

Port przeładunkowy na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zduńska Wola-Karsznice jako przykład multimodalnego węzła transportowego¹

SYMON WIŚNIEWSKI

dr, Katedra Zagospodarowania Środowiska i Polityki Przestrzennej, Wydział Nauk Geograficznych, Uniwersytet Łódzki tel: 42 635 45 54 email: szymon.wisniewski@geo.uni.lodz.pl

Streszczenie. W artykule przedstawiono projekt realizacji multimodalnego portu przeładunkowego na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zduńska Wola-Karsznice. Dla osiągnięcia efektów synergicznych na styku infrastruktury drogowej i kolejowej o odpowiednich parametrach i infrastrukturze logistycznej kluczowe znaczenie ma spójny scenariusz rozwoju węzłów odpowiedzialnych za koherentność wskazanych systemów. W pracy wskazano położenie inwestycji w regionalnej sieci transportowej województwa łódzkiego oraz na tle międzynarodowych korytarzy transportowych. Scharakteryzowano etapy rozwoju obiektu logistycznego oraz charakterystykę jego wyposażenia odpowiedzialnego za efektywne łączenie transportu drogowego i kolejowego. Funkcjonalne obszary miejskie z rozwiniętą sferą logistyczną mają za zadanie zapewnić operatorom transportu multimodalnego optymalne warunki prowadzenia działalności gospodarczej, sprzyjając jednocześnie przestrzennemu i ekonomicznemu rozwojowi ośrodków miejskich, na bazie których obszary utworzono.

Słowa kluczowe: transport multimodalny, port przeładunkowy, Zduńska Wola, Karsznice

Wprowadzenie

Transport jest zaliczany do najstarszych czynników lokalizacji jednostek przestrzennych i czynników determinujących koncentrację ludności w przestrzeni. Ma ogromny wpływ na lokalizację i wzajemne rozmieszczenie miast oraz związki funkcjonalne w aglomeracjach i pomiędzy nimi [1]. Jak wskazują przykłady z historii Europy i świata, szlaki transportowe od zawsze decydowały o stagnacji lub prosperie wielu cywilizacji. Bowiern to wzdłuż nich pojawiało się osadnictwo i rozwijał handel. Naturalnym było również funkcjonowanie przepływów towarów i ludzi [2]. Sprawny system transportowy powinien być dopasowany do rozmiaru, charakteru i zróżnicowania przestrzennego potrzeb transportowych na danym terenie, interpretując i łącząc wszystkie funkcje spełniane przez dany obszar funkcjonalny oraz międzynarodowych przepływów ładunków i ludzi. Funkcje te determinują połączenia transportowe kształtowane przez czynniki społeczno-gospodarcze, zagospodarowanie przestrzenne, liczbę układów przestrzennych, a także rozmieszczenie funkcji handlowych i przemysłowych czy przebieg międzynarodowych korytarzy transportowych [3].

Jednym z pierwszych środków transportu odpowiadającym za realizację przepływów mieszkańców i ładunków był transport szynowy. W wielu sytuacjach stanowił funda-

mentalną determinantę rozwoju ośrodków miejskich. Na innych terenach przyczyniał się do przyspieszenia rozwoju, bowiem dostępność do kluczowych szlaków skutkowała często m.in. dynamicznym rozwojem przemysłu. Transport szynowy jest ważnym obszarem gospodarki stanowiącym współcześnie istotny element powiązań multimodalnych wpisujących się w ideę zrównoważonego rozwoju [4].

Popularyzacja połączeń kolejowych ma ponadto szanse doprowadzić do wzrostu opłacalności podmiotów gospodarczych o charakterze przewozów mieszanych, czyli innych niż tylko operatorów transportu drogowego. Transport szynowy charakteryzuje się ponadto wyraźnie mniejszymi nakładami finansowymi w porównaniu do transportu samochodowego w związku z aspektami ekologicznymi. Prawdopodobnie ta wpisuje się w jeden z kluczowych celów polityki rozwoju UE [5].

Jak już wspomniano, priorytetowe znaczenie w aktualnie kreowanych relacjach transportowych odgrywają połączenia intermodalne. W licznych publikacjach autorzy podkreślają wagę tego typu rozwiązań jako zmieniających obraz funkcjonujących dotychczas przepływów ładunków [6]. Pomimo dużej popularności tej formy transportu często występują problemy w jego właściwym rozumieniu i odróżnieniu od transportu łamanego, multimodalnego czy gałęziowego [7]. Transport intermodalny jest bardzo często utożsamiany z multimodalnym. Międzynarodowy transport multimodalny oznacza przewóz towarów co najmniej dwoma gałęziami transportu, na podstawie umowy o przewóz multimodalny, z miejsca położonego w jednym kraju (gdzie towar przejął operator transportu multimodalnego), do miejsca przeznaczenia położonego w innym kraju [8]. Transport intermodalny należy rozumieć jako przewóz towarów w jednym i tym samym pojeździe lub jednostce ładunkowej przy udziale różnych gałęzi transportu. Autorzy w różny sposób różnicują transport intermodalny i multimodalny. Część z nich wskazuje na różnice na poziomie językowym, wyjaśniając, iż pojęcie multimodalnego rozpowszechnione jest w USA, a intermodalnego w Europie [7]. Z innej strony transport intermodalny jest uznawany za szczególny rodzaj multimodalnego. Tak rozumując, transport multimodalny należy utożsamiać z przewozem składającym się z dwóch lub więcej gałęzi transportu. Transport intermodalny jest natomiast typem transportu multimodalnego i stanowi każdy przewóz w jednej jednostce ładun-

