

INSTYTUT TURYSTYKI

STAN SIECI TRANSPORTOWYCH
I RUCHU MIĘDZYNARODOWEGO ORAZ
PRZESŁANKI DLA ROZWOJU POWIĄZAŃ
MIĘDZYNARODOWYCH NA TERENIE
WOJEWÓDZTW WSCHODNICH W POLSCE

(R-23/1/92)

Opracowała:
Bożena Radkowska

Warszawa, październik 1992

BIBLIOTEKA IT
Archiwum Prac
Naukowo-Badawczych

A-1264

Praca wykonana na podstawie opracowania Kazimierza Fiedorowicza
Międzynarodowe powiązania transportowe Polski. Stan i perspekty-
wy. Część I. Stan sieci transportowych i ruchu międzynarodowego
oraz przesłanki dla rozwoju. Załączone mapy /rysunki/ pochodzą z
w/w opracowania.

Polska ze względu na swoje centralne położenie w Europie jest silnie związana z innymi krajami. Wyrazem tego są przewozy międzynarodowe ładunków i pasażerów obejmujące odbiór, nadanie i tranzyt. Z powodu braku pełnej statystyki o przewozach międzynarodowych w niniejszym opracowaniu omówione zostaną wybrane dane dotyczące głównie przewozów dokonywanych przez przewoźników krajowych. Ponadto zostaną przedstawione niektóre dane charakteryzujące ogólny potencjał transportowy Polski.

Międzynarodowe przewozy ładunków w Polsce, wykonywane przez przewoźników krajowych, znacząco spadły w ostatnim dziesięcioleciu /tablica 1/.

Prognozy przewozów ładunków w skali międzynarodowej oraz tranzytu wskazują na ustabilizowanie się spadkowej tendencji przewozów do 1995 r., w latach zaś następnych na stopniowy wzrost przewozów /łącznie z tranzytem/. Do 2000 r. nastąpi wzrost w stosunku do 1990 r. o około 150%.

Jednocześnie następować będą przemiany strukturalne przewozów. Wzrastać będą głównie przewozy wykonywane transportem drogowym /samochody ciężarowe/. Wymagać to będzie znaczącej rozbudowy potencjału granicznych przejść drogowych dla ruchu towarowego /terminale drogowe/.

Prognozy dotyczące przewozów ładunków w skali międzynarodowej i tranzytu uwarunkowane są tempem przeobrażeń strukturalnych w polskiej gospodarce oraz tempem procesów integracyjnych gospodarki Polski z EWG.

Przewozy pasażerskie w ruchu międzynarodowym wykonywane są zarówno transportem publicznym, jak i indywidualnym /zarówno przez autobusy jak i przez samochody osobowe/.

Tablica 2. Międzynarodowe przewozy pasażerów według gałęzi transportu w mln pasażerów /tylko transport publiczny/

Lp.	Gałąź transportu	1990
1.	Transport kolejowy	10,8
2.	Transport autobusowy /publiczny zarobkowy/	0,7
3.	Transport lotniczy	1,5
4.	Transport morski /wjazd + wyjazd/	0,6

W tablicy 2 przedstawiono dane o przewozach pasażerów wykonywanych transportem publicznym. W przewozach tych, mimo wyraź-

Tablica 1. Międzynarodowe przewozy ładunków według gałęzi transportu

w mln ton

Lp.	Gałąź transportu	Odbiór /łącznie z tranzytem/		Nadanie /łącznie z tranzytem/		Tranzyt	
		1980 r.	1990 r.	1980 r.	1990 r.	1980 r.	1990 r.
1.	Transport kolejowy	62,9	30,5	63,8	57,0	17,3	7,8
2.	Transport drogowy ^{x/}	1,1	0,6	1,3	1,3	0,8	0,2
3.	Transport wodny śródlądowy	0,1	0,1	0,8	1,4	0,1	0,002
4.	Transport morski	17,0	4,4	14,9	9,0	-	-
5.	Transport lotniczy	0,003	0,01	0,005	0,004	-	-
6.	Ogółem	81,1	35,5	80,6	68,7	18,2	8,0

x/ wykonywany tylko taborem polskim /bez pojazdów obcych/

Zróżdła: 1. Bulletin Annuel de Statistiques des transports pour l'Europe, Nations Unies, New York, 1992.

2. Transport - wyniki działalności w 1990 i 1991 r. GUS, Warszawa.

nego spadku w pierwszych latach 80-tych, występuje tendencja wzrostowa. Dane o przewozach drogowych międzynarodowych /przekraczanie granicy/ przedstawiono w tablicy 3/.

Przewiduje się, iż międzynarodowe przewozy pasażerskie będą rosły. Zakłada się podwojenie ich wielkości w okresie 10-lecia. Narastać będzie jednocześnie ruch graniczny samochodów osobowych. Ruch ten w przyszłości będzie dominował w realizacji przewozów. Około roku 2000 należy liczyć się z ruchem granicznym rzędu 250-300 mln osób rocznie. Ponad 90% tych osób, czyli około 250 mln osób, będzie przekraczać granicę samochodami osobowymi. W stosunku do roku 1990 stanowi to około 5-krotny wzrost wielkości granicznego ruchu samochodów osobowych.

Sieć kolejowa w Polsce jest znacznie rozbudowana. Obecne terytorium Polski jest powiązane wieloma liniami kolejowymi z sąsiednimi obszarami, wchodzącymi teraz w skład Niemiec, Czechosłowacji, Ukrainy, Białorusi, Litwy i Rosji /obwodu królewieckiego/.

Najważniejsze kierunki tranzytu kolejowego przez Polskę to Wschód - Zachód, między Europą Zachodnią i republikami b.Związku Radzieckiego, Północ - Południe, między Skandynawią i Europą południowo-wschodnią oraz Północny Wschód - Południowy Zachód, powiązania republik bałtyckich z większością państw Europy. Aktualny schemat linii kolejowych o znaczeniu międzynarodowym przedstawiono na rys. 1.

Układ powiązań międzynarodowych linii kolejowych jest przedmiotem wielu analiz planistycznych. Takim przykładem może być porozumienie AGC. Porozumienie AGC - European Agreement on Main International Railway Lines /Porozumienie europejskie o podstawowych międzynarodowych liniach kolejowych/ podpisane zostało przez Zarządy Kolei w Genewie 31 maja 1985 r. Przez teren Polski przebiegają 4 linie AGC /rys. 2/, w tym dwie linie Wschód-Zachód: E20 - z Berlina przez Poznań, Warszawę, Terespol do Moskwy i E30 - z Drezna przez Wrocław, Kraków, Medykę do Kijowa. Proponuje się obecnie wprowadzenie linii ukośnej: z Pragi przez Międzylesie, Łódź, Warszawę, Białystok do Grodna.

Inną propozycją jest podjęte na zlecenie EWG studium powiązań międzynarodowych w systemie kolejowym w krajach Europy

Tablica 3. Międzynarodowe przewozy drogowe

Lp.	Rodzaj przewozu	1980 r.	1990 r.
1.	Autobusy /wejscie/ w tys.	8.000	11.802,6
2.	Samochody osobowe w tys.	-	
3.	Pasażerowie autobusów	290.000	719,9
	w tym: pasażerów autobusów zagranicznych	178.000	-
4.	Pojazdy ciężarowe w tys. /w obie strony/	0,045	552
5.	Ładunki przewożone ogółem w mln ton	1,629	12,063
	- wejscie	0,369	0,418
	- wyjscie	0,513	1,182
	- tranzyt	0,753	0,149
	- poza granicami	/brak danych/	10,300

Źródła: jak w tablicy 1.

Wschodniej. Schemat możliwych powiązań przedstawiono na rys. 3a. Na rys. 3b przedstawiono zaś europejską sieć głównych połączeń kolejowych.

Bazę funkcjonowania transportu kolejowego o znaczeniu międzynarodowym i krajowym stanowić będzie układ podstawowy linii kolejowych. Układ ten przedstawiono na rys. 4. Są to linie istniejące /wg prof. T. Lijewskiego/ i linie układu planowanego.

Podjęte ostatnio działania restrukturyzacyjne w transporcie kolejowym są silnie uwarunkowane przestrzennie. Działania te dotyczą dwu najważniejszych wzajemnie uwarunkowanych kierunków: rozwijania wybranych elementów układu kolejowego oraz zamykania i likwidowania znaczącej części układu kolejowego. Rozwój polega na wprowadzeniu nowych elementów liniowych i punktowych. Nowe elementy liniowe to wyodrębnione linie dla ruchu ekspresowego, zaś punktowe to stacje dla transportu kombinowanego /kolejowo-samochodowego/. Zarówno elementy rozwojowe liniowe, jak i punktowe są silnie uwarunkowane międzynarodowo.

Obecnie rozważa się możliwość utworzenia 5-6 linii ruchu ekspresowego/LRE/ dla pociągów o dużej szybkości przebiegających przez Polskę /rys. 5a i 5b/. Rozwój tego układu winien być wieloetapowy. Etap I to stworzenie między innymi połączenia Warszawy z Berlinem /przez Łódź i Poznań/. Etap II to kontynuowanie połączeń na liniach etapu I, w tym z Warszawy do Terespoła. W III etapie przewiduje się wprowadzenie dodatkowego połączenia tranzytowego wschód-zachód na południu kraju. Etap IV to rozwój docelowy. Przeprowadzone analizy ekonomiczne wykazują obecnie ekonomiczną efektywność tylko dla odcinków I etapu oraz możliwość uzyskania takowej w przeszłości dla odcinków II etapu.

Kolejność rozwijania elementów punktowych dla transportu kombinowanego /umowa AGTC o międzynarodowej sieci transportu kombinowanego/ winna nawiązywać do kolejności wprowadzania linii ruchu ekspresowych. A więc stacje w Poznaniu i w Warszawie /ew. w Łodzi/, następnie: Katowice, Gdańsk, Terespol, Kraków, Wrocław, Białystok itd. /rys. 6a i 6b/.

Zwijanie układu kolejowego polega na stopniowym zamykaniu i likwidowaniu linii kolejowych znaczenia lokalnego i uzupełniającego. Powinno się pozostawić w eksploatacji jedynie obecny układ podstawowy linii kolejowych, wzbogacony o linie ruchu ekspresowego.

Wśród specyficznych koncepcji międzynarodowych układów sieci transportowych znajduje się układ EURAZJA /SEA/. Połączenia transportowe tworzące układ są głównie kolejowe. Według tej koncepcji /rys. 6c/ węzłowi kolejowemu Warszawy przypisuje się duże znaczenie integrujące sieci Europy i Azji.

Podstawową siecią drogową Polski jest sieć dróg krajowych /rys. 7 i rys. 8/. W 1985 roku Prezydium Rządu zaakceptowało koncepcję rozwoju dróg szybkiego ruchu. Koncepcja ta /rys. 9/ przewidywała budowę trzech autostrad /w tym dwóch wschód-zachód - A2 i A4/ oraz systemu dróg ekspresowych /jedno- i dwujezdniowych/. Realizacja tego układu przebiega bardzo wolno.

