

Prof. dr hab. Juliusz Engelhardt

Uniwersytet Szczeciński

Instytut Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej

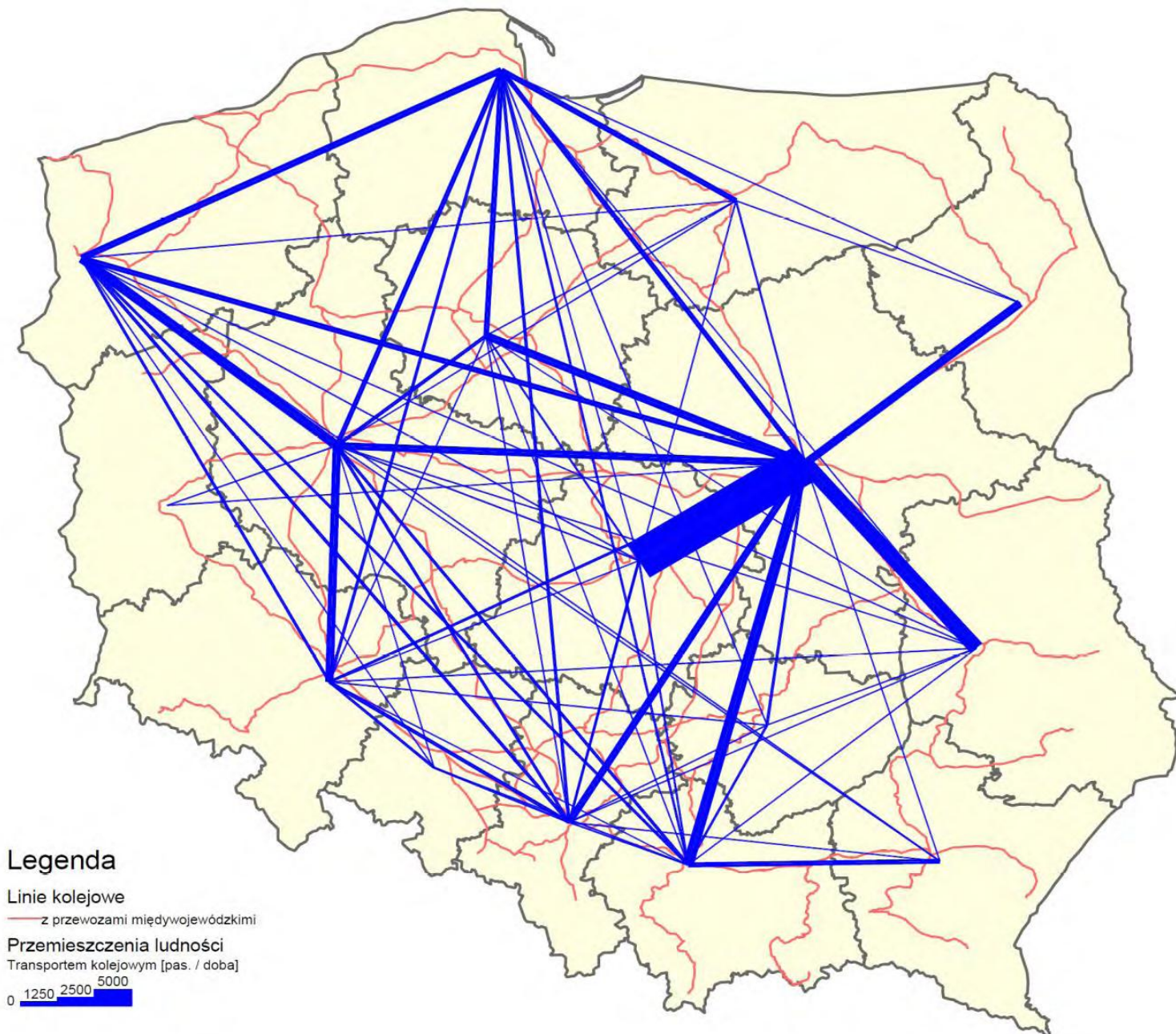
PLANOWANY UKŁAD PRZESTRZENNY LINII KOLEJOWYCH DUŻYCH PRĘDKOŚCI W POLSCE



Główne osie kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce:

2

- ❖ Centralna Polska: Łódź – Warszawa (największy krajowy potok pasażerski) i dalej na Podlasie do Białegostoku
- ❖ Trójmiasto – Górny Śląsk i Małopolska, łączące Gdańsk z Katowicami i Krakowem przez Warszawę
- ❖ Trójmiasto – Dolny Śląsk, łączącej Gdańsk z Wrocławiem przez Poznań
- ❖ Trójmiasto – Warszawa przez Bydgoszcz i Toruń
- ❖ Pomorze Zachodnie – Lubelszczyzna, łącząca Szczecin z Lublinem przez Poznań i Warszawę
- ❖ Pomorze Zachodnie – Warmia i Mazury, łączącej Szczecin z Olsztynem przez Gdańsk i Elbląg