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2015.

kowej lub pojeździe, przy użyciu kolejnych gałęzi transportu bez przeładunku samych towarów, w zmieniających się jednostkach transportu. Wnioskować należy, że transport multimodalny nie determinuje przewozu w jednostkach ładunkowych [9]. Dlatego też stosowanie rozwiązań intermodalnych przyczynia się do redukcji zużycia energii, skrócenia czasu przewozu czy podniesienia punktualności dostaw. Ponadto ogranicza zjawisko kongestii, zwiększa bezpieczeństwo i obniża koszty zewnętrzne. Pozwala na łączenie różnych gałęzi transportu w sposób szybki oraz wygodny, w celu minimalizacji kosztów całkowitych [3].

W przypadku Polski, największe znaczenie dla realizacji powiązań multimodalnych ma transport szynowy. To właśnie na jego bazie należy tworzyć sieć centrów logistycznych i terminali [10]. Bowiern samo występowanie infrastruktury transportowej w postaci połączeń kolejowych czy dróg o ograniczonej dostępności (autostrady i drogi ekspresowe) nie podnosi poziomu dostępności transportowej danego obszaru, jeśli nie występuje na nim infrastruktura punktowa w postaci stacji, przystanków czy węzłów drogowych. Za ich pośrednictwem możliwe jest włączenie konkretnego ładunku w system transportowy. Szczególnie ważne w tym względzie wydają się punkty węzłowe w postaci nowoczesnych terminali multimodalnych (w tym railportów). W przypadku polskich realiów nadal istnieje niestety wiele przeszkód hamujących rozwój tego transportu. Do głównych barier rozwoju zalicza się niezadowolający stan infrastruktury kolejowej, wysokie stawki za dostęp do torów, brak wsparcia rządowego i inwestycji. Budowane centra logistyczne najczęściej pozbawione są bocznic kolejowych, brakuje również terminali przeładunkowych umiejscowionych przy liniach kolejowych.

Położenie Polski na skrzyżowaniu głównych europejskich korytarzy transportowych, rosnący ruch tranzytowy [11] oraz bogata sieć linii kolejowych stwarzają przesłanki dla intensywnego rozwoju transportu multimodalnego. Ten sposób przepływu towarów ma ogromną szansę na przejęcie obsługi obrotów w handlu w ujęciu wewnątrz krajowym i tranzytowym, zarówno w ujęciu północ-południe, jak i wschód-zachód. Nie mniej jednak, aby idea korytarza przynosiła wymierne rezultaty, obudowana musi być twardymi inwestycjami w postaci infrastruktury. Należy w tym miejscu podkreślić rolę węzłowych elementów infrastruktury transportowej. Dają one możliwość sprawnego współdziałania i podziału pracy przewozowej na przynajmniej dwie gałęzie transportu, czyniąc całą sieć połączeń mniej obciążoną na skutek rozłożenia ciężenia komunikacyjnego i bardziej elastyczną na przyjęcie dużej fali ładunków. Projektem stanowiącym odpowiedź na zapotrzebowanie w zakresie wyspecjalizowanej infrastruktury logistycznej umożliwiającej realizację transportu multimodalnego jest port przeładunkowy w granicach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF) Zduńska Wola-Karsznice. Zgodnie z definicjami występującymi w literaturze przedmiotu, multimodalny terminal przeładunkowy to obiekt przestrzenny z właściwą mu organizacją i infrastrukturą umożliwiającą przeładunek intermodalnych jednostek transpor-

towych: kontenerów, nadwozi wymiennych i naczep samochodowych pomiędzy środkami transportu należącymi do różnych gałęzi transportu oraz wykonywanie operacji na tych jednostkach w związku z ich składowaniem i użytkowaniem [12].

