

dr Jan SZYMCZYK

e-mail: j.szyczyk@akademia.mil.pl;

nr mail ORCID: 0000-0002-3239-8602

Akademia Sztuki Wojennej

Instytut Logistyki

Katedra Zarządzania Procesami Logistycznymi

OCENA KOMPONENTU KOLEJOWEGO CENTRALNEGO PORTU KOMUNIKACYJNEGO I JEGO ZNACZENIE DLA POTENCJAŁU OBRONNEGO POLSKI

RATING OF RAILWAY PART OF POLISH CENTRAL AIRPORT IN THE CONTEXT OF POLISH DEFENSE POTENTIAL

Sprawnie funkcjonujący system transportu kolejowego na terenie Polski to składowa część potencjału obronnego kraju. W kontekście obronności infrastruktura kolejowa służy realizacji szybkiego przemieszczania wojsk, a także umożliwia ewakuację mienia i ludzi. W obliczu zachodzących procesów globalizacji w wojsku poprzez istnienie sojuszy militarnych, jak na przykład NATO i wielonarodowy charakter prowadzonych misji wojskowych istotne staje się powiązanie infrastruktury kolejowej wraz z lotniczą umożliwiającą najszybszy sposób przetransportowania wojsk. Odpowiedzią na to wyzwanie w Polsce jest budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego i towarzyszącemu mu komponentu kolejowego. Jednak bez racjonalnego zaplanowania inwestycji z punktu widzenia obronności, wielomiliardowa inwestycja może nie przynieść poprawy potencjału obronnego kraju.

Słowa kluczowe: *bezpieczeństwo, infrastruktura, centralny port komunikacyjny, obronność, potencjał obronny, transport kolejowy, sieć kolejowa*

Efficient railway transportation system in Poland is the part of Polish defense potential. Railway infrastructure enables fast army's relocation and people's evacuation. In the face of military globalization processes through different alliances as NATO and multinational character of military missions it is important to connect railway infrastructure with aviation what may enable the fastest way of soldiers relocation all over the world. In Poland the answer for this challenge is building the Central Airport and its accompanying building new railway infrastructure. But

without reasonable planning of this investment from the defense point of view it may not bring expected improvement the level of Polish defense potential.

Keywords: *safety, infrastructure, central airport, defense, defense potential, railway transportation, railway network*

Wstęp

Bezpieczeństwo gospodarczo – obronne państwa to istotne zagadnienie z punktu widzenia funkcjonowania gospodarki krajowej, a także warunków do rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz podnoszenia poziomu życia obywateli. Charakteryzuje się brakiem zagrożeń, czyli czynników zewnętrznych mogących wpływać na poziom bezpieczeństwa, mających istotny wpływ na gospodarkę kraju i jego zdolności obronne.

Istotnym elementem mającym wpływ na gospodarkę jest transport. Dzięki realizacji procesów transportowych obywatele mogą swobodnie przemieszczać się, a także korzystać z nabywanych dóbr. Zestawiając transport z obronnością jego znaczenie jest jeszcze wyższe. To właśnie transport, oprócz wyposażenia armii i jej liczebności jest głównym czynnikiem determinującym potencjał obronny kraju, czyli zdolność i gotowość armii do działań wojskowych (MON, 2009, s. 9). Sprawna realizacja transportu wojsk podnosi ich gotowość bojową, a w efekcie zwiększa potencjał obronny kraju.

Wraz z rozwojem gospodarki, poprawia się poziom życia mieszkańców. W ostatnich latach jest on szczególnie zauważalny. Objawia się on przede wszystkim we wzroście mobilności Polaków. Wyższe zarobki i wyższa stopa życiowa przybliży Polakom dostępność do nieosiągalnego cenowo jeszcze kilka lat temu transportu lotniczego. Obrazuje to dynamika wzrostu liczby pasażerów w transporcie lotniczym. W 2018 roku na polskich lotniskach obsłużono 45,8 mln pasażerów. W porównaniu do 2016 roku jest to wzrost o ponad 39% (Urząd Lotnictwa Cywilnego, 2018a). Tak duży ruch lotniczy powoduje wyczerpywanie zdolności przepustowej polskich lotnisk, w tym największego, warszawskiego Lotniska Chopina.

W odpowiedzi na dynamicznie rosnący ruch lotniczy, a także problemy operacyjne warszawskiego lotniska Chopina (brak możliwości rozbudowy, sąsiedztwo zabudowy mieszkalnej, konieczność przerwy w operacjach lotniczych z uwagi na ciszę nocną), władze kraju zdecydowały się na podjęcie projektu budowy centralnego portu lotniczego oddalonego od centrum miasta.

Ideą funkcjonowania portu komunikacyjnego w dużej odległości od największych ośrodków miejskich jest jego dobre skomunikowanie poprzez sieć dróg szybkiego ruchu oraz kolei dużych prędkości. To właśnie kolej ma być głównym systemem transportowym zasilającym port lotniczy w pasażerów i

odwożącym ich we wszystkie strony kraju zapewniając jak najszybszy dojazd do lotniska, szybszy niż inne rodzaje transportu.

Z uwagi na archaiczny układ linii kolejowych w kraju, a także zakładane przystosowanie ich w większości do prędkości maksymalnej 160 km/h podjęto decyzję o konieczności budowy nowej sieci kolejowej stanowiącej „szprychy” prowadzące do planowanego lotniska. Projektowane linie kolejowe mają układ gwiazdzisty na zasadzie „piasta – szprycha” i zbiegają się w miejscu wyznaczonym na centralny port lotniczy.

