

Inwestycje i działania konieczne do podjęcia przez Polskę w celu wdrożenia efektywnie funkcjonujących korytarzy sieci bazowej TEN-T przebiegających przez Polskę – w ujęciu krajowym i wojewódzkim, w średnim oraz długim horyzoncie czasowym (do i po 2020 r.)

Termin: 2014-08-21 - 2014-12-31

Kierownik: Piotr Rosik

Wykonawcy: [Sławomir Goliszek](#), Ewa Jankowska, [Tomasz Komornicki](#), [Piotr Rosik](#), [Barbara Szejgiec-Kolenda](#)

Instytucja zamawiająca: Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

Numer projektu: DUS/BDG-II/POPT/119/14

[Oficjalna strona projektu](#)

(projekt inny)

Celem badania było przeprowadzenie analizy inwestycji i działań horyzontalnych zaplanowanych w Polsce do realizacji w latach 2014-2020 pod kątem efektywności funkcjonowania korytarzy TEN-T Bałtyk-Adriatyk oraz Morze Północne-Bałtyk. 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 oraz Morze Północne-Bałtyk 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 korytarzach 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. Korytarze TEN-T zostały podzielone na segmenty oraz ich części. 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.