W założeniu projekt realizowany w Zduńskiej Woli-Karsznicach to terminal kolejowy posiadający bezkolizyjny dostęp do sieci drogowej oraz dysponujący stosowną powierzchnią na załadunek i przestój środków transportu i pojemników transportowych wraz z dostosowaną do tych funkcji infrastrukturą. Terminal zapewnia również możliwość realizacji procesów manipulacyjnych na ładunkach, co finalnie zapewnić ma efektywne łączenie potoków towarowych. Funkcjonowanie przyszłego portu przeładunkowego na obszarze MOF Zduńska Wola-Karsznice, podobnie jak i terminali multimodalnych, poza standardowymi zasadami i konwencjami, podporządkowane jest dyrektywie nr 106/1992 z 7 grudnia 1992 roku w sprawie stworzenia wspólnych reguł dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego między państwami członkowskimi [13]. Przepis ten dotyczy transportu kombinowanego w relacjach: droga-kolej, droga żegluga śródlądowa i droga-transport morski. Wspólnotowe instrumenty prawne, takie jak wspomniana dyrektywa, mają na celu wspieranie rozwoju transportu kombinowanego. Biała Księga dotycząca polityki transportowej promuje korzystanie z transportu kolejowego i innych przyjaznych środowisku form transportu jako konkurencyjnej alternatywy dla transportu drogowego [14]. Port przeładunkowy na obszarze MOF Zduńska Wola-Karsznice, stanowiąc ogniwo przewozów multimodalnych szynowo-drogowych, ma łączyć zalety transportu samochodowego, którymi są: większa elastyczność, gęstszy układ dróg i punktów transportowych, możliwość dostaw bezpośrednich, dobra dostępność czasowa, duża częstotliwość odjazdów, elastyczność w wyborze tras przewozu, zróżnicowana ładowność środków transportowych z transportem kolejowym zapewniającym większą ładowność środków transportu, relatywnie tani przewóz na dłuższych odległościach, stosunkowo duża szybkość przewozu oraz niezawodność połączeń [3].

Wizja, jaką założyli projektanci Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zduńska Wola-Karsznice, która opiera się na perspektywie czasowej lat 2014–2020, przedstawia MOF jako kluczowe centrum logistyczne i inwestycyjne na szlaku komunikacyjnym korytarza transeuropejskiego Bałtyk-Adriatyk. Najbardziej pożądanym scenariuszem zrealizowania tak zdefiniowanej wizji jest stworzenie i rozwój MOF Zduńska Wola-Karsznice, jako konkurencyjnego na polskim rynku centrum logistyczno-inwestycyjnego, dzięki wykorzystaniu atutów sfery gospodarczej oraz jednoczesnym wsparciu dla sfery społecznej i środowiskowej [15].

Czynniki lokalizacji portu multimodalnego

Transport szynowy jako czynnik miastotwórczy w ujęciu historycznym był nie tylko narzędziem determinującym rozwój funkcji egzo- i endogenicznych w mieście o charakterze usługowym czy przemysłowym. Można także obser-

wować przykłady miast, gdzie kolej sama w sobie stanowiła podstawowy czynnik rozwoju miasta. Jednym z takich przykładów jest historia rozwoju węzła Karsznice, obecnie dzielnicy Zduńskiej Woli w województwie łódzkim [16].

Opisywany obszar po raz drugi zawdzięcza dynamiczny rozwój swojemu położeniu w zakresie kluczowych struktur transportowych w ujęciu krajowym i międzynarodowym. Bowiem pierwszy okres rozkwitu Zduńskiej Woli i Karsznice miał miejsce w dwudziestoleciu międzywojennym. Karsznice to obecnie nazwa sołectwa w gminie Zduńska Wola. Część historycznych Karsznic jest dzisiaj częścią miasta Zduńska Wola. W 1827 roku było tu 8 domów, w których zamieszkiwało 106 mieszkańców. W dwudziestoleciu międzywojennym ta mała miejscowość stała się kluczowym (w skali krajowej) węzłem dzięki budowie linii kolejowej Śląsk–Pomorze (Magistrali Węglowej). W 1928 roku Ignacy Mościcki podjął decyzję uprawniającą rząd do realizacji pierwszorzędnej, normalnotorowej kolei użytku publicznego o długości ponad 250 kilometrów [17] od stacji kolejowej na odcinku Herby przez Zduńską Wolę do stacji w Inowrocławiu. Inwestycja miała na celu wytyczenie nowej drogi północ–południe umożliwiającej ominięcie węzłów kolejowych leżących w tamtym czasie na ziemiach państwa niemieckiego. Dwa lata po rozpoczęciu budowy linii, oddano do użytku odcinek Herby Nowe–Karsznice (obecna stacja węzłowa Zduńska Wola Karsznice) [18]. Po kolejnych trzech latach oddano do użytku odcinek od Inowrocławia do Karsznice. W tym czasie powstało m.in. funkcjonujące obecnie osiedle mieszkaniowe dla 1300 kolejarzy [19]. W kwietniu 1939 roku zakończono budowę linii kolejowej łączącej Magistralę z Częstochową. Po rozpoczęciu wojny inwestycję kontynuowali Niemcy, budując m.in. drugi tor. W czasie trwania działań wojennych inwestycja poważnie straciła na znaczeniu. Niemcy zainteresowane były bowiem wyłącznie liniami magistralnymi o relacji wschód–zachód, jako korytarzami przeznaczonymi do transportu surowców i żywności na zachód do Rzeszy oraz zaopatrzenia wojskowego na front wschodni. Pierwszy etap rozkwitu Magistrali Węglowej kończy się w 1966 roku po jej całkowitej elektryfikacji.

Obecny, drugi etap dynamicznego rozwoju związany jest z projektem rozwoju sieci transeuropejskich korytarzy transportowych. Magistrala stanowi bowiem jeden z kluczowych elementów korytarza Bałtyk–Adriatyk [20], co łączy się z wdrażanym projektem rewitalizacji linii. Przedstawiony w artykule port przeładunkowy to inwestycja, która niewątpliwie wpisuje się w całokształt działań przywracających strategiczne znaczenie magistrali, czyniąc jednocześnie bardziej kompletną sieć polskich węzłów logistycznych.

