

Planowany układ przestrzenny linii kolejowych dużych prędkości w Polsce

Planned spatial arrangement of high-speed railway lines in Poland



Juliusz Engelhardt

Prof. dr hab.

Uniwersytet Szczeciński
Instytut Gospodarki Przestrzennej
i Geografii Społeczno-
Ekonomicznej

juliusz.engelhardt@usz.edu.pl

Streszczenie: W artykule poddano analizie główne kierunki kolejowych przewozów dalekobieżnych w Polsce konfrontując je z głównymi kierunkami przemieszczeń ludności w drogowym transporcie indywidualnym, co pozwoliło na sformułowanie ogólnego wniosku co do policentrycznego a nie monocentrycznego układu polskiej sieci transportu lądowego, w której główne potoki pasażerskie zamykają się w dwóch kręgach. Mniejszy krąg tworzy Warszawa, Łódź, Poznań i Bydgoszcz z Toruniem, natomiast większy jest wyznaczony przez główne miasta północnej, wschodniej, południowej i zachodniej Polski. Na bazie tej analizy sformułowano ogólne zalecenie polegające na tym, że przy projektowaniu układu przestrzenno-geograficznego nowych linii kolejowych dużych prędkości należy uwzględnić również układ potoków pasażerskich wewnątrz kraju. Nowe koncepcje przebiegu geograficznego linii kolejowych dużych prędkości związane z komponentem kolejowym projektu budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) w Polsce nie uwzględniają w pełni tego postulatu ponieważ zostały całkowicie podporządkowane funkcji dowozu i odwozu pasażerów do projektowanego centralnego portu lotniczego. W dalszej części artykułu po krytycznej analizie przyjętych przestrzenno-geograficznych przebiegów nowych linii dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław, linii CPK – Płock – Grudziądz – Gdańsk oraz projektowanych odcinków linii dużych prędkości dla relacji przewozowej CPK – Rzeszów zaproponowano określone korekty ich przebiegów przestrzennych.

Słowa kluczowe: *Rozwój kolei w Polsce; Komponent kolejowy projektu CPK; Koleje Dużych Prędkości*

Abstract: The article analyzes the main directions of long-distance rail transport in Poland, confronting them with the main directions of population movements in individual road transport, which allowed for the formulation of a general conclusion as to the polycentric rather than monocentric system of the Polish land transport network, in which the main passenger flows are closed in two circles. The smaller circle is formed by Warsaw, Łódź, Poznań and Bydgoszcz with Toruń, while the larger one is defined by the main cities of northern, eastern, southern and western Poland. On the basis of this analysis, a general recommendation was formulated that when designing the spatial and geographical layout of new high-speed railway lines, the layout of passenger flows inside the country should also be taken into account. The new concepts of the geographic route of high-speed railway lines related to the railway component of the project to build the Central Communication Port (CPK) in Poland do not fully take into account this postulate because they have been completely subordinated to the function of transporting and transporting passengers to the planned central airport. In the further part of the article, after a critical analysis of the assumed spatial and geographical routes of new high-speed lines Warsaw - Łódź - Poznań / Wrocław, the CPK - Płock - Grudziądz - Gdańsk line and the designed sections of high-speed lines for the CPK - Rzeszów transport route, specific corrections of their spatial routes are proposed.

Keywords: *Railway development in Poland; Railway component of the CPK project; High Speed Railways*

Wprowadzenie

Polska jest krajem Europy Środkowo-Wschodniej o powierzchni 312 tys. km² i ludności 38,4 mln (2021). Od 1990 r. kraj przechodził transformację społeczno-gospodarczą. System transportu lądowego Polski, oprócz sieci dróg wodnych śródlądowych, obejmuje w szczególności 19,5 tys.

km eksploatowanych konwencjonalnych linii kolejowych, w tym ok. 62 % zelektryfikowanych oraz 1,7 tys. km autostrad i 2,5 tys. km dróg ekspresowych (2020)[5].

Na potrzeby jednej z kolejnych wersji planu transportowego Ministra Infrastruktury [4] przeprowadzono badania międzywojewódzkich potoków pasażerskich w polskim transporcie

lądowym w 2016 r. Wynikało z nich, że główne osie kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce koncentrują się w czterech następujących relacjach przestrzennych – zob. rysunek 1.:

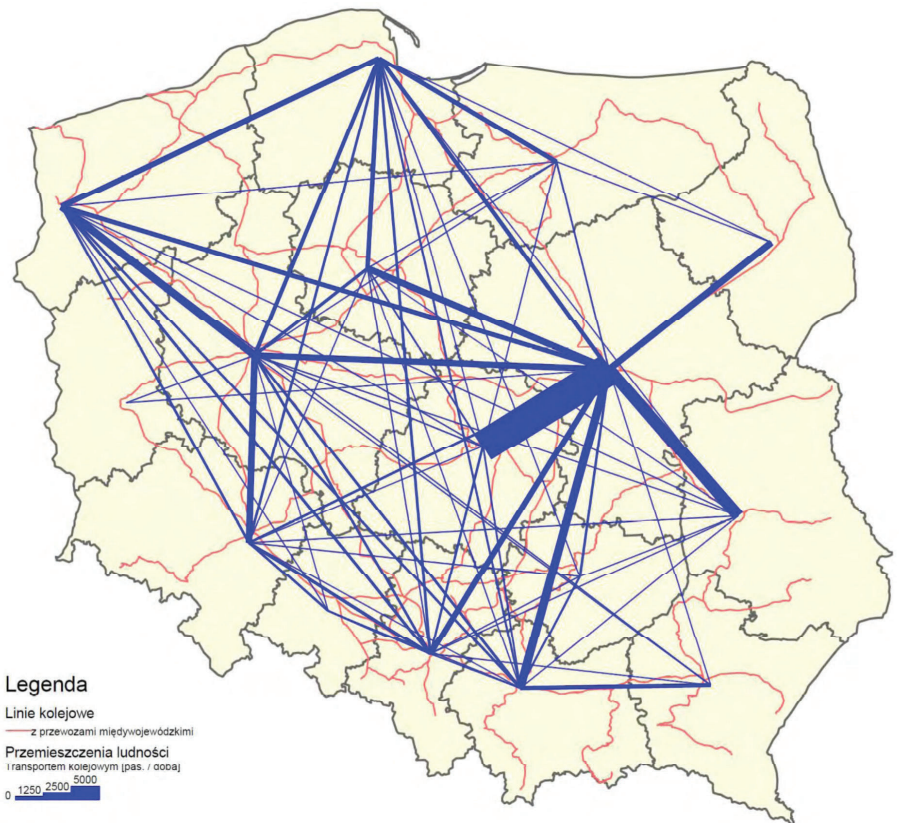
- Centralna Polska: Łódź – Warszawa (największy krajowy potok pasażerski) i dalej na Podlasie do Białegostoku,
- Trójmiasto – Górny Śląsk i Mało-

