

WOLAŃSKI  Lider
Ewaluacji
2014

OCENA PROGRAMU POMOCY
PUBLICZNEJ NA REALIZACJĘ
PROJEKTÓW W ZAKRESIE
TRANSPORTU
INTERMODALNEGO

W RAMACH PROGRAMU OPERACYJNEGO
INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO NA LATA 2014-2020

ZAŁĄCZNIK 2. PODSUMOWANIE ANALIZ
PRZESTRZENNYCH

LISTOPAD 2021


dr Michał Wolański

Paulina Kozłowska

Łukasz Widła-Domaradzki

WSPÓŁPRACA:

Jakub Kaczorowski



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Fundusz Spójności





SPIS TREŚCI

1.	Podstawowe analizy.....	3
1.1.	Obciążenie linii kolejowych.....	3
1.2.	Pozostałe analizy	7
2.	Rozszerzone analizy.....	16
3.	Spis map	20

1. PODSTAWOWE ANALIZY

1.1. OBCIĄŻENIE LINII KOLEJOWYCH

W 2017 r. największym ruchem intermodalnym (powyżej 5000 pociągów) charakteryzowały się kolejno od najbardziej obciążonych: magistrala węglowa (linia kolejowa nr 131) od Laskowic Pomorskich do Ponętowa, linia kolejowa nr 9 od Pszczółek do Pruszcza Gdańskiego, linia kolejowa 226 do portu w Gdańsku na odcinku Motława Most–Wisła Most oraz korytarz od granicy zachodniej na odcinku od Kunowic do Poznania.

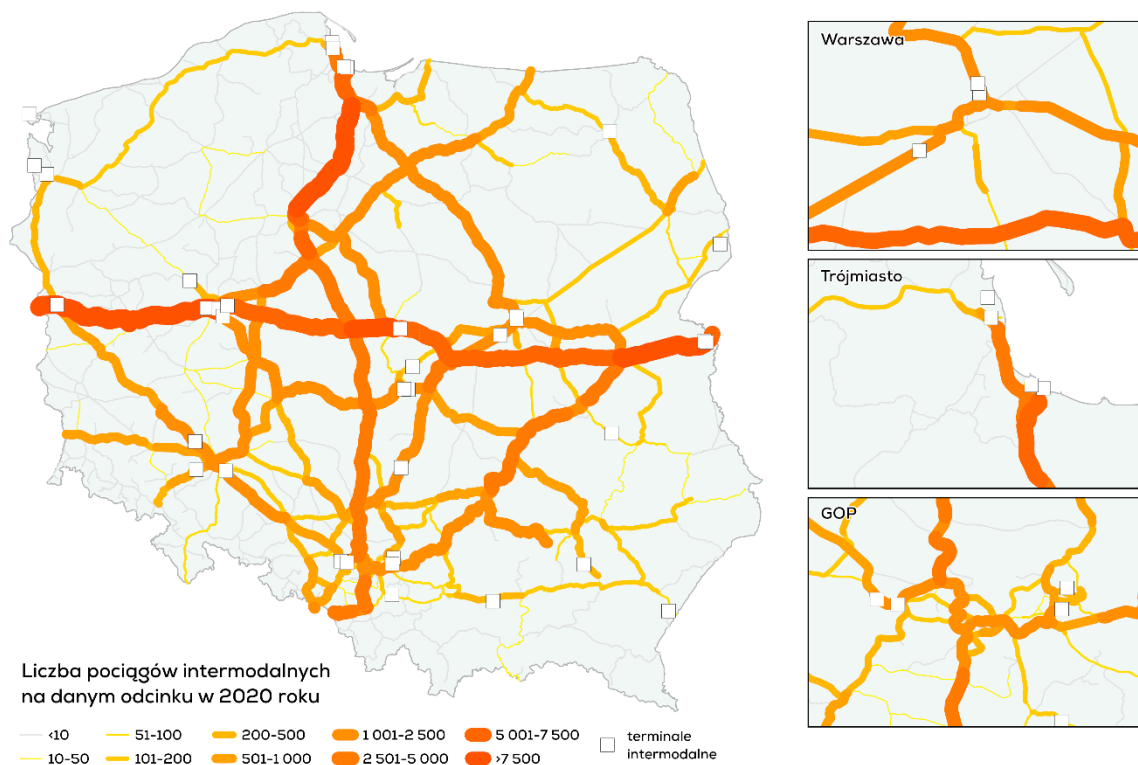
W 2020 r. (por. Rysunek 1) największe obciążenie ruchem pociągów intermodalnych (powyżej 7500 pociągów) odnotowano na liniach kolejowych: Warszawa Zachodnia–Kunowice (linia kolejowa nr 3) na odcinkach Rzepin–Kunowice, Poznań Górczyn–Chlastawa, Dąbrówka Zbąska–Rzepin oraz Kutno–Zamków, Warszawa Zachodnia–Terespól (linia kolejowa nr 2) na odcinku Biała Podlaska–Małaszewicze oraz Chorzów Batory–Tczew (linia kolejowa nr 131, magistrala węglowa), odcinek Laskowice Pomorskie–Górki. Podobnie jak w 2017 r. najbardziej obciążone korytarze wschód–zachód oraz północ–południe.

W okresie 2017-2020 (por. Rysunek 2) stopniowo rosło znaczenie najważniejszych korytarzy tras kolejowych (wschód–zachód oraz północ–południe) oraz tras alternatywnych (linii kolejowej nr 9 z Warszawy do Gdyni, linii kolejowej nr 26 z Łukowa do Radomia, magistrali węglowej na odcinku od Zduńskiej Woli na południe kraju, tras w kierunku Wrocławia i zachodniej granicy). Również w latach 2019-2020 (por. Rysunek 3) rosło obciążenie Nowego Jedwabnego Szlaku, jednak kosztem tras leżących w korytarzu północ–południe (spadków na liniach kolejowych do portów Trójmiasta czy linii kolejowej nr 351 z Poznania do Szczecina)¹.

¹ Największe spadki są związane z zakończeniem remontu linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia–Kunowice i z opuszczeniem przez pociągi tras objazdowych.



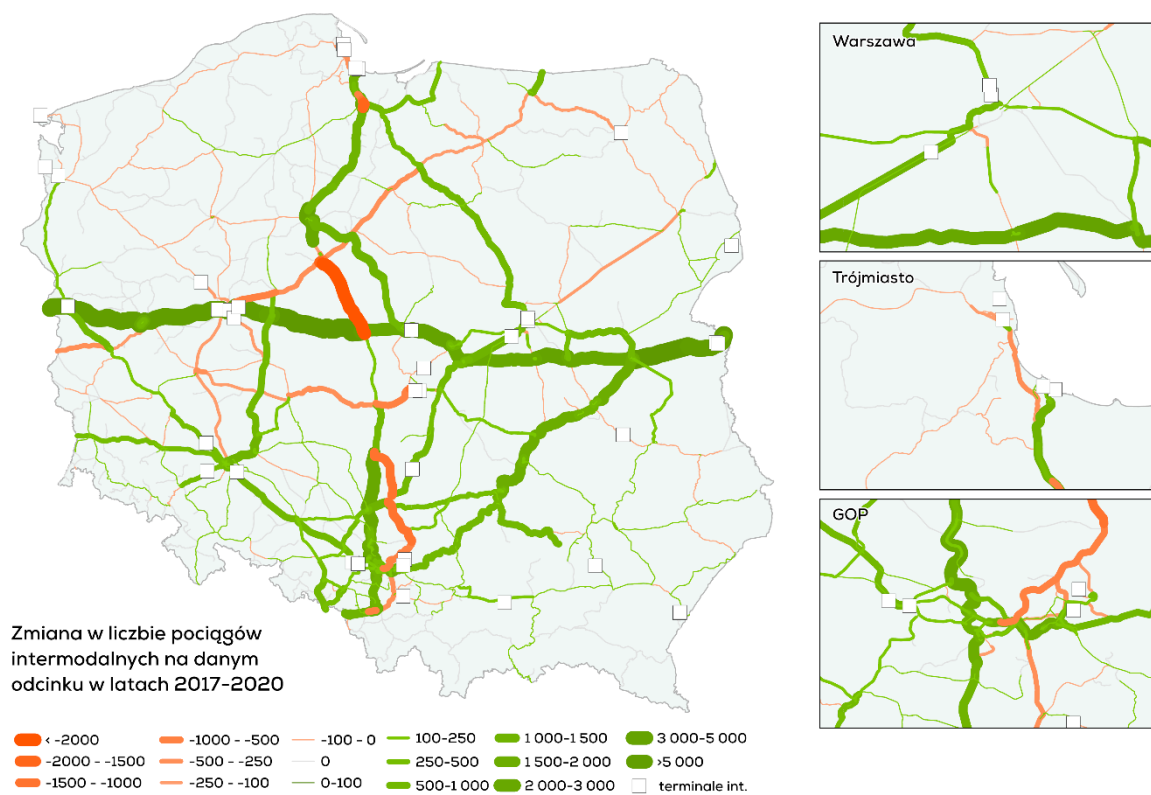
Rysunek 1. Obciążenie linii kolejowych ruchem pociągów intermodalnych w 2020 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK.