Decyzje lokalizacyjne powinny być podejmowane w racjonalny, przemyślany sposób, uwzględniając wiele istotnych czynników, szczególnie w przypadku inwestycji tak złożonych jak porty intermodalne. Dobra lokalizacja obiektów logistycznych wpływa bowiem bezpośrednio na obniżenie kosztów transportu i kosztów zapasów, a także na efektywniejszy poziom obsługi klienta [21]. Należy pamię-

tać, że podejmowane w chwili obecnej decyzje lokalizacyjne będą miały odzwierciedlenie w przyszłości. Inwestycja, która zostanie właściwie usytuowana w aktualnych warunkach ekonomicznych, technologicznych i konkurencyjnych, może przestać odpowiadać warunkom optymalnej lokalizacji w nowych okolicznościach [22]. Trzeba jednakże przyznać, że decyzja lokalizacyjna w przypadku analizowanego portu przeładunkowego ma w znacznym stopniu ograniczony charakter, bowiem kluczowe dla jego funkcjonowania skrzyżowanie dwóch szlaków transportowych o ponadregionalnym zasięgu w granicach województwa jest niezwykle rzadkie. Ponadto realizacja inwestycji w ciągu transeuropejskich korytarzy transportowych zapewnia potwierdzenie zasadności ich funkcjonowania w danym miejscu. W aspekcie lokalizacyjnym, ale i nie tylko, multimodalne porty przeładunkowe siłą rzeczy powinny nawiązywać do przebiegu istniejących już głównych korytarzy transportowych, a przy wyborze dla nich konkretnych lokalizacji powinno się zwracać szczególną uwagę na możliwość skomunikowania centrum logistycznego z istniejącą infrastrukturą transportową. Im bogatsza i bardziej różnorodna jest struktura gałęziowa transportu w danym korytarzu, tym większa zachęta, aby właśnie tam lokować obiekty logistyczne [23]. Korytarze transportowe są więc naturalnym miejscem budowy tego typu inwestycji [24].

Wymienione powyżej czynniki w naturalny sposób wskazują na bardzo duże szanse powstania klastra logistycznego w pobliżu węzła drogowo-kolejowego w okolicy Zduńskiej Woli-Karsznice. Jest to obszar leżący na skrzyżowaniu drogi ekspresowej S8 i magistrali węglowej Śląsk – Trójmiasto. Masterplan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku przewiduje dalszy wzrost znaczenia tej linii kolejowej. Także konieczność ochrony środowiska i w konsekwencji nastawienie na rozwój transportu multimodalnego w Unii Europejskiej i na świecie pozwala wnioskować, że znaczenie tego węzła będzie bardzo duże. Jego powstanie jest możliwe dzięki budowie w tej okolicy drogi ekspresowej S8 [25]. Przebiega ona od węzła Łódź-Walichnowy przez Łask – Zduńską Wolę – Sieradz do Wrocławia. Na omawianym obszarze planowane są 3 zjazdy: węzeł Łask, węzeł Karsznice i węzeł Zduńska Wola, którymi będzie można dostać się do dróg krajowych nr 12 i 14 oraz zjechać na pozostałe drogi lokalne (rys. 1). Węzły komunikacyjne (bezpośrednia bliskość drogi, lotniska i terminalu kolejowego) na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego to kluczowe czynniki, które będą decydować o wyborze lokalizacji inwestycji i prowadzenia działalności gospodarczej przez potencjalnych inwestorów.

W pobliżu Zduńskiej Woli krzyżują się dwa korytarze paneuropejskie Warszawa – Berlin – Amsterdam – Liverpool ukierunkowany wschód–zachód oraz korytarz Bałtyk–Adriatyk ukierunkowany północ–południe. W ramach pierwszego korytarza elementami bazowymi są linie kolejowe E 20 i E 75, połączenie drogowe E 30 i realizowana autostrada A2 oraz linie kolejowe (nr 2, nr 3 i nr 6). W skład drugiego korytarza wchodzi porty morskie w Gdańsku i Gdyni, magistralne połączenia kolejowe, linia

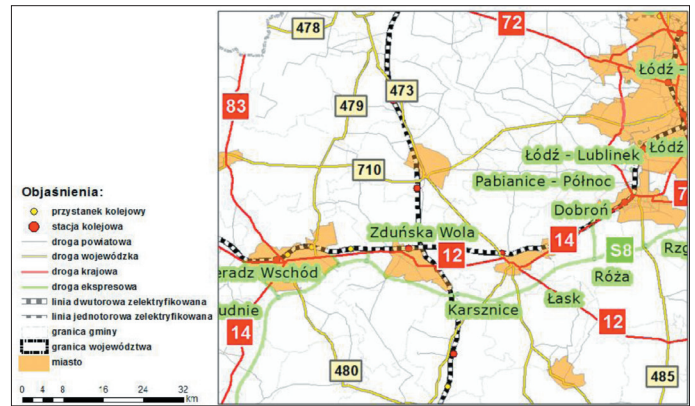
E 65 (nr 4 i 9), magistrała węglowa Śląsk – Porty linia EC 65 (nr 131) oraz międzynarodowa droga kołowa E 75 (autostrada A1). Ponadto z perspektywy rozwoju MOF Zduńska Wola-Karsznice, Kolej Dużych Prędkości stanowić może doskonały środek transportu pomiędzy MOF a największymi ośrodkami miejskimi pod względem gospodarczym w Polsce (Warszawa, Łódź, Poznań, Wrocław).

