

KOMPONENT KOLEI DUŻYCH PRĘDKOŚCI W KONCEPCJI BUDOWY CPK 2017-2020

Juliusz Engelhardt

Prof. dr hab., Uniwersytet Szczeciński, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej,
e-mail: juliusz.engelhardt@usz.edu.pl

Streszczenie. W artykule wskazano na projekty budowy w Polsce nowych linii kolejowych dużych prędkości, które związane są z koncepcją budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) w Baranowie pod Warszawą oraz z międzynarodowym projektem linii dużych prędkości Rail Baltica łączącej Kraje Bałtyckie z Europą Zachodnią przez Polskę. Omówiono również genzę projektów kolei dużych prędkości w Polsce, mających swoje źródło w pierwszych pracach studialnych z lat dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia. W końcowej części artykułu zawarte są uwagi krytyczne odnośnie aktualnych projektów polskiej polityki transportowej w zakresie kolei dużych prędkości związanych z planami budowy CPK. W szczególności podkreślono zasadność budowy nowej linii KDP Y, zgłaszając jednocześnie kilka istotnych zastrzeżeń, między innymi co do ograniczenia zasięgu nowej linii Y po stronie zachodniej do Pleszewa na kierunku poznańskim i do Wieruszowa na kierunku wrocławskim, zamiast konsekwentnego wprowadzenia tej linii do centrum Poznania i Wrocławia. Ponadto w przypadku podjęcia budowy nowej linii dużych prędkości CMK Północ zgłoszono postulat odmiennego wytrasowania jej przebiegu, ażeby linia ta nie omijała aglomeracji toruńsko - bydgoskiej. Ponadto zgłoszono szereg uwag krytycznych do projektowanych odcinkowo fragmentów linii dużych prędkości.

Słowa kluczowe: polityka transportowa, rozwój kolei w Polsce, Koleje Dużych Prędkości

Wprowadzenie

Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) w Baranowie (30 km od centrum stolicy) jest deklarowanym projektem strategicznym rządu już od 2017 r., jakkolwiek w podstawowym dokumencie polityki transportowej pod nazwą „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” (dalej: SZRT 2030) projekt ten został uwzględniony w 2019 r.¹ W dokumencie SZRT 2030 podkreślono, że centralne położenie Warszawy, zarówno w kraju, jak i względem całej Europy Środkowej, stanowi uzasadnienie dla zlokalizowania w jej bezpośredniej bliskości dużego intermodalnego centrum tranzytowego dla pasażerów i towarów przewożonych drogą lotniczą. Warszawa ma największy obszar metropolitalny spośród wszystkich takich obszarów w „nowych” krajach Unii Europejskiej. Z ponad 3,3 mln mieszkańców w Europie Środkowo-Wschodniej ustępuje nieznacznie jedynie Kijowowi. Warszawa jest również najsilniejszym ośrodkiem gospodarczym

¹ Załącznik do Uchwały 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, s. 97-98.

w całym regionie. Dodatkowym jej atutem jest bliskość aglomeracji łódzkiej, zamieszkałej przez ponad 1 mln mieszkańców, będącej miejscem specjalnej strefy ekonomicznej, siedzibą licznych krajowych i międzynarodowych zakładów produkcyjnych. Krajowy systemem transportu kolejowego, oparty o węzeł CPK, będzie stanowił atrakcyjną alternatywę dla transportu drogowego. Aby uzyskać taki efekt konieczne jest spełnienie wymogów infrastrukturalnych, organizacyjnych oraz taborowych.

W celu wzmocnienia spójności kraju pożądanym standardem jest połączenie CPK z każdą z głównych aglomeracji Polski, z wyjątkiem Szczecina, w czasie do 2,5 godziny (w okresie startowym), a docelowo w czasie do 2 godzin, z prędkością handlową podróży nie mniejszą niż 140 km/h. Ponadto system oparty o CPK zapewni integrację w jeden organizm aglomeracyjny Warszawy i Łodzi.² Zgodnie z przyjętym harmonogramem, zakończenie podstawowego procesu inwestycyjnego CPK powinno nastąpić do 2027 r. Dodatkowo zakłada się, że prace w zakresie dalszej rozbudowy kluczowego dla Polski projektu multimodalnego, jakim będzie CPK, w tym komponent kolejowy, będą trwały do 2035 r.³ Koncepcja zakłada koszty komponentu lotniczego w wysokości 16-19 mld zł (w oparciu o koszty wzniesienia porównywalnych portów lotniczych na świecie), zaś koszty komponentu kolejowego bezpośrednio związanego z obsługą węzła w wysokości 8-9 mld zł a komponentu drogowego od 1,8 mld zł do 6,9 mld zł. Łącznie realizacja podstawowych założeń budowy CPK, przy założeniu najszerszego zakresu prac, zawiera się w przedziale 30,9-34,9 mld zł.⁴ Oprócz inwestycji kolejowych bezpośrednio związanych z budową CPK, budowa infrastruktury dla krajowego systemu przewozów dalekobieżnych wymagać będzie inwestycji w nowe sieci kolejowe i nowe odcinki linii kolejowych o szacunkowej wartości 40 mld zł oraz modernizacji części istniejących linii.⁵

Założenia ogólne komponentu kolei dużych prędkości

Wprawdzie deklaracja budowy CPK w obowiązującym dokumencie polskiej polityki transportowej datuje się na wrzesień 2019 r., ale podstawowe dokumenty odnośnie tego projektu zostały przyjęte wcześniej. W listopadzie 2017 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę nr 173/2017 odnośnie budowy nowego lotniska centralnego⁶, natomiast w maju 2018 r. Sejm uchwalił ustawę określającą sposób zarządzania programem budowy CPK⁷. W załączniku do uchwały nr 173/2017 znalazły się szerokie odniesienia do niezbędnych projektów w zakresie infrastruktury

² Tamże.

³ Tamże.

⁴ Tamże.

⁵ Tamże.