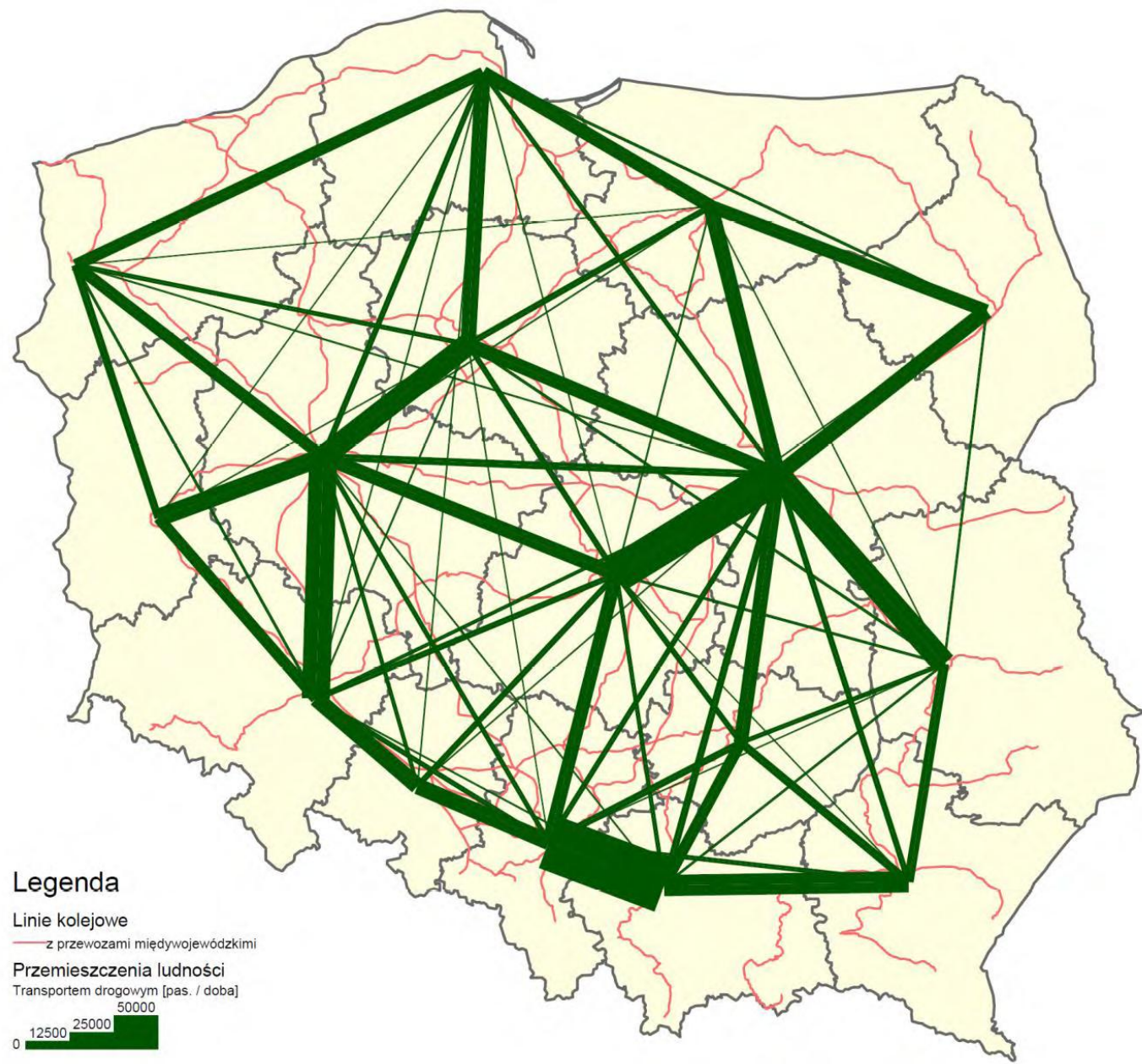


Główne kierunki podróży koleją w zakresie przewozów międzywojewódzkich (międzyregionalnych, dalekobieżnych) realizowanych w ramach służby publicznej – 2016 r.

W porównaniu z przewozami kolejowymi:

3

- ❖ Potoki pasażerskie w indywidualnym transporcie drogowym są na ogół kilkukrotnie wyższe we wszystkich tych relacjach przewozowych gdzie korzysta się zarówno z przejazdów koleją jak i samochodami prywatnymi
- ❖ Bardzo wyraźny jest związek pomiędzy zrealizowanymi po wejściu Polski do Unii Europejskiej projektami budowy nowych dróg ekspresowych i autostrad a wielkością potoków pasażerskich w dalekobieżnych przewozach pasażerskich samochodami prywatnymi.
- ❖ Ogólne kierunki i kształt powiązań przewozowych polskiej sieci transportu lądowego w odniesieniu do występujących potoków w dalekobieżnym ruchu ludności korzystającej z przewozów koleją oraz z przejazdów indywidualnych samochodami prywatnymi są w dużym stopniu podobne, jakkolwiek można tu wskazać na pewne odstępstwo od tegoż podobieństwa w odniesieniu do tzw. ściany Wschodniej Polski.



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

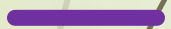
**Polska sieć transportu lądowego
ma wyraźnie policentryczny a nie
monocentryczny układ.**



