

Deklaracje budowy nowych konwencjonalnych linii kolejowych w latach 1990 – 2020

Declarations for the construction of new conventional railway lines in the years 1990 - 2020



Juliusz Engelhardt

Prof. dr hab.

Uniwersytet Szczeciński
Instytut Gospodarki Przestrzennej
i Geografii Społeczno-Ekonomicznej

juliusz.engelhardt@usz.edu.pl

Streszczenie: Przedmiotem artykułu są plany budowy konwencjonalnych linii kolejowych w Polsce na przestrzeni trzech dekad 1990 – 2020. Część pierwsza zawiera skrótowe omówienie etapów rozwojowych polskiej sieci kolejowej po II wojnie światowej. Natomiast w części drugiej analizie poddano zgłaszane w dokumentach rządowych w latach 1990 – 2020 deklaracje lub zamiary budowy nowych linii konwencjonalnych. W ramach tej części szerzej omówiono zlokalizowany w Małopolsce i realizowany od 2016 r. projekt budowy nowej linii Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark wraz z modernizacją istniejącej linii Chabówka – Nowy Sącz. W dalszej części artykułu wskazano, że radykalny przełom w zakresie deklarowania potrzeb budowy nowych konwencjonalnych linii kolejowych miał miejsce w 2017 r. i w latach następujących kiedy to opublikowano całkowicie nową koncepcję budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) w Baranowie pod Warszawą i rozpoczęto przygotowania do tej budowy. Łączna długość przewidywanych do wybudowania nowych konwencjonalnych odcinków linii kolejowych w ramach projektu budowy CPK w perspektywie do 2035 r. wynosi ponad 900 km. Odcinki te zostały wyszczególnione z podkreśleniem, że dalszych latach niezbędne są pogłębione analizy co do zasadności ich wybudowania.

Słowa kluczowe: *Polityka transportowa; Infrastruktura kolejowa; Inwestycje liniowe*

Abstract: The subject of the paper are the plans to build conventional railway lines in Poland over the three decades 1990 - 2020. The first part contains a brief overview of the development stages of the Polish railway network after World War II. On the other hand, in the second part, the declarations or intentions to build new conventional lines reported in government documents in the years 1990-2020 were analyzed. In this part, the project of building a new line Podłęże - Szczyrzyc - Tymbark, along with the modernization of the existing Chabówka - Nowy Sącz line, is discussed in more detail. The further part of the paper indicates that a radical breakthrough in declaring the need to build new conventional railway lines took place in 2017 and in the following years, when a completely new concept for the construction of the Central Communication Port (CPK) in Baranów near Warsaw was published and preparations for this construction began. The total length of new, conventional sections of railway lines to be built as part of the STH construction project by 2035 is over 900 km. These sections have been specified with the emphasis on the fact that in the following years in-depth analyzes as to the legitimacy of their construction are necessary.

Keywords: *Transport policy; Railway infrastructure; Linear investments*

Wstęp

Upływ ponad trzech dekad od rozpoczęcia w Polsce zmian systemu politycznego i społeczno-gospodarczego skłania do ogólnej refleksji nad polityką władz państwowych w odniesieniu do koncepcji rozwojowych w zakresie konwencjonalnych linii kolejowych. Ograniczenie przedmiotu rozważań tylko do linii konwencjonalnych, rozumianych tu jako linie normalnotorowe z maksymalną prędkością do 160 km/h, oznacza świadome wyłączenie

nie spod ich zakresu analizy koncepcji budowy linii kolejowych dużych prędkości (KDP), ponieważ jest to zagadnienie wymagające odrębnego opracowania. Artykuł ma dwie części, z których pierwsza to skrótowe omówienie etapów rozwojowych polskiej sieci kolejowej po II wojnie światowej i jej stanu ilościowego w latach 1950 – 1990. Natomiast w części drugiej analizie poddano zgłaszane w dokumentach rządowych w latach 1990 – 2020 deklaracje lub zamiary budowy nowych linii konwencjonalnych. Na-

leży podkreślić, że tytułowe słowo „deklaracje” wydaje się w kontekście prezentowanych wywodów uzasadnione tym, że w latach 1990 – 2020 nie zbudowano w Polsce żadnych dłuższych konwencjonalnych linii kolejowych lub ich odcinków i w tej dziedzinie dorobkiem inwestycyjnych po trzech dekadach zmian strukturalnych w sektorze kolejowym jest wybudowanie trzech krótkich i niewymagających szerszych odniesień odcinków, a mianowicie odcinka Warszawa Służewiec – Warszawa Lotnisko Chopina o dłu-

gości 1,8 km (2012), łącznicy Goleniów – Goleniów Lotnisko o długości 4 km (2013) oraz odcinka Gdańsk Wrzeszcz – Gdynia Osowa o długości 18,6 km (2015), będącego częścią Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.