Prognozy ruchu międzynarodowego /do którego zaliczamy ruch mający źródła lub cele w kraju oraz ruch tranzytowy/ między krajami Europy Zachodniej i Środkowo-Wschodniej są bardzo zróżnicowane. Prognozy minimalne /oparte na analizie trendów dla okresu przed zjednoczeniem Niemiec i otwarciem granic/ przewidują dla okresu 1988-2010 wzrost rzędu 70%. Przy założeniu szybkiego wzrostu współpracy Wschód-Zachód wskaźniki te są wielokrotnie wyższe. Prognozę ruchu dla głównych autostrad w Polsce w 2010 r. przedstawiono na rys. 10.

Prognozy maksymalne przewidują dla roku 2020 w stosunku do roku 1988 12-krotny wzrost na granicy wschodniej przewozów ładunków między krajami Europy Wschodniej a EWG /taki sam wzrost przewidywany jest na granicy zachodniej, zaś na granicy północnej i południowej wzrost 9-krotny/.

W okresie 1990-2020 przyjęto dla granicy wschodniej wskaźnik wzrostu - 4 /tyleż dla granicy zachodniej, zaś dla granic północnej i południowej - 3/.

Z prognoz ruchu i analiz ekonomicznych wynika, że podstawowy układ trzech autostrad występujących w dotychczasowych koncepcjach: A1, A2 i A4 jest uzasadniony ruchowo i ekonomicznie. Przy czym najmniej obciążonym elementem tego układu może okazać się wschodni odcinek autostrady A2 - Siedlce-Terespol. Etapowanie budowy tych autostrad przedstawiono na rys. 11, przy czym każdy z trzech etapów obejmuje okres około 5 lat.

W przypadku układu dróg ekspresowych z przeprowadzonych analiz wynika, iż możliwa jest rezygnacja między innymi z dróg:

Grudziądz-Suwałki i Szczecin-Gdynia. Ta ostatnia droga może mieć jednak uzasadnienie polityczne i gospodarcze jako element nadmorskiego korytarza ekonomiczno-transportowego Szczecin-Gdańsk-Elbląg-Królewiec.

W wyniku analiz propozycja układu dróg ekspresowych obejmowałaby między innymi drogi:

- Warszawa - Lublin - Hrebenne - /Lwów/,
- Warszawa - Ostrów - Białystok - Kuźnica Biał. /Grodno - Mińsk/
- Warszawa - Ostrów - Suwałki /Kowno-Ryga-Tallin-Helsinki, czyli Via Baltica/,
- Szczecin - Koszalin - Gdańsk /Kaliningrad/.

Proponowany wariant układu dróg przedstawiono na rys. 12.

Jedną z koncepcji układów drogowych w Polsce jest koncepcja układu płatnych autostrad /rys. 13/. Respektuje ona dotychczas zatwierdzony przebieg autostrad A1, A2 i A4, robiąc wyjątek dla odcinków położonych na obszarach wschodnich kraju - na odcinkach tych przebieg autostrad nie został jeszcze formalnie ustalony.

W Europie od lat prowadzone są studia nad międzynarodowym układem drogowym Wyrazem tego jest wprowadzona w 1949 roku międzynarodowa /pod egidą EKG-ONZ/ sieć drogowa o znaczeniu międzynarodowym /rys. 14a - schemat, rys. 14b - układ/. Również EWG zainteresowane jest koncepcją układu głównych dróg w Europie /rys. 15/.

Wspomnieć należy o sieci polskich portów morskich wraz z siecią połączeń żeglugowych. W latach 80-tych /szczególnie w końcu dekady/ zmniejszył się gwałtownie popyt na usługi portów polskich, zarówno ze strony polskiego handlu zagranicznego, jak i zaplecza tranzytowego.

Dużego znaczenia w basenie Morza Bałtyckiego nabiera żegluga promowa. W 1990 roku udział Polski w bałtyckiej żegludze promowej wyniósł zaledwie 1,2% przewozu pasażerów, 5,3% przewozu samochodów ciężarowych i 4,1% przewozów ładunków.

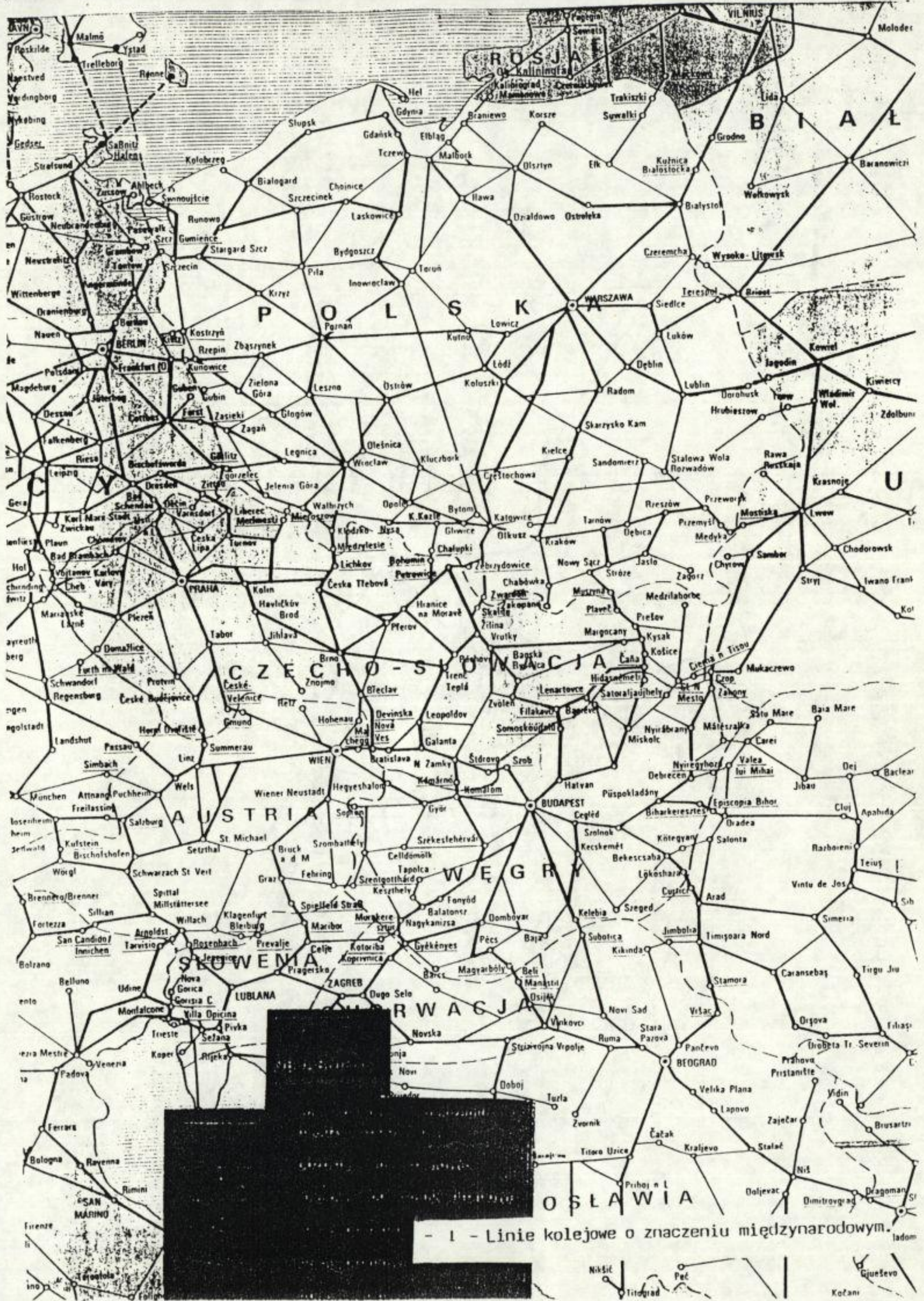
Polskie porty morskie muszą szukać swojej szansy między innymi w rozwijaniu wszechstronnej współpracy w basenie Morza Bałtyckiego i rozszerzaniu swojego zaplecza między innymi o rynki transportowe republik nadbałtyckich.

Sieć dróg wodnych w Polsce przystosowanych do uprawiania żeglugi towarowej wynosi 3115 km, przy czym użytkowanych jest tylko 1830 km. Poza tym na długości 433 km odbywa się żegluga pasażersko-turystyczna i lokalna oraz spław drewna. Drogi wodne nie tworzą jednolitego systemu komunikacyjnego. Stanowią zbiór odrębnych i różnych jakościowo szlaków żeglugowych. Schemat polskich dróg wodnych przedstawiono na rys. 16.

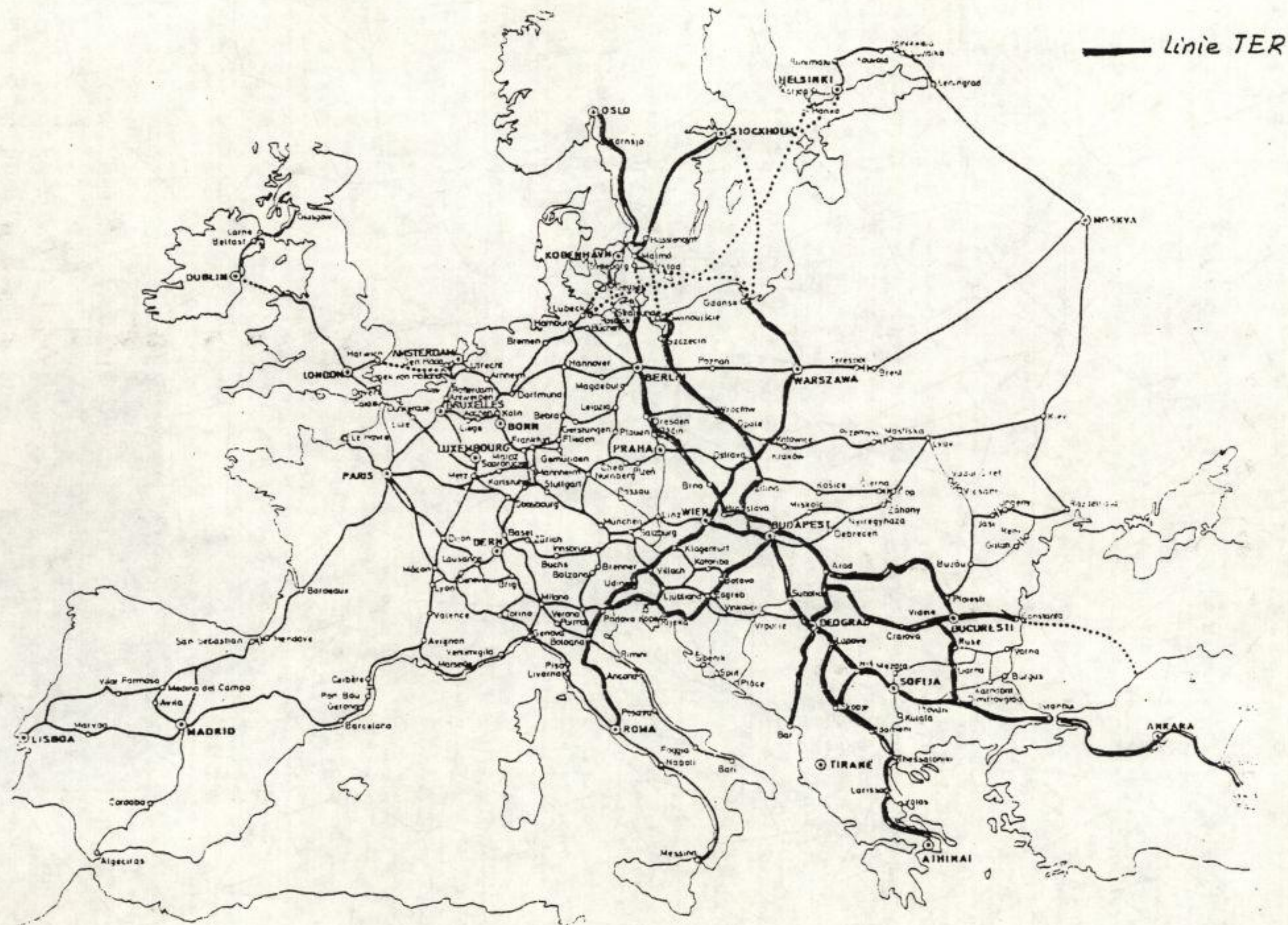
Przewozy żeglugą śródlądową realizowane są w 70% na drodze wodnej Odry i połączonym z nią Kanałem Gliwickim oraz Wartą i Notecią. Z rzeką Odrą wiążą się także przewozy zagraniczne obejmujące import, eksport i tranzyt ładunków w komunikacji międzynarodowej.