OCENA PROGRAMU POMOCY PUBLICZNEJ NA REALIZACJĘ PROJEKTÓW W ZAKRESIE TRANSPORTU INTERMODALNEGO

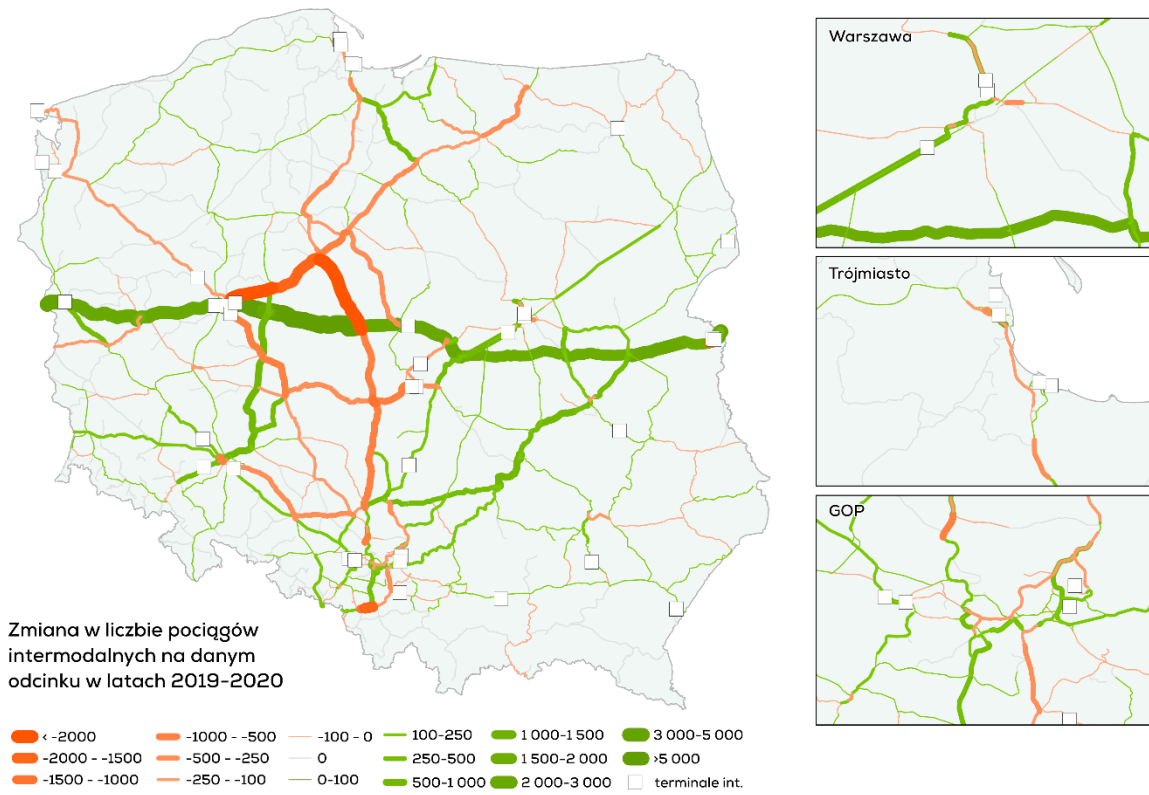
Rysunek 2. Zmiana obciążenia linii kolejowych ruchem pociągów intermodalnych w latach 2017-2020



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK.



Rysunek 3. Zmiana obciążenia linii kolejowych ruchem pociągów intermodalnych w latach 2019-2020

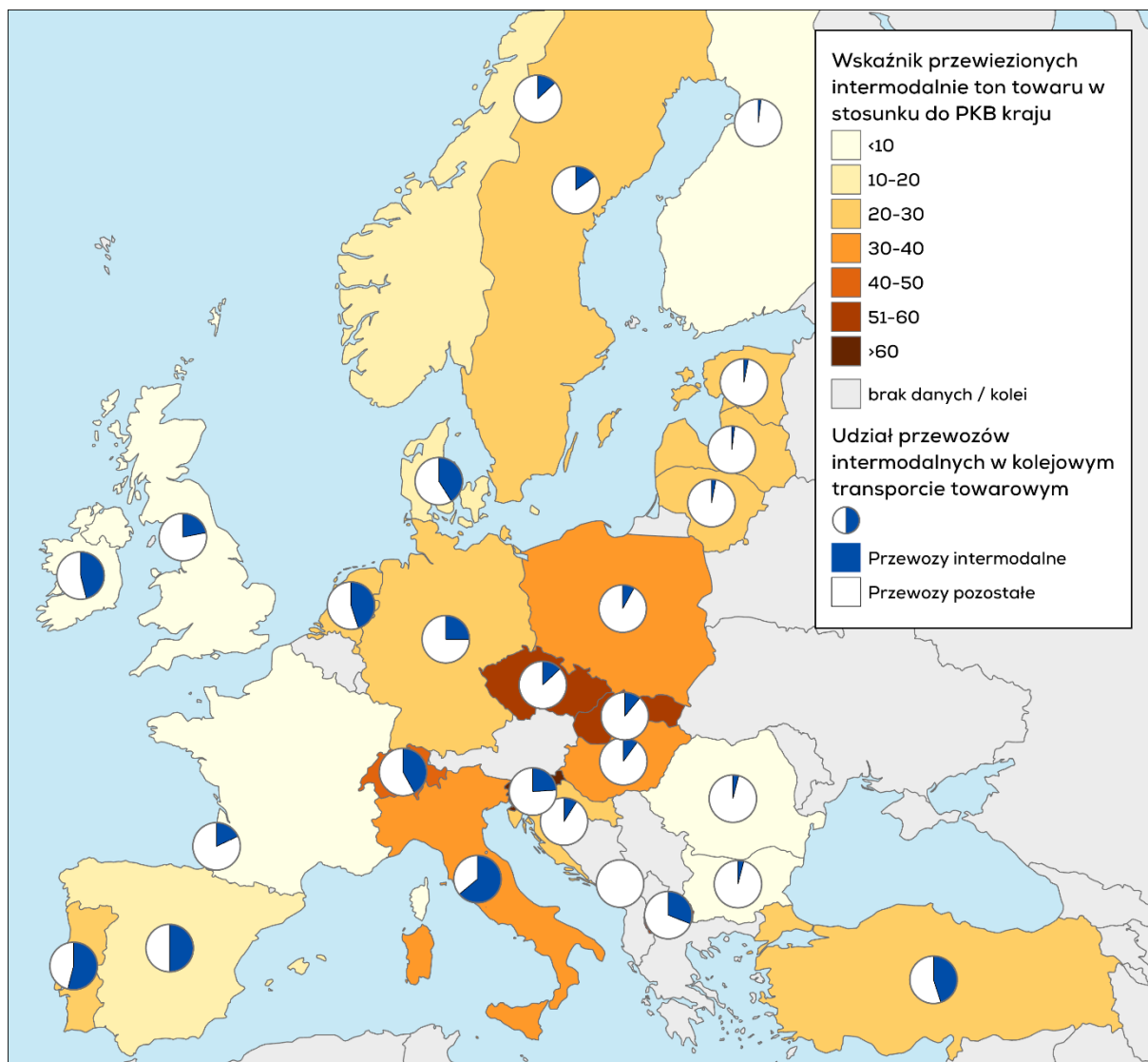


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK.

