

POLSKIE FORUM TRANSPORTU, LOGISTYKI I SPEDYCJI

27-28 czerwiec 2024 r.

A. NAUKA TRANSPORTOWA

A.7 STRATEGICZNE INWESTYCJE TRANSPORTOWE W POLSCE W LATACH 2024-2030

A.7.C. STRATEGICZNE INWESTYCJE TRANSPORTOWE W POLSCE W LATACH 2024 – 2030. KOMPONENT KOLEJOWY W RAMACH PROJEKTU CPK.

Prof. dr hab. Juliusz Engelhardt

Uniwersytet Szczeciński

Instytut Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej

Polskie Forum Transportu, Logistyki i Spedycji FORUM 2024

Dąbrowa Górnicza, 27 – 28 czerwca 2024 roku

Nauka A 7

Strategiczne inwestycje transportowe w Polsce w latach 2024 – 2030. Komponent kolejowy w ramach projektu CPK.

W 2017 r. ogłoszono nową koncepcję rozwoju polskiej sieci kolejowej w związku z wielkim projektem budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) w Baranowie pod Warszawą. W listopadzie 2017 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę nr 173/2017 odnośnie budowy nowego lotniska centralnego¹, natomiast w maju 2018 r. Sejm uchwalił ustawę określającą sposób zarządzania programem budowy CPK². Według tego projektu krajowy systemem transportu kolejowego, oparty o węzeł CPK, miałby stanowić atrakcyjną alternatywę dla transportu drogowego. Przyjęto też, że prace w zakresie budowy i modernizacji komponentu kolejowego będą trwały do 2035 r.³ Według wstępnych założeń, oprócz inwestycji kolejowych bezpośrednio związanych z budową CPK, budowa infrastruktury dla krajowego systemu przewozów dalekobieżnych wymaga inwestycji w nowe sieci kolejowe i nowe odcinki linii kolejowych o szacunkowej wartości 40 mld zł oraz modernizacji części istniejących linii.⁴ W związku przyjętymi założeniami w ramach projektu CPK jego komponent kolejowy przewiduje budowę nowych linii kolejowych dużych prędkości i linii konwencjonalnych a także modernizację istniejących linii. Łączna długość przewidywanych do wybudowania nowych linii kolejowych w ramach komponentu kolejowego CPK wynosi ok. 1900 km, w tym ok. 670 km linii dużych prędkości – zob. rysunek 1.