Planowane miejsce realizacji Portu Multimodalnego, czyli kluczowej inwestycji warunkującej rozwój MOF, stanowi centrum całego założenia i zlokalizowany jest na obszarze miasta Zduńska Wola. Cały teren MOF położony jest na styku Miasta Zduńska Wola i Gminy Zduńska Wola (powiat zduńskowolski) oraz Gminy Sędziejowice (powiat Łaski). Od północy ograniczony jest pasem zabudowy położonej na północ od drogi krajowej nr 12/14. Na wschodzie granica przebiega po gruntach gminy Zduńska Wola (obszar umożliwiający realizację inwestycji drogowej – drogi powiatowej), na południu granicę inwestycji stanowi droga ekspresowa S8, od zachodu zaś przebieg linii kolejowej. Poza wskazanym rdzeniem inwestycji, jego projektanci wyznaczyli również obszar bezpośredniego oddziaływania Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego obejmujący miasto Zduńska Wola oraz znaczną część powiatu łaskiego. Natomiast Sieradz i Łask objęte są obszarem pośredniego oddziaływania MOF.

Rozwój i charakterystyka inwestycji

Przy gwałtownym wzroście międzynarodowej wymiany towarowej na początku XX wieku uświadomiono sobie potrzebę efektywnego wykorzystania różnych środków transportu. Z tego właśnie powodu ogromną rolę w transporcie transeuropejskim nabiera transport multimodalny. Unia Europejska świadoma przemian transportowych, w swych dokumentach strategicznych stawia na ten właśnie rodzaj transportu. Wspomniane wcześniej usytuowanie MOF na skrzyżowaniu korytarzy europejskiej sieci TEN-T pozwala na sprawne i optymalne dystrybuowanie towarów zarówno w ramach wewnątrzspółnotowej dostawy towarów, jak i ich eksport poza granice UE [15]. Inwestycje logistyczne prowadzone w przebiegu korytarza Bałtyk–Adriatyk wydają się być szczególnie uzasadnione, bowiem ze względu na ilość przewożonych w regionie towarów (która w 2030 wzrośnie o ponad 40% w porównaniu do 2010 r.) będą musiały efektywnie prowadzić przepływ ładunków od portów w Gdyni i Gdańsku oraz Świnoujściu/Szczecinie [11].

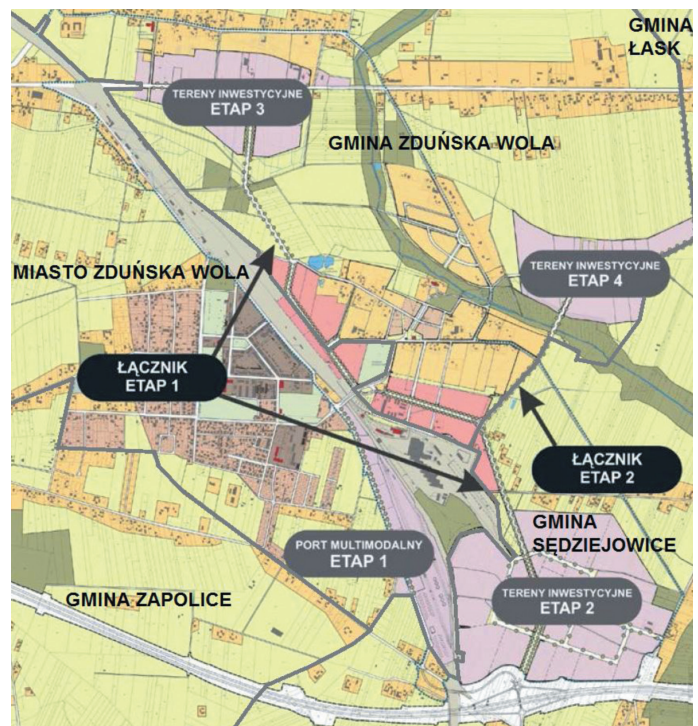
Cała inwestycja zrealizowana zostanie w czterech etapach. Pierwszy z nich obejmować będzie budowę portu multimodalnego o powierzchni około 22 ha. Kolejne trzy etapy to przygotowanie terenów inwestycyjnych o łącznej powierzchni około 152 ha. Dodatkowo w wyniku prac warsztatowych cały teren został podzielony na siedem stref funkcjonalnych. Inwestycje w ramach realizacji portu multimodalnego będą realizowane w strefie SP3, obejmującej obszar lokalizacji dużych przedsiębiorstw i funkcji magazynowych. Strefę wyznaczono przede wszystkim ze względu na najlepsze skomunikowanie – położenie w sąsiedztwie węzła z trasą S8 lub skrzyżowania z obecną drogą krajową



Rys. 1. Położenie Zduńskiej Woli w wojewódzkiej sieci transportowej
Źródło: opracowanie własne

nr 12 (14) w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego łącznika drogowego pomiędzy tymi drogami. W strefie SP3 zakłada się lokalizację wszelkich wielkopowierzchniowych obiektów produkcyjnych, zakładów przemysłowych, baz logistycznych i magazynowych funkcjonujących całkowicie niezależnie bądź częściowo związanych z multimodalnym portem przeładunkowym. Dopuszcza się na tym terenie również zabudowę usługową, zwłaszcza o specyfice wymagającej większej terenochłonności (rys. 2.).