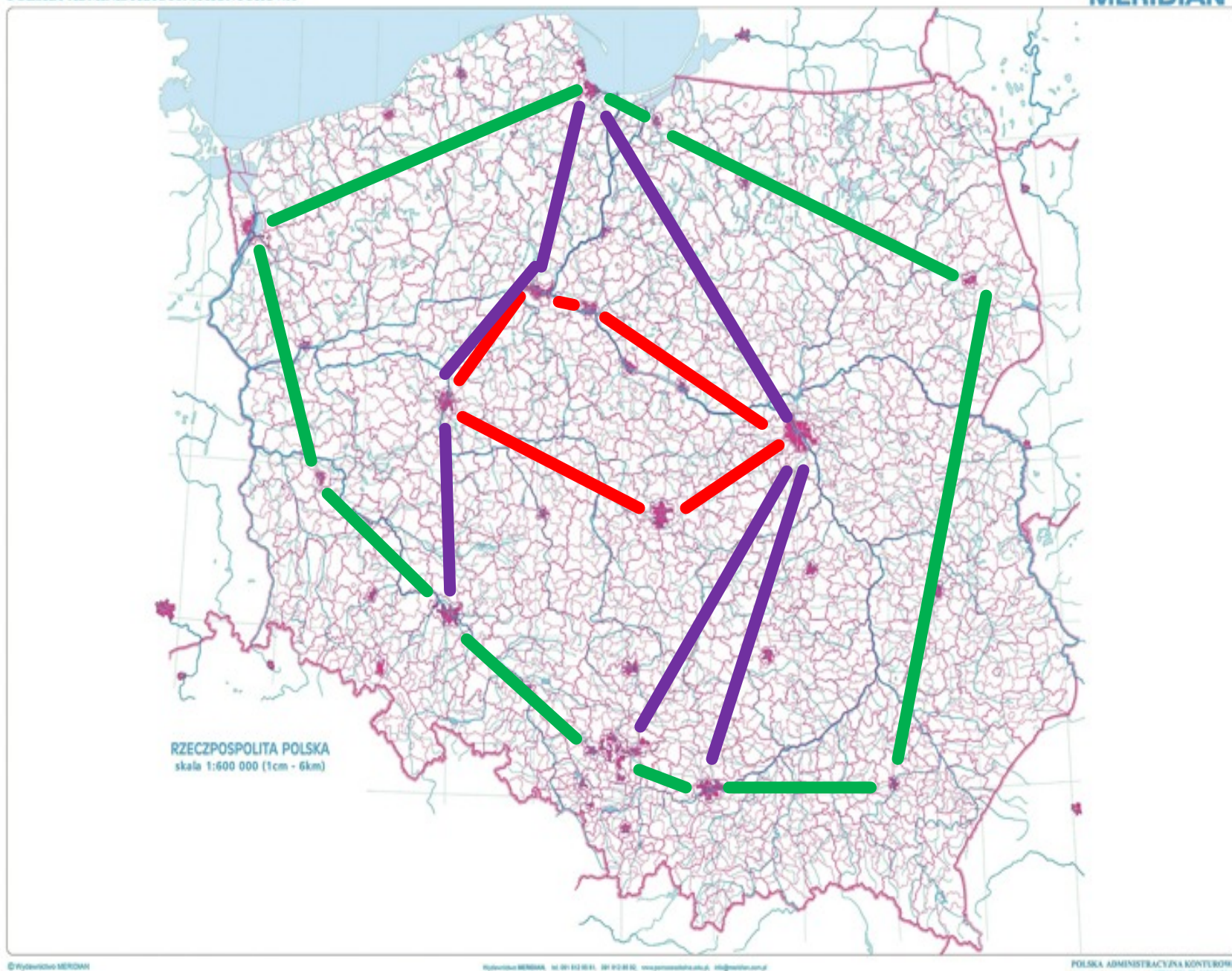
Mała pętla



Duża pętla



Północ - Południe



Geneza polskich projektów KDP

- Pierwszy „zaczyn” polskich KDP, lata 1971-1977, budowa Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK), będącej obecnie odcinkiem linii sieci bazowej TEN-T oznaczonej jako E 65 z projekcją przyszłej modernizacji nawet do parametru V_{max} 230 – 250 km/h.
- Lata dziewięćdziesiąte ubiegłego stulecia - pierwsze prace, koncepcja wybudowania do 2030 r. dwóch nowych linii KDP:
 - w korytarzu wschód – zachód: linia E 20 bis: zachodnia granica Polski – Poznań – Łódź – Warszawa – wschodnia granica Polski, o długości 660 km, przystosowana do prędkości 300 km/h, tylko dla ruchu pasażerskiego,
 - w korytarzu północ – południe: północna CMK Warszawa – Płock – Gdańsk; o długości 371 km, przystosowana do prędkości 300 km/h, tylko dla ruchu pasażerskiego.
- Lata 2008 – 2015 projekt budowy linii KDP Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław (Linia Y) o długości ok. 484 km z prędkością maksymalną 350 km/h oraz zmodernizowana do parametrów linii dużej prędkości, tj. do parametru 250 km/h linii E 65 Południe (CMK) z Warszawy do Katowic i Krakowa (razem 373 km, w tym 150 km nowych odcinków linii, jako przedłużenie CMK do Krakowa i Katowic) z możliwymi w późniejszym okresie przedłużeniami do granicy z Niemcami i Republiką Czeską.

Projekt linii KDP Y (dla przypomnienia)