⁶ Uchwała nr 173/2017 Rady Ministrów 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

⁷ Ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym – Dz. U. z 2018 r., poz. 1089

tury kolejowej, związanej z obsługą nowego lotniska. Przewidziano, bowiem że po uruchomieniu CPK w 2027 r. - termin ten, uwzględniając zaawansowanie prac nad projektem na koniec 2020 r., wydaje się mało realny - port 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.⁸ 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.⁹ 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 późniejsze podniesienie tych prędkości (do 300-350 km/h).¹⁰ Natomiast wszystkie pozostałe w łączniki zapewniające skomunikowanie CPK z poszczególnymi częściami Polski - na terenach o nieskomplikowanej rzeźbie terenu budowane będą w standardzie geometrycznym umożliwiającym docelowo uruchomienie przewozów z prędkościami 250 km/h lub więcej - nawet, jeśli początkowo powstawać będą, jako odcinki jednotorowe.¹¹

Sieć kolejowa obsługująca CPK powinna być rozwijana etapowo. Założono, iż w pierwszej kolejności wybudowane będą odcinki niezbędne do funkcjonowania CPK oraz poprawiające geometryczne przebiegi linii prowadzących do głównych ośrodków i obszarów kraju. Na tym etapie sieć obsługująca CPK składać się będzie z nowych odcinków sieci oraz odcinków istniejącej infrastruktury, które zostaną wyremontowane lub przebudowane w stopniu pozwalającym na maksymalne wykorzystanie ich warunkowanych geometrią linii możliwości w zakresie osiągniętych prędkości, co w szczególności dotyczy Centralnej Magistrali Kolejowej, gdzie będzie się dążyć do osiągnięcia parametru prędkości maksymalnej 250 km/h. W następnym etapie - w miarę rozwoju popytu - część odcinków sieci konwencjonalnej modernizowana będzie do prędkości konstrukcyjnej 200 km/h lub wyższej, a odcinki, których przebudowa na takie prędkości jest niemożliwa, będą dublowane powstającymi etapowo nowymi odcinkami linii dużych prędkości, co w szczególności dotyczy tras pokrywających się z przebiegiem projektu KDP Y.¹²

⁸ Załącznik do uchwały Rady Ministrów 173/2017, s. 56.

⁹ Tamże, s. 64.

¹⁰ Tamże, s. 67.

¹¹ Tamże.

¹² Tamże.

Etapy budowy linii kolejowych dużych prędkości

Projekt budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z komponentami kolejowym i drogowym, został rozłożony na trzy etapy: etap „zerowy” oraz pierwszy i drugi.

W etapie „zerowym” założono realizację inwestycji bezpośrednio związanych z CPK, tj. budowę samego obiektu Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz niezbędne do uruchomienia przewozów fragmenty torów dróg i torów kolejowych. Etap ten zakłada zbudowanie węzła i bezpośrednich łączników umożliwiających szybki dojazd/wyjazd z węzła na linie kolejowe na kierunki południkowe oraz równoleżnikowe zarówno dla pociągów międzyregionalnych, regionalnych, jak i aglomeracyjnych, jak również wybudowanie nowej linii kolejowej Warszawa - CPK - Łódź Fabryczna, po wytrasowanej już w przeszłości linii KDP Y”, z uwzględnieniem samego Baranowa.¹³

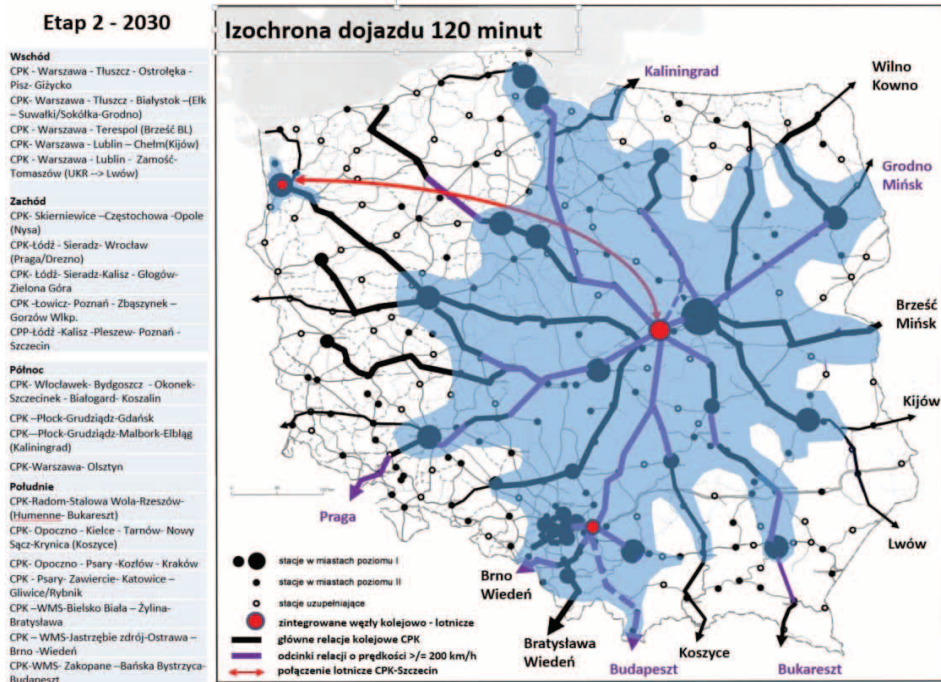
Efektom realizacji pierwszego etapu - zgodnie z przyjętymi założeniami miałyby on być zakończony w latach 2025 – 2027 - powinna być przebudowa krajowego systemu przewozów pasażerskich, który w założeniach powinien funkcjonować według modelu „piasta - szprychy” (ang. Hub & Spoke)¹⁴, a także włączenie CPK do systemu transportu aglomeracyjnego Warszawy i Łodzi¹⁵ oraz uruchomienie transportu metropolitalnego wykorzystującego CPK i integrującego w jeden układ Warszawę, Łódź i CPK z zapewnieniem maksymalnie dobrych połączeń kolejowych z innymi kluczowymi miastami. W tym etapie, oprócz modernizacji linii konwencjonalnych do parametru 160 km/h miałyby być zakończona modernizacja lub budowa następujących odcinków składających się na polskie Koleje Dużych Prędkości:

- odcinek południowy linii E 65 (Centralna Magistrala Kolejowa), do prędkości 250 km/h,
- odcinek linii E 75 Warszawa-Białystok, do prędkości 200 km/h,
- nowy odcinek KDP Sieradz-Wieruszów, z prędkością maksymalną 250 km/h,
- nowy odcinek KDP Kalisz - Pleszew, z prędkością maksymalną 250 km/h,
- nowy odcinek Nakło nad Notecią - Okonek, z prędkością maksymalną 200 km/h.