- polska, łączące Gdańsk z Katowicami i Krakowem przez Warszawę,
- Trójmiasto – Dolny Śląsk, łącząca Gdańsk z Wrocławiem przez Poznań,
- Trójmiasto – Warszawa przez Bydgoszcz i Toruń,
- Pomorze Zachodnie – Lubelszczyzna, łącząca Szczecin z Lublinem przez Poznań i Warszawę,
- Pomorze Zachodnie – Warmia i Mazury, łącząca Szczecin z Olsztynem przez Gdańsk i Elbląg.

W celach porównawczych w cytowanym planie transportowym przedstawiono mapę potoków pasażerskich w indywidualnym transporcie drogowym odwzorowującą zagregowane kierunki przemieszczeń samochodami prywatnymi między poszczególnymi województwami - zob. rysunek 2.

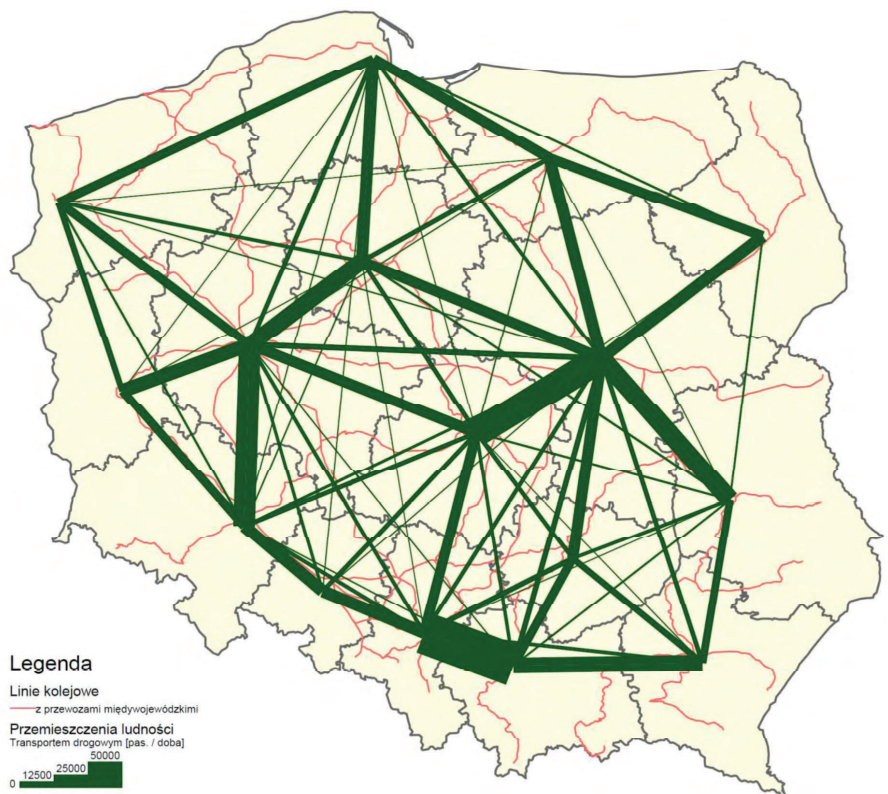
Analiza obu map nasuwa kilka spostrzeżeń. Po pierwsze, widać wyraźne, że potoki pasażerskie w indywidualnym transporcie drogowym są na ogół kilkukrotnie wyższe we wszystkich tych relacjach przewozowych gdzie korzysta się zarówno z przejazdów koleją jak i samochodami prywatnymi. Po drugie, bardzo wyraźny jest związek pomiędzy zrealizowanymi po wejściu Polski do Unii Europejskiej projektami budowy nowych dróg ekspresowych i autostrad a wielkością potoków pasażerskich w dalekobieżnych przewozach pasażerskich samochodami prywatnymi. Po trzecie, ogólne kierunki i kształt powiązań przewozowych polskiej sieci transportu lądowego w odniesieniu do występujących potoków w dalekobieżnym ruchu ludności korzystającej z przewozów koleją oraz z przejazdów indywidualnych samochodami prywatnymi są w dużym stopniu podobne, jakkolwiek można tu wskazać na pewne odstępstwo od tegoż podobieństwa w odniesieniu do tzw. ściany Wschodniej Polski.

W tym przypadku brak jest w szczególności istotnych potoków pasażerskich w przewozach kolejowych pomiędzy Białymstokiem, Lublinem i



1. Główne kierunki podróży koleją w zakresie przewozów międzywojewódzkich (międzyregionalnych, dalekobieżnych) realizowanych w ramach służby publicznej – 2016 r.

Źródło: [4, s. 30].



2. Główne kierunki przemieszczeń w drogowym transporcie indywidualnym na tle linii kolejowych (agregacja danych do województw) – 2016 r.

Źródło: [4, s. 31].

Rzeszowem (zob. rys. 1), podczas gdy potok przewozów samochodami prywatnymi pomiędzy Lublinem a Rzeszowem ukształtował się już w 2016 r. na relatywnie wysokim poziomie, jednakże przy utrzymującym się niskim poziomie w tych przewozach w relacji Lublin – Białystok (zob. rys. 2). Zróżnicowanie to wynika niewątpliwie z mankamentów ukształtowanej historycznie sieci kolejowej, w której brakuje dogodnego połączenia kolejowego pomiędzy Białymstokiem, Lublinem i Rzeszowem, przy jednoczesnym braku nowoczesnej drogi ekspresowej łączącej te miasta. W przyszłości wskazane mankamenty zostaną w pewnym stopniu wyeliminowane.