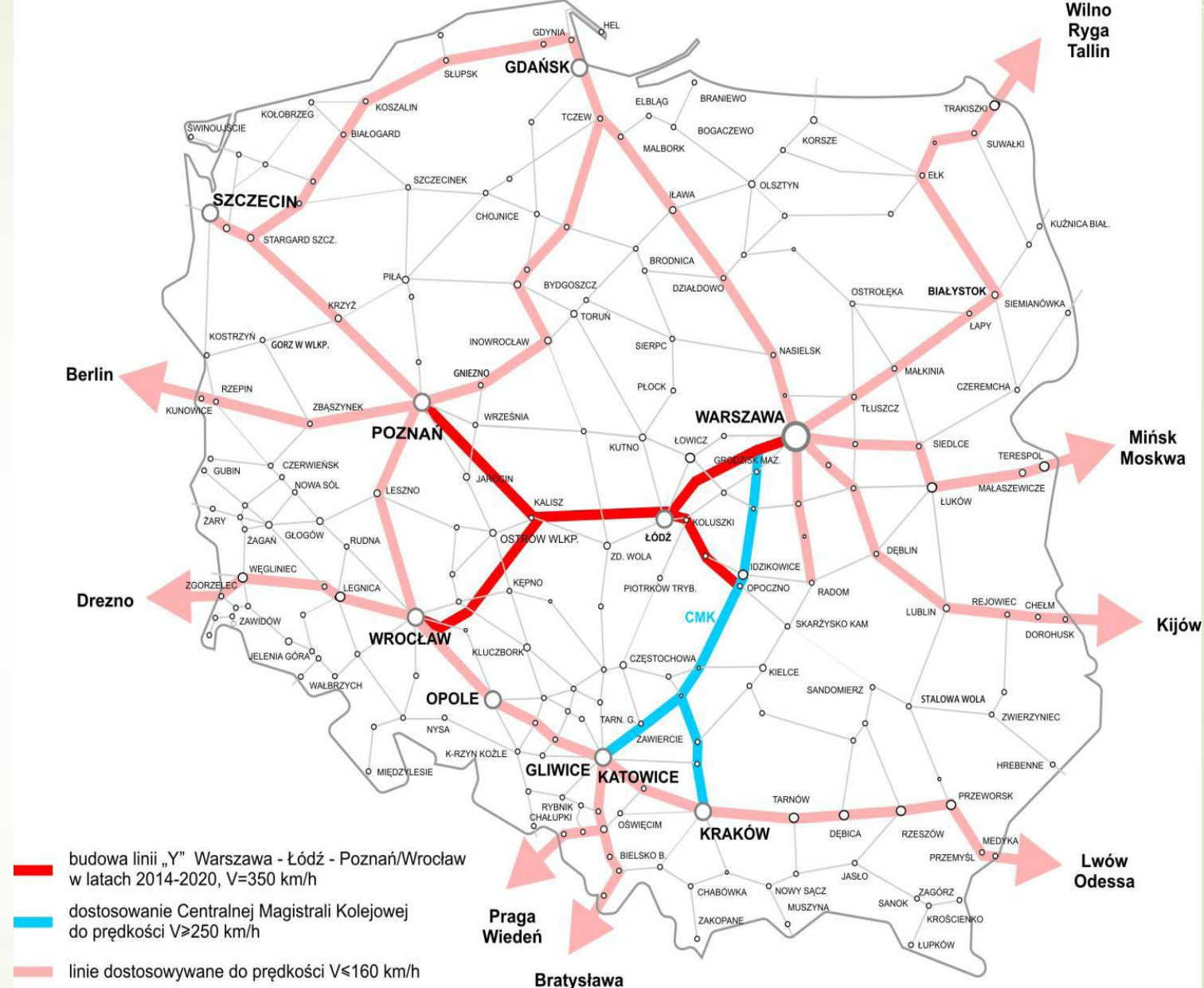
6

Projekt w przyjętej wersji ukształtował się w latach 2005 – 2008.

Został przyjęty do realizacji w formie uchwały Rady Ministrów w grudniu 2008 r.

W 2011 r. realizacja została zawieszona.

W 2015 r. został ostatecznie odrzucony.



Przewidywana sieć szybkich kolejowych połączeń pasażerskich w Polsce na tle projektu budowy linii KDP Y

Od 2017 r. nowy układ linii kolejowych dużych prędkości został zaplanowany jako tzw. komponent kolejowy projektu budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK).

Zaplanowano:

➤ W tzw. etapie „zerowym”:

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

➤ W etapie pierwszym:

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

➤ W etapie drugim (do 2035 r.):

- modernizację odcinka E 65 północ Warszawa – Działdowo, prędkość maksymalna 200 km/h
- budowę nowego odcinka linii KDP Łódź – Sieradz – Kalisz, w śladzie projektu KDP „Y”, jako uzupełnienie wybudowanych w etapie pierwszym nowych odcinków linii KDP (Sieradz – Wieruszów i Kalisz – Pleszew), prędkość maksymalna 250 km/h oraz nowego odcinka linii KDP Ligota – Czernica,
- budowę nowej linii KDP CMK północ: CPK – Płock – Włocławek – Grudziądz – Tczew – Gdańsk, prędkość maksymalna 250 km/h,
- budowę nowych odcinków linii kolejowych dla obsługi relacji przewozowej CPK – Rzeszów: CPK – Warka, Radom – Ostrowiec Świętokrzyski oraz Stalowa Wola – Rzeszów, prędkość maksymalna 200 km/h,
- budowę nowego odcinka linii odgałęziającego się od CMK (częściowo po istniejących śladzie) Opoczno – Kielce, prędkość maksymalna 200 km/h,
- budowę przedłużenia zmodernizowanej do prędkości 250 km/h w pierwszym etapie CMK na południe do Węzła Śląsko-Małopolskiego wraz z budową nowej linii KDP Katowice – Kraków, prędkość maksymalna 200 – 250 km/h,
- budowę nowych transgranicznych odcinków KDP: Wałbrzych – Lubawka (kierunek Praga), Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice (kierunek Ostrawa, Brno), Rzeszów – Sanok (kierunek Bukareszt), prędkość maksymalna 200 km/h.

Etap 2 - 2030

Izochrona dojazdu 120 minut

Wschód

CPK - Warszawa - Tłuszcz - Ostrołęka -
Pisz - Giżycko
CPK - Warszawa - Tłuszcz - Białystok - (Elk
- Suwałki/Sokółka-Grodno)
CPK - Warszawa - Terespol (Brześć BL)
CPK - Warszawa - Lublin - Chełm (Kijów)
CPK - Warszawa - Lublin - Zamość-
Tomaszów (UKR -> Lwów)