Polska sieć kolejowa w latach 1945 – 1990

W latach II wojny światowej polska sieć kolejowa uległa znaczącym zniszczeniom. W chwili zakończenia wojny zniszczone było 38% torów, 46% mostów i wiaduktów oraz ponad 72% urządzeń sterowania ruchem kolejowym [1, s. 29]. Na koniec 1947 r. całkowita długość polskiej sieci kolejowej wynosiła 24 tys. km (łącznie z liniami wąskotorowymi), z czego eksploatowanych było około 20,1 tys. km linii normalnotorowych i około 0,5 tys. km linii szerokotorowych.[7, s. 121.] Przęciętą gęstość wszystkich linii kolejowych wynosiła w 1947 r. 7,8 km na 100 km² powierzchni, natomiast gęstość linii eksploatowanych 6,9 km na 100 km².

W latach pięćdziesiątych ubiegłego wieku rozpoczęto szerszą elektryfikację sieci oraz budowę nowych linii kolejowych. Nowe inwestycje pierwszego okresu powojennego, jak linia Tomaszów Mazowiecki – Radom (89 km), a także Skierniewice – Pilawa – Łuków (160 km) usprawniająca tranzyt towarowy między ZSRR i była NRD z pominięciem węzła warszawskiego, miały militarny rodowód. Podobne przyczyny spowodowały również dobudowanie drugich torów na niektórych liniach i odbudowanie zniszczonych wskutek działań wojennych odcinków, jak na przykład Zagórz – Łupków i Zagórz – Krościenko[12, s.67]. Z kilkunastu innych inwestycji zrealizowanych w latach pięćdziesiątych ubiegłego stulecia można wymienić w szczególności linię ze

Skierniewic przez Koluszki do Łodzi Fabrycznej oraz linię Warszawa – Łazy – Katowice.

W latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych ubiegłego wieku zrealizowano szereg inwestycji mających charakter dalszych ulepszeń i rozbudowy sieci kolejowej. Konsekwentnie prowadzono również elektryfikację linii. Znacząco rozbudowano w tym okresie sieć kolejową Górnośląskim i Rybnickim Okręgu Przemysłowym. W tym pierwszym wybudowano stację rozrządową Katowice Muchowiec oraz linie: Lubliniec – Pyskowie, Łazy – Katowice, Muchowiec – Ruda Śląska Kochłowice, Rudziniec Gliwicki – Toszek Północny, Tychy –Wesoła, Tychy – Łędziny [12, s.67]. Lata siedemdziesiąte ubiegłego stulecia przyniosły dwie najważniejsze w powojennej Polsce inwestycje liniowe w zakresie infrastruktury kolejowej. Pierwszą z nich była wybudowana w latach 1974 – 1977 całkowicie nowa dwutorowa linia kolejowa o długości 223,8 km, z Grodziska Mazowieckiego do Zawiercia, której nadano nazwę Centralna Magistrala Kolejowa (CMK). Wprawdzie w pierwotnych założeniach miała to być linia przeznaczona do przewozów towarowych, głównie węgla, ale zaprojektowano ją i zbudowano w taki sposób, ażeby w przyszłości można było przeprowadzić jej modernizację i dostosować do prędkości 200 – 250 km/h i dlatego zastosowano odpowiednio duże promienie łuków (4000 m) oraz odpowiednio dużą odległość pomiędzy osiami torów (4,5 m). Początkowo prędkość maksymalna pociągów pasażerskich na CMK wynosiła 140 km/h, w 1988 r. podniesiono ją do 160 km/h. W latach 1979 –1980 CMK została zelektryfikowana. Obecnie CMK zapewnia korzystne połączenie kolejowe Warszawy z Katowicami i Krakowem. Drugą wielką inwestycją kolejową lat siedemdziesiątych