Ogólny wniosek jaki można wyciągnąć po przeanalizowaniu map potoków pasażerskich w przewozach kolejowych oraz w zakresie przejazdów indywidualnych samochodami prywatnymi jest taki, że polska sieć transportu lądowego ma wyraźnie policentryczny a nie monocentryczny układ. Główne potoki pasażerskie czyli przemieszczenia ludności na sieci transportowej zamykają się w dwóch kręgach (pętach), mniejszym który tworzy Warszawa (1,8 mln mieszkańców), Łódź (668 tys.), Poznań (530 tys.), Bydgoszcz 342 tys.), Toruń (198 tys.) i z powrotem do Warszawy oraz większym tworzonym przez Trójmiasto czyli Gdynię, Sopot (razem 280 tys.) i Gdańsk (471 tys.), Olsztyn (171 tys.), Białystok (296 tys.), Lublin (338 tys.), Rzeszów (198 tys.), Kraków (781 tys.), Wrocław (641 tys.), Szczecin (396 tys.), Koszalin (106 tys.), Słupsk (89 tys.) i z powrotem do Trójmiasta [5]. W ramach wskazanego dużego kręgu występują liczne potoki przemieszczeń ludności w układzie północ – południe oraz zachód – wschód i odwrotnie. Podkreślić też należy, iż większość potoków pasażerskich zidentyfikowanych w indywidualnych przejazdach samochodami prywatnymi pokrywa się z potokami pasażerskimi zidentyfikowanymi w przewozach kolejowych. Zważywszy, że jest to ruch dalekobieżny międzywojewódzki, fakt ten

wskazuje na istniejące faktycznie pole do potencjalnego konkurencyjnego oddziaływania i przejmowania przez transport kolejowy części ruchu dalekobieżnego realizowanego samochodami prywatnymi, jak również części nieuwzględnionych na pokazanych mapach potoków generowanych przez dalekobieżne przewozy autobusowe oraz wewnątrz krajowy ruch lotniczy. Oprócz wielu warunków zaistnienia i kontynuacji takiego, pożądanego ze względów społecznych, ekologicznych i gospodarczych procesu najważniejszym jest niewątpliwie stworzenie przez kolej atrakcyjnej dla ludności i konkurencyjnej oferty przewozowej, której podstawą jest nowoczesna infrastruktura kolejowa a w szczególności nowe linie kolejowe dużych prędkości (w skrócie KDP).

Geneza polskich projektów KDP

Ze względu na układ polskiej sieci kolejowej, który ma charakter krzyżowy, z głównymi potokami pasażerskimi w osi północ – południe oraz wschód – zachód, przechodzącymi do i z lub tranzytem przez Warszawę pierwsze plany, a raczej wstępne koncepcje budowy polskich KDP dotyczyły właśnie wymienionych osi geograficzno-przestrzennych. W środowisku naukowym zajmującym się problematyką transportu kolejowego często eksponuje się, że swego rodzaju zaczynem polskich KDP była budowa Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK), będącej obecnie odcinkiem linii sieci bazowej TEN-T oznaczonej jako E 65 ponieważ już na etapie jej projektowania uwzględniono parametry umożliwiające dostosowanie w przyszłości do prędkości 200 – 250 km/h (zastosowano odpowiednio duże promienie łuków – 4000 m oraz odpowiednio dużą odległość pomiędzy osiami torów – 4,5 m). Tak więc zgodnie ze stosowaną obecnie klasyfikacją linia ta oraz inne linie konwencjonalne po modernizacji do parametru prędkości maksymalnej 200 km/h i wyższej będą klasyfikowane jako linie dużych

prędkości. Ponadto, po wybudowaniu CMK przewidywano w dalszej przyszłości przedłużenie tej linii z Warszawy, po wschodniej stronie Wisły, przez Wyszogród, Płock i Brodnicę do Gdańska, z odgałęzieniem do Olsztyna [6]. Dla tego projektu przyjęła się środowiskowa nazwa Północna CMK.

W pierwszych latach okresu transformacji gospodarczej w Polsce po 1989 r. nie istniały jeszcze obiektywne warunki do budowy nowych linii kolejowych dużych prędkości, ale mimo to w latach 1990 – 1995 rozpoczęto pierwsze prace nad programem polskich KDP, w ramach których zakładano że w latach 2010 – 2030 zostaną wybudowane dwie nowe linie kolejowe dużych prędkości, a mianowicie:[8]

- w korytarzu wschód – zachód: linia E 20 bis: zachodnia granica Polski – Poznań – Łódź – Warszawa – wschodnia granica Polski, o długości 660 km, przystosowana do prędkości 300 km/h, tylko dla ruchu pasażerskiego,
- w korytarzu północ – południe: północna CMK Warszawa – Płock – Gdańsk; o długości 371 km, przystosowana do prędkości 300 km/h, tylko dla ruchu pasażerskiego.

Wprawdzie tego rodzaju projekty w czasie ich powstawania miały charakter raczej futurystyczny i mało realistyczny, to jednak zostawiły one trwałe ślady i zaczyn koncepcyjny na późniejsze lata, ponieważ stały się one i nadal pozostają najczęściej rozważanymi w środowisku fachowym projektami budowy linii kolejowych dużych prędkości w Polsce.

Można przyjąć, że bardziej realny charakter miał późniejszy projekt budowy linii KDP Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław oraz modernizacji Centralnej Magistrali Kolejowej, który zrodził się w latach 2005 – 2008, został przyjęty do realizacji w formie uchwały Rady Ministrów w grudniu 2008 r., następnie w 2011 r. został zawieszony i ostatecznie, po ukończeniu pod-