W artykule ukazano genezę powstania planów budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, szanse związane z jego budową, ale także zagrożenia dla budżetu państwa, społeczeństwa i środowiska. Szczegółowo opisuje przebieg planowanych do budowy nowych linii kolejowych. Przedstawia możliwość wykorzystania infrastruktury kolejowej planowanej do budowy w ramach realizacji „komponentu kolejowego CPK” w kontekście zwiększenia potencjału obronnego kraju i wykorzystania jej w systemie obronnym państwa. Artykuł jest autorskim spojrzeniem na plany budowy centralnego portu lotniczego w Polsce na podstawie doświadczeń autora obecnie realizowanych inwestycji infrastrukturalnych. **Celem artykułu** jest ocena komponentu kolejowego CPK i wpływ jego realizacji na wzrost potencjału obronnego kraju. Przyjęta w pracy **hipoteza** badawcza zawiera się w stwierdzeniu, że realizacja Komponentu Kolejowego CPK wpłynie pozytywnie na poprawę potencjału obronnego Polski.

Geneza powstania planów budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego

W Polsce funkcjonuje obecnie 15 portów lotniczych. Umożliwiają one podróże lotnicze w wielu kierunkach blisko-, średnio-, a także dalekodystansowych. 14 z lotnisk dokonujących operacji pasażerskich ma jednak charakter wyłącznie regionalny. Głównym polskim portem lotniczym jest warszawskie Lotnisko „Chopina”. Dla części podróżnych stanowi ono węzeł przesiadkowy. Jednak znaczenie warszawskiego lotniska jako hub-u przesiadkowego nie jest istotne. Mimo to, liczba podróżnych dynamicznie rośnie. W 2018 roku z portów lotniczych na terenie kraju skorzystało 45,7 mln podróżnych (Urząd Lotnictwa Cywilnego, 2018b). W porównaniu do 2016 roku liczba pasażerów wzrosła aż o 34,4%. Blisko 39% klientów linii lotniczych skorzystało z ich oferty na warszawskim Lotnisku Chopina. W 2018 roku dokonano na nim 172,5 tys. operacji lotniczych, blisko ¼ więcej niż przed dwoma latami (Urząd Lotnictwa Cywilnego, 2018b).

Lotnisko „Chopina” ma bardzo specyficzną lokalizację. W porównaniu do innych znaczących europejskich portów lotniczych i węzłów przesiadkowych znajduje się w granicach administracyjnych miasta, w niedalekiej odległości od ścisłego centrum. Śródmieście od Lotniska Chopina dzieli zaledwie 9-kilometrowa odległość. Największy atut warszawskiego portu lotniczego w postaci dogodnej lo-

kalizacji, jest jednocześnie jego największą wadą. Obecna zabudowa miejska uniemożliwia bowiem rozbudowę infrastruktury lotniskowej w celu poprawy przepustowości warszawskiego Lotniska Chopina. Port lotniczy znajdujący się na warszawskim Okęciu z dwóch stron otoczony jest drogami ekspresowymi: S2 i S79. Natomiast z każdej strony teren lotniska otoczony jest zabudową usługową i mieszkaniową. Dlatego jakiegokolwiek prace związane z powiększeniem terenu lotniska musiałyby wiązać się z kosztowną przebudową układu drogowego, a także koniecznością przesiedlenia ludności, wyburzeniem istniejących zabudowań, co niosłoby za sobą znaczny wzrost kosztów ewentualnej inwestycji. Mimo to właściciel Lotniska „Chopina”, Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” podjął decyzję o rozbudowie lotniska mającej na celu poprawę przepustowości największego polskiego portu lotniczego. Zakres prac będzie jednak ograniczony i skoncentruje się wokół istniejącej infrastruktury. Prace mają być realizowane na przestrzeni lat 2019-2020, a ich koszt wyniesie ok. 425 mln zł (Walków, 2019).

Rozpoczęta niedawno inwestycja ma jednak charakter doraźny i stanowi odpowiedź na rosnący obecnie ruch lotniczy. Nie rozwiązuje jednak problemów ze zdolnością przepustową warszawskiego lotniska w dłuższej perspektywie. Prognozy stanowią, że do 2030 roku liczba podróży odprawianych na warszawskim lotnisku może wzrosnąć do 36 milionów rocznie. Jest to niewiele mniej niż obecny ruch na wszystkich 15 lotniskach w kraju.

Dlatego w odpowiedzi na rosnące potrzeby rynku lotniczego w Polsce rząd podjął się próby budowy nowego lotniska przejmującego ruch z okolicznych portów lotniczych (Lotnisko „Chopina”, Modlin, Łódź) i dającego możliwość jego intensywnego rozwoju. Pierwsze koncepcje nowego megalotniska pojawiły się w 2017 roku. W rządowych planach, lotnisko miałoby stanowić międzynarodowy hub przesiadkowy stając się dominującym portem lotniczym w Europie Środkowo-Wschodniej. Projekt został określony mianem Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) i umocowany prawnie Uchwałą Rady Ministrów nr 173/2017 z dnia 7 listopada 2017 roku w sprawie przyjęcia Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej. Przy Radzie Ministrów powołany został Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego odpowiedzialny za realizację tego projektu (Uchwała, 2017a).

Dla urzeczywistnienia planów budowy i zapewnienia źródła finansowania inwestycji Rada Ministrów podjęła kolejne kroki legislacyjne. W dniu 10 maja 2018 roku przez Parlament RP została przyjęta Ustawa o Centralnym Porcie Komunikacyjnym. Ustawa ma na celu zarządzanie przygotowaniem i realizacją inwestycji CPK i towarzyszącymi mu inwestycjami (Ustawa, 2018). Ustawa weszła w życie 2 czerwca 2018 roku.