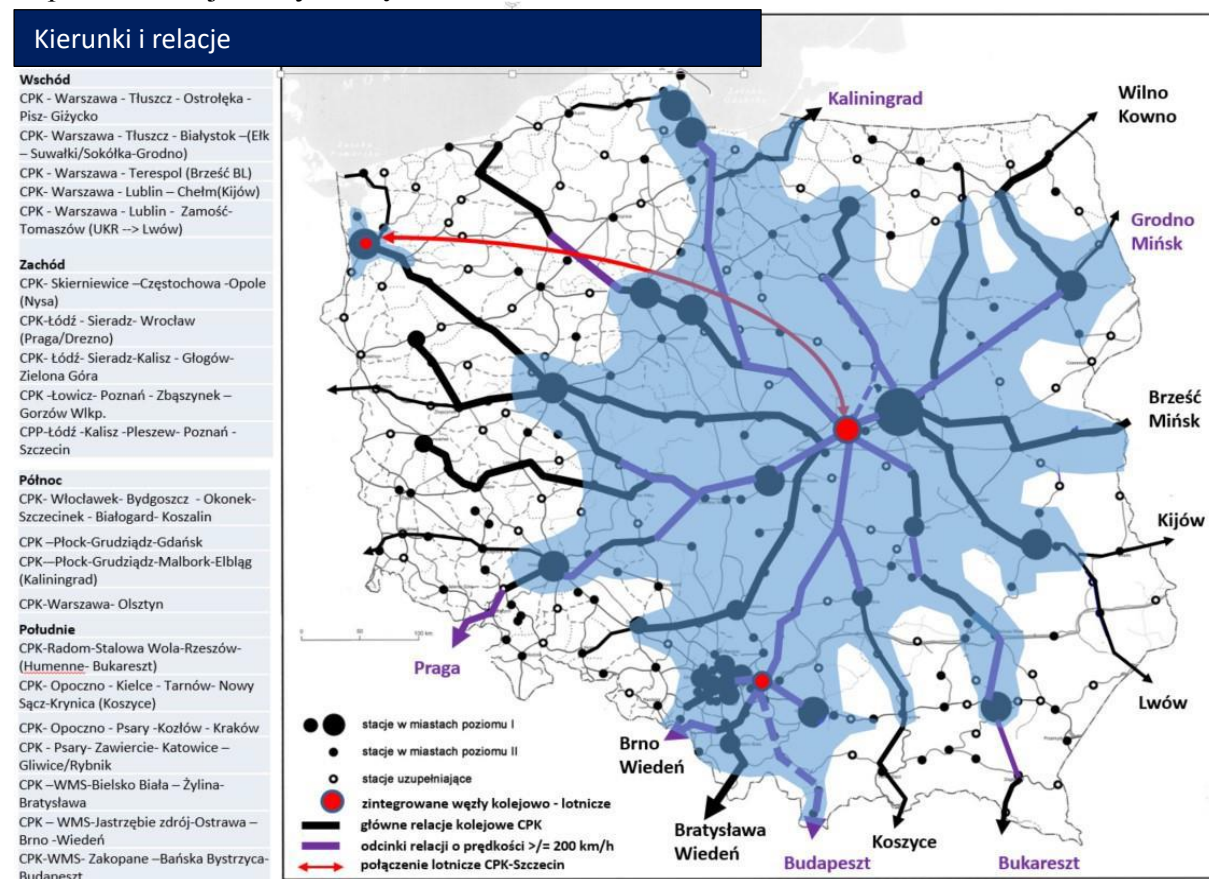
¹ Uchwała nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej RM-111-163-17 – publikacja: Ministerstwo Infrastruktury - www.mi.gov.pl (20.01.2020.).

² Ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym – Dz. U. z 2018 r., poz. 1089.

³ Tamże.

⁴ Tamże.

Projekt budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego 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 stacji kolejowej z terminalem w porcie lotniczym. Efektem realizacji pierwszego etapu, powinna być przebudowa krajowego systemu przewozów pasażerskich, który miałby funkcjonować według modelu „piasta - szprychy” (ang. Hub & Spoke), a także włączenie CPK do systemu transportu aglomeracyjnego Warszawy i Łodzi⁵ 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:



Rys 1. Komponent kolejowy - główne relacje dowozowe, w tym odcinki linii konwencjonalnych oraz linii o prędkości 200 km/h lub więcej oraz izochrona dojazdu kolejowego 120 minut do CPK.

⁵ Zakłada się, że czas podróży pomiędzy CPK a centrum Warszawy będzie wynosił 15 minut a pomiędzy CPK i centrum Łodzi 25 minut.