W nawiązaniu do realizacji inwestycji logistycznych należy ponadto zwrócić uwagę na wyznaczone strefy SP1 i SP2. Stanowią one odpowiednio tereny kolejowe i obszary lokalizacji usług i nieuciążliwych małych i średnich przedsiębiorstw. Na terenach kolejowych znajdują się tory szlakowe linii kolejowej nr 131, stacja kolejowa Zduńska Wola Karsznice, system bocznic, rozjazdów i pozostałej infrastruktury kolejowej. Na terenie zlokalizowanego tam rów-



Rys. 2. Etapy rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zduńska Wola-Karsznice
Źródło: opracowanie własne na podstawie Planu Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zduńska Wola-Karsznice na lata 2014–2020

niez zakładu naprawczego taboru dopuszcza się realizację obiektów magazynowych i produkcyjnych oraz obiektów o funkcji biurowej. Obszar na wschód od istniejących obiektów stanowi rezerwę terenową dla rozwoju zakładu. W strefie SP2 dopuszcza się natomiast zabudowę usługową, nieuciążliwą zabudowę magazynową oraz produkcyjną – na działkach o wielkości do około 1 ha.

Na terenie przewidzianym pod realizację multimodalnego portu przeładunkowego na obszarze MOF Zduńska Wola-Karsznice projektanci zakładają realizację bocznicy o długości co najmniej 750 metrów, aby móc prowadzić obsługę „całoskładową”. Stworzony port powinien być portem przejazdowym, a nie czołowym w celu przyspieszenia obsługi składów tranzytowych w zakresie pełnego wachlarza usług intermodalnych. Projektanci wskazują również na konieczność realizacji zelektryfikowanego toru „przejazdowego” dla odciążenia stacji Zduńska Wola Karsznice oraz utworzenie rezerwy terenu umożliwiającej realizację docelowo 6–8 torów. Planowane jest ponadto rozszerzenie funkcji portu o np. niewielką bazę przeładunku paliw [15].

Etapowanie realizacji projektu portu multimodalnego zostało przygotowane z myślą o łatwym dostosowaniu koncepcji do realnego potencjalnego zapotrzebowania i chłonności rynku przeładunków kontenerowych w Karsznicach związanych z ruchem towarowym na linii kolejowej nr 131

Etap pierwszy obejmuje przygotowanie niezbędnej dla funkcjonowania portu infrastruktury. Konieczna jest modernizacja istniejącego rozjazdu na linii kolejowej nr 131 w kierunku terenu planowanego portu oraz budowa dwóch bocznic i rozjazdu pozwalający na wjazd składów na linię kolejową nr 131 w kierunku południowym. Początek inwestycji opiera się ponadto na budowie płyty do składowania kontenerów, strefy wjazdowej i wyjazdowej dla samochodów ciężarowych.

Drugi etap zakłada dobudowę kolejnych dwóch bocznic oraz montaż suwnicy bramowej, dla przyspieszenia obsługi składów. Trzeci etap rozwoju portu zakłada podwojenie powierzchni składowej dla kontenerów, a także przygotowanie dużego parkingu dla samochodów ciężarowych, a także np. punktu obsługi kontenerów. W zależności od potrzeb budowa zelektryfikowanego toru przejazdowego dla przyspieszenia obsługi składów i odciążenie stacji Zduńska Wola Karsznice może mieć miejsce w trzecim lub czwartym etapie. W czwartym etapie przewidziano wydzielenie terenu pod dwie bocznic kolejowe i dla zbiorników na paliwa dla umożliwienia potencjalnego przeładunku paliw płynnych w ramach niewielkiej bazy przeładunkowej. Ostatni etap rozbudowy portu zakłada wykorzystanie pozostawionej rezerwy dla wybudowania kolejnych 4 torów bocznicowych, nowego placu składowego i drugiej suwnicy.

Podsumowanie

Szczególna lokalizacja powiatu zduńskowolskiego, na terenie którego m.in. funkcjonować będzie Miejski Obszar Funkcjonalny Zduńska Wola-Karsznice, sprzyja inwestowaniu oraz lokowaniu w nim działalności gospodarczych. Położenie w centralnej części Polski oraz Europy sprawia, że

przez powiat zduńskowolski oraz Łaski przebiegają ważne szlaki komunikacyjne, zarówno infrastruktury drogowej, jak i kolejowej. Nie bez znaczenia pozostaje również nieduża odległość do Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta. Systematycznie polepszający się stan infrastruktury drogowej i kolejowej, a także krzyżujące się dwa, bardzo ważne dla transportu polskiego oraz europejskiego, szlaki kolejowe: wschód–zachód oraz południe–północ, łączący Śląsk z portami morskimi, a w europejskim wymiarze Bałtyk z Adriatykiem, stanowią czynniki, które nie mogły być niezauważone przy planowaniu rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego w Zduńskiej Woli.

