój intermodalnego systemu logistycznego regionu, a także wsparcie logistyki, jako efektywnego narzędzia zarządzania przepływem towarów; lepsze wykorzystanie dróg wodnych; budowę i modernizację terminali przeładunkowych integrujących transport wodny z innymi formami przewozu towarów oraz promocję tego rodzaju rozwiązań.</p> <p>W SRW obszary koncentracji funkcji logistycznych zostały zlokalizowane w pobliżu głównych węzłów transportowych.</p>
Plan zagospodarowania przestrzennego	<p>W części poświęconej gospodarce (s. 111) w ramach analizy uwarunkowań wewnętrznych PZP zawiera odrębny podrozdział logistyka. PZP wskazuje, że na obszarze województwa przecinają się szlaki transportowe północ-południe i wschód-zachód. Przewidywany wzrost gospodarczy oraz realizacja węzła transportowego, jaki utworzą główne szlaki: kolejowe: linie E59, E20, C-E65, drogowe: autostrada A2, drogi ekspresowe S5, S8, S10, S11, drogi wodne: Noteć, Warta, Kanał Ślesiński, Port Lotniczy Poznań – Ławica, spowodują wzrost dynamiki przewozowej.</p> <p>Rozwój współczesnego transportu wymaga specjalistycznej obsługi. Zakłada się, że pożądana jest adaptacja istniejących terminali kontenerowych i centrów logistycznych. Jednakże na obszarze województwa wymaga ona specjalistycznego opracowania, które określi założenia systemu sieci logistycznej z centrum logistycznym jako węzłowym ośrodkiem obsługi transportu, wspomagany przez terminale subregionalne o charakterze lokalnym. Istotnym elementem korytarzy transportowych jest sprawna i wydajna infrastruktura, dostosowana do wymogów rynku przewozowego i systemu organizacyjnego przewozów. Konieczna jest na obszarze województwa budowa systemu urządzeń obsługi – węzłów intermodalnych i centrum logistycznego – mieszczących się w strukturach krajowych.</p> <p>W ramach kierunków polityki przestrzennej (s. 196 i s. 234) zakłada się, że efektywne wykorzystanie zasobów powinno polegać na wykształceniu roli centrum logistyki na skalę krajową i europejską, wykorzystaniu paneuropejskich korytarzy transportowych oraz korytarzy o znaczeniu krajowym poprzez: czerpanie korzyści dogodnej lokalizacji dla aktywizacji terenów w bezpośrednim sąsiedztwie węzłów i dróg, gdzie istnieją wyjątkowo korzystne warunki do inwestowania, uwzględnienie w zagospodarowaniu przestrzennym miast położonych w zasięgu oddziaływania najważniejszych dróg, dodatkowych możliwości rozwojowych na terenach dotychczas niezagospodarowanych, realizację centrów logistycznych w Poznaniu, Koninie, Ostrowie Wielkopolskim, Lesznie, Pile i Kępnie, pozwalających na zmniejszenie masy towarowej przewożonej drogami na znacznych odległościach; przystosowanie dróg wodnych Noteć i Warta o</p>

	<p>znaczeniu europejskim i regionalnym, dla żeglugi turystycznej i towarowej, poprzez odbudowę portów i urządzeń przeładunkowych, stanic i obiektów turystycznych oraz modernizację szlaków oraz utworzenie w oparciu o infrastrukturę portową centrum logistycznego w gminie Krzyż Wielkopolski, z zachowaniem kompromisu pomiędzy ochroną środowiska a transportem, Dla optymalnej obsługi transportu w województwie niezbędny jest sprawnie działający system logistycznych centrów dystrybucji (LCD) zintegrowanych z centrum logistycznym (CL) o znaczeniu międzynarodowym (Poznań) lub z centrum regionalnym (Piła, Leszno, Ostrów Wielkopolski, Kępno, Krzyż Wielkopolski).</p>
Projekt regionalnego programu operacyjnego	<p>W ramach diagnozy sieci transportowej (s. 18) RPO wskazuje na korzystne położenie regionu względem europejskich i krajowych powiązań komunikacyjnych, autostradę A2 jako czynnik rozwojowy dla centralnej części regionu, niedostateczne skomunikowanie północnych i południowych krańców Wielkopolski; oddalenie wielu obszarów województwa od ośrodków wzrostu, wzrastające obciążenie dróg ruchem; rozwiniętą sieć kolejową, wraz ze złym stanem technicznym i pogłębiającą się dekapitalizacją znacznej jej części; niewykorzystaną infrastrukturą lokalnych lotnisk (w tym obszarów byłych lotnisk) oraz słabo rozwinięty system transportu intermodalnego.</p> <p>W ramach osi priorytetowej 5. Transport (s. 147) zaplanowano 2 działania: 7.2 związany z transportem drogowym i 7.4 - dot. transportu kolejowego. Kwestie logistyki nie zostały w szczególny sposób wyodrębnione.</p> <p>Ogółem na działania poprawiające infrastrukturę transportową przeznaczono ok. 17,2% alokacji programu.</p>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wojewódzkich dokumentów strategicznych.