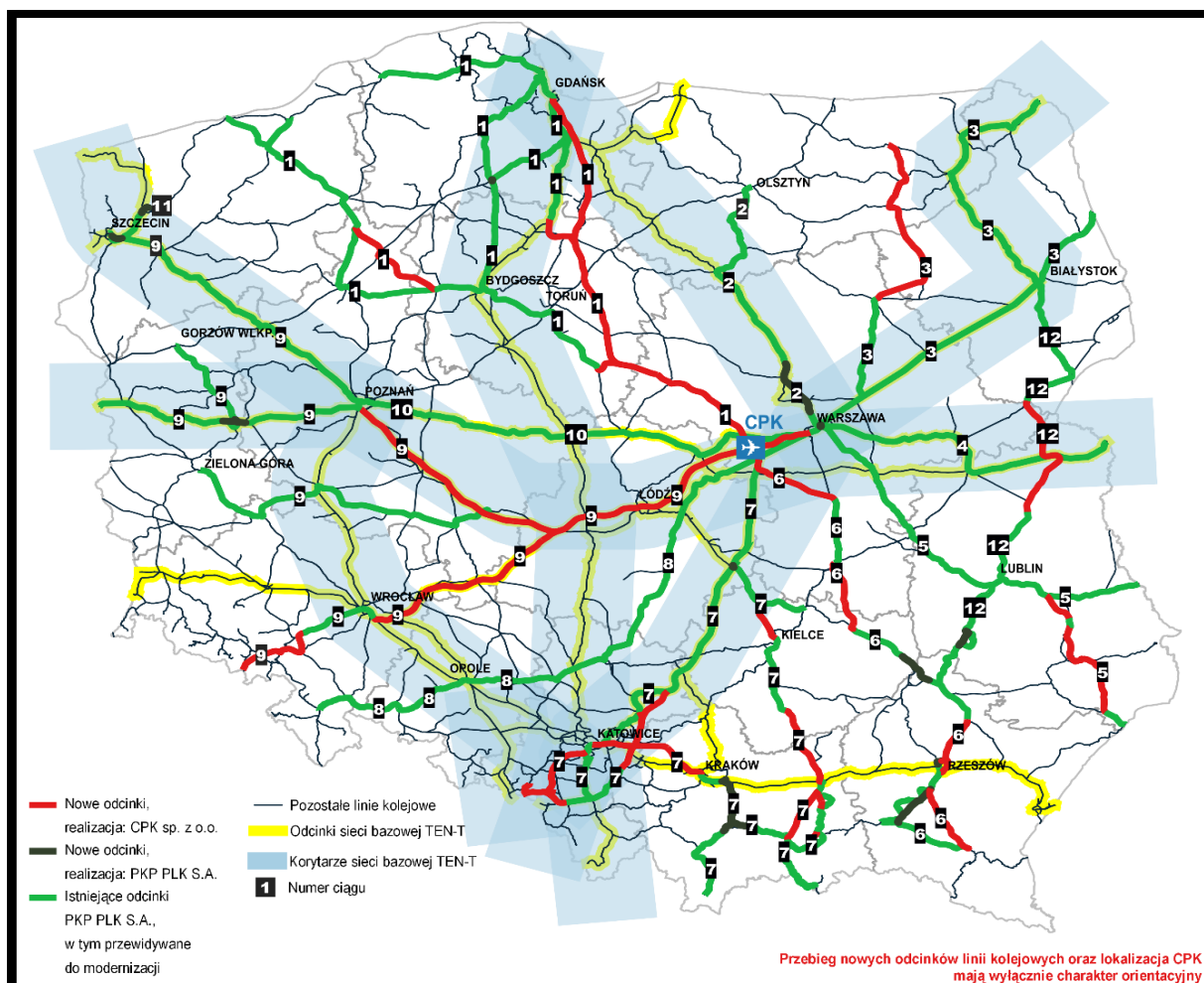
Źródło: Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej, załącznik 3 do uchwały Rady Ministrów 173/2017.

- 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.

Kolejne nowe odcinki linii dużych prędkości mają być budowane - zgodnie z założeniami - w etapie drugim programu.. 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. Docelową sieć KDP w Polsce (oznaczona na rysunku 1 kolorem fioletowym) miałyby tworzyć następujące linie kolejowe lub ich odcinki:

- CMK północ: CPK - Płock - Włocławek - Tczew - Grudziądz - Gdańsk, prędkość maksymalna 250 km/h,
- E 65 północ, odcinek Warszawa - Działdowo, prędkość maksymalna 200 km/h,
- E 75 odcinek Warszawa - Białystok, 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,
- 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,
- nowe transgraniczne odcinki KDP: Wałbrzych - Lubawka (Praga), Rzeszów - Sanok (Bukareszt), prędkość maksymalna 200 km/h.