Na mocy Ustawy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym powołana została spółka celowa „Centralny Port Komunikacyjny”. Podlega ona bezpośrednio Biurowi Pełnomocnika Centralnego Portu Komunikacyjnego. Jej głównym zadaniem mają być prace planistyczne i koordynacyjne związane z inwestycją, a także koor-

dynacja prac nad budową centralnego lotniska wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Spółka Skarbu Państwa została powołana w grudniu 2018 roku. Jej prezesem został Jacek Bartosiak (Drewienko, 2019). Jednak po niespełna dwóch miesiącach zrezygnował ze stanowiska. Jego miejsce zajął Piotr Malepszak, specjalizujący się dotychczas w obszarze transportu kolejowego.

Lokalizacja Centralnego Portu Komunikacyjnego

Biuro Pełnomocnika Rządu działające przy Ministrze Infrastruktury dokonało analizy lokalizacyjnej dla Centralnego Portu Komunikacyjnego. Jej podstawą były założenia dotyczące:

- dostępności komunikacyjnej i jak najkrótszego czasu przejazdu do centrum Warszawy środkami transportu publicznego;
- możliwości dalszej rozbudowy;
- możliwość funkcjonowania lotniska w trybie ciągłym;
- dostępności powierzchni inwestycyjnej na poziomie 7300 ha;
- możliwości obsługi ruchu tranzytowego;
- zdolności obsługi ruchu lotniczego na poziomie 70 mln pasażerów rocznie (Uchwała, 2017b).

Na podstawie tych kryteriów, a także zgłoszeń od lokalnych samorządów do budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego wytypowano 7 potencjalnych lokalizacji: Wołomin, Modlin, Radom, Nowe Miasto nad Pilicą, Babsk, Mszczonów oraz Sochaczew. Na ostateczny wybór lokalizacji wpływ miały 3 główne kryteria: uwarunkowania lokalne, czyli dostępność komunikacyjna do największych ośrodków ciężenia gospodarczego, dostępność powierzchni inwestycyjnej, ukształtowanie terenu. Pod uwagę wzięto także czynniki środowiskowe, aby inwestycja w jak najmniejszym stopniu wpłynęła negatywnie na środowisko naturalne. Istotnym kryterium były także czynniki ekonomiczno-finansowe: wpływ na rozwój kraju, konieczne nakłady finansowe, dostępność siły roboczej (Uchwała, 2017b).

Na podstawie analizy wyłonione zostały dwie najkorzystniejsze w ocenie Biura Pełnomocnika CPK lokalizacje. Były to Modlin i Mszczonów. Ostateczna decyzja co do lokalizacji planowanej inwestycji została podjęta na podstawie opracowanego jeszcze w 2006 roku dokumentu, którym było Studium wykonalności projektu *Centralny Port Lotniczy w Polsce* (Studium, 2006, s. 42).

Jako lokalizację dla Centralnego Portu Komunikacyjnego została wybrana gmina Baranów znajdująca się w powiecie grodziskim, w osi Warszawa – Łódź, położona ok. 40 km na zachód od stolicy kraju. Samo lotnisko zlokalizowane ma być na terenie wsi Stanisławów. Jednak rezerwacja terenu pod potrzeby budowy CPK, to aż 30 km², co stanowi 40% powierzchni całej gminy Baranów.

Wybrana lokalizacja cechuje się bardzo dobrą dostępnością komunikacyjną, a także sprzyjającym budowie ukształtowaniem terenu na Równinie Łowicko – Błońskiej. Planowany węzeł lotniczy znajduje się w sąsiedztwie istniejącej auto-

strady A2 łączącej Warszawę z Poznaniem i zachodnią granicą kraju, w odległości ok. 15 km na południe przebiega droga ekspresowa S8 łącząca Białystok, Warszawę i Wrocław. Lokalizacja ta jest także w dogodnym położeniu infrastruktury kolejowej. W pobliżu przebiegają linie nr 3 Warszawa – Poznań – Rzepin, Centralna Magistrala Kolejowa, stanowiąca najszybsze obecnie połączenie Warszawy z Krakowem i Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym. W pobliżu przebiega też linia nr 1 łącząca Warszawę z Łodzią. Zatem wybrana lokalizacja charakteryzuje się wysokim stopniem dostępności komunikacyjnej.

Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego ma składać się z 3 części, tzw. komponentów Centralnego Portu Komunikacyjnego: komponentu lotniczego, komponentu kolejowego i komponentu drogowego. Część lotnicza i drogową ma koncentrować się wokół samego portu. Polegać będzie na budowie infrastruktury lotniczej, czyli pasów startowych, płyt postojowych, terminala oraz infrastruktury okołolotniskowej. Realizacja komponentu drogowego będzie polegała na budowie dróg dojazdowych do lotniska. Głównym przedsięwzięciem w ramach tego komponentu powinno być połączenie portu lotniczego z autostradą A2 i drogą S8, a także budowa tzw. „dużej obwodnicy Warszawy” – autostrady w śladzie obecnej drogi krajowej nr 50. Być może w ramach komponentu drogowego włączona zostanie planowana rozbudowa autostrady A2 o trzeci pas na odcinku Pruszków – Łódź.