stawowych prac studialnych, w tym obszernego studium wykonalności w 2013 r. został w 2015 r. odrzucony. Na projekt ten miała składać się z nowa linia KDP Warszawa – Łódź – Poznań/ Wrocław (przyjęła się środowiskowa nazwa linia Y, ze względu na charakterystyczny kształt na mapie) o długości ok. 484 km z prędkością maksymalną 350 km/h oraz zmodernizowana do parametrów linii dużej prędkości, tj. do parametru 250 km/h linii E 65 Południe (CMK) z Warszawy do Katowic i Krakowa (razem 373 km, w tym 150 km nowych odcinków linii, jako przedłużenie CMK do Krakowa i Katowic) z możliwymi w późniejszym okresie przedłużeniami do granicy z Niemcami i Republiką Czeską. Dodatkowo planowano budowę linii konwencjonalnej Łódź – Opoczno (częściowo po istniejącym śladzie) mającej na celu stworzenie połączenia pomiędzy linią Y a CMK, o długości 74 km. Projekt KDP Y nawiązywał wprawdzie do koncepcji linii E 20 bis sprzed dekady, ale różnił się od niej kilkoma istotnymi elementami. Po pierwsze nowa linia Y w części zachodniej Polski miała dochodzić do Poznania i Wrocławia po rozwidleniu w kierunku obu miast w rejonie Ostrowa Wielkopolskiego na stacji Nowe Skalmierzyce. Po drugie, na wschodzie kraju została ograniczona do Warszawy, oraz po trzecie, przyjęto, że linia ta wejdzie bezpośrednio do centrum Łodzi. W 2010 r. w ramach realizacji projektu KDP Y podjęto decyzję o budowie nowego podziemnego dworca multimodalnego na stacji Łódź Fabryczna przystosowanego do obsługi pociągów dużych prędkości, którą zakończono w grudniu 2016 r.

Nowe koncepcje przebiegu polskich KDP

Od 2017 r. budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) w Baranowie (30 km od centrum stolicy) jest deklarowanym projektem strategicznym polskiego rządu co spowodowało dość istotne zmiany w podejściu

do budowy linii kolejowych dużych prędkości [10]. Realizacja tego projektu została potwierdzona w podstawowym dokumencie polityki transportowej pod nazwą „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” [11]. W 2018 r. Sejm uchwalił ustawę określającą sposób zarządzania programem budowy CPK [13]. Projekt ten zakłada budowę nowego polskiego lotniska centralnego w okolicach Warszawy połączonego z każdą z głównych aglomeracji Polski, z wyjątkiem Szczecina. W przywołanej uchwale Rady Ministrów w sprawie CPK znalazły się szerokie odniesienia do niezbędnych projektów w zakresie infrastruktury kolejowej, związanej z obsługą nowego lotniska. Przewidziano, bowiem że po uruchomieniu CPK nowy port lotniczy będzie obsługiwał 35 – 45 mln pasażerów rocznie, przy czym znacząca część pasażerów dojeżdżających i odjeżdżających z lotniska korzystać będzie z kolei, jako najbardziej preferowanego do obsługi CPK środka transportu [10]. Założono również, że lokalizacja CPK w Baranowie, dzięki której w promieniu 300 km znajdują się stolice 14 z 16 województw Polski, w tym wszystkich ośrodków metropolitalnych kraju poza Szczecinem, umożliwi skomunikowanie większości krajowych ośrodków miejskich z tym portem w czasie do 2 godzin przy stosowaniu pociągów o prędkościach w przedziale 200 – 250 km/h [10]. Dodatkowo przyjęto, że nowe odcinki linii trasowane będą w śladach przygotowanych we wcześniejszych okresach projektów rozwoju sieci kolejowej, takich jak projekty kolei dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław (KDP Y) oraz Centralnej Magistrali Kolejowej Północ (CMK Północ) i łączone z istniejącą siecią, przy czym założonym standardem początkowym nowo budowanych linii powstających w śladzie wcześniejszych projektów kolei dużych prędkości będzie ich przystosowanie do prędkości 250 km/h z parametrami geometrycznymi umożliwiającymi ewentualne póź-

niejsze podniesienie tych prędkości do 300 – 350 km/h [10].

Projekt budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego przewiduje, że w ramach komponentu kolejowego do 2035 r. zostaną wybudowane jako nowe lub zmodernizowane do parametru prędkości maksymalnej 200 km/h następujące linie lub ich odcinki:

Etap zerowy:

- budowa nowej linii kolejowej Warszawa – CPK – Łódź Fabryczna, po wytrasowanej już w przeszłości linii KDP „Y”,

Etap pierwszy:

- budowa nowego odcinka linii KDP Sieradz – Wieruszów, z prędkością maksymalną 250 km/h,
- budowa nowego odcinka linii KDP Kalisz – Pleszew, z prędkością maksymalną 250 km/h,
- budowa nowego odcinka linii Nakło nad Notecią – Okonek, z prędkością maksymalną 200 km/h,
- modernizacja odcinka południowego linii E 65 (CMK) do prędkości 250 km/h,
- modernizacja linii Warszawa – Białystok (Rail Baltica) do prędkości 200 km/h,

Etap drugi:

- modernizacja odcinka E 65 północ Warszawa – Działdowo, prędkość maksymalna 200 km/h,
- budowa nowego odcinka linii KDP Łódź – Sieradz – Kalisz, w śladzie projektu KDP „Y”, jako uzupełnienie wybudowanych w etapie pierwszym nowych odcinków linii KDP (Sieradz – Wieruszów i Kalisz – Pleszew), prędkość maksymalna 250 km/h oraz nowego odcinka linii KDP Ligota – Czernica,
- budowa nowej linii KDP CMK północ: CPK – Płock – Włocławek – Grudziądz – Tczew – Gdańsk, prędkość maksymalna 250 km/h,
- budowa nowych odcinków linii kolejowych dla obsługi relacji przewozowej CPK – Rzeszów:

CPK – Warka, Radom – Ostrowiec Świętokrzyski oraz Stalowa Wola – Rzeszów, prędkość maksymalna 200 km/h,

- budowa nowego odcinka linii odgałęziającego się od CMK (częściowo po istniejących śladzie) Opoczno – Kielce, prędkość maksymalna 200 km/h,
- budowa przedłużenia zmodernizowanej do prędkości 250 km/h w pierwszym etapie CMK na południe do Węzła Śląsko-Małopolskiego wraz z budową nowej linii KDP Katowice – Kraków, prędkość maksymalna 200 – 250 km/h,
- budowa nowych transgranicznych odcinków KDP: Wałbrzych – Lubawka (kierunek Praga), Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice (kierunek Ostrawa, Brno), Rzeszów – Sanok (kierunek Bukareszt), prędkość maksymalna 200 km/h.