Zachód

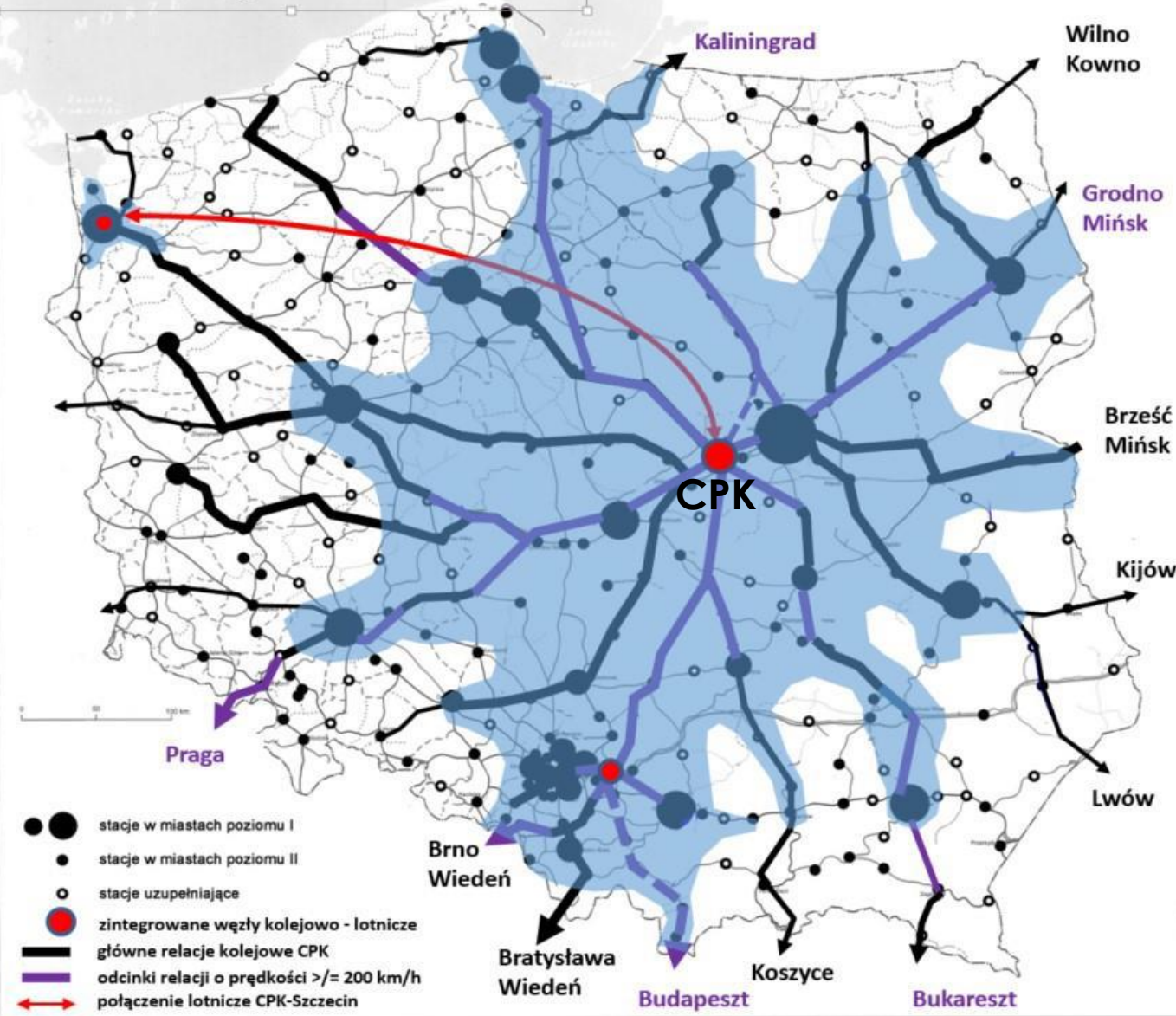
CPK - Skierniewice - Częstochowa - Opole
(Nysa)
CPK - Łódź - Sieradz - Wrocław
(Praga/Drezno)
CPK - Łódź - Sieradz - Kalisz - Głogów-
Zielona Góra
CPK - Łowicz - Poznań - Zbąszynek -
Gorzów Wlkp.
CPK - Łódź - Kalisz - Pleszew - Poznań -
Szczecin

Północ

CPK - Włocławek - Bydgoszcz - Okonek-
Szczecinek - Białogard - Koszalin
CPK - Płock - Grudziądz - Gdańsk
CPK - Płock - Grudziądz - Malbork - Elbląg
(Kaliningrad)
CPK - Warszawa - Olsztyn

Południe

CPK - Radom - Stalowa Wola - Rzeszów-
(Humenne - Bukareszt)
CPK - Opoczno - Kielce - Tarnów - Nowy
Sącz - Krynica (Koszycy)
CPK - Opoczno - Psary - Kozłów - Kraków
CPK - Psary - Zawiercie - Katowice -
Gliwice/Rybnik
CPK - WMS-Bielsko Biala - Żylica-
Bratysława
CPK - WMS-Jastrzębie zdroj-Ostrawa -
Brno - Wiedeń
CPK - WMS - Zakopane - Bańska Bystrzyca-
Budapeszt



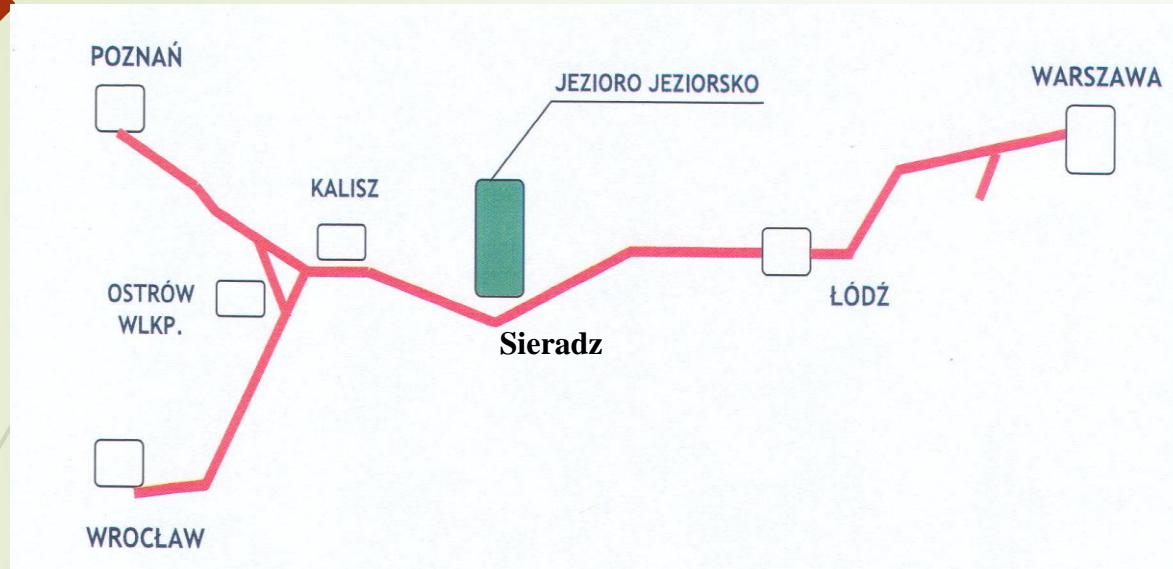
Docelowa sieć polskich KDP po całkowitej realizacji komponentu kolejowego (bez dwóch odcinków Rail Baltica).