była wybudowana w latach 1978 – 1979 szerokotorowa Linia Hutniczo-Siarkowa (LHS) o długości 397 km, biegnąca od wschodniej granicy Polski w okolicy Hrubieszowa do Sławkowa koło Dąbrowy Górniczej. Według niektórych autorów LHS nawiązuje do międzywojennej koncepcji magistrali kolejowej Śląsk – Wołyń [12, s. 67], ale trzeba również dodać, że jej budowa budziła w latach siedemdziesiątych kontrowersje ponieważ przez wiele środowisk była traktowana jako dyktat sowiecki wobec Polski ze względu na rosyjski rozstaw torów. Pierwotnym założeniem budowy LHS było z jednej strony zapewnienie przewozów importowanej rudy żelaza i innych rud do nowobudowanej Huty Katowice oraz przewozów polskiego węgla eksportowanego na Ukrainę bez uciążliwych przeładunków tych surowców na granicy. Drugi człon nazwy linii nawiązywał do zamiaru wywozu na wschód polskiej siarki z Tarnobrzieskiego Okręgu Siarkowego. Z biegiem lat okazało się, że eksportowe przewozy siarki i węgla w kierunku wschodnim z wykorzystaniem LHS nie miały miejsca, stąd zmieniono nazwę tej linii na Linia Hutnicza Szerokotorowa.

W latach osiemdziesiątych ubiegłego stulecia nie budowano nowych linii kolejowych a polityka dalszego rozwoju sieci kolejowej obejmowała dwa główne obszary działań. Pierwszym była intensywna elektryfikacja linii kolejowych, która po 1990 r. praktycznie ustała. W tabeli 1. zestawiono podstawowe dane liczbowe dotyczące zmian długości polskiej sieci kolejowej w latach 1950 – 1990, w tym dane odnośnie postępującej w tych dekadach elektryfikacji linii.

Pomiędzy 1950 r. a 1980 r. długość eksploatowanych linii kolejowych wzrosła z poziomu 22,5 tys. km do 24,4 tys. km – wzrost o 1,9 tys. km a wymiarze względnym o 8,4%. Elektryfikację linii na szerszą skalę rozpoczęto w już latach sześćdziesiątych. Długość linii zelektryfikowanych wzrosła z 1 tys. km w 1960 r. do 3,9 tys. km w 1970 r., co oznaczało, że w tej dekadzie średnioroczne tempo elektryfikacji wynosiło 290 km. W dekadzie lat siedemdzie-

Tab. 1. Linie kolejowe normalnotorowe i szerokotorowe eksploatowane w latach 1950 – 1990

rok:	1950	1960	1970	1980	1990
Linie eksploatowane, w tys. km	22,5	23,2	23,3	24,4	24,0
W tym linie zelektryfikowane, w tys. km	0,2	1,0	3,9	6,9	11,4
Linie eksploatowane w km na 100 km ² powierzchni	7,2	7,4	7,5	7,8	7,7

Źródło: [6, s.252]

siątych tempo to wzrosło do 300 km rocznie, a w dekadzie lat osiemdziesiątych tempo to osiągnęło rekordowy poziom 450 km rocznie. W latach 1980 – 1990 zelektryfikowano bowiem 4,5 tys. km linii kolejowych a całkowita długość tych linii w końcu 1990 r. wynosiła 11,4 tys. km, co stanowiło wówczas 47,5% całkowitej długości eksploatowanych linii. Drugim kierunkiem rozwoju polskiej sieci kolejowej w latach osiemdziesiątych ubiegłego stulecia była kompleksowa modernizacja głównych stacji rozrządowych, sprowadzająca się do przebudowy układów torowych oraz automatyzacji pracy rozrządowej. Zmodernizowano wówczas niemalże wszystkie większe stacje rozrządowe w Polsce, których potencjał po strukturalnym spadku kolejowych przewozów towarowych w okresie transformacji społeczno-gospodarczej po 1989 r. nie był już w pełni wykorzystywany.