Ostatnio podjęto studia planistyczne związane z podjęciem realizacji drogi wodnej W-Z, biegnącej Wartą - Notecią - Wisłą i Bugiem.

BIBLIOTEKA IT
Archiwum Prac
Naukowo-Badawczych



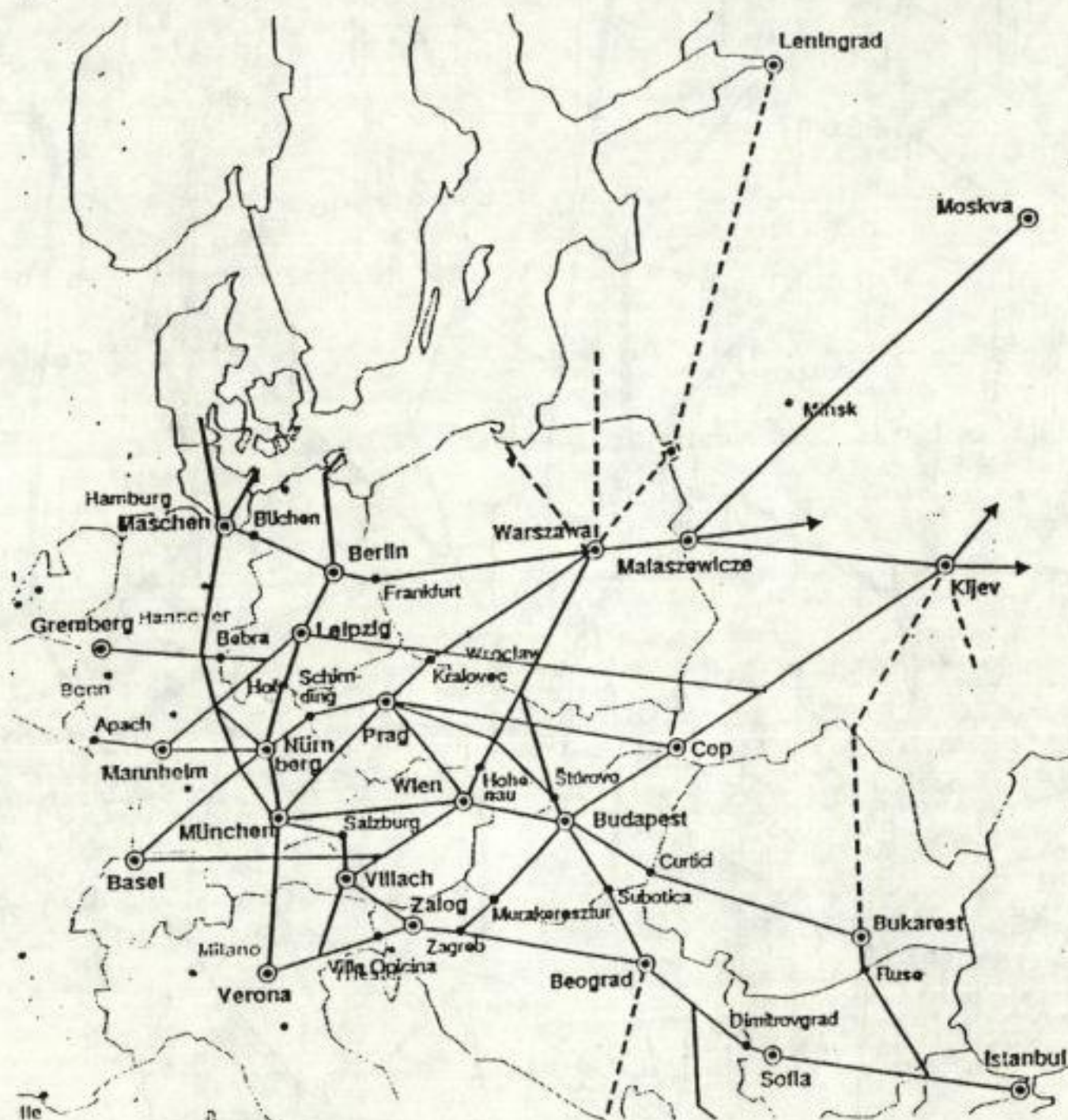
- 1 - Linie kolejowe o znaczeniu międzynarodowym.



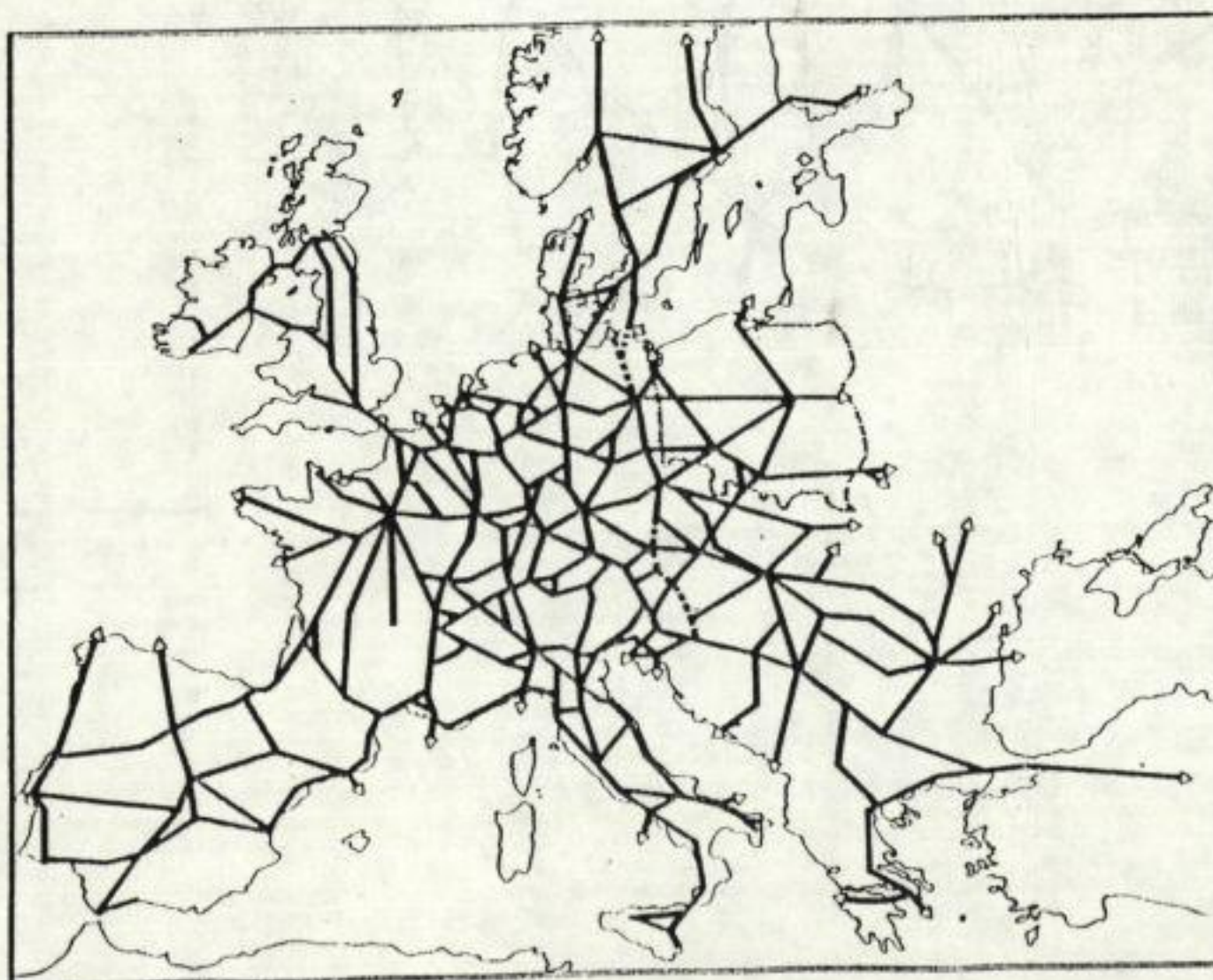
- 3a Schemat powiązań międzynarodowych w systemie kolejowym

— - relacje

⊙ - stacje dla transportu kombinowanego



- 3b Europejska sić głównych połączeń kolejowych (konceptcja EWG).