Linie kolejowe dużych prędkości podporządkowane funkcji dowozu i odwozu pasażerów do CPK.

Ogólna wada całego projektu - **zignorowanie faktu, że polska sieć transportu lądowego ma wyraźnie policentryczny a nie monocentryczny układ i wobec tego nawet budowa centralnego lotniska nie może i nie powinna być przesłanką dla generującej poważne obciążenie całej gospodarki i wielkie wydatki budowy całej sieci nowych linii KDP.**

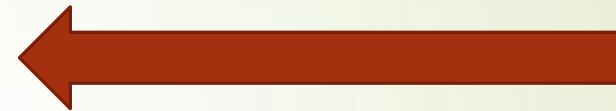
Izochrona dojazdu 120 minut do CPK oraz główne relacje, w tym odcinki linii kolejowych o prędkości 200 km/h lub więcej - etap drugi.

Podstawowe mankamenty trasowania KDP w ramach komponentu kolejowego projektu budowy CPK




Schemat przebiegu linii KDP Y według przyjętego w latach 2008 – 2011 wariantu.

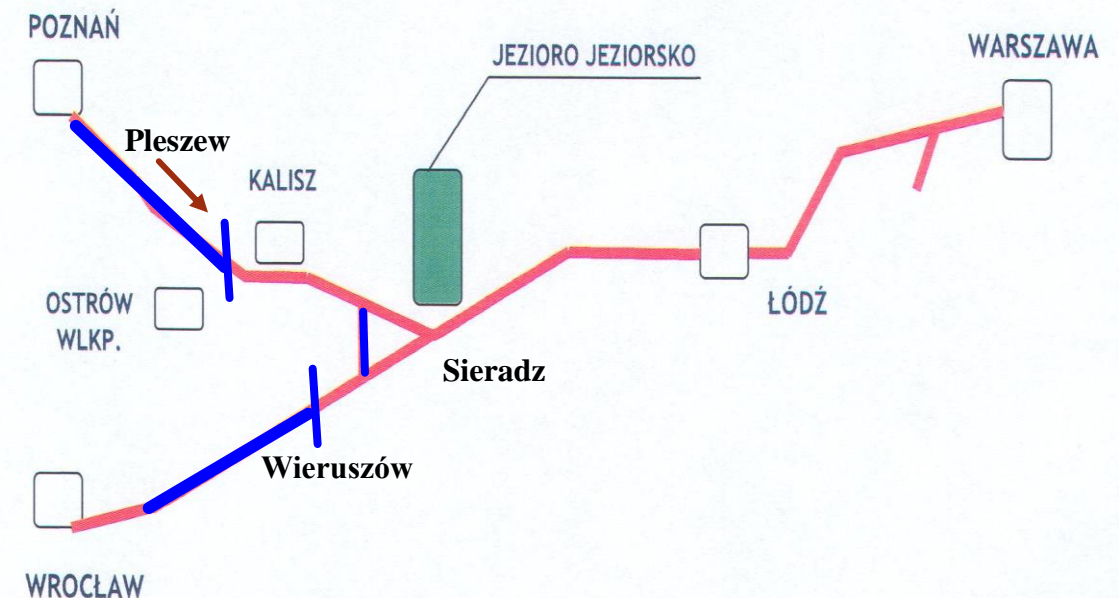
 KDP Vmax 350 km/h



Zmieniony schemat przebiegu linii KDP Y według przyjętego w 2017 r. wariantu w ramach koncepcji budowy CPK.