Rządowe deklaracje budowy nowych linii kolejowych w latach 1990 – 2020

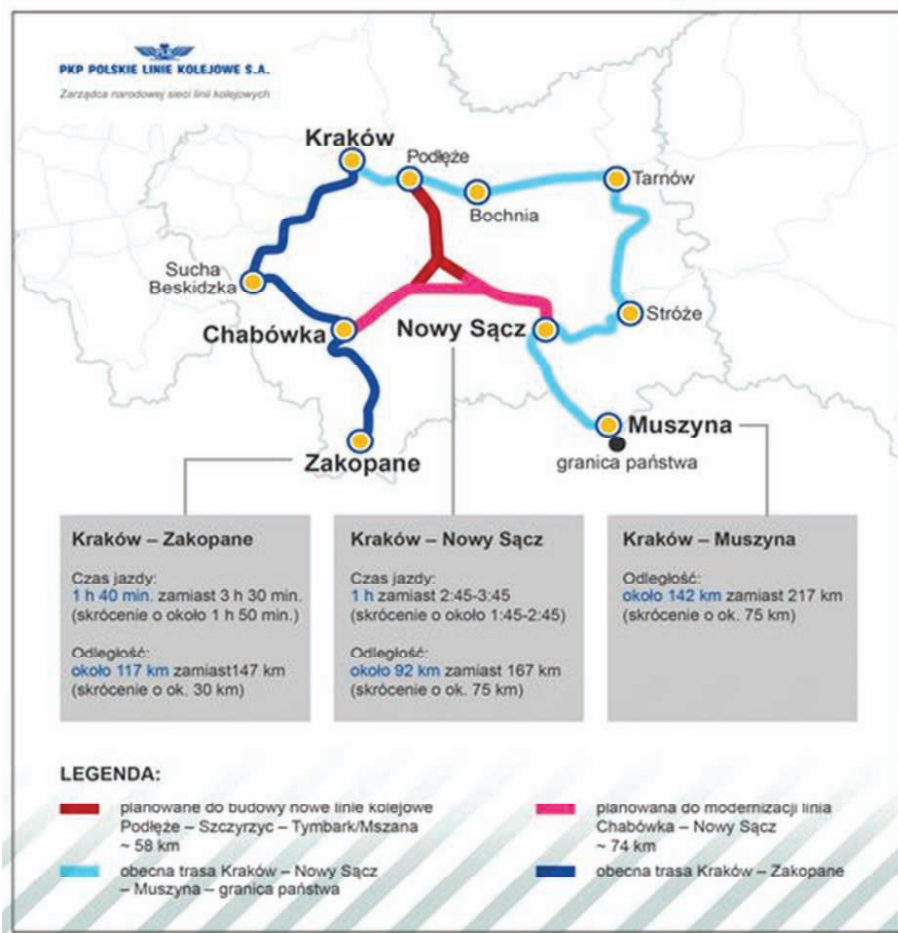
Po zawirowaniach społeczno-gospodarczych pierwszych lat okresu polskiej transformacji, w połowie lat dziewięćdziesiątych został opublikowany kompleksowy dokument wyznaczający politykę rządu w całym polskim transporcie na lata 1995 – 2005, z pewnymi odniesieniami nawet do perspektywy 2020 roku [3]. W zakresie nowych konwencjonalnych linii kolejowych przywołany dokument wskazywał na potrzebę budowy w odległej wówczas perspektywie do 2020 r. linii Kraków Podłęże – Tymbark – Muszyna o długości ok. 40 km [3]. Wydaje się że wskazując w ten sposób nową linię użyto skrótu myślowego, ponieważ w istocie chodziło tu o nieistniejący 40-kilometrowy odcinek Podłęże – Piekiełko (Tymbark) do skrzyżowania z linią Chabówka – Nowy Sącz i dalej do Muszyny. W polityce transportowej z 1995 r., podobnie jak w Strategii z 2000 r. [2], wskazywano ponadto na zamiary budowy w odległej perspektywie 2020 r. wschodniego obojścia Śląska: Psary – Cieszyn o długości ok.

170 km, które w założeniach miało utworzyć przedłużenie CMK na południe w kierunku Republiki Czeskiej oraz nowej linii Wrocław – Oleśnica – Wieluń – Idzikowice o długości ok. 200 km (częściowo na śladzie linii istniejących) – obie linie związane były jednak z deklaracjami budowy w przyszłości polskich KDP. W kolejnych dwóch dokumentach polityki transportowej z 2001 r. [4]. i z 2005 r. [5]. linie Podłęże – Piekiełko oraz Wrocław – Idzikowice nie były już wskazywane jako predystynowane do budowy, z tym że drugi z przywołanych dokumentów zapowiadał odrębne wieloletnie programy modernizacji i rozbudowy infrastruktury kolejowej, które będą w przyszłości przygotowywane przez administrację rządową [5].