Rozbudowa infrastruktury transportowej w powiecie zduńskowolskim ma decydujące znaczenie dla realizacji celów strategii rozwoju lokalnego i w ujęciu regionalnym. Nastąpi optymalne wykorzystanie zasobów przestrzennych, gospodarczych i naukowo-badawczych regionu – dla rozwoju współpracy nawet o zasięgu międzynarodowym. MOF Zduńska Wola-Karsznice tworzy centrum usług dla sektora TSL. Ma on szansę stanowić ważny element lokalnego rynku pracy. Zakończenie programu inwestycyjnego stworzy zupełnie nową rzeczywistość w mieście, zwiększając konkurencyjność obszaru jako portu realizującego przepływy multimodalne w zakresie sieci TEN-T. Jednocześnie planowane jest dostosowanie portu do obsługi stale wzrastających potoków ładunków przez zwiększanie powierzchni portu, ale również rozbudowę jego wyposażenia.

W odniesieniu do infrastruktury logistycznej w Polsce centralnej warto zwrócić uwagę na jej rozproszony charakter oraz stale wzrastającą dostępność w ramach strefy rozwojowej korytarza transportowego Bałtyk–Adriatyk. Stan realizacji obiektów logistycznych w Polsce nie odpowiada wciąż potencjałowi, jaki daje położenie w granicach korytarza transportowych. Niemniej jednak stan przygotowań do ich uruchomienia nabiera operacyjnego charakteru. Dotyczy to zwłaszcza rozpatrywanego w artykule obszaru. Ruch lotniczy cargo nie odgrywa jeszcze większej roli, gdyż lotniska (z wyjątkiem Warszawy) nie osiągnęły odpowiedniej skali obrotów, choć ich potencjał może przyczynić się do zwiększenia efektywności przepływów realizowanych w ramach korytarza. Dlatego też w odniesieniu do MOF Zduńska Wola-Karsznice szansy rozwoju upatrywać należy w dynamicznym wzroście przewozów towarowych z udziałem lotniska w Łasku i Łodzi, realizowanych na zasadach RFS. Polska jest początkowym ogniwem korytarza transportowego, dlatego też przypisuje jej się rolę głównego centrum logistycznego Europy Środkowo-Wschodniej, m.in. w kontekście wzrastającej rangi wymiany handlowej Europa–Daleki Wschód oraz planowanego wzrostu chłonności rynków Ukrainy, Rosji, Białorusi, państw regionu Morza Czarnego. W miarę upływu czasu wzrastać będzie rola ruchu tranzytowego przechodzącego przez nasz kraj w kierunku państw Morza Adriatyckiego, Egejskiego bądź Czarnego. Wszystko to czyni obszar Polski centralnym środowiskiem dla dynamicznego rozwoju infrastruktury logistycznej. Wobec słabo jeszcze funkcjonującego w transporcie polskim systemu wzajemnych powiązań

funkcjonalnych, objawiających się m.in. brakami w powiązaniach dróg morskich z głębokim zapleczem lądowym, może ona przyczynić się do wywołania efektu ssania [26], typowego dla korytarzy transportowych.

Fundamentalnym motywem skłaniającym do zaangażowania się władz samorządu lokalnego w powstawanie multimodalnych obiektów logistycznych jest konieczność regulowania procesów metropolizacji przestrzeni, a co za tym idzie wzrostu jej konkurencyjności. Bowiem konieczne jest ciągłe zabieganie o aktualnych i potencjalnych inwestorów, gdyż ewentualne przeniesienie działalności staje się coraz łatwiejsze. W momencie kiedy środowisko funkcjonowania inwestora staje się nieatrakcyjne, przemieszcza on swoją działalność, dając bezpośredni sygnał innym uczestnikom rynku o niedoskonałościach danej lokalizacji. W związku z tym władze lokalne, wszelkie swoje działania odnoszące się do rozwoju centrów logistycznych powinny konsultować z takimi opracowaniami jak np: Krajowa strategia rozwoju regionalnego, Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju czy Polityka transportowa państwa. W tym momencie ujawnia się również konieczność uwzględnienia funkcjonujących i kreowanych elementów sieci transeuropejskich. Konieczne jest również wzięcie pod uwagę treści dokumentów definiujących strategię rozwoju regionu oraz struktur lokalnych, które terytorialnie lub funkcjonalnie są powiązane z daną inwestycją.