W odniesieniu do komponentu kolejowego w styczniu 2019 r. uzgodniono z zarządcą infrastruktury kolejowej PLK S.A., że spółka CPK odpowiadać będzie za budowę nowych linii kolejowych w ramach projektu, natomiast spółka PLK S.A. odpowiadać będzie za modernizację istniejących linii kolejowych, którymi zarządza. Podział na zadania realizowane przez PLK S.A oraz spółkę CPK w odniesieniu do kolejowych Inwestycji Towarzyszących całemu projektowi budowy CPK przedstawia rysunek 2.

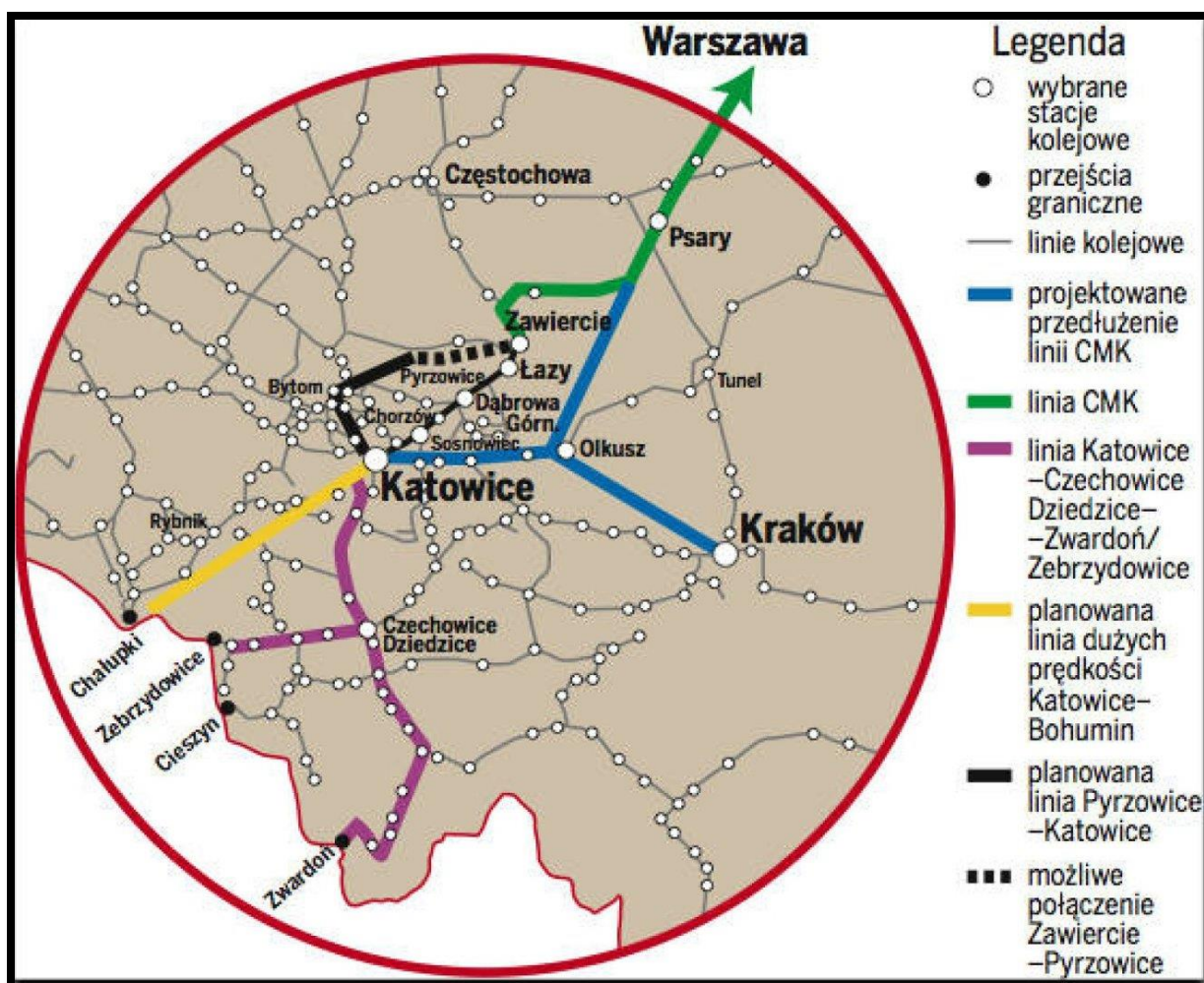


Rys. 3. Kolejowe Liniowe Inwestycje Towarzyszące na tle sieci TEN – T z podziałem na zadania realizowane przez PLK S.A oraz spółkę CPK.

Źródło: Strategiczne Studium Lokalizacyjne Centralnego Portu Komunikacyjnego, s. 33 – www.cpk.pl (20.01.2020).

W 2020 r. rząd doprecyzował docelową koncepcję przebiegu nowych połączeń liniami dużych prędkości na przedłużeniu Centralnej Magistrali Kolejowej do Katowic i dalej do Ostrawy w Republice Czeskiej oraz do Krakowa, przyjmując w tej sprawie odpowiednią uchwałę.⁶ Zgodnie z przywołaną uchwałą w rejonie śląsko-małopolskim powstaną trzy nowe linie dużych prędkości, czyli przedłużenie CMK z okolic Psar do Olkusza, linia KDP Katowice – Olkusz – Kraków oraz linia KDP Katowice – Ostrawa – zob.: rysunek 3.