 KDP Vmax 250 km/h

 Linie konwencjonalne Vmax 160 km/h

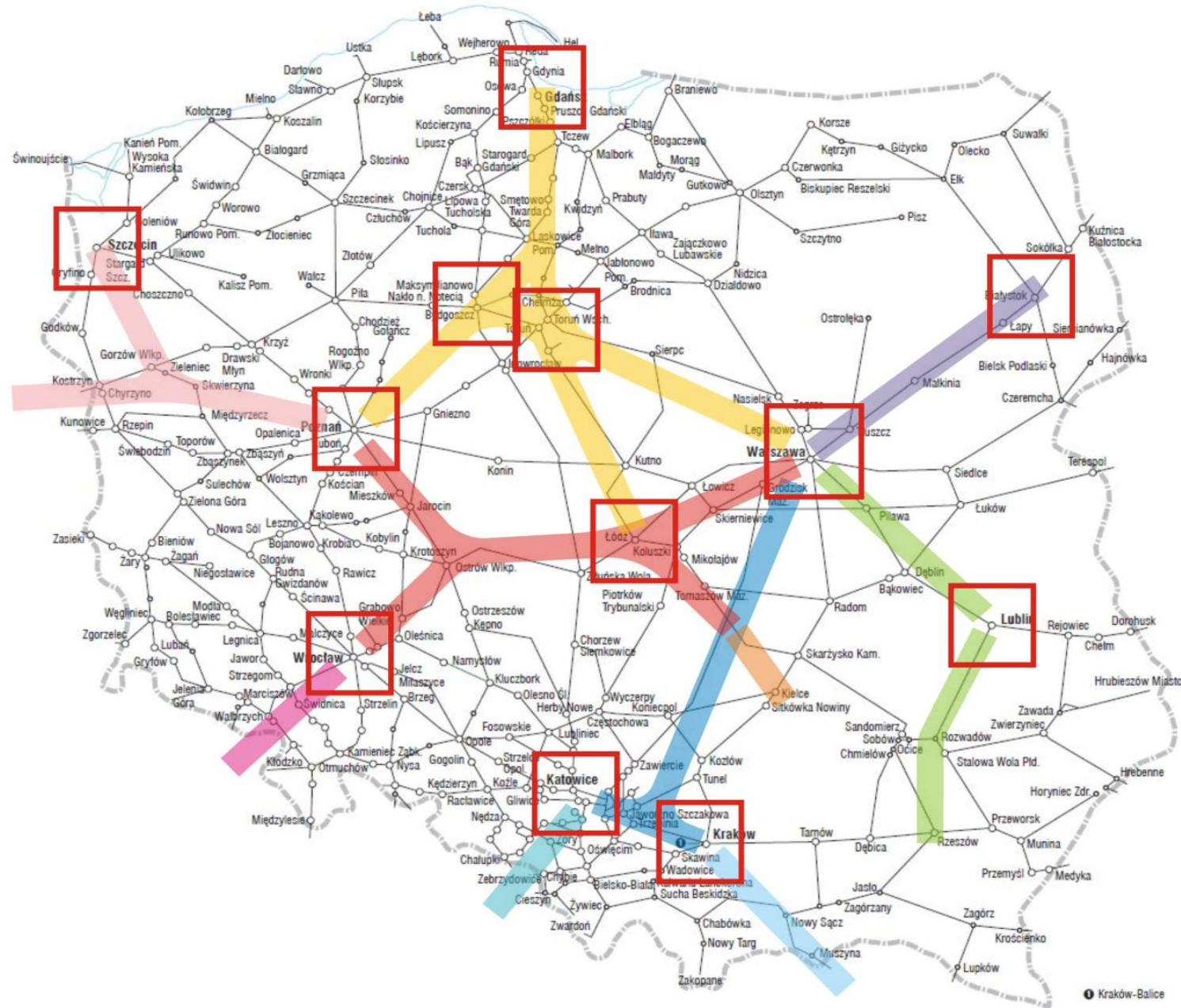


CMK Północ:

11

CPK – Płock – Włocławek – Grudziądz – Tczew – Gdańsk

- Poważną wątpliwość budzi całkowite ominięcie przez tą linię aglomeracji toruńsko-bydgoskiej.
- Jednakże CMK Północ powinna pełnić nie tylko funkcję dowozu i odwozu pasażerów względem CPK, lecz również funkcję integrującą Trójmiasto (Gdańsk/Sopot/Gdynia) z południem oraz południowo-zachodnią częścią Polski.
- Z tego powodu bardziej racjonalną jest koncepcja jej przeprowadzenia w taki sposób, w jaki zaprezentowano to w opracowaniu Instytutu Kolejnictwa w Warszawie z 2010 r. zawierającym kierunkowe wytyczne dla rozwoju polskiej sieci KDP do 2040 r.
- Na odcinku północnym przebiegałaby od Gdańska zasadniczo wzdłuż autostrady A1 a następnie rozgałęziałaby się w kierunku Bydgoszczy i dalej do Poznania.
- Druga gałąź przebiegałaby na wschód od Torunia ze stacją Toruń KDP i dalej do Włocławka, Płocka i węzła Grodzisk Mazowiecki będącego skrzyżowaniem linii Y, CMK i CMK Północ a następnie linią Y do Warszawy.
- Pomiedzy Bydgoszczą i Toruniem powstałaby linia o parametrach linii dużej prędkości, która umożliwiłaby także uruchomienie relacji pociągów w pętli z Gdańska poprzez Bydgoszcz i Toruń i dalej do Warszawy i Łodzi.