Jednoznacznie trzeba stwierdzić, że działanie multimodalnych węzłów transportowych jest postępowaniem, które powinno być opatrzone szczególną atencją sektora publicznego. Władze powinny w nim aktywnie uczestniczyć, prowadząc swoje działania tak, aby zaspokajać potrzeby ekonomiczne społeczności lokalnej. Jednakże, aby taka polityka była skuteczna, musi mieć charakter porządkujący, a nie jedynie sankcjonujący powstałe, spontanicznie zmiany. Jest to szczególnie trudne, bowiem obecnie nie funkcjonuje żadna kompleksowa polityka odnosząca się bezpośrednio do procesu wkraczania wielkoobszarowych inwestycji logistycznych. Przebieg procesu lokalizacji obiektów logistycznych wymaga stałego monitoringu wykorzystania sieci drogowej i kolejowej. Proces ten umożliwiłby w długim okresie rozpoznanie głównych korytarzy transportowych i pozwoliłby na przyszłą optymalizację ich przebiegu. Co bezpośrednio wiązać powinno się ze wsparciem decyzji lokalizacyjnych przez systematycznie dostarczane informacje w postaci analiz mikro- i makroprzestrzennych.

Literatura

1. Dziadek S., *Systemy transportowe ośrodków zurbanizowanych*, PWN, Warszawa 1991.
2. Sobczyński M., *Europejskie uzasadnienie przebiegu autostrady A1*, [w:] *Konferencja Autostrada A1 i łódzki węzeł komunikacyjny – drogi integrujące Polskę*, 17 listopada 2004. w Łodzi, materiały konferencyjne, Wydział Strategii i Analiz Urzędu Miasta Łodzi, 2005.
3. Brożyńska I., Piorunowska-Kokoszko J., *Railport jako element infrastruktury logistycznej*, Acta Universitatis Lodzensis, Folia Oeconomica, 261, 2011.
4. *Zielona Księga. Kierunki nowej mobilności w mieście*, Komisja Wspólnot Europejskich, KOM (2007) 551 wersja ostateczna, Bruksela 2007.
5. *Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013*, Ministerstwo Transportu, Warszawa 2007.
6. Skolasiński L., *Transport intermodalny w Europie i w Polsce*, „Przegląd Komunikacyjny”, 2005, nr 4.
7. Tomanek R., *Funkcjonowanie transportu*, Wydawnictwo AE, Katowice 2004.
8. Marciniak-Neider D., Neider J., *Podręcznik spedytora*, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Gdynia 2002.
9. Mendyk E., *Ekonomika i organizacja transportu*, WKiŁ, Warszawa 2002.
10. *Sieciowy system przewozów multimodalnych z wyznaczeniem racjonalnych obszarów ciężenia. Polska i transeuropejska sieć przewozów multimodalnych*, Uniwersytet Szczeciński, 1998.
11. Baltic Transport Outlook 2030, *Executive Report – final version*, December 2011, online [http://www.baltictransportoutlook.eu/BTO2030_Executive_Report_Final_15-122011_new.pdf]
12. McCalla R., Slack B., Comtois C., *Intermodal Freight Terminals: Locality and Industrial Linkages*, „Canadian Geographer” 2001, Fall, vol. 45, no. 3.
13. Dyrektywa 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi, Dz. Ust. L 368 z 17.12.1992.
14. *Biała Księga – Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje*, COM (2001) 370 z 12.9.2001.
15. *Plan Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zduńska Wola - Karsznice na lata 2014–2020*, MCONNECTION Sp. z o.o., Łódzka Agencja Rozwoju Regionalnego S.A., Zduńska Wola 2013.
16. Przygodzki Z., *Transport szynowy w rozwoju miast. Współczesne trendy zrównoważonego rozwoju transportu*, [w:] *Po kolei. Miejsca, wyzwania, inspiracje*, (red.) Feltynowski M., Kina E., Niepiekło B., Tomaszewska A. W., Łódź 2012.
17. Bissaga T., *Geografia kolejowa Polski*, Wydawnictwa Techniczne Ministerstwa Komunikacji, Warszawa 1938.
18. Fojcik E., *70 lat magistrali Śląsk-Gdynia. Rola i znaczenie magistrali węglowej w organizacji przewozów towarowych PKP*, „Przegląd Komunikacyjny”, 2003, nr 11.
19. Śmiałowski J., *Zakład Taboru Kolejowego PKP w Zduńskiej Woli-Karsznice w latach 1933–1993*, Zakład Taboru PKP w Zduńskiej Woli-Karsznicach, Zduńska Wola 1993.
20. TENtec Information System [online] http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/tentec/index_en.htm
21. Kapusta F., *Logistyka*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Zarządzania i Marketingu, Wrocław-Poznań 2005.
22. Beier F., Rutkowski K., *Logistyka*, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa 2006.
23. Kaźmierski J., *Centra logistyczne w rozwoju gospodarczym regionów*, Prace AE w Jeleniej Górze, Wyd. AE we Wrocławiu, Wrocław 2003.
24. Kaźmierski J., *Determinanty decyzji lokalizacyjnych centrów logistycznych na poziomie regionalnym*, Acta Universitatis Lodzensis, Folia Oeconomica, 258, 2011.
25. Kozłowski R., *Wpływ infrastruktury transportu na rozwój klastrów na przykładzie regionu łódzkiego*, Acta Universitatis Lodzensis, Folia Oeconomica, 251, 2011.
26. *Raport o stanie zaawansowania prac nad budową infrastruktury liniowej oraz punktowej w strefie korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk w Polsce na rok 2012*; Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.