W grudniu 2008 r. rząd przyjął dwa dokumenty programowe w zakresie dalszego rozwoju polskiej sieci kolejowej. Pierwszym z nich był „Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku” [13], który odnosił się całościowo do problematyki rozwoju polskiego kolejnictwa w horyzoncie czasowym do 2030 r. a jego powstanie wynikało z jednej strony ze starań rządu o pozyskanie środków unijnych na modernizację polskiego sektora kolejowego i związanego z tym oczekiwaniem Komisji Europejskiej przedłożenia przez stronę polską kompleksowego dokumentu rządowego, a z drugiej strony był niezbędnym uzupełnieniem drugiego dokumentu w postaci „Programu budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce” [14], w którym z kolei jako element uzupełniający założenia KDP zaplanowano budowę linii konwencjonalnej Łódź – Opoczno o długości 74 km (częściowo po istniejącym śladzie), mającej na celu stworzenie połączenia pomiędzy linią Y a CMK. Główną część Master Planu stanowił plan rozbudowy i modernizacji infrastruktury kolejowej w perspektywie do 2030 r. Oprócz nowych linii KDP (tzw. projekt linii Y i modernizacja CMK do prędkości 230 – 250 km/h) plan budowy linii konwencjonalnych obejmował w perspektywie do 2013 r. budowę wspomnianych już w uwa-

gach wstępnych odcinków Warszawa Służewiec – Warszawa Lotnisko Chopina i Gdańsk Wrzeszcz – Gdynia Osowa oraz nowego odcinka Chorzów Stary – Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice Pyrzowice o długości ok. 20 km dla stworzenia połączenia Katowic z lotniskiem. Na perspektywę 2020 r. w zakresie linii konwencjonalnych zaplanowano budowę nowego połączenia pomiędzy CMK a Krakowem na odcinku Kozłów – Kraków Batowice, jakkolwiek nie było to jednoznacznie określone w znaczeniu, że może to być zarówno linia konwencjonalna jak również linia KDP. Natomiast na perspektywę 2030 r. zaplanowano budowę linii Podłęże – Piekiełko stanowiącej (wraz ze zmodernizowanymi odcinkami) docelowe połączenie Krakowa z Zakopanem oraz ze Słowacją przez Muszynę.

Od 2010 r. zaczęły obowiązywać zasady, w myśl których inwestycje w zakresie infrastruktury kolejowej są objęte odrębnymi programami wieloletnimi zatwierdzanymi przez ministra właściwego do spraw transportu w uzgodnieniu z ministrem finansów oraz w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków europejskich z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego i podlegają przyjęciu przez Radę Ministrów w formie odpowiedniej uchwały. Pierwszy tego rodzaju program został przyjęty w 2011 r. [15]. W zakresie linii konwencjonalnych program ten deklarował budowę linii Kraków Główny – Mydlniki – Balice o długości 12 km jako połączenia Międzynarodowego Portu Lotniczego Kraków Balice z dworcem głównym w Krakowie. Inwestycja ta została zakończona w 2015 r., jednakże można dodać, że nie była to jednak budowa nowej linii jak deklarowano w WPIK 2013 lecz modernizacja linii zbudowanej w 1951 r. Kolejne dokumenty polityki transportowej z 2013 r. [9] i obowiązujący aktualnie z 2019 r. [10] nie zawierały już bezpośrednich i skonkretyzowanych odniesień do planowanych inwestycji w zakresie budowy i modernizacji linii kolejowych i odsyłały do właściwego programu wieloletniego. Począwszy



1. Linie Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark i Chabówka – Nowy Sącz oraz planowane czasy przejazdów pociągów pasażerskich na tle istniejących połączeń kolejowych. Źródło: [18]