¹³ Ostateczne parametry tej linii mają być ustalone w okresie późniejszym, ale ze wstępnych założeń wynika, że będzie to linia z maksymalną prędkością, co najmniej 250 km/h

¹⁴ Ogółem, model „piasta – szprychy” w ramach komponentu kolejowego CPK przewiduje modernizację oraz budowę nowych linii kolejowych lub ich odcinków o łącznej długości ok. 1600 km, z czego ponad 900 km będą stanowiły linie konwencjonalne. Projekty modernizacji i budowy nowych odcinków linii konwencjonalnych, w ramach tzw. „szprych” w liczbie 12 nie są omawiane w tym artykule.

¹⁵ Zakłada się, że czas podróży pomiędzy CPK a centrum Warszawy będzie wynosił 15 minut, a pomiędzy CPK i centrum Łodzi 25 minut.



Rys 1. Izochrona dojazdu 120 minut do CPK oraz główne relacje, w tym odcinki linii kolejowych o prędkości 200 km/h lub więcej - etap drugi

Źródło: Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarności - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej, załącznik 3 do uchwały Rady Ministrów 173/2017.

Kolejne nowe odcinki linii dużych prędkości mają być budowane - zgodnie z założeniami - w etapie drugim programu, w latach 2025 - 2035. Wybudowane nowe linie dużych prędkości oraz istniejące linie konwencjonalne zmodernizowane do prędkości 200 km/h będą tworzyły, według twórców programu, sieć polskich linii KDP służącą realizacji funkcji dowozowych i odwozowych względem CPK dla większości terytorium Polski w czasie do 2 godzin, a także sieć służącą międzynarodowym powiązaniom transportowym Polski - zob. rys. 1.

Zgodnie z oznaczeniami na rysunku sieć KDP w Polsce po 2030 r. (oznaczona kolorem fioletowym), oprócz odcinków zbudowanych w etapie „zerowym” i pierwszym, miałyby tworzyć następujące linie kolejowe lub ich odcinki:

- CMK północ: CPK - Płock – Włocławek - Grudziądz - Tczew - Gdańsk, prędkość maksymalna 250 km/h,
- E 65 północ, odcinek Warszawa - Działdowo, prędkość maksymalna 200 km/h,
- nowe odcinki linii kolejowych dla obsługi relacji przewozowej CPK - Rzeszów: CPK - Warka, Radom - Ostrowiec Świętokrzyski oraz Stalowa Wola - Rzeszów, prędkość maksymalna 200 km/h,
- nowy odcinek odgałęziający się od CMK, częściowo po istniejących śladzie, Opoczno - Kielce, prędkość maksymalna 200 km/h,

- przedłużenie zmodernizowanej do prędkości 250 km/h w pierwszym etapie CMK na południe do aglomeracji krakowskiej, odcinek Katowice - Kraków,¹⁶
- nowy odcinek linii kolejowej Łódź - Sieradz - Kalisz, w śladzie KDP „Y” oraz odcinek Ligota - Czernica, jako uzupełnienie wybudowanych w etapie pierwszym odcinków nowych linii KDP (Sieradz - Wieruszów i Kalisz - Pleszew) prędkość maksymalna 250 km/h,¹⁷
- nowe transgraniczne odcinki KDP: Wałbrzych - Lubawka (kierunek Praga), Czechowice Dziedzice - Zebrzydowice (kierunek Ostrawa, Brno), Rzeszów - Sanok (kierunek Bukareszt), prędkość maksymalna 200 km/h.

Łączna długość przewidywanych do wybudowania nowych linii kolejowych dużych prędkości w ramach projektu budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego w perspektywie do 2035 r. wynosi 670 km.

W cytowanym dokumencie oficjalnej polityki transportowej państwa z września 2019 r. znalazło się potwierdzenie wszystkich inwestycji związanych z budową nowych linii i odcinków KDP w formie zapisu: „Planowana modernizacja, rozbudowa i rewitalizacja sieci linii kolejowych oparta będzie w przeważającej mierze, na realizacji inwestycji zlokalizowanych na transeuropejskiej sieci transportowej TEN - T oraz koncepcji budowy CPK, w której ważną rolę odegra transport kolejowy”¹⁸ i dalej: „W ramach planów dalszej modernizacji polskiego systemu infrastruktury kolejowej ... opracowane zostaną dokumentacje techniczne dla realizacji nowych odcinków linii kolejowych budowanych w standardzie linii dużych prędkości związanych z obsługą CPK, których realizacja planowana jest w latach 2020 - 2030”¹⁹ W dokumencie znalazła się też mapa przewidywanych do osiągnięcia w 2030 r. prędkości na polskich liniach kolejowych – zob.: rys. 2, która potwierdza przebiegi wszystkich linii kolejowych dużych prędkości planowanych do budowy lub modernizacji w ramach koncepcji budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego z jednym, wyjątkiem. Chodzi o to, że linia KDP Y Warszawa - Łódź - Poznań /

¹⁶ Na rysunku 1, jako projekt fakultatywny (przerzywana linia) oznaczono linię dużych prędkości będącą odgałęzieniem z CMK w kierunku Zakopanego i dalej przez Słowację do Budapesztu. Byłby to nowy odcinek linii kolejowej (częściowo w śladzie istniejących linii) o długości 98 km dedykowany pasażerskim pociągom dużych prędkości prowadzący od Małopolsko - Śląskiego węzła na skrzyżowaniu przedłużonej CMK i nowej linii Katowice - Kraków biegnący przez Wadowice, Suchą Beskidzką, Chabówkę, Nowy Targ do Zakopanego i dalej tunelem pod Tatrami, jako element 200 kilometrowej nowej linii przez Słowację (Liptowski Mikulasz, Zwolen) do Budapesztu, w przypadku, gdyby ustanowiono nowy korytarz transportu międzynarodowego Bałtyk - Morze Czarne, przez Polskę - Słowację - Węgry - Rumunię, o co Polska od pewnego czasu zabiega, zob.: Koncepcja ..., op. cit., załącznik 3.