Zgodnie z rządowymi wytycznymi głównym źródłem zasilenia pasażerów do Centralnego Portu Komunikacyjnego mają być środki transportu publicznego. Szczególny nacisk położony jest tu na transport kolejowy. Dlatego tak rozbudowany ma być komponent kolejowy. Zakłada on budowę nowych odcinków sieci kolejowej na terenie całego kraju, w tym także budowę kolei dużych prędkości pomiędzy Łodzią a Warszawą. Realizacja wszystkich inwestycji powinna umożliwić dostanie się do CPK koleją w czasie nie dłuższym niż 2 godziny z większości stolic województw.

Komponent kolejowy CPK

Komponent kolejowy Centralnego Portu Komunikacyjnego to szereg inwestycji w infrastrukturę kolejową mającą na celu maksymalizację dostępności portu lotniczego z różnych części kraju. Można wyszczególnić 5 filarów kolejowej części CPK: budowę zintegrowanego węzła komunikacyjnego na stacji CPK, modernizację istniejących linii kolejowych, budowę nowych linii ułatwiających komunikację po obecnie funkcjonujących ciągach, tzw. „spinaczy” sieci kolejowej, budowę całkowicie nowej infrastruktury kolejowej przystosowanej do prędkości powyżej 200 km/h mającej na celu skrócenie czasu przejazdu do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Inwestycja w nową infrastrukturę będzie wymagała także zakupu nowego taboru do obsługi lotniska, przystosowanego do poruszania się z prędkościami adekwatnymi do możliwości nowej infrastruktury. Nowoczesny

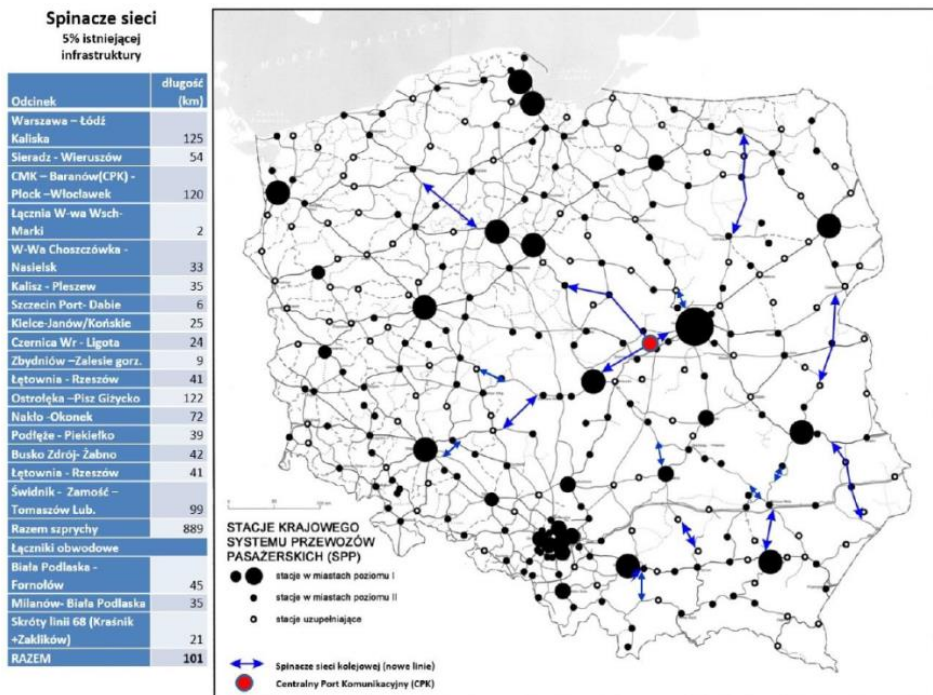
tabor to kolejna składowa komponentu kolejowego Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Najprostszym z proponowanych przez rząd rozwiązań w zakresie optymalizacji sieci kolejowej w Polsce jest budowa „spinaczy” sieci kolejowej. Byłyby to to krótkie odcinki linii kolejowych zaprojektowane w nowym śladzie, bądź też łącznice pomiędzy istniejącymi liniami mające na celu skrócenie czasu podróży poprzez maksymalne uproszczenie przebiegu linii kolejowych, a także ograniczenie manewrów związanych z czynnościami technologicznymi na stacjach. W konsekwencji przełożyłoby się to na znaczną oszczędność czasową. Budowa nowych odcinków linii kolejowych łączących istniejącą sieć kolejową wydaje się być rozwiązaniem optymalnym, a ich realizacja nie powinna być znaczącym obciążeniem dla budżetu państwa. Jednak przyjęta przez rząd koncepcja Przygotowania CPK zakłada dostosowanie tych odcinków do prędkości powyżej 160 km/h, co znacznie wpłynie na wzrost kosztów inwestycji np. poprzez konieczność likwidacji przejść i przejazdów w poziomie szyn, zastosowanie innego napięcia sieci trakcyjnej czy bardziej zaawansowanych urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Rząd do realizacji w ramach spinaczy sieci kolejowej zaproponował budowę nowej linii pomiędzy Warszawą a Łodzią, połączenia Sieradza z Wieruszowem, Kalisza z Pleszewem, Ostrołęki z Piszem i Giżyckiem, wyprostowanie przebiegu linii nr 9 w okolicach Nowego Dworu Mazowieckiego czy linii nr 68 w pobliżu Kraśnika. Projekt spinaczy sieci zakłada także budowę nowych linii łączących ośrodki o mniejszym potencjale społeczno-gospodarczym. Zakłada się na przykład budowę linii łączącej Milanów koło Parczewa z Białą Podlaską i Czeremchą (Uchwała, 2017b, s. 107). Szczegółowy układ spinaczy sieci kolejowej przedstawia rys. 1.