2. Zakres rzeczowy budowy linii Podłęże – Szczyrzyc/Mszana Dolna – Tymbark. Źródło: [18]

od 2016 r. WPIK został zastąpiony nowym programem wieloletnim pod nazwą Krajowy Program Kolejowy (KPK 2023). Uchwałę ustanawiającą ten program Rada Ministrów przyjęła we wrześniu 2015 r. a sam KPK 2023 stanowi załącznik do uchwały [19]. W KPK 2023 zamieszczono, początkowo na liście rezerwowej a po nowelizacji w końcu 2016 r. na liście podstawowej, projekt budowy nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacji istniejącej linii kolejowej Chabówka – Nowy Sącz o całkowitej wartości 3064 mln zł. Ponadto program sygnalizuje pośrednio zamiar budowy linii kolejowej w tunelu od stacji Łódź Fabryczna do linii nr 15 w formie wyasygnowania środków na studium wykonalności dla tej linii. Można więc stwierdzić, że po wielu latach deklaracji i zapowiedzi w 2016 r. projekt budowy nowej linii konwencjonalnej Podłęże – Piekietko (nazwa środowiskowa) wreszcie „przebił się” do fazy realizacyjnej deklarowanej na lata 2022 – 2027. Obecnie projekt ten jest realizowany łącznie jako budowa nowej linii Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark z odgałęzieniem w miejscowości Szczyrzyc do Mszany Dolnej o całkowitej długości 58 km z maksymalną prędkością pociągów pasażerskich do 160 km/h wraz z modernizacją istniejącej linii Chabówka – Nowy Sącz o długości 74 km, również z maksymalną prędkością 160 km/h na niektórych odcinkach. Jest to niewątpliwie inwestycja bardzo pożądana i uzasadniona i to z co najmniej z kilku powodów. Po pierwsze będzie skutkować znaczącym usprawnieniem transportu pasażerskiego zarówno w ujęciu regionalnym jak i ogólnokrajowym dzięki skróconym czasom przejazdów w obsługiwanych relacjach – zob. rys. 1. W szczególności zdecydowanemu skróceniu ulegnie czas przejazdu pomiędzy Krakowem a Zakopanem i Nowym Sączem, co ma również duże znaczenie dla obsługi ruchu turystycznego kierującego się z pozostałej części kraju przez Kraków do tych miast a także miejscowości położonych wokół nich. Po drugie, inwestycja spowoduje znaczące ograniczenie ruchu pry-

watnymi samochodami osobowymi z Krakowa i okolic w kierunku Zakopanego i Nowego Sącza z całą sekwencją pozytywnych skutków, takich jak między innymi zmniejszenie kongestii na trasach przejazdów samochodów prywatnych, w szczególności na tzw. „Zakopiance”, ograniczenie emisji spalin do atmosfery i ograniczenie wypadkowości na drogach. Poprawi się też jakość powietrza oraz dostępność komunikacyjna miast, gmin i całego atrakcyjnego turystycznie regionu Małopolski. Po trzecie budowa nowej w połączeniu z modernizacją istniejącej linii będzie ważnym czynnikiem lokalizacji różnego rodzaju aktywności przemysłowej i gospodarczej w regionie objętym inwestycją. Po czwarte, w aspekcie międzynarodowych połączeń i przewozów kolejowych zaistnieją dzięki budowie nowej i modernizacji istniejącej linii potencjalnie lepsze warunki do aktywizacji kolejowego przejścia granicznego w Muszynie na Słowację i dalej na południe Europy, nie tylko w zakresie konwencjonalnych towarowych przewozów masowych lecz również w odniesieniu do międzynarodowych przewozów intermodalnych.

Według dostępnych na początku 2022 r. informacji omawiany projekt nie miał jeszcze w pełni określonych i ogłoszonych publicznie źródeł finansowania, chociaż wszelkie prace projektowe budżetowane na kwotę ok. 180 mln zł były na ukończeniu [18]. Znany jest natomiast zakres rzeczowy budowy nowej linii Podłęże – Szczyrzyc/Mszana Dolna – Tymbark prezentowany na rysunku 2. Jak można ustalić na podstawie danych z rysunku, przy uwzględnieniu współczesnych wymogów środowiskowych i innych nowa linia budowana w terenie podgórskim o długości 58 km będzie musiała przebiegać w 20,2 % swojej długości w tunelach i w 13,3 % długości na estakadach, czyli łącznie w 33,5 % w i na tego rodzaju budowlach inżynierskich, nie licząc mostów i wiaduktów. Powoduje to, że realna kwota wydatków na budowę linii Podłęże – Szczyrzyc/Mszana Dolna – Tymbark może wynosić przypuszczalnie nawet

7 do 10 mld zł.

Z dotychczasowej treści artykułu wynika, że polska polityka transportowa w latach 1990 – 2016 bardzo powściągliwie wypowiadała się co do potrzeb budowy nowych konwencjonalnych linii kolejowych, doprowadzając do realnego rozpoczęcia projektu budowy jednej nowej dłuższej linii. Radykalny przełom w tym zakresie miał miejsce w 2017 r. i w latach następnych kiedy to opublikowano całkowicie nową koncepcję budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) w Baranowie pod Warszawą i rozpoczęto przygotowania do tej budowy. W listopadzie 2017 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę nr 173/2017 odnośnie budowy nowego lotniska centralnego [16], natomiast w maju 2018 r. Sejm uchwalił ustawę określającą sposób zarządzania programem budowy CPK [17]. W załączniku do uchwały nr 173/2017 znalazły się szerokie odniesienia do niezbędnych