⁶ Uchwała Nr 156 Rady Ministrów z dnia 28 października 2020 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – „Program inwestycyjny centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020–2023”, Monitor Polski 2020, poz. 1050.



Rys. 3. Planowane nowe linie dużych prędkości na przedłużeniu Centralnej Magistrali Kolejowej w rejonie śląsko-malopolskim.

Źródło: commons.wikimedia.org

W styczniu 2020 r. został opublikowany dokument pod nazwą Strategiczne Studium Lokalizacyjne Centralnego Portu Komunikacyjnego⁷, gdzie szczegółowo wyspecyfikowano wszystkie nowe linie kolejowe lub ich odcinki przewidziane do budowy a także odcinki linii kolejowych przewidziane do modernizacji w układzie ciągów przewozowych nazwanych publicznie szprychami. Wykaz przebiegów tych ciągów został następnie opublikowany w odpowiednim rozporządzeniu Rady Ministrów⁸ – zob. tabela 2.

Tabela 2.

Investycje towarzyszące dotyczące przebudowy, rozbudowy albo budowy linii kolejowych, kolejowych obiektów infrastruktury usługowej (w szczególności dworców kolejowych), infrastruktury towarzyszącej (w szczególności dróg dojazdowych i przyłączy) wraz z usunięciem kolizji przebiegu istniejących liniowych obiektów budowlanych z inwestycją.

⁷ www.cpk.gov.pl (20.01.2020.).

⁸ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji Towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego – Dz. U. 2021, poz. 225.