Większość planowanych spinaczy sieci kolejowej przebiega w osi planowanych szprych Centralnego Portu Komunikacyjnego. Jednakże w ocenie autora nie ma uzasadnienia ekonomicznego budowa wszystkich odcinków do parametrów powyżej 160 km/h. Należy wziąć pod uwagę otoczenie infrastrukturalne czy warunki terenowe. Na przykład planowana linia łącząca Milanów z Białą Podlaską będzie odgałęziała się od linii nr 30 przystosowanej do prędkości maksymalnej 120 km/h. Budowa nowej linii o wyższych parametrach w tym miejscu byłaby w ocenie autora nieuzasadnionym wydawaniem środków publicznych. Bezspornie zdaniem autora zasadna jest natomiast budowa nowej linii kolejowej łączącej Warszawę z Łodzią. Pozwoli ona na odciążenie linii nr 1 i całkowitą separację ruchu regionalnego i dalekobieżnego pomiędzy Warszawą i Łodzią.

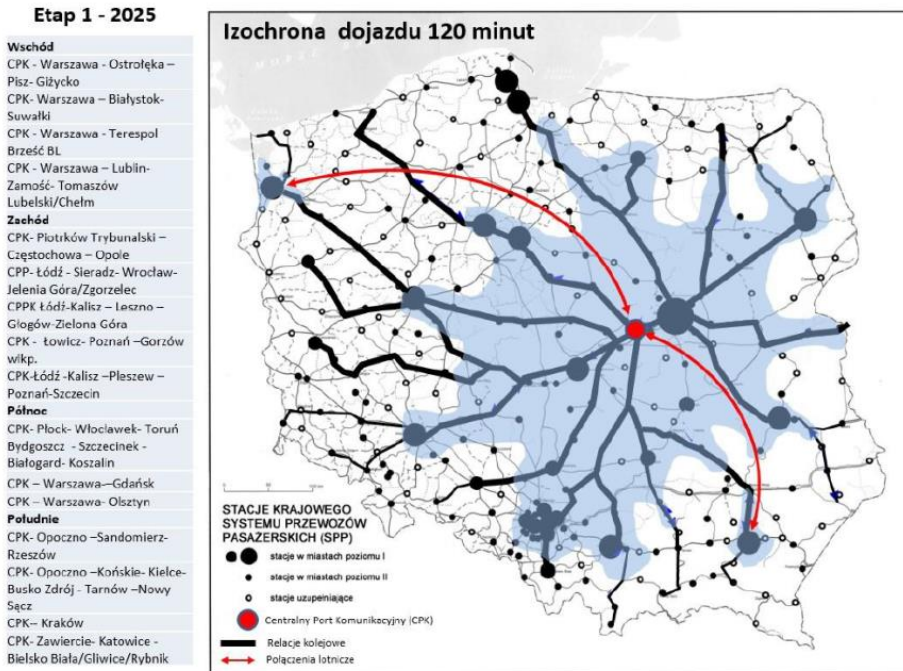
Rys. 1. Spinacze sieci kolejowej w ramach komponentu kolejowego CPK



Źródło: (Uchwała, 2017b, s. 107)

Komponent kolejowy to przede wszystkim nowo budowane i modernizowane linie kolejowe w układzie gwiazdowym zbiegające się w jednym węźle, którym jest Centralny Port Komunikacyjny. Przebieg linii w rządowym dokumencie został zaproponowany w taki sposób, aby maksymalizować obsługę ośrodków powiatowych. Szprychy mają tworzyć istniejąca infrastruktura, a także planowane spinacze sieci kolejowej. Według założeń komponentu kolejowego pociągi po szprychach poruszałyby się z prędkością do 250 km/h, a czas dojazdu z każdego miasta wojewódzkiego za wyjątkiem Rzeszowa i Szczecina miałyby być krótszy niż 2,5h (Instytut Kolejnictwa, 2018, s. 8). Za budowę nowych linii kolejowych odpowiadać ma spółka celowa CPK, natomiast odpowiedzialność za modernizację istniejącej infrastruktury kolejowej wziąć mają na siebie PKP Polskie Linie Kolejowe SA. Proponowany układ szprych Centralnego Portu Komunikacyjnego przedstawiono na rysunku 2.

Rysunek 2. Szprychy CPK wraz z izochroną czasu dojazdu



Źródło: (Uchwała, 2017b, s. 107)

W ocenie autora zaproponowany przebieg szprych CPK nie w pełni odpowiada zapotrzebowaniu społecznemu. Nie uwzględnia zwiększonej penetracji kraju w obszarach o gęstej zabudowie, a w rejonach o niskim zaludnieniu planowane są linie obsługujące regiony w stopniu nieadekwatnym do rzeczywistych potrzeb. Na przykład region mazurski o niskiej gęstości zaludnienia obsługiwany ma być przez szprychę łączącą Ostrołękę, Łomżę, Pisz i Giżycko, a także przez szprychę podlaską wiodącą po linii E75 (RailBaltica). W ocenie autora Mazury można obsłużyć poprzez przedłużenie szprychy olsztyńskiej do Giżycka. Pozwoliłoby to na zmniejszenie negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko naturalne. Zdaniem autora także szprycha łącząca CPK z Płockiem i Włocławkiem (tzw. CMK Północ) przebiega w pobliżu znaczących przyrodniczo terenów Puszczy Kampinoskiej. Z kolei linia z Lublina do Tomaszowa Lubelskiego przebiega po trudnym, wyżynnym terenie, także cennym przyrodniczo. Zdaniem autora potencjał ludnościowy Tomaszowa Lubelskiego nie stanowi uzasadnienia dla budowy

całkowicie nowej linii kolejowej. W ocenie autora budowa nowej infrastruktury może być zasadna jedynie w przypadku wydłużenia jej do granicy polsko – ukraińskiej i dalej, do Lwowa (z szerokością toru 1435 mm).