projektów w zakresie infrastruktury kolejowej, związanej z obsługą nowego lotniska. Łączna długość przewidywanych do wybudowania nowych linii kolejowych w ramach projektu budowy CPK w perspektywie do 2035 r. wynosi ok. 1600 km, w tym 670 km linii dużych prędkości. Oznacza to, że pomijając linie KDP, w ramach projektu CPK zaplanowano do wybudowania na przestrzeni około 20 lat ponad 900 km nowych konwencjonalnych odcinków linii kolejowych. W styczniu 2020 r. został opublikowany dokument pod nazwą Strategiczne Studium Lokalizacyjne Centralnego Portu Komunikacyjnego [11], 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 nazywanych publicznie szprychami. Wykaz przebiegów tych ciągów został następnie opublikowany w odpo-

Tab. 2. Inwestycje 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

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) – Grochowski – Grudziądz – Gdańsk – Gdynia – Słupsk Bydgoszcz – Łąg Południowy – Kościerzyna – Gdynia Łąg Południowy – Tczew
2	Warszawa – Ciechanów – Olsztyn
3	Warszawa – Białystok – Elk – Suwałki – granica państwa Białystok – Kuźnica Białostocka – granica państwa Tłuszcz – Ostrołęka – Łomża – Pisz – Giżycko
4	Warszawa – Siedlce – Biała Podlaska – Terespol – granica państwa
5	Warszawa – Lublin – Trawniki – Chełm – granica państwa Trawniki – Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełżec – 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 – Miłanów – Biała Podlaska – Fronotów – Białystok

Źródło: [8]

wiednim rozporządzeniu Rady Ministrów [8] – zob. tabela 2.

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 [11]:

- ciąg nr 1: Grudziądz – Warlubie (linia 242), Grochowski – 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

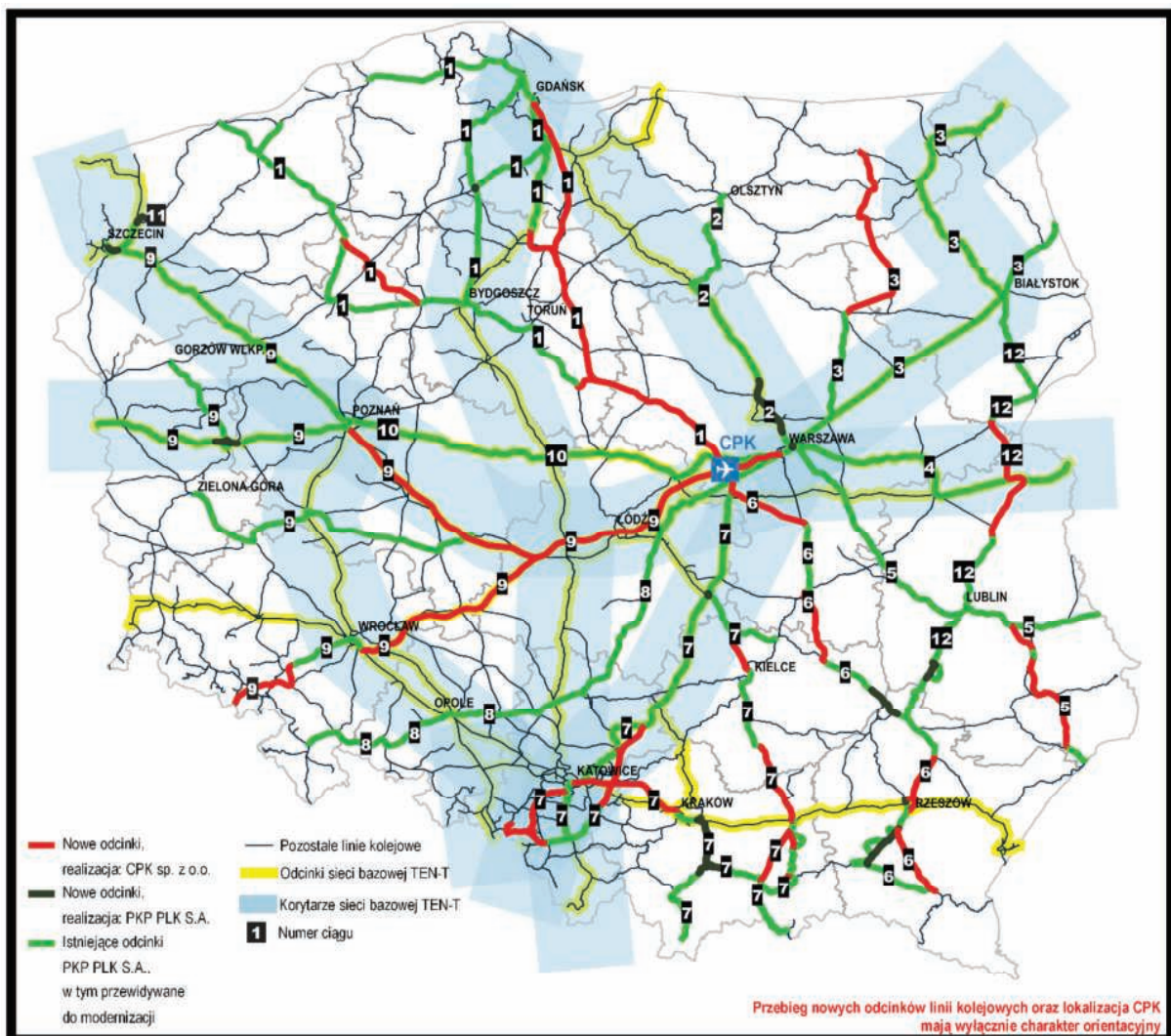
Miasto (linia 54), Wólka Orłowska – Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełzec (linia 56),