Wybudowane nowe linie dużych prędkości oraz istniejące linie konwencjonalne zmodernizowane do prędkości 200 km/h, graficznie odwzorowane na rysunku 3, będą według twórców programu budowy Centralnego Portu komunikacyjnego, tworzyć będą w przyszłości sieć polskich linii KDP. W kontekście tych planów należy rozpatrywać również planowane inwestycje związane z projektem Rail Baltica. Jest bowiem prawdopodobne, że dwa odcinki projektu Rail Baltica, a mianowicie Białystok – Ełk oraz Ełk – Suwałki – granica z Litwą nieoznaczone na rysunku 3 jako odcinki z prędkością maksymalną 200 km/h lub większą, uzyskają po modernizacji i przebudowie parametry linii KDP, czego oczekuje od Polski Komisja Europejska szczególnie popierająca ten projekt.

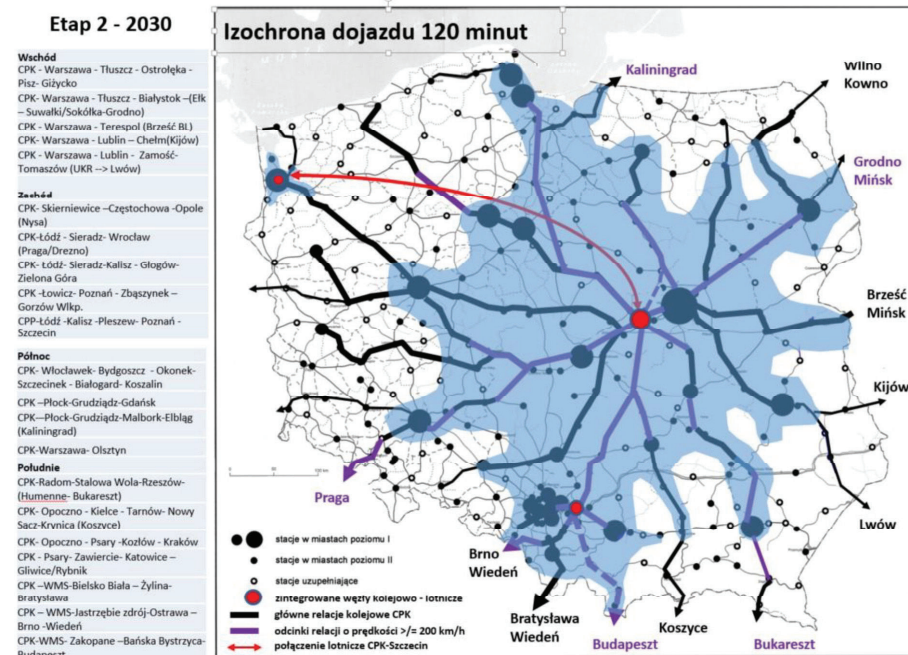
Ogólny wniosek który nasuwa się po analizie wykazu planowanych przedsięwzięć inwestycyjnych oraz ich odwzorowania geograficzno-przestrzennego na mapie Polski w ramach nowej koncepcji polskich KDP jest taki, że linie kolejowe du-

żych prędkości według twórców tej koncepcji mają w przyszłości służyć przede wszystkim i w pierwszej kolejności realizacji funkcji dowozu i odwozu względem Centralnego Portu Komunikacyjnego dla większości terytorium Polski, a w drugiej kolejności i uzupełniająco służyć obsłudze międzynarodowych powiązań transportowych Polski z krajami ościennymi z wyjątkiem Niemiec. Bez względu na podporządkowanie projektowanych linii KDP pierwszej z wymienionych funkcji sprawiło, że dotychczas planowanym liniom dużych prędkości wyznaczono nowe lub zmienione przebiegi przestrzenno-geograficzne (linia Y, Północna CMK) a także zaplanowano nowe połączenia kolejowe CPK liniami dużych prędkości lub z udziałem tego rodzaju linii z miastami takimi jak Rzeszów, Kielce, Koszalin.

Zdaniem autora cały komponent kolei dużych prędkości zawarty w forsowanej obecnie koncepcji budowy CPK jest obciążony wadą w postaci zignorowania faktu, że polska sieć transportu lądowego ma wspomniany wcześniej wyraźnie policentryczny a nie monocentryczny układ i wobec tego nawet budowa centralnego lotniska nie może i nie powinna być

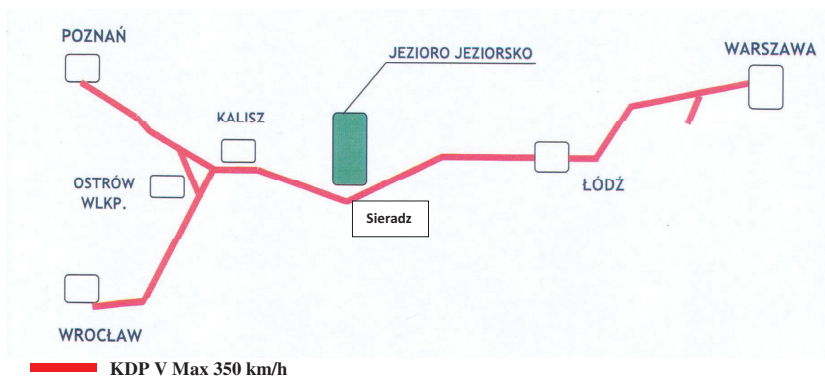
przesłanką dla generującej wielkie wydatki budowy całej sieci nowych linii KDP. Do 2022 r. nie wybudowano w Polsce żadnego nowego odcinka KDP, natomiast zapowiedziano budowę (bez podania daty rozpoczęcia) odcinka linii KDP Warszawa – CPK – Łódź Fabryczna, który w zakresie geograficzno-przestrzennego przebiegu jest zgodny z wcześniejszym przyjętym w 2008 r. projektem budowy linii KDP Y Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław i jako taki nie budzi kontrowersji. W tej sytuacji możliwe są jeszcze różne korekty przebiegów przestrzenno-geograficznych pozostałych odcinków lub całych linii KDP. W tym kontekście poniższe uwagi krytyczne należy traktować jako zabranie publicznie głosu w dyskusji nad kształtem polskich kolei dużych prędkości w odniesieniu do zaplanowanych ich przestrzenno-geograficznych przebiegów, przy pozostawieniu na boku dyskusji, czy nowe linie KDP należy budować z parametrem prędkości maksymalnej 250 km/h czy też 350 km/h.