Szprychy mają zbiegać się w jednym punkcie, którym jest Centralny Port Komunikacyjny. Dlatego szczególnie istotny jest kształt węzła przy planowanym porcie lotniczym. Z dokumentów rządowych wynika, że dworzec ten ma być przelotowy. Oznacza to zupełnie nowy kształt sieci do lotniska niż dotychczas stosowany w Polsce. Stacje kolejowe na Lotnisku Chopina, w Porcie Lotniczym Lublin czy w Olsztynie – Szymanach mają charakter czołowy. Przelotowy charakter stacji i gwiazdzisty układ szprych CPK warunkują konieczność budowy dwupoziomowej stacji kolejowej, niestosowanej do tej pory w polskim budownictwie. Przelotowość stacji z kolei musi warunkować przemyślany układ łącznic pomiędzy liniami tak, aby zapewnić możliwość tworzenia maksymalnej liczby relacji bezpośrednich. Jest to niezwykle ważne z punktu widzenia kreowania siatki połączeń. Zdaniem autora kształt węzła powinien zostać dostosowany do zaprojektowanej siatki połączeń obsługujących CPK przez przewoźnika, który będzie dedykowany do obsługi Centralnego Portu Komunikacyjnego. Docelowy schemat układu węzła kolejowego CPK przedstawia rysunek 3.

Rys. 3. Docelowy układ węzła kolejowego CPK



Źródło: (<https://www.rynek>, 2019)

Centralny Port Komunikacyjny „Solidarność” zgodnie z rządowymi planami ma rozpocząć działalność w 2027 roku. Mając na uwadze zakres inwestycji głów-

nej i towarzyszących, protesty społeczne mieszkańców gminy Baranów, kapitałochłonność inwestycji i wciąż niepewne źródła jej finansowania, postawiona perspektywa terminowego otwarcia w 2027 roku jest zdaniem autora wątpliwa. Biorąc pod uwagę aspekt finansowy, konieczne będzie fazowanie planowanych inwestycji infrastrukturalnych w zakresie komponentu kolejowego. Etapem „zero” gotowym na dzień otwarcia CPK ma być nowa linia kolejowa łącząca Warszawę, CPK i Łódź. Prędkość maksymalna wynieść ma 250 km/h, a linia zasilana ma być prądem zmiennym o napięciu 25 kV, co ma stanowić rewolucję w systemie zasilania na polskiej sieci kolejowej. Oprócz tego w 2027 roku planowane jest do oddania przedłużenie Centralnej Magistrali Kolejowej do CPK wraz z wpięciem w nową linię Warszawa – Łódź, łącznicę do CPK z linii nr 1 oraz z linii nr 3. Łącznice mają umożliwiać możliwość uniwersalnego trasowania pociągów w każdym z kierunków. Taki kształt sieci w 2027 roku oznacza, że możliwe będzie szybkie połączenie największych ośrodków miejskich z CPK już w momencie rozpoczęcia działalności przez Centralny Port Komunikacyjny. Docelowy kształt sieci kolejowej zgodnie z rządowymi deklaracjami ma być gotowy w 2035 roku (Instytut Kolejnictwa, 2018, s. 8).

Centralny Port komunikacyjny, oprócz pasażerów lotniczych generować ma duży potok podróźnych, dla których CPK będzie miejscem pracy. Według szacunków Rady Ministrów CPK może być generatorem ruchu porównywalnym obecnie do Warszawy. W związku z tym należy zaplanować odpowiednio gęstą siatkę połączeń obsługujących CPK. Pociągi z Centralnego Portu Komunikacyjnego w różnych kierunkach będą odjeżdżały co kilka minut. Wątpliwość autora budzi w tym miejscu zdolność przepustowa polskiej infrastruktury. Obecnie nie ma na polskiej sieci systemu zarządzania ruchem kolejowym umożliwiającego wyprawianie pociągów w jednym kierunku częściej niż co 4 minuty.

Ponadto zastosowanie nowego systemu zasilania sieci trakcyjnej prądem zmiennym wymusi na przewoźnikach dojeżdżających do CPK obsługę portu lotniczego taborem wielosystemowym. W Polsce obecnie jest 30 takich pojazdów obsługujących ruch pasażerski. Jest to 10 lokomotyw EU44 i 20 elektrycznych zespołów trakcyjnych ED250. Wszystkie jednostki są w posiadaniu PKP Intercity S.A. Obsługa CPK wiąże się z koniecznością zakupu nowego taboru wielosystemowego. Z uwagi na cenę taboru, konieczny będzie jego zakup z dofinansowaniem ze środków budżetu państwa. Dlatego niemal pewne jest, że jedynym przewoźnikiem obsługującym CPK będzie PKP Intercity, spółka Skarbu Państwa. Przewoźnik oszacował, że obsługa nowego lotniska wygeneruje zapotrzebowanie na około 180 elektrycznych zespołów trakcyjnych. Mają one posiadać moduł autonomicznej odprawy bagażu i być przystosowane do szybkiej rekonfiguracji w celu dostosowania podaży miejsc do popytu. Zdaniem autora przewoźnik powinien skoncentrować się na przystosowaniu jednostek do szybkiej rekonfiguracji, a także zakupu zapasowych skrajnych członów, co umożliwi szybkie przywracanie jednostek do ruchu po ewentualnych kolizjach. W ocenie autora zabudowa modułu do autonomicznej odprawy będzie rozwiązaniem kosztownym z uwagi na brak