¹⁷ Uzupełnienie nową linią kolejową o prędkości 250 km/h umożliwi skrócenie czasów podróży między CPK a Szczecinem, Poznaniem, Zieloną Górą i Wrocławiem. W relacji do Poznania umożliwi ruch pociągów ze stałą prędkością 250 km/h od CPK do Pleszewa, czyli na ponad 70% długości trasy, pozostały odcinek linii Pleszew - Jarocin i dalej do Poznania ma być zmodernizowany do prędkości 160 km/h. W relacji do Zielonej Góry umożliwi ruch pociągów ze stałą prędkością 250 km/h od CPK do Kalisza, czyli na ponad 45% długości trasy, pozostałe odcinki linii kolejowych do Zielonej Góry będą zmodernizowane do prędkości 160 km/h. W relacji do Wrocławia umożliwi ruch pociągów ze stałą prędkością 250 km/h od CPK do Wieruszowa, a dalej od Ligoty do Czernicy, czyli na blisko 70% długości trasy, pozostałe odcinki zmodernizowane będą do prędkości 160 km/h, zob.: Koncepcja ..., op. cit., załącznik 3.

¹⁸ Tamże, s. 76.

¹⁹ Tamże, s. 79.

Wrocław została wytrasowana w całości, a więc do punktów końcowych w Poznaniu i Wrocławiu, co oznacza powrót - wprawdzie w sposób pośredni i tylko w formie graficznej - do koncepcji linii KDP Y z 2008 r., jedynie z korektą jej przebiegu, podczas gdy w ramach koncepcji budowy CPK linię KDP Y ograniczono do Wieruszowa w kierunku do Wrocławia i do Pleszewa w kierunku do Poznania.



*Przewidywane prędkości w roku 2030, uwzględniające inwestycje do roku 2023 oraz zakresy planowanych obecnie prac przygotowawczych do perspektywy 2021-2027. Mapa obejmuje odcinki linii kolejowych uwzględnionych w uchwale nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarności - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej

Źródło: Opracowanie Ministerstwo Infrastruktury, Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu, 2018 r.

Rys. 2. Przewidywane prędkości linii kolejowych w roku 2030, uwzględniające inwestycje do roku 2023 oraz zakresy planowanych obecnie prac przygotowawczych do perspektywy UE 2021 – 2027.

Źródło: Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, op. cit. s. 78.

W styczniu 2020 r. został opublikowany dokument pod nazwą Strategiczne Studium Lokalizacyjne Centralnego Portu Komunikacyjnego²⁰, gdzie szczegółowo wyspecyfikowano wszystkie nowe linie kolejowe lub ich odcinki przewidziane

²⁰ Publikacja: www.cpk.gov.pl

do budowy oraz odcinki linii kolejowych przewidziane do modernizacji w układzie ciągów przewozowych, co potencjalnie odpowiada wykazowi kolejowych Inwestycji Towarzyszących, który przewidziany jest do określenia w rozporządzeniu Rady Ministrów na podstawie ustawy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym.

Dla realizacji projektu budowy CPK Skarb Państwa na mocy przywoływanej ustawy z 10 maja 2018 r. utworzył spółkę celową pod nazwą Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. (spółka CPK). Zadaniem spółki jest przygotowanie i realizacja programu wieloletniego Centralnego Portu Komunikacyjnego obejmującego budowę nowego lotniska centralnego dla Polski oraz koordynacja i realizacji inwestycji towarzyszących, w tym nowej sieci linii kolejowych, dróg ekspresowych, autostrad i pozostałej infrastruktury przesyłowej. W odniesieniu do tzw. komponentu kolejowego w styczniu 2019 r. uzgodniono z zarządcą infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., że:²¹

- spółka CPK odpowiadać będzie za budowę nowych linii kolejowych w ramach projektu,
- spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odpowiadać będzie za modernizację istniejących linii kolejowych, którymi zarządza.

Ze względów pragmatycznych uwzględniono wyjątki od powyższej zasady w myśl, których PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odpowiadać będzie również za budowę nowych odcinków w ramach projektów obecnie przygotowywanych oraz o niewielkiej długości, stanowiących uzupełnienie istniejącej sieci.²² Podział na zadania realizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz spółkę CPK w odniesieniu do kolejowych Inwestycji Towarzyszących całemu projektowi budowy CPK przedstawia rys. 3.

W kontekście analizy planów kolei dużych prędkości w ramach projektu CPK należy rozpatrywać również planowane inwestycje związane z projektem Rail Baltica, ponieważ odcinki polskich linii kolejowych włączonych do tego projektu są jednocześnie zaliczone do głównych relacji kolejowych CPK. Projekt budowy nowej linii kolejowej normalnotorowej łączącej Tallin, Rygę, Kowno, przez Białystok i Warszawę z Berlinem zrodził się, jako inicjatywa Krajów Bałtyckich w 2008 r., będąca uzupełnieniem planowanego wówczas połączenia drogowego tych krajów z Europą Zachodnią Via Baltica. W 2013 r. projekt wszedł w skład nowego korrytarza Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN - T Morze Północne - Morze Bałtyckie. Obecnie projekt Rail Baltica jest uznawany, jako jeden z najważniejszych priorytetów Komisji Europejskiej. Kraje Bałtyckie nadały również wysoki priorytet budowie nowej linii kolejowej przyjmując, że docelowo będzie to linia KDP normalnotorowa dwutorowa, o ruchu mieszanym z prędkością maksymalną 249 km/h. W październiku 2014 r. utworzono spółkę RB Rail, która, należąc w równych częściach do kolei litewskich, łotewskich i estońskich, jest odpowiedzialna za realizację inwestycji. Spółka ta w październiku 2015 r. oddała do użytku

²¹ Źródło: Strategiczne Studium ..., op. cit., s. 33.

²² Tamże.

pierwszy odcinek normalnotorowy Rail Baltica, od granicy z Polską do Kowna, o długości 123 km.



Rys. 3. Kolejowe Linijowe Inwestycje Towarzyszące na tle sieci TEN – T z podziałem na zadania realizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz spółkę CPK

Źródło: Strategiczne Studium ..., op. cit., s. 33.

W początkowej fazie projektu Rail Baltica strona polska deklarowała, że w skład projektu Rail Baltica będą wchodzić:

- odcinek linii E 75 Warszawa - Białystok,
- odcinek linii nr 38 Białystok - Ełk,²³
- odcinki linii nr 41, 39 i 51 Ełk - Olecko - Suwałki - Trakiszki - granica państwa.