Deklaracja rządu co do budowy linii KDP Y byłaby pełnym nawiązaniem do projektu tej linii z 2008 r., gdyby nie wprowadzono w nim istotnych zmian budzących uwagi krytyczne odnośnie

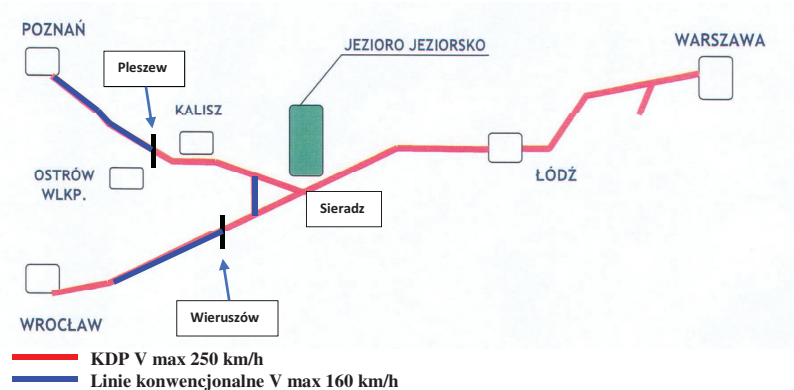


3. Izochrona dojazdu 120 minut do CPK oraz główne relacje, w tym odcinki linii kolejowych o prędkości 200 km/h lub więcej - etap drugi.

Źródło: [10, załącznik 3].



4. Schemat przebiegu linii KDP Y według przyjętego w latach 2008 – 2011 wariantu. Źródło: [1, s. 221].



5. Zmieniony schemat przebiegu linii KDP Y według przyjętego w 2017 r. wariantu w ramach koncepcji budowy CPK. Źródło: [1, s. 223, opracowanie własne].

przebiegu tej linii od Łodzi do Wrocławia i Poznania. Przypomnieć tu można, że w programie budowy linii KDP Y z 2008 r. [12] przyjęto, że linia doprowadzona będzie do centrum Poznania i Wrocławia, natomiast z dostępnych publikacji rządowych, w tym z dostępnych map nie wynika to jednoznacznie. Przykładowo, na rysunku 3 którego źródłem jest odpowiednia Uchwała Rady Ministrów wyraźnie uwidoczniono ograniczenie zasięgu nowej linii KDP Y do Pleszewa na kierunku poznańskim (90 km od Poznania) natomiast w odgałęzieniu wrocławskim tej linii występuje przerwa w jej ciągłości od Wieruszowa (100 km od Wrocławia). W kolejnych rządowych dokumentach trudno doszukać się jednoznacznych informacji czy też deklaracji odnośnie przyjętych parametrów prędkości maksymalnych linii ujętych w tzw. szprychach kolejowych i wobec tego nie można jednoznacznie stwierdzić, czy odcinek linii Pleszew – Poznań ma być

konwencjonalny czy też będzie miał wyższe parametry prędkościowe [zob. np.: 9,7]. Jednakże brakujące odcinki zawsze można dobudować w późniejszych okresach co powoduje znacząco mniejszą kontrowersyjność tego mankamentu w porównaniu z przesunięciem rozgałęzienia nowej linii Y już w Sieradzu zamiast, jak planowano wcześniej w Nowych Skalmierzycach położonych pomiędzy Kaliszem a Ostrowem Wielkopolskim, czyli o ok. 60 km dalej w kierunku wschodnim, bliżej Łodzi. Istotę różnic pomiędzy koncepcją przestrzennego przebiegu linii KDP Y według pierwotnej wersji a zmienionym przebiegiem przestrzennym tej linii w ramach nowego projektu rządowego związaneego z budową CPK przedstawiają schematy na rysunkach 4 i 5.

W sytuacji przesunięcia rozwidlenia linii w Sieradzu, tak jak pokazano to na rysunku 5 nie będzie możliwe zaoferowanie przez przewoźników kolejowych atrakcyjnego połączenia linią

dużych prędkości nie tylko pomiędzy Wrocławiem a Poznaniem lecz również dalej do Bydgoszczy i Gdańska. Nie będzie miało też walorów atrakcyjności transportowej połączenie Wrocławia ze Szczecinem z wykorzystaniem linii KDP a także Poznania i Wrocławia z Opolem i Katowicami.