takich systemów na rynku, ponadto zajmie dodatkowe miejsce, które mogliby zająć podróżni. Nie do końca wyjaśnione wydają się być także kwestie prawne i możliwości izolacji bagażu od osób trzecich na etapie transferu bagażu z pociągu do lotniskowej sortowni. Koronnym argumentem świadczącym przeciwko pomysłowi montażu systemów automatycznej odprawy bagażu jest czas przejazdu, który ma być na tyle krótki, że podróżny może nie zdążyć nadać bagażu w pociągu, a już będzie dojeżdżał do portu lotniczego. W ocenie autora należy położyć szczególny nacisk na udogodnienia dla podróżnych na pokładzie pociągu takie jak, ciśnieniowo szczelne wnętrza, układ siedzeń warunkujący najwyższy komfort podróżowania czy umiejscowienie konwencjonalnych półek bagażowych.

Znaczenie komponentu kolejowego dla potencjału obronnego RP

Obronność kraju i transport kolejowy to dwie dziedziny, które istotnie są ze sobą powiązane. Wykorzystanie transportu kolejowego umożliwia szybki przerzut armii i sprzętu wojskowego. Dlatego wiele jednostek posiada własne bocznice kolejowe, które umożliwiają sprawne operacje załadunkowo – rozładunkowe. W istniejącej sieci kolejowej wyróżnia się linie znaczenia państwowego, które muszą być utrzymywane z uwagi także na interes obronny kraju (Rozporządzenie, 2013). Część linii kolejowych jest także remontowana i utrzymywana ze środków Ministerstwa Obrony Narodowej. Najczęściej są to linie drugorzędne, po których nie prowadzi się regularnego ruchu pasażerskiego czy towarowego, a linia istnieje głównie z uwagi na jej militarny charakter i znaczenie dla obronności kraju. Z podobnego powodu z funduszy przeznaczonych na obronność odnawiane są bocznice kolejowe prowadzące do jednostek wojskowych. Ze środków MON w 2018 roku wyremontowano linię nr 380 na odcinku Jankowa Żagańska – Sanice. Dzięki realizacji inwestycji możliwa będzie obsługa 4. Regionalnej Bazy Logistycznej z wykorzystaniem transportu kolejowego (Fischer, 2019).

Czy zatem inwestycje planowane w ramach komponentu kolejowego Centralnego Portu Komunikacyjnego wpłyną pozytywnie na poziom potencjału obronnego Polski? Na to pytanie trudno znaleźć odpowiedź w oficjalnych dokumentach rządowych. Kwestie znaczenia militarnego są w nich całkowicie pomijane. Nie oznacza to jednak, że nie są brane pod uwagę. Niejawny charakter planów wojskowych nie pozwala jednoznacznie wykluczyć tezy, że komponent kolejowy Centralnego Portu Komunikacyjnego pomija kwestie związane z obronnością państwa i koncentruje się jedynie wokół komercyjnego przewozu cywilów. Należy zauważyć, że budowa nowej infrastruktury kolejowej może istotnie wpłynąć na zdolność systemu obronnego państwa do szybszego reagowania i przemieszczania wojsk. Jednak sukces tego przedsięwzięcia z punktu widzenia przydatności dla systemu obronnego państwa w ocenie autora zależy od trzech aspektów.

Pierwszym z nich jest powiązanie nowej infrastruktury kolejowej z istniejącymi obiektami kolejowej infrastruktury punktowej, a także jednostkami wojsko-

wymi. Planowana budowa 1300 km linii może okazać się bezużyteczna z punktu widzenia potencjału obronnego w przypadku braku wpięcia istniejących bocznic jednostek wojskowych i linii prowadzących do nich do nowo budowanej infrastruktury.

Kolejny aspekt to budowa nowych bocznic i linii prowadzących do jednostek wojskowych. Komponent kolejowy CPK zakłada budowę ok. 1600 km nowych linii kolejowych w Polsce. Oznacza to, że kolej może znacznie zbliżyć się do jednostek nieposiadających obecnie w pobliżu dostępu do jakiegokolwiek infrastruktury kolejowej. Możliwości realizacji inwestycji kolejowych związanych z CPK dla potencjału obronnego będą miały duże znaczenie pod warunkiem synchronizacji inwestycji związanych z dobudową bocznic łączących jednostki wojskowe z budowaną infrastrukturą.

Trzecim z aspektów mających wpływ na znaczenie realizacji komponentu kolejowego dla potencjału obronnego kraju jest aspekt techniczny związany z realizacją przewozów wojska. Uszczegółowiając, zmiana systemu zasilania sieci trakcyjnej z prądu stałego na prąd zmienny może nieść za sobą ryzyko związane z organizacją przewozu wojsk na nowo wybudowanych odcinkach. Aby po takiej linii możliwy był transport wojska konieczne jest zastosowanie lokomotywy wielosystemowej, przystosowanej do prowadzenia pociągów na liniach o różnych systemach zasilania. Obecnie liczba takich lokomotyw na terenie kraju jest bardzo ograniczona. PKP Intercity dysponuje 10 takimi lokomotywami, a przewoźnik towarowy PKP Cargo w swojej flocie ma 20 takich pojazdów. W przypadku braku inwestycji w tabor wielosystemowy, pociągi wojskowe musiałyby być prowadzone lokomotywami spalinowymi. Z uwagi na konieczność ogrzewania wagonów osobowych dla żołnierzy, lokomotywy te musiałyby być wyposażone w sprzęgi wysokiego napięcia zapewniające możliwość zasilania wagonów. Z uwagi na postępującą elektryfikację linii kolejowych oraz marginalizację linii niezelektryfikowanych, obecnie w Polsce takich lokomotyw z każdym rokiem jest coraz mniej.