1.2. POZOSTAŁE ANALIZY

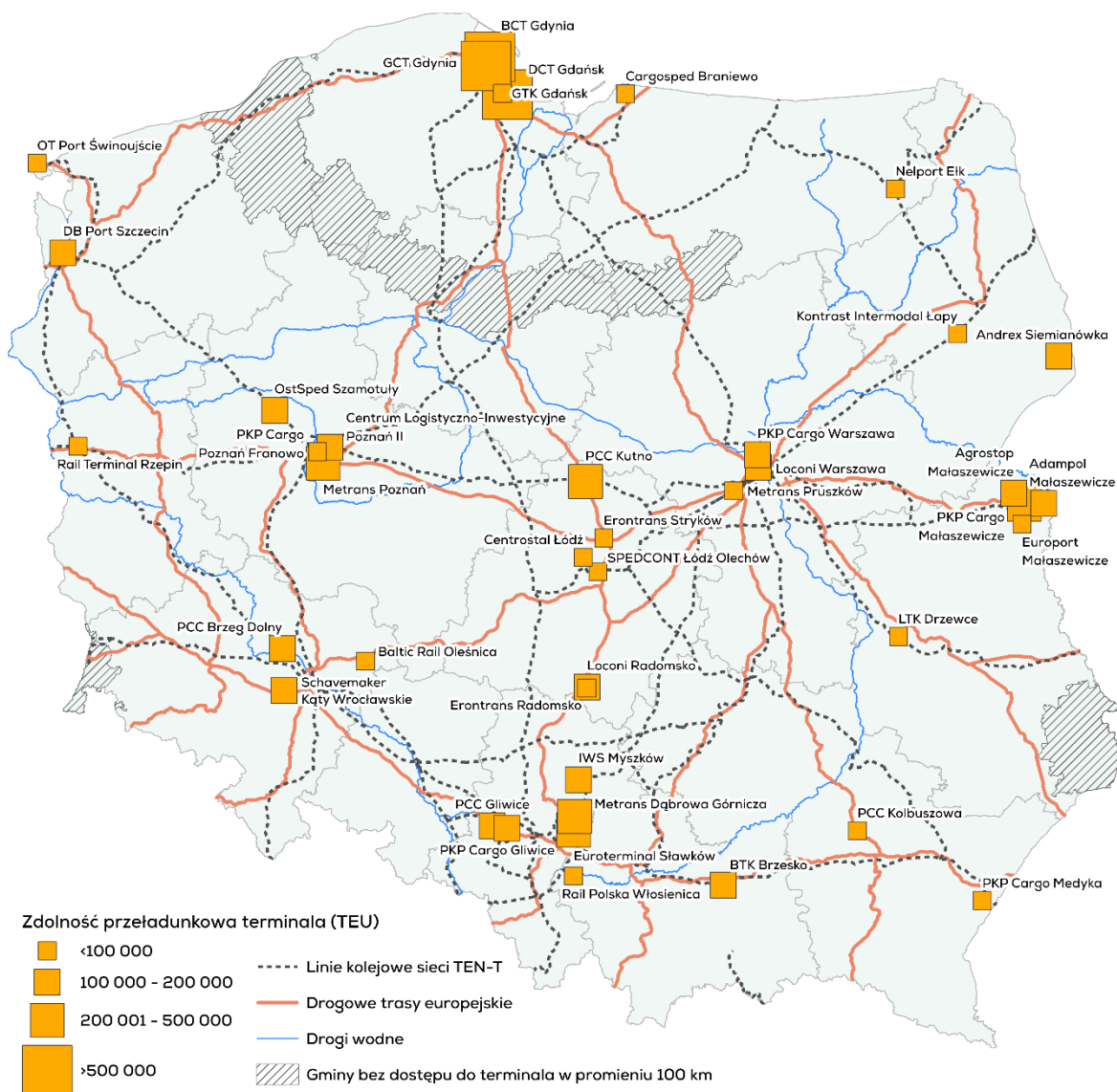
Według kolejności z Raportu końcowego.

Rysunek 4. Wskaźnik przewiezionych intermodalnie ton towaru w stosunku do PKB kraju oraz udział przewozów intermodalnych w kolejowym transporcie towarowym w wybranych krajach Europy w 2019 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.

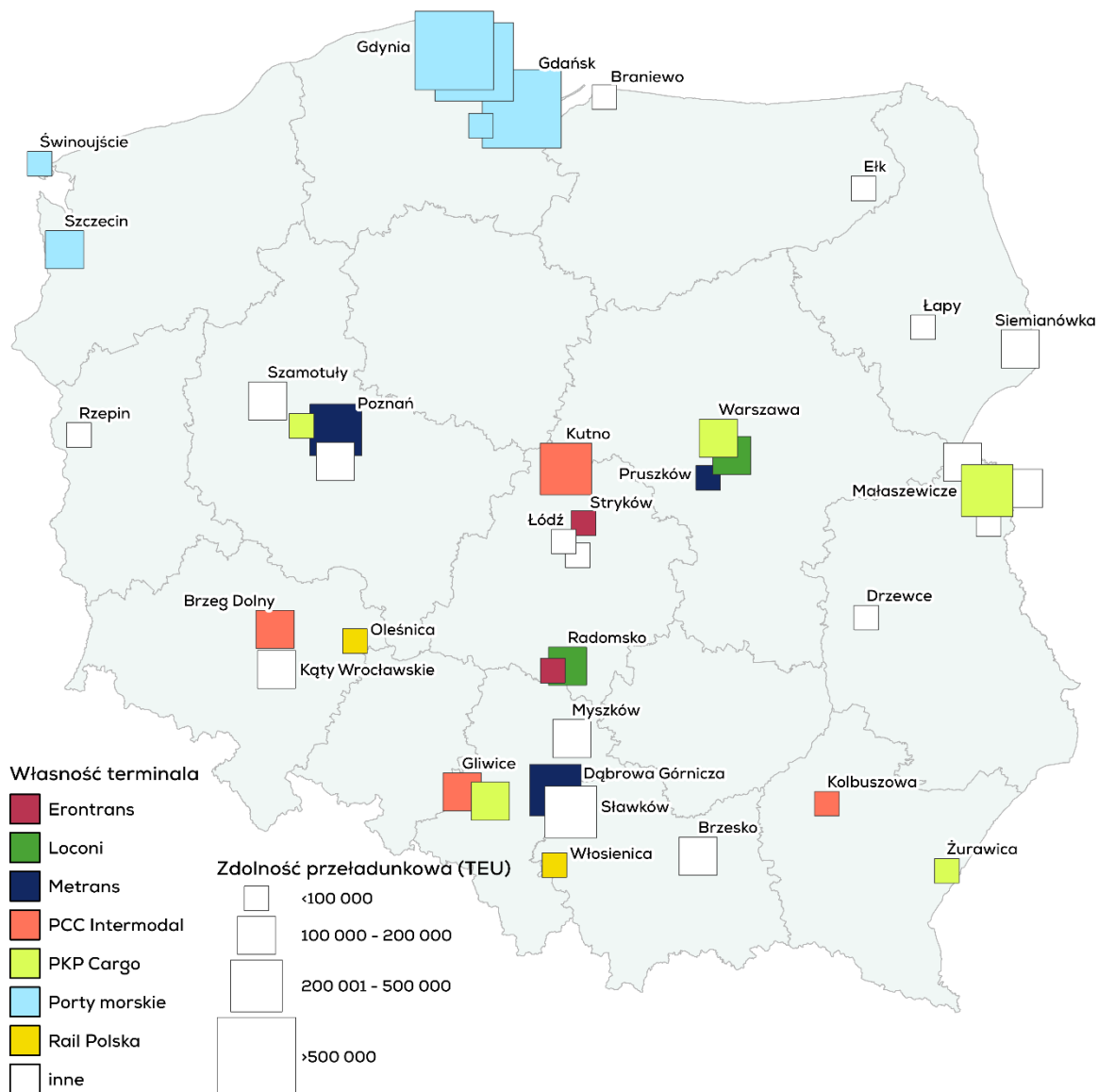
Rysunek 5. Mapa terminali intermodalnych w Polsce według stanu na 31.12.2020 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UTK i BDL GUS.