Deklarowano również, że pierwszy z wymienionych odcinków będzie dostosowany po modernizacji do prędkości maksymalnej 160 km/h z możliwością jej podwyższenia do 200 km/h, oraz że odcinek z Białegostoku do Ełku będzie miał dobudowany drugi tor i znacząco podwyższoną prędkość maksymalną do 160 km/h. Natomiast odcinek od Ełku do granicy polsko - litewskiej oprócz dobudowy drugiego toru zostanie zelektryfikowany z tym, że podniesienie na nim

²³ Początkowo rozważano przebieg Rail Baltica dalszymi odcinkami E 75 Białystok - Sokółka - Suwałki, ale w wyniku konsultacji społecznych ostatecznie odstąpiono od tego wariantu.

prędkości maksymalnej do 160 km/h będzie wymagało wytyczenia w dużej części nowego przebiegu, uwzględniającego łącznicę omijającą Olecko.

Wydaje się, że deklaracje w zakresie parametrów modernizacji polskich odcinków Rail Baltica, zwłaszcza w okresie po oddaniu pierwszego odcinka tej linii granica z Polską - Kowno oraz deklaracji rządu litewskiego, że przystąpi po 2021 r. do budowy odcinka uzupełniającego Kowno - Wilno, normalnotorowego, z prędkością maksymalną 249 km/h, okazały się z punktu widzenia Komisji Europejskiej niewystarczające. Przewidywalnie wskutek nacisków Komisji, która silnie popiera projekt Rail Baltica²⁴ w końcu 2019 r. pojawiły się nowe deklaracje, że dla odcinka Białystok - Elk trwa obecnie opracowanie dokumentacji projektowej do zakładanej prędkości maksymalnej 200 km/h, natomiast dla odcinka Elk - Suwałki - granica państwa trwa analiza uzupełniającego studium wykonalności do prędkości maksymalnej w trzech wariantach, tj. 160 km/h, 200 km/h i 250 km/h, przy czym na obu odcinkach planuje się zakończenie robót w latach 2023 - 2027.²⁵ Gdyby, zatem te plany zostały zrealizowane, to na mapie kolejowej Polski pojawiłyby się nowe odcinki KDP, czyli zmodernizowany do prędkości 200 km/h odcinek Białystok - Elk wraz z obwodnicą Białegostoku oraz praktycznie zbudowany od nowa odcinek Elk - Trakiszki - granica państwa.

Geneza projektów budowy polskich KDP

Wprawdzie w pierwszych latach okresu transformacji gospodarczej nie istniały ku temu warunki, ale nie ulega wątpliwości, że na obecnym etapie rozwoju gospodarczego Polska powinna rozpocząć budowę własnej sieci linii kolejowych dużych prędkości, za czym przemawiają argumenty o charakterze ogólnocywilizacyjnym, gospodarczym i transportowym, ale także argumenty związane z ograniczaniem kosztów zewnętrznych transportu, takie jak między innymi: ograniczanie wypadkowości w transporcie i jej negatywnych skutków, ograniczanie emisji szkodliwych substancji do atmosfery - w szczególności CO² - czy ograniczanie hałasu transportowego. Szersze omawianie tej argumentacji wymagałoby odrębnego opracowania, podobnie jak kontrargumentacja, co do twierdzenia, że Polski nie stać na budowę kolei dużych prędkości. Nie ulega też wątpliwości, że wiele środowisk naukowych, kolejowych i gospodarczych popiera ideę budowy polskich KDP, a sam autor zalicza siebie również do tej grupy. Co więcej, autor uważa, iż zawieszenie głównych prac przygotowawczych do realizacji projektu budowy nowej linii KDP Y ogłoszone w grudniu 2011 r. było poważnym błędem rządzącej wówczas Plat-

²⁴ Konsekwencja Komisji w sprawie forsowania projektu Rail Baltica nie jest jednak pełna. Należy zauważyć, iż elementem składowym tego projektu jest również połączenie Poznań - Berlin, w skład którego wchodzi odcinek trans-graniczny po stronie niemieckiej, tj. odcinek granica z Polską - Berlin. Zgodnie z założeniami całego projektu, odcinek ten powinien być zmodernizowany lub zbudowany do standardu dużych prędkości, ale strona niemiecka dotychczas nie zgłosiła zamiaru realizacji tej inwestycji.

²⁵ Projekty strategiczne dla Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., referat zarządu spółki na konferencję „Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w transporcie szynowym” - NOVKOL 2019, Zakopane, 4 - 6 grudnia 2019 r.

formy Obywatelskiej, a sama decyzja miała charakter koniunkturalno - woluntarystyczny.

Kreśląc dalej uwagi krytyczne odnośnie komponentu kolei dużych prędkości w ramach projektu budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego autor, nie będąc specjalistą w zakresie transportu lotniczego, pozostawia na boku szereg argumentów krytycznych negujących w ogóle zasadność lub podkreślających nierealność budowy CPK według aktualnych planów rządowych. Jest to, bowiem zagadnienie złożone, ale mające również ściśle polityczne konotacje. O idei budowy centralnego lotniska w okolicach Warszawy dyskutuje się w Polsce od lat, wskazując różne lokalizacje oraz podkreślając konieczność połączenia tegoż lotniska z nowoczesną siecią kolejową i drogową.

Układ polskiej sieci kolejowej ma charakter krzyżowy, a główne potoki pasażerskie koncentrują się w osi północ - południe oraz wschód - zachód, przechodząc do i z lub tranzytem przez Warszawę. To właśnie z tego powodu budowniczowie linii CMK już na etapie projektowania uwzględnili parametry umożliwiające jej 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) i w dalszej przyszłości przewidywali przedłużenie tej linii z Warszawy, po wschodniej stronie Wisły, przez Wyszogród, Płock i Brodnicę do Gdańska, z odgałęzieniem do Olsztyna. Dla tego projektu przyjęła się środowiskowa nazwa Północna CMK. Również koncepcja budowy linii kolejowej dużych prędkości w układzie wschód-zachód jest dyskutowana w Polsce od wielu lat. Po rozpoczęciu transformacji, pierwsze prace nad programem polskich KDP rozpoczęto już w latach 1990-1991²⁶ i już wówczas planowano, że w latach 2010 - 2030 zostaną wybudowane dwie nowe linie kolejowe dużych prędkości, a mianowicie:²⁷

- 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 (Korytów na CMK) - Płock - Gdańsk; o długości 371 km, przystosowana do prędkości 300 km/h, tylko dla ruchu pasażerskiego.