Podsumowując, realizacja komponentu kolejowego CPK może mieć pozytywny wpływ na wzrost potencjału obronnego kraju. Muszą jednak zaistnieć ku temu sprzyjające okoliczności dające efekty synergii w postaci inwestycji realizowanych ze środków Ministerstwa Obrony Narodowej. Istnieje także szereg zagrożeń powodujących, że wielomiliardowe inwestycje mogą nie mieć większego znaczenia w przypadku konieczności prowadzenia działań o charakterze militarnym.

Podsumowanie

Centralny Port Komunikacyjny to przedsięwzięcie warte wiele dziesiątków miliardów złotych. Jego realizacja w krótkim czasie jest wręcz niemożliwa z uwagi na wielkość nakładów i złożoność inwestycji. Zdaniem autora budżet państwa obecnie nie jest w stanie udźwignąć realizacji inwestycji w pełnym zakładanym kształcie. Szereg zagrożeń stoi także przed realizacją komponentu kolejowego

CPK. Oprócz finansów, są to kwestie związane ze środowiskiem naturalnym, tempem robót budowlano – modernizacyjnych czy koniecznością zakupu całkowicie nowego taboru do obsługi nowych linii kolejowych. Bezspornym jest fakt wyczerpującej się przepustowości warszawskiego Lotniska Chopina. Dlatego należy podjąć działania w celu przeniesienia ruchu lotniczego w inne miejsce. W ocenie autora kierunek rozwoju powinien zostać oparty na istniejącej już infrastrukturze wraz z możliwością jej rozwoju. Dlatego bardzo dobrym, w ocenie autora, miejscem na Centralny Port Lotniczy powinien być istniejący Port Lotniczy Modlin. Centralny Port Komunikacyjny powinien zdaniem autora zaspokajać potrzeby rynku lotniczego w Polsce, a nie tworzyć aspiracje do stworzenia z Polski mocarstwa na światowym rynku lotniczym. Kierunek obrany przez rząd może doprowadzić do tego, że wybudowane za miliardy złotych lotnisko i prowadzące do niego linie kolejowe i drogi będą bezużyteczne, bo ruch w Centralnym Porcie Komunikacyjnym nie przekroczy znacznie liczby odprawianych podróży na Lotnisku Chopina.

Nowa infrastruktura kolejowa wybudowana w ramach komponentu kolejowego CPK może mieć istotne znaczenie dla potencjału obronnego kraju. Muszą jednak zaistnieć ku temu czynniki sprzyjające w postaci inwestycji towarzyszących realizowanych z innych środków niż budowa nowych linii mające na celu spięcie nowej sieci z istniejącymi jednostkami wojskowymi. Na podstawie powyższych rozważań zdaniem autora hipoteza badawcza została **częściowo potwierdzona**, a **cel artykułu został osiągnięty**.

Bibliografia

- Derewienko, E. (2019). *Znamy członków zarządu spółki CPK*, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/znamy-czlonkow-zarzadu-spolki-cpk-sp-z-oo-4932.html> (dostęp dn. 17.04.2019).
- Fiszer, K. (2019). *MON wyremontuje linię Zebrzydowa – Żagań*, <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/mon-wyremontuje-linie-zebrzydowa--zagan-90215.html> (dostęp dn. 25.04.2019).
- https://www.rynek-lotniczy.pl/img/20180705083600cpk4.jpg_678-443.jpg (dostęp dn. 23.04.2019).
- Instytut Kolejnictwa. (2018). *Ekspertyza dotycząca komponentu kolejowego koncepcji Centralnego Portu Komunikacyjnego*. Warszawa: Instytut Kolejnictwa.
- MON. (2009). *Strategia Obronności Rzeczypospolitej Polskiej. Strategia Sektorowa do Strategii Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*. Warszawa: MON.
- Rozporządzenie (2013) Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz.U. 2013 poz. 569).

- Studium (2006), *Assesment of Interministerial and Interdisciplinary Report of the location fort the Central Airport in Poland.*
- Uchwała (2017a) Rady Ministrów nr 173/2017 z dnia 7 listopada 2017 roku *w sprawie przyjęcia Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej.*
- Uchwała (2017b) *Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej*, załącznik do uchwały nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 roku.
- Urząd Lotnictwa Cywilnego. (2018a). *Dynamiczny rozwój przewozów lotniczych w Polsce w 2017 roku.* Warszawa: Urząd Lotnictwa Cywilnego. <http://www.ulc.gov.pl/pl/247-aktualnosci/4374-dynamiczny-rozwoj-przewozow-lotniczych-w-polsce-w-2017-roku> (dostęp dn. 11.04.2019).
- Urząd Lotnictwa Cywilnego. (2018b). *Liczba obsłużonych pasażerów oraz wykonanych operacji w ruchu krajowym i międzynarodowym – regularnym i czarterowym w latach 2016-2018.* Warszawa: Urząd Lotnictwa Cywilnego.
- Ustawa (2018) z dnia 10 maja 2018 roku *o Centralnym Porcie Komunikacyjnym* (Dz.U. 2018 poz. 1089).
- Walków, M. (2019). *Lotnisko Chopina do rozbudowy. Będą utrudnienia dla pasażerów i mieszkańców*, <https://businessinsider.com.pl/firmy/arzadzanie/rozbudowa-lotniska-chopina-by-zwiekszyc-przepustowosc/y8n8j78> (dostęp dn. 17.04.2019).