OCENA PROGRAMU POMOCY PUBLICZNEJ NA REALIZACJĘ PROJEKTÓW W ZAKRESIE TRANSPORTU INTERMODALNEGO

Rysunek 6. Mapa terminali intermodalnych w Polsce według stanu na 31.12.2020 r. w podziale na grupy właścicieli



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UTK.



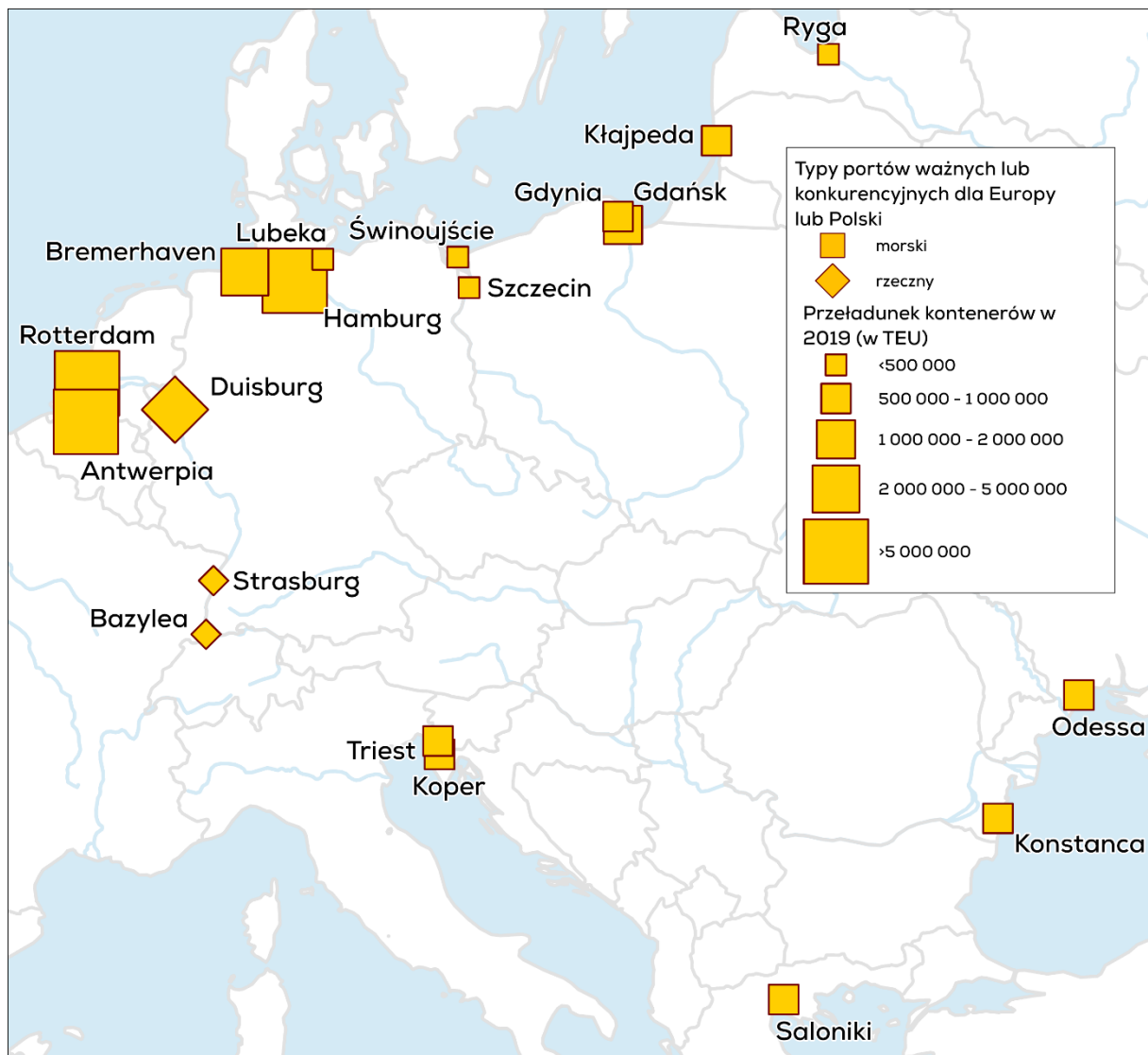
Rysunek 7. Przebiegi korytarzy Kolejowych Liniowych Inwestycji Towarzyszących w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego



Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (SSL).

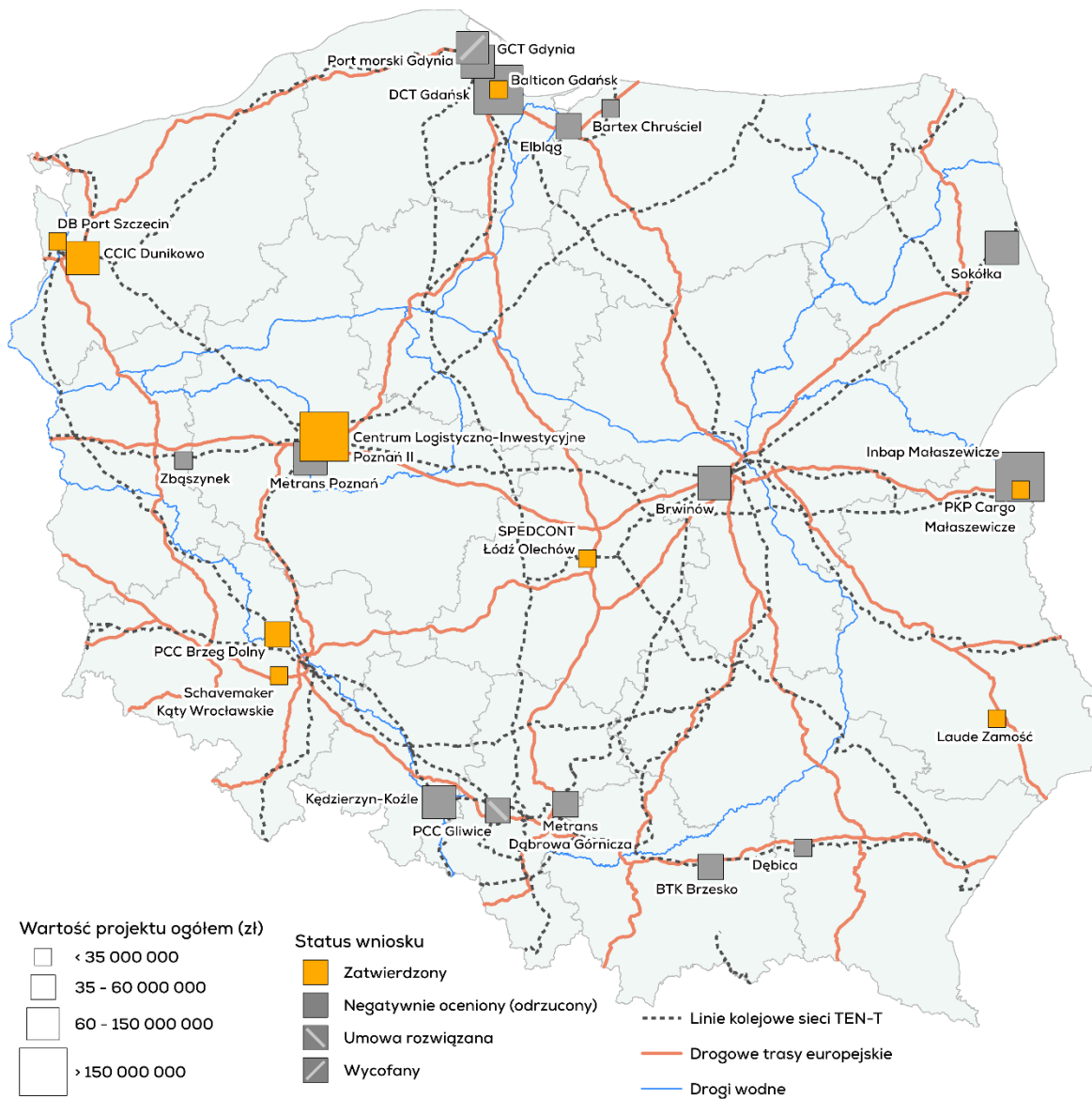
OCENA PROGRAMU POMOCY PUBLICZNEJ NA REALIZACJĘ
PROJEKTÓW W ZAKRESIE TRANSPORTU INTERMODALNEGO

Rysunek 8. Wybrane porty morskie Europy konkurencyjne wobec portów polskich



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.