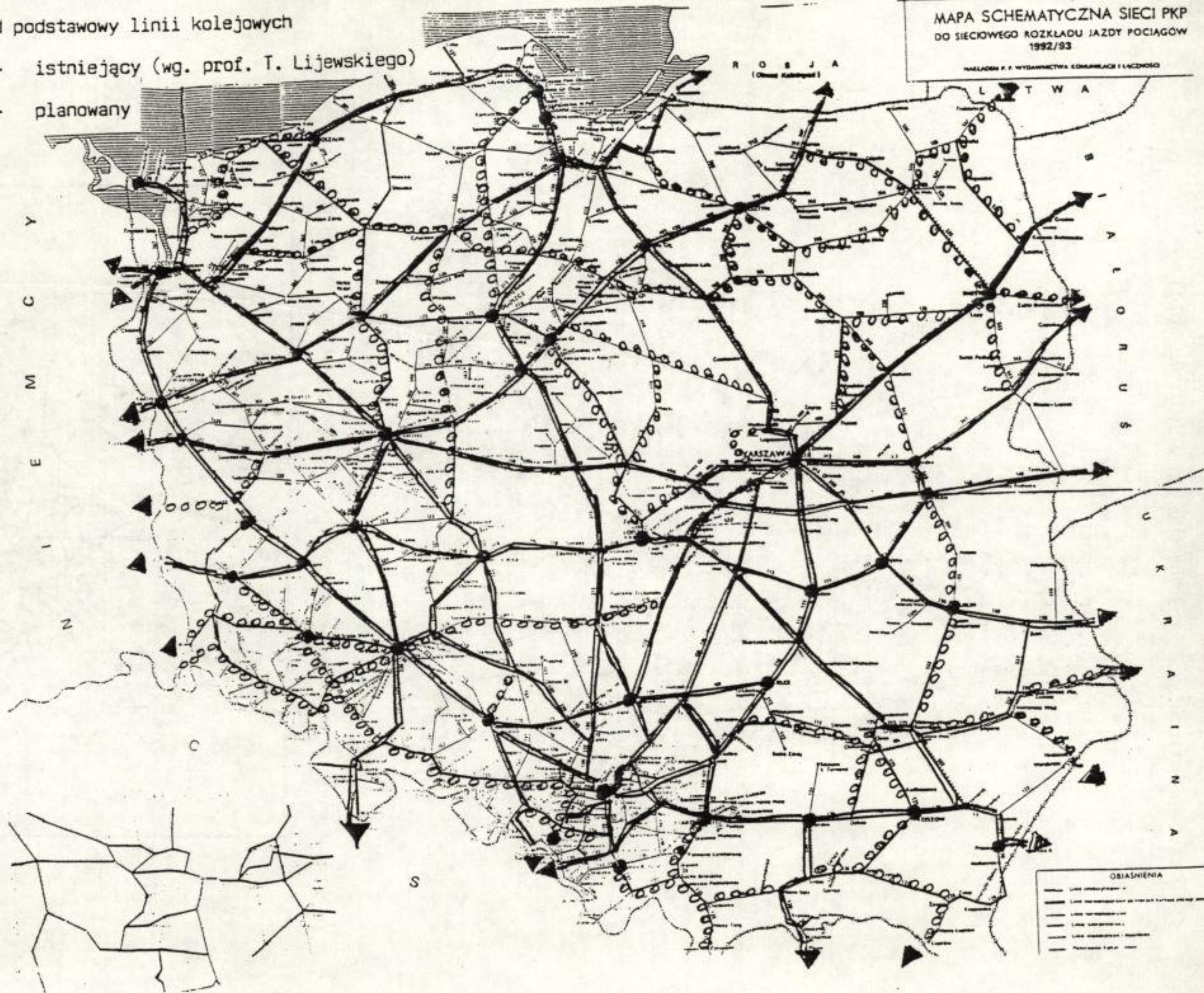


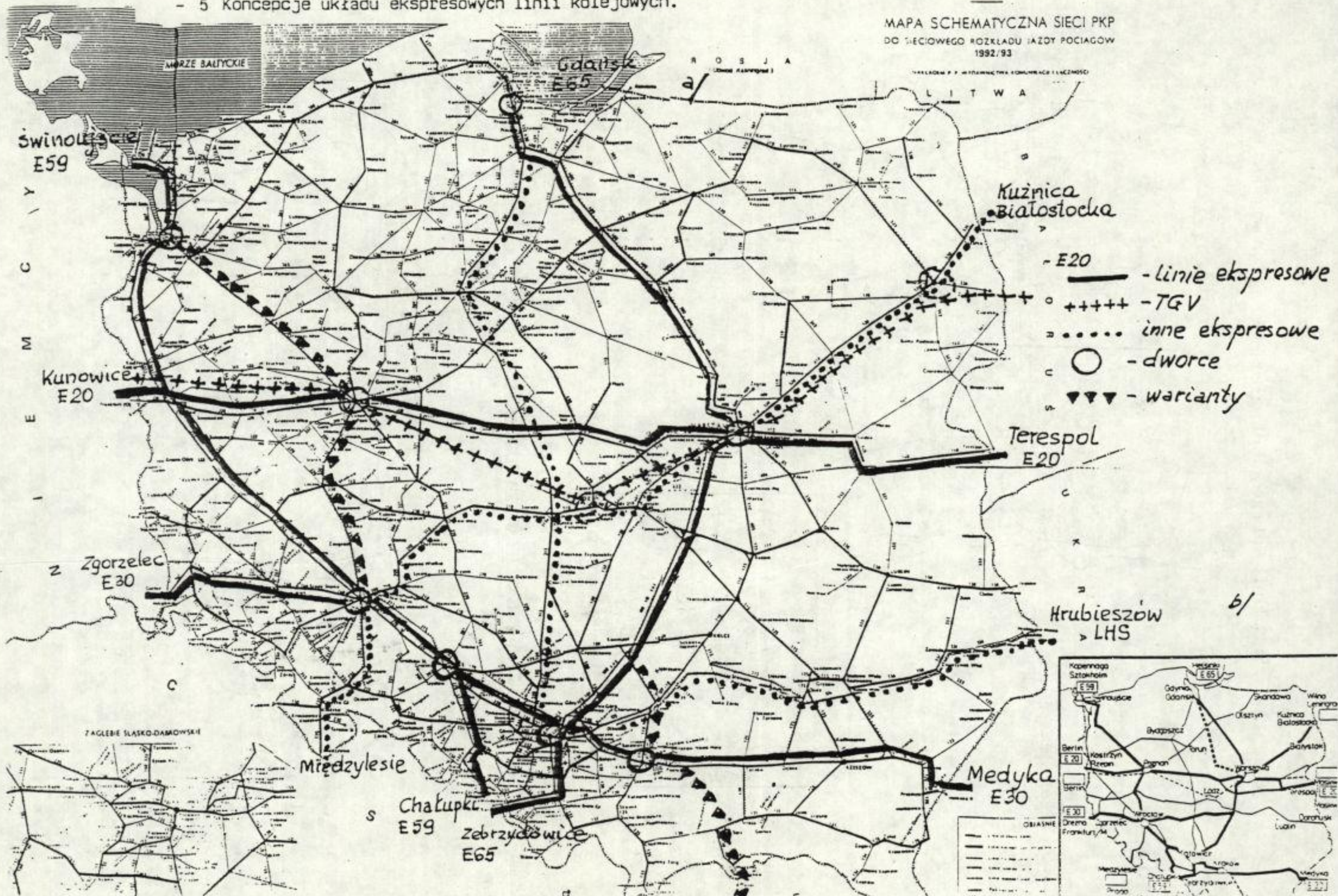
- 4 - Układ podstawowy linii kolejowych

-  - istniejący (wg. prof. T. Lijewskiego)
 - planowany

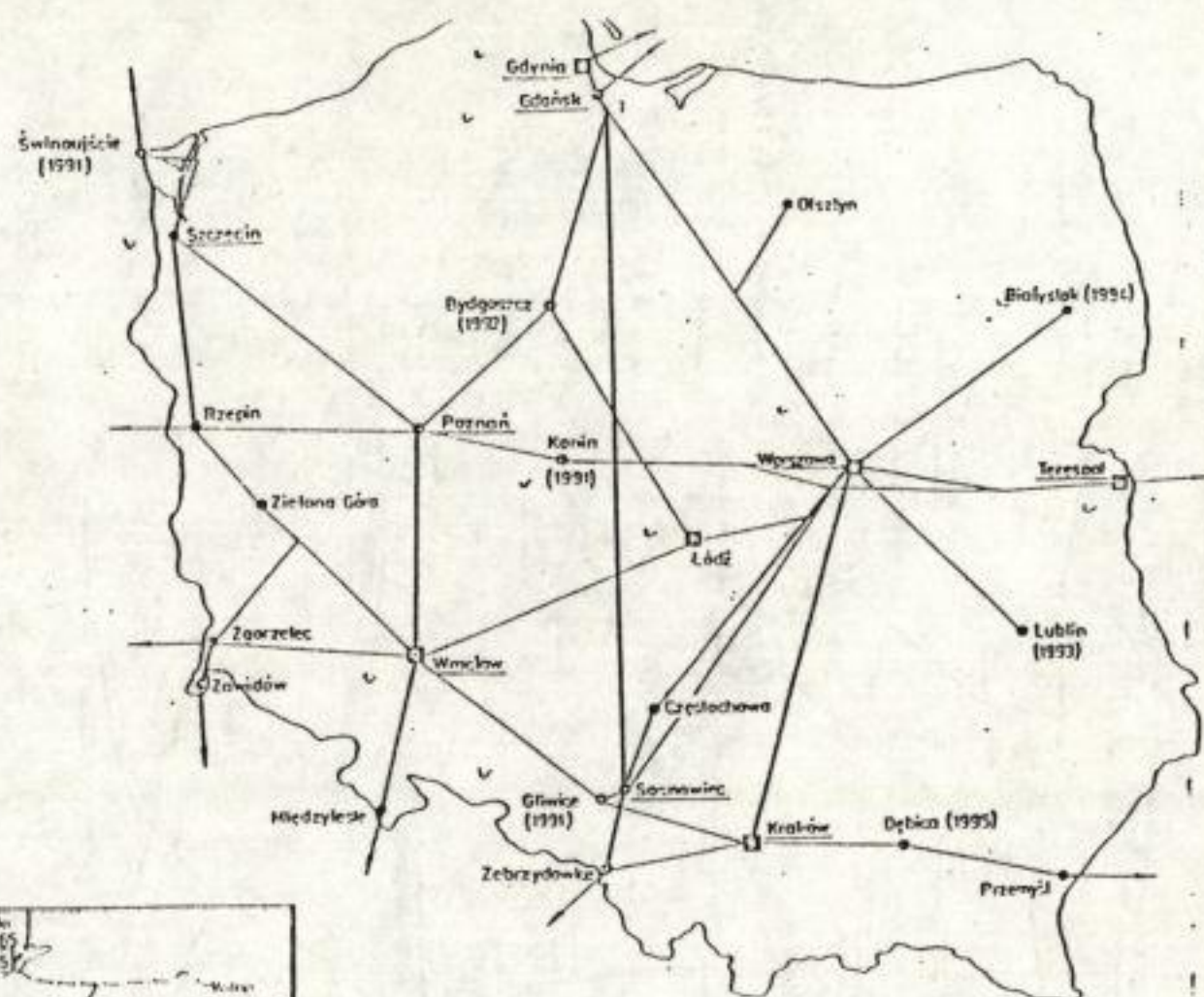
MAPA SCHEMATYCZNA SIECI PKP
DO SIEKOWEGO ROZKŁADU JAZDY POCIAGÓW
1992/93