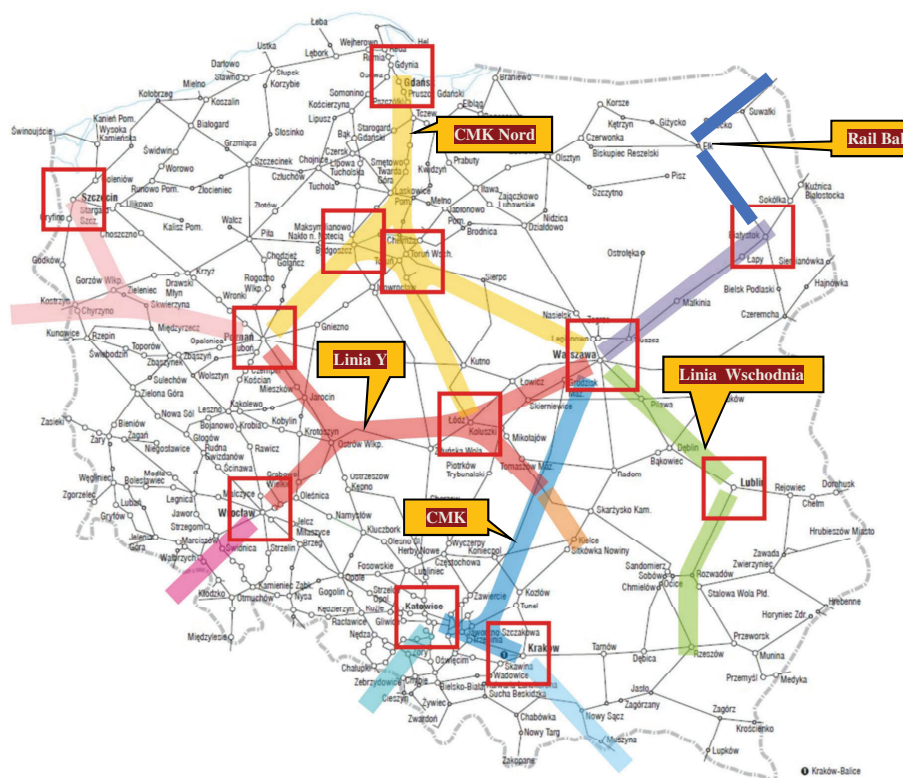
W ramach koncepcji Centralnego Portu Komunikacyjnego zadeklarowano wybudowanie drugiej ważnej linii KDP, o której dyskutowano w Polsce od kilkadziesiąt lat, CMK Północ z przebiegiem: CPK – Płock – Włocławek – Grudziądz – Tczew – Gdańsk. W tym przypadku poważną wątpliwość budzi całkowite ominięcie przez tą linię aglomeracji toruńsko-bydgoskiej. Zdaniem autora CMK Północ powinna pełnić nie tylko funkcję dowozu i odwozu pasażerów względem CPK, lecz również funkcję integrującą Trójmiasto (Gdańsk/Sopot/Gdynia) z południem oraz południowo-zachodnią częścią Polski. Z tego powodu bardziej racjonalną jest koncepcja jej przeprowadzenia w taki sposób, w jaki zaprezentowano to w opracowaniu Instytutu Kolejnictwa w Warszawie z 2010 r. zawierającym kierunkowe wytyczne dla rozwoju polskiej sieci KDP do 2040 r. – zob. rysunek 6.

Jak podkreślono w przywołanym opracowaniu linia ta miałaby kluczowe znaczenie dla osiągnięcia spójności kraju i zapewniłaby połączenie komunikacyjnie Pomorza Gdańskiego oraz Kujaw z centralną Polską i poprzez linie Y i CMK z głównymi aglomeracjami południowej Polski przy czasie przejazdu do 3 godzin [2]. Na odcinku północnym przebiegałaby od Gdańska zasadniczo wzdłuż autostrady A1 a następnie rozgałęziałaby się w kierunku Bydgoszczy i dalej do Poznania [2]. Druga gałąź przebiegałaby na wschód od Torunia ze stacją Toruń KDP i dalej do Włocławka, Płocka i węzła Grodzisk Mazowiecki będącego skrzyżowaniem linii Y, CMK i CMK Północ a następnie linią Y do Warszawy. Pomiędzy Bydgoszczą i Toruniem powstałaby linia o parametrach linii dużej prędkości, która umożliwiłaby

także uruchomienie relacji pociągów w pętli z Gdańska poprzez Bydgoszcz i Toruń i dalej do Warszawy i Łodzi.

Nie wszystkie deklaracje budowy nowych linii KDP w ramach komponentu kolejowego CPK budzą uwagi krytyczne autora co do ich przestrzenno-geograficznego przebiegu. Przykładem może tu być planowane przedłużenie zmodernizowanej CMK na południe do Węzła Śląsko-Małopolskiego wraz z budową nowej linii KDP Katowice – Kraków. Zdając sobie sprawę z tego, że być może na Śląsku mogą pojawiać się krytyczne opinie co do tego zamierzenia, to jednak odnoga od CMK w kierunku Olkusa oraz linia kolejowa dużych prędkości pomiędzy stolicami Górnego Śląska i Małopolski stworzyłaby całkowicie nową jakość w polskim systemie transportowym w zakresie połączeń Krakowa i Katowic z Warszawą i Trójmiastem oraz z Opolem, Wrocławiem, Poznaniem, Szczecinem. Ponadto dzięki tej inwestycji istniejący odcinek linii E 30 Katowice – Kraków zostałby odciążony od ruchu dalekobieżnego a zwolnioną przepustowość można byłoby wykorzystywać w ruchu towarowym i regionalnym pasażerskim.

Analizując przestrzenno-geograficzny układ planowanych w ramach projektu CPK nowych linii lub odcinków KDP należy również odnieść się do koncepcji połączenia ważnego miasta w południowo-wschodniej Polsce, którym jest Rzeszów z centralnym lotniskiem pod Warszawą. W ramach tego połączenia zaplanowano wybudowanie trzech nowych, krótkich odcinków linii z prędkością 200 km/h (CPK - Warka, Radom - Ostrowiec Świętokrzyski, Stalowa Wola - Rzeszów). Ogólnie można stwierdzić, że wymagają one dalszych prac studialnych i nie są to inwestycje pierwszej kolejności, a w szczególności pożądane byłoby opracowanie naukowo-eksperckie, co do zasadności idei „odcinkowości” przy budowie nowych linii kolejowych dużych prędkości. Autor jest bowiem zdania, że tego rodzaju idea budowy nowych



6. Główne korytarze dla budowy linii dużych prędkości.
Źródło: [2, s. 17].

KDP, uwzględniając geografę Polski nie jest zasadna. Odnosnie nowych odcinków KDP do obsługi połączenia CPK - Rzeszów można zadać twórcom tej koncepcji retoryczne pytanie: jeżeli mamy budować nowe połączenie KDP z centralnego lotniska do stolicy Podkarpacia, to dlaczego Lubelszczyzna jest pominięta w tym planowaniu. Należałoby tu ponownie wskazać do cytowane już opracowanie Instytutu Kolejnictwa z 2010 r., w którym zaplanowano nową Linie Wschodnią KDP Warszawa – Lublin – Rzeszów, potencjalnie w dalszej przyszłości z odgałęzieniem do Lwowa – zob.: rysunek 6. Linia ta miałaby kluczowe znaczenie dla integracji tzw. „ściany wschodniej” z centrum kraju i regionami Polski zachodniej.