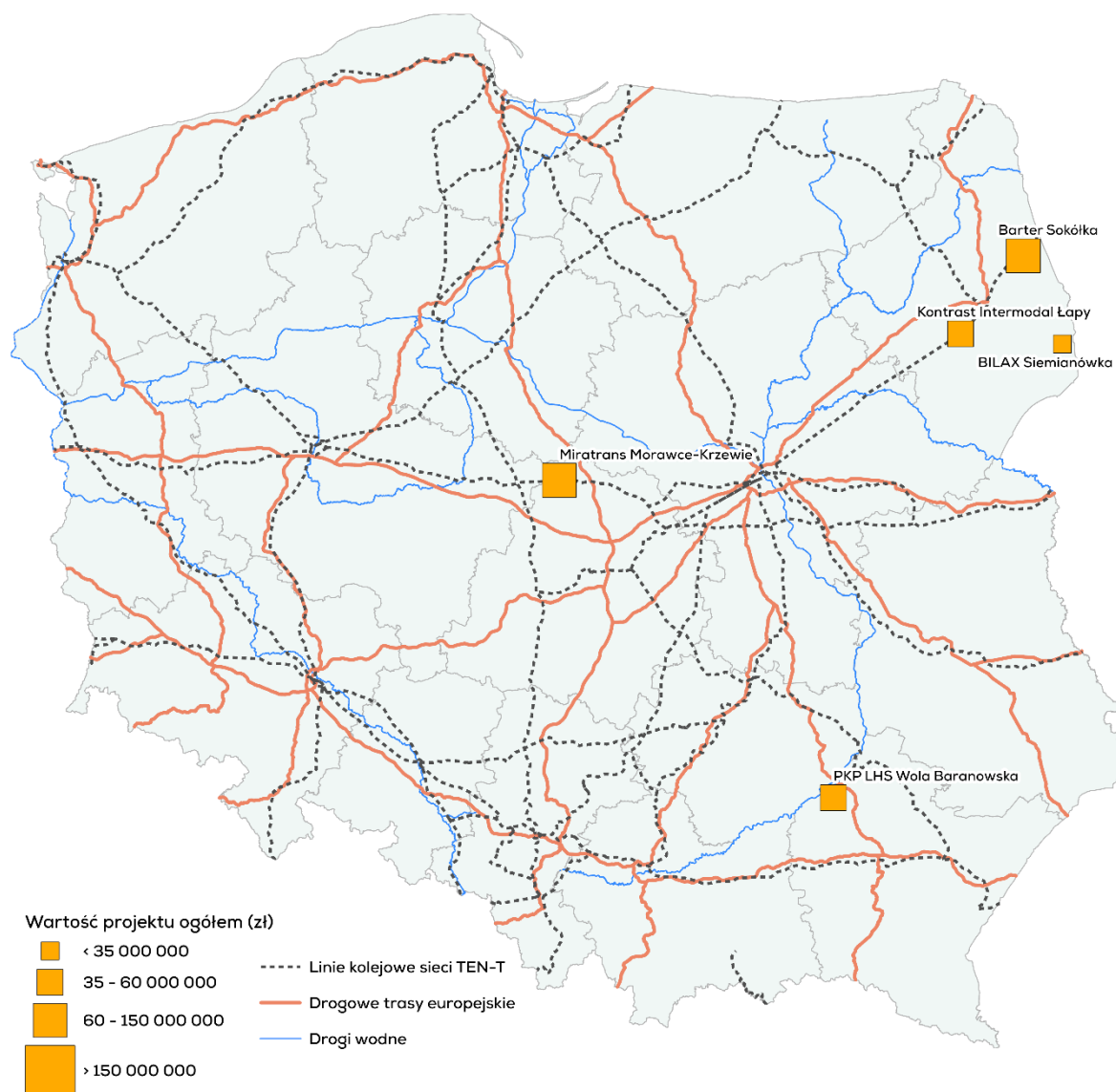
Rysunek 9. Mapa zatwierdzonych do dofinansowania i odrzuconych projektów o charakterze infrastrukturalnym w ramach Programu Pomocowego wraz z wartością projektu ogółem według stanu na 31.12.2020 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z SL2014.

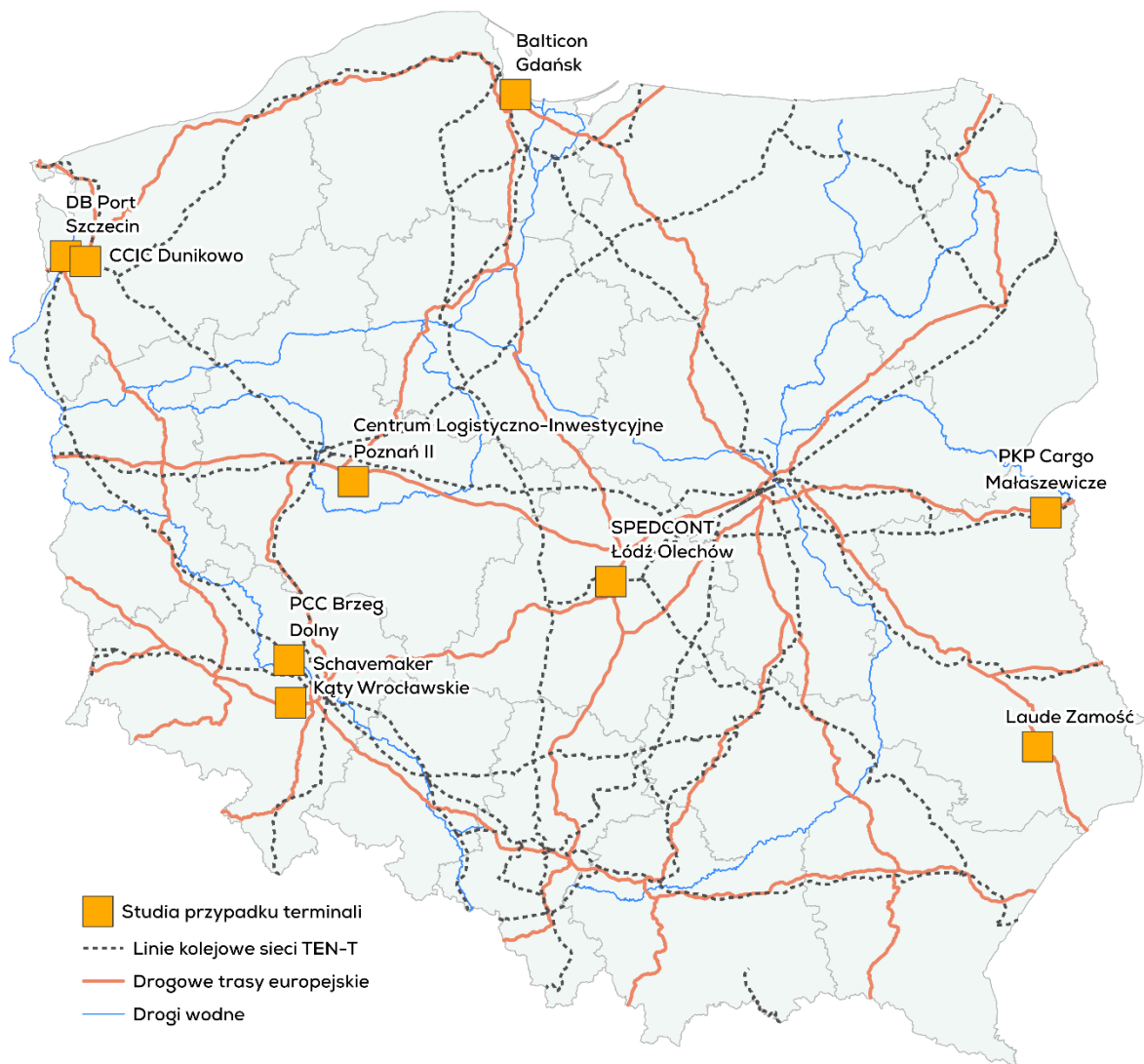
OCENA PROGRAMU POMOCY PUBLICZNEJ NA REALIZACJĘ PROJEKTÓW W ZAKRESIE TRANSPORTU INTERMODALNEGO

Rysunek 10. Mapa projektów unijnych dotyczących terminali intermodalnych zatwierdzonych do dofinansowania w ramach innych niż POIiŚ źródeł finansowania wraz z wartością projektu ogółem według stanu na 31.12.2020 r.