Tab. XXI. Inwestycje w rozwój terminali intermodalnych i centrów logistycznych oraz infrastruktury transportowej na wybranych odcinkach korytarza transportowego sieci TEN-T Bałtyk-Adriatyk w dokumentach strategicznych województwa zachodniopomorskiego

Nazwa dokumentu	Wybrane zapisy dotyczące terminali intermodalnych i centrów logistycznych oraz infrastruktury transportowej
Strategia rozwoju województwa	<p>W części diagnostycznej dot. transportu (s. 68) wskazano, że dostęp do Bałtyku, szlaku Odry oraz międzynarodowej sieci autostrad stanowi o komunikacyjnym znaczeniu regionu.</p> <p>Co się z tym wiąże, drogi wojewódzkie, powiatowe oraz gminne wymagają modernizacji i przebudowy oraz likwidacji tzw. wąskich gardel, podobnie linie kolejowe; ponieważ mają wpływ na atrakcyjność centrów gospodarczych oraz portów morskich w regionie. W dokumencie pojawiła się też informacja o inwestycji Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, który zapewnił w zakresie infrastruktury portowej dla Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego, terminalu kontenerowy oraz infrastrukturę przeładunków masowych.</p> <p>Strategia zwraca uwagę także na pewne zagrożenia związane z rozwojem sieci dróg i zagospodarowaniem przestrzennym; wskazując, że otaczanie ciągów transportowych obiektami komercyjnymi, logistycznymi, produkcyjnymi o nieuporządkowanym układzie może powodować pogorszenie warunków bezpieczeństwa, zwiększenie kosztów budowy i eksploatacji infrastruktury oraz negatywny wpływ na jakość krajobrazu.</p> <p>Cele dot. infrastruktury transportowej (s. 109 i następne)</p> <p>W ramach celu strategicznego 3. Zwiększenie konkurencyjności regionu zaplanowano rozbudowę infrastruktury gospodarki ze szczególnym uwzględnieniem ponadregionalnych, multimodalnych sieci transportowych.</p> <p>Cel ten będzie realizowany m.in. poprzez następujące działania: rozwój korytarza TEN-T S3 i stworzenie multimodalnych łańcuchów logistyczno-transportowych w układzie europejskim; rozwój transportu intermodalnego i sieci węzłowych połączeń regionalnych, centrów logistycznych i terminali kontenerowych; zagospodarowanie powojennych obiektów lotniczych oraz integracja infrastruktury lotniczej z siecią drogową i kolejową; modernizacja infrastruktury kolejowej w regionie i jej integracja z regionalnym i krajowym systemem transportowym oraz modernizacja i rozbudowa transportu wodnego oraz wzrost udziału portów, infrastruktury szlaków wodnych i floty śródlądowej w regionalnym i krajowym rynku logistyczno-transportowym, poprawa żeglowności Odrzańskiej Drogi Wodnej.</p>

Plan zagospodarowania przestrzennego	<p>W ramach analizy gospodarki regionu podkreślono rolę portów (s. 99). Port w Szczecinie ma duże rezerwy terenów, jego przyszłością będzie specjalizacja w dziedzinie przeładunków drobnicy, zwłaszcza kontenerów. Inwestycją kluczową dla rozwoju portu jest budowa Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego, którego budowa w założeniach ma poprawić konkurencyjność na tle portów niemieckich. Podobnie port w Świnoujściu obsługuje przeładunki morsko-lądowe i rzeczne, choć zaznaczono, że jego znaczenie maleje.