Do pierwszego z wymienionych projektów nawiązywała uchwała nr 276/2008 Rady Ministrów z 19 grudnia 2008 r. zawierająca w załączniku „Program budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce”²⁸ (projekt KDP Y), z tym, że koncepcję E 20 bis z lat dziewięćdziesiątych zmodyfikowano poprzez ograniczenie jej przebiegu na wschód do Warszawy (zamiast do Terespoła) i na zachód do Poznania (zamiast do Rzepina) oraz włączenie Wrocławia i centrum Łodzi. Dodać też należy, że planowany przebieg KDP Y a także CMK Północ rząd

²⁶ Zob.: R. Sikora, Kierunkowy program rozwoju linii kolejowych dużych prędkości w Polsce, Przegląd Kolejowy 1995, nr 2.

²⁷ Szerzej program jest omówiony w: J. Engelhardt, Transport kolejowy w Polsce w warunkach transformacji gospodarki, tom I, Kolej w polityce transportowej państwa, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa 2008, s. 130 – 148.

²⁸ Publikacja: www.mi.gov.pl

potwierdził w grudniu 2011 r., już po zawieszeniu prac nad projektem KDP Y, w formie uchwały Rady Ministrów przyjmującej dokument pod nazwą *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030)*.²⁹

Pewną osobliwością obydwu projektów jest fakt, że w przeciwieństwie do innych koncepcji budowy w Polsce nowych linii kolejowych, zostały one trwały ślad i zaczęły koncepcyjny na późniejsze lata, ponieważ stały się one i nadal pozostają najczęściej rozważanymi w środowisku fachowym projektami budowy linii kolejowych dużych prędkości. Należy też zauważyć, że wskazane pierwsze projekty polskich KDP nie uwzględniały jeszcze lokalizacji centralnego lotniska w okolicach Warszawy, ponieważ projekty takiego lotniska wówczas w ogóle nie istniały. Stąd można wyciągnąć, uprawniony - jak się wydaje - wniosek, że niezależnie od tego, czy, kiedy oraz w jakiej lokalizacji powstanie w okolicach Warszawy centralny port lotniczy budowa nowych linii kolejowych dużych prędkości w układzie przestrzennym wschód – zachód oraz północ – południe jest na obecnym etapie zagospodarowania przestrzennego oraz rozwoju społeczno - gospodarczego Polski szczególnie zasadna.

Uwagi krytyczne w związku z projektami budowy linii kolejowych dużych prędkości w ramach aktualnej koncepcji CPK

Istotnym problemem pozostaje zakres, przebiegi przestrzenne i sekwencja działań w ramach przyjętego na obecnym etapie programu budowy linii dużych prędkości w ramach projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego. Program ten, obejmując 670 km nowych linii KDP oraz potencjalnie dwa odcinki Rail Baltica (Białystok - Ełk i Ełk - Suwałki - granica z Litwą) ma charakter bardzo ambitny i można mieć poważne wątpliwości, czy w ciągu następnych 15 lat licząc od 2020 r. do 2035 r. będzie zrealizowany. Zdaniem autora jest to program, co najmniej do roku 2050 i to pod warunkiem, że podjęte będą zdecydowane działania kolejnych rządów, a Polska będzie na tyle rozwiniętym gospodarczo krajem, że sfinansuje wszystkie planowane inwestycje. Ponadto program ten wymaga wielu poważnych korekt, o czym świadczyć mogą, przeprowadzone konsultacje społeczne i olbrzymia liczba zgłoszonych uwag.

Z wielką aprobatą autor przyjmuje powrót rządu do koncepcji budowy nowej linii KDP Y, co może być obciążone elementem subiektywizmu.³⁰ Niektóre elementy w omówionej wcześniej wersji tego projektu związanej z budową CPK nie wydają się jednak poprawne. Po pierwsze, decyzja o parametrze prędkościowym 250 km/h zamiast 350 km/h. Różnica w wydatkach inwestycyjnych przy budowie nowej linii dużych prędkości pomiędzy obu parametrami jest znikoma, podobnie jak różnica przy zakupie taboru z tymi parametrami. Stąd odejście od pierwotnie

²⁹ Uchwała nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 roku w sprawie przyjęcia *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* – Monitor Polski 2012, poz. 252.

³⁰ W latach 2008 - 2010 autor pełnił w Ministerstwie Infrastruktury funkcję przewodniczącego Miedzysortowego Zespołu do Spraw Kolei Dużych Prędkości.

zakładanego dla linii Y parametru 350 km/h, przy i tak relatywnie wysokich wydatkach inwestycyjnych nie wydaje się uzasadnione. Po drugie, zakładana etapowość budowy nowej linii Y, tj. w pierwszej kolejności odcinek Warszawa - CPK - Łódź, co należy uznać za naturalne, ale następnie dwa odcinki, będące odnogami w kierunku Poznania, czyli Kalisz - Pleszew i do Wrocławia Sieradz - Wieruszów i dodatkowo odcinek Ligota - Czernica na tym kierunku, będą miały charakter odcinków wybudowanych niejako w środkowej części całych połączeń Warszawy i CPK z Poznaniem i Wrocławiem. Oznaczać to będzie w przyszłości rozproszenie frontów inwestycyjnych. W tej sprawie powinny wypowiedzieć się gremia eksperckie i rozstrzygnąć, czy lepiej jest budować nową linię od jej środkowego odcinka, czy też lepiej zaczynać od dwóch jej końców. Po trzecie, trudne do zaakceptowania jest ograniczenie zasięgu nowej linii KDP Y po stronie zachodniej do Pleszewa na kierunku poznańskim i do Wieruszowa na kierunku wrocławskim, zamiast konsekwentnie wprowadzić linię Y do centrum Poznania i Wrocławia, jak zresztą wskazuje na to mapa zamieszczona w dokumencie SZTR 2030 (zob. rys. 2). Po czwarte, dyskusyjne jest miejsce rozgałęzienia nowej linii już w Sieradzu zamiast, jak planowano wcześniej w Nowych Skalmierzycach położonych pomiędzy Kaliszem a Ostrowem Wielkopolskim. Powoduje to bezwzględne podporządkowanie nowej linii obsłudze CPK, ale z drugiej strony eliminuje nie tylko atrakcyjne połączenie linią dużych prędkości Wrocławia z Poznaniem i dalej do Bydgoszczy i Trójmiasta, lecz również połączenie Wrocławia ze Szczecinem z wykorzystaniem KDP a także Poznania z Opolem, Katowicami i Krakowem. Wydaje się, że na wariantcie „sieradzkim” rozgałęzienia tej linii zaważyło nazbyt monocentryczne spojrzenie autorów koncepcji CPK na układ przestrzenny nowej linii. Ponadto należy podkreślić sprzeczność skorygowanego wariantu przebiegu geograficznego linii KDP Y zarówno z przyjętą Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju z 2011 r. oraz w szczególności sprzeczność jej przebiegu z siecią TEN-T. W latach 2008 - 2011 Polska aktywnie uczestnicząc w pracach Komisji Europejskiej nad rewizją sieci TEN-T, przyjęła określone zobowiązania, wynikające z projektowanych rozporządzeń unijnych. W grudniu 2013 r. Parlament Europejski uchwalił nowe rozporządzenia 1315/2013³¹ i 1316/2013³², dotyczące Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Polska, nie deklarując wprawdzie konkretnych terminów realizacji nowych inwestycji, zgłosiła do sieci kompleksowej TEN-T, jako projekty na dalszą perspektywę czasową pięć następujących odcinków KDP:

- Warszawa - Łódź - Kalisz 230 km, prędkość maksymalna 360 km/h,
- Kalisz - Wrocław 100 km, prędkość maksymalna 360 km/h,
- Kalisz - Poznań 120 km, prędkość maksymalna 360 km/h,

³¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE - Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej 2013, L 348/1.

³² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 - Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej 2013, L 348/129.

- Poznań - granica z Niemcami (do Berlina) 120 km, prędkość maksymalna 350 km/h,
- Wrocław - granica z Republiką Czeską (do Pragi) 150 km, prędkość maksymalna 250 km/h – 350 km/h.

Zmieniony przebieg przestrzenny linii Y w ramach projektu budowy CPK nie jest zgodny mapami polskiej sieci kompleksowej i bazowej, które stanowią załącznik I do rozporządzenia 1315/2013.

Wydaje się, że w drugiej kolejności powinna powstawać nowa linia KDP, którą jest projekt CMK Północ. Planowany w ramach koncepcji Centralnego Portu Komunikacyjnego jej przebieg to: CPK - Płock - Włocławek - Tczew - Grudziądz - Gdańsk. W tym przypadku poważną wątpliwość budzi wynikające z map opublikowanych w ramach projektu CPK i Strategii Rozwoju Transportu do 2030 r. całkowite ominięcie przez tą linię aglomeracji toruńsko-bydgoskiej a także, podobnie jak w przypadku linii KDP Y, decyzja o parametrze prędkościowym 250 km/h zamiast 350 km/h. Planowany przebieg tej linii jest również niezgodny z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju z 2011 r. Zdaniem autora CMK Północ powinna pełnić nie tylko funkcję dowozowo - odwozową względem CPK, lecz również funkcję integrującą Trójmiasto z południem oraz południowo-zachodnią częścią Polski. Z tego powodu bardziej przekonującą jest koncepcja jej przeprowadzenia w taki sposób, w jaki zaprezentowano to w opracowaniu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z 2010 r. przygotowanym przy znaczącym wsparciu merytorycznym Instytutu Kolejnictwa, zawierającym kierunkowe wytyczne dla rozwoju polskiej sieci KDP do 2040 r.³³ - zob.: rys. 4. 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.³⁴

Na odcinku północnym przebiegałaby od Gdańska zasadniczo wzdłuż autostrady A1, a następnie rozgałęziałaby się w kierunku Bydgoszczy i dalej do Poznania.³⁵ 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 AMBER³⁶, 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 Gdańską poprzez Bydgoszcz i Toruń i dalej do Warszawy i Łodzi. We Włocławku linia AMBER byłaby połączona z istniejącą linią Toruń - Kutno w celu umożliwienia połączenia z Łodzią. Linia Włocławek - Kutno poddana byłaby modernizacji do prędkości 200 km/h, a pomiędzy Kutnem i Łodzią wybudowana byłaby nowa linia o parametrach dużej

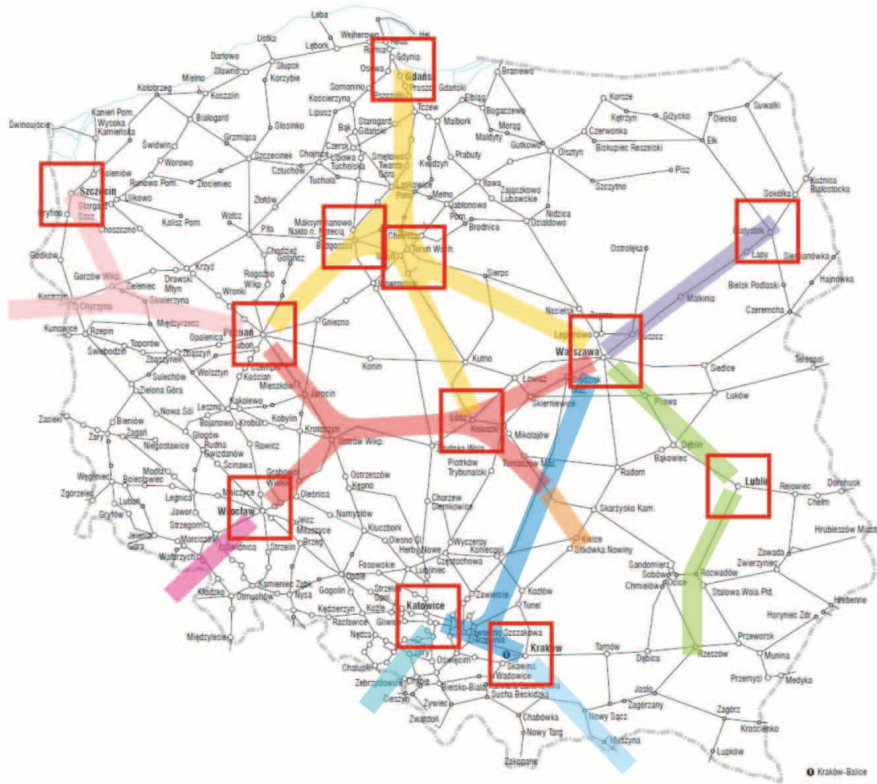
33 Kierunki rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce, opracowanie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Warszawa, październik 2010, s. 17.

34 Tamże, s. 20.

35 Tamże, s. 21.

36 Wstępna, robocza nazwa nowej CMK Północ przyjęta w cytowanym opracowaniu.

prędkości. Od Łodzi możliwe byłoby połączenie z linią CMK (do Krakowa i Katowic) poprzez linię Łódź - Opoczno.³⁷



Rys. 4. Główne korytarze dla budowy linii dużych prędkości.