Pozostałe linie KDP przewidziane do budowy w ramach projektu CPK to różne wewnątrz krajowe i trans-graniczne odcinki, zarówno takie które wcześniej wskazywane były w różnych pracach koncepcyjnych, jak również takie które dotychczas nigdy nie pojawiały się w jakichkolwiek opracowaniach eksperckich czy nawet dyskusjach w środowiskach transporto-

wych. Analiza zasadności ich budowy wymagałaby odrębnego omówienia. Ogólnie można tylko stwierdzić, że wymagają one dalszych prac studialnych i nie są to inwestycje pierwszej kolejności. Takiej analizie wymagałaby w szczególności planowana budowa nowego odcinka linii z prędkością maksymalną 200 km/h Nakło nad Notecią – Okonek, przy wstępnej hipotezie nikłego prawdopodobieństwa wygenerowania na kierunku CPK – Koszalin/Kołobrzeg potoku pasażerskiego uzasadniającego ekonomiczną efektywność tej inwestycji. Do odcinków trans-granicznych KDP od wielu lat rozpatrywanych można zaliczyć odcinek Wałbrzych - Lubawka (kierunek Praga) i odcinek Czechowice Dziedzice - Zebrzydowice (Ostrawa, Brno). Ze zrozumiałych aktualnie względów twórcy koncepcji CPK pominieli odcinek trans-graniczny Poznań - granica z Niemcami (do Berlina), bo przecież nie będzie się wozić pasażerów z CPK na Lotnisko Brandenburg. Natomiast całkowicie nowy projekt to odcinek Rzeszów - Sanok (kierunek Bukareszt), jakkolwiek wydaje się, że jest to projekt na bardzo daleką przyszłość. Ogólnie

biorąc przy projektach wszystkich odcinków trans-granicznych, które na ogół generują znikomy ruch kolejowy, elementem niezbędnym zawsze pozostanie uprzednie wybudowanie wewnętrznych linii KDP oraz dwustronna koordynacja inwestycji z krajami ościennymi.

Wnioski końcowe

Różne koncepcje budowy nowych linii kolejowych dużych prędkości są przedmiotem dyskusji w środowiskach gospodarczych, transportowych i naukowych od wielu lat i na ogół przyjmowane z aprobatą, jakkolwiek zdarzają się niekiedy głosy przeciwnie. Wydaje się, że również obecnie przyjęta ogólna koncepcja budowy polskich KDP będzie aprobowana przez większość tychże środowisk a w przyszłości również przez społeczeństwo, które jest przecież beneficjentem nowych inwestycji w systemie kolejowym. Ze względu na fakt, że budowy nowych linii KDP w 2022 r. jeszcze się nie rozpoczęły istnieje możliwość wprowadzenia pewnych zmian w projektach komponentu kolejowego ponieważ niektóre zaplanowane układy przestrzenno-geograficzne nowych linii kolejowych dużych prędkości nie wydają się poprawne z punktu widzenia ukształtowanej już policentrycznej sieci polskiego transportu lądowego i występujących w niej potoków pasażerskich uwarunkowanych transportową aktywnością ludności Polski. Zmiany te powinny objąć w szczególności przestrzenno-geograficzny układ linii KDP Warszawa – CPK – Łódź – Poznań/Wrocław oraz linii KDP zwanej środowiskowo CMK Północ: CPK – Płock – Włocławek – Tczew – Grudziądz – Gdańsk. Przyjęte warianty przebiegów wymienionych linii są sprzeczne z przyjmowanymi w Polsce w przeszłości koncepcjami Przestrzennego Zagospodarowania Kraju a także z niektórymi dokumentami Unii Europejskiej (sieci TEN-T), których zapisy powstawały na wniosek władz polskich. Jest przy tym

oczywiste, że wewnątrz krajowe czy nawet międzynarodowe dokumenty zawsze można zmienić i dostosować je do bieżących koncepcji, natomiast ukształtowanych przemieszczeń ludności generujących potoki pasażerskie w określonych relacjach zmieniać się nie powinno, a raczej przesuwając popyt ku atrakcyjniejszym czasowo oraz środowiskowo form transportu, a w szczególności ku kolejom dużych prędkości dostosowanym do potrzeb ludności. Zmian wymaga również podejście do budowy nowych połączeń kolejowych centralnego portu lotniczego z niektórymi miastami w oparciu o fragmentarycznie budowane i relatywnie krótkie nowe odcinki linii kolejowych z prędkością maksymalną 200 km/h. Dotyczy to w szczególności połączenia CPK z Koszalinem oraz z Rzeszowem. W tym ostatnim przypadku należy rozpatrywać kompleksowe połączenie liniami KDP stolicy i CPK z Rzeszowem przez Lublin. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Ingenieria IDOM Internacional S.A. na zlecenie PKP PLK S.A. Studium Wykonalności dla budowy linii kolejowej dużych prędkości „Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław”, Warszawa 2011, raport 10.
- [2] Kierunki rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce, Instytut Kolejnictwa, opracowanie na zlecenie PKP PLK, Warszawa, październik 2010.
- [3] Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej, załącznik 3 do uchwały Rady Ministrów 173/2017.
- [4] Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (po nowelizacji w 2018 r.) – www.mi.gov.pl
- [5] Polska w liczbach. – www.stat.gov.pl

- [6] J. Raczyński, A. Massel, Uwarunkowania społeczne i gospodarcze rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce, Technika Transportu Szynowego 2005, nr 5-6.
- [7] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji Towarzystwujących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego – Dz. U. 2021, poz. 225.
- [8] R. Sikora, Kierunkowy program rozwoju linii kolejowych dużych prędkości w Polsce. Przegląd Kolejowy 1995, nr 2.
- [9] Uchwała Rady Ministrów nr 156 z dnia 28 października 2020 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020 – 2023” – Dz. U. 2020 r, poz. 1050.
- [10] Uchwała Rady Ministrów nr 173 z dnia 7 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej RM-111-163-17 - publikacja: Ministerstwo Infrastruktury - www.mi.gov.pl
- [11] Uchwała Rady Ministrów nr 105 z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”, Monitor Polski 2019, poz. 1054.
- [12] Uchwała Rady Ministrów nr 276 z dnia 19 grudnia 2008 r. w sprawie przyjęcia strategii ponadregionalnej „Programu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce”. Warszawa 2008 – nie obowiązuje, brak aktualnego źródła publikacji, wcześniej: www.mi.gov.pl
- [13] Ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym - Dz. U. z 2018 r., poz. 1089.