Lp.	Przebieg ciągów linii kolejowych
1	Centralny Port Komunikacyjny – Płock – Włocławek – Toruń – Bydgoszcz – Nakło nad Notecią – Piła – Okonek – Kołobrzeg/Koszalin Nakło nad Notecią – Złotów – Okonek (Płock) – Grochowalsk – Grudziądz – Gdańsk – Gdynia – Słupsk Bydgoszcz – Łąg Południowy – Kościerzyna – Gdynia Łąg Południowy – Tczew
2	Warszawa – Ciechanów – Olsztyn
3	Warszawa – Białystok – Ełk – Suwałki – granica państwa Białystok – Kuźnica Białostocka – granica państwa Tuszcz – Ostrołęka – Łomża – Pisz – Giżycko
4	Warszawa – Siedlce – Biała Podlaska – Terespol – granica państwa
5	Warszawa – Lublin – Trawniki – Chełm – granica państwa Trawniki – Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełzec – granica państwa
6	Centralny Port komunikacyjny – Radom – Stalowa Wola – Rzeszów – Jasło/Krosno/Brzozów – Sanok
7	Centralny Port komunikacyjny – Idzikowice – Węzeł Małopolsko-Śląski/Katowice – Czechowice-Dziedzice – Jastrzębie-Zdrój – granica państwa Katowice – Węzeł Małopolsko-Śląski – Kraków – Szczyrzyc – Nowy Sącz Szczyrzyc – Chabówka – Zakopane Idzikowice – Opoczno – Końskie – Kielce – Tarnów – Nowy Sącz – Muszyna – granica państwa Końskie – Skarżysko-Kamienna wraz z połączeniami Węzła Małopolsko-Śląskiego i nowo budowanej infrastruktury z istniejącą siecią kolejową
8	Warszawa – Centralny Port Komunikacyjny – Częstochowa – Opole – Nysa – Kłodzko
9	Warszawa – Centralny Port komunikacyjny – Sieradz – Kępno – Wrocław – Świdnica – Wałbrzych – granica państwa Sieradz – Kalisz – Poznań – Szczecin, Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Leszno – Głogów – Zielona Góra Poznań – Zbąszyń – Rzepin – granica państwa Zbąszyń – Gorzów Wielkopolski

10	Warszawa – Centralny Port Komunikacyjny – Kutno – Konin – Poznań
11	Szczecin – Port Lotniczy Szczecin-Goleniów
12	Stalowa Wola – Lublin – Milanów – Biała Podlaska – Fronołów – Białystok

Źródło: Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji Towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego – Dz. U. 2021, poz. 225.

Wykaz przebiegów ciągów linii kolejowych zamieszczony w tabeli obejmuje budowy nowych linii zarówno dużych prędkości jak też konwencjonalnych oraz dotyczy modernizacji istniejących linii. Analiza wskazanego wcześniej studium lokalizacyjnego wskazuje, że po wyłączeniu projektowanych do budowy linii KDP, planem budowy w ramach projektu CPK zostały objęte w szczególności następujące odcinki konwencjonalnych linii kolejowych:⁹

- **ciąg nr 1:** Grudziądz – Warlubie (linia 242), Grochowalsk – Włocławek (linia 50)
- **ciąg nr 2:** Warszawa Choszczówka – Kątno (linia 20),
- **ciąg nr 3:** Warszawa Wschodnia – Zielonka (linia 6), Ostrołęka – Giżycko (linia 29),
- **ciąg nr 5:** Trawniki – Krasnystaw Miasto (linia 54), Wólka Orłowska – Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełżec (linia 56),
- **ciąg nr 6:** Stary Garbów – Zbydniów (linia 80), Łukawiec – Rzeszów Jasionka Międzynarodowy Port Lotniczy (linia 632), Boguchwała – Jedlicze (linia 106),
- **ciąg nr 7:**¹⁰ Wąsosz Konecki – Kielce (linia 89), Busko-Zdrój – Tarnów (linia 73), Tarnów – Nowy Sącz (linia 96, odcinki nowego przebiegu), Biała Błotna – Chełmek (linia 111), Chybie – Jastrzębie-Zdrój – Godów granica państwa (linia 170), Katowice/Gliwice – Jastrzębie-Zdrój – granica państwa,
- **ciąg nr 9:** Żarów – Świdnica Miasto (linia 267), Świdnica Miasto – granica państwa (linia 268), Zbąszyń – Szczaniec (linia 817), Zbąszyń – Dąbrówka Wielkopolska (linia 818),
- **ciąg nr 11:** Szczecin Dąbie – Szczecin Port Centralny (linia 350),
- **ciąg nr 12:** Milanów – Biała Podlaska – Fronołów (linia 631), Kraśnik – Rzeczyca (linia 68).