Źródło: Kierunki rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce, opracowanie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Warszawa, październik 2010, s. 17.

Pozostałe odcinki polskich KDP przewidziane do budowy w ramach projektu CPK można podzielić na trzy grupy, a mianowicie odcinki nowe, wcześniej wskazywane w różnych pracach koncepcyjnych, odcinki nowe, które dotychczas nigdy nie pojawiały się w jakichkolwiek opracowaniach eksperckich czy nawet dyskusjach w środowiskach transportowych oraz odcinki trans-graniczne zarówno wcześniej wskazywane jak i nigdy nierozpatrywane.

Do grupy odcinków KDP, które wcześniej wskazywano w różnych pracach koncepcyjnych można zaliczyć odcinek linii E 30 Katowice - Kraków oraz odcinek Opoczno - Kielce. Ten pierwszy jest obecnie modernizowany do prędkości 160 km/h i być może kiedyś zapadnie decyzja o jego modernizacji do parametru 200 km/h, jakkolwiek należy podkreślić szczególne trudności modernizacyjne tegoż odcinka w związku z przejściem przez konurbację śląską. Natomiast odcinek

³⁷ Tamże.

Opoczno - Kielce będzie zasadny i możliwy do wybudowania częściowo po śladzie linii 25, o ile wybudowana będzie nowa linia łącząca linię Y z CMK.

Do grupy odcinków KDP całkowicie nowych i koncepcyjnie nierozważanych, związanych z projektem CPK można zaliczyć odcinek Nakło nad Notecią - Okonek oraz trzy odcinki do obsługi relacji przewozowej CPK - Rzeszów (CPK - Warka, Radom - Ostrowiec Świętokrzyski, Stalowa Wola - Rzeszów). Ogólnie można stwierdzić, że wymagają one dalszych prac studialnych i nie są to inwestycje pierwszej kolejności, w szczególności pożądane byłoby opracowanie naukowo-eksperckie, co do zasadności idei „odcinkowości” przy budowie nowych linii kolejowych dużych prędkości. Wypada jednak zauważyć, że nowe linie dużych prędkości mają społeczno-ekonomiczne uzasadnienie wówczas, gdy w określonych relacjach przewozowych występują znaczące potoki pasażerskie. Nowy skrót KDP Nakło na Notecią - Okonek miałyby służyć obsłudze połączenia CPK z Koszalinem i Kołobrzegiem. Niewątpliwie interesujące byłoby zapoznanie się z opracowaniem pokazującym, jakie potoki pasażerskie będą w przyszłości obciążały relację CPK - Koszalin/Kołobrzeg. Jest wielce prawdopodobne, że nawet w ramach wakacyjnego szczytu urlopowego nie będą to zbyt duże potoki, zważywszy również i to, że wybrzeże koszalińsko-kołobrzegskie jest szczególnie preferowane, jako miejsce wypoczynku przez mieszkańców południa Polski oraz Wielkopolski, a w mniejszym stopniu przez mieszkańców aglomeracji warszawskiej oraz wschodniej Polski. Odnośnie 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 dłaczego Lubelszczyzna jest pominięta w tym planowaniu. W tym kontekście wydaje się, że należałoby ponownie sięgnąć do cytowanego już opracowania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z 2010 r., w którym zamiast przedłużenia linii Y w kierunku wschodnim do Terespoła, jak było w wczesnej koncepcji linii E 20 bis, zaplanowano nową Linie Wschodnią KDP Warszawa - Lublin - Rzeszów, potencjalnie w dalszej przyszłości z odgałęzieniem do Lwowa – zob.: rys. 4. Linia ta miałaby kluczowe znaczenie dla integracji „ściany wschodniej” z centrum kraju i regionami Polski zachodniej.³⁸

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 względów twórcy koncepcji CPK pominieli wskazany wcześniej odcinek trans-graniczny Poznań - granica z Niemcami (do Berlina). 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.

Na zakończenie jeszcze jedna uwaga dotycząca polskich projektów odcinków KDP na linii Rail Baltica. Projekt ten ma bowiem charakter wyjątkowy i jest bar-

³⁸ Tamże.

dziej „polityczny” niż wszelkie inne projekty realizowane pod auspicjami Komisji Europejskiej. Ze względu na niewielki potencjał ludnościowy Litwy i w ogóle Krajów Bałtyckich, a także relatywnie niewielkie obroty handlowe tych krajów z Polską na bieżąco i w dającej się przewidzieć perspektywie czasowej, trudno będzie znaleźć uzasadnienie ekonomiczne dla budowy polskich odcinków KDP Białystok - Elk oraz Elk - Suwałki - granica państwa. Można natomiast ze zrozumieniem odnieść się do zabiegów Komisji o nadanie tym odcinkom parametrów odpowiednio 200 km/h i 250 km/h. Pomijając rozważania nad trudnościami środowiskowymi przeprowadzenia modernizacji pierwszego z wymienionych odcinków, ale w szczególności z wytrasowaniem nowego przebiegu odcinka Elk - Suwałki - granica państwa „środkiem Mazur”, Komisja Europejska powinna zapewnić Polsce pełne finansowanie tych inwestycji.

Bibliografia

- [1] Engelhardt J., Transport kolejowy w Polsce w warunkach transformacji gospodarki, tom I, Kolej w polityce transportowej państwa, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa 2008, s. 130 - 148.
- [2] Kierunki rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce, opracowanie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Warszawa, październik 2010.
- [3] Projekty strategiczne dla Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., referat zarządu spółki na konferencję „Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w transporcie szynowym” - NOVKOL 2019, Zakopane, 4 - 6 grudnia 2019 r.
- [4] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE - Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej 2013, L 348/1.
- [5] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 - Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej 2013, L 348/129.
- [6] Sikora R., Kierunkowy program rozwoju linii kolejowych dużych prędkości w Polsce, Przegląd Kolejowy 1995, nr 2.
- [7] Strategiczne Studium Lokalizacyjne Centralnego Portu Komunikacyjnego Publikacja: www.cpk.gov.pl.
- [8] Ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym - Dz. U. z 2018 r., poz. 1089.
- [9] 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.

- [10] Uchwała nr 173/2017 Rady Ministrów 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 nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 roku w sprawie przyjęcia koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2030 - Monitor Polski 2012, poz. 252.