WYDAWCA: P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

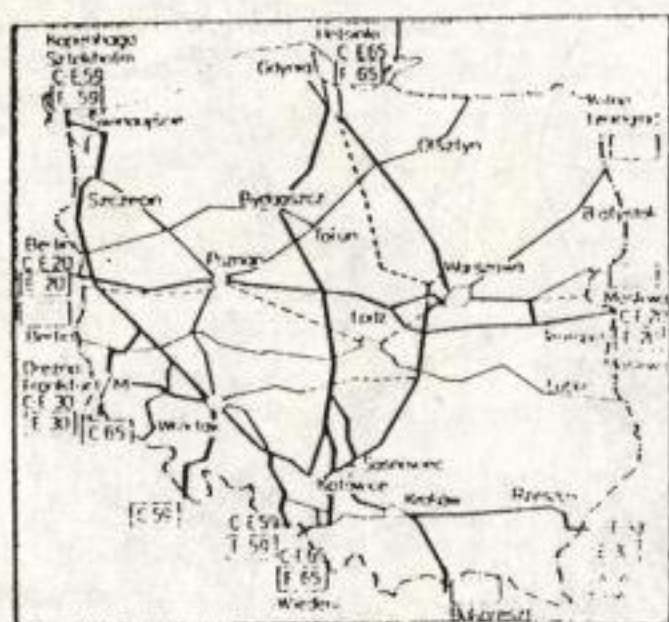




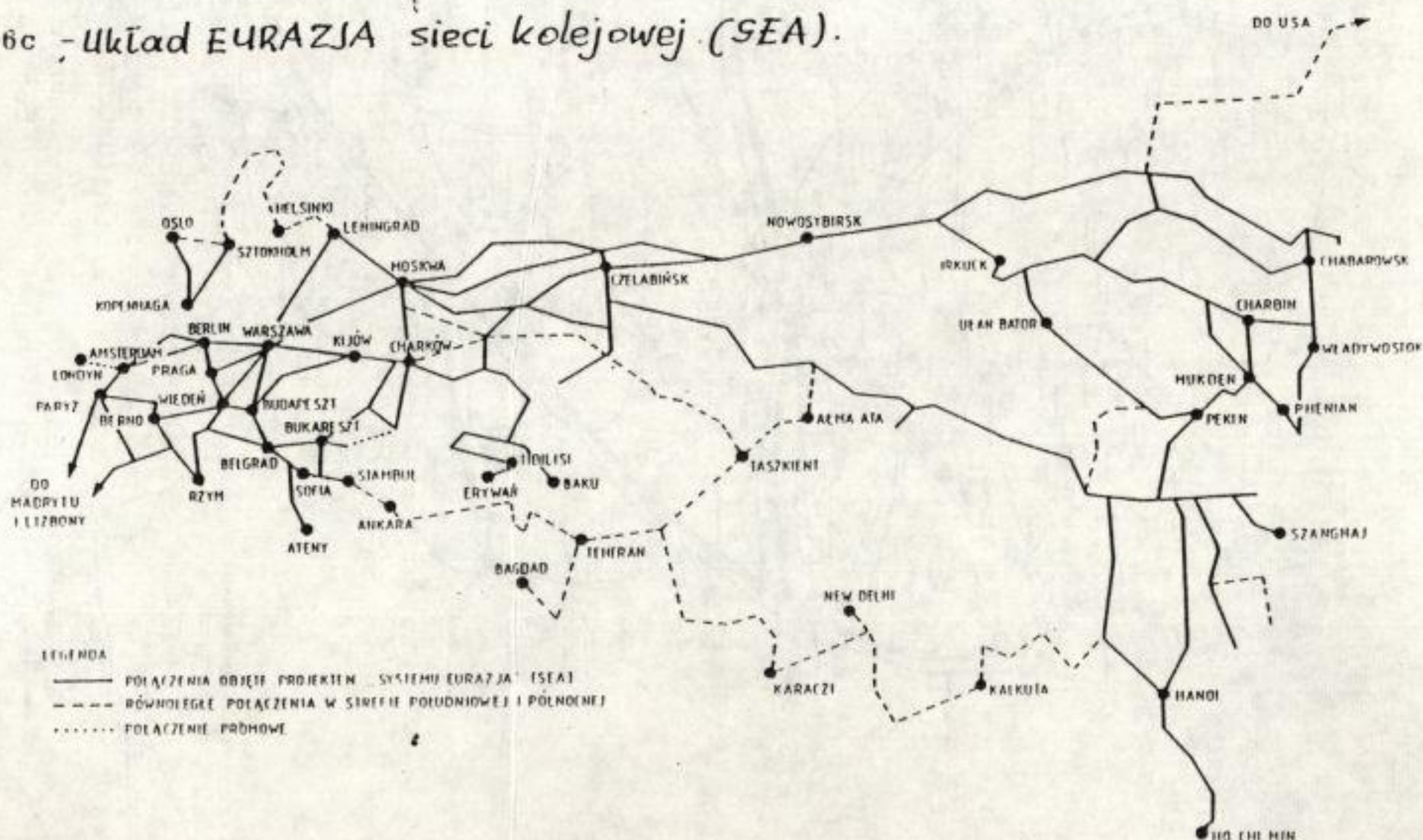
- 6a - Sieć linii kolejowych dla transportu kombinowanego.

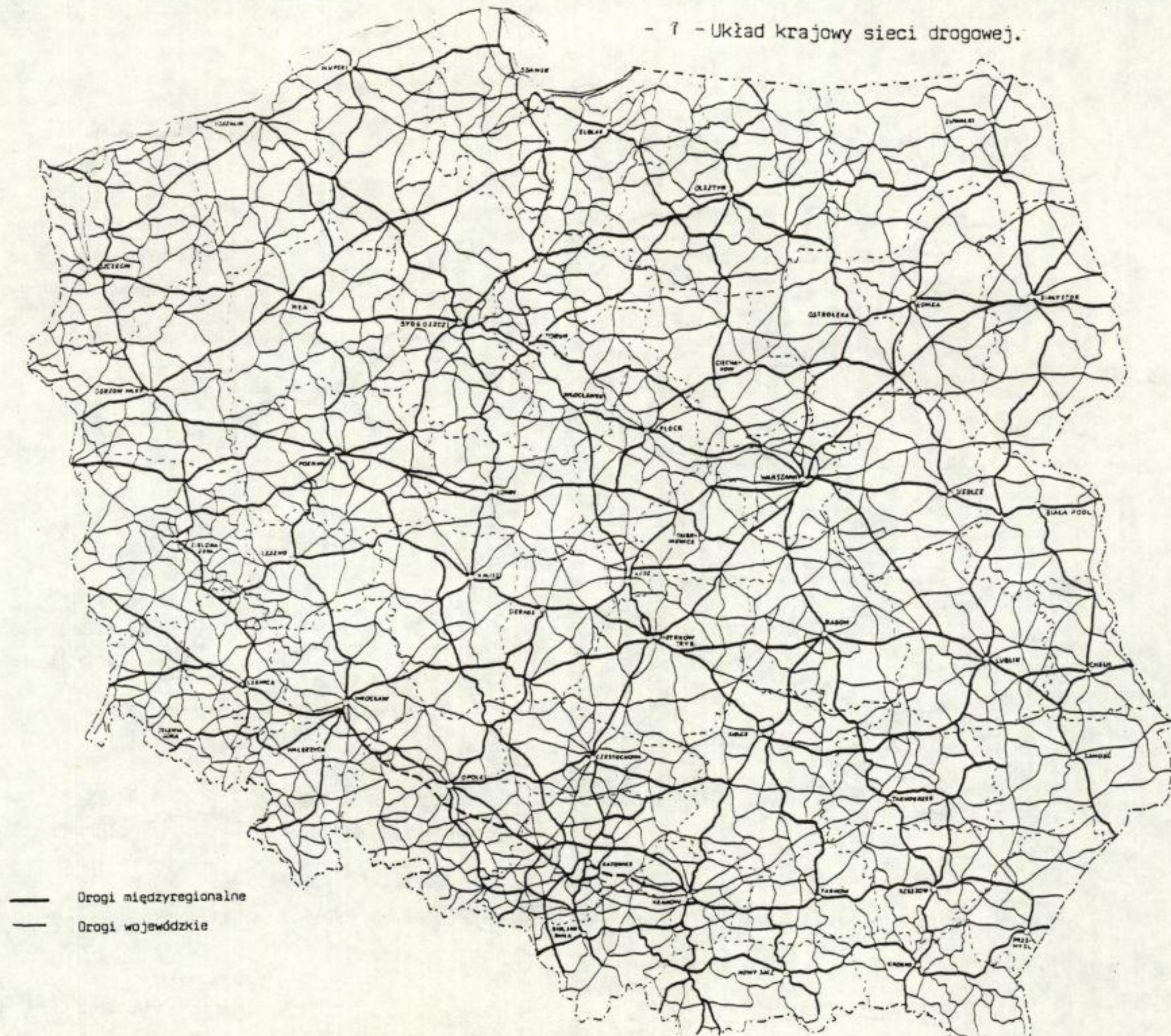


- 6b -



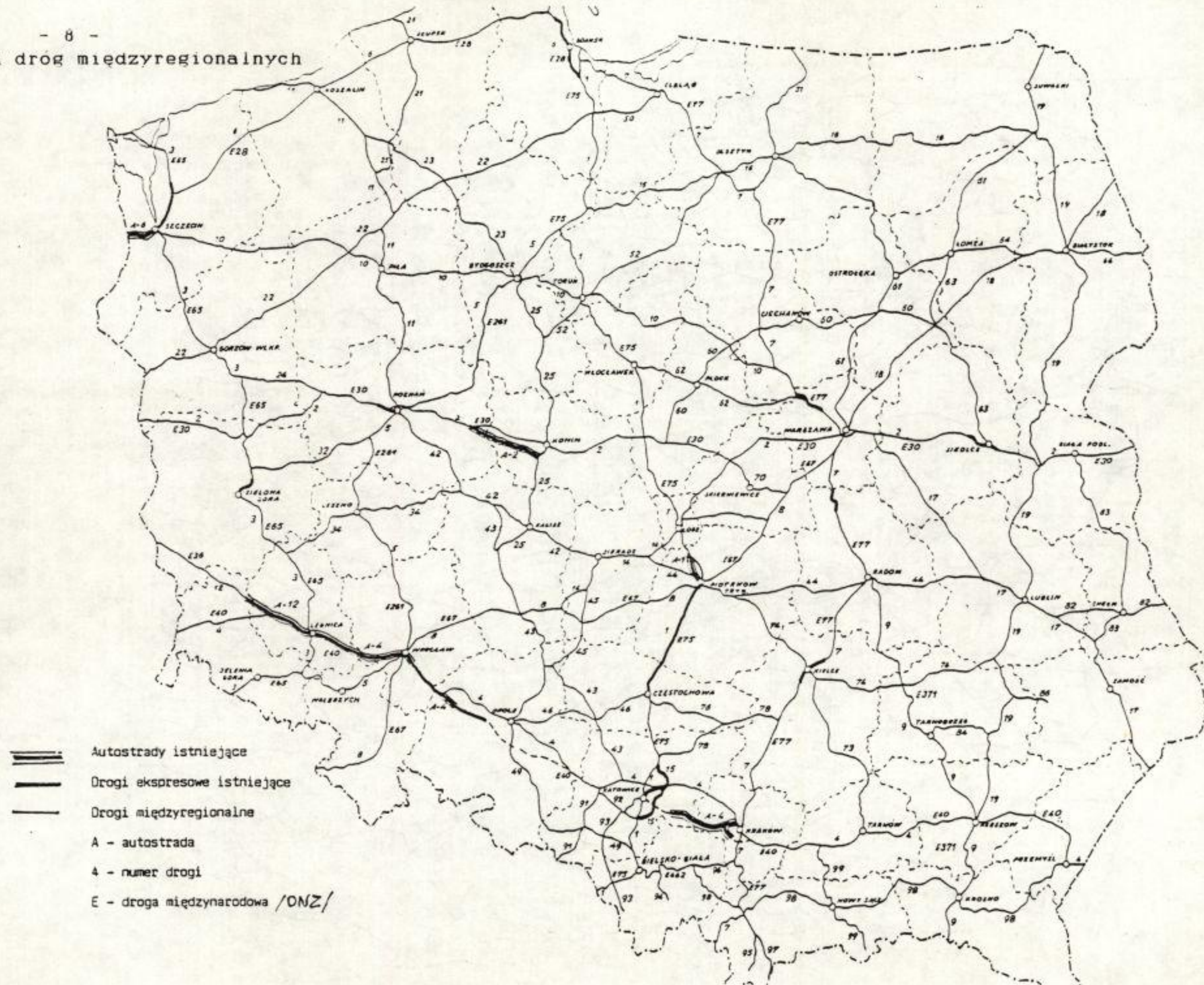
- 6c - Układ EURAZJA sieci kolejowej (SEA).