</p> <p>W części dot. infrastruktury transportowej wskazuje się na niezadowalający stan niektórych dróg oraz linii kolejowych i obiektów infrastruktury kolejowej (s. 128). Dodatkowo, oddzielny podrozdział w PZP poświęcono transportowi multimodalnemu (s.133).</p> <p>W ramach kierunków rozwoju przestrzennego zaplanowano rozbudowę infrastruktury służącej wzmocnieniu powiązań zewnętrznych województwa m.in. poprzez rozbudowę i modernizację lądowych sieci komunikacyjnych prowadzących do portów ujścia Odry.</p> <p>Na mapie zidentyfikowano dwa obszary koncentracji infrastruktury logistycznej w analizowanym korytarzu (a 3 ogółem):</p> <ul style="list-style-type: none"> - obszar skoncentrowany w trójkącie miast Szczecin-Stargard Szczeciński-Goleniów u zbiegu tras S3 i S10, - okolice Świnoujścia.
Projekt regionalnego programu operacyjnego	<p>Fundamentem potencjału rozwoju regionu jest korzystne położenie geograficzne, bezpośredni dostęp do basenu Morza Bałtyckiego. W tym kontekście szczególnie istotne jest wzmocnienie i wykorzystanie transportu w poszczególnych jego aspektach: dostępności transportowej, nowoczesnego taboru, wsparcia transportu multimodalnego, obejmującego zarówno transport drogowy, morski, kolejowy, jak i lotniczy.</p> <p>Szkielet układu transportowego województwa tworzą przebiegające przez region drogi krajowe, porty morskie, Odrzańska Droga Wodna oraz linie kolejowe. W RPO podkreślono znaczenie portów morskich w rozwoju regionu. Wskazano, że DB Port Szczecin największa firma zajmująca się przeładunkiem kontenerów w szczecińskim porcie w połowie 2013 r. spowolniła proces inwestycyjny, który miał zwiększyć możliwości przeładunkowe tego operatora (jednym z prawdopodobnych powodów jest brak ostatecznej decyzji o podjęciu prac przy pogłębieniu toru wodnego do Szczecina do 12,5 m). W 2014 r. firma OT Logistics, większościowy właściciel Portu Handlowego w Świnoujściu, zamierza uruchomić terminal kontenerowy. Dzięki zainstalowaniu i uruchomieniu suwnicy kontenerowej terminal kontenerowy będzie zdolny do obsługi statków o maksymalnych parametrach pozwalających na wejście do Portu Świnoujście. Jednocześnie zaznaczono, że na spadek znaczenia zespołu portowego Szczecin-Świnoujście wpływ miały małe konkurencyjne parametry eksploatacyjne oraz przestarzała infrastruktura samego portu, w tym szczególnie ograniczenia w obsłudze kontenerów.</p> <p>W RPO na oś priorytetową Zrównoważony transport (s. 164 i następne) składają się 3 priorytety:</p> <p>7.2.: Zwiększenie wewnątrzregionalnej dostępności transportowej, istotne z uwagi na fakt, że zachodniopomorskie jest jednym z najsłabiej skomunikowanych regionów Polski, jednak wynika to nie tyle z mało rozwiniętej sieci drogowej, ale z niedostatecznej jej przepustowości.</p> <p>7.3.: Zwiększenie udziału transportu przyjaznego środowisku w transporcie ogółem; wsparty zostanie rozwój małych (znajdujących się poza siecią TEN-T) portów morskich, rzecznych i przystani, a także infrastruktury szlaków żeglownych.</p> <p>7.4.: Zwiększenie udziału pasażerskiego transportu kolejowego w transporcie ogółem.</p> <p>Ogółem na działania poprawiające infrastrukturę transportową przeznaczono ok. 18,8% alokacji programu.</p>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wojewódzkich dokumentów strategicznych.