**Główne korytarze dla budowy linii dużych prędkości i
Instytut Kolejnictwa 2010.**

CPK - Rzeszów

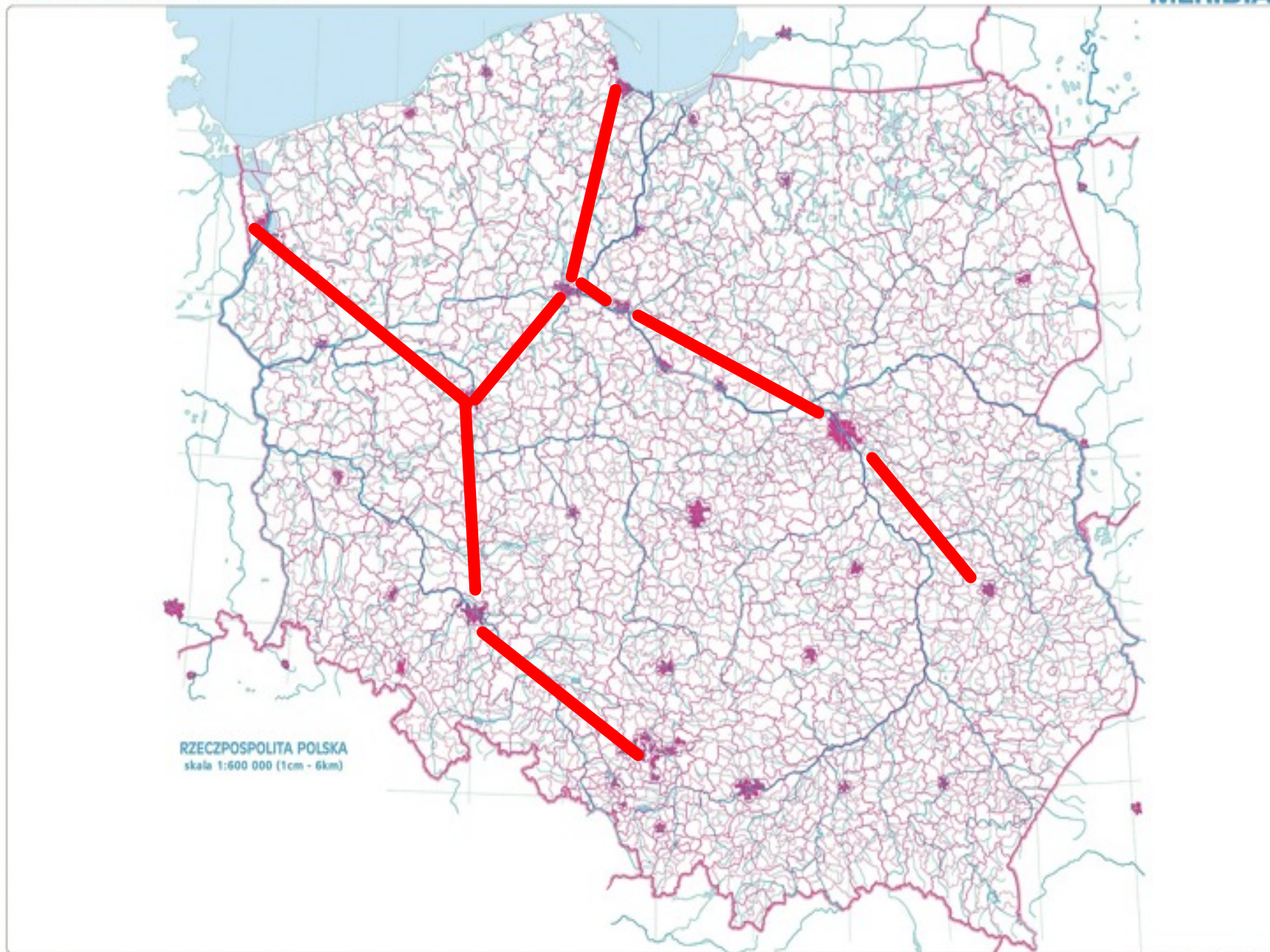
- W ramach tego połączenia zaplanowano wybudowanie trzech nowych, krótkich odcinków linii z prędkością 200 km/h (CPK - Warka, Radom - Ostrowiec Świętokrzyski, Słalowa Wola - Rzeszów).
- Ogólnie można stwierdzić, że wymagają one dalszych prac studialnych i nie są to inwestycje pierwszej kolejności, a w szczególności pożądanym byłoby opracowanie naukowo-ekspertyczne, co do zasadności idei „odcinkowości” przy budowie nowych linii kolejowych dużych prędkości – wydaje się, że tego rodzaju idea budowy nowych KDP, uwzględniając geografię Polski nie jest zasadna.
- Można też postawić retoryczne pytanie: jeżeli mamy budować nowe połączenie KDP z centralnego lotniska do stolicy Podkarpacia, to dlaczego Lubelszczyzna jest pominięta w tym planowaniu?
- Należałoby tu ponownie wskazać do cytowane już opracowanie Instytutu Kolejnictwa z 2010 r., w którym zaplanowano nową Linie Wschodnią KDP Warszawa – Lublin – Rzeszów, potencjalnie w dalszej przyszłości z odgałęzieniem do Lwowa.
- Linia ta miałaby kluczowe znaczenie dla integracji tzw. „ściany wschodniej” z centrum kraju i regionami Polski zachodniej.

Budowa sieci polskich KDP według koncepcji komponentu kolejowego projektu budowy CPK spowoduje, że kilka ważnych relacji w Polsce nie będzie możliwych do obsługi przewozowej z wykorzystaniem linii dużych prędkości.

Nie będzie możliwe zaoferowanie przez przewoźników kolejowych atrakcyjnego połączenia linią dużych prędkości nie tylko pomiędzy Wrocławiem a Poznaniem lecz również dalej do Bydgoszczy i Gdańska.

Nie będzie miało też walorów atrakcyjności transportowej połączenie Wrocławia ze Szczecinem z wykorzystaniem linii KDP a także Poznania i Wrocławia z Opolem i Katowicami.

Podobnie połączenie Lublina z Toruniem i Bydgoszczą, przez Warszawę.



Nie wszystkie deklaracje budowy nowych linii KDP w ramach komponentu kolejowego CPK budzą uwagi krytyczne co do ich przestrzenno-geograficznego przebiegu.

- Przykładem może tu być planowane przedłużenie zmodernizowanej CMK na południe do Węzła Śląsko-Małopolskiego wraz z budową nowej linii KDP Katowice – Kraków.
- Odnoga od CMK w kierunku Olkusza oraz linia kolejowa dużych prędkości pomiędzy stolicami Górnego Śląska i Małopolski stworzyłaby całkowicie nową jakość w polskim systemie transportowym w zakresie połączeń Krakowa i Katowic z Warszawą i Trójmiastem oraz z Opolem, Wrocławiem, Poznaniem, Szczecinem.
- Ponadto dzięki tej inwestycji istniejący odcinek linii E 30 Katowice – Kraków zostałby odciążony od ruchu dalekobieżnego a zwolnioną przepustowość można byłoby wykorzystywać w ruchu towarowym i regionalnym pasażerskim.

Pozostałe odcinki wewnątrz krajowe i trans-graniczne komponentu kolejowego KDP

- Dalszych analiz wymaga w szczególności planowana budowa nowego odcinka linii z prędkością maksymalną 200 km/h Nakło nad Notecią – Okonek, przy wstępnej hipotezie nikłego prawdopodobieństwa wygenerowania na kierunku CPK – Koszalin/Kołobrzeg potoku pasażerskiego uzasadniającego ekonomiczną efektywność tej inwestycji.
- Kilka odcinków trans-granicznych KDP było już od wielu lat rozpatrywanych i analizowanych, jak np. Wałbrzych - Lubawka (kierunek Praga), Czechowice Dziedzice - Zebrzydowice (Ostrawa, Brno).
- Ze zrozumiałych aktualnie względów twórcy koncepcji CPK pominęli (wcześniej planowany i zgłoszony do sieci TEN-T 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.

Dziękuję za uwagę.