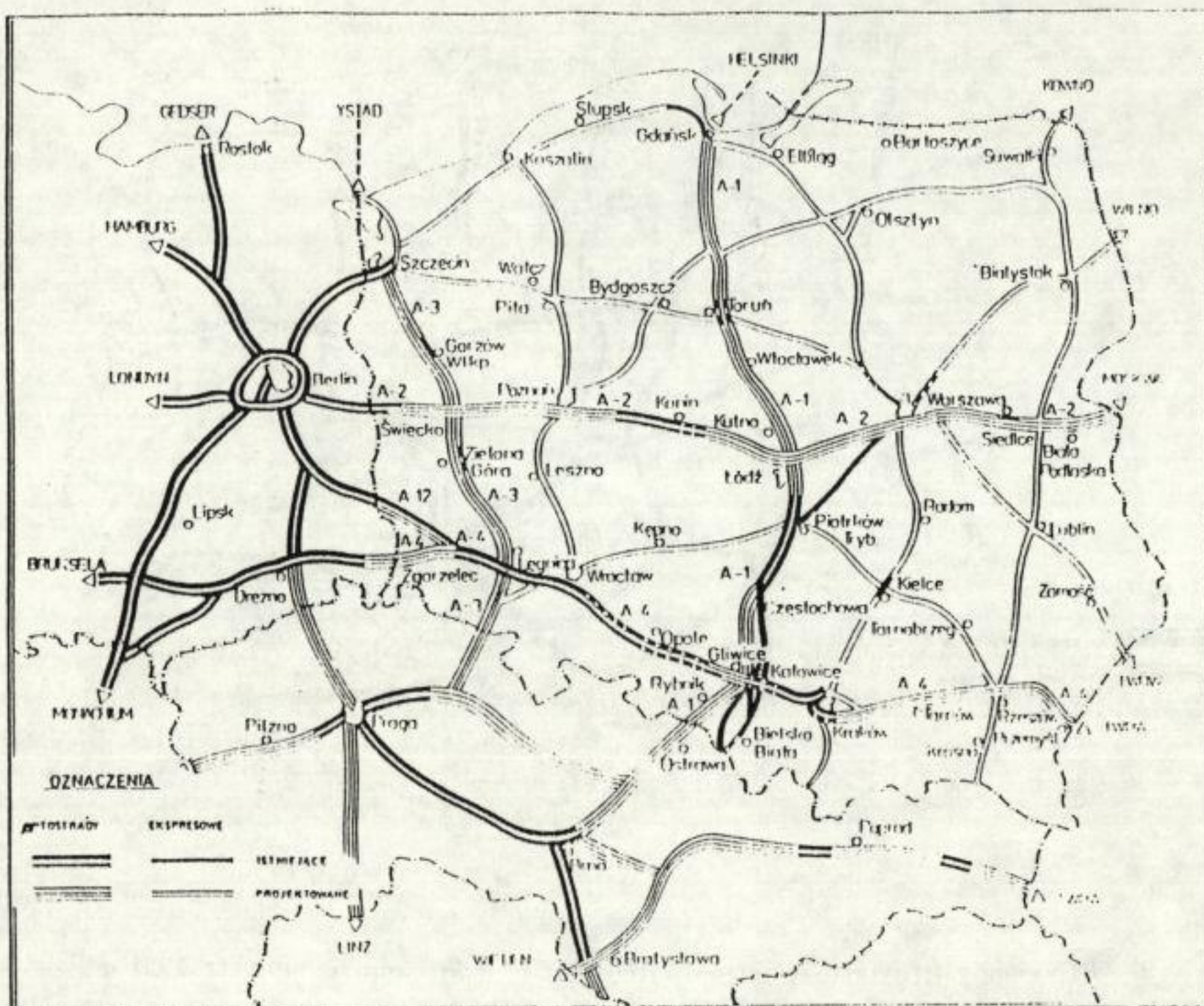


— Drogi międzyregionalne
— Drogi wojewódzkie

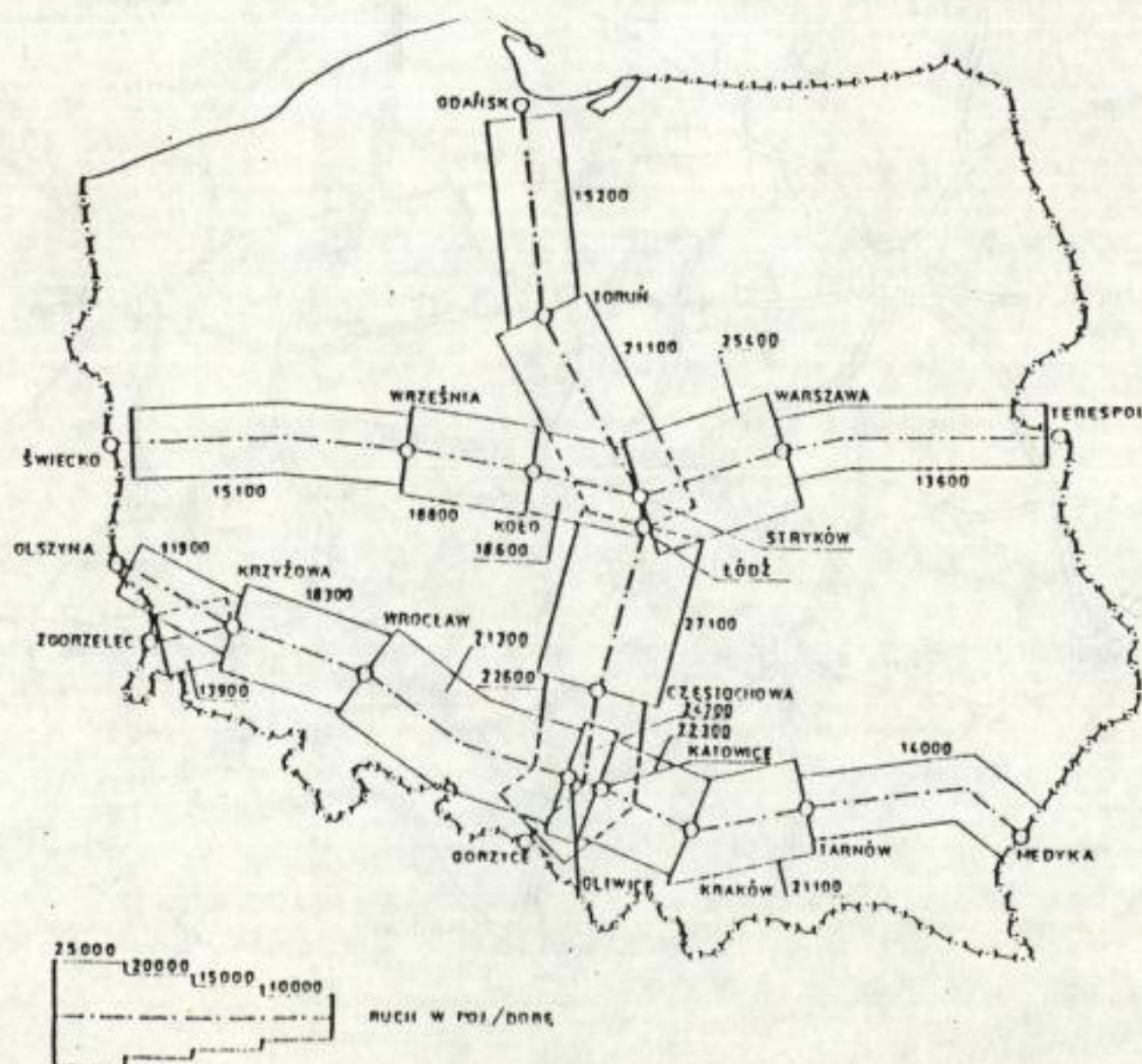
Numeracja dróg międzyregionalnych



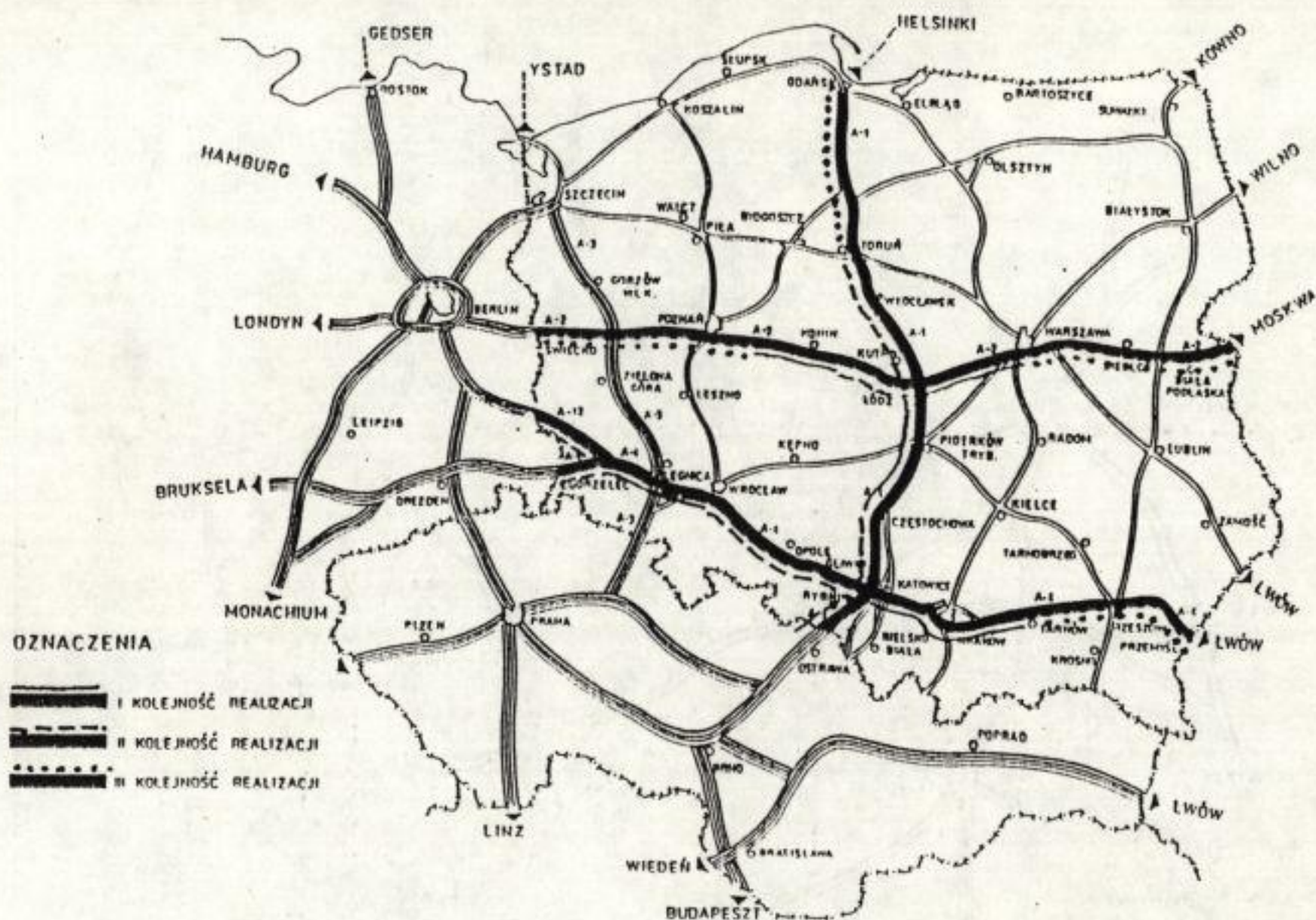
- 9 - Planowany kierunkowy układ autostrad i dróg ekspresowych z 1985 r.