W październiku 2023 r., kończąc swoją kadencję, rząd przyjął kolejny dokument w sprawie projektu CPK.¹¹ Załącznikiem jest Dokument Wdrażający Program Inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024 – 2030, gdzie dokonano bardziej szczegółowej (choć nadal wstępnej) identyfikacji projektów komponentu kolejowego CPK, z podziałem na projekty, za które odpowiedzialna jest spółka CPK oraz projekty realizowane przez PLK SA.¹² Należy dodać, że do końca 2023 r. jedynym realizowanym projektem komponentu kolejowego CPK była planowana od wielu lat, wraz z budową dworca Łódź Fabryczna dostosowanego do obsługi KDP (oddany do eksploatacji w grudniu 2016 r.), budowa tunelu dalekobieżnego dla pociągów dużych prędkości o długości 4,6 km z Łodzi Fabrycznej do

⁹ Strategiczne Studium ..., op. cit. s. 34 – 75.

¹⁰ Z wyłączeniem nowych odcinków realizowanych w ramach projektu Podłęże – Piekiełko.

¹¹ Uchwała Rady Ministrów z dnia 24 października 2023 r. Program Inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024 – 2030 – www.cpk.pl (01.06.2024.).

¹² Dokument Wdrażający Program Inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024 – 2030, s. 23 - 36

post. od. Rekinia omijającego dworzec Łódź Kaliska. Inne projekty, w tym odcinki KDP Warszawa – Łódź były w projektowaniu.

W podsumowaniu można stwierdzić, że program budowy nowych linii kolejowych dużych prędkości oraz linii i odcinków konwencjonalnych w ramach komponentu kolejowego CPK jest niewątpliwie bardzo ambitny. W części dotyczącej linii dużych prędkości kilka jego elementów jest niewątpliwie dyskusyjnych (kontrowersje budzą planowane przebiegi głównych linii KDP, brak zasadności budowy niektórych odcinków transgranicznych z parametrem prędkości 200 km/h a także całkowity brak uzasadnienia dla budowy nowej linii KDP Nakło nad Notecią – Okonek). Natomiast w odniesieniu do budowy nowych linii lub ich odcinków konwencjonalnych Program w ramach komponentu kolejowego projektu CPK ma charakter całkowicie wstępny i poglądowy. Zdecydowana większość zaplanowanych odcinków nie była dotychczas deklarowana do budowy w dokumentach polityki transportowej ani nie była uwzględniana w planach przestrzennego zagospodarowania na różnych szczeblach administracji publicznej. Wydaje się, że wiele z propozycji nowych budów wynika z historycznie ukształtowanych mankamentów polskiej sieci kolejowej w postaci luk w bezpośrednich połączeniach i stąd w ramach studiowania geografii linii kolejowych narzucają się koncepcje budowy niektórych skrótów czy nowych przebiegów. Z drugiej strony na propozycje budowy nowych odcinków linii kolejowych duży wpływ miała – jak się wydaje – monocentryczna koncepcja całego projektu CPK i widoczny zamiar podporządkowania temu projektowi całego polskiego systemu transportowego, podczas gdy istniejący w Polsce system transportowy ma układ policentryczny. Należy więc przyjąć, że z biegiem lat wszystkie wskazane wyżej propozycje budowy odcinków linii konwencjonalnych, zakładając optymistycznie wybudowanie nowego portu lotniczego, będą poddane szczegółowej analizie pod kątem różnego rodzaju uwarunkowań nie tylko politycznych, lecz również transportowych, w tym popytowych, społecznych, gospodarczych, w tym finansowych oraz środowiskowych. Ten ostatni aspekt będzie niewątpliwie bardzo ważny w odniesieniu do wielu zgłoszonych propozycji, ale w szczególności w odniesieniu do zamiaru budowy linii 29 Ostrołęka – Łomża – Kolno – Pisz – Orzysz – Giżycko przebiegającej przez przyrodniczo cenne Mazury.