Źródło: opracowanie własne.

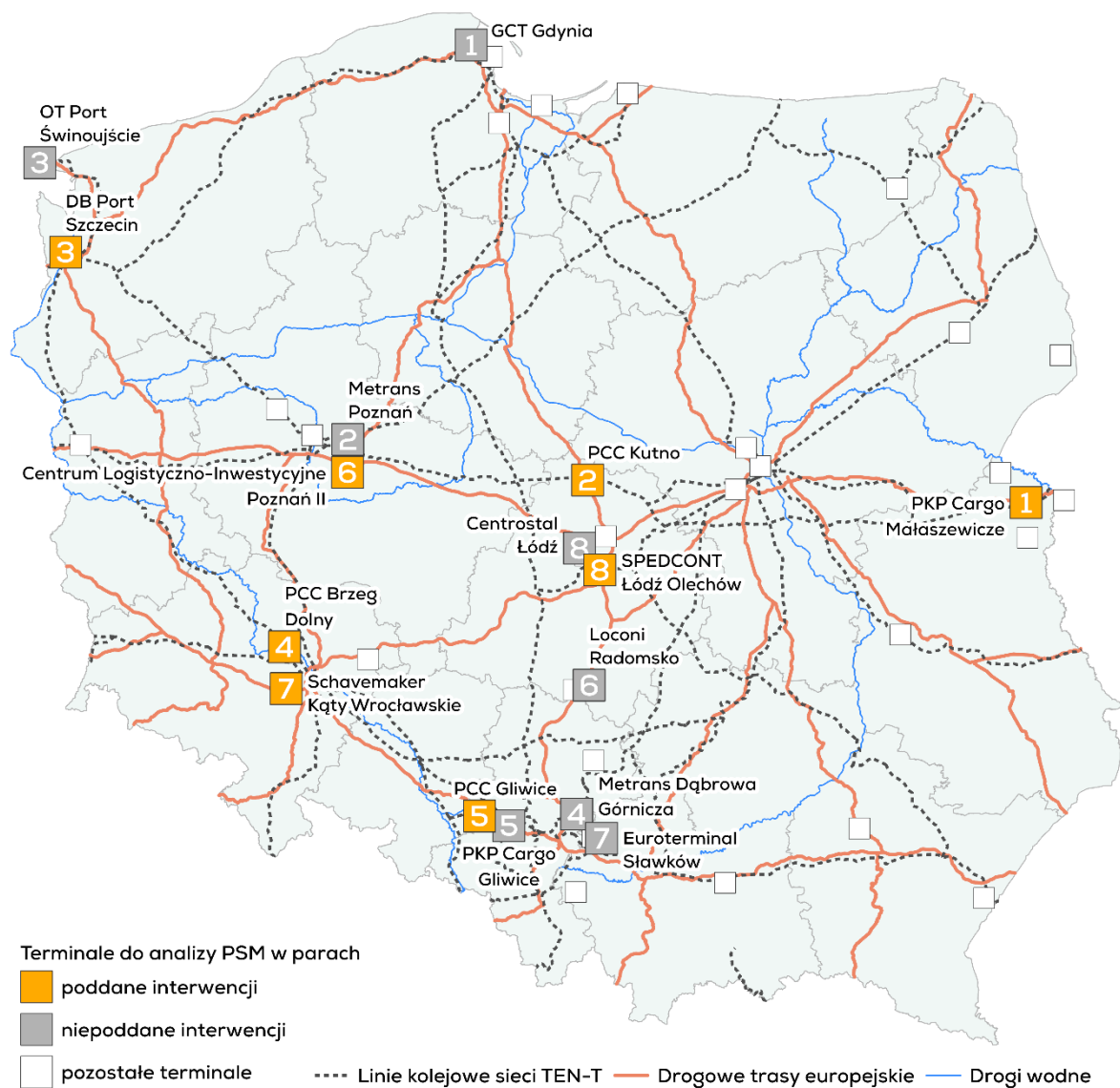
Rysunek 11. Mapa terminali poddanych wizji lokalnej



Źródło: opracowanie własne.

OCENA PROGRAMU POMOCY PUBLICZNEJ NA REALIZACJĘ PROJEKTÓW W ZAKRESIE TRANSPORTU INTERMODALNEGO

Rysunek 12. Wyniki parowania terminali metodą PSM



Źródło: opracowanie własne.



2. ROZSZERZONE ANALIZY

Rozszerzone analizy przestrzenne przeprowadzone w ramach badania polegały na pozyskaniu danych o wielkości przewozów w kolejowym transporcie intermodalnym w latach 2017-2020 do późniejszego wykorzystania w ramach analiz kontrfaktycznych. W tym celu przetworzono dane PKP PLK o liczbie pociągów i wielkości wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych relacjach pociągów objętych ulgą intermodalną.

W pierwszej kolejności ustalono, które stacje początkowe i końcowe należy przyporządkować do terminali wchodzących w skład grupy eksperymentalnej i kontrolnej. Następnie relacje pociągów podzielono na relacje krajowe, krajowe do terminali nieobjętych interwencją oraz zagraniczne. Dla wszystkich terminali zliczono wielkość pracy przewozowej wyrażonej w bruttonokilometrach w podziale na rodzaje relacji². Szczegółowe informacje dotyczące analiz kontrfaktycznych zawiera Załącznik 4.

Najsilniej obciążoną relacją w transporcie intermodalnym w 2017 roku były połączenia na osi zachód-wschód (Rzepin/Oderbruecke-Małaszewicze), kształtujące się na poziomie 2,048 miliarda bruttonokilometrów. Równie istotnym kierunkiem w transporcie intermodalnym są porty w Gdańsku i Gdyni:

- połączenie z terminalem PCC Intermodal Kutno kształtuje się na poziomie 843 mln brtkm;
- połączenie z terminalami Erontrans i Loconi w Radomsku kształtuje się na poziomie 459 mln brtkm;
- połączenie z terminalem SPEDCONT Łódź Olechów kształtuje się na poziomie 354 mln brtkm;
- połączenie z Euroterminalem w Sławkowie kształtuje się na poziomie 346 mln brtkm.

Wysoką liczbą bruttonokilometrów w 2017 roku charakteryzowały się również korytarze Korsze-Zebrzydowice (529 mln brtkm), Rzepin/Oderbruecke-terminal PCC Intermodal Kutno (424 mln brtkm), Małaszewicze-Zebrzydowice (346 mln brtkm) oraz terminal PCC Intermodal Brzeg Dolny-terminal PCC Intermodal Kutno (261 mln brtkm).

W 2020 roku również najsilniej obciążona była relacja zachód-wschód (2,833 mld brtkm, wzrost o 38%) oraz połączenia portów morskich. Na znaczeniu wzrosło połączenie z terminalem w Sławkowie (+78%, 614 mln brtkm), Łodzi Olechowie (+19%, 420 mln brtkm), Kątach Wrocławskich (+254%, 572 mln brtkm), Kutnie (+2%, 861 mln brtkm), nieznacznie zmalało za to wykorzystanie połączeń z terminalami w Radomsku (-3%, 445 mln brtkm).