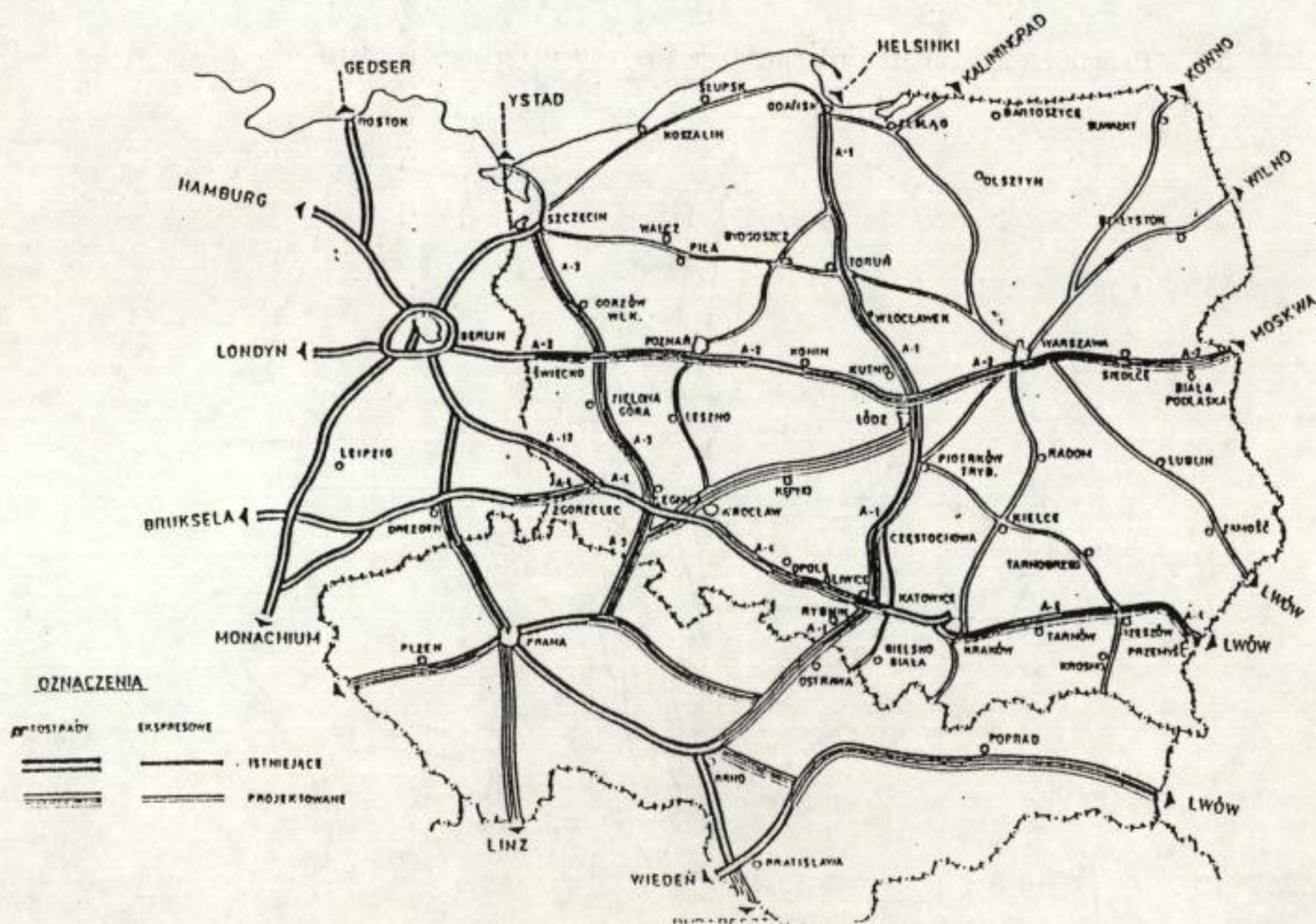
- 10 - Prognoza ruchu dla głównych autostrad w Polsce w 2010 r.



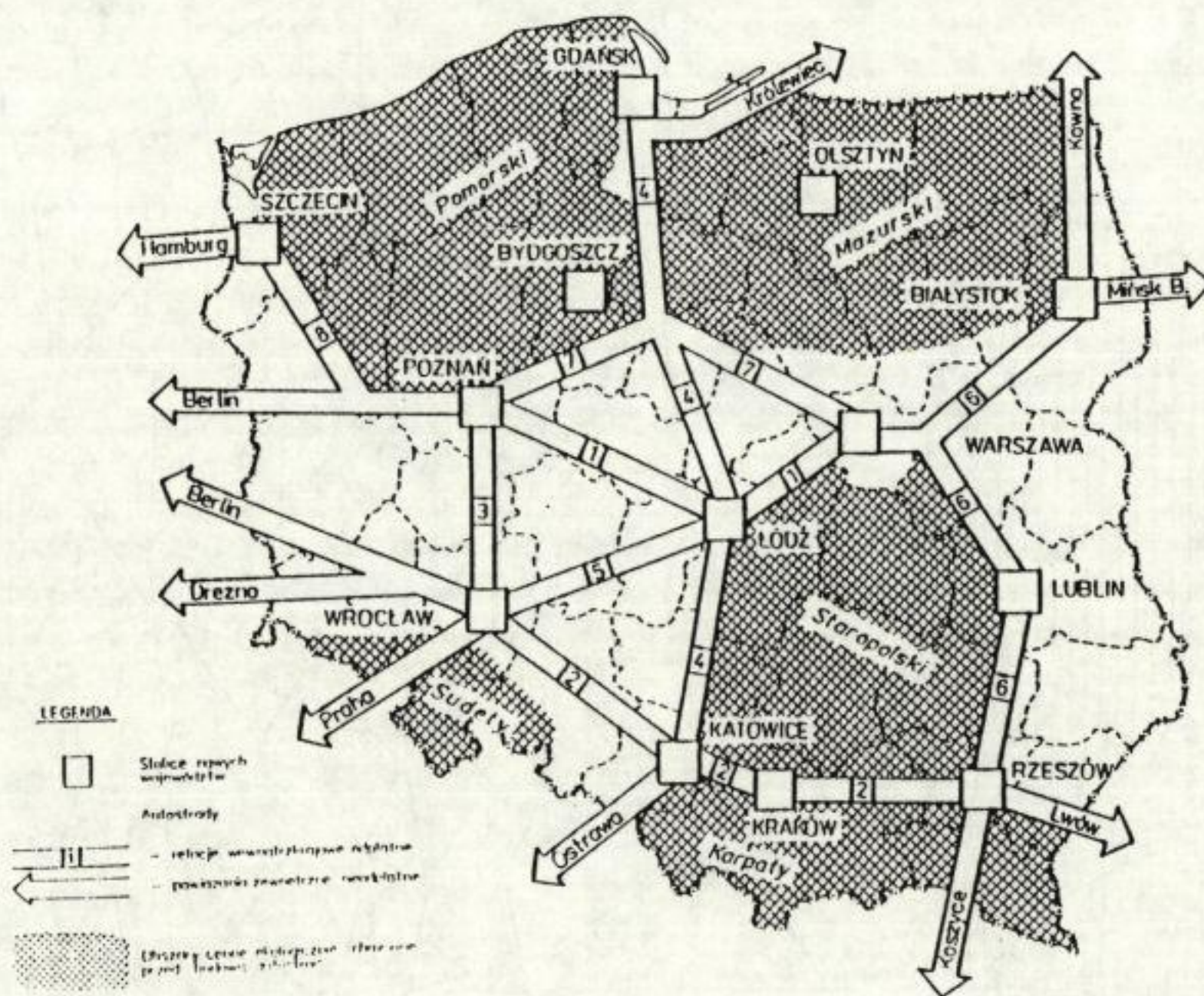
- 11 - Etapowanie budowy autostrad w Polsce (propozycja z 1992 r.)