- Ciąg nr 6: Stary Garbów – Zbądnów (linia 80), Łukawiec – Rzeszów Jasionka Międzynarodowy Port Lotniczy (linia 632), Boguchwała – Jedlicze (linia 106),
- ciąg nr 7 (z wyłączeniem nowych odcinków realizowanych w ramach projektu Podłęże – Piekietko): 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 – Rzeszyca (linia 68).

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. 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



3. Kolejowe Liniowe Inwestycje Towarzyszące na tle sieci TEN – T z podziałem na zadania realizowane przez PLK S.A oraz spółkę CPK. Źródło: [11, s. 33]

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 [11]. Podział na zadania realizowane przez PLK S.A oraz spółkę CPK w odniesieniu do kolejowych Inwestycji Towarzyszących całemu projektowi budowy CPK przedstawia rysunek 3.

Podsumowanie

Program budowy nowych odcinków kolejowych linii konwencjonalnych w ramach projektu CPK jest niewątpliwie bardzo ambitny, ale nie ulega też wątpliwości że ma charakter całkowicie wstępny i pogładowy. Zdecydowana większość tych 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. ◀

Materiały źródłowe

- [1] T. Lijewski, S. Koziarski, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa 1995.
- [2] *Narodowa Strategia Rozwoju Transportu na lata 2000 – 2006*, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, Warszawa, styczeń 2000 r.
- [3] *Polityka transportowa. Program działania w kierunku przekształcenia transportu w system dostosowany do wymogów gospodarki rynkowej i nowych warunków współpracy gospodarczej w Europie*, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, Warszawa, październik 1994 r.
- [4] *Polityka transportowa państwa na lata 2001 – 2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju*, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, Warszawa, październik 2001.
- [5] *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, czerwiec 2005.
- [6] *Polska 1918 – 2018. Historia Polski w liczbach*, tom 5, GUS, Warszawa 2018.
- [7] *Rocznik statystyczny GUS 1948* – www.polona.pl/item/rocznik-statystyczny
- [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.
- [9] *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, styczeń 2013 r. – www.transport.gov.pl

- [10] *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku* Warszawa, wrzesień 2019 r. – www.mi.gov.pl
- [11] *Strategiczne Studium Lokalizacyjne Centralnego Portu Komunikacyjnego* - www.cpk.gov.pl
- [12] Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Polska Akademia Nauk, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania, Warszawa 2007.
- [13] *Uchwała nr 277 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 r.* – publikacja: www.mi.gov.pl
- [14] *Uchwała nr 276 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 r.* – publikacja: www.mi.gov.pl
- [15] *Wieloletni Program Inwestycji kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015. Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (WPIK 2013)*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 7 listopada 2011 r. – www.mi.gov.pl
- [16] *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
- [17] *Ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym* – Dz. U. z 2018 r., poz. 1089.
- [18] www.podleze-piekielko.pl
- [19] *Załącznik do uchwały nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku. Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Minister Infrastruktury i Rozwoju*, Warszawa, wrzesień 2015 r. – www.mi.gov.pl