Silnie na znaczeniu wzrosło połączenie między Małaszewiczami a Połańcem (+243%, 567 mln brtkm przy 165 mln brtkm w 2017 roku). Wzrostami charakteryzowało się także połączenie między Rzepinem/Oderbruecke a terminalem PCC Kutno (+4%, 439 mln brtkm) oraz Małaszewiczami a Zebrzydowiczami (+41%, 486 mln brtkm).

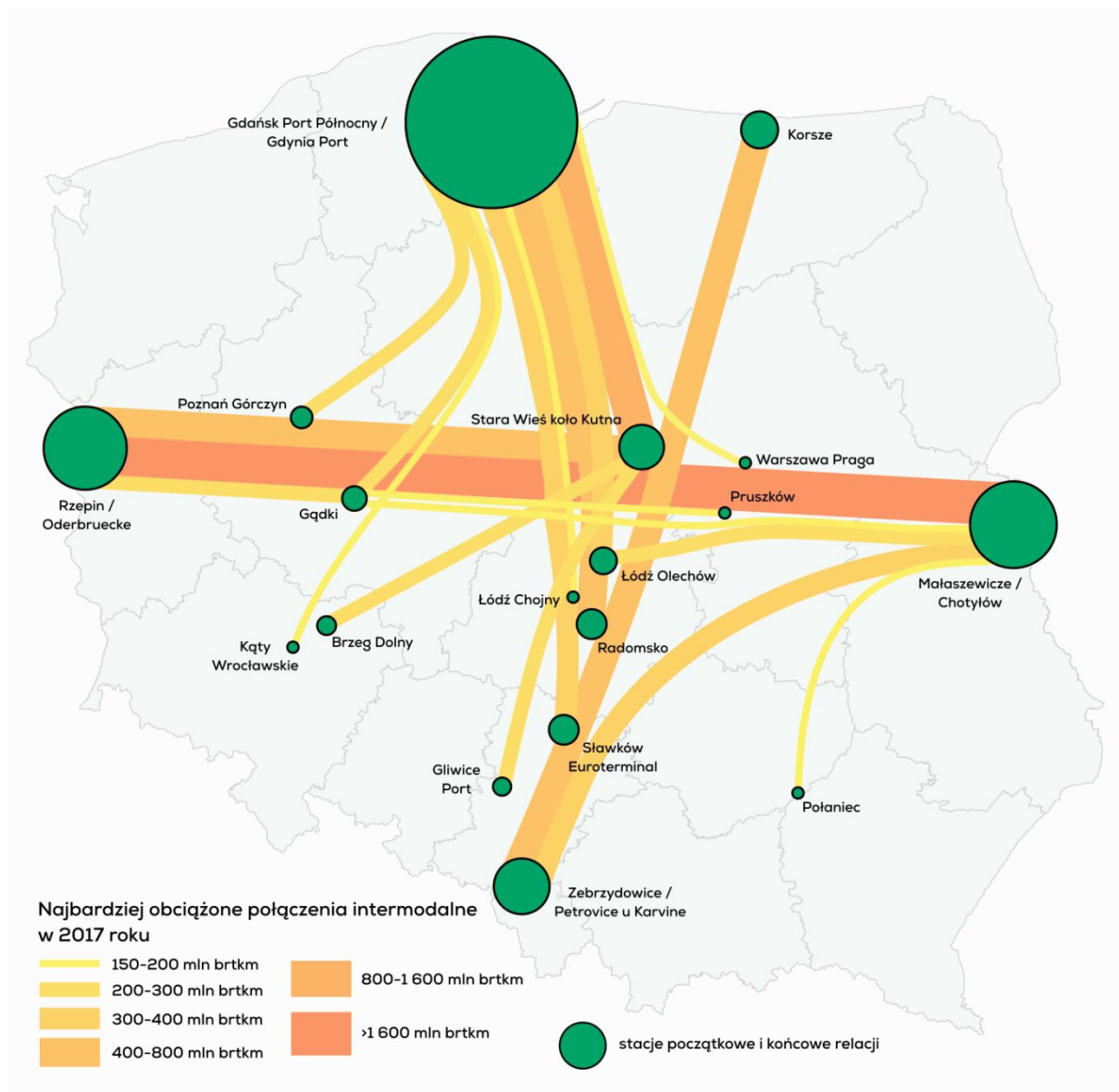
² Nie w każdym przypadku możliwe było bezpośrednie określenie wielkości przewozów do terminala na podstawie krańcowej stacji relacji. Dla stacji Radomsko (Loconi Radomsko) obliczono wielkość przewozów na podstawie liczby jazd manewrowych do poszczególnych punktów eksploatacyjnych według statystyk prowadzonych przez PKP PLK. W przypadku portu Gdynia (GCT Gdynia) podzielono wielkość przewozów do stacji Gdynia Port według faktycznych przeładunków terminali. Dla Małaszewicz (PKP Cargo Terminale) podzielono wielkość przewozów między terminale według ich zdolności przeładunkowej.

OCENA PROGRAMU POMOCY PUBLICZNEJ NA REALIZACJĘ PROJEKTÓW W ZAKRESIE TRANSPORTU INTERMODALNEGO

Nowym ważnym połączeniem było połączenie Małaszewicze–Poznań Franowo (308 mln brtkm).

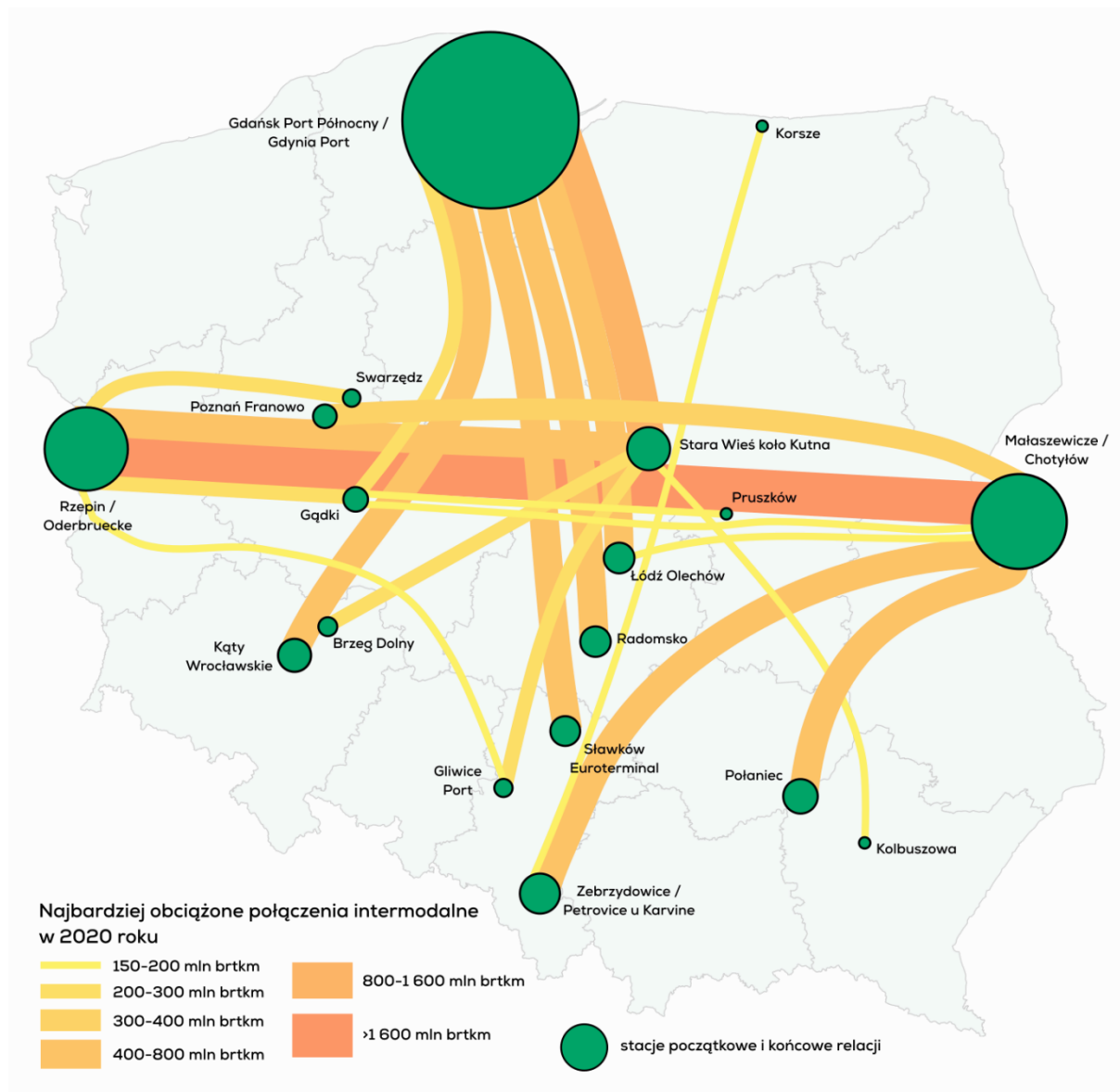
Poniżej zestawiono wybrane wyniki rozszerzonych analiz przestrzennych, tj. wielkość pracy przewozowej wyrażonej w bruttotonokilometrach w 2017 r. (por. Rysunek 13) i 2020 r. (por. Rysunek 14) oraz różnicę między tymi wielkościami (por. Rysunek 15) w poszczególnych relacjach pociągów między stacjami początkowymi i końcowymi.