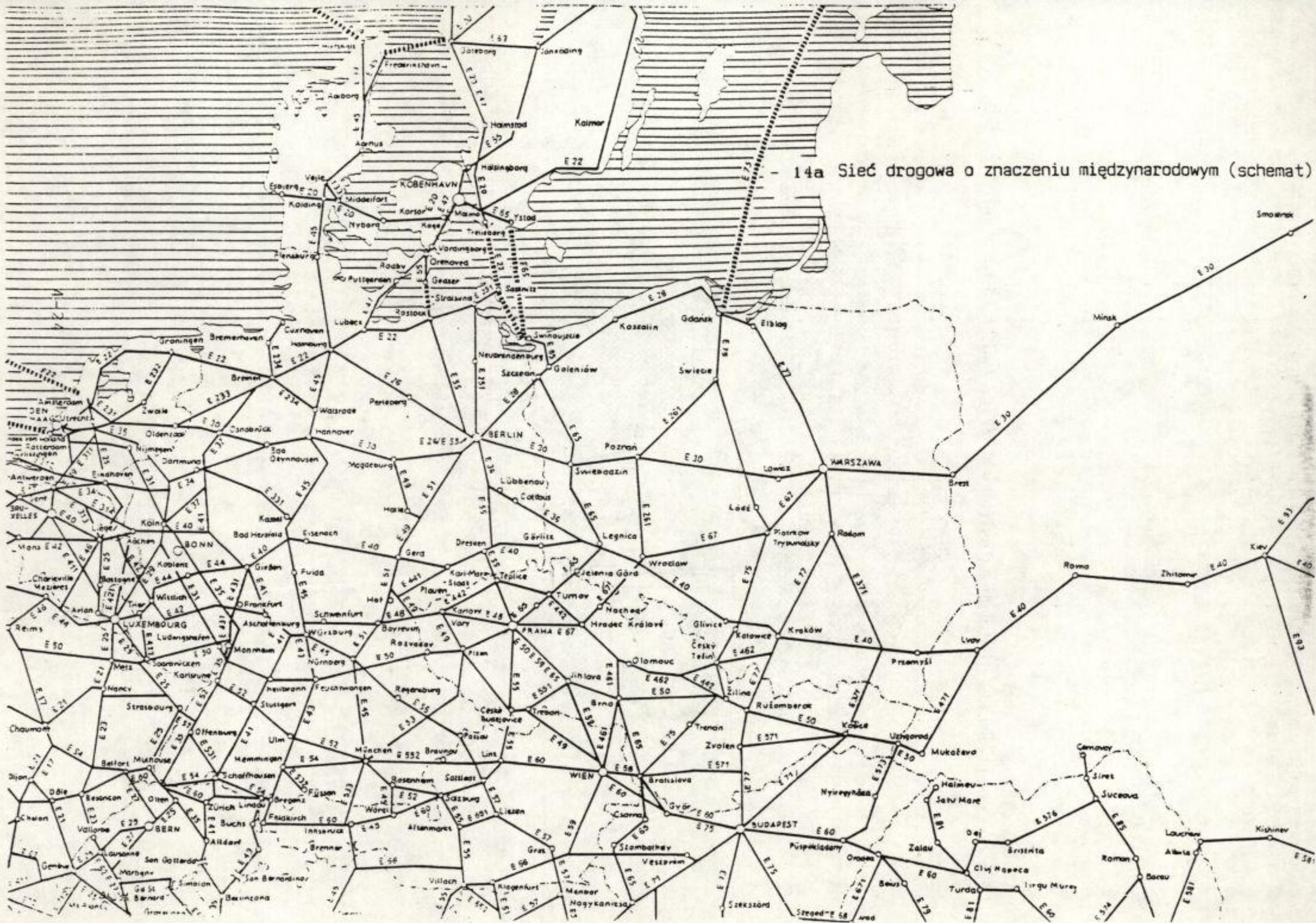


- 12 - Planowany kierunkowy układ autostrad i dróg ekspresowych z 1991 r.



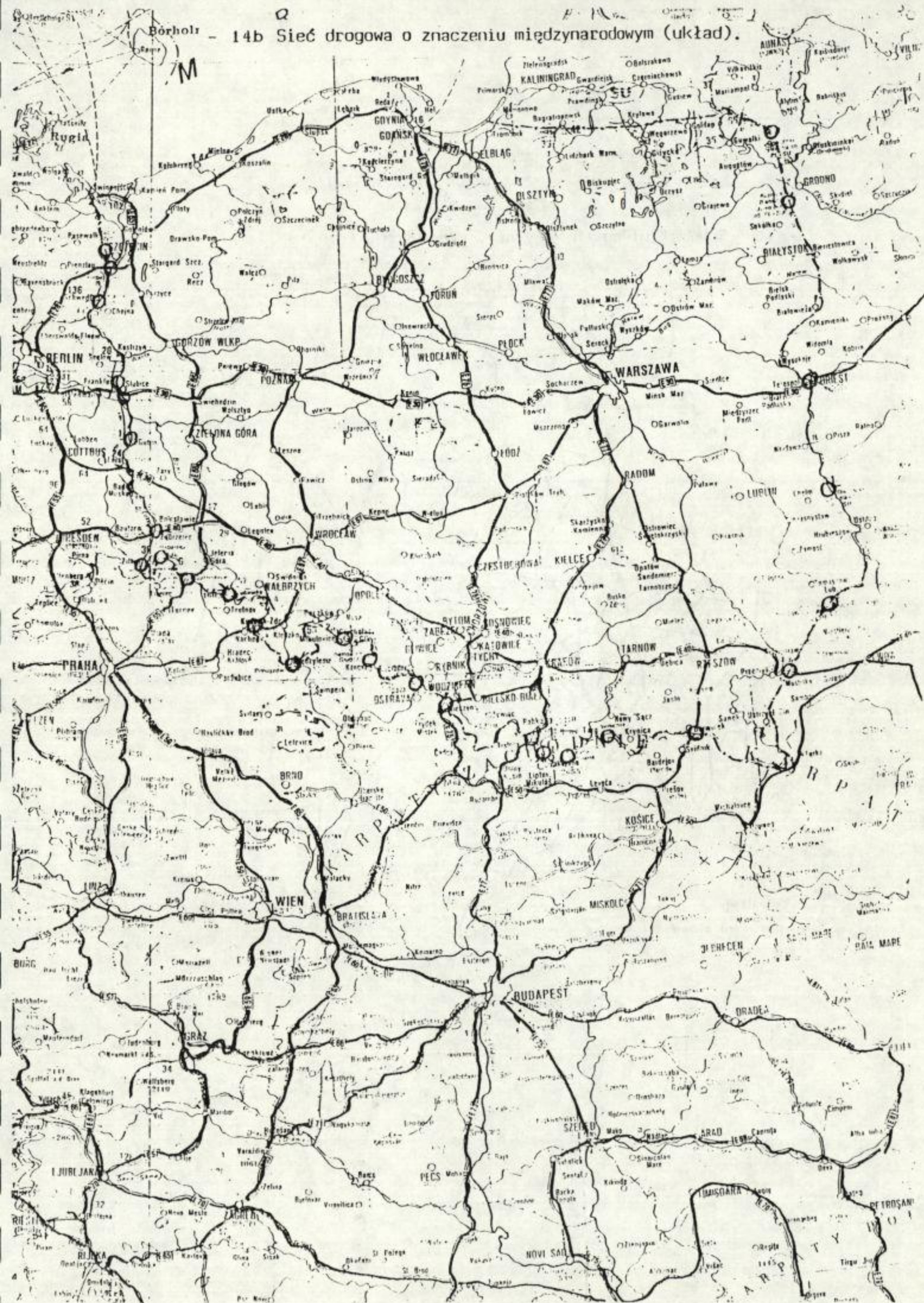
- 13 - Koncepcja układu płatnych autostrad z 1992 r. (wg. K. Fiedorowicza).

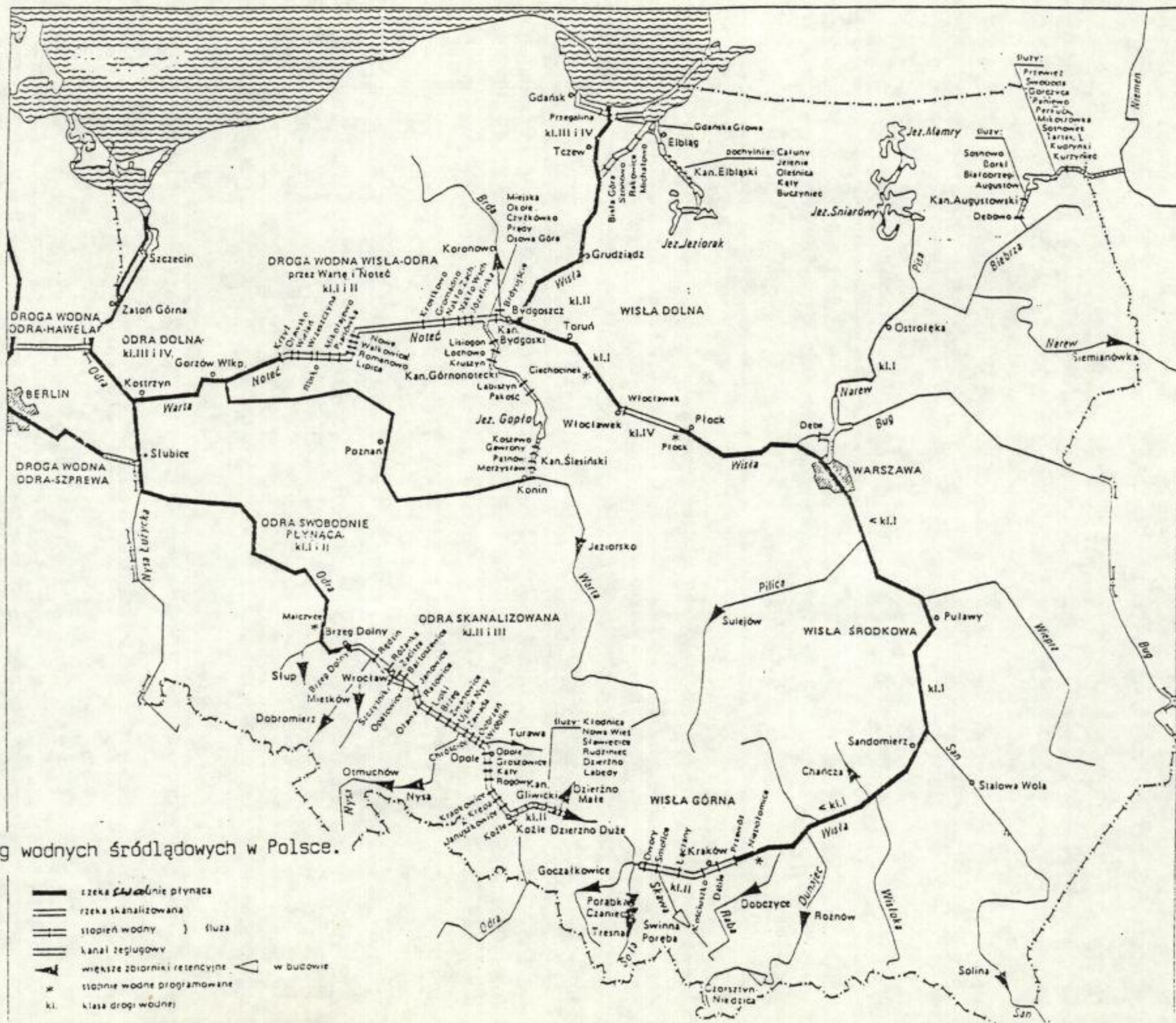




14a Sieć drogowa o znaczeniu międzynarodowym (schemat)

14b Sieć drogowa o znaczeniu międzynarodowym (układ).





- 16 Schemat dróg wodnych śródlądowych w Polsce.