Rysunek 13. Mapa relacji pociągów intermodalnych według obciążenia ruchem w 2017 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK.

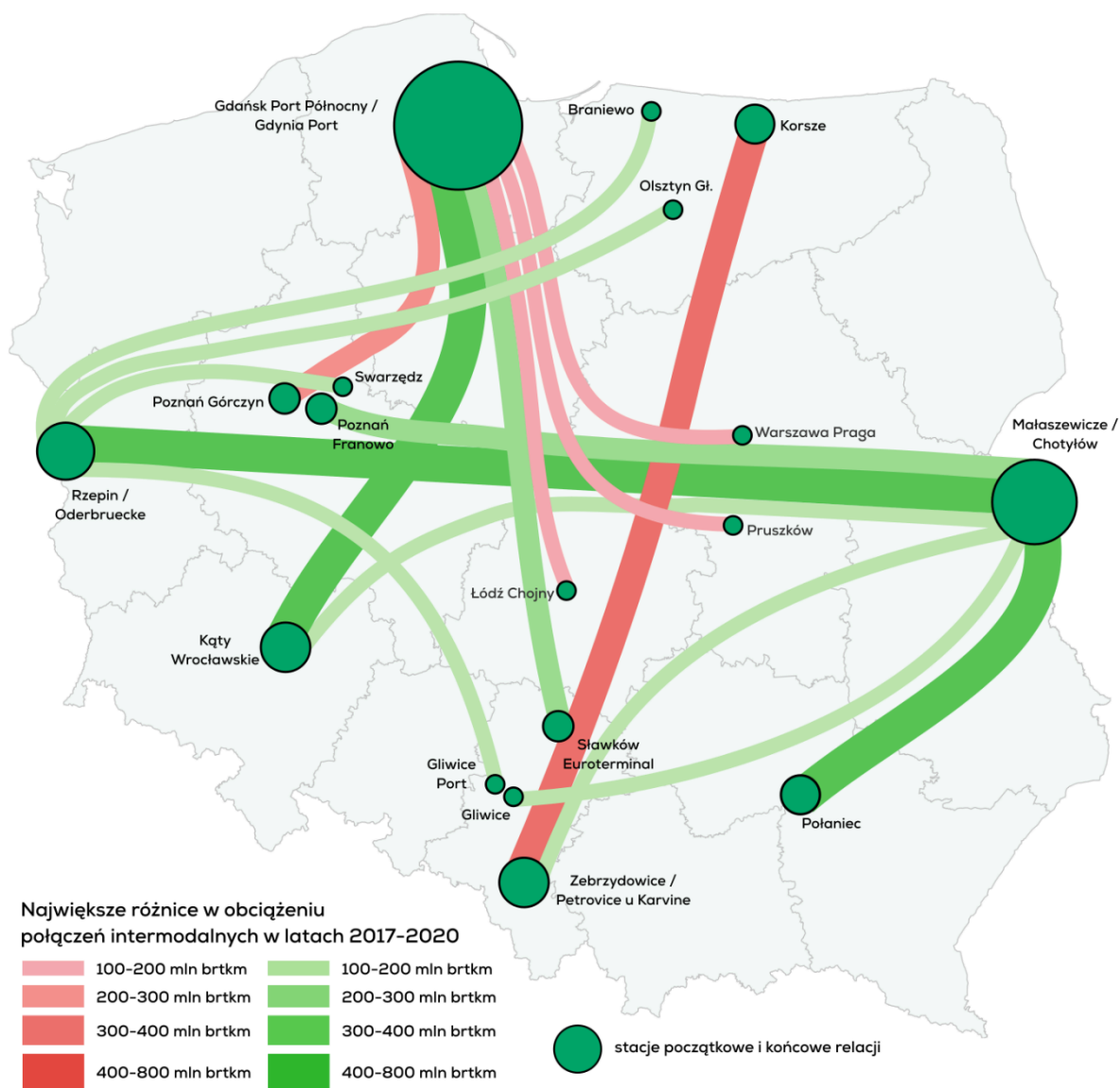
Rysunek 14. Mapa relacji pociągów intermodalnych według obciążenia ruchem w 2020 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK.

OCENA PROGRAMU POMOCY PUBLICZNEJ NA REALIZACJĘ PROJEKTÓW W ZAKRESIE TRANSPORTU INTERMODALNEGO

Rysunek 15. Różnica w obciążeniu ruchem poszczególnych relacji pociągów intermodalnych w latach 2017-2020



Wzrosty wartości oznaczono kolorem zielonym, a spadki – czerwonym.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK.



3.SPIS MAP

Rysunek 1. Obciążenie linii kolejowych ruchem pociągów intermodalnych w 2020 r.	4
Rysunek 2. Zmiana obciążenia linii kolejowych ruchem pociągów intermodalnych w latach 2017-2020.	5
Rysunek 3. Zmiana obciążenia linii kolejowych ruchem pociągów intermodalnych w latach 2019-2020.	6
Rysunek 4. Wskaźnik przewiezionych intermodalnie ton towaru w stosunku do PKB kraju oraz udział przewozów intermodalnych w kolejowym transporcie towarowym w wybranych krajach Europy w 2019 r.	7
Rysunek 5. Mapa terminali intermodalnych w Polsce według stanu na 31.12.2020 r.	8
Rysunek 6. Mapa terminali intermodalnych w Polsce według stanu na 31.12.2020 r. w podziale na grupy właścicieli.	9
Rysunek 7. Przebiegi korytarzy Kolejowych Liniowych Inwestycji Towarzyszących w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego	10
Rysunek 8. Wybrane porty morskie Europy konkurencyjne wobec portów polskich	11
Rysunek 9. Mapa zatwierdzonych do dofinansowania i odrzuconych projektów o charakterze infrastrukturalnym w ramach Programu Pomocowego wraz z wartością projektu ogółem według stanu na 31.12.2020 r.	12
Rysunek 10. Mapa projektów unijnych dotyczących terminali intermodalnych zatwierdzonych do dofinansowania w ramach innych niż POIiŚ źródeł finansowania wraz z wartością projektu ogółem według stanu na 31.12.2020 r.	13
Rysunek 11. Mapa terminali poddanych wizji lokalnej.	14
Rysunek 12. Wyniki parowania terminali metodą PSM.	15
Rysunek 13. Mapa relacji pociągów intermodalnych według obciążenia ruchem w 2017 r.	17
Rysunek 14. Mapa relacji pociągów intermodalnych według obciążenia ruchem w 2020 r.	18
Rysunek 15. Różnica w obciążeniu ruchem poszczególnych relacji pociągów intermodalnych w latach 2017-2020	19